



LUNDS
UNIVERSITET

Institutionen för kulturgeografi och
ekonomisk geografi

Levande, tryggt & attraktivt

Skapandet av ett människovänligt stadsrum i
Kallerstad

Mikaela Bergius Nordqvist

Kandidatuppsats i Kulturgeografi, SGEL36
VT 15, Handledare: Henrik Gutzon Larsen

Abstract

The essay aims to examine how Kallerstad can develop into a lively, safe and attractive urban space. Today the area consists of a mainly industrial landscape. The plan from the municipality of Linköping is to transform Kallerstad into a new city area. To answer the question of how the area can be developed to a lively, safe and attractive urban space a case study of Kallerstad has been done. This has been combined with a document analysis of documents from the municipality as well as an interview with one of the municipal officials. The theories are mainly based on Jane Jacobs's book *The death and life of great American cities* and Jan Gehl's book *Life Between Buildings*. It was concluded that Kallerstad have to develop into a people-friendly urban space. People are the key for the area to be lively, safe and attractive. Therefore the area has to be planned so it attracts a variety of people and activities.

Key words: lively, safe, attractive, Kallerstad, urban transformation

Innehållsförteckning

1. Inledning	4
1.1 Syfte och frågeställning	5
1.2 Uppbyggnad	5
2. Teori & Metod	6
2.1 Metod	6
2.2 Teori	8
2.2.1 Levande rum.....	8
2.2.2 Trygga rum.....	10
2.2.3 Attraktiva rum	12
2.2.4 Kritik	13
3. Framtidens Kallerstad	15
3.1 Linköping växer	15
3.2 Huvuddragen i översiktsplanen för Kallerstad.....	16
3.3 Utveckling i delområden.....	17
3.4 Utvecklingsproblematik.....	21
4. Levande stadsrum	23
4.1 En levande stad.....	23
4.1.1 Mångfald	23
4.1.2 Sitta och stå	25
4.2 Stadens rum	27
4.2.1 Gatan med omnejd	27
4.2.2 Byggnader och anslutande mark.....	29
4.2.3 Parker	31
5. Trygga stadsrum	33
5.1 Otrygghet.....	33
5.2 Trafiksystemet	34
5.3 Belysning	38
6. Attraktivt stadsrum	40
6.1 Stadens uppbyggnad	41
6.2 Estetiska element.....	42
7. Slutsats	44
8. Referenslista	46

1. Inledning

Att kunna förflytta sig över stora områden snabbt, blir allt viktigare i dagens rörliga samhälle. Det ställer höga krav på snabb, punktlig och lättillgänglig infrastruktur. En stor satsning på infrastrukturen sker just nu i Sverige. Götalandsbanan, som ska gå från Stockholm till Göteborg via Östergötland, är en del av den satsningen. Ostlänken är den första etappen av den nya banan och den kommer att sträcka sig mellan Järna och Linköping, där dubbelspår för tåg upp till 320 kilometer i timmen ska byggas (Trafikverket 2015). Ostlänken kommer att öppna möjligheten för fler att pendla, vilket kan bidra till ett större tryck på flera resecentrum. Linköpings kommun förutspår en betydande ökad användning av tågstationen från ca fem miljoner resenärer per år till upp mot femton miljoner (Linköpings kommun 2010b:21). Med anledning av detta har Linköpings kommun beslutat att bygga ett nytt resecentrum. Efter ett antal analyser har kommunen kommit fram till att resecentrum måste flyttas. De nya tågen kommer att köra i en betydligt högre hastighet varför spåren inte får ha en för kraftig sväng. Flytt sker därför till Kallerstad, som ligger på östra sidan av Stångån (Linköpings kommun 2010a:5).

Det ökande flödet av människor till Linköping bedöms ge underlag för utbyggnad av bostäder, arbetslokaler, service och handel runt det nya resecentrumet. Därför har Linköpings kommun som plan att utveckla Kallerstad till ett nytt innerstadsområde, som ska knytas samman med nuvarande centrum (*ibid.*). Utvecklingen i Kallerstad bidrar till att Stångån hamnar i centrala delarna av centrum. I dag ligger Stångån i utkanten av city och används främst som promenadstråk. Om Stångån hamnar i en mer central del av stadskärnan kan den integreras och utnyttjas bättre.

Kallerstadsområdet, som ska utvecklas till ett nytt innerstadsområde, består idag till största delen av industriverksamhet. En viss förändring har redan påbörjats. Utöver SAAB Arena finns också en fotbollsarena, en raketthall och en bandyplan beläget i området. Planen för framtiden är att det ska finnas ca 5 000 bostäder och 15 000 – 20 000 arbetsplatser i det nya Kallerstad. Utvecklingen kommer ske i etapper och översiktsplanen för området sträcker sig femtio år framåt i tiden (*ibid.*:5,9).

För att det nya innerstadsområdet ska utvecklas och användas på det sätt som kommunen önskar, krävs det en bra sammankoppling med nuvarande stadskärna. Detta ställer höga krav på det nya Kallerstad för att det ska börja användas i samma utsträckning som det befintliga cityt. Att utveckla Kallerstadsområdet till ett nytt innerstadsområde är en utmaning. Det är också en unik möjlighet att från grunden omvandla ett helt område. I denna uppsats ska jag undersöka hur Kallerstad kan utvecklas till ett livfullt, tryggt och attraktivt innerstadsområde. Målet bör vara att skapa en stadsdel som har en egen attraktionskraft utöver själva resecentrum. Detta för att området ska bli en del av staden och kunna stärka Linköping i sin helhet.

1.1 Syfte och frågeställning

Syftet med uppsatsen är att undersöka och analysera hur Kallerstad kan utvecklas till ett levande, tryggt och attraktivt stadsrum. Dessa element har valts för att de hänger ihop och tillsammans bidrar till en stabil grund för en fungerande stad. Med det sagt, är andra element inte mindre viktiga för att staden ska fungera men denna uppsats kommer endast behandla de tre elementen. Uppsatsen utgår från Jane Jacobs bok *Den amerikanska storstadens liv och förfall* (2004) samt Jan Gehls bok *Life Between Buildings* (2010). Utöver den litteraturen kommer översiktsplanen för Kallerstad användas samt andra relevanta dokument. Dokumenten som kommunen tagit fram som är kopplade till uppsatsen, ska jämföras med de olika teorierna från böckerna. Genom uppsatsen vill jag studera hur olika teorier kan användas i projektet och jämföra dem med lagda förslag. Det finns inget svartvitt svar på hur ett område ska utvecklas då det är en process med ständiga avvägningar. Målet är därför inte att komma med ett svar på hur utvecklingen ska gå till utan att föra en diskussion, väcka nya tankar och komma med en del konkreta förslag.

För att besvara syftet i min uppsats kommer jag ta hjälp av följande frågeställning:

- Hur kan Kallerstad utvecklas till ett levande, tryggt och attraktivt innerstadsområde?

1.2 Uppbyggnad

Till att börja med kommer metoden som använts för att samla information till uppsatsen presenteras. Därefter redogörs det för teorin som ska hjälpa till att besvara frågeställningen. Efter det kommer ett kapitel om Kallerstadprojektet, som börjar med att beskriva den övergripande utvecklingen som sker i Linköping, för att avslutas med att kort problematisera Kallerstadprojektet. Därefter kommer de tre huvudkapitlen i uppsatsen där det empiriska materialet presenteras varvat med egna analyser. Kapitlen är uppdelade efter de tre huvudelement som uppsatsens syfte bygger på. I varje kapitel kommer även korta delslutsatser att dras. Slutligen presenteras övergripande slutsatserna tillsammans med en reflektion över arbetet.

2. Teori & Metod

2.1 Metod

En fallstudie över Kallerstad har utförts för att kunna svara på frågeställningen. Fallstudie gör det möjligt att fokusera på ett specifikt fall (Flyvbjerg 2011:301). Fördelen med denna metod är också att olika typer av metoder och källor kan användas vilket breddar uppsatsen. Nackdelen med fallstudie är svårigheten med att generalisera utifrån det enskilda fallet (Denscombe 2009:71f). Flyvbjerg (2011:304) menar dock att det mycket väl går att dra generella slutsatser från en fallstudie om fallet valts strategiskt och med omsorg. Jag menar att Kallerstadprojektet går att generalisera och jämföra med andra områden som utvecklas från industri- till innerstadsområde, då det sker många liknande stadsomvandling projekt idag. Bland annat vid Gullbergsvass i Göteborg (Lundström 2015-05-02). Det specifika projektet har valt för att jag född och uppvuxen i Linköping vilket hjälper mig att konkretisera projektet.

Eftersom den stora stadsomvandlingen i Kallerstad inte börjat än har en dokumentanalys även genomförts. Dokumenten som användes har lästs i sin helhet men fokus har legat på att analysera texterna som är kopplade till utvecklingen av Kallerstad. Fördelen med dokumentanalys är att det är relativt enkel data att hitta och att det har granskats av många, vilket passar bra för detta projekt då tiden varit begränsad. Dokumenten är också bestående vilket gör att andra har möjlighet att fortsätta kontrollera dem. En nackdel är att dokumenten kan vara vinklade utifrån syftet det ska fylla (Denscombe 2009:301ff). Detta kan vara ett problem i denna uppsats då de flesta dokumenten är skrivna av Linköpings kommun. Därför har det varit viktigt att analysera dem kritiskt.

De dokument som använts är *Översiktsplan för staden Linköping* (2010b) och *Översiktsplan för Kallerstad (Stång) och nytt resecentrum* (2010a) samt *Stadsmiljöprogram* (2008), som är ett dokument med riktlinjer för utvecklingen i Linköping. Information från Linköpings stadsarkitekt Johanna Wiklander som hon presenterade under seminariet *Linköping/Norrköping: East Sweden 2015-2020* (2015-04-21) har också använts som primärkälla för fallstudien, då det gav uppdaterad information om Kallerstadprojektet. Eftersom ingen mer detaljerad information har funnits tillgänglig har studien över Kallerstad inte kunnat bli lika detaljerad som önskat. Det har också bidragit till att den empiriska materialiteten i uppsatsen inte tog lika stor del som det teoretiska.

Till det teoretiska materialet har framförallt två primärkällor använts. Dessa är böckerna *Den amerikanska storstadens liv och förfall* (2004) av Jane Jacobs, som är debattör, journalist och aktivist, samt *Life Between Buildings* (2010) som är skriven av den danska arkitekten Jan Gehl. Dessa böcker har valts just för att de är

klassiska verk inom de ämnen uppsatsen behandlar och för att de förväntas kunna hjälpa till att svara på uppsatsens syfte.

För att bredda teorin har även två andra primärkällor använts. Dessa är böckerna *Utveckla din stad- En guide för städer med ambitioner* (Antoni et al. 2012), samt *Åtta postulat om planering av staden som livsmiljö* (Arnstberg, Bergström 2001). Böckerna är skrivna av personer med erfarenhet inom samhällsplanering och stadsomvandling för att ge råd åt kommuner vid utveckling av stadskärnan. Tillsammans ger dessa fyra böcker en bred teoretisk grund som bidrar till att svara på uppsatsens frågeställning.

Utöver det tryckta materialet har även en semistrukturerad telefonintervju gjorts med planarkitekten Håkan Sylan från Linköpings kommun. Intervjun byggde på de tre huvudämnen uppsatsen är indelad efter, levande, trygg och attraktiv. Den intervjuade personen fick svara på vad han kom att tänka på när han hörde dessa ämnen och även berätta vad kommunen framförallt lägger fokus på för att uppnå dessa aspekter i Kallerstad. Efter det ställdes några strukturerade frågor om specifika åtgärder. Semistrukturerad intervju valdes för att ge den intervjuade möjligheten att utveckla sina resonemang utan att svaren påverkades av intervjuaren. För att få svar på en specifik fråga har även trafikplaneraren Harald Lundström, som arbetar på Ramböll Sverige AB i Göteborg, kontaktats. Fördelen med att genomföra intervju som metod för att samla in data är att intervjuaren får den information denne är ute efter då den bestämmer vilka frågor som ställs. En stor nackdel är intervjuareffekten, som innebär att personen som blir intervjuad blir påverkad av situationen och därför svara annorlunda eller falskt (Denscombe 2009:232ff). Detta ses inte som något problem för denna uppsats då frågorna inte var personligt kopplade utan handlade om kommunens arbete, samt eftersom datan kompletterades med dokument.

De dokumenten Linköpings kommun tagit fram har i analysen jämförts med det teoretiska materialet. Då det inte funnits så mycket material om Kallerstad blev analysen i många avseenden hypotetisk, vilket också påverkade slutsatsen. Det har heller inte hittats något material om problematiken med att omvandla ett område från x till y, vilket gjort att det resonemanget fått ta mindre plats än önskat.

Metoden som använts i uppsatsen är en av många sätt som kunde valts. Till exempel kunde det empiriska materialet byggts på fler intervjuer för att få mer uppdaterad information om Kallerstad än de tillgängliga dokumenten gav. Min åsikt är dock att blandningen av dokument och intervjun som gjorts är bra i detta fall, då det skapat en bred bild av fallet. Med tanke på tiden som getts till arbetet hade det dessutom varit svårt att hinna med många fler intervjuer.

2.2 Teori

Teorin i uppsatsen kommer framförallt bygga på två klassiska verk inom samhällsplanering, Jan Gehls bok *Life Between Buildings* (2010) och Jane Jacobs bok *Den amerikanska storstadens liv och förfall* (2004). Jacobs (2004:35) vill skapa en förståelse för vad som pågår i städer och utifrån det se mönster och förklara hur de kan tolkas. Gehl skriver om vikten av att skapa naturliga flöden på gatan mellan olika rum. Hårda gränser och kontraster menar han gör en offentlig plats opersonlig och mindre lättillgänglig. Det ska vara lätt att aktivera sig på gatan och att stanna där, menar Gehl. När det känns naturligt kommer människor göra det till en vana och det uppstår liv i staden. Jacobs (2004:51) lägger också stor vikt vid gatan. Hon menar att gatan är det viktigaste organet i en stad. Dess kvalitéer definierar en plats, men en gata är ingenting utan sin omgivning. Om gatan är intressant kopplar vi människor det till att staden som helhet är intressant och tvärt om. Det samma gäller om gatan är fri från kriminalitet, då känns staden trygg. Gehl skriver om livet mellan husen och Jacobs om gatan, men det är samma offentliga rum de syftar på och har som utgångspunkt i deras respektive teorier. Båda är relevanta för min frågeställning. Det är nämligen där, på gatan/mellan husen, som staden ska vara attraktiv, levande och trygg för att fungera.

