



Stadsmässighetsdefinition för Upplands Väsby kommun

Kommungemensamt styrdokument
Antagen av Kommunfullmäktige 2018-05-21

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
Bakgrund och syfte.....	4
Varför stad?.....	5
Definition av stadsmässighet för Upplands Väsby kommun.....	7
• Geografisk avgränsning.....	7
• Kvalitetsdrivande process.....	8
• Det offentliga rummets syfte.....	9
• Det offentliga rummets liv.....	9
• Det offentliga rummets struktur och innehåll.....	9
• Närhet.....	10
• Bebyggelsen mot det offentliga rummet.....	11
• Gaturum, kvartersstruktur och variation.....	12
• Trygghet - orientering och "ögon mot gatan".....	14
• Identitet och skönhet.....	15
Bebyggelsens utformning.....	16
• Skala.....	16
• Förgårdsmark.....	19
• Balkonger.....	19

Dokumentet är framtaget av Kontoret för samhällsbyggnad, under ledning av Fredrik Drotte, tidigare stadsutvecklingschef.

Illustration framsida: Mostphotos.

Sammanfattning

Kvaliteter som samverkar i en hållbar stad och som uppnås genom att:

- den har ett befolkat och tilltalande offentligt rum - gator och torg, som är stadens mötesplatser, och parker, som är stadens lungor och rekreationsrum
- den erbjuder upplevelser – både estetiska och kulturella samt skapar förutsättningar för affärer, nöjen, kultur och fritid, lekplatser och utrymme för spontanidrott
- den är tydlig, gränsen mellan vad som är offentligt rum (gata, park, torg) och vad som är privat (kvarterets innergård, tomtmark) är gestaltad och naturligt begriplig
- den är orienterbar. Som besökare förstår jag naturligt hur jag finner de största stråken och de viktigaste platserna
- den är öppen och trygg, inbjuder till kontakt och dialog och ger en upplevelse av trygghet
- den är präglad av mångfald och variation
- den har en struktur som erbjuder förändringsmöjligheter
- den har goda kommunikationer - gång-, cykel- och kollektivtrafikmässigt, liksom för biltrafik
- den främjar ekologisk och social tillväxt genom rikt utbud av ekosystemtjänster, mötesplatser

Detta uppnås genom:

- människor som bor eller arbetar i staden och gör den levande och trygg dygnet runt
- täthet och genomflöde som skapar förutsättningar för ett livskraftigt butiks-, restaurant-, kultur- och serviceutbud, och som gör staden till en attraktiv plats att vara i och besöka
- variation i bebyggelsen avseende utformning, höjd och ägarförhållanden som möjliggör mångfald i uttryck och befolkningssammansättning i stadsmiljön
- genomgående höga arkitektoniska kvalitetskrav, balanserade mot genomförbarhet
- gatu-, plats- och parkrumsbildande bebyggelse, som skapar tydliga gränser mellan privat, halvprivat, halvoffentligt och offentligt
- att nya gatustrukturer så långt det är möjligt knyts samman med befintliga
- att alla trafikslag utnyttja samma gaturum. Parkering bör finnas på gatumark. Planeringen ska fokusera på gång-, cykel-, och kollektivtrafik, framför biltrafik
- att gaturummet kontinuerligt innehåller gatuplansverksamheter, och sällan eller aldrig utförs sluten mot det offentliga rummet
- att alla entréer vänds mot gatan
- stadsstrukturen är ekologiskt och socialt multifunktionell, dvs rik på ekosystemtjänster och mötesplatser med en mångfald funktioner, samt erforderligt utrymme för att säkerställa funktionaliteten

Bakgrund och syfte

Den strategiska kommunplanen 2005-2020, liksom förslag till ny översiktsplan, har inriktningen att Upplands Väsby inte längre skall vara en förort utan skall sträva efter en egen identitet och få karaktär av en modern småstad med en tät stadskärna och med en väl avvägd blandning av bostäder och arbetsplatser samt med ett rikt utbud av kommersiell och kulturell service.

Upplands Väsby förväntas bli ca 63 000 invånare år 2040. Detta ger nya möjligheter och förutsättningar för såväl tätortens centrala delar, tätorten i sin helhet, som för den omkringliggande landsbygden. Attraktionskraften för boende kommer att öka i takt med Stockholmsregionens utveckling i kombination med brist på bostäder generellt, samt det utmärkta kommunikationsläge som Väsby har. Varje nytt planeringsprojekt i Väsby tätare och mera kollektivtrafiknära delar är en del av omvandlingen från förorten Upplands Väsby till Väsby Stad.

Stadsmässighetsdefinitionen syftar till att ge medborgare, verksamhetsutövare, marknadsaktörer, politiker, tjänstemän med flera, en bild av kommunens syn på stadsbyggande. Här beskrivs vad kommunen lägger i begreppet stad, och varför byggande av stad är angeläget.

I arbetet med ny översiktsplan används begreppen ”tät stadsbygd”, ”medeltät stadsbygd” och ”småskalig förtätning”. Stadsmässighetsdefinitionen förbereds för detta, och är olika applicerbar beroende på täthetsgrad. På vilket sätt framgår nedan.

Materialet är hämtat från en pågående diskussion inom kommunen om vad som skapar stad. Diskussionen har huvudsakligen drivits av gestaltningsrådet. Mycket av tankarna bygger på forskning av stadslivsforskare, stadsplanerare och debattörer, som Jan Gehl (*Livet mellan husen*, 1971), Jane Jacobs (*Death and Life of Great American Cities*, 1961), Oscar Newman (*Defensible Space*, 1972), Bill Hillier (*Space is the Machine*, 1996) m fl.

Denna policy utgör ett styrdokument för planering, samt underlag för översiktsplan.

Stadsmässighetsdefinitionens avgränsning beträffande begreppet *gestaltning*

Gestaltning, formgivning och design är flera av de svårdefinierade begrepp som används för att beteckna processen att ge en idé fysisk form. Formgivning och design hör oftast till formandet av bruksobjekt, varför *gestaltning* bedöms vara det mest relevanta begreppet när det handlar om att utforma stadsmiljö.

