



# Urbaniserad värld

Nya steg mot hållbara städer

Drygt hälften av världens invånare lever nu i städer och urbaniseringstakten är snabb. Under 5000 år har vi byggt städer för 3 miljarder människor. FN beräknar att det kommer att finnas 6 miljarder stadsbor om bara 30 år. Det är ingen överdrift att kalla städernas förmåga till en hållbar omställning en avgörande fråga, det är också en utmaning som växer i takt med städerna. Här behövs stora insatser från nationer, städer, företag, organisationer och engagerade enskilda om jorden ska utvecklas hållbart och klimatuppvärmningen ska kunna bromsas.

Global Utmaning verkar för hållbara lösningar i samverkan med andra. Tankesmedjan rymmer ett programråd för Hållbara städer och inom detta finns ett antal forskare som utgjort ett vetenskapligt råd. De har haft i uppdrag att skriva texterna till denna antologi och presenteras närmare inne i skriften. Med vår frihet som tankesmedja vill vi bidra genom att peka på nya handlingsvägar och skapa konstruktiva möten om våra städer.



Denna antologi är ett led i Global Utmanings ambition att medverka till hållbar stadsutveckling.

Global Utmaning är en fristående tankesmedja som verkar för lösningar på globala utmaningar som rör ekonomi, miljö och demokrati och hur man lokalt kan hantera dessa utmaningar genom en hållbar stadsutveckling. Syftet är att påverka samhällsstyrning och framtida politiska prioriteringar och beslut i en mer hållbar riktning.

Programmet Hållbara städer inom Global Utmaning finansieras för närvarande av Familjebostäder, Familjen Eliassons Stiftelse för utveckling av god byggnadskultur, Folkbildningsrådet, HSB, Skandia samt Sveriges Kommuner och Landsting.

[www.globalutmaning.se](http://www.globalutmaning.se)



Carl-Johan Engström  
är professor i stadsutveckling på KTH och studerar drivkrafter bakom stadsutveckling i en globaliserad ekonomi.



Gunnel Forsberg  
är professor och prefekt vid institutionen i kulturgeografi vid Stockholms Universitet och har särskild inriktning mot samhällsplanering.



Göran Cars  
är professor och prefekt vid institutionen för Samhällsplanering och miljö på KTH.



Josefina Syssner  
är kulturgeograf, filosofie doktor och anställd på Remeso, Institutet för forskning om migration, etnicitet och samhälle vid Linköpings universitet.



Lena Smidfelt Rosqvist  
är teknologie doktor i trafikplanering från Lunds tekniska högskola och är sedan 2007 forskningschef på Trivector Traffic.



Monica Andersson  
är filosofie doktor och universitetslektor vid Statsvetenskapliga institutionen, Stockholms Universitet.

# **Urbaniserad värld**

nya steg mot hållbara städer

# Innehåll

- 5 **Förord** *Kristina Persson och Anna Rygård*
- 7 **Inledning – Städernas utmaningar** *Carl-Johan Engström*
- 9 **Vad är en stad?** *Carl-Johan Engström*
- 12 **Vad är hållbarhet?** *Göran Cars*
- 18 **Staden i världen** *Josefina Syssner*
- 25 **Uthålligt vardagsliv** *Gunnel Forsberg*
- 34 **Trafik för hållbar stadsutveckling** *Lena Smidfelt Rosqvist*
- 41 **Den mångfunktionella staden kan återskapas** *Monica Andersson*
- 49 **Hållbara städer – svårskötta pastorat** *Carl-Johan Engström*
- 57 **Tid för handling** *Carl-Johan Engström*
- 61 **Presentation av författarna**

## Förord

Stadsutveckling är ett komplext resultat av många olika verksamheter. Över hälften av jordens befolkning har staden som boplats och andra använder staden. Det handlar om system, konflikter och samspel som är ganska svåra att greppa som helhet. En sak som står helt klart är att fler behöver engageras i städernas omställning till hållbarhet. Gro Harlem Brundtlands FN-rapport 1987 slog fast att hållbarhet måste ses ur tre samverkande perspektiv; ekonomiskt, socialt och ekologiskt. Vi har inte funnit något skäl att se saken på annat sätt.

När vi människor blir delaktiga leder det till ansvar och konkreta handlingar. Fredagen den 18 februari 2011 var en sådan dag i Kairo. När folket på Tahrirtorget förstod att de vunnit förenades många i en gemensam städaktion. Staden var deras, de tog ansvar. Global Utmaning har startat för att fånga upp samhällsutvecklingens konsekvenser nära människor, företag och organisationer. Vi vill knyta samman det som sker globalt med det politiska, personliga och företagets lokala ansvar.

Det finns redan mycket kunskap om hur städer kan utvecklas på ett hållbart sätt. De tekniska lösningarna på klimat, energi och andra vitala frågor är redan här. Men den sociala hållbarheten ligger många steg efter. Det vi vill lyfta fram är de mest bärkraftiga tankarna och visionerna. Vi vill sprida kunskaper och erfarenheter och skapa broar mellan teori och praktik, mellan individer, offentliga organisationer och företag. På så sätt hoppas vi kunna bidra till fördjupade insikter om vägarna till en mer hållbar stadsutveckling och ökad handlingskraft. Det som saknas idag är ofta inget annat än tillräckliga drivkrafter för en genomgripande omställning.

Händelserna i Kairo var unika. Det som är allmängiltigt är det engagemang som skapas genom delaktighet. Den handlingskraft som uppstår när man har gemensamma intressen. Möten med just de utgångspunkterna hör till Global Utmanings planer för programmet Hållbara städer. Denna antologi har skrivits av företrädare för vårt vetenskapliga råd. Med antologin vill Global Utmaning bidra med viktiga perspektiv på hållbara städer. Skriften kommer att fungera som diskussionsunderlag i en serie möten som vi kommer att hålla framöver. Välkommen att delta!

Stockholm den 28 mars 2011

*Kristina Persson*  
Ordf. Global Utmaning

*Anna Rygård*  
Programchef Hållbara städer

## Inledning

Stadsutvecklingen står inför stora utmaningar. Den snabba urbaniseringen inrymmer både hot och möjligheter. Hoten utgörs av allt påtagligare förändringar av miljön som reellt påverkar människans existens samt segregation och ökande spänningar mellan olika grupper av människor som hotar den sociala sammanhållningen. Också den ekonomiska hållbarheten är utmanad. Den rör frågor om arbetsfördelning mellan regioner, resursslösande produktion och arbetslöshet. De ekologiska, sociala och ekonomiska utmaningarna har gemensamma drag. Problemen måste angripas såväl lokalt som globalt. Den snabba urbaniseringen gör utmaningarna än större. Samtidigt står det klart att det är i städerna som nyckeln till en hållbar utveckling finns. Städerna har de bästa förutsättningarna att utveckla hållbara energi- och transportlösningar. Det är här framtidens nya arbeten växer fram, och det är här förutsättningarna finns för att bygga social sammanhållning. Den största utmaningen är då att gå från ord till handling.

Antologin är uppbyggd av bidrag som vill få fram att städer blir hållbara bara om ekonomiska, ekologiska och sociala aspekter behandlas – samtidigt. Den vill bidra till handlingskraft genom att öka förståelsen och bidra till tydligare förhållningssätt till hållbarhetsfrågorna.

I det första bidraget **Vad är en stad?** pekar vi på att staden är en helhet som inte kan förstås enbart utifrån sina delar. Städer utvecklas och omvandlas i ett intrikat samspel mellan offentliga och enskilda beslut mot bakgrund av övergripande trender. Men också det omvända gäller, städer ger förutsättningar för ekonomiska, tekniska och sociala förändringar. Städer är med andra ord *både* objekt i strävan mot en hållbar utveckling och subjekt *och* därmed drivande för en hållbar utveckling.

I det andra bidraget **Vad är hållbarhet?** utmanas alla de som använder ordet hållbart som ett mantra. Göran Cars menar att om ambitionen att bygga det hållbara ska tas på allvar så måste planering och beslutsprocesser utvecklas mot större öppenhet där konflikter mellan hållbarhetens ekonomiska, sociala och ekologiska dimensioner tydliggörs – inte döljs. För stadsbyggandet innebär det att varje kommun med stöd i egna analyser av hållbarhetsdimensionerna måste ha mod att utveckla former för dialog med de aktörer som påverkar förutsättningarna för att bygga det hållbara samhället.

I de två följande bidragen fördjupas den sociala dimensionen av hållbar stadsutveckling. Det är den kanske mest eftersatta dimensionen – då den är mer partipolitiskt laddad – men kanske också för att den är svårast att omvandla till exportprodukter (vilket är ett av regeringens mål).



I **Staden i världen** belyser Josefina Syssner att social hållbarhet måste förstås utifrån en global dimension. Grundprinciperna för social hållbarhet – generationsrättvisa, social rättvisa och medborgerligt deltagande – får då större räckvidd och sin etiska laddning. Det blir uppenbart att den socialt hållbara staden inte kan vara en stad som är sig själv nog och som bara sörjer för de egna invånarna. Kopplingarna till den ekologiska dimensionen blir också tydliga. Stadens ekologiska fotavtryck har uppenbart en global och etisk dimension. I **Uthålligt vardagsliv** skriver Gunnel Forsberg att vardagslivet i det moderna samhället ter sig alltmer individuellt olika och är alltför okänt för samhällsplaneringen. På dagordningen i diskussionen om hållbar stadsutveckling måste den sociala infrastrukturen föras in som smörjmedel för vardagslivet. Denna fråga är särskilt angelägen om man vill undvika den sociala klyvning som ökar i den pågående stadsomvandlingen.

En fungerande infrastruktur är viktig för att för vardagslivets resor ska kunna ske utan miljöbelastning. I **Trafik för hållbar stadsutveckling** visar Lena Smidfelt Rosqvist att det inte kan fortsätta att vara rörligheten som är målet för trafikplaneringen – utan tillgängligheten. Trafiken står idag för många av stadens miljöproblem, tar stora ytor i anspråk och påverkar invånarnas möjligheter att leva hälsosamma liv med kvalitet. Ett transportsystem baserat på tillgänglighetsbehov har förutsättningar att skapa ökande kvaliteter för staden, för samhället och för individen. Det är en helt ny utgångspunkt.

I **Den funktionsblandade staden kan återskapas** diskuterar Monica Andersson – mot bakgrund av modernismens framväxt och långvariga dominans – hur en mer hållbar stadsutveckling kräver nya samverkansformer för att bryta de gamla maktallianserna som ännu i hög utsträckning reproducerar gamla lösningar. Utan kunskap om hur en ideologi kan växa fram till dominans och utan insyn i hur starka maktallianser uppstår blir försök att bryta mot de modernistiska tankemönstren svåra, kanske omöjliga.

I **Hållbara städer svårskötta pastorat** efterlyser Carl-Johan Engström en stadspolitik som ser staden i ett helhetsperspektiv. Som ekonomisk motor i en globaliserad ekonomi måste förutsättningarna för hållbarhet tas på allvar inte bara i lokala stadsplaneprojekt utan också som regional utvecklingsfråga och som en väsentlig del av statens hållbarhetsinsatser. Den sociala dimensionen har stor betydelse också för den ekonomiska dimensionen. Staden omvandlas mot hållbarhet inte genom enstaka pilotprojekt utan i en kontinuerlig process där delaktighet är en förutsättning, men som också innebär ett etiskt förhållningssätt som innefattar det globala perspektivet.

I avslutningsbidraget **Tid att handla** presenterar Global Utmaning fyra punkter eller förhållningssätt som grund för en hållbar stadsutveckling.

## Vad är en stad?

Staden är kanske den mest komplexa företeelse som människan skapat. Ytligt sett är det en anhopning av hus och en fast koncentration av människor. Men staden är mer än sina hus och mer än många människor på en begränsad yta.

### Produkten av närhet och arbetsdelning

Närheten mellan människor skapar förutsättningar för arbetsdelning. Arbetsdelning och specialisering ger ökad produktivitet vid tillverkning och tjänsteutövning och skapar därmed ekonomisk utveckling – förutsatt att varor och tjänster kan avsättas. Det kräver i sin tur att staden har ett omland. Staden är hårt sammanfattat produkten av tillgänglighet, närhet och arbetsdelning.

Genom att staden har högre ekonomisk aktivitet än landsbygden har den dragit till sig människor. En ökad produktivitet skapar överskott som ger utrymme för maktutövning, riter och kulturyttringar som i sin tur skapar grund för utkomst. Staden bildar således ett komplext system av sociokulturella, tekniska och biologiska delsystem. Det gör staden svår att beskriva, beforska och förstå. Ingen enskild vetenskaplig disciplin kan göra anspråk på att beskriva staden som helhet.

### Omöjlig men nödvändig att styra

Koncentrationen av olika intressen skapar ett behov av konfliktlösning och därmed av planering och framförhållning. Regler för byggande i staden och för stadslivet i olika avseenden hör till de tidigast dokumenterade i Sverige. Det gäller både kollektiv (politisk) styrning och institutionella (juridiska) konfliktlösningsformer.

Komplexiteten bidrar samtidigt till att stadsutveckling blir svår att styra. Utvecklingstendenser av olika slag får effekter som är svåra att förutse. Städer utvecklas bara till viss del genom lagreglerade offentliga beslut som möjliggör att nya byggnader och anläggningar kommer till – det vi kallar stadsplanering. Utvecklingen sker huvudsakligen genom att de som bor och verkar i städer genom egna beslut påverkar innehåll och uttrycksformer i stadens olika delar. De många enskilda beslut som tas formar kumulativt trafik-, energi- och avfallsflöden, påverkar det offentliga rummets användning och leder till byggnaders upprustning eller förfall, företags etablering eller nedläggning.

Stadsomvandling är således en följd av de förutsättningar som stadens byggnader, storlek, läge, funktion i regionen etc. skapar. Staden utvecklas och omvandlas i ett intrikat samspel mellan offentliga beslut och marknadsbeslut mot bakgrund av övergripande ekonomiska, tekniska och sociala trender. Men också det omvända gäller, staden ger förutsättningar för ekonomiska, tekniska och sociala förändringar. De flesta innovationer sker i städer. Stadsborna är de första att pröva tekniska nymodigheter. Men också sociala innovationer sker här, det kan gälla demokrati där torget utgjort plats för diskussioner och revolter, framväxten av arbetarrörelsen och andra folkrörelser knutna till växande städernas sociala spänningar.

### **Stabil men i ständig förändring**

Samtidigt är städer något av det mest stabila människor skapat. Ingen stad som tillkommit sedan medeltiden har försvunnit. Även städer som bokstavligen bombats bort har återuppstått där de en gång byggdes. Stadsdelar som tillkommit under en viss tidsepok lever vidare i andra epoker. Hus byts ut men grundläggande ägo- och gatustrukturer förblir ofta oförändrade. Därigenom byggs staden av historiskt överlagrade skikt som måste uttydas och förstås i sina nya sammanhang.

Modern stadsplanering har ofta bortsett från stadens komplexitet och försökt lösa stadens tillväxt genom "tillägg" och "sanering". Nya stadsdelar har lagts till staden i dess periferi, gamla nedgångna områden har rivits i sin helhet för att ge utrymme för något helt nytt. De nya tilläggen har visat sig bära på icke förutsedda egenskaper som leder till problem bl.a. genom att de saknat den komplexitet som är stadens grundläggande egenskap. Storstadsutredningen från 1990 formulerade detta på följande sätt: "... städer som har infrastrukturegenskaper (min kurs.) och därmed förmåga att överleva en fortgående ekonomisk omvandling, kännetecknas generellt av att vara utformade för personkontakter och närhet." Med infrastrukturegenskaper menade utredningen att en stad karaktäriseras av att element, som byggnader och ytor, kan användas till annat än vad de än gång avsågs för.

