

Svar på frågor från Geoforums webinarium 24 februari

Här svarar stadsbyggnadsforskaren Lars Marcus på frågor från Geoforum Sveriges webinarium [Hur digitaliseringen förändrar stadsbyggnadspraktiken](#), den 24 februari 2021.

Haga kommer om några år få en ny jvg-station. Hur kommer detta att påverka strukturen och sambanden tror du?

Svar: Detta kommer naturligtvis påverka Haga och kringliggande stadsdelar mycket. Men det är något vi brukar göra kalkyler av och som grovt räknat oftare beskrivs som en del av trafikplaneringen. Det jag särskilt betonar är det jag vill beskriva som stadsbyggnad och som vi är och har varit sämre på att beskriva, nämligen stadens byggda form och den rumsliga struktur den ger upp hov till. Den strukturen har inte ens ett bra namn men kanske kan vi kalla det för "det offentliga rummet" eller lite mer begränsat, städernas gatunät. OM vi tänker oss en ny station som den i Haga så får den ju olika effekter beroende på hur den rumsliga strukturen ser ut där den förläggs. Det är vi inte särskilt bra på att fånga idag men är ju väldigt viktigt. Jag menar att genom att utveckla förståelsen av stadsbyggandets effekter på det sätt jag talade om kan vi även få stadsbyggande och trafikplanering att fungera bättre tillsammans. Det är en av de tydligaste och viktigaste utmaningarna i dagens stadsutveckling.

Finns rapporten över den stora studien över flöden och lägen tillgänglig?

Det finns en vetenskaplig artikel som man kan söka på nätet: 2019, Stavroulaki, G., Bolin, D., Berghauer Pont, M., Marcus, L., Håkansson, E., "Statistical modelling and analysis of big data on pedestrian movement", Proceedings of the 12th Space Syntax Symposium, JiaoTong University, Beijing, China.

Mycket av det jag talade om finns också beskrivet i en rapport som också går att hitta på nätet: 020, Marcus, L., "Stadsform i praktiken", Fusion Point rapport 01, Älvstranden utveckling AB.

Använder ni kommuninnevårregister som en datakälla i analysen? Dvs, var bor skolbarn, äldre osv.

Svar: Man kan använda all sådan data så länge de har en geografisk bestämning (som ju det mesta har). Genom att bestämma den till adresspunkt eller fastighet exempelvis kan man sedan göra analyser av det slaget. Vi använder olika data naturligtvis beroende på vad vi letar efter. Jus nu har vi en studie igång med Göteborgs stad som handlar om tillgänglighet till olika bostadsstorlekar från skolor för att se om man kan ta fram en metodik som skapar hållbart underlag för investeringar i nya skolor. Liknande studier är ju inte ovanliga, det som är annorlunda här är att tillgängligheten mäts på ett sätt som har visat sig ha ett starkt samband till människors rörelser, dock på en aggregerad statistisk nivå. Hur den enskilda individen rör sig, vet vi som väl är inte.

Är det tillräckligt att zooma in sig i helheten för stad? Min uppfattning är att en utzoomning till mer regioner är nödvändig för planering av infrastruktur, nya områden för olika ändamål, skyddsåtgärder m.m. Inte möjligt nu men för framtiden en möjlighet!

Svar: Ja, absolut, mycket vill ha mer. Jag tror dock att på detta sätt börja hantera en hel stad redan är ett stort steg från vad vi gör (observera att våra modeller omfattar ett helt sammanhängande stadslandskap, det vill till exempel säga Göteborg med grannkommuner). Men naturligtvis skulle man vilja bygga ut detta för en hel region. Det är ju som med stationsexemplet ovan helt avgörande var stationerna landar i mindre städer och samhällen så här skulle man mycket väl kunna tänka sig en sådan möjlighet till inzoomning till mycket detaljerad skala och utzoomning för överblick för en hel region, data finns ju egentligen redan tillgänglig.

Är verktyget någon form av modifierad Space-syntax? Finns det tillgängligt för kommuner etc.?