Stadsbyggandet indelas här i två typer av gestaltning:

1. gestaltning av bebyggelse, dvs byggnaders, byggnadsdelars och anläggningars form, material och färgsättning.
2. gestaltning av rummet mellan husen, dvs offentliga rum och gårdsrum där byggnadsvolymer utgör stadsrummens ”väggar”.

Stadsmässighetsdefinitionen berör endast punkt 2.

Varför stad?

Att bygga stad är att bygga hållbart – om det görs på rätt sätt!

Tätt ...

Stadens förmåga att samla fler människor på mindre yta innebär otvetydigt ett effektivare utnyttjande av resurser. Avstånden minskar och vi får ett bättre socialt, ekonomiskt och kulturellt utbud, bättre underlag för kollektivtrafik, och blir mindre beroende av bilen.

... på rätt sätt

Tätheten i sig är dock endast i liten utsträckning ett självändamål. Den hjälper till att fylla gator och torg med *mänskligt liv* som underlag för ett rikt kulturellt och kommersiellt utbud, den erbjuder *boende* för många och en *effektiv infrastruktur*.

Men den står också i konflikt med många värden som kräver utrymme, och som vi anser oss behöva för att staden ska erbjuda en hög livskvalitet. Dit hör inte minst *dagsljus och solljus*. På våra breddgrader upplever vi i allmänhet tillgång till solljus som avgörande för hög livskvalitet. Dit hör också tillgång till attraktiva mötesplatser, och platser för rekreation, liksom tillgång till ren, frisk och tempererad luft som s k ”stadsbris” från större grönområden och växters renande effekt kan åstadkomma. Dessa så kallade ekosystemtjänster, som naturen erbjuder oss människor gratis, är något som stadsmiljön behöver bereda plats för, och som vi annars kommer att tvingas betala stora belopp för att åstadkomma. Skolgårdar, förskolegårdar och bostadsgårdar är ytterligare exempel på utrymmeskrävande funktioner som behöver finnas, inte minst för barns behov.

Utöver detta finns också behov som vi inte ser i stadsmiljön, men som en väl genomtänkt struktur kan hjälpa oss att åstadkomma, som t ex reglering av dagvattenflöden (regn- och smältvatten) och spridning av en mångfald arter.

Att planera en stad tätt kräver därför noggranna avvägningar som vsäkerställer att alla viktiga funktioner ryms - tätt på rätt sätt.

Människor är stadens största attraktivitet

En långsiktigt hållbar stad byggs utifrån människors samlade behov och önskemål, idag och i framtiden. Det betyder att det som dagens människor lämnar efter sig ska erbjuda lika goda eller bättre förutsättningar för morgondagens människor att tillgodose sina behov och önskemål, inom alla områden - socialt, ekologiskt och ekonomiskt, såsom lokalt, regionalt och globalt.

Byggt på rätt sätt kan staden vara en samlande lösning som svarar upp emot ett stort antal olika behov:

- att uppleva miljöer där boende möter arbetande, där människor med olika bakgrund och framtidsplaner möts och där livfulla gator och platser finns intill lugna parker.
- att känna tillhörighet till och identifiera sig med sin stadsdel, utan att känna sig utestängd eller avskuren från andra delar av staden.
- att möta andra människor och känna trygghet i närvaron av andra människor
- att inspireras till idéskapande, utveckling och entreprenörskap i mötet med oliktankande, i spännande miljöer som erbjuder möjligheter och mötesplatser.
- att njuta av naturens förmåga att ge oss frisk luft, rent vatten och fler av alla de kvaliteter som rika natur- och vattenmiljöer erbjuder.
- att uppleva livsmiljöer utan täta värmeböljor, översvämning och extrem väderlek.
- att klara våra dagliga göromål utan att vara beroende av tillgång till bil.
- att ta del av, förstå och påverka stadsbyggnadsdebatten, bidra med sin kunskap, och i förlängningen känna tilltro till och delaktighet i de förändringar som stadsbyggandet leder till.
- att utöva olika livsstil och olika fritidsintressen.
- att njuta av en mångfald av kulturyttringar.

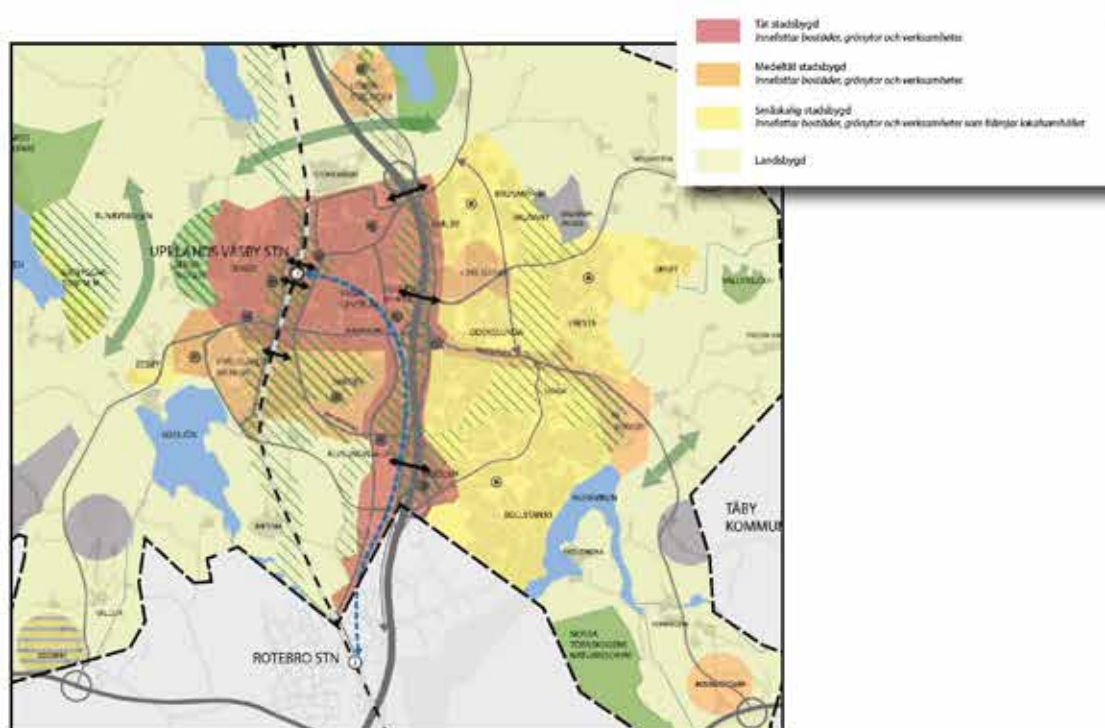
För att allt detta ska bli möjligt krävs samtidigt att kommunen hjälper till att skapa affärsmöjligheter för alla de aktörer som behövs för att planer ska bli verklighet.