### **Vad driver stadsutveckling på 2000-talet?**

Det senaste decenniet har lett till en accelererad tillväxt av städer – både i Sverige och internationellt. Den snabbaste tillväxten av arbetstillfällen och ekonomi sker i större städer och stadsregioner. En pådrivande kraft är att människor har ett rikt utbud av jobb, utbildningsmöjligheter, service och kultur. Samtidigt har företagen störst möjlighet att här hitta nya medarbetare med rätt kvalifikationer. Framtidsjobben i Sverige är kunskapsintensiva serviceverksamheter riktade till andra företag och individer. De är stadsorienterade både genom närheten till kunder och till andra företag att samverka med.

Transportutvecklingen driver också på stadsomvandlingen. De snabbare och relativt sett billigare transportererna gör att man kan bo på ett ställe, arbeta på ett annat och att man kan tillbringa fritiden långt från bostaden ofta i specialiserade anläggningar för sport, förströelse eller kultur. Svenskar och EU-medborgare flyttar allt mindre och väljer då att flytta till regioner med många arbetstillfällen. Det ger goda möjligheter till intressanta jobb och karriärmöjligheter för båda i ett hushåll. Men det leder också till att många pendlar till jobb och utbildning under perioder av sitt liv. Att välja bostad med hög tillgänglighet till hela den lokala arbetsmarknaden maximerar valmöjligheterna och underlättar pendlingen. Det är den tyngsta förklaringen till att även barnfamiljer väljer att flytta till städernas inre dit det är lättast att nå. Regionförstoring och koncentration till städernas inre går hand i hand.

Processen är självförstärkande – en dynamisk arbetsmarknad som främjar rätt person på rätt plats ger högre produktivitet i regionen och högre lön för arbetstagarna. Regioner med ett brett utbud ger robusta, mindre konjunkturkänsliga arbetsmarknader och – relativt sett – stabil ekonomisk tillväxt. Stockholmsregionens tillväxt ligger över konjunkturcyklerna generellt sett 0,5-1 procent över riksgenomsnittet. Den pågående stadsomvandlingen är med andra ord främst betingad av den ekonomiska omställningen till följd av globaliseringen. Den driver också på mot fler och fler boende och verksamma i städernas inre delar, som fram till i mitten av 1990-talet tappat i befolkning och arbetsplatser.

### **Den komplexa staden**

När vi i denna skrift talar om hållbar stadsutveckling utgår vi från denna komplexa bild av staden. Att hantera hållbarhet i förhållande till just staden som helhet. Staden skapad genom offentliga beslut men samtidigt omvandlad genom människors enskilda agerande utifrån deras behov och drömmar. Den hållbara staden skapas då i en kontinuerlig process där delaktighet är en förutsättning och där hållbarhet kräver ett genomtänkt etiskt förhållningsätt.

## Vad är hållbarhet?

*Allting ska vara hållbart: hållbar tillväxt, hållbart resande, hållbara innovationer – ja det är ingen hejd på hållbarheten.*  
Christer Ljungberg (2010) Myter och sanningar om städer, trafik och miljö.

Begreppet ”hållbar utveckling” har fått rollen av fixstjärna för samhällsbyggande och stadsplanering. Det är bra! En framskrivning av de utvecklingstendenser vi ser idag, visar på nödvändigheten av nya vägval. Men sättet att behandla begreppet hållbarhet är samtidigt problematiskt. Hållbarhetens tre dimensioner (ekologisk, ekonomisk och social) har visat sig svåra att hantera var för sig och tillsammans. Resultatet blir därför ofta att hållbarhetsbegreppet missbrukas och blir mer tom retorik än praktisk vägledning för att möta framtiden. I min artikel vill jag diskutera hur användningen av begreppet kan konkretiseras och omsättas i praktisk verksamhet.

### **Begreppet hållbar utveckling – en bakgrund**

Begreppet hållbar utveckling fick sitt genombrott vid FN:s Riokonferens 1992. Vid konferensen antogs den så kallade Agenda 21 som är FN:s globala handlingsprogram med långsiktiga mål och riktlinjer för att uppnå en hållbar utveckling genom att utrota fattigdom och undanröja hoten mot miljön. Begreppet kom att anammas brett och miljöfrågan fick luft under vingarna. Såväl i den lokala som globala samhällsdebatten slog miljöfrågan igenom med stor kraft. Det vore en överdrift att säga att detta genomslag var resultatet av banbrytande insikter, skarpa analyser och skickligt genomförda förhandlingar i Rio. Snarare kan Riokonferensen ses som katalysatorn som satte ord på och manade till handling för att komma till rätta med miljö- och sociala problem som på ett påtagligt sätt gav skäl till djup oro.

Inom det svenska stadsbyggandet bidrog den ökade medvetenheten till betydande omställningar av planeringsprocessen och stadsbyggandet. Lokala Agenda 21 som innebar att varje lokal beslutsförsamling har ansvar för att bidra till hållbar utveckling introducerades – och därmed växte ansträngningarna att ta in hållbarhet i den lokala samhällsplaneringen. 1998 antogs Miljöbalken och planeringen försågs med nya begrepp och krav som miljökonsekvensbeskrivningar och strategiska miljöanalyser. Utmaningarna låg i att analysera hur negativ miljöpåverkan och miljöproblem skulle kunna hanteras i effektiva former. I utvecklingens spår har allt från nollenergihus till övergripande strategier för klimatsmart byggande utvecklats. Så långt allt väl, Rio-konferensen har fått genomslag

i önskad riktning. Men samtidigt finns utvecklingstendenser som skapar frustration och oro. I vissa avseenden fjärrar vi oss från det hållbara. Det finns en osäkerhet och okunskap om hur hållbarhet kan uppnås och inte minst om hur de tre hållbarhetsdimensionerna kan integreras.

I detta läge skapas en grogrund för förenklingar. Hållbarhet har blivit ett modeord och ett slags egen kvalitetsangivelse som snudd på slentrianmässigt adderas till planer, policies eller produktbeskrivningar. En sökning på Google ger 527 000 träffar på "hållbar utveckling" och om vi begränsar intresset till "hållbar stadsutveckling" har vi fortfarande 28 000 träffar. En slumpmässig granskning av några av dessa träffar vittnar om en stor fantasirikedom när det gäller att kombinera begreppet med olika typer av verksamheter; hållbara transportsystem, hållbar tillväxt, hållbart byggande, hållbara städer, hållbara energilösningar, hållbar handel etc. En närmare granskning av de utvalda "träffarna" bidrar dock inte nämnvärt till klarhet om vad "hållbarheten" består i. Snarare utmärks flertalet av de utvalda dokumenten av att de saknar tydliga och begripliga beskrivningar av vad som läggs in i begreppet hållbarhet. Många av de utvalda dokumenten tar utgångspunkt i ett Venndiagram med de tre hållbarhetsdimensionerna inritade som delvis överlappande ytor. Hållbarhet uppnås i de ytor där alla de tre dimensionerna överlappar. I inget av dokumenten analyseras och diskuteras hur frågor som *inte* är överlappande ska hanteras, dvs. frågor där de tre dimensionerna inte kan förenas, utan där en dimension av hållbarhet kommer i konflikt med en annan. Med undantag för ett eller annat normativt ställningstagande av typ "pengar och ekonomi är en förutsättning för att uppfylla mål för de andra dimensionerna" eller "miljön är en överlevnadsfråga och därför överordnad" är dokumenten överlag befriade från problematiseringar och analyser av konflikter. En tydlig definition av hållbarhet lyser genomgående med sin frånvaro. Min tro är att dessa brister på konkretisering och tydlighet inte är orsakade av ovilja eller ointresse. Snarare är de orsakade av metodologisk oförmåga och bristande verktyg för att analysera hur de olika dimensionerna av hållbarhet ska förstås i sig själva och inte minst av hur de ska förenas. Det utvecklar jag nedan.

### **Vad är problemet med att vara hållbar?**

En grundtanke i Rio-överenskommelsen var att det finns en relation mellan de tre hållbarhetsdimensionerna och att reell förändring förutsätter att de behandlas parallellt och samordnat. Teoretiskt sett är detta invändningsfritt, men svårgörigt i praktiken, om man inte tydligt identifierat de olika hållbarhetsdimensionerna. En aldrig nog så förankrad vilja att tänka och bygga hållbart låter sig lättare sägas än göras. Grund-

problemet ligger i en otydlighet om hur de olika dimensionerna av hållbarhet ska tolkas och hur relationen dem emellan kan förstås.

Den ekologiska dimensionen av hållbarhet är den som ägnas störst utrymme i samhälls- och stadsbyggnadsdebatten. Som nämnts har detta inneburit ökande insikter och kunskaper som inneburit påtagliga miljövinster. Samtidigt finns dock svårigheter och problem som inte tacklas. Ett problem är att miljöfrågan inte är entydig. I miljödimensionen inkluderas såväl lokal påverkan på närmiljön som globala effekter. Inte sällan hamnar dessa i konflikt. Järnvägsinvesteringen Botniabanan kan tjäna som exempel för att illustrera denna problematik. Järnvägens dragning genom Umeälvens delta kom att väcka hårt motstånd av miljöskäl eftersom den måste dras genom ett så kallat Natura 2000-område och här hotade häckningsplatser för fåglar. Konflikten mellan byggnad och utveckling å ena sidan och miljö å den andra blir tydlig. Kärnfrågan var huruvida järnvägens fördelar uppvägs av dess negativa inverkan på miljön i Umeälvens delta. Självklart var den invändning som restes från ornitologintressen legitim, men ur ett samhällsperspektiv kan man ifrågasätta om protesterna verkligen gjorde miljön en tjänst. Botniabanan får flera påtagliga effekter i de kommuner som berörs; bättre tillgänglighet, en utvidgad arbetsmarknad och därmed förbättrade förutsättningar för social och kulturell utveckling. En effekt som i sammanhanget är särskilt intressant är att järnvägen innebär att en betydande mängd lastbils- och persontransporter med bil förväntas flyttas över från väg till järnväg. Den globala miljöeffekten i form av minskade utsläpp av växthusgaser skulle bli betydande. Denna aspekt av positiv miljöpåverkan försvann nästan helt ur planeringsdebatten, samtidigt som den negativa inverkan på fågellivet i Umeälvens delta gavs en plats i fokus. Protester, besvär och överklaganden av järnvägens passage genom Umeälvens delta innebär att Botniabanans tidplan kom att försenas med mer än ett år och med en fördyring på mer än en miljard kronor. Utan att ge svar kan man ställa frågorna: Var miljökviteterna i Umeälvens delta så angelägna att de var värda att prioriteras på bekostnad av globala miljövinster i form av minskad lastbils- och biltrafik? Den miljörelaterade fördyringen – skulle den kunnat ha använts till något som bättre gagnat ekologi och miljö?

Exemplet ovan handlar visserligen inte om städer men samma problematik är vanlig i stadsomvandlingsprojekt och har uppmärksammats bland annat i projektet Den goda staden, som redovisar hur miljösatningar trots de bästa föresatser ibland får negativ inverkan på miljön. Ett exempel är att miljökvitetsnormer för kväveoxider och partiklar sätter stopp för en samlad, resurshushållande och koldioxidsnål stadsutveckling eftersom de motverkar kompakta lösningar. På motsvarande sätt kan bullernormer motverka ambitionen att bygga en tät stadsstruktur som minskar transportarbetet och främjar kollektivt resande.

**Den ekonomiska dimensionen** av hållbarhet framställs inte sällan som liktydig med antingen ”kostnader” eller som ”privata intressen och vinst” av ett visst projekt. Sällan leder sådana perspektiv till konstruktiva dialoger utan snarare till återvändsgränder eller skyttegravskrig. Näringslivsutveckling och privata vinster ser jag inte som samhällsmål i sig själva, de är snarast medel för att tillgodose andra samhällsmål. Ekonomisk hållbarhet blir då mer en fråga om att kunna erbjuda sysselsättning och att etablera företag och lönelägen som innebär att människor kan tillfredsställa sina behov och välfärdsambitioner. Men det finns också skäl att vidga den ekonomiska dimensionen av hållbarhet geografiskt. Hur ska ekonomisk hållbarhet förstås i en global ekonomi? Är den arbetsdelning vi idag ser växa fram mellan olika regioner hållbar?

Ekologisk och ekonomisk hållbarhet är långt ifrån entydiga, men ändå ”under” av tydlighet i jämförelse med hur den sociala dimensionen tolkas och beskrivs. I de studerade Googleträffarna ges social hållbarhet och den sociala dimensionen i samhällsbyggandet vitt skilda tolkningar. I några dokument är den snarlik eller liktydig med social sammanhållning eller social integration. I andra handlar det om rätt till delaktighet och deltagande. I ytterligare andra görs kopplingen till sociala störningar och social oro. Slutligen görs i flera dokument kopplingen till ”staden som en social arena” och här fokuseras bland annat på mötesplatser, stadsattraktivitet och staden som en arena för kulturell, social och kreativ interaktion. Den sociala dimensionen av hållbarhet diskuteras vidare av Syssner och Forsberg i andra bidrag i denna bok.

### **Att bygga det hållbara – tre förutsättningar**

Mitt syfte är att diskutera hur hållbarhetsdimensionerna kan hanteras i processer för planering och stadsbyggande, hur de förhåller sig till varandra och hur konflikter dem emellan kan hanteras och avvägas.

### **Hållbarhet är en konfliktfylld fråga**

Ambitionen att bygga den hållbara staden hämmas idag av en Sörgårdspräglad föreställning att hållbarheten infinner sig med automatik om man kan hitta den yta där de tre hållbarhetsdimensionerna sammanfaller. Föreställningen att hållbart byggande är en fråga om att tekniskt vaska fram den optimala lösningen måste snarast kastas över bord. Visst finns det frågor där sociala, ekonomiska och ekologiska hållbarhetsaspekter sammanfaller. Exempelvis kan ett nollenergihus tillgodose ekologiska mål, samtidigt som materialval och byggteknik kan vara ekonomiskt fördelaktiga och möjliggöra exportmöjligheter samtidigt som det färdiga huset möter den boendes sociala behov av en god bostad. Men exempel på situationer där de tre dimensionerna kan utvecklas i samspel utan konflikt är relativt få. I den praktiska verkligheten finns snarare regelmässigt konflikter som innebär att vad som är önskvärt ur



en hållbarhetsdimension är ohållbart ur andra dimensioner. Exempelvis är Förbifart Stockholm ett projekt för att främja ekonomisk utveckling. Den skulle också bidra till sociala vinster genom en bättre integration av länets södra delar med de mer välbeställda delarna i norr. Men den skulle också få negativa miljöeffekter. Lika problematiskt är det med de kenyanska sockerärtorna. En kenyans ekologiska fotavtryck är en femtiondel av genomsnittssvenskens. Tusentals kenyanska småodlare har sin försörjning helt baserad i kooperativa odlingar av sockerärtor. Marknaden finns i Europa dit ärtorna flygs! Tydligare kan väl knappast konflikten mellan den ekologiska, ekonomiska och sociala dimensionen beskrivas. Detta exempel ger anledning till två reflektioner. För det första behövs, i de fall där de tre hållbarhetsdimensionerna inte går att förena, en förklaring av på vilka grunder en hållbarhetsdimension prioriteras på bekostnad av en annan. För det andra blir det en angelägen uppgift att ytterligare bearbeta projektet för att minimera effekterna av den icke uppfyllda hållbarhetsdimensionen, eller att med olika åtgärder skapa kompensation.