2.2.1 Levande rum

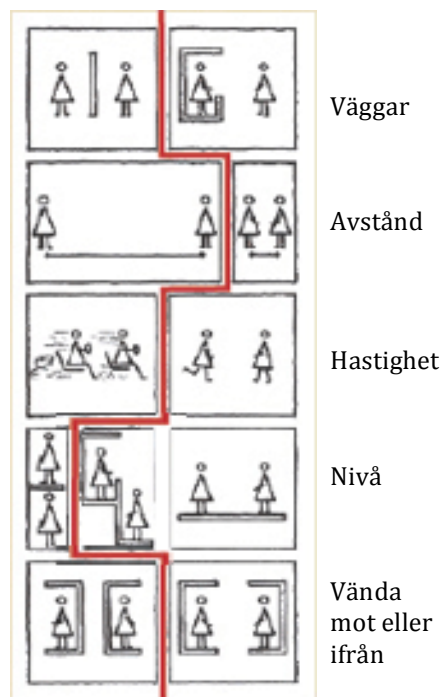
Gehl (2010:9ff) inleder sin bok med att förklara tre olika typer av aktiviteter. En levande stad ska kunna erbjuda alla tre typer av aktiviteter. Den första typen beskrivs som nödvändiga aktiviteter, det innefattar våra vardagliga sysslor i det urbana rummet som att gå till jobbet/skolan, vänta på bussen/tåg, handla dagligvaror och så vidare. Dessa aktiviteter sker varje dag oavsett omständigheter som väder eller hur kvarteren är uppbyggda. Frivilliga aktiviteter är den andra typen, som är vad vi väljer eller önskar att göra. Vi utför dessa aktiviteter när omständigheterna är som sådan att det finns möjlighet att utföra dem. Till exempel kan det handla om att gå en promenad för att titta på vacker natur eller för att få frisk luft. Det krävs ett attraktivt och intressant stadsrum för att vi ska vilja utföra frivilliga aktiviteter. Den tredje typen av aktiviteter Gehl tar upp är sociala aktiviteter som i allra högsta grad är beroende av utformningen av det urbana rummet, samt oftast närvaron av andra människor. I denna kategori inkluderas barn som leker, konversationer på gatan men även passivt deltagande som att lyssna och titta på andra människor i ens omgivning. Utrymmet för sociala aktiviteter varierar från olika offentliga platser men de är starkt sammankopplade med de andra två typerna. Det är när människor går promenader eller utför andra sysslor som chansen för att möta någons blick eller stanna och prata med en annan person uppstår. Ju högre kvalité den offentliga miljön har ju längre tid är människor beredda att vara ute. Hög kvalité uppstår, enligt Gehl, när utrymme för alla tre typer av aktiviteter uppstår. När det finns rörelse i staden är människor i

större utsträckning intresserade av att gå omvägar och stanna längs med vägen just för att ta del av pulsen, intrycken, stämningen och vara en del av det som händer i staden. Han menar att ju längre tid människan befinner sig i det offentliga rummet desto fler olika typer av aktiviteter uppstår och livet på gatan blomstrar. Jag tror även att klimatet har en stor påverkan på mängden av både frivilliga och sociala aktiviteter. Klimatet är dock en variabel vi planerare har svårt att styra över. Det går däremot att utforma rummet så att det drar nytta av de möjligheter bra väder skapar och samtidigt begränsar negativ påverkan från exempelvis regn och blåst.

Utifrån Gehls teori är det önskvärt att många olika typer av människor vistas på gatan och utför olika typer av aktiviteter, för att alla ska känna sig välkomna. Om aktiviteterna blir för ensidiga kan människor som vill utföra andra aktiviteter känna sig felplacerade. Till exempel om ett ungdomsgäng hänger i en park kan en mamma som är där för att leka med sitt barn känna sig uttittad och annorlunda. I takt med att fler olika aktiviteter uppstår kan varje grupp känna sig anonym, samtidigt som de kan känna en trygghet av att ha många människor runt omkring sig. Därför menar jag att det måste finnas en hög variation av frivilliga och sociala aktiviteter för att skapa levande gator och att det inte bara är en mängd av aktiviteter som är viktig, vilket Gehl antyder. En hög variation av aktiviteter påminner mycket om Jacobs (2004:36) viktigaste tanke för levande städer, vilket är en mångfald. Detta kommer beskrivas mer ingående i kapitlet om levande städer.

Gehl har fler teorier om hur planering kan underlätta för aktiviteter i stadsrummet. Idéerna kan sammanfattas i fem element som planerare och arkitekter kan arbeta med för att underlätta eller undvika social kontakt mellan människor. Dessa är **väggar**, **avstånd**, **hastighet**, **nivå** och om människor är **vända mot eller ifrån** varandra, se figur 1.

För att kunna planera en offentlig miljö som underlättar social aktivitet är det viktigt att förstå hur våra sinnen fungerar i staden. Synen är då det viktigaste sinnet. **Väggar** hindrar människor från att se varandra och möjligheten till social aktivitet försvinner. Faktorer som ljus, bakgrund och hur öppen en plats är påverkar hur långt vi kan se. Under de bästa förhållandena kan vi se ungefär en halv till en kilometer framåt. Det är först vid cirka tjugofem meter vi kan



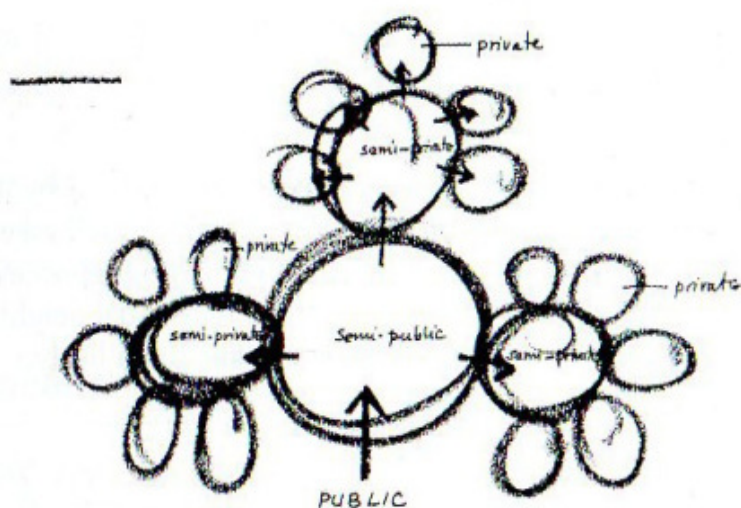
Figur 1. Fem element som kan begränsa/underlätta sociala aktiviteter. Källa: Gehl 2010:62.

uppfatta mer detaljer från människorna runt omkring oss och det är då en social aspekt blir intressant (Gehl 2010:65). Med detta vill Gehl belysa att **avståndet** är viktigt för hur vidare social interaktion kan ske i det offentliga rummet. Hur snabbt vi rör oss påverkar också hur en plats och människorna vi möter uppfattas. Vid en högre **hastighet** möts människor snabbare och hinner uppfatta mindre av varandra. Därför menar Jan Gehl att det endast är till fots vi kan få ut ett meningsfullt möte med andra människor. Vi ser bredare på det horisontella planet än det vertikala, speciellt när vi rör på oss och blicken vänds nedåt. Det som finns på samma nivå som oss eller någon våning upp är det vi kan uppfatta. Därför bör planeringen för staden sträva efter att så många som möjligt rör sig på samma **nivå** i det horisontella planet (*ibid.*). Om människor är **vända mot eller ifrån** varandra påverkar också deras förmåga att integrera (*ibid.:*72).

Detta är ett typiskt sätt för Jan Gehl att förklara sina teorier. De bygger ofta på mätbara element som ger konkreta förslag vilket gör hans teorier lätta att applicera i verkligheten. I boken tar han upp många exempel för att styrka sitt resonemang som också gör det lättare att förstå hans poäng. Jag tror det är viktigt att tänka på dessa element vid planeringen av offentliga rum för att inte hindra sociala aktiviteter. Gehl lägger stor vikt vid detaljer och jag är beredd att hålla med honom om att detaljerna gör stor skillnad för helhetsintrycket. Däremot ser jag ingen vinst med att slaviskt förhålla sig till de siffror han tar upp då utformningen av en plats ofta måste anpassas efter befintliga strukturer.

2.2.2 Trygga rum

Figur 2 är hämtad ur boken *Life Between Buildings* och med hjälp av den beskriver Jan Gehl hur övergången mellan olika rum kan ske i steg för att skapa trygga miljöer. Skapandet av privata, halvprivata och offentliga platser menar han kan användas för att skapa trygghet. Exempel på övergång från offentligt till helt privat kan vara gatan, öppen innergård, trappuppgång och lägenheten. Ju längre in i de privata en person rör sig desto mer "övervakad" blir han/hon av omgivningen. På dessa halvoffentliga platser uppstår det lätt en gemenskap som växer sig stark i framförallt mindre kvarter. Denna trygghet och gemenskap gör att invånarna hjälper till att övervaka området. Det skyddar området från olika former av brott och vandalisering. De som bor i



Figur 2. Övergång från offentligt till privat rum. Källa: Gehl 2010:59

området lär sig snabbt vilka som vanligtvis rör sig i området och blir därför uppmärksamma när någon främmande befinner sig på platsen (Gehl 2010:59ff).

Jane Jacobs (2004:52) har en annan teori om hur trygga platser ska planeras. För att en stadsdel ska bli trygg understryker Jacobs vikten av att känna trygghet i möten med främlingar. På gator i storstäder är det vanligare att möta främlingar än att möta någon man känner. Hon menar att det är en hög kvantitet av människor som hjälper till att skapa en trygghet genom att skapa "ögon på gatan". Det är när gatan blir tom som människor med fog kan uppleva en otrygghet, då försvinner den allmänna övervakningen. Trygghet är därför något många människor skapar tillsammans. Att ha som specifikt mål att planera rum för minskad kriminalitet är enligt Jacobs både omöjligt och helt befängt. Det är levande gator som bör eftersträvas för att skapa trygga platser och lyckas man med det får det till följd att kriminaliteten blir låg.

Forskarna Karl-Olov Arnstberg och Inger Bergström som har bred erfarenhet inom stadsplanering har skrivit boken *Åtta postulat om planering* (2001) där de diskuterar hur planeringen ska kunna utveckla den goda staden och vad den egentligen innebär. I kapitlet om trygghet tar de upp Jane Jacobs och hennes teori om "ögon på gatan". De jämför Jacobs tankar med Oscar Newman som är en amerikans arkitekt. Newman skriver om försvarbara rum och menar precis som Jan Gehl att gemenskap är nyckeln till trygghet. För att skapa en gemenskap menar Newman att områden ska vara små och ha låga hus så att invånarna kommer nära varandra och kan lära känna varandra. Han diskuterar likt Gehl om offentliga, halvoffentliga, och privata rum samt påstår att människan i de privata rummen känner ett tydligare ansvar att ha kontroll och övervaka rummet. Därför är det enligt honom viktigt att det finns områden som har en privat känsla utan att vara helt privat, då kommer invånaren i ett kvarter övervaka området och höja tryggheten (*ibid.*:112).

Jag anser att båda dessa resonemang kan användas men att storleken på staden avgör vilken teori som fungerar. I världsmetropoler som Jacobs skriver om behöver kvarteren vara extremt små för att människor ska kunna känna igen varandra och skapa den sortens av gemenskap Gehl och Newman skriver om. Det är mycket folk i rörelse på gatorna i New York och därför håller jag med Jacobs resonemang om att trygghet bygger på att känna sig trygg bland främlingar, som genom sin närvaro tillsammans skapar säkra gator. I mindre städer eller i stadsdelar utanför större centrum är antalet främlingar betydligt lägre och möjligheten till en granngemenskap större och där passar Gehls och Newmans resonemang mycket väl in. Jag tror att Jacobs teori om "ögon på gatan" går att använda i tätbefolkade kvarter, men när tätheten i ett område faller går Gehls och Newmans teorier om grannskap istället att applicera.

För att skapa trygghet på gatan enligt Jacobs modell (2004:57ff) krävs det en hög koncentration av människor på gatan. Trots att hon skriver om New York krävs det vissa åtgärder för att få en tillräckligt hög koncentration av främlingar på alla gator. Jacobs menar att det finns tre element som hjälper till att dra folk till gatan och i förlängningen öka tryggheten. Det första elementet är att införa tydliga kontraster mellan privat och offentligt rum. För det andra ska det finnas möjlighet att titta på gatan från husens fönster. På så sätt skapas det "ögon på gatan" som håller koll på vad som sker. Genom den tydligare gränsen mellan olika rum menar Jacob att det blir tydligare vilka områden som ska övervakas. Det sista elementet handlar om att skapa kontinuerliga flöden av människor. Fler människor som vistas på gatan under stor del av dagen leder till att det finns mer att titta på. Fler kommer att titta ut från sina fönster för att se vad som händer vilket leder till fler "ögon på gatan". För att detta ska fungera måste människor använda gatorna av egen vilja lika väl som "ögonen på gatan" ska finnas där frivilligt. Detta kan ske när det finns en variation av verksamheter som butiker, barer och restauranger som skapar en anledning för många att använda gatan. Verksamheterna ska vara utspridda i staden för att skapa rörlighet på många platser men samtidigt inte vara så utspridda att koncentrationen av människor blir för gles. Större variation i öppettider innebär större trygghet då gatan kommer ha ögon på sig under lång tid på dygnet. Verksamheterna i sig bidrar också till tryggare gator då butiksinnehavare är måna om att gatan utanför deras butik ska vara trygg för att attrahera kunder.

Teorierna som beskrivits för att skapa trygga gator bygger på att någon ska övervaka ett område men det som skiljer sig åt är vem som gör det och hur man ser på främlingar. Jacobs teori är mer heltäckande då den skapar trygghet i områden under en längre tid av dagen men samtidigt fungerar inte den om befolkningen är för liten. Det finns dock inget som säger att de halvprivata områden Gehl skriver om inte kan innehålla allmänna verksamheter som drar till sig människor vid olika tider på dygnet. Samtidigt är det inte säkert att de som besöker verksamheter i halvprivata områden vill hjälpa till att övervaka området då de inte är en del av gemenskapen utan snarare ses som främlingar. Jag tror att det krävs en viss koncentration av människor för att främlingar ska skapa trygghet, men var denna gräns går är det ingen av teorierna som tar upp.

2.2.3 Attraktiva rum

Varken Jacobs (2004) eller Gehl (2010) skriver ingående om vad som bidrar till attraktiva inslag i staden. Det beror till stor del på att det som skapar trygga och levande platser också bidrar till attraktivitet. Det primära i deras resonemang är inte att skapa attraktiva miljöer, men det blir en naturlig följd då människor vill vistas i attraktiva miljöer.

