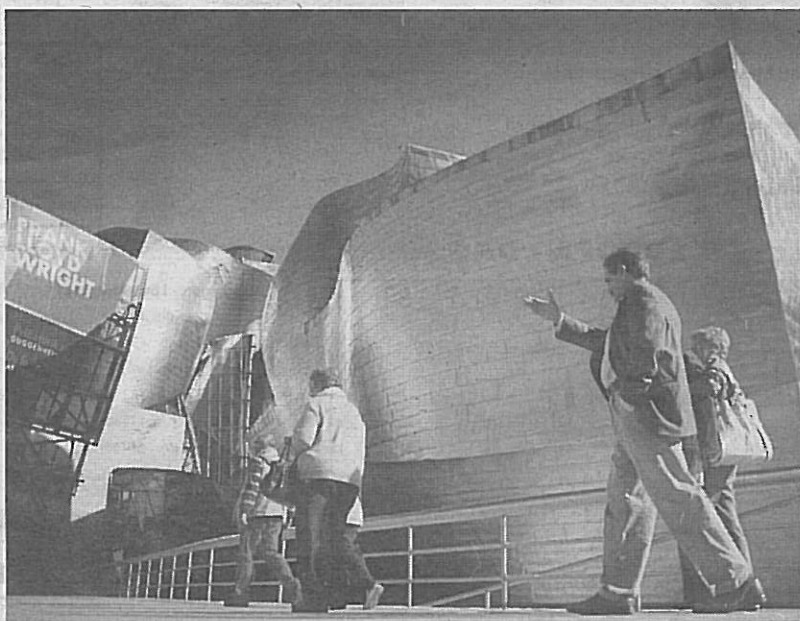


## DEBATT

Redaktörer: Bengt Bendix 031-62 41 37 och Jannika Wasastjerna 031-62 41 38  
E-post: debatt@gp.se • Fax: 031-62 40 33"Jag kanske ogillar din åsikt, men jag försvarar med  
nabbar och klor din rätt att uttala den."  
(Voltaire)

**Stadsplanering. Framgångsrika städer kännetecknas inte av ikonbyggnader utan av effektiv kollektivtrafik, tät bebyggelse och ett centrum som attraherar många små kvalificerade företag.**

# Det är dags att slakta Göteborgs heliga kor



Arkivbilder: YVES LOGGHE, RAFA RIVAS

**IKON.** Gent har begränsat personbilstrafiken i centrum, något som ökat trivsel- och framgångsfaktorn. Guggenheimmuseet i Bilbao har däremot bidragit till att kommunalpolitiker från hela världen tror att man gör en stad eller region framgångsrik genom att bygga spektakulära projekt. Men så är inte fallet, skriver debattören.

**Göteborg växer men halkar ändå efter andra stadsregioner. Skall Göteborg hålla jämna steg bör vi ändra vårt förhållande till bilar och centrala grönområden, skriver arkitekt Mikael Frej.**

Nyligen släppte Harvardprofessorn Edward Glaeser boken *The Triumph of the City* som studerar vilka faktorer som gör vissa städer framgångsrika och motsatsen, grunden till att Detroit's befolkning har halverats sedan 1950-talet. Göteborg bär fortfarande många av de stigman som präglar industristäder som Detroit och Newcastle. En utspridd stad där en stor del av befolkningen har sina arbetsplatser utanför centrum med många biltransporter som följd.

**Göteborg har ingen framtid i att locka nya invånare med lummiga villaområden och köfri bilpendling till perifera arbetsplatser.**

Enligt Glaeser kännetecknas framgångsrika städer av motsatsen. De är koncentrerade och attraherar många små kvalificerade företag till centrum och de erbjuder en effektiv kollektivtrafik. I den framgångsrika staden är det "lätt för välutbildade människor att mötas utanför den egna arbetsplatsen".

**Göteborg halkar efter**

Lägger man till det som Paul Krugman – 2008 års nobelpristagare i ekonomi – visade, att stora stadsregioner växer snabbare än små, förväntar det ingen att både Malmö, som är del av Köpenhamnsregionen, och Stockholm, växer nästan dubbelt så snabbt som Göteborg. Utifrån dagens siffror halkar Göteborg ned till Sveriges tredje stad inom

50 år. Även utpräglade kunskapsstäder som Uppsala och Linköping expanderar betydligt snabbare än Göteborg.

Hur skapas då en stad som människor vill flytta till? Troligen har ingen byggnad förvirrat den frågeställningen lika mycket som Guggenheimmuseet i Bilbao. Det museet har bidragit till att kommunalpolitiker från hela världen tror att man gör en stad eller region framgångsrik genom att bygga spektakulära projekt. För varje Bilbaoprojekt går det emellertid dussintals misslyckade miljardsatsningar. Historien lär oss att storslagna projekt är resultatet av framgång, man skapar inte framgång med dem! Det är bättre att hämta stöd i den samlade kunskapsbank som världens städer erbjuder.