Stadsmässighetsdefinition

Stadsmässighetsdefinitionens avgränsning – ”Centrala Väsby”, olika täthetsgrader och landsbygden

”Centrala Väsby” definieras i gällande kommunplan genom ett kartutsnitt. Stadsmässighetsdefinitionen gäller i sin helhet inom detta område. Detta område är dock alltför begränsat när fler områden av kommunen utvecklas från förort till stad. I arbetet med ny översiktsplan/kommunplan införs begreppen ”tät stadsbygd”, ”medeltät stadsbygd”, ”småskalig stadsbygd”, samt ”landsbygd” som definitioner av olika grad av täthet inom olika delar av kommunen. Då stadsmässigheten är nära förknippad med täthet föreslås dessa begrepp vara styrande för stadsmässighetsdefinitionens tillämpning.

- *tät stadsbygd*. Stadsmässighetsdefinitionen tillämpas i sin helhet.
- *medeltät stadsbygd*. Stadsmässighetsdefinitionen tillämpas i sin helhet. Skillnaden är lägre krav ställs på gatuplansverksamheter.
- *småskalig stadsbygd*. Avsnitten: *Det offentliga rummets struktur och innehåll*, s. 9, och *Trygghet - orientering och ”ögon mot gatan”*, s. 14, tillämpas.
- *landsbygd*. Stadsmässighetsdefinitionen tillämpas inte.



Utdrag ur Utställningsförslag översiktsplan Väsby stad 2040.

Kvalitetsdrivande process – gemensamt värdeskapande

Erfarenheterna av kommunens egen uppfinning, ”Poängsystem för Fyrklövern”¹ är hittills mycket goda. Poängsystemet går ut på att stadsutvecklande aktörer premieras för kvaliteter utöver det vanliga. Systemet är applicerbart där kommunen äger marken och är uppbyggt så att aktörer själva föreslår kvalitetshöjningar utifrån egen förmåga. En extern jury avgör om dessa förslag motiverar poäng. Kriterierna väljs utifrån relevanta styrdokument, bland annat stadsmässighetsdefinitionen, och har en stor bredd för att ge aktörer största möjliga frihetsgrad. Poängen ligger sedan till grund för en markprisrabatt.

Stadsutvecklingen sker i tät dialog med medborgare och andra aktörer. Det är i samverkan med dessa aktörer som begrepp som ”kvalitet” och ”värde” definieras för varje unikt projekt.

1. Poängsystem för Fyrklövern, 2016-05-25

Det offentliga rummets syfte

Staden skall vara välkomnande och erbjuda upplevelser. Stadens utformning har avgörande betydelse för människors möjlighet att mötas och vistas tillsammans, att uppleva och ta emot impulser. Det offentliga rummet är en plats dit alla har tillträde, en fysisk plats för utövande av våra demokratiska rättigheter, och därmed en grundsten i vår demokrati och i allt stadsbyggande.

Det offentliga rummets liv

Grundläggande är att människor behöver andra människor. Att bygga stad handlar om att skapa förutsättningar för ett levande gaturum. Ett levande gaturum är detsamma som ett befolkat gaturum. Det handlar om att göra det intressant för människor att vistas i det offentliga rummet - att befolka själva gatan och bebyggelsen intill under så många av dygnets timmar som möjligt. Det är närvaron av andra människor som gör staden attraktiv.

Det offentliga rummets struktur och innehåll

Det offentliga rummet behöver vara ett kontinuerligt finmaskigt nät utan ändpunkter. Det skapar förutsättningar för att sprida trafikflöden, att korta avstånd, att erbjuda valmöjligheter och att skapa korsningspunkter (noder). Där flöden kan mötas ges förutsättningar för händelser - som handel, platser, viktiga offentliga funktioner osv. Hela stadsdelars gaturum behöver även knytas samman och integreras med omgivande stadsdelar. Det är i första hand flöden och inte täthetsgrad på den specifika platsen som avgör förutsättningarna för ett fungerande kommersiellt utbud.

Parker, platsbildningar och torg är alla offentliga rum där flöden stannar upp, men på olika sätt. Medan torg generellt är livfulla samlingsplatser är parker en möjlighet att rekreera sig och dra sig undan stadens brus. Båda typerna av rum bör finnas med jämna mellanrum. Det ska vara nära till båda oavsett var i staden man bor eller befinner sig.

Grundläggande är också idén att strukturen är tydlig - där det offentliga rummet slutar tar det privata vid. Otydliga och odefinierade platser som upplevs varken höra till det offentliga eller det privata blir inte omhändertagna. Det gäller även i gränsen mot större grönområden eller vatten. När den fysiska miljön genom sin utformning gör det tydligt vilka platser som är allmänna och vilka som är privata så ökar omsorgen och värdet på platserna i staden. Ingen plats glöms bort och blir "ingenmansland", eller yta som "blev över". Tydligheten ökar orienterbarheten, tydliggör skötselansvar och motverkar missförstånd och konflikter mellan boende och besökare.

I det offentliga rummets kommunikationsstråk – gatan – behöver alla trafikslag samlas (gående, cyklande, kollektivtrafik, i första hand, men även biltrafik). Dessa underlättar för att gemensamt befolka rummet, och därmed skapa förutsättningar för möten, verksamheter, trygghet mm. Gator kan ibland med fördel stängas av för biltrafik, men kräver då ett mycket högt naturligt flöde av gång- och cykeltrafikanter, något som är svårt att uppfylla i Väsby idag.

Separata gång- och cykelvägar kan finnas, t ex som gångväg genom en park, men får av trygghetsskäl inte vara gång- och cykeltrafikanters enda rörelsestråk mellan två punkter. Detta ska inte förväxlas med separerade cykelbanor inom ett gaturum med blandad trafik.