### ***Klargör hur begreppet hållbarhet ska tolkas***

I den svenska praktiken har det visat sig svårt att hitta en mer generell och entydig definition av begreppet hållbarhet. Detta är i sig inte förvånande. Beroende på vilken typ av projekt det handlar om och inte minst vem som är delaktig i projektet så kommer definitionen att variera. Då blir en rimlig väg att handfast deklarerar vilka mål och ambitioner som ska vägleda genomförandet av projektet. Om man för ett enskilt projekt gör anspråk på att "detta är hållbart" så blir konsekvensen att man också redovisar på vilka grunder man gör hållbarhetsanspråket. I praktiken handlar det alltså om att redovisa vilka sociala, ekonomiska och ekologiska effekter som projektet kommer att medföra. Här måste frågan om systemgränser och perspektiv redovisas. Vilket är det valda tidsperspektivet? Och vilket är det geografiska perspektivet? Kärnfrågan är, på vilken grund man kan hävda att projektet bidrar till hållbarhet i de tre dimensionerna, samt hur dessa dimensioner kommer att samspela i projektet. Frågan om hållbarhet blir därmed en fråga om perspektiv, men också en fråga om makt, och om vilken aktör som har problemformuleringsmandatet.

### **Tänk nytt i planeringsprocessen**

Konsekvenserna av det resonemang som förts är att dagens planeringsprocess inte är organiserad på ett sätt som innebär att frågan om hållbarhet kan hanteras på ett effektivt sätt.

Planeringsprocessen är i hög grad dominerad av sektorstänkande. I ett typiskt stadsbyggnadsprojekt har ekonomiska och miljömässiga överväganden självklar status. Den ekonomiska analysen grundas i en bedömning av kostnader och intäkter/nytta av det aktuella projektet. Kostnaderna kan som regel bedömas med hygglig precision. Intäkttssidan är mer svårskattad. Vissa intäkter kan beräknas med god precision, exempelvis avgifter, hyror eller biljettintäkter, andra är betydligt svårare att skatta.

Vissa är osäkert om de överhuvudtaget ska inkluderas i den ekonomiska kalkylen. Exempelvis är frågor om påverkan på den lokala ekonomin och ortens attraktivitet, sysselsättning samt spridningseffekter förhållanden som kan vägas in, om än under stor osäkerhet. Den miljömässiga planeringen sker ofta parallellt med den ekonomiska men i helt andra fora. Miljökonsekvensanalyser är planeringsmetoder för att säkerställa att projektet får en utformning som är acceptabel ur miljösynpunkt. De lokala miljöanspråken kan ofta uttryckas precist, exempelvis i form av buller- och utsläppsnivåer, eller skydd för en viss miljö eller djurart. Den globala påverkan, i den mån den kommer till uttryck, är ofta mer oprecist uttryckt. Eventuella målkonflikter mellan det lokala och globala är ofta osynliggjorda.

Den tredje hållbarhetsdimensionen, den sociala, hamnar ofta i stryk-klass. Ofta finns en osäkerhet om vad den handlar om. Ska fokus riktas mot påverkan på segregationsmönster, medborgarnas påverkansmöjligheter eller stadens attraktivitet som plats för kulturella och sociala möten? Inte sällan stannar den sociala analysen i mycket allmänna, icke kvantifierbara eller uppfordrande, målbilder där begrepp som livskvalitet och attraktivitet lyfts fram.

### **Mot ett hållbart samhällsbyggande**

Om ambitionen att bygga det hållbara ska tas på allvar så måste planeringen och beslutsprocessen utvecklas. Utmaningen ligger i att utveckla parallella metoder för analys av ekonomiska, sociala och ekologiska effekter. Begreppet parallella ska inte förstås som likadana utan snarare som likartad ambition vad gäller metodval, omsorgsfullhet och precision. Vidare måste den sektoriserade behandlingen av hållbarhetsdimensionerna utmanas eftersom den bäddar för att de olika aspekterna av hållbarhet inte blir bedömda och viktade efter samma måttstock.

Slutsatsen är att nya former och arenor för sammanvägning av de tre dimensionerna måste utvecklas. För stadsbyggandet innebär det att kommunen med stöd i egna analyser av hållbarhetsdimensionerna måste skapa former för dialog med andra aktörer vars agerande utgör förutsättningarna för ett hållbart samhälls- och stadsbyggande. Det handlar om markägare, byggare, näringslivet och inte minst om representanter för civilsamhället – de som bor, reser, arbetar och tillbringar fritiden i stadsmiljön. Syftet med en sådan dialog är dubbelt, dels att redovisa de kommunala ambitionerna, dels att diskutera möjligheter att hantera uppenbara konflikter mellan olika hållbarhetsdimensioner. Först med en sådan dialog och analys finns förutsättningar för politiskt välgrundade beslut som har förutsättningar att utgöra grunden för ett hållbart samhälls- och stadsbyggande.

## Staden i världen

*"What does this place stand for?" is a question that can and should be asked of any place. Its import and urgency will vary between places (...), but it is a question that makes each and every place a potential arena for political contests about its answer.*

Citatet ovan är hämtat från den brittiska kulturgeografen Doreen Massey och hennes bok *World Cities*. "Vad står den här platsen för?", frågar sig Massey, och menar att det är en fråga som kan och bör ställas i relation till alla platser. I själva verket är detta en fråga som kan ställas i relation till varje politiskt beslut i staden. Vad vi vill med staden, och vad vi vill att den ska stå för, har konsekvenser för den fysiska planeringen, för den lokala utvecklingspolitiken, för kulturpolitiken, för välfärdssektorn, för trafikpolitiken och för snart sagt varje annat politikområde. En viktig fråga som dock ställs allt för sällan, är vad vi vill att staden ska stå för i ett globalt perspektiv. Går det att anamma en global etik i det lokala beslutsfattandet? En etik som inte enbart utgår från den egna stadens invånare, utan som också omfattar människor och samhällen längre bort?

### **Visionsdriven styrning**

Varje diskussion om vad platsen ska stå för är nära förbunden med både värden och visioner. En vision kan beskrivas som en värdebaserad målbild. De värden som visionen vilar på kan vara av olika slag – moraliska, estetiska, ekonomiska eller annat. De kan också vara värden som är intrinsikala, det vill säga värdefulla i sig själva, eller värden som upplevs som värden för att de hjälper oss att nå andra värden.

Flera faktorer talar för att visioner – och de värden de kommunicerar – blivit ett allt viktigare inslag i den lokala politiken. Det kommunala uppdraget har vuxit och blivit allt mer komplext, samtidigt som antalet aktörer som deltar i styrandet av staden ökat. Inslag av nätverksstyrning och flernivåstyrning av komplexa frågor förekommer numera i varje svensk kommun. Dessutom har den kommunala tjänstemannens uppdrag förändrats under de senaste decennierna, från att vara förhållandevis detaljreglerat till att bli friare och mer inriktat på att finna lokala lösningar på allmänt definierade uppdrag. Vi har alltså en situation där allt fler aktörer är med och fattar beslut i komplexa frågor, och där varje aktör har fått ett lite större handlingsutrymme. Dessa omständigheter har tillsammans banat väg för en styrning som är mindre detaljreglerad, och som istället verkar genom att skapa ramar, föreställningar och målbilder som i sig ska forma och influera de många beslutsfattarnas beslut. Visionen – den värdebaserade målbilden – har blivit ett verktyg för det man kan kalla metastyrning, som här kan beskrivas som en styrning av

alla de som fattar beslut som på ett sätt eller annat påverkar en plats. Visionsstyrning eller visionsdriven styrning har på så vis blivit begrepp som fler och fler beslutsfattare på lokal nivå blivit bekanta med.

### **Hållbarhet som värdekomplex**

Men om visioner har tagit allt mer plats i beslutsfattandet på lokal nivå, så måste vi ställa frågan om vilka värden dessa visioner grundar sig på. För precis som Massey påpekar i citatet ovan, kan diskussionen om platsens värden och visioner ge upphov till meningsskiljaktigheter och tolkningskonflikter. Vad är det som uppfattas som så värdefullt och eftersträvansvärt att det får plats i en långsiktig strategi för hur staden eller kommunen ska utvecklas? Och vad är det som uppfattas som så problematiskt och bekymmersamt att strategier för att motverka problemen utvecklas och kommuniceras? Kort sagt: vilka värden är det som ska få lov att guida beslutsfattandet i dagens och morgondagens städer?

Under de senaste trettio åren har begreppet ”hållbar utveckling” utvecklats till att bli ett värdekomplex som ofta integrerats i program och skrivelser för lokal och regional utveckling. I dessa sammanhang råder ofta en stor enighet om att hållbarhet omfattar såväl miljömässiga som ekonomiska och sociala dimensioner. Uppfattningarna om hur dessa dimensioner ska tolkas och vad som egentligen kan rymmas inom ramen för det hållbara har emellertid skiljt sig åt i olika politiska sammanhang. I sådana fall har tolkningen av hållbarhetsbegreppet inneburit just den typ av meningsskiljaktigheter som antyds i Masseys text ovan, och som också berörs i Göran Cars text i denna bok. I andra fall har hållbarhetsbegreppet tolkats så brett och använts på ett så oprecist sätt att det blivit fullkomligt urvattnat. Ur ett metastyrningsperspektiv är denna senare situation – paradoxalt nog – både bra och dålig. Å ena sidan är det lätt att få gehör för ett begrepp som är laddat med positiva värden, men som samtidigt är så vagt att det kan tänkas stå för lite vad som helst. Å andra sidan är det svårt att använda ett opreciserat och omtvistat begrepp som ledstjärna i konkret politiskt beslutsfattande. Risker är att man skapar politisk konsensus kring ett ord, men inte kring dess politiska innehåll, och därmed inte heller för något specifikt politiskt handlande.

Mångtydigheten i hållbarhetsbegreppet är svår att komma ifrån. Förmodligen är det omöjligt – och kanske inte heller önskvärt – att låta någon enskild auktoritet slå fast vad hållbarhet ska betyda och hur det ska tolkas för all framtid. Det man bör eftersträva på lokal nivå om man vill låta ”hållbarhet” utgöra grunden för den visionsdrivna styrningen av staden, är två saker; För det *första* bör man identifiera några av de etiska principer som hållbarhetsbegreppet vilar på, och som man har för avsikt att följa. För det *andra* bör man lära sig tillämpa dessa etiska principer i praktiken – i olika situationer och under olika förutsättningar. I detta

skede – när de etiska principerna ska inlemmas i det faktiska beslutsfattandet – är det viktigt att låta motstridiga tolkningar och intressekonflikter komma upp till ytan och synliggöras. Konsensus kring ett ord kan skapa många fina visionsdokument, men leder knappast till någon förändring i praktiken.

Här närmast kommer jag att ge några snabba och skissartade förslag på vilka hållbarhetens etiska värden skulle kunna vara. Fokus kommer att ligga på hållbarhetens sociala dimensioner, eftersom det är dessa frågor som ligger närmast min egen forskning. Därefter kommer jag att diskutera hur idén om hållbarhetsetik skulle kunna ligga till grund för en process av visionsdriven styrning.

### **Den socialt hållbara staden**

På ett övergripande plan har en socialt hållbar stad definierats som en stad som ”kan möta den nuvarande befolkningens sociala behov, utan att äventyra framtida generationers möjlighet att få sina sociala behov tillgodosedda”. Hållbarhet kan alltså förstås som något som kräver rättvisa och solidaritet över generationsgränserna. Socialt välstånd ska då inte skapas på bekostnad av framtida generationer. Det vi kräver idag ska vi, enligt det här synsättet, också kunna erbjuda våra barn i morgon. Det bärande elementet i den här förståelsen av hållbarhet är det som brukar kallas för generationsrättvisa.

Men definitionen ovan är inte fullständig. Idén om social hållbarhet visar också på en princip om social rättvisa. Denna princip utgår i sin tur ifrån grundtanken att samhällets resurser ska fördelas på ett likvärdigt sätt här och nu, och att alla människor ska möta ungefär lika villkor. I diskussionerna om socialt hållbara städer har detta handlat om att försvaga motverka exkludering av vissa grupper i lokalsamhället, om att motverka rasism, utslagning och urban fattigdom. Vidare har socialt hållbara samhällen definierats som samhällen där det finns en stark gemenskap och ett tydligt medborgerligt deltagande. Deltagande kan som bekant uppstå i många olika former och tolkas på olika sätt. I all korthet kräver idén om social hållbarhet att man reflekterar över hur och av vem hållbarhetssträvanden organiseras, och i vilken utsträckning dessa strävanden är lika tillgängliga och lika tvingande för olika delar av befolkningen. Hållbarhet är därmed inte bara en fråga om vad som är hållbart, utan handlar också om hur hållbarhetsarbetet bedrivs. Vi kan också, som Lena Smidfelt Rosqvist antyder i sitt bidrag, anta att ett medborgerligt deltagande som enbart syftar till individuella fördelar och vinster rymmer illa med övriga hållbarhetsvärden. Den socialt hållbara staden ska alltså präglas av social interaktion och av nätverk och solidaritet mellan de boende. Det är också en ganska vanlig uppfattning att den socialt hållbara staden är en stad som de boende är stolta över och

känner tillhörighet till. Utan social interaktion, är argumentet, eroderar samhället och blir ett samhälle utan trygghet och gemenskap.

Sammanfattningsvis skulle man kunna säga att generationsrättvisa, social rättvisa och medborgerligt deltagande utgör viktiga etiska principer i idén om social hållbarhet. Vad som däremot saknas i denna ganska typiska genomgång av den sociala hållbarhetens etiska grundstenar, är en diskussion om var de fysiska gränserna för generationsrättvisan, den sociala rättvisan och deltagandet går. Det centrala i den förståelse av social hållbarhet som skisserats ovan är rättvisa, gemenskapskänsla och samhörighet på den plats där man bor. Men räcker det? Räcker det att prata om social rättvisa som något som ska gälla mellan individer i en stad, och som ska sträcka sig tillframtida generationer? Svaret på den frågan är ett otvetydigt nej.

För, vid sidan av generationsrättvisa, social rättvisa och medborgerligt deltagande har också global rättvisa identifierats som en av de viktiga och bärande etiska principer som det samlade hållbarhetsbegreppet vilar på. Däremot verkar idén om global rättvisa inte ha fått alls samma genklang som andra etiska principer i diskussionen om socialt hållbara städer. Det är inom staden – om vi nu pratar om hållbara städer – som solidariteten, generationsrättvisan, gemenskapskänslan och stoltheten förväntas infinna sig. Det gör att diskussionen om hållbara städer – åtminstone i Sverige, åtminstone på lokal nivå, och åtminstone i de delar som rör hållbarhetens sociala aspekter framstår som något provinsial.

### **Den globalt rättvisa staden**

Principerna om social rättvisa, generationsrättvisa och medborgerligt deltagande är inte oviktiga. Tvärtom! Detta är viktiga principer som skulle kunna forma stadspolitiken i långt mycket högre grad än vad som är fallet idag. Däremot har principen om global rättvisa i allt för liten utsträckning fått plats i de visioner som har med den socialt hållbara staden att göra. För, på samma sätt som man i resonemangen om generationsrättvisa hävdar att välstånd inte ska skapas på bekostnad av framtida generationer, så borde man hävda att vårt välstånd här inte ska skapas på bekostnad av andra människors välstånd – långt borta och utanför stadens eller landets gränser. Lika oacceptabelt som det är att välta över sociala problem på framtiden, borde det vara att flytta på dem geografiskt. Trots det talas det ganska lite om vad en globalt socialt hållbar stad egentligen är. Egentligen är denna tystnad ganska märklig, och den är det av flera skäl.

Till att börja med utgår diskussionen om miljömässig hållbarhet ofta (om än inte alltid) ifrån en global etik, där det är självklart att det inte bara är vår plats samtids och framtid som står på spel, utan kanske i än högre grad andra och mer utsatta platsers samtids och framtid. Den höjning av havsnivån som ett par graders temperaturhöjning beräknas leda till är ett större problem i Malaysia än i Malmköping. Och den missväxt som samma temperaturhöjning förmodas orsaka är mer förödande i Sudan än i Södertälje. Detta förfaller vara intellektuellt allmängods i debatten om miljömässig hållbarhet (låt oss för ett ögonblick bortse ifrån att viljan till politisk handling inte stått i rimlig proportion till insikten om problemens omfattning).

