
MMELLANSTADEN

Mellanstaden

Den svenska staden har en förhållandevis gles struktur som innebär många och långa transporter mellan dess olika delar. Det är framför allt i stadens ytterkanter den glesa strukturen har växt fram med öar av bostadsområden, handelsområden och industriområden som försörjs med trafik via trafikleder. Transportsektorn framhölls som ett av problemen under Habitat II för att uppnå ett hållbart samhälle. Den svenska stadens yttre delar har även andra problem som inte stämmer överens med ett hållbart samhälle, till exempel sociala och ekonomiska problem. Det här arbetet är avgränsat till de problem som kan lösas med fysisk planering.

Olika benämningar

De yttre delarna av städerna har olika benämningar och det är svårt att urskilja någon direkt skillnad emellan dem. I det här avsnittet kommer de mest frekvent använda uttrycken att ges ett försök till beskrivning. En del av namnen har i vissa fall en snarlik betydelse medan andra skiljer sig mer åt.

I Stadsmiljörådets bok "Stadslandskapet-sönderfall eller läkning" ges begreppet *stadslandskap* ett helhetsperspektiv på stadsbebyggelsen. I begreppet är alla stadens delar inräknade såväl stadskärnan, bostadsområden och industriområden som parkmark, vägområden och all outnyttjad mark. (Nyström, 1997, s. 6)

Mellanlandet är, enligt Louise Nyströms definition i samma bok (s. 7), de delar av stadslandskapet som finns mellan stadskärnan och landsbygden.

Förort och *Ytterstad* är svåra att skilja åt. Benämningarna står egentligen för samma sak. Det är områden utanför stadskärnan med egna stadsdelscentrum och tillhörande bostadsområden och verksamhetsområden. (Nyström, 2000) De fungerar som en mer eller mindre självständig del i staden. En möjlig skillnad är att en *Ytterstad* finns kring de flesta svenska städer, men förorter



Brandbergen är en förort till Stockholm.



Tensta i Stockholm.

har bara Sverigestre största städer Stockholm, Göteborg och Malmö.

Projektområdet i Karlskrona kommer i den andra delen av arbetet, har i översiktsplanen (2002) fått benämningen *stadsbygd*. Ordet är en kompromiss mellan ordet stad och ordet landsbygd.

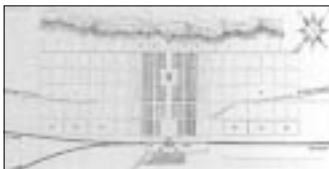
En annan etablerad benämning för projektområdet är *mellanstaden*. Det används av den socialdemokratiska föreningen som är verksam i projektområdet, Mellanstadsföreningen. Till föreningen hör bostadsområdena Marieberg, Kungsmarken, Mariedal och Backabo.

Begreppet mellanstad kan antingen ha en geografisk betydelse, att den ligger mellan staden och landsbygden och får då samma innebörd som mellanlandet. Namnet kan även ha betydelsen att den är ett mellanting mellan stad och landsbygd. Det som skiljer mellanstaden från staden är framförallt täthet, skala och historisk bredd.

Det här arbetet har fått benämningen mellanstaden eftersom det uttrycket bäst beskriver projektområdet. Området har en stark koppling till stadskärnan på Trossö. Den fungerar inte självständigt som i en ytterstad utan som ett komplement till stadskärnan. Begreppet är dessutom redan etablerat av Mellanstadsföreningen.

Mellanstadens utveckling

Städerna under medeltiden och tidigare utvecklades från handelsplatser, men i mitten av 1600-talet började statsmakten styra städernas planläggning av strategiska skäl. Flera nya städer grundlades och befintliga städer flyttades och reglerades. Ofta skedde denna förändring i samband med bränder. Rutnätsplanen med raka gator och vinkelräta kvarter eller den strålformiga med radiella gator från stadens mitt, blev modeller för städernas utformning. (Rudberg, 1999)



A W Edelsvärds idealplan för nya stationssamhällen.