Svar: Ja, tänkandet inom space syntax-forskningen är en viktig teoretisk utgångspunkt men detta är mer utvecklade verktyg som väger in andra saker än vad man traditionellt gör inom space syntax.

Inlägg: Lite om hur vi i Gävle har arbetat med att förstå hur vi rör oss i staden: <https://fpx.se/movement-in-cities/> Kan eventuellt vara intressant för den som också vill veta hur vi rör oss imorgon.

Svar: Mycket intressant, tack för detta!

Stadens invånare och dess demokratiskt deltagande är viktigt ifall vi vill skapa städer som är hållbara. Det verkar vara problematiskt att få människor att vilja delta och mäta det flödet? Hur kan digitaliseringen hjälpa till med den utmaningen? (Frågan ställdes även av Sofi Almqvist, moderatorn, under webinariet.)

Svar: Idag kan görs ju mycket mätningar av detta slag utan att vi vet om det. Tänk bara på informationen vi sett om hur vi reser under pandemin. I många fall är detta oproblematisk eftersom man inte är intresserad av vem det är som reser eller förflyttar sig utan bara hur många. Vår stora studie bygger på sådan data avläst från mobiltelefoner där all data är anonymiserad. Här bör man naturligtvis vara försiktig men jag föreställer mig att vi om några år vet ganska väl hur flödena ser ut i kommunerna och att vi använder detta som underlag för framtida planering.

Att bryta den sociala segregationen är en utmanande fråga för många kommuner. Utifrån att det görs en analys som påvisar detta - hur och var tar man då bäst hand om resultatet i nästa steg i den fysiska planeringen?

Svar: Det intressanta i våra analyser är att vi gör dessa utifrån det "medel" som vi använder i stadsbyggandet, den byggda formen och den rumsliga struktur detta ger staden. Vi får alltså fram ett samband mellan flöden och denna rumsliga struktur som ger orsak att tro att om vi ändrar denna struktur så kan vi även (till viss del) veta hur flödena ändras. Det är det vi menar med att vi bedriver stadsbyggnadsforskning, det vill säga forskning med direkt relevans för praktiken eftersom det höjer förståelsen av vad de medel man använder inom stadsbyggande kan åstadkomma. Mycket forskning av segregation förs av kulturgeografer där resultaten de får fram sedan måste översättas till stadsbyggnad, vilket inte alltid är så enkelt.

Lars, vet ni forskare vad det beror på att den svenska stadsbyggnaden har lett till mer rumslig segregation än i andra länder? Det kanske är utanför ditt område, men vad tycker du är viktigt att tänka på i planprocessen för att minska social segregation? (Frågan ställdes under webinariet).

Svar: Jag tror att vi under efterkrigstiden arbetat med en modell som brukar beskrivas som grannskapsenheten, vilken byggda på optimerade och avskilda stadsdelar men där frågan om hur dessa stadsdelar hängde samman

var underordnad och löstes med trafikplanering. Det skapade stora avstånd helt enkelt. Dessutom var vi väldigt trogna denna modell. Viktigt att understryka är att den modellen levde vidare trots förändringen mot större stadsmässighet på 80-talet, stadsdelarna förändrades inom sig men inte de stora avstånden mellan stadsdelarna.

GIS och den data du har berättat om har varit tillgänglig i över 15 år. Varför tror du då att planprocessen/arbetet ser ut som den gör fortfarande? Tack för en trevlig föreläsning.

Svar: Inom ett snävt stadsbyggnadsperspektiv (det må ju finnas många tekniska orsaker), så tror jag att vi missat att utbilda arkitekter och stadsbyggare i det faktum att staden är ett system (det låter ju också lite tråkigt) men är ju oerhört intressant eftersom det leder ju till att stadsbyggandet får smått magiska effekter där en förändring på en plats får effekter på en helt annan. Men om man inte velat tänka så utan mer som grannskapsenheten där man tar en del i taget, en plats i taget, en stadsdel i taget, då ställer man ju aldrig frågan. Jag tror att det är en viktig orsak i alla fall. Sedan behöver vi ju inte kalla det för system, man kan ju kalla det landskap där naturlandskap just är system av detta slag, eller varför inte arkitektur. Inom många andra kunskapsområden som datorer kallar man ju ofta sina system för dator-arkitektur.