Vidare har diskussionen om globalisering, om gränslöshet och transnationalism varit minst sagt dominerande i den mer generella samhällsdebatten ända sedan 1990-talets början. Idén om att vi lever i en globaliserad värld präglad av internationell migration och globala handelsförbindelser är väletablerad, precis som uppfattningen att gränsen mellan inrikes- och utrikespolitik i en sådan situation blir allt mer otydlig.

Därtill har Sverige under decennier odlat en självbild där solidaritet med tredje världens länder är ett tydligt inslag. Denna självbild må kritiseras, och det må vara så att den svenska utrikespolitiken alls inte varit så solidarisk som det ibland har hävdats. Men faktum kvarstår; den svenska nationella självförståelsen byggde under decennier på en idé om att Sveriges roll i världen är att värna den internationella solidariteten. Sett i ljuset av denna självbild, förefaller det lite märkligt att diskussionen om social hållbarhet och socialt hållbara städer blivit så ensidigt inriktad på den enskilda stadens väl och ve.

Många omständigheter talar alltså för att visionen om den socialt hållbara staden skulle kunna bli en global tankefigur – en figur som omfattar även de som bor i helt andra städer, i helt andra länder, och på helt andra kontinenter. Lena Smidfelt Rosqvist skriver i sitt bidrag i denna bok att stadens trafikproblem inte bara kan vara en angelägenhet för staden. Även om det är i staden som många trafikproblem blir som tydligast, skriver Rosqvist, måste staten också ta ansvar för att finna och underlätta hållbara trafiksystem. Detta är ett argument som det är lätt att skriva under på. Lika lätt är det att skriva under på det omvända; det är inte bara stadens problem som bör vara en angelägenhet för staten. Stadens politik och visioner skulle i mycket större utsträckning än idag kunna formuleras utifrån ett globalt ansvar och hänsynstagande. Om tanken på socialt hållbara städer ges en tydligt global dimension, får principerna om generationsrättvisa, social rättvisa och medborgerligt deltagande också en större räckvidd. Det blir då uppenbart att den socialt hållbara staden inte kan vara en stad som är sig själv nog, som bara sörjer för de egna invånarna, eller för sin egen bakgård.

### **Att lära sig fatta etiska beslut**

När den sociala hållbarhetens principer väl är identifierade är det alltså dags att lära sig tillämpa dessa i konkret beslutsfattande och i processer av visionsdriven styrning. En central idé här är alltså att man kan behöva lära sig att fatta beslut i enlighet med vissa etiska principer. Många inflytelserika tänkare, från Aristoteles till några av 1900-talets mest framträdande filosofer – däribland Jean Paul Sartre och Louis Althusser – menar nämligen att det är våra handlingar som styr våra värderingar, snarare än tvärt om. Det är genom att utföra handlingar med ett högt rituellt värde som vi blir övertygade om de etiska principer som dessa handlingar försöker förmedla. Det är genom att gå i kyrkan som vi blir troende – eller åtminstone övertygade om vår tro, menade Althusser. Det är genom att delta aktivt i politiska manifestationer som vi blir stärkta i vår politiska uppfattning. Det är, förenklat uttryckt, genom att handla på ett visst sätt som man börjar tänka på ett visst sätt. Om vi anammar detta synsätt på politiskt beslutsfattande i dagens och framtidens städer, så kan vi anta att de politiker som får vara med och fatta beslut som grundas på en tydlig, global hållbarhetsetik, också blir mer benägna att se sig själva som människor som står för hållbarhetens etiska värden. Därmed blir det också lättare för dem att fatta beslut som går i enlighet med en global hållbarhetsetik, men som kanske uppfattas som svåra eller kontroversiella för att de krockar med andra värden – ekonomiska eller ideologiska.

Åter till utgångsfrågan: vad vill vi att vår stad ska stå för? Och vilka värden och visioner är det som ska få styra beslutsfattandet i dagens och morgondagens städer? Om svaret på den frågan blir hållbarhet, och om också hållbarhetens sociala dimensioner ges en tydligare global prägel, då kan vissa beslut bli lättare att fatta. Det blir lättare att motivera kollektivtrafiksystem och energilösningar som minskar stadens samlade ekologiska fotavtryck. Det blir också lättare att motivera krav på etik i den kommunala upphandlingen; arbetsvillkoren för arbetskraft i andra delar av världen blir då en angelägenhet för den kommunala debatten. Det blir lättare att motivera mottagande av flyktingar från andra delar av världen; solidariteten begränsas då inte bara till den egna stadens medborgare. I en sådan stad blir det också uppenbart att svaret på det som ofta beskrivs som en integrationsproblematik inte är försvenskning utan internationalisering. Där uppfattas invånarnas flerspråkighet och möjligheten till internationella affärsförbindelser som ett självklart kapital. Det blir också uppenbart att idén om medborgerligt deltagande inte behöver begränsas till en diskussion om stadens inre angelägenheter, utan kan omfatta frågor som rör samhällsutveckling i ett vidare, globalt perspektiv.



Den inledande frågan ”Vad vill vi att den här platsen ska stå för?” handlar alltså inte om att fatta ett en-gång-för-alla-beslut. Istället handlar det om att enas om de etiska principer som staden ska förkroppsliga, och sedan lära sig att fatta beslut i enlighet med dessa. På så vis kan principen om rättvisa i ett globalt perspektiv få bilda mönster i de många beslut och visioner som formuleras i städer världen över.

---

### Vidare läsning

De delar av texten som handlar om social hållbarhet bygger på artiklar skrivna av forskare från en rad olika discipliner. Dempsey N, Bramley G, Power S, Brown C. (2009). *The social dimension of sustainable development: defining urban social sustainability*, Sustainable Development vol. 18 2009, erbjuder en bra översikt och en intressant diskussion om socialt hållbara städer.

Doreen Masseys bok *World Cities*, utgiven 2007 på Polity Press, reser många viktiga frågor om stadens plats i världen.

Jan Olsson, professor vid Örebro universitet, är redaktör för antologin *Hållbar utveckling underifrån*, utgiven 2005 på bokförlaget Nya Doga. De delar av texten som handlar om global rättvisa och hållbarhetsetik i lokalt beslutsfattande är tydligt influerade av denna inspirerande och välskrivna bok.

Peter Singers bok *En värld – globaliseringens etik*, utgiven 2003 på bokförlaget Thales, är en kontroversiell och tankeväckande bok som lyfter frågan om vilket ansvar politiska ledare på olika nivåer har för att skapa en bättre värld.

Magnus Boström, docent vid Södertörns Högskola, har skrivit flera texter om hållbarhetens sociala dimension. I sin text *A Missing Pillar? A literature review on the concept of social sustainability* redogör han för hur begreppet social hållbarhet tolkats inom tidigare forskning. Texten presenterades på *International symposium on environmental sociology and sustainable development*, i Göteborg 2010.

Gunnel Forsberg

## Uthålligt vardagsliv

Som dotter till en järnvägsanställd är jag född i en järnvägsknut. Orten, som fick stadsprivilegier 1942 och som växte snabbt under 1950-talet, byggdes upp med de gamla brukssamhällena som förebild. Det ideala samhället skulle vila på den lilla kärnfamiljen, bestående av en förvärvsarbetande man, hans hemarbetande hustru och deras ca två barn. SJ värnade om sina manliga anställda genom att förse sina familjer med bra boende där hustrun skulle kunna sköta sitt obetalda hushållsarbete på ett så bra sätt som möjligt i hemmet. Hennes arbete handlade om att få vardagslivet att hålla ihop och skapa goda förutsättningar för återskapande av arbetskraften. I många fall var man framsynt när det gällde att utforma lösningar där hans och hennes arbete och behov inte skulle kollidera. I planeringen av Bollnäs – och många andra städer som växte fram vid samma tid – fanns ett kombinerat förvärvs- och vardagslivsperspektiv i planeringen. Och en föreställning om den heterosexuella kärnfamiljen som samhällsnorm.

### En aspekt på den hållbara staden

Denna familj finns inte längre, inte heller det planeringsideal som präglade 1950-talet. I ett nytt århundrade har vi visserligen fortfarande familjer, men hur de ser ut, hur de utformar sina vardagsliv och vilka deras behov och drömmar ser ut tror sig planerare inte längre veta. I ett samhälle med många invånare med bakgrund i andra länder och med stor omflyttning inom landet är det en utmaning att hitta former till stöd för behov som ingen ännu har artikulerat. Men en sak vet vi; vardagslivsarbetet kvarstår. Den stora frågan är bara hur det ska skötas, utformas, vem som ska utföra arbetet och hur det ska ersättas. I detta bidrag vill jag argumentera för att detta inte bara är vars och ens ansvar. Det åligger också den offentliga planeringen att för en hållbar samhällsmodell utforma en social infrastruktur för vardagslivet.

När det inte finns någon offentlig support, blir det upp till varje enskild familj att på individuell basis lösa den så kallade "home-work balance"-problematiken. I Europa ser vi det bland annat genom minskade födelsetal. Kvinnor som måste välja mellan att lönearbete eller vara hemma och ta hand om en familj väljer i många fall arbetet. Ju sämre offentlig barn- och äldreomsorg, desto lägre är nativiteten. En annan lösning går under benämningen "Maid Trade". Kvinnor från fattiga länder migrerar till mer förmögna familjer runt om världen där de sköter hushållsarbete, ofta under dåliga arbetsförhållanden och till låga löner. I många

länder sker denna verksamhet dessutom inom ramen för en svart ekonomi. Debatten om det svenska "Rut"-avdraget eller hugskottet om en "Butler i tunnelbanan" är uttryck för att detta är en fråga som engagerar många – men som ännu saknar förslag till uthålliga lösningar. Därför bör detta vara ett centralt ämne i diskussionen om det framtida hållbara samhället.

### **Det hållbara vardagslivet – vad är det?**

Ett problem för planeringen av ett hållbart vardagsliv är att vi idag knappast vet hur vardagslivet ser ut eller vilka behov av lättnader i vardagslivsfunktionerna som är mest önskade ur ett socialt hållbarhetsperspektiv. Det pågår ett vardagligt liv i staden – ett myller av lösningar på "home-work balance"-problematiken.

Vi vet att tvåförsörjarfamiljen för länge sedan ersatt den manliga huvudförsörjarmodellen. Dagens vuxna befolkning består av förvärvsarbetande kvinnor och män. Kvinnor är lika högt, och i många fall högre utbildade än män. Det betyder att vardagslivets funktioner och uppgifter är utsatta för stress. Men även om familjemodellen med en heltidsarbetande man och en hemarbetande kvinna är historia, råder fortfarande en obalans i hur det obetalda hushållsarbetet (inbegripet vård av barn och äldre) fördelas inom ett hushåll. Dessutom består hushållsstrukturen av en mängd former såsom enpersonshushåll, ensamstående föräldrar, samkönade barnfamiljer, generationsfamiljer och så vidare, vilket innebär att det finns en mångfald i behov och önskemål. Till detta kan läggas de ökande krav som ställs på människor när det gäller att sköta hemmet på ett miljövänligt sätt, till exempel när det gäller mathållning, källsortering, klädvård och energianvändning.

Vi vet också att det pågår en förändring i åldersfördelningen i befolkningen. Det kommer att innebära förändringar på arbetsmarknaden med ett ökat behov av anställda inom äldreomsorgen. Samtidigt finns det en misstänksamhet rörande kvaliteten i den nuvarande äldreomsorgen. En intressant förändring kan iakttas när det gäller offentlig vård på så vis att de flesta idag har tilltro till den offentliga barnomsorgen och uppfattar det som en god vård av de egna barnen, medan man är mer frustrerad över den bristande vården av åldrande föräldrar. Det som går under benämningen vardagsliv är alltså väldigt mycket och det som vi vanligtvis kallar social service är bara en del. Sammantaget finns det ett behov av ett understödjande system som smörjmedel för vardagslivet. Vi kan kalla det för en social infrastruktur som sträcker sig bortom traditionell välfärdspolitik.

Vi vet för det tredje att många människor idag lever sina vardagsliv i ett "glokalt" sammanhang. Det innebär att det globala livet är sammanflätat med det lokala livet. Många människor har sin förankring på flera platser samtidigt. Resandet sker idag inte bara fysiskt utan också digitalt. Det gäller speciellt de invånare som har sina rötter och släktingar på andra platser än där de bor och som har dagliga kontakter och relationer över långa avstånd. Vi har fått ett platspolyamt vardagsliv som levs simultant på flera platser. Det gör frågan om att utforma ett hållbart vardagsliv ännu mer utmanande.

Sammantaget innebär detta att den moderna stadsbefolkningen har behov av support för sin vardagslivsbalans. Tyvärr finns det någonting ännu inte helt identifierat och vetenskapligt studerat inom detta forskningsfält. Vilka behov har dagens familjer för att få ett fungerande vardagsliv? Vad menas egentligen med vardagslivet? För att få reda på vad det är för stöd som befolkningen skulle vara betjänta av skulle man behöva göra en ganska omfattande empirisk studie. Inte bara genom att fråga ett stort antal personer om vad de skulle önska sig – utan också följa ett antal individer och familjer under en längre period.

Det som man politiskt har kallat för "livspusslet" kan verkligen ses som ett pussel – ett olagt sådant. Bitarna är många och inte så lätta att identifiera. Det handlar både om funktioner som är grundförutsättningar för att man ska kunna få sina basbehov tillgodosedda; att man får sina kroppsliga och själsliga förmågor återskapade dag för dag. Till ett hållbart vardagsliv kan man också lägga funktioner som tillgodoser behov högre upp i behovskedjan; behov som har med vårt välbefinnande att göra. Under skilda livsfaser och i skilda livsformer ser dessa behov olika ut. Det går alltså inte att fastslå några specifika former.

Några tidigare förslag och exempel kan vi erinra oss. Kollektivhusen är kanske det mest kända exemplet. De hade främst till syfte att lösa mat- och barnomsorgsfrågan. I och med att barnomsorgen byggdes ut och snabbmaten revolutionerade mathållningen, blev intresset för denna boendeform inte så stort (även om några kollektivhus fortfarande är i funktion). Socialdemokratiska kvinnoförbundet antog på sin kongress 1978 det bostadspolitiska programmet Kvarteret Framtiden med syfte att lyfta fram vardagslivsfrågorna i diskussionen om bostadsbyggandet. Där fanns en idé om en områdesbaserad servicefunktion. Programmet var ett radikalt förslag som dock inte fick särskilt stor betydelse. Tankarna därifrån kan man dock hitta i lanseringen av den tidigare nämnda "butlern i tunnelbanan" utifrån slutsatsen att det idag inte är i närmiljön utan i knutpunkterna, i flödesrummet, som stödfunktionerna kan

lokaliseras. Andra förslag har handlat om att utveckla en "mellannivå" mellan den privata familjen och offentliga organisationer. Ytterligare idéer är att inrätta moderna "närcentraler" som kan erbjuda tjänster av olika slag. Försök att utvidga sitt tjänsteutbud till nya kunder har också gjorts av anställda i kommunal hemtjänst och barnomsorg.

Detta är några av de tjänster som kan utgöra vardagslivsstöd. Men en vision om ett modernt hållbart vardagsliv kan innehålla mycket mer. Hur visionen kan se ut är inte helt lätt att artikulera. Kanske är det lättare att identifiera vad som är ett hot mot ett bra vardagsliv.

### **Den byggda miljös inverkan**

Det sätt på vilket sätt den offentliga miljön är utformad uttrycker föreställningar om förhållanden mellan könen säger den brittiska planeraren Clara Greed. Uppdelningen av den byggda miljön försvårar vardagslivet om den bygger på föreställningar om en specifik genusordning. Den moderna staden tenderar att utformas som om familjerna fortfarande ser ut som på 1950-talet. Zoneringen och den urbana utbredningen har medfört separering av arbetslivets och vardagslivets funktioner med ökat transportarbete som följd. Familjer, och främst kvinnorna i dessa, tvingas därmed till onödiga transportrörelser mellan olika funktioner i sina dagliga liv.