Stora delar av Jacobs tankar om hur ett attraktivt stadsrum skapas kan sammanfattas i följande resonemang. Hon menar att stadsplanering måste anpassa efter specifika förutsättningar som finns på olika platser för att skapa attraktiva rum. Alla platser har olika typer av ordning och är uppbyggnad efter en viss form. För att kunna planera utformningen på en plats måste det finnas en förståelse för denna ordning. Om inte, skapas en framtvängad ordning och huvudsyftet blir att forma ett visst utseende på platsen i stället för att undersöka vad den platsen verkligen är i behov av. På detta sätt menar Jacobs att det inte går att planera attraktiva miljöer. En landskapsarkitekt kan rita en fin grönyta men om inte invånarna i området uppskattar den faller dess funktion, Jacobs uttrycker det så här "Vackert är den som vackert gör. Allt är inte guld som glimmar" (Jacobs 2004:37), ett citat stadsplanerare behöver ha i åtanke när de planerar för ökad attraktivitet i staden.

2.2.4 Kritik

Den amerikanska storstadens liv och förfall utgavs första gången 1961 men jag med många andra anser att teorierna har en relevans än idag. Till exempel skriver arkitekturskribenten Bianca Heymowska i *Sydsvenskan* (2005) att de problem Jacobs tar upp med sovstäder och slumområden är lika stora idag som då. Att boken översätts till svenska ca fyrtio år efter att den publicerats säger också något om att den är relevant för svenska städer även idag. Det samma gäller resonemangen i Jan Gehls bok som första gången publicerades på 1970-talet. Siffror och exempel har sedan dess uppdaterats (Gehl 2010:15) men inte budskapet om att skapa liv mellan husen, vilket visar på att boken innehåller klassiska teorier som inte enbart är kopplade till en viss tid. Det är dock viktigt att ha ett öppet sinne till böckerna och att ha i åtanke att de skrivits under en annan tid när samhället delvis var annorlunda. Bland annat var synen på färgade personer i USA en annan, men jag menar att det inte nämnvärt påverkar deras resonemang kring staden. Jacobs perspektiv baseras framförallt på New York vilket också måste tas i beaktan då den staden skiljer sig mycket från Linköping. Gehl bygger sina teorier på Köpenhamn som mer liknar Linköping men han skriver utifrån perspektivet som arkitekt vilket påverkar hans sätt att se på staden och dess problem.

Det finns negativ kritik mot Jane Jacobs teorier. I inledningen till den svenska upplagan skriver Mats Franzén (2004:10f), professor i Sociologi, hans tankar kring boken. Han menar att det inte går att implementera Jacobs tankar i Sverige av två skäl. Det ena är att det skulle ta oerhört lång tid att förändra staden och att det inte finns tillräckligt gamla byggnader i Sverige. Dessa argument håller inte alls enligt mig. Det är inte behovet av gamla byggnader som är primärt i Jacobs teori om mångfald (mer om det i kapitel 4.1.1) utan att de ska finnas en varierad prisnivå vilket inte är omöjligt att skapa. Det andra, att det skulle ta för lång tid, håller inte

heller då en förändring som ska bli hållbar tar tid och man måste börja någon stans. Kritik mot Gehls teorier har jag inte funnit vilket kan bero på att hans tankar inte är så kontroversiella.

Dessvärre har ingen text om liknande problematik, att förändra utformningen på ett helt område, hittats. Det betyder inte att ingen tidigare skrivit om problematiken, men under den tiden som fanns till informationssökning hittades inget. Därför har problematiken med stadsomvandling fått mindre plats än önskat.

3. Framtidens Kallerstad

3.1 Linköping växer

Befolkningsökningen i Sverige är större än någon gång tidigare i historien. 2014 ökade befolkningen med över 100 000 till drygt 9,7 miljoner (SCB 2015-03-19). Även Linköpings kommun växer kraftigt, det senaste decenniet har folkökningen legat på 800 – 1 000 personer per år. I översiktsplanen för Linköpings stad (2010b) skriver kommunen att de planerar för en befolkning på upp emot 200 000 i framtiden. Kommunen menar att befolkningsökningen beror på ökad invandring och den pågående urbaniseringstrenden men även på den positiva utvecklingen inom näringslivet och expansionen av Linköpings universitet (Linköpings kommun 2010b:6,18). Inom en 25 mils radie från Linköping bor halva Sveriges befolkning. Det skapar en möjlighet att attrahera människor att flytta, arbeta eller besöka Linköping. Det ställer också krav på goda förbindelser mellan Linköping och övriga storstadsregioner.

Satsningen på nya järnvägsspår i Sverige och specifikt Ostlänken ses som mycket positivt från kommunens sida i Linköping. Infrastrukturprojektet har högst prioritering av utvecklingsplanerna i hela regionen. Förutom att binda samman regionen med andra storstäder finns en förhoppning om att stärka kopplingen mellan Linköping och Norrköping. 2008 hade regionen 180 000 sysselsatta och det finns en vision om en kraftig ökning. Kommunen tror att en regionförstoring bland annat kan stärka tillväxten, välfärden, bredda arbetsmarknaden och öka utbudet av handel och kultur. När pendlingsmöjligheterna blir bättre bör mindre orter också kunna knytas samman med regionen genom att erbjuda attraktiva och unika boenden som bidrar till ökad variation. Allt detta hoppas kommunen ska kunna sträcka Linköping- Norrköpingsregionens plats som den fjärde storstadsregionen (*ibid.:18f*).

Målsättningen med översiktsplanen (2010b) är att Linköping ska utvecklas till en attraktiv och hållbar stad. Det ska finnas en hög beredskap för att låta staden växa. Linköping ska byggas ut, förtätas samt få och rundare stadsbild vilket ska ge en ökad trygghet, integrering mellan olika stadsdelar och ökad tillgänglighet i staden. Trafikmässigt ska kollektivtrafik, cyklister och gångare prioriteras. Bilar ska hänvisas till ytterrigen. I alla nya byggprojekt och ombyggnationer ska fokus ligga på att skapa attraktiva boendemiljöer. Attraktiva bostäder, entréer till stadens centrum samt ansiktet mot E4:an har stort fokus. Kommunen lägger också stor vikt på utvecklingen av grönområden och parker för att skapa attraktiva miljöer i staden (*ibid.:5f*).

3.2 Huvuddragen i översiktsplanen för Kallerstad

Översiktsplanen *Kallerstad (Stång)* och *nytt resecentrum mm* (2010a) ligger till grund för utvecklingen av Kallerstad och har till syfte att främja en utveckling som gynnar såväl Linköping som hela regionen. Det är ett omfattande projekt som lägger grunden för den fortsatta utvecklingen i Linköping. Den översiktliga visionen är att Kallerstad ska utvecklas till ett nytt innerstadsområde där Stångån hamnar i ett mer centralt läge (Linköpings kommun 2010a:9). Utvecklingen ska bidra till en social, ekonomisk och miljövänlig hållbar stadsdel i Kallerstad. Området ska vara socioekonomiskt och åldersmässigt jämställt och införliva boenden anpassade för olika behov. I översiktsplanen står att:

”Kallerstad ska byggas som en socialt hållbar stadsdel ur ett brett perspektiv. Det är viktigt att säkerställa att det skapas ett bra utbud avseende social service, kultur, förutsättningar för idrott och fysisk aktivitet, och naturliga mötesplatser. Allt för att skapa förutsättningar för gemenskap, trivsel, trygghet och en god folkhälsa” (Linköpings kommun 2010a:44).

Kallerstad ska när hela området är färdigbyggt erbjuda bostäder för ungefär 10 000 människor. I översiktsplanen finns tre förskolor/skolor planerade som även ska användas för boende i Ekängen och Tallboda (två bostadsområden som ligger utanför Kallerstad). Skolorna ska placeras så de är lättillgängliga med kollektivtrafik men samtidigt bli ett naturligt inslag i kvarteren. Boende kommer ha ett stort utbud av handelsservice och dagligvaror vilket också bidrar till ett ökat utbud av arbetsplatser i området (*ibid.*:44).

Vid utvecklingen av Kallerstad ligger fokus på främjandet av hållbarhet, välbefinnande och tillväxt. Detta ska uppnås genom att sträva efter en hög variation av byggnader och platser som torg och parker samt att ta tillvara på de olika kvalitéer som finns inom området. Genom en blandning av byggnader ska staden få en rundare form, knytas ihop samt bidra till en tätare stadskärna. För att området ska utvecklas som planerat menar kommunen att kvalitén i alla miljöer måste vara hög, det vill säga att alla unika värden tas tillvara. Mötesplatser ska integreras och bli ett naturligt inslag i stadsrummet. I översiktsplanen står även att event och sportarrangemang ska fortsätta vara ett naturligt inslag i Kallerstad vilket utvecklingen i området bör förhålla sig till (*ibid.*:11f).

Linköpings kommun menar att området ska attrahera både människor och företag. Ett attraktivt Kallerstad höjer konkurrenskraften för hela Linköping. Bostäder, mötesplatser och arbetsplatser ska få ett attraktivt utseende som även främjar trygga miljöer och drar till sig människor. För att Kallerstad ska kunna bidra till en positiv utveckling för hela Linköping är det viktigt att det hänger ihop bra med nuvarande centrum. Det åstadkoms genom att bygga en kvartersstruktur som sammanlänkar nuvarande stadskärna och de unika och historiska byggnader som

finns i Kallerstad. Översiktsplanen tar också upp förslag på fler broar över Stångån som både binder samman Kallerstad med nuvarande centrum samt ökar tillgängligheten till Stångån. På så vis ska stadskärnan upplevas som en enhet där Stångån blir dess hjärta. Längs med Stångån planeras det för parker och torg så miljön får en stadsmässig känsla. De breda strukturerna i Kallerstad planeras för att hålla en lång tid och därför bör de vara robusta samtidigt som de är anpassade efter den tid vi befinner oss i nu (*ibid.*:16).

Kommunen vill att grönområden ska utvecklas för att skapa attraktiva stadsrum. Fokus ska ligga på kvalitet inte på kvantitet. Det finns många naturliga grönområden i området längs med Stångån som får stå för det största naturinslaget, men byggnader och grönska ska också blandas i hela Kallerstad. På innergårdarna ska grönska stå i fokus. Trädplanterade gator planeras också för att skapa struktur och knyta samman kvarter (*ibid.*:42).

Trafiksystemet ska överlag byta karaktär där cyklister, gående och resande med kollektivtrafik får företräde. Det bidrar till en hållbar och mer attraktiv stadskärna. När gatorna blir smalare går det att bygga tätare vilket skapar en tät sammanhållen stad. 2 kilometer anser kommunen är gångavstånd och stora delar av centrum kommer nås inom 1 kilometer från nya resecentrum, därför förväntas gångtrafiken öka. Det ska finnas ett ökat utbud av cykelparkeringar samt cykeluthyrning vid Resecentrum. Linköpings kommun satsar på att bli Europas ledande cykel stad vilket kräver bra trafiksäkerhet och framkomlighet. Korsningar där cykel och biltrafik skiljs åt blir då mycket viktigt menar kommunen. Fler separata körfält för kollektivtrafik ska också införas för att göra det mer attraktivt att resa kollektivt. Då biltrafik prioriteras på ytterrigen planeras det för parkeringsplatser som man lätt kan ta sig till från ytterrigen för att minska bilåkandet i Kallerstad samt minimera risken för köbildning vid stora evenemang (*ibid.*:45ff).

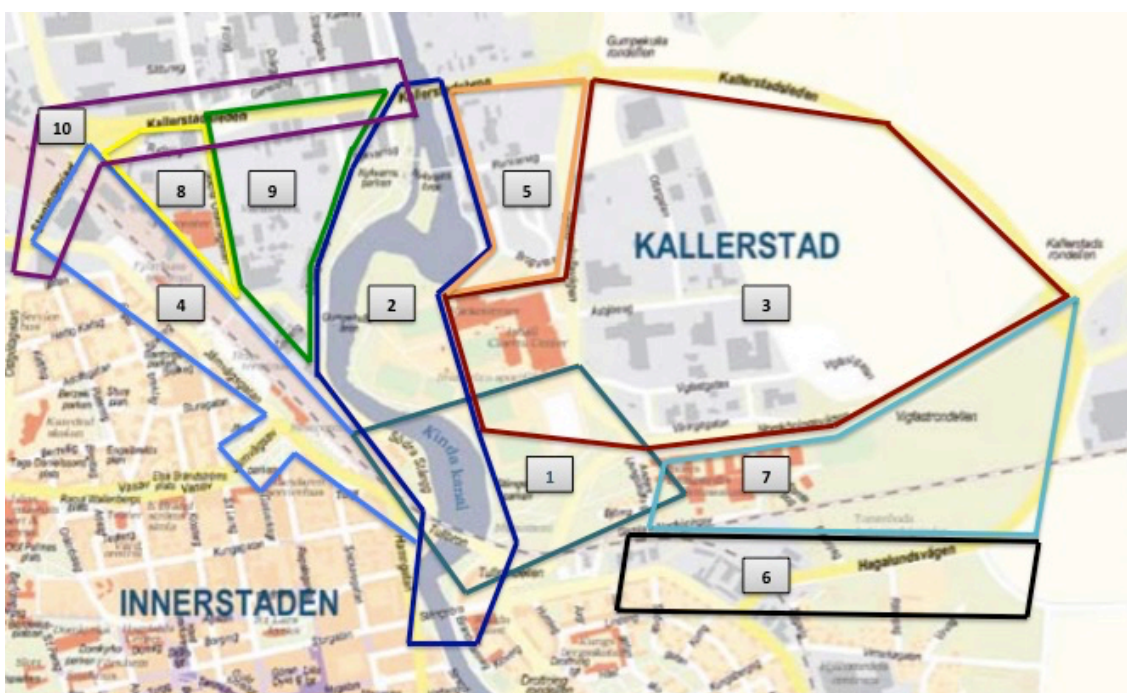
3.3 Utveckling i delområden

Översiktsplanen delar in Kallerstad i tio delområden, som till viss del överlappar varandra. Nedan kommer en kort beskrivning om de övergripande målen för utveckling i respektive delområde.

Delområden:

1. Resecentrum
2. Stångåstråket
3. Öster om Gumpekullavägen och sydvästra delen av Kallerstad
4. Mellan järnvägen, Järnvägsgatan samt Järnvägsparken
5. Nordvästra delen av Kallerstad
6. Mellan Hagalundsvägen och järnvägsspåren
7. Söder om Norrköpingsvägen

8. Tornby väster om Södra Oskarsgatan
9. Tornby öster om Södra Oskarsgatan
10. Kallerstadsleden



Figur 3. Delområden i Kallerstad. Källa: Linköpings kommun 2010a:2.