Ekosystemtjänster

I det offentliga rummet ska naturen ges tillräckligt utrymme för att kunna upprätthålla funktioner som är till gagn för människan. Grön- och blå infrastruktur omhändertar och renar dagvatten, ger ett angenämt lokalklimat och fungerar som spridningslänkar mellan grönområden utanför och inom staden. Ekosystemtjänster såsom dessa skapar dessutom föränderliga, attraktiva och angenäma miljöer som främjar folkhälsa och ger rummet karaktär och identitet.

Närhet

För att skapa ett ekonomiskt livskraftigt service- och butiksutbud krävs kunder. Kunder utgörs av de som bor, arbetar i och besöker staden. Detta talar för att bygga befolkningstäta stadsmiljöer. Bebyggelsen ska därför eftersträva att ha en täthet som kan generera liv, flöden och underlag för verksamhetsutövande.

Täthet kan dock åstadkommas på sätt som gynnar stadsmässighetens mål och på sätt som motverkar. Mer om hur täthet kan genereras utan att bebyggelsen upplevs alltför kompakt och skuggande mot gator och platser i avsnittet om variation nedan.

I korthet handlar det om att skapa upplevelsen av närhet¹. På så sätt kommer viktiga sociala, ekologiska och ekonomiska hållbarhetsvärden på köpet – resurseffektiv infrastruktur och service, underlag för tät kollektivtrafik och möjligheten att spara viktiga grönområden.

Bilen spelar här en avgörande roll. Friheten att kunna förflytta sig stora avstånd i egen bil till en allt lägre relativ kostnad har lett till de utspridda förortssamhällen vi har idag. Det är en livsstil som bortsett från fördelar kopplade till just det glesa boendet har både en segregerande verkan då många inte har tillgång till bil, och en avsevärd påverkan på vårt klimat. Ett enkelt sätt att uttrycka målsättningen är att skapa ett samhälle där ingen är beroende av bilen för att tillgodose sina dagliga behov.

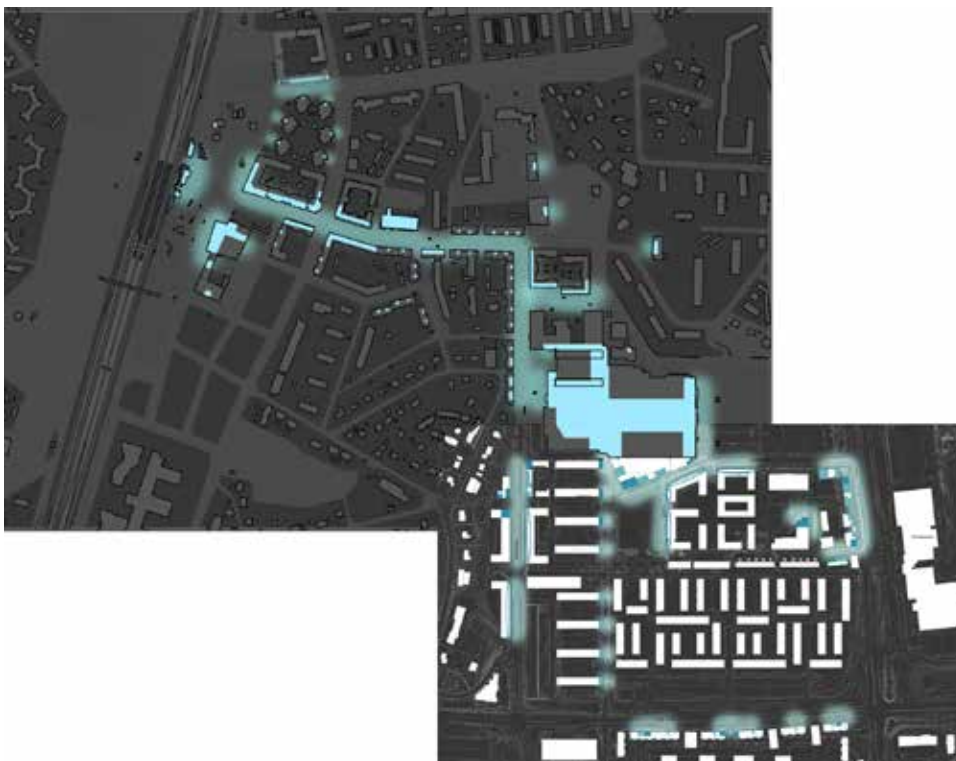
Att människor hamnar närmare varandra innebär också friktion, störning, och risker. Det störnings- och riskfria tätbebyggda samhället existerar inte. Till en viss del är detta alltså oundvikligt, samtidigt som alltför stora konsekvenser hela tiden måste motverkas för att undvika kort- och långsiktiga hälsorisker. Viktiga avvägningar av för- och nackdelar måste göras i varje enskild situation, utifrån unika förutsättningar. Störningars och riskers negativa hälsoeffekter behöver vägas mot de positiva hälsoeffekter som exempelvis närvaron av andra människor och ett rikare och mer varierat utbud ger.

1. Om behovet av nya mått för urban kvalitet än täthet. Artikel i tidskriften Arkitektur, nr 3, 2015. Lars Marcus, Meta Berghauser Pont

Bebyggelsen i det offentliga rummet

Bebyggelsen som kantar våra offentliga rum har stor påverkan på vår upplevelse av det offentliga rummet. Medvetenhet vid planering och utformning är därför av största vikt. Misstag tar mycket lång tid att reparera.

Bebyggelsens innehåll/användningssätt behöver tillåtas variera, så kallad "mixed use", så att staden befolkas och lever dygnet runt. Verksamheter i markplanet har mycket stor betydelse för upplevelsen av liv i gatuplanet. Dessa har träffande kallats Berikande Gatuplansverksamheter i en studie inom Trafikverkets projekt den Goda Staden¹. Lika viktigt är att bostädernas entréer vänds utåt gatan. Men enbart bostäder med enstaka butiker i markplanet räcker inte. Det krävs en god balans mellan bostäder och arbetsplatser.



Berikande gatuplansverksamheter (inkluderat planerad bebyggelse i Fyrklövern) och dess influensområden i centrala Västerås.