Clara Greed konstaterar att staden är en produkt av hur sociala relationer återskapas i rummet, men så snart den är byggd kan den fysiska strukturen begränsa invånarna. Staden fysiska design kan bli ett hinder för framtida förändrade sociala mönster. Man kan se detta som en form av det strukturella tvång som beskrivs av Carl-Johan Engström i kapitlet om hållbara städer som svårskötta pastorat. Stadsplaneringen skapar med andra ord specifika sociala och genuspräglade urbana strukturer. Man kan säga att det råder ett samspel mellan fysiska miljöer och sociala (makt) relationer vilket kan avläsas i människors vardagliga rörelsemönster.

### **Kampen om den kreativa klassen**

I den internationella planeringsforskningen finns en fokusering på hur man kan göra staden så attraktiv som möjligt som boendemiljö. Man kan kalla det för en "superstar planering"; drömmen om en plats i städernas "Hall of Fame". En brittisk kulturgeograf, Diane Perrons, har visat hur stadsregioner i sin planering använder sig av en retorik med begrepp som "modernity and being at the centre of world affairs" (Perrons sid. 231). Hon kallar dessa för superstarregioner. I denna superstarplanering finns en föreställning om att den platspolygama människan rör sig fritt i rummet och att geografin idag snarast är ett ideologiskt rum där information och transaktioner flödar fritt. Eftersom många verksamheter numera bokstavligen är *foot-loose* och kan etablera sig var som helst geografiskt,

gäller det att möta de moderna människornas önskemål. Kan man attrahera en attraktiv arbetskraft kan man också få företagen att etablera sig och stanna. Man tänker sig att den attraktiva arbetskraften tillhör den kreativa gruppen av människor som har höga krav på sitt boende och sin fritid. Det är en konsumerande grupp; inte nödvändigtvis i form av varor utan i stor utsträckning också konsumtion av upplevelser, nöjen, kulturella evenemang samt café- och restaurangbesök.

Denna attraktiva och kreativa arbetskraft ställs också inför höga prestationskrav. Man ska inte enbart vara tillgänglig med sin kropp och sin muskelförmåga för att utföra vissa moment. I stort sett alla arbetsuppgifter idag kräver visst mått av kreativitet och mental förmåga. En förutsättning för att man ska fungera så bra som möjligt i sitt arbete är att problem med att få vardagslivet att fungera inte upptar ens tankekraft. Tid för att utföra allt det vardagslivsarbete som tidigare gjordes av en hemarbetande hustru är en av de största bristvarorna i det urbana livet. För det finns en motsättning mellan visionen och det vardagliga livet i det moderna rummet. Den upplösta kategoriseringen av rummet som globaliseringen inneburit må ha skapat nya kontaktytor och rörelsemönster. Och i planeringsdiskurser är vardagslivet påfallande osynliggjort. Men det måste fortfarande levas materiellt och platsbundet. Med denna motsättning skruvas stressen upp ytterligare ett steg och behovet av support blir än större.

### **Betoning på estetik och kreativitet**

Några exempel kan illustrera det ovan sagda. Det pågår idag ett flertal ambitiösa om- och nybyggnadsprojekt i Stockholmsregionen, vilka alla syftar till att nå denna rörliga befolkning med dess nya krav och behov. Man försöker tillmötesgå dessa nya gruppers behov genom att göra regionen så attraktiv att den kan konkurrera med de mest populära platserna i Europa. Regionplanekontoret inom Stockholms läns landsting motiverar sitt arbete med den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFSS), som antogs 2010, att man med hjälp av denna ska göra Stockholm till "Europas mest attraktiva storstadsregion". Det framgår inte för vem regionen ska vara attraktiv, men man kan av texten förstå att det är människor – inte verksamheter – som ska lockas till regionen. Man säger att det är många som vill leva, vara verksamma och arbeta i regionen. Genom att skapa en stark rumslig identitet menar man att man kan tävla med de andra.

Även Stockholms stad vill stärka regionen för att bli attraktiv på samma sätt som de europeiska städerna genom kreativa och iögonfallande lösningar. Man aspirerar på att vara lokomotivet i The Capital of Scandinavia. Detta resulterar i stora ny- och ombyggnadsprojekt. Det populära

och uppmärksammade exemplet Hammarby sjöstad – i vattennära läge – har framgångsrikt utformat hållbara lösningar på fysiska och infrastrukturella system. Men när det gäller infrastruktur för vardagslivet, den sociala infrastrukturen, var nytänkandet inte lika utmärkande. Tvärtom visade det sig att området fick brist på social service. Exemplet är inte unikt för Stockholm. I många andra städer har man gjort samma erfarenhet. Så är man till exempel i ett större nybyggt bostadsområde i Uppsala – Kungsängen – underförsörjd med i stort sett all form av sociala stöd-funktioner. Planerarna och projekterarna hade föreställt sig en annan befolkningssammansättning, en något äldre kategori, än den som visade sig attraheras av området. I planer och illustrationsmaterial över dessa nya områden används ofta begrepp som funktionsintegration, upplevelser, gatuliv och estetik. Det är centrala värden för ett modernt och attraktivt område. Det blir därmed centralt att då också knyta an till konkreta lösningar på vardagliga behov.

### **Risken för social och rumslig klyvning**

Den superstarplanering som Diane Perrons analyserat riskerar, enligt henne, att bygga nya klyftor mellan en global elit bestående av extremt attraktiva människor och en etniskt och klassmässigt utsatt grupp av servicepersonal. Stadens fysiska utformning riskerar att leda till en ohållbar skiktad social stad med en rumslig och social klyvning mellan grupper av människor. I massmedia läser vi om att det redan finns en stark tendens till ytterligare social skiktning i storstadsområden i Sverige. En etisk, hållbar och jämställd planeringsideologi bör därför motverka en utveckling av en nygammal samhällsordning med herrskap och tjänstefolk genom att utarbeta former för att integrera vardagslivsfrågorna i lösningen.

Man kan i det avseendet se modern planering som motsatsen till såväl 1950-talets paternalistiska planering, eller 1960-talets planering som den kom till uttryck i miljonprogrammets vardagslivsorientering där den estetiska och attraktiva aspekten kom i skymundan. Eller för den delen 1970-talets planering med fokusering på näringslivsinriktade åtgärder som förstärkte den zonerade staden med dess rumsliga uppdelning mellan arbetsområden och bostadsområden. Monica Andersson har beskrivit detta i sitt bidrag i denna bok. Man trodde man visste vad som var ett gott vardagsliv när man byggde grannskapsenheter. Men den idén baserades på en föråldrad familjestruktur och tenderade att bli opraktisk när alla måste åka därifrån för att förvärvsarbeta.

### **Från analysmodell till planeringsmodell**

2000-talets planeringstradition har ett nytt anslag med stöd i andra ideologiska eller vetenskapliga källor. Nu växer en planeringstradition fram ur studier som intresserat sig för attraktionskraften hos olika orter. Mer eller mindre omfattande vetenskapliga analyser plockas upp av planerare som en modell för framsynt urban utveckling. Här läggs observationer och analyser av ett förhållande till grund för ett normativt handlingsprogram.

Så utformades också planeringen under 1950-talet som byggde på omfattande studier som gjordes vid Hemmets forskningsinstitut över hur hushållsarbetsfunktioner skulle utformas på det mest rationella sättet. Med dessa studier som utgångspunkt fick vi en mängd värdefulla riktlinjer för hur lägenheter och framförallt köken skulle vara utformade.

Samtidigt är det värt att notera vad som kan vara problematiskt i sammanhanget. I vilken utsträckning kan man utifrån en iakttagelse av t.ex. hur folk rör sig i en urban miljö dra slutsatser om hur man bör planera ett rörelsemönster? Kan man utifrån empiriska observationer få reda på vart vardagslivet är på väg eller krävs mer kvalificerade analyser? Om man ska planera för ett vardagsliv, kan man bygga det på en studie av människors vardagliga handlingar? Enligt Clara Greeds analys visar empiriska studier snarare att tidigare planerare haft stereotypa och konserverande föreställningar om hur familjelivet skulle gestalta sig.

För de ovan nämnda planeringsexemplen från Stockholm kan man finna ideologiskt stöd. Här används en retorik som syftar till att skapa en image av en innovativ och tolerant miljö som ska attrahera den "kreativa klassen" enligt den modell som Richard Florida byggt utifrån sina iakttagelser om innovativa miljöer och som rönt mycket stort intresse i många svenska städer. Denna floridafiering av planeringen har dock medfört vissa problem. Ett par av de kriterier som Florida lyft fram för att mäta den toleransnivå som han menar krävs för att staden ska vara attraktiv och innovativ är de han kallar för "gay index" och "bohemian index". I ett "tolerant" samhälle finns en mångfald av personer och levnadssätt menar han, såsom bohemer och personer med icke-heteronormativ sexuell orientering. Som planeringsstöd har denna modell vissa svagheter, eftersom många små och mindre kommuner vanligtvis inte når särskilt höga poäng på dessa speciella mått. Samtidigt är modellen flexibel på så vis att man kan välja andra toleransbegrepp som bättre passar in på den egna verkligheten. I så motto kan man säga att modellen är funktionell. Varje ambition att skapa ett tolerant samhälle torde vara angeläget (även om också begreppet tolerans i sig kan diskuteras). Som vägledning för en mer hållbar social stad, ger den dock mindre vägledning, eftersom vardagslivet inte ingår i de index som Florida mäter.



En annan planeringsmodell för stadsutveckling med vetenskapligt stöd har rötter i den amerikanska delstaten Florida. I denna nyurbanistiska planeringsvision som genomsyrar flera av nybyggnads- och ombyggnadsverksamheten i städer som Miami och Orlando finns en motbild mot storskalighet, bilberoende och en fysisk utformning som förlorat kontakten med den mänskliga skalan. Här finns ett empiriskt stöd i analyser av traditionella europeiska städer som fått bilda förebild för de nyurbanistiska modellerna. Man använder sig även av en begreppet "transekter", som man lånat från naturvetenskapen (främst biologin), för att utarbeta en modell för städers rumsliga utformning och markanvändning. Transekten, som utgörs av linjer eller stråk används inom naturvetenskapen för att ange täthet och intensitet, har i den nyurbanistiska planeringsmodellen kommit att användas för en normativ idé om successiv utglesning från stadskärnan. Även denna modell har fått anhängare bland svenska planerare. Här är det i första hand den fysiska miljön som betonas. Det är småskaligt, fotgängarvänligt med ett medvetet tilltalande formspråk. Inte heller här har dock vardagslivet någon framskjuten position. Snarare kan man utläsa en föreställning om olika former av vardagsliv utefter transekterna.

Det finns några gemensamma drag i dessa två planeringsmodeller. De är i påfallande stor utsträckning fokuserade på estetiska och upplevelsetäta miljöer. Men är det ett problem att man fokuserar på skönhet och stimulerande samvaron? Utgör dessa modeller ett hot mot ett hållbart vardagsliv? Givetvis inte. Staten och den offentliga planeringsapparaten har en skyldighet att ställa upp kvalitetskrav och det är angeläget att motverka tendenser som skapar splittrade, ogenomtänkta och vinststyrda urbana miljöer. Till vardagslivet hör också en vacker och tilltalande närmiljö. Det som väckts i denna artikel är den andra sidan av vardagslivet. Det som inte enbart är avkoppling och stimulans utan också smörjmedel för vardagen. Därför är det viktigt att beforska den moderna befolkningens vardagslivsbehov.

### **Avslutning**

Det kan alltså finnas stöd för en normativ planeringsmodell som behandlar vardagslivet med intryck från vetenskapliga analyser. Det betyder att vi behöver en forskning som kan identifiera omfattningen och utformningen av det moderna och framtida vardagslivet tillsammans med verk samma planerare så att man kan utforma ett vardagsliv som är hållbart.

Men forskning tar tid så även om vi ännu inte har gedigna vetenskapligt redovisade resultat, kan vi börja med ett förhållningssätt som är observant på de små, men betydelsefulla, vardagliga samordningskollisioner som ett modernt vardagsliv består av. Estetiska och fysiskt tilltalande miljöer är centrala delar av en god stadsutveckling. Men planeringen för en social infrastruktur är också angelägen. Det öppnar för nya idéer.

Vad som bör stå på dagordningen i diskussion om hållbar stadsutveckling handlar om att identifiera den sociala infrastruktur som kan fungera på samma sätt som fysisk infrastruktur är smörjmedel för det flödes-samhälle som utmärker dagens urbana miljö. Givetvis är den fysiska infrastrukturen också helt avgörande för ett fungerande vardagsliv. Detta inbegriper även möjligheten att kunna genomföra smidiga anhalter på vägen mellan bostad och arbetsplatser. Skillnader mellan mäns och kvinnors rörelsemönster, såväl när det gäller transporternas längd och val av transportmedel, är ett uttryck för skilda vardagsliv och levnadsvillkor. Ur den aspekten kan en god infrastruktur också bidra till en god social sådan.

Genom att tala om behovet av en social infrastruktur kan vi också lättare inse att olika familjer har behov av olika former av infrastrukturellt stöd. Denna fråga är särskilt angelägen om man vill undvika den sociala klyvning som Diane Perrons varnar för. Om problemet ska lösas på individuell basis finns risk att den sociala ojämställdheten kommer att öka. Det är planeringens uppgift att se till så att detta inte kommer att ske och här hoppas jag att forskningen kan och vill bistå med kunskapsunderlag.

---

#### **Vidare läsning**

Att se det osynliga. *Om genuskontrakt i Uppsala län*. Länsstyrelsens meddelandeserie 2008:9.

Länsstyrelsen i Uppsala län.

Florida, Richard, 2005, *Cities and the creative class*, New York: Routledge.

Greed, Clara, 1994, *Women and planning: Creating gendered realities*, London: Routledge, 1994.

Perrons, Diane, 2004, *Globalization and social change: People and places in a divided world*, London: Routledge.

RUFS 2010, *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2010*. Regionplanekontoret, Stockholms läns landsting.

## Trafik för hållbar stadsutveckling

En hållbar utveckling för våra städer inkluderar en hållbar utveckling av trafiken. Trafiken står idag för många av stadens miljöproblem, tar stora ytor i anspråk och påverkar invånarnas möjligheter att leva hälsosamma liv med kvalitet. Ett transportsystem för hållbar utveckling skulle kunna bli så mycket bättre – lokalt, nationellt och globalt – för staden, för samhället och för individen.

### **Bilismens konsekvenser**

Sedan 50-talet har bilen dominerat som transportmedel och påverkat städerna mot allt glesare strukturer, som har krävt allt längre resor. Utglesningen har sedan ytterligare förstärkt bilens ställning som dominerande transportmedel.

Den ökade bilismen har påverkat städernas attraktivitet och befolkningens möjligheter till livskvalitet genom de konsekvenser som den för med sig. I städerna kommer ungefär 40 % av koldioxidutsläppen och 70 % av luftföroreningarna från trafiken. Trafiken orsakar dessutom olyckor och minskar invånarnas känsla av trygghet. Var tredje bilolycka inträffar i en stad och drabbar oftast oskyddade trafikanter. Kvinnor, barn och äldre är grupper som i hög grad drabbas utan att själva vara orsak till vare sig denna osäkerhet eller otrygghet.

På senare år arbetar många städer med förtätning som ett sätt att minska bland annat trafikens totala påverkan. Men med dagens transportmönster och traditionell trafikplanering medför det ytterligare påfrestningar på stadsmiljön. Utan en mer hållbar utveckling av trafiken är det svårt, för att inte säga omöjligt, att skapa en hållbar utveckling för våra städer.