Deltagarkommentar: Kan det bero på att det ställs för låga krav på teknisk kompetens hos chefer i den kommunala förvaltningen?

Svar: Ja, men även att stadsbyggandet är ganska teorilöst, vi har inte en tydlig teoretisk bas om vad en stad är (det som Jane Jacobs efterlyste för 60 år sedan) och hur exempelvis sambandet ser ut mellan staden som byggd form och alla de olika aktiviteter som äger rum där. Det är det vi försöker bidra till.

Deltagares svar på deltagarkommentar: Jag tror inte det. Det finns viktigare kompetenser än teknisk för chefer.

”Fula hus” borde ge sämre psykiskt välbefinnande, har någon gjort mätningar på de kostnaderna?

Svar: Sorry, det är en fråga som ligger utanför vårt forskningsfält och handlar nog mer om miljöpsykologi.

Vilka effekter av internethandel kan man se i stadsbyggnadsmodelleringen idag? Tänker på andra rörelsemönster och markvärdering för affärsverksamhet.

Svar: De kommer ju säkert påverka vårt beteende, eller har redan gjort det, men jag vet inte hur mycket det förändrar stadsbyggandets uppdrag. Det är ju till för att skapa en fungerande miljö för vanlig analog handel (liksom allt annat vi gör analogt i städer). Jag tänker att näthandeln bara avlastar staden från en del saker där handeln ju ökat dramatiskt bara de senaste 20 åren. Kanske kommer vi bara tillbaka till en mer rimlig nivå av analog handel där delar avlastas av näthandel. Det kan ju till och med bidra till en bättre stadsmiljö, i alla fall om man försöker styra detta något. Det som verkligen vuxit är ju våra externcentra, kan vi styra så att näthandeln minskar denna expansion?

Har ni tittat på dessa frågor även uppdelat på åldersgrupper. Tex hur stadens struktur påverkar tillgänglighet för ungdomar? Vi förbereder ett projekt att se till hur man planerar lokalisering av skolor och fritidsfaciliteter påverkar mobiliteten för ungdomar; hur kan denna forskning stödja det planeringsperspektivet?

Svar: Ja, det kan man definitivt göra och det intressanta är ju vad du pekar på att stadens rumsliga struktur kan se mycket olika ut för olika åldersgrupper, olika saker blir mer eller mindre tillgängliga beroende på hur rörlig

du själv är. Jag nämnde också ett exempel ovan om ett samarbete med Göteborgs stad som snuddar vid vad du frågar efter. Generellt ser jag ju att denna kunskap och de verktyg som gör att man kan arbeta med dem kan utgöra baser för mängder av planeringsfrågor i kommunen eftersom de alla till slut behöver landa i stadens rum.

Lars, vad tycker du ska beforskas med de nya möjligheter som nu finns?

Svar: Det finns ju oerhörda möjligheter och tyvärr är lite beforskat. Vi har länge tittat på stadens forms betydelse för segregation och handel men även för ekosystemtjänster. Men jag tänker att kanske det bästa sättet att röra sig framåt är om praktiken börjar använda denna kunskap och därmed väcker frågor de behöver svar på.

Är det undersökt om digital tillgänglighet, digitala affärer, digitala trädgårdar .. i bostadsområden?

Svar: Som jag svarade ovan så blir ju allt detta en allt vanligare inslag i vår vardag men jag ser inte att det ersätter den analoga staden utan avlastar den, vilket jag tror bara är positivt. Som stadsbyggare tänker jag att det inte heller gör den analoga staden mindre viktig utan kanske till och med tvärtom. Det är också ett kunskapsområde som är nog så intressant och svårt att förstå och hantera, det kräver sin expertis. Det är ju också extremt hållbart. Jag tänker att nästa stora chock efter pandemin blir ett stort och långvarigt elavbrott. Då försvinner ju alla digitala verktyg och medier, då kan det vara skönt att kunna gå ned och handla mat analogt.