Bostäder av olika typer, åldrar och upplåtelseformer måste blandas för att locka och skapa möjligheter för en mångfald målgrupper med olika ekonomiska förutsättningar. Det motverkar därmed segregation, skapar förutsättningar för möten mellan olik tänkande, och underlag för olika typer av verksamheter.

1. Trafikverket. Funktionsblandade stadskvarter - en idébank för politiker, planerare, fastighetsägare och byggare. Publikationsnummer: 2010:087.

Gaturum, kvartersstruktur och variation

Känslan av variation, helhet och enskilda platser, samt gatans proportioner är exempel på faktorer som påverkar graden av välbefinnande. I staden är mångfald som skapar variation i upplevelsen av stor betydelse. Genom mångfald och variation i bebyggelsen, både i horisontell och vertikal ledd, kan en dynamisk och levande upplevelse av gaturummet åstadkommas samtidigt som goda dagsljusförhållanden kan uppnås och bebyggelsens täthet bibehållas.

Det är husens placering i förhållande till varandra, deras öppenhet mot gator, torg och parker, och deras innehåll som påverkar hur vi människor upplever den fysiska miljö vi rör oss i – det offentliga rummet. Det brukar kallas ”livet mellan husen”¹. Själva utformningen av de enskilda husen spelar en viktig men underordnad roll.

I gaturummets större skala (cyklistens och motortrafikantens) är behandlingen av kvarters fasad betydelsefull. Bebyggelsens upplevda skala är beroende av takfotshöjd och kvarterslängd men också i hög grad av fasadbehandlingen. Till exempel kan en indragen takvåning få effekten att skalan upplevs som lägre där man står, men som högre i gatans förlängning. Detaljeringsgraden är här på ”betraktelsenivå” – det vi ser och upplever i snabbare fart än som fotgängare.

För den gående utgör gatans bottenvåning tillsammans med trottoaren det ”intima” stadsrummet. Här finns entréer till bostäder och lokaler för verksamheter. Detaljeringsgraden är på ”beröringsnivå” – vi känner på/griper/lutar oss emot/sätter oss. Här behövs en finare rumslig och materialmässig bearbetning i form av små platsbildningar, arkader, portiker, entrénischer, skurna kvartershörn, gatuserveringar, naturstenssockel mm. Här präglas också fasadytorna mot gatan av stor transparens för att skapa kontakt mellan inne och ute. Bostads- och verksamhetsentréer behöver därför vändas mot det offentliga rummet.



Bild som visar en typsektion genom ett gaturum i staden. I blått gatuplansverksamheter i direkt interaktion med gående på trottoaren. I orange bostäder med visuell och audiell kontakt med livet på gatan.

1. Efter Jan Gehls inflytelserika forskning, presenterad i ”Livet mellan husen”, 1972

Forskning visar att om man som fotgängare upplever något nytt längs bottenvåningens fasad ca var 6-8 meter kommer gatan att upplevas som variationsrik och spännande¹. Den säkraste vägen till naturlig variation är genom småskaligt ägande – av byggnader, kvartersavsnitt och lokaler. Det är ofta lätt att se vad som är variation genom att olika ägare satt sin prägel, och vad som är påhittad variation för variationens skull.

Variationen längs gatan påverkas också i hög grad av att bebyggelsen tillåts variera i höjd inom ett kvarter. Den varierade höjden förs ofta ned längs fasaden och leder till en större variation längs hela kvarterets fasad. Varierad höjd ökar även den upplevda variationen i gaturummet genom att solljuset som tränger ned till gatan varierar. Mer om detta i avsnittet Skala, s. 16.

Variation längs gatan kan förenklat uttryckas som att gestaltningen blir mera ”vertikal”, det vill säga att bebyggelsen består av ett flertal vertikala, stående, byggnadsvolymer bredvid varandra längs en gata, som var och en tillåts ha sitt eget uttryck. Motsatsen, ett mera ”horisontellt” uttryck, kan exemplifieras av en kvarterslång sammanhängande, liggande, byggnadsvolym.

Variation med hjälp av skiftande bebyggelsehöjd skapar bättre förutsättningar för täthet som medger att sol- och dagsljus når igenom kvarteren, så att gator och platser inte upplevs som alltför mörka av skugga från bebyggelsen.