### **Ett transportsystem för hållbar utveckling**

I maj 2009 fick Sverige ett nytt transportpolitiskt mål. Både det nya och det gamla målet handlar på övergripande nivå om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Hållbarhetsbegreppet diskuteras mer ingående av Göran Cars, men även begreppet ”hållbart transportsystem” har sedan 1990-talet förekommit i diskussionen och i olika policydokument – på alla nivåer, från EU till kommuner. Oftast saknas dock i dessa dokument förklaringar av vad man menar med såväl hållbart som hållbart transportsystem. Inte sällan ser man dessutom i olika dokument att hållbart transportsystem reduceras till miljöanpassning av fordon eller bränsle. Hållbart är som till exempel diskuteras av Göran Cars och Josefina Syssner i deras artiklar betydligt mer omfattande och inkluderar perspektiv långt vidare än enbart här, nu och i vårt hörn av världen.

Det finns ingen allmänt tillämpad definition av hållbart transportsystem vilket är synd eftersom det krävs för förståelsen av vad det innebär och vilka åtgärder som leder mot en hållbar utveckling. Även om myndigheter och samhällsdebatt inte satt ner foten är forskarvärlden enig om en rad krav som måste uppfyllas för att transportsystemet ska kunna bidra till en hållbar utveckling, se figur nedan. Krav ställs på såväl de globala system som gör att vi kan leva på jorden nu och i framtiden, som krav som syftar till att öka välbefinnandet för nuvarande generationer. För att vara långsiktigt hållbart krävs även medverkan och påverkansmöjligheter från de som ska använda systemet, dvs. att sociala och demokratiska aspekter beaktas.

Henrik Gudmundsson vid Danmarks Tekniska Universitet har analyserat vad dessa kriterier konkret innebär och konstaterar – liksom annan forskning på området – att om alla delar av de kriterier och krav som ställs på ett långsiktigt hållbar transportsystem ska uppfyllas så måste transportefterfrågan och/eller transportberoendet minska från dagens västerländska nivå. Hållbara transportsätt i form av kollektivtrafik, gång och cykel måste främjas så att andelen för dessa ökar. Det är inte minst viktigt för att möjliggöra fortsatt tillgänglighet i enlighet med det svenska transportpolitiska målet. Dessutom måste även fordon och infrastruktur göras mer miljöanpassade för en hållbar utveckling.

Det ställer självklart andra stora krav på planeringen jämfört med hur vi hittills har, och ofta fortfarande, planerat transportsystem. Kraven kan emellertid också ses som en möjlighet att samtidigt bidra till en rad andra samhällsmål om t. ex. ökad folkhälsa och god bebyggd miljö eftersom det finns såväl många beröringspunkter som stora positiva synergieffekter.

<b>Hållbarhetskomponenter</b>	<b>Kriterieområde</b>	<b>Krav</b>
<i>Medverka till att minska påfrestningarna på de livsuppehållande systemen (inkl klimatsystemet)</i>	Luftkvalitet	Signifikant förbättring
	Växthusgaser	Signifikant minskning
	Landskap och markanvändning	Undvikande eller kompensation
	Naturresursanvändning	Minskad användning
<i>Medverka till att öka välbefinnandet för nuvarande generationer</i>	Buller	Minskning eller statusquo
	Säkerhet (skador och död)	Förbättring eller statusquo
	Urbana levnadsvillkor	Förbättring eller statusquo
	Samhällets transportkostnader	Ingen ökning sociala kostnader
	Inverkan på absolut fattiga	Ingen negativ inverkan
<i>Transportsystemet skall utformas i aktivt samarbete med relevanta intressegrupper</i>	Intressentgruppers medverkan	Omfattande räckvidd
		Alla röster hörs

**Transportsystem för Hållbar utveckling**

Minikriterier för om en åtgärd i transportsystemet ska anses leda mot ett transportsystem för hållbar utveckling (källa Ljungberg & Smidfelt Rosqvist, 2009, *Bättre införande av åtgärder för ett hållbart transportsystem.*)

## **Tillgänglighet viktigare än rörlighet**

Ett vitt utbredd problem, som bidragit till oklara målformuleringar inom transportsektorn grundar sig på att begreppen ”tillgänglighet” och ”rörlighet” ofta misstolkas och därmed används på ett felaktigt sätt.

Historiskt har samhället planerat för ökad rörlighet och ökad framkomlighet som om detta självklart är önskvärt. Att ha rörlighet som mål för transportsystemet är feltänkt och har fått stora konsekvenser. Det är tillgängligheten i trafiksystemet som är nyttan medan själva rörligheten i sig är förenat med kostnader. Målet är att ha en hög tillgänglighet – möjligheten att nå något önskvärt. Rörligheten – möjlighet till transporter – är däremot ett medel för att uppnå nyttan i tillgängligheten. Denna felfokusering har funnits över hela världen och lett till transportsystem som nu står inför – och har skapat – stora problem både globalt och lokalt. Som exempel kan vi ta ett möte med en vän. Värdet av själva mötet varken minskar eller ökar beroende på om resan till mötet är lång eller kort, med buss eller bil. Men om målet är rörlighet får vi ökad måluppfyllelse med en längre resa och lägre med en kortare.

Den australiensiske forskaren William Ross har dessutom visat att tillgänglighet och rörlighet är planeringens yin och yang. Man kan inte ha en hög rörlighet och samtidigt en hög tillgänglighet. Ett exempel är då man bygger anläggningar som externa stormarknader. Med dessa ökar rörligheten medan tillgängligheten blir sämre. Med ökade avstånd och lokalisering som förutsätter bil ökar rörligheten för gruppen som har tillgång till bil. Tillgängligheten – det vill säga hur enkelt det är att nå ett utbud – minskar däremot totalt och speciellt för grupper utan tillgång till bil. Vill man öka tillgängligheten gäller det att arbeta och planera för att se till att de aktiviteter medborgare efterfrågar finns tillgängliga nära.

Om man accepterar att det är tillgänglighet som är målet blir nästa steg att fundera på hur man kan beskriva och värdera om tillgängligheten är god eller mindre god. Om man vill att tillgängligheten ska vara till för alla och för olika situationer måste det minst finnas alternativ. Om tillgängligheten är god endast med ett färdssätt innebär det att vi postulerar att alla har samma preferenser. Fortfarande planeras och regleras efter principen att alla föredrar bil – i alla lägen. Så är det inte. Med lika restid väljer majoriteten kollektivtrafikalternativet före bilen. Problemet är att kollektivtrafiken med den planering som hittills bedrivits prioriterats ner vilket gjort den mindre konkurrenskraftig.

Historiskt har flera av rörlighetens kostnader kunnat åtgärdas med teknisk utveckling vilket gjort att man i branschen inte tvingats ändra sitt förhållningssätt. Katalysatorerna minskade till exempel drastiskt utsläppen

av kvävedioxider från personbilstrafiken. Ett annat exempel är att man genom regler lyckades ta bort blyet från bensinen. När vi nu står inför mål om ett transportsystem för hållbar utveckling och problematik med för stora koldioxidutsläpp, attraktivitet och ytanvändning i städer är det däremot svårare – eller näst intill omöjligt att med teknik lösa dessa problem. Utgångspunkten för en hållbar transportsektor måste vara att öka tillgängligheten till priset av så liten rörlighet som möjligt. Fokusering på rörlighet sitter emellertid djupt rotad. Se t.ex. Monica Anderssons bidrag. Såväl kommuner som Trafikverket mäter främst rörligheten och använder mått som beskriver trafiken snarare än transportererna. Vi räknar till exempel fordonsflöden utan omräkning till transportflöden. De skiljer sig stort mellan till exempel en halvfull buss (24 personer) och 3 halvfulla bilar (7 personer) vilka tar ungefär lika stort utrymme i morgonrusningen.

### **Planeringen påverkar användningen**

Emellanåt, då jag lyssnar på debatter på konferenser eller i media, får jag intrycket av en allmänt vedertagen uppfattning om att transportererna ökar oavsett hur samhället agerar och planerar. Detta är en gravt förenklad bild som egentligen enbart speglar hur samhället oftast valt att möta transportefterfrågan med att öka kapaciteten i vägar och järnvägar. Ett sådant agerande leder till ytterligare ökad efterfrågan och så vidare i en spiral av inducerade investeringar. Så har det sett ut också utanför Sverige.

Vill man från samhällets sida se till att nå målen om en långsiktigt hållbar transportförsörjning menar jag att man istället måste ha ett målinriktat planeringsperspektiv. Utformningen av transportsystemen påverkar och styr till stor del användandet av transportsystemet som i slutändan avgör om utvecklingen går i hållbar riktning eller inte. Beroende på utbud, standard och kostnader för olika alternativa transporter väljer individen att transportera sig olika mycket och på olika sätt. De transportsätt som görs (blivit) attraktivast får också störst andel. Trafikplanering fungerar, medvetet eller omedvetet, som styrmedel för hur samhället och dess transportsystem ser ut och används.

Resandet kan m.a.o. påverkas genom en kombination av åtgärder. Det handlar om aktiviteters och verksamheters lokalisering, transportutbudets standard och de restriktioner som omger resandet i form av till exempel i form av lagar och skatter. Men även kunskap om, attityder till och värderingar om till trafik och dess konsekvenser, problem och förtjänster påverkar resandet. Man kan jämföra med hur synen på till exempel rökning förändrats med ökad kunskap hos allmänheten och attityder till rökning. Än finns få exempel på hur denna vana förändrats.

Ett är Vaubandistriktet i Freiburg, Tyskland. Här har endast 30 % av hushållen bil (i Sverige är den siffran drygt 70 %) och den sociala normen är att leva ett hållbart liv utan bil. Annat beteende ses som dåligt och stigmatiseras, vilket liknar den förändrade synen på rökning och röka-re. Det finns naturligtvis starka inslag av självselektion i ett område som Vauban. De som sympatiserar med visionen om ett minskat bilberoende söker sig hit och invånarna är knappast representativa för den tyska befolkningen. Men den typen av föregångare fanns även i omvandlingen som skett från ett samhälle där rökning var en vana till att det inte längre är socialt accepterat. Inte heller denna omvandling skedde snabbt, smärtfritt eller utan debatt!

### **Planering som ökar hållbarheten**

Det finns en rad grundprinciper för hur man genom infrastruktur och planering påverkar olika färd-sätts konkurrenskraft och därmed individernas val av färd-sätt. Hög täthet och blandad markanvändning minskar generellt resandet men särskilt bilresandet. Och det är tillgänglighet och närhet till alternativa färd-medel som är avgörande, snarare än befolk-nings- eller arbetsplatstäthet i sig.

Stadsutformningen är speciellt viktiga för andelar av gång, cykel och kollektivtrafik. Bilresande styrs i högre grad av socioekonomiska fakto-rer. Det betyder att användningen av kollektivtrafik, gång och cykel är mer beroende av utformningen av städerna än bilanvändningen, vilket inte är så konstigt i dagens städer där bilens framkomlighet oftast prio-riterats och därmed är mycket god.

Korta avstånd och sammanhållen bebyggelse är alltså faktorer som ökar attraktiviteten för kollektivtrafik och cykling. Är det nära dit man ska är chansen större att man väljer cykeln än om avståndet är långt. Långa avstånd och generell utglesning av städer är ett problem som leder till ökade strukturella låsningar och mer trafik. Utglesningen driver till ex-empel ut arbetsplatser till städernas periferi som är svårare att försörja med kollektivtrafik. Vilket i sin tur leder till bilberoende, med ökad bi-lanvändning och ökat bilinnehav som följd.

### **Hållbar trafik – ger flera fördelar**

En stad planerad för ett mer hållbart transportbeteende medför en rad fördelar – både för samhälle och individer. Förutom av direkta effekter – som lägre buller och avgasnivåer – påverkas staden och invånarnas liv även indirekt t.ex. genom bättre folkhälsa.

Skillnaderna mellan olika färd-sätts miljöpåverkan är stor och tydlig. Gång och cykel ger lägst miljöpåverkan – även om man räknar in ökat

behov av mat, vilket några forskare faktiskt gjort. Kollektivtrafik är betydligt mer miljöeffektiv än biltrafik. Miljöpåverkan är ett område där det individuella beteendet mer eller mindre enbart får konsekvenser för kollektivet och nästan inte alls individuellt. Alla drabbas i stort sett lika mycket oavsett i vilken utsträckning man bidrar till problemet.

Hälsovinster av ett ökat cyklande och gående är däremot mer individuella. Det är dessutom främst personer med dåliga vanor och dålig hälsa som vinner på bättre fysiska förutsättningarna för gång och cykel. Nyttan av att vanemässigt gå till och från skolan kan för barn med i övrigt låg aktivitetsnivå vara värt mer än hela veckans idrottslektioner.

Ökad användning av kollektivtrafik, gång och cykel kan bidra till upplevd trygghet och attraktivitet – och därmed till levande städer. Stationer och bytespunkter i kollektivtrafiken koncentrerar rörelse och kontakter mellan resenärer vilket medverkar till trygghet. Dessa platser kan även utnyttjas för att skapa mångfunktionella mötesplatser. En hållbarare transportanvändning innebär också att mindre yta krävs för samma mängd transportarbete. En bilist tar upp dubbelt så stor gatuyta som en cyklist, mer än tio gånger så stor som en bussresenär och nästan tjugo gånger så stor som en spårvagnspassagerare.

Att ha tillgång till grönområden har betydelse för städers attraktivitet och hur invånarna upplever sin boendekvalitet. Det är intressant i förhållande till ett växande persontransportarbete för fritids och rekreationsärenden, som idag oftast sker med bil. Fritidsresande står idag för 41 procent av persontransportarbetet i Sverige. Det är en större del av transportarbetet i städer än på landsbygd. Ungefär en fjärdedel av fritidsresorna är kortare än två mil. En omsorgsfull planering och lokalisering av grön- och rekreationsområden kan därför påverka städerna i hållbar riktning. Närhet till fritids- och rekreationsmål, som i sin tur är lätta att nå med kollektivtrafik – det ger möjlighet att minska biltrafikarbetet.

För trafiksäkerheten finns en tydlig konflikt mellan individuell och kollektiv nytta. Att åka bil i tätorter är ett säkert sätt att transportera sig, eftersom hastigheten normalt är högst 70 km/tim. För bussresenärer är olycksrisken ännu lägre. För oskyddade trafikanter utgör däremot bilar och bussar ett säkerhetsproblem, framför allt i hastigheter över 30 km/tim. Oskyddade trafikanter utgör inte i någon större utsträckning ett säkerhetsproblem – även om cyklister emellanåt kan orsaka otrygghet för gående.

Det är dock troligt att trafiksäkerheten totalt sett skulle öka om andelen kollektivtrafik, gång och cykel ökade mer än bara marginellt. Det betyder att olyckstalen totalt skulle sjunka med ett mer hållbart transportsystem. Dessutom skulle risken för fotgängare och cyklister gå ner och göra dessa färd sätt säkrare.



## **Så mycket bättre med planering för mer hållbara transporter**

”Det förflutna kan analyseras, framtiden måste utformas.” Så formulerar sig Edward de Bono, som är känd för sitt arbete med utvecklat kreativt tänkande. Josefina Syssner talar i sin artikel om visionsdriven styrning och Carl-Johan Engström poängterar i sin att vi måste kunna föreställa oss hur livet blir i en stad omvandlad för en hållbar utveckling. De tar i sina bidrag upp att det krävs visioner för vad vi vill med våra städer och liv. Edward de Bono är inne på samma spår och menar att man kan dela upp tänkandet i ”vad-är” som handlar om sanningar eller fakta och ”vad-kan-bli”-tänkande som handlar om värde. Om vi ska kunna förverkliga visionen om transporter i våra städer för en hållbar utveckling krävs dels en insikt att det är just en planerings- och styrningsfråga, dels en lyckad förmedling av vad som kan bli.