Delområde 1 som innehåller nya resecentrum har fokus på att ge utrymme för effektiva flöden. Resecentrum är ofta den första platsen besökare får se och därför ska stor vikt läggas på att utveckla denna plats så den ger en attraktiv och välkommande bild av Linköping. Förutom att fungera som ett centrum för resenärer ska stationshuset och omkringliggande byggnader erbjuda en mängd olika verksamheter och service. Platsen ska vara värd att besöka i sig, samt bli en naturlig mötesplats för hela Linköpings befolkning. Utvecklingen kommer ske under lång tid vilket kräver flexibla men hållbara lösningar (Linköpings kommun 2010a:29). Mer ingående hur stationen ska se ut, vart den ska ligga och hur tågen ska ta sig över Stångån diskuteras fortfarande. Just nu driver kommunen förslaget att bygga en tunnel som går under stora delar av centrala Linköping där det ska finnas uppgångar från resecentrum på båda sidor om Stångån, säger Johanna Wiklander (2015-04-21) som är Linköpings stadsarkitekt.

Delområde 2 är Stångåstråket där fokus ligger på att utveckla området till en plats för rekreation och friluftsliv, där grönområden ska ligga i fokus. För att öka tryggheten och binda samman staden finns planer på flera nya broar över Stångån. Gångstråken längs med Stångån ska förbättras och en ny stadspark ska byggas i området som idag används för idrottsaktiviteter. Det ska finnas möjlighet att arrangera tillfälliga evenemang i området, vilket måste finnas i beaktan vid planerandet av stadsparken. Det planeras även för ett nytt torg som ska koppla

samman Stångån och nya resecentrum samt verka som en mötesplats (Linköpings kommun 2010a:31).

Delområde 3 ligger i östra Kallerstad (se figur 4) som ska utvecklas till ett område med innerstadskaraktär och inneha en blandning av byggnader och verksamheter. Den allé som går mot Kallerstad Gård ska finnas kvar och integreras i utvecklingen. Det finns även planer på att bygga en ny karaktärsbyggnad som till exempel teater, opera eller något liknande. Vid Kallerstad rondellen som är en inkörsport till östra Kallerstad ska en tydlig entré till centrum byggas. Norrköpingsvägen som sträcker sig från Kallerstad rondellen till områdets mitt ska utvecklas till en stadsgata.



Figur 4. Vy över Kallerstad från Kallerstad rondellen. Källa: Linköpings kommun 2010a:68.

I översiktsplanen finns det planer på att bygga en ny fotbollsarena och träningsplan, vilket redan har genomförts. Paradgatan i området ska bli en esplanad som sträcker sig från nya resecentrum och diagonalt genom området. Utmed huvudstråket ska handel och service prioriteras. För att knyta samman Kallerstad med nuvarande centrum ska det utvecklas ett evenemangstråk som sträcker sig från Vasavägen med Konsert & Kongress via SAAB Arena till Linköping Arena. Delområde 3 går även in i delområde 2 Stångåstråket och de har en gemensam målkonflikt, bygga en tät stadskärna eller att bevara parkeringsplatser och tomma ytor för tillfälliga evenemang (*ibid.:32ff*).

Delområde 4 ligger väster om Stångån och berör Järnvägsgatan (se figur 5) som idag används för att ta sig till resecentrum i Linköping. Området ska få en mer urban statsform och Järnvägsgatan ska få sänkt hastighet till 40 kilometer i timmen så att



Figur 5. Järnvägsgatan. Källa: Linköpings kommun 2010a:37

vägen smälter in i stadsmiljön och blir anpassad för alla trafikanter. Mellan Järnvägsgatan och Stångån (eller järnvägsspåren om det inte byggs en tunnel) ska det ges plats för en blandning av verksamheter. Tullhuset som är en viktig historisk byggnad, ska tas tillvara bättre. Grunden till det nuvarande stationshuset byggdes 1872 och har också ett stort kulturhistoriskt värde. En ombyggnad där de nyare tillbyggnationerna tas bort och en upprustning för att återskapa det ursprungliga utseendet ska genomföras. Dess framtida användning är ännu inte fastställd. Samtidigt som bilens dominans minskas ska det byggas korttidsparkering för att bevara ett levande område, så att alla trafikanter lätt kan utnyttja servicen på gatan. Det finns även planer på att bygga parkeringshus under mark i området (*ibid.*:36f).

I delområde 5 där Tekniska verken har sitt huvudkontor ska möjligheter ges för fler verksamheter att utvecklas. Längs med Stångån ska promenadstråk prioriteras. Delområdet gränsar till Kallerstadleden som ska breddas och därför kommer viss mark tas i anspråk till breddningen (*ibid.*:38).



Figur 6. Längst ner visas delområde 5, i mitten Stångån och delområde 9 högst upp. Till höger visas Ytterringen. Källa: Linköpings kommun 2010a:41.

Delområde 6 skulle när översiktsplanen togs fram till största del bestå av järnvägsspår. Vilket innebar att det inte skulle finnas mycket mark kvar till något annat. De verksamheter som finns på platsen idag, som koloniområdet, skulle behövas flyttas. Hur planen för detta område ser ut idag, när planen inte är att bygga järnvägsspår över mark utan en tunnel, är inte fastställt. Hagalundsvägen kommer få en annan utformning för att skapa goda förbindelser mellan resecentrum och Linköping City Airport. Det finns även planer på att flytta flygterminalen för att knyta samman flyget bättre med kollektivtrafiken i resecentrum (*ibid.*:38).

Delområde 7 består idag till största del av Anders Ljungstedts Gymnasium som planeras finnas kvar. Den ökade tågtrafiken och bullernivån som översiktsplanen tog upp kommer inte längre vara ett problem om tågen går under mark. Tidigare fanns inga planer på att bygga några bostäder i området men hur planen ser ut för delområdet idag är inte fastställt. Däremot står kommunen fast vid att det finns möjlighet att etablera verksamheter öster om skolan oavsett om det byggs en tunnel eller spår över mark (*Ibid.*:39).

Delområde 8 och 9 har i dag en blandad karaktär och målet är att skapa en tydligare karaktär som binder ihop Kallerstad. Delområdena ska gå från industriområde med mindre blandade verksamheter samt ett kraftvärmeverk till ett område med stadskaraktär. Strukturen ska bli mer småskalig med byggnader som inrymmer både lägenheter och arbetslokaler. En gång- och cykelväg planerades att byggas parallellt med de nya järnvägsspåren samt en tunnel som skulle knyta ihop Järnvägsgatan med Stångån. Hur detta kommer utformas i och med att spåren inte längre finns med i planerna är inte fastlagt. Förändringar i detta område ligger oavsett väldigt långt fram i planen, innan kraftvärmeverket rivs krävs det en omfattande utredning om en ny placering (*Ibid.*:40).

Delområde 10 är en del av Kallerstadsleden som ingår i ytterringen. En ökad trafik på vägen i framtiden kräver en högre hastighet och bättre framkomlighet. Därför ska fyra körfält byggas och korsningarna ska byggas om för att minska trafikstockningar samt olyckor. Biltrafiken ska samtidigt anpassas så att den inte stör Nykvarnsparken samt de framtida bostäderna (*Ibid.*:41).

3.4 Utvecklingsproblematik

De största problemen kommunen (Sylvan 2015-05-06) ser med utvecklingen av hela Kallerstad går att sammanfatta i fem delar.

Det första är markanvändningen, hur de ska få till en bra blandning av verksamheter och hus. Många hus kommer byggas ungefär samtidigt vilket gör att prisnivån i snitt blir väldigt hög. För att skapa en så stor variation som möjligt kommer kommunen ge ut små andelar till olika byggbolag för att förhindra att många liknande byggnader hamnar bredvid varandra. De ska även ta bort barriärer som finns mellan Kallerstad och de omkringliggande områden där det idag finns bostäder i olika prisnivåer (*ibid.*).

Det andra problemet kommunen står inför vid utvecklingen av Kallerstad är hur trafiksystemet ska utformas för att få ett bra flöde med befintliga centrum. I och med den ökade befolkningen i området kommer trycket på vägarna öka kraftigt. Idag används Kallerstad i stor utsträckning för att ta sig till centrum från nordöstra delen av Linköping. När området är ombyggt behöver det byggas en alternativ väg

för dem att ta sig till nuvarande city. Där kommer utformningen av ytterringen ha stor betydelse (*ibid.*).

Det tredje problemet kommunen lyfter fram är hur utformningen av Kallerstad ska se ut. Hur de ska utforma miljön för att den ska vara trivsamt och attraktiv. Där menar kommunen att fokus ligger på att ta tillvara på miljöerna som redan finns samt att bevara historiska platser och byggnader (*ibid.*).

Fjärde problemet är hur genomförandet ska gå till. Vilka etapper ska byggas ut först och vad som kan byggas innan nya resecentrum står färdigt (*ibid.*).

Femte problemet är miljöfaktorerna och hur miljön i Kallerstad kommer påverkas av förvandlingen (*ibid.*).

Det sista problemet kommunen tar upp är ekonomin. De kan ha en vision och idé om hur Kallerstad ska utvecklas men ekonomin och finansieringen av projektet är det som i slutet påverkar hur området kommer se ut (*ibid.*).

En ytterligare problematik som bör nämnas i sammanhanget är problematik med "uppstarten" av ett nytt område. Kallerstad kommer byggas ut succesivt och det kan bli svårt att skapa ett levande område innan stora delar av området är utbyggt. Det kommer inte vara attraktivt att ha verksamhet i området i början innan området blir levande. Samtidigt måste någon verksamhet börja för att dra dit människor och göra Kallerstad attraktivt, men det kan vara svårt att få verksamheter att frivilligt göra det (Bellander 2005:52).

Ett annat inslag som kan skapa problem är järnvägen. Om det inte byggs en tunnel, kommer det gå järnvägsspår genom stora delar av Kallerstad. Områden i anslutning till spår får ofta ta emot mycket buller och blir inte attraktiva områden att vistas vid. Järnvägsspår blir också stora barriärer som är svåra att ta sig över. De bidrar lätt till att dela upp olika områden och förhindrar flöden mellan kvarter (Jacobs 2004:288f). Detta är något Linköpings kommun måste lägga stor vikt vid i den fortsatta planeringen av Kallerstadsområdet, om det inte kommer byggas en tunnel. För att spåren inte ska skapa stora barriärer mellan områden bör det vara lätt att ta sig under eller över spåren på flera platser.

De problem som belyses i detta avsnitt är inte alla problem som finns vid utvecklingen av Kallerstad, utan ett mindre urval. Det finns ingen möjlighet att lyfta fram och diskutera alla potentiella problem i denna uppsats. Vissa problem kommer jag tillbaka till senare.

4. Levande stadsrum

Ett levande stadsrum är en grundförutsättning för att skapa en fungerande stad. Det är först när staden är levande som området kan erbjuda trygga och attraktiva rum. För att få människor till staden måste stadsplaneringen underlätta för människor att ta sig till staden och att vistas där. Det ska finnas möjlighet att utföra så många olika aktiviteter som möjligt, när på dygnet man än önskar. Alla element i staden ska underlätta för människan att använda den. Jan Gehl (2010) menar att den fysiska planeringen i stor utsträckning kan påverka vilken form livet mellan husen tar. Planeringen kan ge möjlighet till en viss typ av aktiviteter och forma kvalitén på miljön i det urbana rummet och därigenom påverka människors beteende.

Jag kommer skriva om olika element i staden som kan bidra till att skapa ett levande stadsrum. Sedan kommer jag ta upp olika platser i det offentliga rummet och ge exempel på hur miljön på dessa platser kan utformas för att också bidra till liv och rörelse.

4.1 En levande stad

4.1.1 Mångfald

Jane Jacobs (2004:36) menar att en grundförutsättning för en levande stad är mångfald. För att få mångfald i en stadsdel bör fyra aspekter tillgodoses samtidigt.

Den första aspekten är en effektiv blandning av funktioner/verksamheter som bidrar till att olika människor har anledning att röra sig i ett område. En effektiv blandning av verksamheter innebär att människor rör sig på gatorna och det blir en jämn fördelning av människor under hela dygnet. Ett brett utbud av handel är direkt kopplat till en mångfald av människor menar Jacobs (2004:176). Detta är precis vad kommunen ser som en viktig del för att Kallerstad ska bli levande. Kommunen menar att det är handel som bidrar till att området drar till sig människor och belyser vikten av att låta marknaden få styra vilka verksamheter som ska etablera sig i Kallerstad (Sylvan 2015-05-06). Etablering av mångfald kräver även att arbetsplatser, skolor och bostäder etc. finns i området (Jacobs 2004:190ff). Det finns flera bra exempel där kombinationen av olika nyttjandetyper skapar en levande gata under stora delar av dygnet. Drottninggatan i Stockholm är visserligen en gata som ej är jämförbar med Kallerstad men visar på hur en kombination av handel, restauranger och underhållning (biograf) i bottenplan tillsammans med bostäder och kontor på våningarna över bottenplan skapar en mycket levande gata. Ågatan mellan St Lars gatan och Platensgatan i Linköping är ett lokalt exempel på en högst en levande gata med restauranger och biograf i bottenplan med bostäder ovanpå. Båda två är gator där biltrafik är helt

eller delvis begränsad. Klostergatan i Lund är ett mycket bra exempel på en gata där man lyckats kombinera gång och cykeltrafik med motortrafikfordon samt olika verksamheter som caféer, handel och bostäder. För att uppnå levande gator i Kallerstad är det av väsentligt att kommande detaljplaner säkerställer att utbudet av verksamheter varierar särskilt i kvarter som är av central karaktär i Kallerstad.

I de flesta fall är en blandning olika funktioner bra, men det finns exempel då det inte fungerar. Tyngre industrier är till exempel svårplacerade i centrum eller i ett bostadsområde. Däremot kan stora funktioner som universitet spridas ut i staden på strategiska platser så att allmänheten kan ta del av de berikande miljöerna. Studenterna blir då en tydligare del i staden vilket gör de mer benägna att ta del av aktiviteterna som pågår i staden. Då blir det mindre barriärer mellan studenter och andra medborgare eftersom de kommer mötas oftare och det bidrar till ökad mångfald i det offentliga rummet (Gehl 2010:101ff). Linköpings universitet ligger långt ifrån Kallerstad och om någon institution skulle flytta dit kan det bli för utspritt. Däremot ser jag goda möjligheter för en blandning av skolorna som ska byggas i Kallerstad med andra funktioner som bostäder och handel.

Det ska vara lätt att röra sig i det urbana rummet, vilket är den andra aspekten för mångfald ska kunna etableras. Korta kvarter gör det lättare att röra sig inom ett område och det skapar därför en ökad rörlighet, områden öppnar upp sig för allmänheten på ett helt annat sätt än om det är långa gator. Det skapar ett stort nätverk av vägar som ökar valfriheten. Många korta gator kommer dock inte öka mångfalden i sig, det är bara ett verktyg som tillsammans med andra underlättar för mångfaldens spridning (Jacobs 2004:212f). Jacobs skriver att det funnits kritik mot många gator då de tar plats från grönområden. Bland annat av stadsplaneraren och arkitekten Clarence Stein, som skriver om det i sin bok *Toward new towns for America* (1951). Jacobs ifrågasätter det starkt och belyser vikten av gator, då det är på gatorna som möjligheten till liv är som störst. Eftersom Kallerstad ska byggas om i så stor utsträckning ser jag möjligheten till en förändrad struktur på gatunätet, så att flöden kan fungera effektivt.