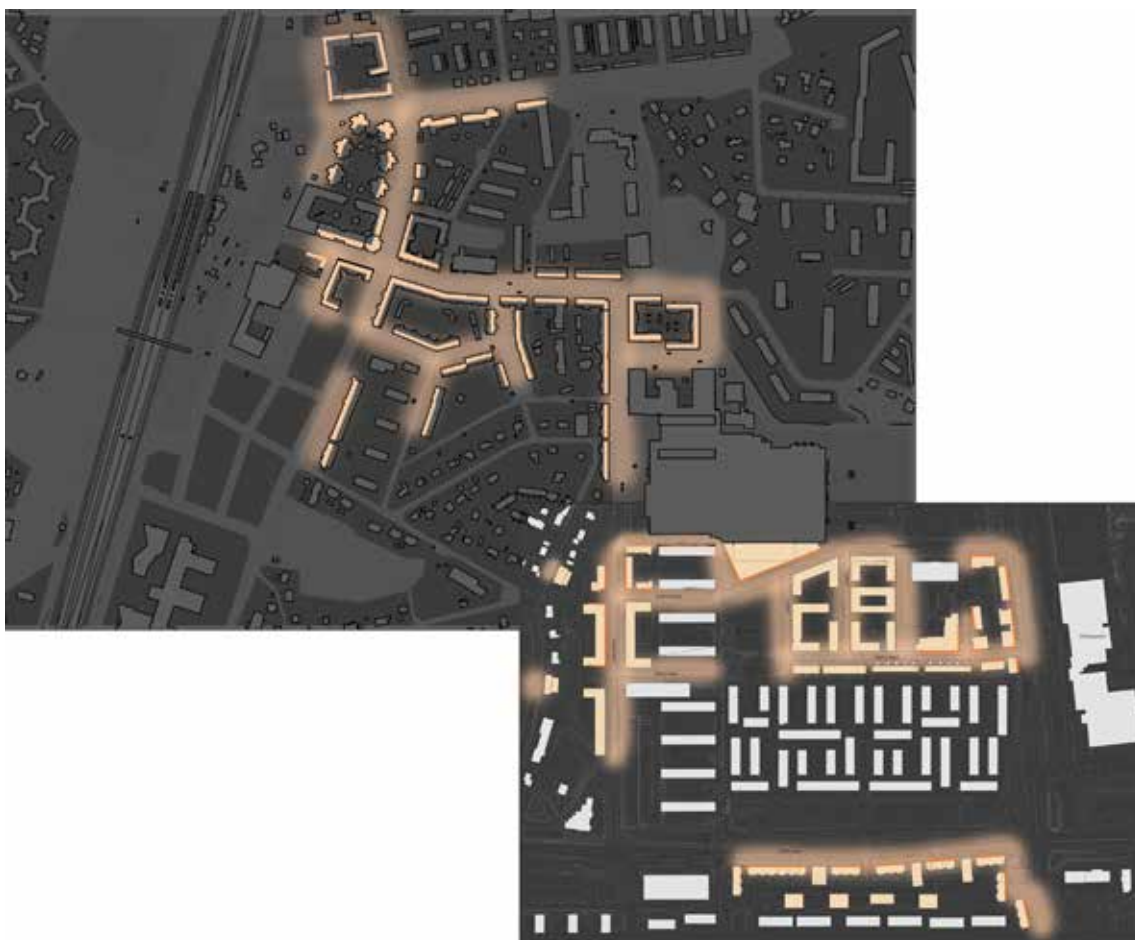
Den finmaskiga kvartersstrukturen skapar förutsättningar för en struktur som lättare kan medge förändringar, vilket ger strukturen en långsiktig anpassningsförmåga, gör den resillient. För att uppnå en finmaskig gatunätsstruktur bör mindre kvartersstorlekar eftersträvas (ca 50 till 70 m). Dessa bör i sin tur upplevelsemässigt brytas ned i skala som nämnts ovan.

1. Jan Gehl, "Livet mellan husen", 1972

Trygghet, orientering och ”ögon mot gatan”

En lättorienterad stadsstruktur ökar förutsättningar för trygghet¹. Stadsbor eller besökare skall kunna avläsa gatuhierarkier – från boulevarder till gränder - offentliga platser och funktioner med blandade verksamheter och framför allt vad som är offentligt respektive privat. Detta har betydelse för vår förmåga att orientera oss i staden och därmed för vår upplevelse av trygghet. Det ställer krav på en medveten struktur och indelning av gatutyper i storlek och karaktär, medveten placering av torg, parker och samhällsfunktioner och för att skapa tydliga gränser mellan offentligt och privat. Som besökare behöver jag i någon mån kunna förstå hur jag finner huvudstråken och de största målpunkterna.

En stadsstruktur som är befolkad under dygnets alla timmar med verksamheter och bostäder ökar förutsättningar för trygghet¹. Det handlar om att människor behöver människor. Bostäder har här avgörande betydelse som de enda långsiktigt närvarande ”ögonen” i stadsstrukturen. De boende värnar naturligt om sin närmiljö och behövs därför i anslutning till alla stadens offentliga rum². Dagtid kompletterar bostädernas befolkade verksamheter denna funktion.



Bostäder i centrala Västerås (inkluderat planerad bebyggelse i Fyrklöveren) som har en funktion som ”ögon mot gatan”. Övriga bostäder i kartan saknar av olika anledningar denna funktion.

1. BoTryggt05 : handbok för brottsförebyggande och trygghetsskapande i bostäder och bostadsområden. Polismyndigheten i Stockholms län. 2005

2. Oscar Newman. Defensible Spaces. 1971.

För att ovanstående ska fungera krävs att bebyggelsen utformas så att ”ögon” mot gatan åstadkoms på ett naturligt sätt. Det sker genom att skapa tydliga visuella samband mellan inne och ute; inifrån bostäderna och lokalerna och ut mot det offentliga rummet. För bostäder är detta särskilt viktigt upp till och med våning tre. Det blir därför viktigt även hur sk förgårdsmark och balkonger utformas. Fel utformade och i alltför stor omfattning så minskar effekten av ”ögon” mot gatan.

Möjligheten att röra sig fritt i stadsstrukturen, dvs att ha tillgång till många valmöjligheter i ett finmaskigt gatunät, är tillsammans med orienterbarhet ledord i skapande av upplevd trygghet. Kunskap kring belysning har utvecklats mycket. Starka lampor och högmastbelysning som skapar skarpa kontraster har ersatts av flera, men svagare och lågt sittande armaturer, som ger jämnare belysning och möjlighet att urskilja på längre avstånd. Förutsättningarna att känna igen och att läsa av ansiktsuttryck är starkt påverkande på trygghetsupplevelsen. Moderna ljuskällor är bra på jämn och naturlig färgåtergivning till skillnad från det gula färgförvrängande skenet från högtrycksnatrium som vi länge tvingats vänja oss vid.

God skötsel signalerar närvaro och omsorg – någon som bryr sig. Att skapa känslan av närvaro, omsorg och omtanke är grundstenar i brottförebyggande planering och att skapa förutsättningar för miljöer som upplevs trygga.

Identitet och skönhet

Omhändertagna och konstnärligt bearbetade offentliga rum med en tydlig koppling till kulturhistorien spelar stor roll för upplevelsen av stadens identitet och skönhet. Det handlar om samspelet mellan landskapsarkitektur, arkitektur och konst och dess kopplingar till kulturyttringar och kulturhistoria, samt omhändertagande och skötsel av den fysiska miljön. Till detta hör bl a byggnaders gestaltning och placering, markbehandling, fasadbearbetning, materialval, armaturer, vattenkonst, lekplatser, planteringar, utomhusmöbler, uteserveringar mm. Konstnärligt uttryck är inte begränsat till konstnärlig utsmyckning. Det gör sig oftast bäst i en konstnärlig helhet som uppstår när olika skapande discipliner som landskapsarkitekter, arkitekter och konstnärer samverkar med andra intressen i stadsbyggandet. Det behöver heller inte vara statiskt. I förändringen av stad och kultur följer även de konstnärliga uttrycken med.