Vad som kan bli verklighet med en trafikplanering för hållbar utveckling är ett liv i staden som är ännu mer attraktivt än idag. En stad med ett ”grönt” transportsystem är en stad där invånarna klarar sina flesta ärenden och vardagsresor med gång, cykel och kollektivtrafik. De cykelvägar och kollektivtrafikslag de använder är snabba, säkra, flexibla och knyter ihop aktiviteter så att vardagen fungerar smidigare. Bytespunkter är också attraktiva mötesplatser som gynnar spontana möten. (jämför också med Gunnel Forslunds diskussion om social infrastruktur). Då medborgaren ibland använder bil är det senaste miljömodell från en bilpool som alltid finns nära till hands. Eftersom fordon i en bilpool har hög nyttjandegrad och därmed en hög omsättning på bilparken slussas nya modeller och teknik snabbt in. Fler människor lever på samma yta i staden utan att det uppstår ökad trängsel eftersom bilar som endast används korta stunder per dygn inte längre tar så stor plats. Färre människor dör i trafikolyckor eller dör för tidigt på grund av luftföroreningar från trafik. Invånarnas fysiska hälsa är dessutom god eftersom de flesta rör sig minst en halvtimme per dag då de går eller cyklar.

Det är städerna och deras invånare som har mest att vinna på ett grönnare transportsystem – och det är fullt möjligt att styra om så att detta blir verklighet. Kunskap om vad som krävs finns. Erfarenheter av de åtgärder som krävs finns. Handlingsprogram måste utformas och följas. Finns viljan?

---

### **Vidare läsning**

Källorna till det mesta av denna text finns att hämta i Trivector rapport 2010:56 *Trafik i hållbara städer – en kunskapsammansättning med rekommendationer*.

Övriga referenser är

Gudmundsson, 2008, *Sustainable Mobility and incremental change – Some building blocks for IMPACT*. TransportMistra.

Ross, *Mobility & Accessibility: the yin & yang of planning*, World Transport Policy & Practice, Volume 6, Number 2, 2000.

Hur förändringar i vanor kan ske och hur man skulle kunna dra paralleller till hur vi nu sitter fast i bilanvändning diskuteras i en artikel av Ronnie Lipschutz i *International Journal of Sustainable Society*.

## Den funktionsblandade staden kan återskapas

Vi fick en ny typ av stad på 1930-talet. De modernistiska idéerna om hus-i-park och om den funktionsuppdelade staden skrevs in i Byggnadsstadgan 1931. Problemet var att modernisterna ansåg att det inte fick vara på något annat sätt än enligt deras idéer. Staden fick inte längre byggas efter de principer som dittills gällt. Allt gammalt skulle rivras. Vi kan genom stadsbyggandets historia se hur tydliga teoretiska föreställningar och ideologier har styrt stadens form. Den medvetna styrningen är så tydlig att man med fog kan likna staden vid frusen ideologi. Att jag använder begreppet ideologi, som ju i regel förknippas med politiska åsiktsriktningar beror på att kampen om dagordningen och motsättningarna har haft liknande karaktär som i den politiska världen.

### Återskapa en mångfunktionell stad

Bilstaden är ett annat ord för den funktionsseparerade staden. När bostäder ligger för sig och arbetsplatser och olika sorters service för sig blir det långt till allt. Idéerna bygger på snabba förbindelser med bil. Den typ av samhälle vi fått är inte hållbart i ett långsiktigt perspektiv. Vi måste få ned koldioxidutsläppen. Det betyder att gamla idéer om staden måste ersättas med nya.

Vi måste återskapa den mångfunktionella staden, låta många blommar blomma i samhällsplaneringen, och skapa förutsättningar för ett väl fungerande vardagsliv. Stenstaden har fått en renässans, inte minst i Stockholm. Men det finns fler former av stadsplanering än den. Och städerna består av flera delar än stadskärnorna. Det är i städernas yterområden som den stora tillväxten av bostäder och arbetsplatser kommer att äga rum. Den låga och täta staden, som byggdes under perioden 1900-1930 är något av det mest hållbara som byggts, med sina storgårds-kvarter och trädgårdsstäder. De byggdes med funktionsblandning längs spårvägslinjerna, och är fortfarande lika populära.

Miljonprogramsområdena står inför en våg av upprustning. Deras egenart måste också respekteras. Det fungerar inte att, som ibland framförs i debatten, rulla ut ett rutnät över deras områden. Istället bör de specifika kvaliteter som finns i modernismen lyftas fram när de renoveras, parallellt med att de kompletteras med arbetsplatser, vilket är en förutsättning för att restauranger, butiker och annan service ska kunna etableras där. Flerfamiljshusen i dessa områden kan med fördel kompletteras med nya trädgårdsstäder, en planeringsform som vuxit fram ur en tidig modernism.

## **Hindren mot funktionsblandning måste bort**

Idag strävar politiker, arkitekter och stadsplanerare efter att blanda funktionerna. Men i praktiken stupar stadsplanernas intentioner ofta på att byggföretagen inte vill bygga blandat, trots att vi fått nya möjligheter i lagstiftningen med den flerdimensionella fastighetsbildningen. En stor stad som Stockholm har varit framgångsrik, men det har varit i kraft av sin styrka. Hammarby Sjöstad är ett exempel där staden har lyckats åstadkomma blandning, genom tydliga politiska krav på näringslivet. Mindre kommuner har inte alltid varit lika framgångsrika.

Vad beror då näringslivets ovilja att i praktiken bygga blandat på? Min avhandling visar att de ledande modernistiska arkitekterna inte bara har varit framgångsrika i att sätta tydliga fysiska avtryck i staden. De har också satt organisatoriska avtryck, genom en tät sammanflätning mellan näringsliv och organisationer på byggandets område och de kommunala och statliga planeringsorganen, som tillsammans tillämpade modernisternas stadsplaneidéer i enlighet med byggnadsstadgan.

Byggherrar, byggföretag och banker är fortfarande organiserade efter funktionssepareringens principer. De stora företagen är indelade i åtskilda enheter, som sysslar med bostäder, industrilokaler eller lokaler för handel och service var och en för sig, och de små är i regel specialiserade. Det innebär att vi fortfarande bygger separata bostadsområden, handelsområden och industriområden. Oförmågan att leva upp till byggnadsnämndernas krav på blandning av funktionerna ligger således i strukturen. Även om lokaler i bottenvåningarna skrivs in i stadsplanerna för nya bostadsområden, så förverkligas de sällan i praktiken.

Det är således ett strukturellt problem. Det är en hel företagskultur som behöver reformeras. Att åstadkomma en förändring av företagskulturer är inte lätt. Men Stockholms stad har visat att det trots allt går. Det här arbetet måste fortsätta och intensifieras för att finna framgångsstrategier som fungerar.

## **Bakgrunden – den funktionsseparerade stadens framväxt**

1874 års Bbyggnadsstadga innehöll bestämmelser för bebyggelsens maximala höjd (fem våningar) i relation till gatornas bredd (18 m). Städerna byggdes efter klassicistiskt mönster i ett geometriskt rutnät med slutna kvarter. Stadskärnorna övergick över hela landet från låga trästäder till stenstäder i fem våningar. Städernas omland reglerades inte och där växte industrier och kåkstäder oplanerat fram. 1907 infördes en stadsplane-lag som syftade till att lösa de problemen. Trädgårdsstäder och storgårds-kvarter blev praxis med låga hus, genomgående lägenheter och stora

grönskande gårdar, där flerfamiljshus och småhus blandades. Gatorna och husen anpassades ofta efter terrängen i konstnärliga stadsplaner inspirerade av Camillo Sitte. Träd och häckar användes som rumsbildande element i stadsbilden. Idéerna växte fram ur den debatt om hur arbetarbostadsfrågan skulle lösas som initierats av engelska Arts and Crafts under ledning av William Morris, i en reaktion mot de segregerade 1800-talsstädernas överbefolkning, trångboddhet och TBC.

### **De modernistiska stadsplaneidéerna och byggnadslagstiftningen**

Under 1920-talet växte det fram en ny inriktning inom den modernistiska rörelsen under ledning av arkitekterna Le Corbusier, Mies van der Rohe och Walter Gropius. De ville ha en hög, gles funktionsseparerad stad med lamellhus och skivhus. De ansåg att de befintliga städerna skulle rivas. Deras udd var särskilt riktad mot trädgårdsstäderna och idén om den låga och täta staden i kvartersform. Walter Gropius skapade ett diagram för att visa hur husen skulle stå i förhållande till varandra. Det bygger på en matematisk regel att avståndet mellan husen skulle vara minst lika långt som husens höjd. Husen skulle placeras efter solvinkeln.

Den internationella modernistiska organisationen CIAM antog på sin kongress 1933 en stadsplannedeklaration, Athens Charter, som förespråkade en uppdelning av staden efter fyra funktioner: boende, rekreation, arbete och transporter. Gröna bälten skulle användas för att skilja funktionerna åt. Gatorna skulle differentieras efter funktion, separeras efter trafikslag och hastigheterna anpassas enligt ett antal klassificeringsfaktorer för olika typer av gator och trafikleder.

### **Byggnadslagstiftningen och regelverket**

Byggnadsstadgan övergick 1931 från fasta mått för hushöjder och avstånd till det relativa mått som Walter Gropius utvecklat i sitt diagram. Byggnadsstadgan fick också en bestämmelse om att bostäderna skulle fördelas på områden som skulle avskiljas från varandra med parkbälten. De utredningar, som föregått beslutet hade istället föreslagit att dåvarande praxis med trädgårdsstäder och storgårdskvarter skulle kodifieras, och att bostäderna skulle ha dubbelsidig belysning. Propositionen (prop. 1931:192) lades fram av den liberala regeringen Ekman.

I 1947 års byggnadsstadga (prop. 1947:211) kompletterades de här bestämmelserna med ett förbud mot portar eller utfarter mot gatan. Samtidigt infördes bestämmelser i väglagen om utökade skyddsavstånd mellan vägar och bebyggelse. Riksdagen beslutade parallellt, på förslag av Bostadssociala utredningen, att bostadsstöd till barnfamiljer inte skulle utgå i tätbebyggd kvarterstad med sluten bebyggelse.

Principen om att avståndet mellan husen skulle vara minst lika långt som husens höjd användes även som utgångspunkt för saneringspolitiken. Det kallades för stadsplaneteknisk sanering och hade mycket större betydelse för saneringens omfattning och inriktning än den undermåliga bebyggelsen i sig. Bostadssociala utredningen ansåg att det var ett stort problem att bebyggelsen i stadskärnorna, i t.ex. Stockholm och Göteborg, var i så gott skick. De ville riva i princip allt som byggts innan 1931 års byggnadsstadga slog igenom, med undantag för den typ av kulturhistorisk bebyggelse som omfattas av lagstiftningen om statliga byggnadsminnen. 1959 skrevs byggnadsstadgan om helt och hållet (prop. 1959:168). De lokala byggnadsordningarna avskaffades. Kvalitetskraven på den offentliga miljön försvann ur byggnadsstadgan.

### **En organisatorisk sammanflätning bakom den funktionseparerade staden**

Den organisatoriska sammanflätningen började redan i slutet av 1920-talet när Sven Markelius och Uno Åhrén formerade ett motstånd mot de förslag till ny byggnadsstadga som hade presenterats under 10-och 20-talen, det senaste 1928, och i betänkandet Praktiska och hygieniska bostäder, som ville kodifiera rådande praxis i städernas omland om den låga och täta staden med en blandad bebyggelse i trädgårdsstäder med flerfamiljshus i storgårdskvarter, radhus, parhus och småhus.

Sven Markelius satt tillsammans med Wolter Gahn i den arbetsgrupp i Teknologföreningen som kom med det konkreta förslaget till formulering av de modernistiska stadsplanepinciperna, som skrevs in i Byggnadsstadgan 1931. Båda var författare till skriften acceptera där formuleringen fanns. Den var hämtad från Walter Gropius. Sven Markelius var då sekreterare i Stockholms Byggnadsförening (han blev ordförande 1930). Uno Åhrén och Olle Engkvist satt i den arbetsgrupp, som skrev deras remissvar. Fastighetsägareförbundet lämnade in ett liknande remissvar. Deras ordförande var också aktiv i Byggnadsföreningen. Byggnadsföreningens medlemmar är planerare med olika yrkesinriktningar från det statliga och kommunala planväsendet samt byggmästare, arkitekter och andra företagare på byggandets och planeringens område.

Det infogades en rad arrangemang i byggnadsstadgan som innebar att det i praktiken bara blev förbehållet experter att få fatta beslut i stadsplanefrågor. Bl.a. infördes särskilda kompetenskrav för byggnadsnämnden. Den skulle bestå av personer som ville främja sunt byggnadsväsen och en god byggnadskultur och ha praktisk erfarenhet i byggnadsfrågor o.d. Det innebar högre och lägre byggnadsteknisk sakkunskap samt bostadshygienisk och brandteknisk sakkunskap. I 1947 års byggnadsstadga fick stadsarkitekterna, länsarkitekterna och Byggnadsstyrelsen en särskilt stark ställning i planeringsprocessen.

De modernistiska stadsplanprinciperna i byggnadsstadgan lyftes sedan fram av den Bostadssociala utredningen. Där satt Uno Åhrén tillsammans med, Sven Wallander, som också var ledande modernist, byggmästaren Olle Engkvist och Gunnar Myrdal. Alf Johansson var sekreterare. I arbetet med underlaget till Bostadssociala utredningens saneringsbetänkande deltog flera tidigare medarbetare till Sven Markelius och Uno Åhrén som Göran Sidenbladh och Carl-Fredrik Ahlberg.

Forna medarbetare till dem satt även med i utredningarna om byggnads- lagstiftningen, 50-talets utredningar om saneringen och om trafikplaneringen. Sune Lindström satt i stadsplaneutredningen som expert och utformade Planverkets och Vägverkets riktlinjer för trafiken, SCAFT, som professor på Chalmers. Gunnar Weijke blev generaldirektör för Byggnadsstyrelsen. Bostadssociala utredningens sekreterare Alf Johansson blev Bostadsstyrelsens förste generaldirektör 1948. De båda ledde 50-talets Saneringsutredning.

Två av de ledande modernisterna, Sven Wallander och Uno Åhrén, byggde upp HSB respektive Riksbyggen. Näringslivets organisationer och högerpartiet åberopade ofta HSB:s skrifter, framförallt när saneringsfrågorna diskuterades. Skånska Cementgjuteriets VD Gunnar Wehtje tillhörde dem som aktivt agerade till förmån för de modernistiska stadsplaneidéerna. Det gjorde han som ordförande i Industriförbundet, i Industrins Utredningsinstitut och som ordförande i KTH:s styrelse i deras remissvar, och som riksdagsledamot för högerpartiet. Byggnadsarbetareförbundets ordförande Knut Johansson backade upp de modernistiska idéerna som ordförande i Riksbyggen. Han skrev LO:s remissvar på 50-talet. Samtidigt var han riksdagsledamot för socialdemokraterna.

Bostadssociala utredningen föreslog att alla kommuner skulle bli skyldiga att upprätta bostadsförsörjningsplaner. De betonade att kommunerna skulle göra uppgörelser med byggande organisationer och företagare för att ta initiativ till bostadsbyggande och —förvaltning, ställa i ordning exploateringsfärdig mark och förbereda för en stadsplaneteknisk sanering. Det här samarbetet vidareutvecklades av Bostadsbyggnadsutredningen på 60-talet i samband med industrialiseringen av byggandet. Med den här konstruktionen fick vi alltså löst sammansatta grupper med deltagare från olika organisatoriska hemvister i alla kommuner.