I mitten av 1800-talet hade ångmaskinen och järnvägen betydelse för den industriella revolutionen. Ångmaskinen underlättade lokaliseringen av fabrikerna och järnvägen användes för transport av råvaror och produkter. Järnvägsnätets sträckning fick även stor betydelse för stadsbyggandet. Nya stationssamhällen växte upp och fick stadsrättigheter. Järnvägsarkitekt A W Edelsvärd utarbetade en idealplan för landsortsstäderna. Den innebar

att staden låg samlad på ena sidan om järnvägen med stationsbyggnaden i fonden av en monumental axel. Kvarter för industrier reserverades mer perifert utmed järnvägen på andra sidan. Så småningom växte städerna dock ut på bägge sidor om järnvägen och fabriker kom att ligga i stadens inre delar.

Den stora brandfaran, dålig hygienisk standard och slumbebyggelse gjorde att myndigheterna engagerade sig i stadsbyggandet under 1800-talet. En gemensam byggnadsstadga för hela landet kom år 1874. Tidigare hade bara lokala byggnadsordningar funnits. Till exempel fick Stockholm en byggnadsordning 1725 där man föreslog en översiktsplan som kallades för generalplan. Men den hade få efterträdare i resten av landet. Den ökande industrialiseringen gjorde att städerna växte och behovet av planläggning av dem förstärktes. I byggnadsstadgan sattes hushöjderna i relation till gatan med maxhöjden fem våningar. Stadgan krävde allmänna planteringar, breda gator och torg för hygienens, trafikens och brandsäkerhetens skull. Man ville att städerna skulle få ren, frisk luft. I samband med byggnadsstadgan utarbetades även mönsterplaner som vägledning för städerna i deras stadsplanarbete. Det fanns få professionella stadsplanerare under 1800-talet, vilket gjorde att sakkunskapen var begränsad både på central och lokal nivå. Mönsterplanerna tillämpades ofta okänsligt och utan hänsyn till befintlig bebyggelse och terräng. Men det förekom även känslig anpassning till äldre stadsdelar. Genomslagskraften för byggnadsstadgan och mönsterplanerna var stor. Nästan samtliga städer hade antingen nya eller reviderade planer knappt ett decennium efter att byggnadsstadgans togs i kraft. Stadgan medförde dock markspekulation. Det gjorde att många städer inte hade råd att lösa in den mark där gatorna skulle dras fram och de allmänna platserna ställas i ordning. Följden blev en oplanerad kåkbebyggelse i städernas utkanter.

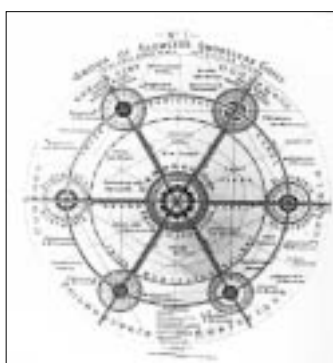
Samtidigt med industrialismen följde en ny ideologi som hävdade individens frihet att handla efter eget behag. Det fick konsekvenser för stadsmiljön. Enskilda fick rätt att förvärva tomtmark vilket försvärade stadsplaneändringar och gav upphov till kraftig exploatering. Stora hyreskaserner med trånga gårdar och trista gaturum började växa upp i utkanten av staden. Snart växte tanken att bygga villor för permanentboende utanför staden där miljön



Kåkbebyggelse i stadens



Egnahemsområde.



Ebenezer Howards plan för staden.



Hjorthagen i Stockholm är byggt efter funktionalismens ideal.

kunde hållas mera öppen och lantlig. Till en början byggdes villor för de välbärgade, men med egnahemsrörelsen byggdes även hus för arbetarklassen. (*Åström, 1993*)

Ett alternativ till industrialismens täta stadsexpansion var Ebenezer Howards trädgårdsstäder. Istället för att låta stenstaden växa skulle nya delvis självförsörjande samhällen växa upp en bit utanför staden. Samhällena skulle både ha stadens fördelar i form av arbetstillfällena och service och landsbygdens friska luft och grönska. Även österrikaren Camillo Sittes medeltidsinspirerade kvarter och slingrande gator gav inspiration till sekelskiftets stadsplanerare.