Kulturmiljö skapas hela tiden. Vi bygger framtidens kulturmiljö idag. Genom att nyare bebyggelse utförs anpassas väl till äldre bebyggelse underlättas både upplevelsen av ett sammanhållet gaturum och stadsmiljöns historiska läsbarhet. Genom att äldre bebyggelse blandas med nyare skapas lättare en variation i bostadsutbud, prisläge och skala. Äldre bebyggelse har ofta en plats i stadens sociala nätverk och det urbana rörelsemönstret, med t.ex. redan etablerat näringsutbud. Att behålla befintlig bebyggelse kan skapa en sömlösare övergång till det nya, så att nytillkommande verksamheter får draghjälp vid etableringen.

Bebyggelsens utformning

Skala

Kommunens riktlinjer kring bebyggelseskala kan sammanfattas med:

- variation i skala (både i höjd, men även i längsled)
- medelskalan ska vara den mänskliga skalan (4 +1 våningar). Medelskala ska räknas utifrån berört kvarters olika byggnadsvolymer.
- den enskilda byggnaden ska relateras till det offentliga rummet och omkringliggande bebyggelse.
- högre byggnader eller byggnadsdelar än medelskalan 4+1 ska kunna motiveras med gestaltungs-skäl kopplade till den specifika platsen, och dess roll i förhållande till omgivningen. Kommunen avgör om föreslagna motiv är tillämpliga. Förbättrad exploateringsekonomi är inte ett skäl för avvikelse från medelskalan. 4 + 1 våningar innebär beroende på kvartersstorlek en exploateringsgrad motsvarande stora delar av Stockholms innerstad.

Skalans tre nivåer beskrivs närmare i separat avsnitt.

- Den intima skalan (markplanet – plats för fysiska möten, entréer och lokaler. Högre detaljeringsgrad och finare rumslig bearbetning)
- Gatulivets skala (4 +1 våningar – en mänsklig skala genom god kontakt mellan byggnad och gatuliv. ”Ögon mot gatan” och upplevelse av närvaro. Skalan klarar ljusinfall på gårdar och i bostäder.)
- Stadslivets skala (de våningar som är över fyra – bidrar till täthet som i sin tur bidrar till stadslivet)

Varför 4 +1?

4-våningsskalan bedöms vara en skala som medger och skapar god kontakt mellan människor inuti husen och människor utanför. Från våning fyra hörs och syns det som sker på gata och gård. Ovan våning fyra avtar denna kontakt snabbt. Med avtagande kontakt ökar anonymiteten i förhållande till livet på gatan nedanför, och därmed engagemanget¹. Byggnadens innehåll agerar trygghetsfrämjande då boende och verksamhetsutövare utgör ”ögon mot gatan” och skapar upplevelse av närvaro i det offentliga rummet. Skalan medger även gott solinfall på gårdar och i offentligt rum. En indragen takvåning kan tillåtas utan att dessa aspekter påverkas negativt. Det är takfoten som ska upplevas som 4 våningar. Utöver det är en indragen våning, alternativt sadeltak med takkupor, möjlig.

Variation och mångfald

Kommunen vill uppmuntra till variation och mångfald. En konsekvens av detta är bedömningen att bebyggelsen inom ett kvarter med fördel varierar i höjd, så länge medelskalan hålls till 4 + 1 våningar, utan att ovanstående aspekter påverkas negativt (talet 4,5 kan användas som medeltal).

Avvikelse från ovanstående principer (se skiss)

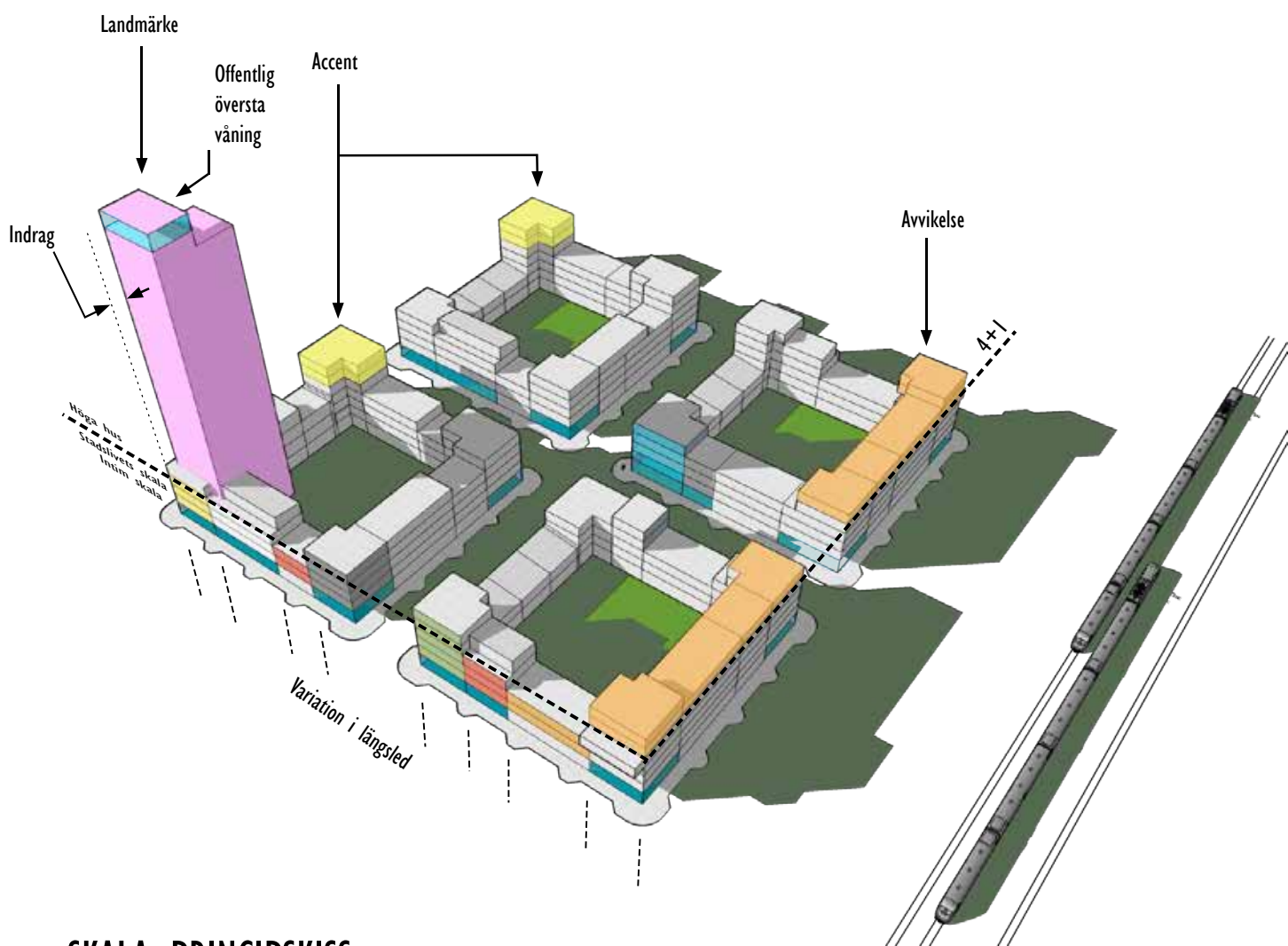
Det kan finnas särskilda förutsättningar på den specifika platsen som gör att man kan vilja göra avvikelser med en eller ett par våningar från principerna ovan. Dessa ska alltid vara väl motiverade och ges godkännande från berörd politisk nämnd eller utskott.