En stor blandning av hus är den tredje aspekten som krävs för att mångfald ska etableras. "Städerna har ett så starkt behov av gamla hus att det antagligen är omöjligt för livaktiga gator och stadsdelar att växa utan dem" (Jacobs 2004:215). Husen ska variera i ålder och skick för att erbjuda bostäder och lokaler i olika prisnivåer. Prisskillnad mellan lokaler ger väletablerade stora företag så väl som nya mindre företag möjlighet att rymmas inom samma område. Det samma gäller för bostäder, en variation i priser och upplåtelseformer krävs om området ska få en mångfald av invånare (*ibid.*:215ff). Detta kan bli svårt att uppnå i Kallerstad då så mycket byggs nytt. Därför är det extra viktigt att det byggs olika typer av byggnader i olika prisklasser.

Den sista aspekten som krävs för mångfald är en hög koncentration av människor under så stora delar av dygnet som möjligt. En hög koncentration av människor ger underlag för att upprätthålla en bred service och annat utbud. Uteblir koncentrationen kommer det endast finnas utrymme för det som majoriteten efterfrågar och mångfalden blir lidande. Jacobs anser att bostadsbebyggelsen bör vara tät för att bidra till en hög koncentration av människor. Vad som är en lagom bostadstäthet varierar från olika områden. Den ska vara så pass tät att den hjälper mångfalden att spridas på platsen, men när hus måste byggas så tätt att de krävs standardiseringar där många liknande hus byggs samtidigt kommer mångfalden hämmas menar Jacobs (2004:241). Därför är det viktigt att den framtida detaljplanen säkerställer en tät bostadsbebyggelse i Kallerstad utan att hämma mångfalden.

Det förs argument mot mångfald, som menar att det leder till en rörig och stökig miljö, med för många intryck för människan att ta in. I verkligheten bidrar mångfald på en plats till skapandet av intressanta rum som underlättar orienteringen. En enformig miljö kan leda till förvirring, det blir svårt att veta var man varit och var man ska vilket i sig skapar kaos (Jacobs 2004:252). Möjlighet för oförutsägbara verksamheter att uppstå är en av tjusningarna med mångfald. "Storstaden har förmåga att tillfredsställa alla, därför och under förutsättning att alla är med och skapar dem" (Jacobs 2004:267).

Jag är beredd att hålla med Jacobs om vikten med mångfald för att en stad ska bli levande. I teorin verkar det enkelt att skapa mångfald i staden men jag menar att så inte är fallet. Människan är inte alltid rationell och de val vi gör kan ha många olika orsaker. Det är svårt att planera hur en plats ska se ut för att dra till sig människor då teorin bygger på hur människor generellt beter sig, färre människor i en stad gör att beteende av några få grupper sticker ut mer. I New York som Jacobs teori bygger på blir den procentuella förändring av några avvikande grupper inte lika stor som i Kallerstad. Trots svårigheten med att skapa en mångfald i Kallerstad bör det vara ett mål, då det bidrar till ett levande område.

4.1.2 Sitta och stå

Möjlighet att sitta ner i det offentliga rummet är högst viktigt för att skapa levande städer. Det bidrar till att människor stannar längre på gatan och är grunden i många av kärnverksamheterna i staden. Kärnverksamheter menar Gehl (2010) till exempel är att prata, äta, sova, titta på människor, spela spel, sola, filosofera med mera. Utförandet av vissa kärnverksamheter underlättas av en sittplats. Av bland annat bekvämlighetsskäl väljer människor att stanna längre på gatan när vi sitter än när vi står och därför läggs större vikt vid att hitta en passande sittplats. De populäraste sittplatserna är placerade utmed fasader eller andra avgränsningar snarare än i mitten av en öppen plats, då vi gärna vill ha överblick över vad som

händer men samtidigt hitta en någorlunda privat plats. Små platser på ett torg är ofta populära att slå sig ner på, som till exempel mellan pelare och i hörn där en viss avskildhet erbjuds. Preferenserna varierar dock beroende på en mängd aspekter som ålder, anledning till att sitta ner, väder etc. För äldre personer är det viktigt med ordentliga bänkar som de lätt kan ta sig upp ifrån medan unga har mindre krav på sittplatsens utformning. De är snarare intresserade av var bänken är placerad. Därför behövs en stor variation av olika typer av sittplatser på så väl torg som parker och gator för att skapa en levande stad.

För många sittplatser är dock inte alltid bra, det måste finnas en balans. Gehl (2010:155ff) har en teori om att för många tomma bänkar ger platsen en ödslig och motbjudande känsla. Samtidigt avslutar han kapitlet i sin bok *Life Between Buildings* som handlar om sittplatser med att ange en tumregel för hur tätt bänkar ska placeras för att skapa en gångvänlig miljö, vilken är hundra meter. Jag menar att varje plats kräver sin egen mängd och variation av bänkar. Det går inte på förhand bestämma ett antal. Eftersom många tomma bänkar kan ge ett ödligt intryck bör andra typer av "möbler" som går att sitta på placeras i staden. Det kan vara ett föremål som är en blandning mellan konst och möbel som inte gör att platsen upplevs som tom för att ingen sitter på den.

Hur bänkarna placeras i relation till varandra har stor betydelse för möjligheten att starta en konversation med främmande. Bänkar som är placerade rygg mot rygg eller med långt avstånd ifrån varandra försvårar samtal med andra i staden. Dessa typer av placering kan dock vara efterfrågade av människor som vill ha avskildhet. Bänkar som står placerade ansikte mot ansikte kan ge känslan av att tvinga människor att konversera med varandra, planeringen bör sträva efter att ge människor en valfrihet. Det kan innebära att variera ansikte mot ansikte och rygg mot rygg placering men även runda bänkar eller placera dem som ett L (se figur 7). Denna typ av placering ska vara den som ger mest frihet till att prata med de bredvid sig utan att det känns som ett tvång (Gehl 2010:170). Bara för att människor pratar med varandra menar jag inte att staden blir mer levande men det är en bland av många andra aktiviteter som lockar folk till stadsrummet.



Figur 7. Bänkar som ger valfrihet att konversera. Källa: Nola:(u.å.).

Stå upp på gatan kräver inte något speciellt krav på utformningen. Människor står upp då de stannar för bilar, titta på något i skyltfönstret, prata med någon de möter på gatan eller liknande. Gehl skiljer på att stå upp och att stanna. Där stanna är att

ställa sig på en plats för att just stanna där, det handlar inte om att kort stå still på ett ställe. Det handlar i stället om att stanna för att njuta av utsikten, titta på aktiviteter som försiggår eller för att vänta på en vän etc. Denna typ av stopp ställer högre krav på utformningen av platsen (*ibid.*:147). Gehl tar upp många exempel på hur utformningen av det offentliga rummet kan påverka möjligheten att stanna på gatan. Det är viktigt att även denna typ av aktivitet värdesätts då det bidrar till liv på gatan. Det är detaljerna i rummet som skapar möjligheter att stanna på en plats. Varierande fasader, träd, pelare och portar är några exempel på inslag som möjliggör för människor att stanna på gatan (*ibid.*:153). Liksom vid sittplatser uppskattar människor närheten till fasader eller andra typer av inslag som upplevs skydda. Planeringen i Kallerstad bör ta fasta på detta resonemang och se till så stadens utformning varierar för att tillfredsställa olika behov. Framförallt bör fasaderna variera då det skapar variation utan att hindra flödet på gatan.

Gehl menar att det krävs en förbättring av möjligheten att vistas ute på platser där människor rör sig och skapa nya platser som människor vill vistas på för att stadens sak bli levande (*ibid.*:197). I översiktsplanen för Kallerstad (2010a) läggs stor vikt vid skapandet av platser där människor kan mötas, framförallt genom utbyggnaden av torg, men jag tror det är lika viktigt att underlätta för möten på gatan. Det ska vara lätt att utföra sociala aktiviteter i stadsmiljön, vilket både kommunen, Gehl och Jacobs i alla fall är överens om.

4.2 Stadens rum

4.2.1 Gatan med omnejd

Eftersom gatan är ett av det viktigaste organet i staden och har förmågan att definiera en plats så är det viktigt att gatan blir levande för att staden ska bli levande. Vid skapandet av en levande gata bör följande aspekter finnas i åtanke.

En viktig utgångspunkt är avståndet. Vilket avstånd vi har till varandra i den offentliga miljön påverkar möjligheten till integration. Enligt Gehl (2010) vill vi ha olika avstånd till personen vi pratar med beroende på hur väl vi känner varandra. En trång plats får oftare egenskapen av att vara mer personlig just för att besökare hamnar närmare varandra. En stor öppen plats kan göra det svårare att se och integrera med andra människor då det blir glest mellan människorna som rör sig. En balans mellan dessa avstånd är viktig då människors sinnen tillfredsställs när de ser helheter och detaljer i sin omgivning. För att tillfredsställa detta kan de till exempel skapas små platser i det stora som till exempel uteserveringar på torg eller markera en allé med träd på en stor öppen plats. När det finns en valmöjlighet tillgodoses fler viljor och antalet aktiviteter kan öka. Att ha avståndsaspekt i åtanke när en stad planeras är högst viktigt (*ibid.*:69,92,163).

Gatans bredd påverkar hur levande den blir. Gehl (2010:91) anser att en smalare gata ska väljas framför en bredare för att skapa en kompakt och tät gata, men den får inte bli trång. När gatan upplevs för trång är svårt att veta, men den anses enligt honom vara för smal om människor måste gå på led efter varandra för att kunna röra sig framåt. Då faller friheten att röra sig och den sociala aktiviteten som gatan ska erbjuda försvinner. Balansen mellan en händelserik gata men som inte hindrar rörelse är det som skall eftersträvas.

Jacobs (2004:111f) menar tvärtom att trottoarerna ska vara så breda som möjligt gärna nio till tio meter, då det tillåter så många olika typer av aktiviteter som möjligt på en och samma gång. Den bredden ger även utrymme för plantering som kan avskärma gångtrafik från biltrafik och öka säkerheten, utan att de separeras helt. Att minska bredden på gatan så det inte finns utrymme för aktiviteter på den förutom biltrafik är det värsta som kan hända en stad menar Jacobs. Gatorna är kärnan för allt som ska finnas i en fungerande stad och nyckeln ligger i att de är levande och trygga platser för alla medborgare.

Hur bred gatan ska vara är ingen enkel fråga att svara på. Gatan får anpassas efter varje område i varje stad. Den ska vara så pass bred att alla önskvärda aktiviteter får utrymme men inte så bred att den upplevs som tom. Olika etapper längs med gatan kan anpassas efter hur många som rör sig på platsen för att gatan inte ska upplevas som stor och tom. Jag tror att Gehls resonemang om att gatan inte får vara för bred passar bäst in i Kallerstad, vilket Linköpings kommun även skriver i översiktsplanen för Kallerstad(2010a:75). De har som plan att göra många gator smalare för att få en högre koncentration av människor. Jacobs resonemang bygger på New York och folkmängden där är inte jämförbar med Linköping var vid det inte passar lika bra.

Det finns fler aspekter som avgör hur levande gatan kommer vara. En visuellt tilltalande gata som erbjuder en mångfald är ett element men i längden är det inte tillräcklig. När gatan tycks fortsätta utan avbrott i all oändlighet tappar människor intresset, den upplevs tråkig. För att folk ska vilja gå på gatan ska den hålla hög kvalitet genom att vara tillgänglig för alla. Samtidigt behöver den innehålla variation, svängar och avbrott för att den ska vara intressant. Avbrott på gatan gör att den upplevs som kortare, varje del kan ses som en etapp, människor blir då beredda att gå längre sträckor. Variationen kan till exempel vara kvarter med olika stora och små platser på (Gehl 2010:133ff). Ett avbrott kan även vara nya gator vilket skapar kortare kvarter och en varierande gatubild. Det går också att utnyttja topografiska variationer. Andra idéer för att skapa varierade gator är inslag som broar mellan hus, placera byggnader på tvären eller bygga små torg och parker mellan hus. Det går också att bygga hus som sticker ut över gatan och andra arkitektoniska olikheter (Jacobs 2004:409). När det finns en variation på gatan blir

den mer levande. "En levande stadsmiljö är levande mycket tack vare sin enorma samling av små element" (Jacobs 2004:173).

De bästa visuella avbrotten uppstår enligt Jacobs när en mångfald etableras. När många olika idéer och verksamheter blandas kommer visuella avbrott dyka upp och drar åt sig uppmärksamhet på grund av dess annorlunda karaktär. Det finns även visuella avbrott som får uppmärksamhet på grund av dess placering. Används visuella avbrott på rätt sätt kan det vara ett kraftfullt verktyg för att ändra karaktär åt ett helt område utan stor kraftansträngning (*ibid.*:419f).

Stadsmiljöprogrammet (2008:51f) som Linköpings kommun tagit fram ska ligga till grund och ge råd för utvecklingen av stadsmiljön i Linköping. I den finns en tanke som liknar Jacobs "visuella avbrott". Linköping ska utrustas med möbler, skyltar, belysning och utsmyckning för att skapa ett harmoniskt helhetsintryck, men speciella kreationer på utvalda platser som exempelvis torg ska vara möjliga. Detta för att skapa unika avbrott i stadsbilden. Samtidigt ska det finnas ett mönster i placandet av möbler och utsmyckning för att inte minska framkomligheten för synsvaga. Detta kan bli en konflikt mellan hög tillgänglighet för alla och skapandet av intressanta miljöer som inte är enformiga. Här måste det finnas en balans som tillfredsställer båda aspekterna. Till exempel kan det byggas inslag som synskadade uppfattar intill föremål som placerats på ett "ovanligt" ställe. Små element kan underlätta mycket för synskadade utan att störa stadsbilden för övriga. Utförs detta på ett bra sätt kan det användas som ett avbrott i sig.

Det passar dock inte alltid med visuella avbrott på gatan. Det är oerhört viktigt hur de visuella avbrotten ser ut estetiskt, då de sticker ut och kommer vara det iögonfallande på gatan. Är det slarvigt utförda kan hela gatan få ett negativt intryck men samtidigt kan ett attraktivt avbrott höja kvalitén på gatan avsevärt. Trots de många fördelarna ska visuella avbrott användas sparsamt, så inte alla gator innehåller dessa element. Blir dessa inslag en regel snarare än undantag faller deras funktion.

4.2.2 Byggnader och anslutande mark

Som principer för stadsutvecklingen i Linköping ska bland annat följande element finnas med (Wiklander 2015-04-21):

- många entréer mot gatan
- blandade funktioner/verksamheter
- en bra övergång mellan privata och offentliga platser
- en variation av boendeformer
- "speciella" byggnader placeras separat.