Under 1920-talet kom en reaktion mot den kompakta stenstaden, främst från Tyskland. Stenstaden levde inte upp till tidens hygieniska krav och slagorden blev ”sol, ljus och luft”. Stockholmsutställningen 1930 banade väg för de nya idéerna i Sverige. Industrirationalisering, serietillverkning och standardisering underlättade för en omstrukturering inom byggandet. Tron på att man med teknikens hjälp kunde bygga ett bättre och rättvisare samhälle var stor och man använde sig av prognoser för att få fram underlag för en långsiktig planering. (*Rudberg, 1999*)

Tankar kring en uppdelning av staden efter dess funktioner formulerades redan på 1870-talet av Reinhard Baumeister i Tyskland. Han betonade stadens funktionsmönster och ville åstadkomma en organisatorisk helhet av staden. Han menade att man skulle göra en översiktlig plan där stadens kommunikationer, lokalisering av industrier, offentliga byggnader och platser med mera skulle utgöra en stomme. Detaljerna i planen utarbetades sedan allt eftersom behovet av nya stadsdelar uppstod.

På översiktlig plannivå innebar funktionalismen en separering av funktionerna i staden. I första hand skiljdes bostäderna från arbetsplatserna, men även arbetsplatser av olika karaktär skildes från varandra. Första steget var att man av hygieniska skäl flyttade ut industrierna från stadskärnan. Varje funktion utformades därefter så optimalt som möjligt inom ett klart avgränsat område. Staden blev därmed uppbyggd i huvuddrag av tre separata beståndsdelar, bostadsområden, verksamhetsområden och centrumområde. Sinsemellan var de olika områdena förknäslade av trafikleder, men åtskilda av grönstråk. (*Stockholms byggnadsordning, 1997*)

Även Joseph Stubben förordade en zonerings av stadens funktioner för att få en sund stad. Det innebar att särskilda industriområden skulle anläggas och i närheten av dem arbetarbostäder. Dels för att marken var billigare där, dels för att undvika långa gång- och reseavstånd mellan bostad och arbetsplats. Det medförde att en tydlig segregering fanns inbyggt i systemet både socialt och funktionellt. (Rudberg, 1999)

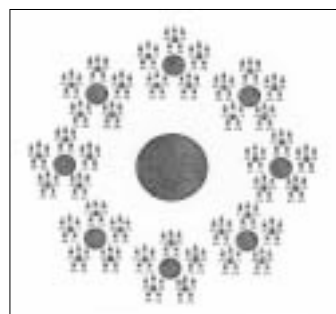
Funktionalismens idéer om stadsplanering var att husen skulle placeras friställda från varandra för att få bästa solinfallet. Man utgick från bostaden i planeringen istället för stadsplanen. Husen var omgivna av träd och gräsmattor där gaturummet hade en upplöst karaktär. Istället för att ha tomtavskiljande stängsel blev hela kvarterets gårdsrum ett gemensamt rum. (Åström, 1993) De gemensamma karaktärsdragen i funktionalismens bebyggelse är att den har en sammanhållen karaktär och att all utvändig miljö tillhör det offentliga rummet. (Stockholms byggnadsordning, 1997)

Grannskapsplanering introducerades i svenskt stadsbyggande år 1940 av Gunnar Lindman i samband med en tävling för utbyggandet av bostadsområden i Stockholm. I planen var flerfamiljshus och småhus samlade i grupper kring en livsmedelsaffär. Grannskapsplanering innebar att bostäderna var samlade kring ett centrum med offentlig och kommersiell service. Grannskapsenheterna ingick i en stadsdel med mer service i form av restauranger, biografier, varuhus och specialbutiker. Vällingby i Stockholm är ett exempel på en ABC-stad (Arbete-, Bostad-, Centrum-) där, förutom bostäder och service, även arbetsplatser skulle finnas i de nya samhällena. Industrierna, där den största delen av befolkningen arbetade, låg fortfarande avskilda från annan bebyggelse.

Sverige undgick andra världskriget och hade råvaror som var efterfrågade i omvärlden, vilket gav upphov till ett stigande välstånd. Det yttrade sig i bland annat i en stark ökning av biltätheten under 50- och 60-talen. Vägarna byggdes ut och genom trafikseparering försökte man tillgodose de olika trafikanternas krav och behov och förhindra störningar dem emellan. Det nya trafikmönstret blev i princip två skilda trafiksystem, med ett system för den rörliga fordonstrafiken på gator och vägar, och ett annat för gående och cyklande. De två system möttes i parkeringsanläggningar, där biltrafikanter övergick till att



Funkisområdenas gaturum.



Grannskapsplanering med centrum i mitten.



ABC-staden Vällingby i Stockholm.