**Förtätning framgångsmodell**

Gemensamt för många städer i dag är att de förtätas och ställer om till att ge goda förutsättningar för fotgängare, cyklister samt kollektivtrafikresenärer. Detta skapar bättre förutsättningar för möten mellan människor, vilket fortfarande är essensen av stadens framgång som modell. Det är också förutsättningen för en hållbar stad. Många studier på relationen mellan stadens täthet och koldioxidutsläpp pekar på ett entydigt samband mellan hög täthet och låga koldioxidutsläpp.

Den paradoxala effekten av att bevara grönområden centralt kan vara att detta bidrar till en totalt sett brunare värld. När man sparar dessa bygger man i stället bostäder utanför staden, med en bilberoende livsstil som följd. Det är troligen grönare att minska naturen i staden än att förlägga staden i naturen.

Köpenhamn som redan är ledande på cykelplanering lanserar snabbcykelvägar på cyklisternas villkor. Stockholms översiktsplan har den övergripande visionen "Promenadstaden". Göteborg har däremot varit världsledande i en grannskapsplanering som lett till en gles stad där stadsdelar ligger skilda från varandra med segregation och bilberoende som resultat.

**Debattören:**



**Mikael Frej**  
arkitekt, stadsutvecklare på Unit arkitektur i Göteborg.

**Tre frågor:**

■ **Är Gent en bättre stad än Göteborg?**

– Det finns, trots alla försök, inga metoder att mäta huruvida en stad är bättre än en annan.

■ **Ska det byggas bostäder på Heden?**

– Ja, att ersätta markparkeringen och det provisoriska Hotell Liseberg Heden med bostäder (men ej på exakt samma plats) vore helt i linje med dagens debattartikel.

■ **Går det verkligen att göra Göteborg attraktivt?**

– För vem? Nästan alla planeringsbeslut – exempelvis frågan ovan – bottnar i om man skall göra innerstaden attraktiv för de boende eller för kranskommunernas invånare.

I omställningen från industristaden Göteborg till en postindustriell storstad kommer två av småstadens heliga kor att behöva omvärderas. Den ena är personbilen som primärt transportmedel. I de städer som har genomfört begränsningar av personbilstrafik i centrum kan man se att det först väcker starka negativa reaktioner för att sedan övergå till något hela staden kan uppskatta. Exempel på detta är Genève och Gent.

**Välskötta stadsparker viktiga**

Den andra är närvaron av lågutnyttjade naturområden i centrala delar. Få städer lär ha så många centrala grönområden som Göteborg. Ofta är de inte planerade utan har blivit över i tidigare planering. Staden har inte resurser att underhålla dem, varför de ofta upplevs som osäkra. En ny undersökning i Stockholm visar också att det är välskötta stadsparker liksom Slottskogen som invånarna värderar, inte överblivna grönområden. Stadsparker är viktiga och nödvändiga!

Varje gång stadens intressen står i konflikt med bilismen eller ett grönområde trummas kampanjer och protestaktioner igång av de som har tid och egenintressen av att förhindra förändringar i deras område eller livsstil.

**Ingen framtid i dag**

Göteborg har ingen framtid i att locka nya invånare med lummiga villaområden och köfri bilpendling till perifera arbetsplatser. Den livsstilen hör hemma i småkommuner, som Anders Parment skriver på GP Debatt (5/10). Däremot har Göteborg en framtid i att erbjuda bostäder med gångavstånd till urbana miljöer. Om inte Lilla London långsamt skall bli Lilla Newcastle måste fokus förskjutas från saknaden av industristaden Göteborg till vilken stad vi kan få om vi tillåter förändring.



**REPLIKER:**

**Bostadskö är demokratiskt och modernt**

Argumenten mot en trygg och rättvis bostadskö är desamma som alltid. Det skall uppenbarligen vara pengar och/eller kontakter som avgör vem och var man får en erbjuden lägenhet, skriver Marianne Fagberg, Hyresgästföreningen.  
[gp.se/nyheter/debatt](http://gp.se/nyheter/debatt)

**ANDERS EDWARDS-SON:**

**Sorgligt att hon inte klarade av att sparka in en så given boll i vidöppet mål.**

Anders Edwards-son, historiker och författare till boken *En annorlunda historia om Sveriges 1900-tal*, slår fast att Moderaternas föregångare, Allmänna valmansförbundet AVF, drev igenom den manliga rösträtten till riksdagens andra kammare. Partiet stödde senare den lika och kvinnliga rösträtten och den fullständiga kommunala rösträtten när den röstades igenom av den majoritet av partier där AVF ingick. Därför borde Sofia Arkelsten (M) inte ha gjort en pudel och i stället fortsatt försvara moderaternas nya partiogram. (SvD)



**tyck till**  
[www.gp.se/nyheter/debatt](http://www.gp.se/nyheter/debatt)