Dessa element är kopplade till byggnader och både Jacobs (2004) och Gehl (2010) för en diskussion kring dem. Nedan kommer det mer ingående beskrivas hur de bidrar till levande städer samt några andra tankar kring byggnaders utformning.

För att människor ska använda sig av staden ska dess miljöer vara lätta och inbjudande att använda (Gehl 2010:31). Ett exempel är byggnaders fasader som bör varieras i utformning och erbjuda många entréer. Stora företag och institutioner som drar till sig många människor bör få företräde vid huvudgator. De verksamheter som inte har många besökare ska inte finnas där, menar Gehl. Han tar upp bensinstationer, bilförsäljning, kontor och parkeringsplatser som exempel på verksamheter som inte bör få företräde på gator som ska ha ett högt besöksvärde (*ibid.*:93). Jag håller inte helt och hållet med honom, då en blandning av olika verksamheter behövs för att så många som möjligt ska finna en anledning att använda gatan. I huvudsak bör verksamheter som drar till sig mycket folk prioriteras, men det bör även finnas utrymme för mindre besöksteta näringar på gatan. Utvecklingen i Kallerstad ska sträva efter en blandning av verksamheter.

För att skapa liv mellan husen bör en stad upplevas som inbjudande. En övergångsfas mellan offentliga och privata platser lockar människor att delta i aktiviteter på gatan både fysiskt och psykiskt menar Gehl (2010:113). För att människor ska ta sig ut ur sina hus är det också viktigt att se vad som händer utanför fönstret. Gehl tar upp ett exempel om barns benägenhet att gå ut på gatan och leka. När barnen kunde titta ut genom fönstren och se andra barn leka blev de mer benägna att gå ut för att delta i aktiviteten (*ibid.*:113). Att se vad som händer leder till ökad aktivitet mellan husen, Gehl uttrycker det så här: "*[S]omething happens because something happens because something happens*" (Gehl 2010:75). Då husen i Kallerstad byggs upp helt nya finns det goda möjligheter att utforma dem så det går att se vad som sker på gatan från fönstren. När en person väl tagit sig ut ur sitt hus bör det finnas någonstans att uppehålla sig i direkt anslutning till huset och gärna något att göra. Ett enkelt inslag som underlätta för människor att vistats utanför sina hus i centrum är placerandet av bänkar, som står under tak i anslutning till porten (*ibid.*:184ff).

När det gäller höjden på husen så är högre hus sämre för livet på gatan då det tar längre tid att ta sig ut på gatan, menar Gehl. Det kan då upplevas som en större process, vilket gör att vissa undviker att gå ut i onödan (*ibid.*:184ff). Inne i staden måste höghus byggas för att få en tät och hög koncentration av människor. Då kanske det inte spelar så stor roll om man bor på sjunde eller fjärde våningen däremot kan femtonvåningshus vara en skillnad. Det finns en svårighet i att avgöra exakt vilken höjd som är gränsen, men ett hus i centrum kan vara högre än ett utanför centrum utan att påverkar viljan att delta i aktiviteter på gatan.

Det finns många andra fördelar med att bygga låga och täta hus menar Gehl. Människan uppfattar det som sker på det horisontella planet mycket lättare än på det vertikala. Vi kan endast integrera med människor och aktiviteter som är på samma nivå som oss själva. Av den anledningen menar Gehl (2010:99) att det uppstår mer harmoni i staden med låga byggnader då vi kan ta del av fler aktiviteter. Det går dock inte rensa ut alla nivåskillnader i staden och det är inte heller önskvärt. För att binda samman olika nivåer på bästa sätt ska det finnas en känsla av enkelhet att röra sig mellan dessa platser. Utformningen av en trappa kan påverka känslan av avstånd. Längre trappor som inte är branta anses ofta som lättåtkomliga, medan branta trappor kan upplevas som hinder (*ibid.*:145).

4.2.3 Parker

En park är ett inslag som kan bidra till levande städer men det krävs att den planeras och ses efter på samma sätt som allt annat, den blir inte automatiskt en väl fungerande park. Det är också viktigt att fundera på anledningen till anläggandet av en park. Vilken funktion ska den fylla, finns det en efterfrågan? Om det inte finns någon efterfrågan är parken dömd att bli misslyckad. Finns det en vilja bland medborgarna att bygga en park finns möjligheten att den kommer bli ett positivt inslag i staden.

Varje park är unik och påverkas av stadsdelen den ligger i, men det finns vissa grundläggande element som bör uppfyllas för att skapa en fungerande park, menar Jacobs (2004:114ff). Ett viktigt element är en blandning av bostäder och verksamheter runt om parken som kan bidra till ett brett användande under hela dagen. Det är omgivningen som skapar parken och ger den dess karaktär, det är svårt att skapa en park som är en attraktion i sig utan att ha en levande stad runt omkring. De andra elementen som bör finnas i parken är sinnrikhet, sol, inramning och centrumbildning. För att skapa sinnrikhet ska parken kunna tillgodose olika sinnesstämningar och erbjuda en bred användning. En varierad miljö skapar möjligheter för olika användningsområden. När människor finner anledning att använda en park har parken lyckats med att vara sinnrik. En del i sinnrikheten är skapandet av en centrumbildning, som är en plats i parken som ses som dess mittpunkt, oftast skapas denna plats naturligt av de som använder parken. Det bidrar också till en variation i sig. Solen har ett viktigt inslag i en park. Goda möjligheter att sitta i solen är oerhört viktigt, men lika viktigt är platser som erbjuder skugga.

Om en park inte drar till sig människor kan den i stället behöva specialisera sig på något. Det kan till exempel vara badplatser, fiskemöjligheter, idrottsplaner, tivolin och så vidare. Men det viktigaste är att invånarna själva kan få definiera vad platser ska användas till. De som bor i ett område är de som bäst vet vad som behövs på platsen, och om de får möjlighet att skapa det kommer området bli mer

levande (Jacobs 2004:133ff). I Kallerstad planeras en park men eftersom det inte bor några i området nu blir det svårt att veta vad som kommer efterfrågas i den. Jag tror dock parken kommer användas av många människor då den ligger centralt och vid vattnet, vilket gör att det inte borde vara något problem att få den levande. Jag anser dessutom att kommunen inte ska överplanera parken, utan istället låta invånarna successivt forma den.

Överlag tror jag det är viktigt att skapa bra fortsättningar för liv och där är många av exemplen Jacobs och Gehl skriver om bra att utgå ifrån. Dock bör det inte planeras för mycket, utan istället bör platsen ha sin egen utveckling. Planeringen av bra stabila grunder som hus, vägar och så vidare är viktig men många av förutsättningarna för liv anser jag skapas bäst när människan känner frihet i att använda staden.

5. Trygga stadsrum

De element Linköpings kommun ser som viktigast för att Kallerstad ska bli ett tryggt område är, att resecentrum upplevs som tryggt, samt att gatunätet blir öppet med många gator att välja mellan (Sylvan 2015-05-06). Kommunens plan är just nu att bygga en tunnel för tågen vilket ställer höga krav på utformningen av resecentret. Planen är att det ska vara möjligt att se gatuplanet genom fönster från tunneln så att fler människor kan ha en överblick av platsen och för att den ska upplevas som mindre instängd. Det ska också snabbt gå att ta sig upp från tunneln på gatuplanet för att slippa vistas under marken. I Kallerstad planeras det även för öppna gatunät med många vägar som gör det lättare att välja den väg som upplevs tryggast. Kommunen ska också undvika byggandet av baksidor där det inte finns möjlighet till insyn, även detta för att höja tryggheten. Dessa tankar hänger mycket ihop med Jacobs teori om "ögon på gatan", när fler människor kan se vad som händer kan de hjälpas åt att skapa en tryggare plats.

Trygghet har två innebörder, en verklig och en upplevd. Om en plats inte upplevs trygg kommer den förmodligen inte användas förutom för nödvändiga aktiviteter även om den statistiskt sett är trygg. En trygg offentlig miljö är alltså en förutsättning för att skapa en levande stad. Levande och trygga platser hänger alltså i allra högsta grad ihop. Därför kan mycket av det som nämnts i kapitlet om levande stadsrum även användas för att skapa ett tryggt. Dessa element kommer inte upprepas här vilket gör detta kapitel betydligt kortare. Det betyder inte att trygga stadsrum är mindre viktiga eller att det finns färre åtgärder att arbeta med för att uppnå det. De element som tas upp i detta kapitel är de som primärt skapar trygga stadsrum som sedan även kan leda till en levande och attraktiv stad.

Inledningsvis kommer olika typer av rädslor beskrivas, varför det är viktigt att skapa trygghet i staden och vad rädslan kan bero på samt vilka inslag som skapar en otrygghet. Sedan kommer en diskussion om hur trafiksystemet kan utformas för att skapa trygghet och säkerhet. Slutligen kommer ett kort avsnitt om belysning och hur det kan användas för att höja känslan av trygghet i staden.

5.1 Otrygghet

TRAST- Trafik för en attraktiv stad (Sveriges Kommuner och Landsting et al.:2007) är ett dokument som tagits fram av statliga och kommunala aktörer, bland annat Trafikverket. Det ska ge stöd åt kommuner vid utveckling av trafiksystemet. *TRAST* utgår ifrån skapandet av trafiksystem som både är och upplevs trygga. Därför kan deras råd vara värdefulla för skapandet av ett tryggt trafiksystem i Kallerstad. I *TRAST* finns även bakgrundsinformation om otrygghet och vad som påverkar rädsla.

Olika människor har olika riskkänslighet som kan vara högst personlig. Hur stark rädslan är beror till stor del på hur en person uppfattar sin egen makt och förmåga att övervinna eventuella hot. Upplevs denna förmåga svag finns det risk att det kommer minska rörelsefriheten för dessa människor. Därför är det viktigt att minimera känslan av otrygghet så mycket som möjligt för så många som möjligt för att skapa trygga och levande stadsrum. Det kan finnas en rädsla för en viss typ av människor, situationer och trafik med mera, men det är alltid kopplat till ett rum. Planeras stadens rum på ett bra sätt kan därför många av dessa rädslor elimineras (*ibid.*:80f). Om rummet upplevs tryggt i sig kommer otrygga inslag inte upplevas lika skrämmande.

Det är alltså viktigt att öka tryggheten i det offentliga rummet för att inte begränsa människors rörelsemönster och för att upprätthålla en levande stad. För att göra det är det viktigt att identifiera platser, element och situationer som upplevs som otrygga. I *TRAST* skriver de att följande element bidrar till otrygghet: dålig belysning, tomt på människor, nedskräpning, klotter, störande eller onyktra personer. De platser som ofta upplevs som otrygga är: garage, gångtunnlar, passager förbi skogsdungar och buskage (*ibid.*:82ff). Alltså platser som är svåra att överblicka. Dessa problem har både Gehl (2010) och Jacobs (2004) också identifierat då de skriver mycket om att trygghet bygger på att andra människor hjälper till att övervaka en plats och att vi själva vill kunna ha en överblick i rummet vi befinner oss i för att uppleva trygghet. Det innebär indirekt att otrygga platser är de som inte är lätta att övervaka. Att göra dessa platser tryggare skulle förmodligen få en stor effekt på känslan av trygghet i hela staden. Därför bör Kallerstad planeras så att dessa typer av platser undviks så mycket som möjligt och de platser som inte går att undvika ska planeras så de blir så trygga som möjligt. Om det byggs järnvägsspår över mark kommer det byggas tunnlar och då bör de vara korta och raka så att det lätt går att se in och ut från dem. Träd och buskar bör inte planeras så de täcker sikten och därför planteras med stort mellanrum och framförallt lågt buskage. Garage är däremot svåra att undvika speciellt i ett innerstadsområde som Kallerstad. Där handlar det nog mycket om att göra det så lätt som möjligt att övervaka platsen och om möjligt bygga fönster mot gatuplan.

5.2 Trafiksystemet

Ett trafiksystem som fungerar bra och är säkert att använda är viktigt för att en stad ska fungera då trafiksystemet fungerar som ett "blodomlopp" för hela staden. Utan ett fungerande system för trafiken stannar staden och utan ett tryggt system kommer människor inte röra sig i staden i den utsträckningen som krävs för att staden ska vara levande. Det är tydligt att det är viktigt med ett tryggt trafiksystem men hur det blir säkert för användarna är inte lika självklart. Om ett överlägset system fanns skulle det redan införts och kopierats till fler städer.

Ett sätt att öka tryggheten på vägarna skulle kunna vara att dela upp olika trafikslag likt den modernistiska planeringen, vilket bland annat arkitekten Le Corbusier förespråkade (1969). Jacobs (2004) menar dock att det är helt fel. Det skulle leda till att cykel, gång och biltrafik inte fick ta del av varandra och platsen skulle upplevas som tråkigare och mindre trygg då aktiviteten på platsen blev lägre. Jacobs hävdar att det skulle skada mångfalden och livet på gatorna, vilket skulle öka otryggheten. Det blir ett ännu svårare problem att lösa "Ohanterliga vakuum är på intet sätt att föredra framför ohanterlig stadstrafik" (Jacobs 2004:379).

Det finns andra sätt att skapa trygga trafiksystem på än en uppdelning av olika trafikslag. Gehl (2010) skriver om ett exempel i Venedig där de inne i stadskärnan har ett trafiksystem där gående har företräde och bilarna får köra på deras villkor eller parkera bilen utanför centrum och gå sista biten. Skvallertorget i Norrköping är ett mer lokalt exempel där detta genomförts (Wallner 2005-09-17). Det skapar en tryggare trafikmiljö utan att separera olika trafikslag. När olika trafikslag färdas på samma villkor blir bilister lätt osäkra, särskilt då vanliga körfält upphör. Automatiskt sänker bilister hastigheten då de inte är lika vana i sådana miljöer och de upplever platsen som osäker. Denna osäkerhet gör de mer uppmärksamma på omgivningen och platsen blir tryggare att vistas på (Gehl 2010:109ff). Det kan alltså vara effektivt att planera "otrygga" trafiksystem för att öka tryggheten, i alla fall i liknande exempel som nämnts här.

I *Stadsmiljöprogrammet* (2008) där det beskrivs hur gatorna i Linköpings city ska utvecklas står det att de ska anpassa efter alla trafikslag. Gatorna där bilarna kör på gåendes villkor ska öka, precis som Gehl förespråkar, för att skapa tryggare och mer levande gator (Linköpings kommun 2008:11). Kommunen vill däremot införa korsningar i Kallerstad där olika trafikslag skiljs åt för att öka säkerheten. Jag ser fördelen ur ett säkerhetsperspektiv att separera trafikslag men samtidigt tror jag det ligger mycket i det Gehl skriver om, att säkra trafiklösningar bygger på att platsen innehåller en osäkerhet. Korsningar där trafiken skiljs åt bör enligt mig bara förekomma på platser där bilen ska dominera, vilket skulle kunna vara på vägar med en hastighet på sjuttio kilometer i timmen eller högre. För Kallerstad blir det endast aktuellt på ytterrigen.