- större stadsrum, eller särskilt störningsutsatta lägen.
Bebyggelsehöjder ska analyseras ur ett stadsbildsperspektiv, till exempel genom sektion, siluett, viktiga siktlinjer, samt ur ett kulturhistoriskt perspektiv.
- Accenter
Del av kvarter kan punktvis ”skjuta upp” någon eller ett par våningar för att skapa accenter i stadsmiljön. Med punkt menas volym som kastar en förhållandevis smal skugga. En högre byggnad eller byggnadsdel kräver samtidigt särskilda motiv. Den högre byggnadsdelen behöver även sättas i ett sammanhang med omkringliggande bebyggelse. Med gestaltningsmässiga grepp bör dessa punktvisa högre hus brytas ned i skala i höjdled så att ovanstående tre skalnivåer blir tydligt läsbara. Uppstickande hus ställer även extra höga krav på utredning och gestaltning pga synlighet.
- Landmärke
Enstaka byggnader kan även tillåtas skjuta upp mer än vad som beskrivs i avsnittet ”Accenter” ovan, i syfte att bilda landmärke. Detta accepteras endast i starka målpunkter, särskilt utpekade i förslag till ny översiktsplanen¹. I skrivande stund har följande fyra punkter identifierats som starka målpunkter: Väsby station, Väsby centrum, Glädjens trafikplats och Infra City. Det är relevant att diskutera i termer av vad ett hus som tar så mycket plats i stadsbilden ”ger tillbaka” till staden innehållsmässigt. En intressant parallell är Skatteskrapan i Stockholm, som från att ha upplevts slutet och otillgänglig, nu sänder den positiva signalen att det bästa läget i toppen är tillgängligt för allmänheten.

Skalan i längsled

Längs gatan (horisontalled) kan en fotgängare uppleva gatan som olika variationsrik och spännande beroende på tätheten mellan utåtriktade och interagerande funktioner i bottenvåningar, och byggnadens gestaltning. Gestaltning och funktioner i bottenplan ska alltid utformas i syfte att så långt som möjligt bryta ned skalan i horisontalled.

1. Ny översiktsplan för Upplands Väsby kommun, utställningsversion, dec 2017.



SKALA, PRINCIPSKISS

Förgårdsmark

Förgårdsmark är mark som kan ordnas mot gatan närmast en byggnads fasad. Förgårdsmarken fungerar som en övergångszon mellan byggnadens innehåll och den allmänna gatan.

Förgårdsmark är alltid privatägd mark och kan utformas på många olika sätt. Nedan följer riktlinjer som bör eftersträvas vid utformning av förgårdsmark i syfte att göra den så trygg och bidragande till stadsmiljön som möjligt, samtidigt som den ger boende i byggnaden ett mervärde.

Det finns anledning att skilja på förgårdsmark ägd av en enskild boende och gemensamt ägd förgårdsmark. Erfarenhet visar stora skillnader i skötsel och utformning, vilket får stora konsekvenser det offentliga rummets attraktivitet och upplevelsen av trygghet.

Förgårdsmark ägd av enskild boende

Av erfarenhet så kan förgårdsmark ägd av enskild boende i hög grad stärka det offentliga rummet. Anledningen är att den enskilde naturligt mår om sin bostadsmiljö och därmed skänker kvalitet till och berikar uttryck och mångfald det offentliga rummet. Den enskildes vistelse inom detta ”halvprivata stadsrum” bidrar med närvaro och ”ögon mot gatan”.

Gemensamt ägd av förgårdsmark

Erfarenhet av gemensamt ägd förgårdsmark visar i motsats till ovanstående ofta på outvecklad utformning och bristande skötsel, faktorer som båda bidrar till att minska det offentliga rummets attraktivitet och upplevda trygghet. Det finns dock undantag som berikar stadsmiljön. Utrymme för cykelparkering och uppehållsytor intill entréer är väl fungerande exempel på ett sådant.

Balkonger

Balkonger är en stor kvalitet för den enskilde boende. Upp till och med våning tre gäller också att rätt utformade bidrar till ökad social kontakt mellan människor i hus och på gator, samt ökad upplevelse av trygghet. Fel utformade utgör de dock ett hinder för kontakten mellan inne och ute, och får därmed en negativ effekt på trygghetsupplevelsen.

Erfarenheten visar att inglasning ökar vistelsetiden på balkongen och därmed ökad tid för funktionen ”ögon mot gatan”. Inglasningen får dock stor påverkan på gaturummets utformning och behöver därför gestaltas som en del av byggnadsvolymens arkitektur. Stadsmiljöer är tyvärr fulla av exempel som visar att detta nästan aldrig sker när balkonger glasas in i efterhand.

Balkonger som sticker ut för mycket och på en för låg nivå ”privatiserar” även gaturummet och kan bidra till skuggning.



Upplands Väsby
kommun