*Miljonprogramsområdet
Rosengård i Malmö.*



*Villamattorna kom till under
1970-talet.*

bli fotgängare.

Det rådde svår bostadsbrist i Sverige under 60-talet. Riksdagen tog beslutet att en miljon bostäder skulle byggas under tio år, från 1965 till 1975. Trots bostadsbristen rådde en kraftig utvecklingsoptimism. Alla problem hade sin lösning i tekniken och matematiska formler, även planering av bostäder. Funktionalismens enkla byggnader gav möjlighet till rationellt byggande i modulsystem. Men 30-talets funktionalism med känsla för naturen och terrängen fanns det varken tid eller plats för. Miljonprogramsområdena, som de nya områdena kom att kallas, byggdes utanför städerna på tidigare obebyggd mark. Det var enkelt att schakta bort det som var i vägen och lite hänsyn togs till befintlig miljö. (Åström, 1993)

När tillgången på bostäder blev god ökade kraven på en bra bostadsmiljö. Villan blev idelaet framför annat och villamattorna bredde ut sig utanför staden. Under 1980-talet började man att fylla igen de hål i staden som 60-talet stora rivningar gett upphov till i så kallade ”in-fill”-projekt. Under 70-talet hade många stora industrier och hamnverksamheter lagts ner och kvar blev enorma tomter att sanera och exploatera. Speciellt attraktiva blev tomter med strandnära läge och under senare år har den tidigare industrimarken börjat bebyggas.

Under de senaste tjugo åren har externa köpcentra etablerat sig kring mellanstadens trafikleder, eftersom marken både är billigare och enklare att exploatera än i stadskärnan. Det hänger samman med en ökad varukonsumtion, ökat bilinnehav, att man vid färre tillfällen kan köpa mera varor och ett bredare sortiment. Köpcentrumen vänder sig till bilburna kunder. Byggnaderna är storskaliga med enkel form och material och tar sällan hänsyn till den omgivande miljön. Oftast tillhör den externa handeln en större kedja där färg och form på byggnaden är förutbestämd.

Mellanstadens problem

De områden med bostäder, arbetsplatser, service och andra funktioner, som ligger utanför stadskärnan har vuxit fram under 1900-talet. Staden breder ut sig över ett stort område och fortsätter växa. Utbredningen beror på flera faktorer bland annat uppdelningen av funktioner som tidigare har nämnts och bilens genombrott. Under senare

tid har även efterfrågan på förbättrad bostadsstandard och antalet ensamhushåll varit en bidragande orsak till stadens utbredning. Ytterområdena, mellanstaden, brottas i vissa fall med sociala, ekonomiska och ekologiska problem. (Nyström, 1997) I följande stycken presenteras de problem som kan kopplas till den fysiska planeringen.

De mest framträdande problemen i mellanstaden är bilens dominans, dålig tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter, avskurna markområden, uppdelningen av funktioner och enahanda bebyggelse.

En av bilens nackdelar är att den är mycket utrymmeskrävande, både när den används och står parkerad. Bilens dominans har lett till kraftiga trafikleder och stora parkeringsplatser. I ytterkanterna av staden har bilen getts plats och avstånden mellan bostad och arbetsplats har därför blivit långa. Det är svårt att ordna en fungerande kollektivtrafik och fler måste använda bilen för att kunna nå sina målpunkter. Det blir en ond cirkel. Trafiksäkerheten kräver speciella anordningar för gång- och cykeltrafikanter för att undvika olyckor och bilen har fått företräde. Om ett samhälle är uppbyggt kring att använda bilen som transportmedel betyder det att personer som inte har bil eller förmåga att använda bil får sin rörelsefrihet begränsad.

Tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter har genom prioriteringen av bilen blivit försämrad eftersom det saknas gena vägar och de oskyddade trafikanterna får ta omvägar via tunnlar och över broar.

I mellanstaden finns många mellanrum och outnyttjade markreserver. De lämnades till en början för att skilja bostadsområden från industriområden, men har under 1900-talets senare hälft blivit sönderhackade av trafikleder. Naturen och djuren har trängts undan och människor har fått längre till grönområden som vi behöver för att må bra. Den obebyggda marken tjänar varken som uppfriskande grönområde för rekreation eller till något annat. Det är bara övergiven mark utan någon funktion.