Jag tror att trafikplatser där alla ska färdas på samma villkor är bra, men de får inte bli för vanliga eller långa då bilister lätt tröttnar på att köra sakta och efter ett tag känner sig tryggare i det systemet. Detta system måste användas på ett smart sätt för att det otrygga ska leda till en trygg plats. Om det införs på platser i staden där många människor rör sig kan platsen bli tryggare utan att biltrafik förbjuds totalt. Jag menar att detta skulle vara bra att inför i Kallerstad på platser där många rör sig men där ett förbud mot biltrafik skulle hindra flödet i området kraftigt. På

platser där många människor rör sig kan det med fördel diskuteras huruvida biltrafik ska tillåtas eller ej, men på vissa platser är det inte möjligt att ta bort bilen. Det kan handla om att de som bor i området måste kunna ta sig fram eller att transporter och servicebilar bör kunna köra i området för att de kommersiella verksamheterna ska överleva. Det är också viktigt att bilar ska kunna köra till och resecentrum vid upphämtning och avlämning av resenärer.

För att öka tryggheten på gatan diskuteras det just nu mycket om att bilen måste bort i staden, i alla fall få en minskad plats. I översiktsplanen för Kallerstad (2010a) framgår till exempel att bilarnas dominans på gatorna ska minska. Trafiksystemet ska vara hållbart, attraktivt och tryggt vilket, kommunen menar kommer uppfyllas genom att flytta bort bilen. Detta är en fin tanke men det måste också fungera i verkligheten. Jag tror att en kraftigt minskad trafik till en början skulle drabba Kallerstad hårt då området idag till stor del är levande på grund av biltrafiken. Jacobs (2004:393f) menar att vi måste minska biltrafikens betydelse för mångfalden i staden om vi ska kunna minska biltrafiken utan att livet på gatan blir lidande. Om bilens betydelse för mångfalden minskar kommer antalet bilar kunna minska i samma takt som tillgängligheten för biltrafik minskar. Då kommer stadsomvandlingen där bilen inte dominerar trafiken ske naturligt. Omställning tar tid och det är först när annan verksamhet drar till sig liv som biltrafiken kan minska. Denna process måste ske långsamt för att bli hållbar. Ett snabbt drastiskt minskande av biltrafik kommer en stadskärna ha svårt att anpassa sig till enligt Jacobs.

Jacobs skriver vidare att vi måste ha en förståelse för vad målet med förändringen av biltrafiken är. Det handlar om att biltrafiken ska tas bort av staden inte i den. Det är först då staden kan vara levande utan bilarna. För att det ska bli möjligt måste verksamheter som inte är beroende av bilen kunna etableras i staden. När gator används i så hög utsträckning att det inte finns utrymme för alla önskvärda aktiviteter, bör det inte finnas några hinder för en breddning av trottoarerna och smalare körbanan för biltrafik. När mångfalden redan är hög kommer den minskade biltrafiken inte göra gatan ödslig utan tvärt om berika den (*ibid.*). För att enkelt kunna ändra bredden på gatan i Kallerstad bör det från början byggas vägar som är enkla att förändra. Det kan till exempel handla om att inte bygga upphöjda trottoarer utan att markera skillnaden mellan filen för biltrafik och gångbana med bänkar eller blomkrukor som är lätta att flytta när behovet på gatan förändras.

För att minska bilens betydelse för mångfalden är det också viktigt att försöka prioritera andra färdmedel. I översiktsplanen för Kallerstad finns förslag på att bygga betydligt fler cykelställ och att erbjuda någon form av cykeluthyrning vid resecentrum för att öka tillgängligheten för cykeln. Då fler cyklar kommer gatorna bli tryggare att vistas på utan att trafikslag delas upp och skapar ödsliga platser. När fler väljer att cykla eller gå kommer bilen succesivt att få anpassa sig efter

dessa trafikslag snarare än tvärtom. Jag tror det är ett mycket bra initiativ då det är viktigare att satsa på alternativ till bilen snarare än förbjuda den.

En annan strategi som gör det mindre förmånligt att köra bil är ett system som prioriterar kollektivtrafik. Systemet ska kunna känna av om en buss är sen och då ges den företräde framför övrig trafik. Enligt trafikplaneraren Harald Lundström (2015-05-02) används detta i bland annat Göteborg. Linköpings kommun har också som plan att bygga fler separata körfält för kollektivtrafik (se figur 7). Om bilister däremot ser detta som ett hinder för att åka in till staden kan det påverka livet i staden negativt. Jag tror dock att detta kan vara ett mycket bra system för



Figur 7. Separat körfält för Kollektivtrafik. Källa: Linköpings kommun 2010b:77.

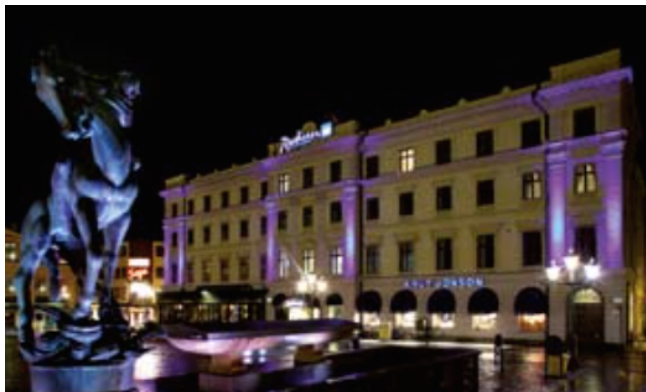
Kallerstad i början då det gör kollektivtrafiken mer attraktiv utan att hindra biltrafiken drastiskt. Däremot när området blir fullt utvecklat och ytterringen är utbyggd bör målet vara att minska biltrafiken ännu mer och då kan hårdare ingrepp krävas. Det kan till exempel vara återvändsgränder, skyltar med enkelriktat eller totalt förbud mot obehörig biltrafik på vissa vägar. Då resecentrum ligger i Kallerstad måste det dock alltid gå att ta sig dit med bil, varvid separata körfält för kollektivtrafik kan vara en bra mellanväg.

En annan strategi som Jacobs (2004:397) tar upp för att minska bilåkandet i centrum är utbyggnaden av ringleder runt om stadskärnan. Hon menar att detta är ett väldigt bra förslag i teorin men att det inte fungerar i praktiken. För att ytterleden ska klara av sin funktion krävs det att vägarna inte används i sin fulla kapacitet och blir överhettade, då det kommer skapa köbildning. Vid överhettning kommer bilar börja åka på alternativa vägar igenom centrum. För att stoppa denna trend kan till exempel återvändsgränder placeras på dessa vägar. Hinder ska byggas för att stoppa yttre trafik att använda vägarna som genomfartstrafik, men inte för att hindra framkomligheten inne i centrum. Om trafikplanerare lyckas med denna balans kan ytterlederna fylla en funktion som förbifart och minska trafiken i centrum utan att förbjuda den totalt. Linköpings kommun vill också, precis som Jacobs skriver, satsa på ytterleden och försöka leda så mycket trafik som möjligt till den. De skriver dock ingenting i översiktsplanen om bekymret att folk kommer åka igenom centrum om den blir överbelastad som Jacobs uppmärksammar. Förmodligen tänker de bygga ut ytterleden så att den klara en kraftigt höjd belastning eller så är det något de inte reflekterat över.

Kallerstad har en unik möjlighet att utveckla och förändra sin karaktär och skapa förutsättningar för nya lösningar. Detta ger dem som planerar trafiksystemet i Kallerstad en chans att våga vara annorlunda och nytänkande. Stadsrummet kan utvecklas på ett sådant sätt att bilen inte behöver dominera området för att det ska vara levande. Planerare och arkitekter med flera har som vision att minska bilanvändningen i staden men de måste också våga göra ingrepp som faktiskt kan förändra dessa vanor. Om området från början planeras så att bilen efterhand kan få en minskad dominans bör förutsättningarna för att så också bli fallet öka. Ett område som ligger så centralt som Kallerstad gör, kommer när det är färdigutvecklat inte bli oattraktivt för att det inte är smidigt att åka bil i området. Jag menar att det snarare blir mer attraktivt då området blir betydligt säkrare om fler resor sker utan motorfordon. Därför tror jag att det är viktigt med bredare trottoarer och mindre rum för bilarna, inslag av återvändsgränder och enkelriktade gator. Kallerstadorområdet ska våga sticka ut och de som planerar området måste tro på att platsen kommer vara levande trots att bilen inte dominerar, och planera efter det. Det är först då som en förändring kan ske. Ett tryggt område behöver ett trafiksystem där bilen inte dominerar och där olika trafikslag kan vistas på samma plats under liknande villkor. Då menar jag att trafiksystemet blir både tryggt och levande men även attraktivt.

5.3 Belysning

Som tidigare nämnt är dålig belysning en faktor som bidrar till en otrygg känsla. Att kunna vistas på gatan efter mörkrets inbrott utan att uppleva en rädsla är extra viktigt för svenska städer då det är mörkt stora delar av dygnet under halva året. I *Stadsmiljöprogrammet* (2008) som Linköpings kommun tagit fram finns ett belysningsprogram. Det beskriver hur belysningen i staden ska utformas. Syftet med programmet är att skapa en "ljusgestaltning som visualiserar stadens specifika karaktär och tydliggör de skilda rumsliga och topografiska förhållandena" (Linköpings kommun 2008:44). Genom att lysa upp vissa delar av staden kan en kontrast mellan mörka och upplysta platser skapas. Då blir en effektbelysning som skapa karaktär, framhäva olika platser, förhöjer intryck och skapar avbrott på gatan viktig (se figur 8). Effektbelysning kan till exempel lysa upp fasader och på så sätt öka känslan av ett rum (*ibid.*:44f).



Figur 8. Exempel på effektbelysning. Källa: Linköpings kommun 2008:48

Det ska också finnas en grundbelysning som har den funktionella funktionen att lysa upp staden och öka tryggheten. Belysningen i Linköping ska ha en röd tråd i sig för att knyta samman staden och skapa en kontinuerlig gata. Kommunen vill att belysningen på gatan ska bli jämnare genom att fler armaturer placeras ut så att mörka partier på gatan minskar (*ibid.*). Att lysa upp gator bidrar till ökad trygghet eftersom ögonen kan se vad som händer på längre avstånd och det leder till en ökad kontroll över området. Den upplevda tryggheten höjs men Jacobs (2004:64f) menar att det inte är utplacering av fler gatlampor som ökar tryggheten. Det är närvaron av många människor som tillsammans bidrar till en ökad kontroll över platsen som ökar tryggheten. En upplyst plats utan människor upplevs inte trygg, men en mörk plats med många människor, till exempel en biograf, anses trygg.

Jag tror att upplysta rum kan bidra till att många människor väljer att vistas på platsen. Om det finns olika vägar att välja mellan kommer människor förmodligen välja den som är bäst upplyst då den upplevs tryggast och för att det troligtvis är mest människor som rör sig där. Kallerstadsområdet skulle kunna utformas så att vissa gator lysas upp bättre än andra för att få människor att använda dem och på så sätt öka tryggheten så mycket som möjligt på dessa gator. Samtidigt gör det att mindre upplysta gator blir än mer folktomma och upplevs då i kontrast som väldigt otrygga. Då kan det vara bättre att hela området lysas upp så att inga gator upplevs otrygga på grund av mörker. Det krävs dock att ett stort antal människor rör sig i området för att hela Kallerstad ska ha liv på gatan och upplevas tryggt. Jag tror att en upplyst tom plats upplevs tryggare än en tom plats som är mörk, varför ljus alltid är att föredra framför mörkt.

Det handlar inte bara om mörka och ljusa platser utan också om det kommunen kallar effektbelysning, alltså hur ljuset används för att belysa staden. Det påverkar i allra högsta grad trygghetskänslan. Staden ska inte bli så ljus som möjlig. Det är viktigt hur den lysas upp, menar Gehl (2010:165). Han skriver om vänligt och varmt ljus som ska anpassas efter varje unik plats. Vad som är tillräckligt ljus varierar.

Överlag menar jag att Kallerstad kommer bli tryggt om det går att få en överblick över rummen. Då kan människor i högre utsträckning känna att de har kontroll och för det har belysning en viktig roll. Trafiksystemet bör anpassas efter alla medborgare och bilen bör inte dominera om området ska kunna bli tryggt.

6. Attraktivt stadsrum

Linköpings kommun skriver i sitt *Stadsmiljöprogram* (2008) att attraktiva stadsrum krävs för att kommunen ska utvecklas och ha tillväxt, då det attraktiva kommer attrahera fler människor och dra till sig liv och rörelse (Linköpings kommun 2008:12). Programmet tar vidare upp fem visioner som fungerar som underlag för utvecklingen i Linköping. I fyra av dem finns ordet attraktiv, estetisk eller skönhet med som alla går att koppla till attraktivitet (*ibid.*:9). I översiktsplanen för Linköpings stad (2010b) står också att utvecklingen ska bidra till en attraktiv och hållbar stad. Varje byggprojekt ska fokusera på att skapa attraktiva miljöer. De skriver också att infarterna till staden ska vara attraktiva för att skapa ett bra första intryck av staden (*ibid.*:5f). Det är alltså ingen tvekan om att kommunen lägger stor vikt vid att skapa attraktiva miljöer.

Vad som är attraktivt däremot ligger i betraktarens öga och är högst individuellt. Det kan bygga på våra sociala upplevelser och referensramar, vad vi har lärt oss att tycka om, men även en personlig smak. Vi påverkas också av trender och reklam i vår omgivning och dessa förändras med tiden. En svårighet i att planera attraktiva miljöer är att människor efter ett tag vänjer sig vid utseendet på en plats och då uppfattas den sällan som lika attraktiv som vid första anblicken och trender gör också att det som var attraktivt igår inte nödvändigtvis är det imorgon (Arnstberg & Bergström 2001:129ff). Det gäller alltså att skapa attraktiva miljöer som är hållbara i sin attraktion och attraherar många. Frågan är om det går att planera attraktiva miljöer. I följande kapitel ska element som generellt sett anses kunna lyfta attraktiviteten tas upp. Det handlar både om estetiska inslag, men även hur staden är uppbyggd och fungerar som helhet.

Vad som är attraktivt kan diskuteras men att en stad ska vara attraktiv för att fungera är okontroversiellt. En motsats till attraktivt är obefintlig skönhet. När en plats saknar attraktiva inslag uppfattas det ofta som att det råder en brist på tillsyn i området och flera "fula" byggnader intill varandra kan bidra till en negativ bild av ett helt område. Ofta kopplas slitna områden till otrygga platser och små brister påverkar helhetsintrycket. En plats som i sin helhet anses som vacker tar inte lika stor skada av små fel och människor är ofta mer benägna att ta hand om attraktiva föremål (*ibid.*:150). Om området är attraktivt kan det bidra till en ökad gemenskap och tillit bland grannar som i sin tur gör området tryggare och mer levande. Detta visar hur viktigt attraktiva inslag i stadsmiljön är, då elementen för att skapa attraktivitet i stora drag hänger ihop med levande och trygga städer, varför alla dessa tre delar är lika viktiga. Attraktivitet som bygger på estetiska inslag och något som attraherar går ofta hand i hand. Om staden är attraktiv kommer den attrahera människor och därigenom också bidra till en levande stad.

De element som tagits upp i tidigare kapitel kommer inte upprepas här men det betyder inte att de ej är viktiga för attraktiviteten. Av den anledningen blir detta kapitel betydligt kortare än de tidigare, men det beror inte på att attraktivitet är mindre viktigt, utan på att mycket som påverkar den redan tagits upp då kapitlen hänger ihop.

6.1 Stadens uppbyggnad

En av de viktigaste aspekterna för att skapa attraktiva miljöer enligt kommunen är att ta tillvarvara på de unika miljöer och platser som redan finns (Sylvan 2015-05-06). Läget är avgörande för om en plats kommer kunna bli attraktiv. Det är också av vikt att en mångfald etableras, precis som Jacobs (2004) skriver. Kommunen menar till skillnad från Jacobs att det primärt är attraktiva miljöer som skapas genom mångfald och inte liv i staden. Det spelar ingen roll inom vilket fack begreppet mångfald placeras, det viktiga är att planeringen ser till så att den sprids i staden.

Fastighetsägarna, som är en branschorganisation för företag inom fastighetsbranschen, har tillsammans med Svenska stadskärnor, som är en organisation och ett nätverk som inspirerar till utveckling av stadskärnor, tagit fram en bok som heter *Utveckla din stad- En guide för städer med ambitioner* (Antoni et al. 2012). Boken har till syfte att med hjälp av deras erfarenhet sprida idéer om hur stadskärnor kan utvecklas. De tar upp ett antal aspekter som är avgörande för städernas attraktionskraft. Till största del menar de att attraktionskraft handlar om människor. En tät stadsmiljö med mycket folk i rörelse är attraktivt och drar till sig mer människor som vill ta del av det som händer (*ibid.*:10f). Människan uppskattar i högre grad att ta del av upplevelserna som sker i en levande stad än av de häftiga byggnaderna, menar Gehl (2010). Fokus bör ligga på att skapa levande städer då det är mer attraktivt i det långa loppet än att titta på en fin byggnad. Det är människor och den aktivitet de skapar som drar till sig rörelse, inte byggnader (*ibid.*:21ff). Ett tydligt exempel är att människor i större utsträckning väljer att sätta sig på bänkar som är riktade mot platser där folk är i rörelsen än de som är vända bort från det (*ibid.*:27). Därför bör de kommande detaljplanerna för Kallerstad ha en inriktning som underlätta för aktiviteter på gatan i Kallerstad.

En attraktiv stad ska enligt organisationerna (fastighetsägarna och Svenska stadskärnor) också ha ett högt utbud av aktiviteter. Människor vill veta vad de kan göra i staden och de vill att utbudet ska vara brett, vilket hänger ihop med Jacobs tankar om mångfald där blandade funktioner är ett inslag som behövs. Vidare ska en stad ha hög tillgänglighet för att alla ska se den som attraktiv. Det handlar både om att funktionshindrade ska kunna orientera och ta sig fram lätt i staden men även om att allmänheten inte ska känna ett hinder för att ta sig till staden. För att

öka tillgängligheten för människor med funktionshinder kan trottoarer utan hög kant byggas, som också nämnts i samband med trygghet. Det kan också handla om utbudet av parkeringsplatser och tätheten i busstrafiken som tillgången till säkra gång- och cykelbanor för att området ska få en hög tillgänglighet. Det ska byggas flera parkeringshus i Kallerstad i anslutning till ytterleden som kommunen hoppas ska leda till många positiva effekter. Bland annat att öka tillgängligheten till staden och att färre kör bil inne i centrum vilket skapar ett tryggare och attraktivare centrum. Butikers öppettider påverkar också tillgängligheten i staden. De städer som tydligt informerar om öppettiderna och har en tydlighet får en kontinuitet i besökare då de inte behöver vara osäkra om en speciell butik är öppen (Antoni et al. 2012:11f). Jag menar inte att kommunen ska tvinga butiker att ha öppet vissa speciella tider då det kan vara svårt för mindre verksamheter att anpassa sig efter det och då blir följderna att de slås ut. Däremot kan det införas krav på att butikerna tydligt informerar om vilka öppettider de har för att göra det tydligt för konsumenterna.

6.2 Estetiska element

Jacobs skriver att det är viktigt att ta tillvara på små grönområden som "blir över" och inte används till något. Hon menar att även små ytor kan ha stor effekt på områdets attraktivitet. Parker vars huvudsyfte är att vara ett attraktivt inslag i stadsmiljön bör vara små och intensiva, "därför att om de ska fullgöra sin uppgift väl ska de göra det vackert och intensivt, inte slentrianmässigt" (Jacobs 2004:132). När målet med parken är att skapa en attraktiv plats bör varje del av parken värderas utifrån det. Om den är liten krävs det inte lika många besökare för att den ska vara levande och fokus kan ligga på det estetiska utseendet. En park kan inte lyfta attraktiviteten i ett helt område men om området redan är uppskattat kan den hjälpa till att höja attraktiviteten i området (*ibid.*:132ff). Dessa små parker kallar kommunen för pocket parks vilket de planerar bygga på flera ställen i Kallerstad. Det ska skapa små variationer och göra att staden upplevs mindre tät.

I översiktsplanen för Kallerstad (2010a) skriver kommunen att de ska ta tillvara på gamla och unika byggnader. De ska även bygga en ny karaktärsbyggnad i området där stort fokus ska ligga på det estetiska utseendet. Dessa byggnader kan bidra till en varierad och attraktiv stadsbild, vilket Jacobs (2004:416) också föreslår när hon skriver om att byggnader som står för sig själva kan användas som visuella avbrott. Placeras pampiga byggnader bredvid varandra bleknar de och sticker inte ut i samma utsträckning.

För att en byggnad ska vara vacker menar Arnstberg & Bergström (2001) att det ska gå att se på den vad den används till. En simhall ska synas att den används till att simma i till exempel. Sociologen Weber menade också detta och uttryckte det på följande sätt: "en byggnad måste korrespondera med den mentala förståelsen för

att kunna uppfattas som vacker” (Arnstberg & Bergström 2001:143). Detta håller jag inte med om. Byggnader som inte går att se vad de ska användas till kan skapa mystiska och intressanta inslag i stadsrummet som upplevs vackra på grund av det.

Självklart attraheras olika människor av varierande saker, men grönområden och vatten är inslag som de allra flesta värderar som attraktiva. Därför är det viktigt att ta tillvara på de möjligheter som finns för att införa inslag av grönt och vatten i Kallerstad. I översiktsplanen (2010a) läggs stort fokus på att använda Stångån som attraktivt rekreativt område för Kallerstad. I anslutning till den kan grönområden naturligt utvecklas. Jag tror det är bra om det byggs platser där människan kan komma nära vattnet och använda det, då blir det mer en del av rummet än bara ett attraktivt inslag. Något som är viktigt att tänka på när grönområden planeras som attraktiva inslag är att löven faller och området inte kommer vara ”grönt” året om. För att grönområden ska vara attraktiva året om kan träd som inte har löv eller som har uttrycksfulla grenar till exempel planteras.

Överlag menar jag att det är många människor i rörelse som kommer göra Kallerstad attraktivt. Även Stångån har en viktig roll som ett attraktivt inslag samt trafiksystemet som ska vara tillgängligt för alla.

7. Slutsats

Syftet med uppsatsen har varit att undersöka och analysera hur Kallerstad kan utvecklas till ett levande, tryggt och attraktivt stadsrum. Då det löpande i kapitel fyra, fem och sex har dragits delslutsatser kommer här en övergripande och sammanfattande slutsats.

Om endast en mening skulle få användas för att svara på frågeställningen, hur kan Kallerstad utvecklas till ett levande, tryggt och attraktivt innerstadsområde, skulle den bli: med hjälp av människor. Människor som vistas i Kallerstad kommer göra området levande. Det är när många människor vistas på samma plats som en trygghet uppstår, genom att alla tillsammans hjälper till att övervaka rummet. När Kallerstad är levande och tryggt kommer det bidra till att göra området attraktivt, eftersom människor i sig bidrar till en attraktiv stadsbild. Alltså måste Kallerstad utvecklas till ett människovänligt stadsrum. Varenda del i området ska utvecklas och byggas utifrån människan och hur hon vill ha det. Det är först då människan trivs i Kallerstad området blir levande, tryggt och attraktivt.

Ett av de övergripande elementen som attraherar människor är variation. Kallerstad bör därför ha en stor variation i utformningen av allt. Byggnader, gator, torg, parker, verksamheter och funktioner bör variera i så stor utsträckning som möjligt. Variation gör området speciellt och spännande och att fler känner en anledning att besöka Kallerstad. När människor väl besöker området är det viktigt att det finns element som gör att de vill stanna där. Då är attraktiva inslag som vacker natur viktigt men också möjligheten att sätta sig ner eller att parkera sin bil. Olika människor finner olika element som avgörande för om de ska besöka en plats eller inte. Det är därför variation är betydelsefullt. Det är viktigt att människor känner en frihet i Kallerstad, en frihet att röra sig och använda rummet utan att någon eller några system hindrar dem. När de upplever en frihet kommer Kallerstad bli ett levande, tryggt och attraktivt stadsrum.

Då slutsatserna i denna uppsats är genomgående generella och baserade på väl ansedd litteratur menar jag att de är relativt starka. Kallerstad ska genomgå en förvandling från industri- till innerstadsområde och liknande projekt kan mycket väl använda sig av de slutsatser som dragits i denna uppsats. Framförallt om det är en stor förändring som ska ske, då det finns förutsättning att införa de stora "ingreppen" som krävs för att ändra karaktären på ett område. De problem som finns med att generalisera slutsatserna är att de till stor del bygger på en hög koncentration av människor, vilket gör att mindre orter kan ha svårt att använda denna modell för att skapa levande, trygga och attraktiva områden.

De generella slutsatserna i uppsatsen gör att den går att använda på andra likande fall men det gör också att den inte ger tydliga riktlinjer för utveckling i det valda

fallet. Det har också varit en av svårigheterna med arbetet överlag, att ge konkreta förslag, då det i dagsläget inte finns några detaljplaner över området att utgå ifrån. Om mer tid till arbetet hade funnits, skulle med fördel fler personer från kommunen som jobbar med planerna för området kunnat intervjuas. På så sätt hade det empiriska materialet blivit mer detaljerat och så även analysen samt slutsatsen. Hade mer detaljerad information varit tillgänglig kunde huvudkapitlen också delats upp efter olika rum där en analys av deras respektive utvecklingsmöjligheter kunnat genomföras. Kapiteluppdelningen efter de tre huvudelementen har varit bra men det har funnits en svårighet i att dela upp materialet då många delar hänger ihop. Därför hade en uppdelning efter rum kunnat vara att föredra om uppsatsen hade gjorts om idag.

Jag menar slutligen att framtiden för Kallerstad ser god ut. Då Ostlänken är färdigbyggd kommer det förmodligen finnas ett stort underlag av människor i Linköping, varvid förutsättningarna för Kallerstad att attrahera många människor blir stora. Om utvecklingen av området har anpassats efter människan kommer Kallerstad kunna bli levande, attraktivt och tryggt.

8. Referenslista

Skriftliga källor

Antoni, R. Berggren, J. Kruth, T. (2012). *Utveckla din stad- En guide för städer med ambitioner*. Stockholm: Fastighetsägarna.

Arnstberg, K-O. Bergström, I. (2001). *Åtta postulat om planering av staden som livsmiljö*. Stockholm: Formas.

Bellander, G. (2005). *Blandstaden – ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?*. Boverket.
<http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2005/blandstaden.pdf>
Hämtad 2015-05-28.

Clarence, S. (1951). *Toward new towns for America*. Liverpool: Liverpool U.P.

Denscombe, M. (2009). *Forskningshandboken- för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur AB.

Flyvberg, B. (2011). Case study. Denzin, N. K, och Lincoln, Y. S. *The Sage Handbook of Qualitative Research* (pp. 301-316). Thousand Oaks: Sage.

Gehl, J. (2010). *Life Between Buildings*. Köpenhamn: The Danish Architectural Press.

Heymowska, B. (2005-09-27). *Bianca Heymowska läser Jane Jacobs*, Sydsvenskan.
<http://www.sydsvenskan.se/kultur--nojen/bianca-heyadowska-laser-jane-jacobs/>
Hämtad 2015-05-15.

Jacobs, J. (2004). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Daidalos AB.

Le Corbusier. (1969). *Den nya staden – planer, visioner, analyser*. Stockholm: Rabén & Sjögren.

Linköpings kommun (2008). *Stadsmiljöprogram för Linköpings innerstad*. Linköpings kommun.

Linköpings kommun (2010a). *Översiktsplan för Kallerstad (Stång) och nytt resecentrum*. Linköpings kommun.

Linköpings kommun (2010b). *Översiktsplan för staden Linköping- del 2*. Linköpings kommun.

Nola (u.å.). *ORM*. Nola industrier AB. <https://nola.se/products/orm/>
Hämtad: 2015-05-28.

SCB (2015-03-19). *Befolkningsstatistik i sammandrag 1960-2014*, Statistiska centralbyrån.
http://www.scb.se/sv_/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Befolkning/Befolkningens-sammansattning/Befolkningsstatistik/25788/25795/Helarsstatistik---Riket/26040/
Hämtad 2015-05-18.

Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket, Boverket (2007). *Trafik för en attraktiv stad- UNDERLAG*. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2015). *Om projektet Ostlänken*.
<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Sodermanland/Ostlanken/Om-projektet-Ostlanken-/>
Hämtad 2015-03-17.

Wallner, J. (2005-09-17). *Norrköping prövar märkeslöst i liten skala*. Dagens nyheter. <http://www.dn.se/nyheter/norrkoping-provar-markeslost-i-liten-skala/>
Hämtad 2015-05-29.

Muntliga källor

Lundström, Harald. Trafikplanerare. Ramböll Sverige AB. 2015-05-02.

Sylvan, Håkan. Planarkitekt. Linköpings kommun. 2015-05-06.

Wiklander, Johanna. Linköpings stadsarkitekt. Linköpings kommun. 2015-04-21.