Uppdelningen av funktioner som finns i mellanstaden bidrar till en kraftig pendling. Bostadsområdena töms på människor under dagen och verksamhetsområdena under kvällen och natten, vilket ökar risken för brottslighet. Verksamhetsområdena kan även upplevas som bar-



Biltrafiken kräver stora ytor i form av trafikleder och parkeringsplatser.



Stora parkeringsplatser behövs för att husera bilarna.



Tunnel för gång- och cykeltrafik.



Mellanstaden har ofta ensartad bebyggelse.

riärer eftersom den naturliga övervakningen saknas. Människor tar omvägar för att undvika att vistas ensamma på ett område.

I mellanstaden består oftast bostadsområdena av endast en bostadstyp, antingen flerbostadshus, radhus eller villor. Det kan leda till en till segregering av människor. De olika bostadstyperna ligger avskilda från varandra och avstånden blir långa mellan människor från olika samhällsklasser.

Olika intressen

I det tidigare avsnittet om problemen i mellanstaden beskrevs de problem som brukar omnämnas i litteratur om mellanstaden. Men den struktur som mellanstaden har med isolerade öar av olika funktioner bidrar till ytterligare problem. Inom bostadsområdena finns boende som efterfrågar en trevlig bostadsmiljö och god tillgänglighet till skola, dagis, service och arbete. I de renodlade handels- och industriområdena finns näringsidkare som är beroende av bra kommunikationer för sina transporter av varor och för sina kunder och anställda. Inom varje område eller ö fungerar oftast kommunikationerna tillfredsställande. Det är när den boende eller kunden kommer utanför området som det uppstår konflikter. De olika öarna av bostäder, handel och industri är planerade var för sig och utan något sammanhang. Gena, säkra transportvägar mellan öarna saknas, framförallt gång- och cykelvägar. Jag har valt benämna de olika parterna för lokala intressen och regionala intressen. Det är på inget vis en skarp gräns mellan de olika intressena. De är kopplade till personer och en person kan både ha lokalt intresse som boende i mellanstaden och samtidigt ha ett regionalt intresse som näringsidkare. Ibland står de olika intressena i konflikt med varandra, i andra fall gynnar de varandra. I rapporten kommer det här problemet att studeras närmare för att se hur de olika intressena skiljer sig åt och hur de kan sampela med varandra.



Lokala intressen efterfrågar god tillgänglighet till viktiga målpunkter, t ex skola och dagis.



Bilhandlare är beroende av kunder från ett större omland.

Lokala intressen

Lokalt har betydelsen ”som förekommer på den givna platsen” eller ”begränsad till ett visst mindre område” (*Norstedts svenska ordbok, 1990*). I det här sammanhanget är de lokala intressena att få en bra boendemiljö

både inom det egna bostadsområdet och till omgivningen. En miljö som är trivsamt, trygg, upplevelserik och inte störd av buller. Lokala intressen är även god tillgänglighet till viktiga målpunkter som skola, dagis, arbete och service med gena och säkra vägar. Byggnader ska ha



De lokala intressena behöver mötesplatser.



Handelskedjorna har regionala intressen och efterfrågar bra kommunikationer och annonslägen.

en mänsklig skala eftersom omgivningen upplevs på ett annat sätt som gående eller cyklande än när man åker bil. Kvarteren har blandade funktioner för att områden ska vara levande dygnet runt. Exempel på personer som har lokala intressen är de som dagligen vistas i mellanstaden och mellanstaden är deras vardagsmiljö, till exempel de som bor eller arbetar där.

Regionala intressen

Regionalt har betydelsen ”som har att göra med ett geografiskt område och dess samhälleliga aktivitet” (*Norstedts svenska ordbok, 1990*). I det här sammanhanget är de regionala intressena till exempel effektiva transportleder för varor och kunder, expansionsmöjligheter, parkeringsplatser och bra annonsläge. Det är företagare och näringsidkare som har regionala intressen i mellanstaden. Oftast är företag i mellanstaden beroende av kunder från ett stort omland och deras produkter är anpassade till konsumenter med bil. Företagen har ofta många anställda, inte bara från närliggande områden utan från hela regionen. Personer med regionala intressen är de som gör tillfälliga besök i mellanstaden, antingen som kund eller leverantör, men även företagare har regionala intressen.