Riksdagsbesluten om den sociala bostadspolitiken drev alltså fram en organiserad samverkan mellan offentliga organ, privata företag och organisationer på byggandets område. Storskalig markexploatering uppmuntrades genom att schematiska stadsplaner tilläts för storskaliga

bostadsprojekt, 1947 för allmännyttiga bostadsföretag och från 1959 för alla. Det utvecklades också organisatoriska kopplingar mellan dessa aktörer inom ramen för de statliga lånen och arbetsmarknadspolitiken. De här förhållandena gynnade stora organisationer som SABO, HSB, Riksbyggen, Skånska Cementgjuteriet och andra stora entreprenadföretag.

Det var de som bäst klarade kraven på koncentration, industrialisering och stora projekt som city- och kvarterssaneringarna, infrastrukturinvesteringarna i SCAFT och miljonprogrammet byggde på. Lokala företrädare för deras organisationer, liksom Byggnadsarbetareförbundet och andra byggherrar och byggföretag satt tillsammans med arkitekter och ingenjörer i byggnadsnämnderna som beslutade om stadsplanerna.

Lennart Holm, som satt med i Bostadsbyggnadsutredningen och blev generaldirektör för det nystartade Planverket 1969, skrev 1962 att forskning, undervisning, byggnadslagstiftning och produktionsapparat till nästan alla delar byggde på funktionalismens teorier i Sverige. (Le Corbusiers; Vår Bostad 1962, förordet.)

### **1960-talets trafikplanering**

1968 skärptes de modernistiska stadsplanepinciperna kraftfullt genom de riktlinjer för trafik och bebyggelse som gavs ut av Vägverket och Statens Planverk gemensamt, SCAFT. De innebar en strikt differentiering av trafiken efter funktion och en separering av olika trafikslag från varandra. Reglerna utarbetades på Chalmers tekniska högskola under ledning av professor Sune Lindström, en av de ledande modernisterna i andra generationen. SCAFT är en förkortning enligt följande: Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för Forskning om Trafiksäkerhet. Det var alltså trafiksäkerhet man ville uppnå, men metoderna man ville använda ifrågasätts av dagens trafikforskare.

Riktlinjerna enligt SCAFT ledde till ett stadsbyggande som har stora likheter med de idéer den internationella modernistiska organisationen CIAM lade fram i sin stadsplanedeklaration 1933. Internationella forskare hävdar att få länder har genomfört de idéerna på ett så långtgående sätt som Sverige. Det är ett öppet landskap som blir resultatet utan rumslighet, i enlighet med Le Corbusiers tankar om att byggnaderna skulle stå som skulpturer i stadslandskapet, som skulle ses på avstånd från bilen på motorvägen eller från en båt eller ett flygplan.

SCAFT-normerna kom att följas strikt vid nybebyggelse. Riktlinjerna var mycket tydliga när det gäller vad stadsplaner skulle ta hänsyn till liksom vad de konkret skulle innehålla. Boendeformerna, som redan 1931 hade börjat renodlas och skiljas från varandra, uppdelades med SCAFT i

kluster med stora skivhus i centrum omgivna av vidsträckta områden med lamellhus, utanför vilka radhusen ligger för sig och där separata villaområden breder ut sig på hela gården.

### **Summering – den funktionsseparerade staden**

Sammantaget kan vi alltså konstatera att de modernistiska idéerna om hus-i-park och om den funktionsuppdelade staden präglade byggnadslagstiftningen och andra delar av det statliga regelverket från 1931. Synen på modernismen förändrades efter 1968 när nya sociala rörelser växte fram. Stadsmiljörörelsen och byalag protesterade mot rivningarna och de storskaliga bostadsprojekten. Synen på bilismen förändrades också med den nya miljörörelsens framväxt och efter oljekrisen 1973. Från 1971 uppstod ett växande problem med tomma lägenheter i de nybyggda områdena. 1975 luckrade Statens Planverk upp regeln om att avståndet mellan husen måste vara minst lika långt som husens höjd. Den blev, enligt Svensk Byggnorm, inte längre tvingande i tillämpningen. Bestämmelsen togs inte in i den nya Plan- och Bygglagen 1987. På 1970-talet började också ombyggnad betraktas som ett alternativ till rivning och på 1980-talet lyftes de kulturhistoriska värdena fram i byggnadslagstiftningen.

Idéerna om den funktionsdifferentierade trafikplaneringen, SCAFT, försvann ur det statliga regelverket med den nya trafikpolitik som fastställdes av riksdagen 1998. På 1990-talet kritiserade både borgerliga och socialdemokratiska regeringar funktionssepareringen i utredningsdirektiv och frågorna om stadens utformning blev föremål för stort intresse i Kultur- och Miljödepartementen.

Det är också den organisatoriska sammanflätningen som förklarar varför det är så svårt att åstadkomma funktionsblandning i dag. De modernistiska idéerna institutionaliserades inte bara i det statliga regelverket, utan även i näringslivets och organisationsväsendets uppbyggnad och arbetssätt. Därför fortsätter funktionssepareringen i praktiken, trots att regelverket ändrats och den samstämda politiska viljan är att skapa funktionsblandning.

### **Lärdomar inför framtiden**

Den lärdom som politiker, planerare och näringsliv bör dra av detta är att ideologier inte bara finns i de politiska partierna. Ideologier finns även i professionella yrkesgrupper. Det djupt problematiska ur demokratisk synpunkt är när sådana ideologier inte kommer upp till ytan och granskas på samma sätt som andra delar av politikens värld. Särskilt problematiskt blir det om det i yrkesgrupperna utvecklas rena makt-



kamper, där de som tycker annorlunda trängs undan av en välorganiserad majoritet.

Var, t.ex., den borgerliga regeringen Ekman medveten om att det var modernistiska stadsplaneidéer som de förde in i byggnadsstadgan 1931? Var riksdag, regering och kommunalpolitiker medvetna om att det var de idéerna som låg till grund för saneringspolitiken? Jag är inte alls säker på det. Jag tror snarare att de var övertygade om att det handlade om att sanera bort undermålig bebyggelse, skapa drägliga bostadsförhållanden för alla och att avskaffa bostadsbristen och trångboddheten.

Det problematiska med modernismen var inte deras stadsplaneidéer i sig. Det problematiska var föreställningen om att det inte fick vara på något annat sätt. Vi hade mycket väl kunnat fortsätta att bygga trädgårdsstäder enligt det tidiga 1900-talets idéer och samtidigt bygga nya flerfamiljshusområden som hus-i-park med lamellhus. Vi hade sannolikt byggt bort bostadsbristen snabbare om modernisering och upprustning av den äldre bebyggelsen i stadskärnorna hade tillåtits efter andra världskriget. Nu kom den inte igång förrän på 70-talet.

Någon utvärdering av effekterna av de modernistiska idéerna genomfördes inte heller, inte förrän kritiken mot den funktionsseparerade bilstaden kom vid slutet av 1960-talet. Särskilt problematisk är den storskalighet som präglade genomförandet. Den modernistiska epoken har lämnat efter sig en struktur, som är utomordentligt svår att reformera. Strukturen präglar städerna rent fysiskt, men har också satt sina spår i näringslivets organisation. Byggandet domineras idag av ett fåtal stora entreprenadorganisationer, som är organiserade efter funktionsseparerade principer.

Det finns många lärdomar att dra från den här epoken. Det behövs mångfald i stadsplaneringen om den ska vara hållbar över tid. Människors drömmar om livet och boendet ser olika ut. Särskilt allvarlig är den segregation som vi har fått. Livschanserna försämras för den som är fattig och tvingas bo i ensidigt sammansatta bostadsområden. Vi behöver komma tillbaka till en småskalig blandning av bostadsformer och verksamheter. Här är de stora enheter vi ärvt ett stort hinder.

---

#### Vidare läsning

Källorna till det mesta av denna text finns att hämta i Monica Andersson, *Politik och stadsbyggande. Modernismen och byggnadslagstiftningen*. Doktorsavhandling, Statsvetenskapliga institutionen, Stockholms universitet 2009.

## Hållbara städer – svårskötta pastorat

Pågående nationella insatser för hållbar stadsutveckling bygger inte på en samlad kunskap om hur städer utvecklas eller vad som påverkar vad i stadsomvandlingen. Statens strategier är i huvudsak projektknutna och offentligt drivna. En slutsats av detta är att Sverige inte har en stadspolitik som driver fram den nödvändiga omställningen. Omställningss hastigheten måste öka och omfatta städerna som helhet – i sitt regionala sammanhang. Och processer måste till som garanterar ömsesidighet mellan berörda parter.

### Temperaturmätare i tiden

Delegationen för hållbara städer tillsattes av regeringen 2008 för att stimulera arbetet med en långsiktigt välfungerande stadsutveckling med minimerad klimatpåverkan. Delegationen har stött ett tiotal utvecklingsprojekt och ett trettio-tal planeringsprojekt i svenska städer i syfte att få fram goda exempel och öka möjligheterna till miljöteknikexport. Delegationens arbete har nu följts upp av Riksdagens miljö- och jordbruksutskott. Utskottsrapportens kanske främsta förtjänst är en nulägesbeskrivning av insatser för att främja en hållbar stadsutveckling i Sverige och andra länder och på EU-nivå. För den fortsatta diskussionen om inriktningen av arbetet med en hållbar stadsutveckling är det ett viktigt dokument – både för vad som sägs och inte sägs. Jag tar dessa två företeelser som utgångspunkt för ett resonemang om vad hållbar stadsutveckling kan vara – och hur den kan förverkligas.

### Finns en politik som har staden i fokus?

Hållbar stadsutveckling är en fråga av största vikt för Sverige och globalt. Därför har Global uUtmaning lyft den som ett av sina programområden. Det är då särskilt intressant när regering och riksdag tar i frågan. Men – varken delegationen eller utvärderingen fördjupar innebörden av hållbar utveckling – än mindre vad begreppet stad tillför. Som jag försökt visa i inledningen, **Vad är en stad?** så utvecklas och omvandlas städer i ett intrikat samspel mellan offentliga beslut och marknadsbeslut.

Att påverka stadsutvecklingen i hållbar riktning bör rimligen bygga på hur hållbarhet kan förstås i detta sammanhang (se Cars bidrag) och en ingående kunskap om pågående omvandlingsprocesser. Hur de formas av offentliga beslut – genom planer och bygglov samt genom offentliga investeringar i t.ex. infrastruktur. Men i lika hög grad om hur den befintliga stadsstrukturen används, omvandlas och vad som påverkar detta i form av ekonomiska och sociala trender. Varken delegationen eller utvärderingen har någon egen analys av den nuvarande utvecklingen.

Därmed saknas grund för strategier som kan driva utvecklingen i en mer hållbar riktning.

Strategier förutsätter stadspolitik. Med stadspolitik menar jag en politik som ser staden som en helhet. Stadspolitik behövs på alla nivåer, såväl nationell som regional och lokal. Jag återkommer till detta i slutkapitlet, men vill redan nu påstå att hållbar stadsutveckling bara kan åstadkommas om generella (statliga) åtgärder medvetet kombineras med specifika åtgärder (regionala och kommunala) som främjar energihushållning, klimatsmart beteende och sociala processer som skapar jämlika villkor för individer av olika kön, ålder och bakgrund att utveckla sina livsprojekt – i staden.

### **Strategier är nödvändiga**

Genom delegationens arbete har enskilda prestigeprojekt lyfts fram med förhoppning att de som goda exempel ska inspirera andra att skapa liknande projekt – och främja svensk export. Att exportera miljöteknik är bra både för svensk ekonomi och för att skapa hållbara byggprojekt. Att exportera något så komplext som en fungerande stad (det som går under Exportrådets begrepp Symbio City) med sina ekonomiska och sociala processer är naturligtvis inte möjligt. Det visar att regeringen saknar en djupare insikt i urbana processer och därmed en strategi för hållbar stadsutveckling. Jordbruksutskottets utredning visar emellertid förtjänstfullt hur EU och andra enskilda andra EU-länder hanterar frågan. Tyskland har t.ex. en nationell stadsutvecklingspolitik som lyfter fram ett sexpunktsprogram: aktivera medborgarna, skapa sammanhållning, bygga klimatsmart, ta vara på stadsmiljön, se staden som motor för ekonomisk utveckling och satsa på staden i regionen. EU har en temainriktad strategi för stadsmiljön. Den förespråkar att nationella och regionala myndigheter stöder kommunerna så att de kan införa en mer integrerad förvaltning på lokal nivå. Även EU:s regionalpolitik identifierar städer som objekt för samlade strategier och rekommenderar integrerade utvecklingsprogram för staden som helhet. Det finns också exempel på svenska kommuner som arbetar med samlade strategier för hållbar stadsutveckling – inte bara utvecklingsprojekt för enskilda stadsdelar. Exempel på samlade strategier finns för t.ex. Växjö, Uppsala, Malmö och Stockholm. Regeringen har således mycket att lära både av EU och av enskilda svenska kommuner för att ta och utveckla sitt samlade ansvar.

### **Element i politik för hållbar stadsutveckling**

Tittar vi på visioner för hållbara städer är återkommande inslag att effektivisera energianvändningen, utveckla förnybara energikällor, bygga ut VA- och avfallssystem och system för återvinning, utveckla kollektivtrafiken,

minska miljöfarliga utsläpp och buller, bevara natur- och kulturmiljöer, främja biologisk mångfald, främja integration mellan olika etniska grupper, upprusta storskaliga bostadsområden samt skapa attraktiva allmänna platser. Vi kan se en övervikt för tekniska lösningar oftast i nybebyggelse, en vaghet kring de sociala åtgärderna och få ekonomiska strategier och genomgående saknas skarpa analyser av målkonflikter (se Cars bidrag). Underförstått är vidare att det är offentliga insatser genom samhällsplanering som är det viktigaste instrumentet. Att underlätta att leva klimatsmart och därmed också mobilisera medborgarna är ingen huvudfärd. Strategierna bygger inte heller på analyser av vilka individer och grupper som vinner respektive förlorar på eller vilka mål som underlättas respektive försvåras av olika åtgärder. Därmed saknas det som är skillnaden mellan visioner och strategier – inslaget av förverkligande genom insatser av olika parter och allianser mellan dem.

### **Hållbar utveckling med och mot utvecklingstrender**

Den pågående stadsutvecklingen kännetecknas av regionförstoring och koncentration till städernas inre till följd av en alltmer globaliserad ekonomi (se Vad är en stad?) Positivt är att fler och fler får nära till god kollektivtrafik och fler kan gå och cykla (se Smidfelt Rosqvist bidrag). I de större städernas inre delar är följaktligen bilinnehavet lägre än i övriga landet. Inte p.g.a. lägre inkomst eller lägre rörlighet – tvärtom. Positivt är vidare att gjorda investeringar i infrastruktur och bebyggelse utnyttjas och städer blir attraktivare med mer service, kultur och stadsliv – puls. Negativt är att det, trots lägre bilinnehav, ger ökade biltrafikflöden i innerstäderna med buller, avgas-/partikelutsläpp och trängsel som följd. Negativt är vidare att innerstadens gentrifiering leder till ökad segregation. Människor som inte har förutsättningar att efterfråga dyra nya lägenheter eller omvandlade bostadsrätter bor kvar i ytterområden. De utarmas ekonomiskt, service- och statusmässigt. Den minskade sociala sammanhållningen är ett stort hot. Sambandet mellan jämlikhet å ena sidan och social och ekonomisk hållbarhet är tydlig och väl belyst i Jämlikhetsanden skriven av forskarna Wilkinson och Pickett.

Positivt är vidare minskade klimatgasutsläpp och ökade möjligheter på arbetsmarknaden. D.v.s. att utvecklingstrender och marknadskrafter går i en riktning som kan leda till mer hållbara städer än vad som skett under de gångna decennierna. Men – konsistenta strategier i riktning mot hållbar stadsutveckling kräver att vinsterna från den positiva utvecklingen kan användas i syfte att bryta de negativa utvecklingsspirallerna. Om detta står idag nästan ingenting i retoriskt vackra stadsutvecklingsvisioner eller i policydokument från regering, riksdag eller EU.

Nu är inte heller denna utveckling helt entydig. Det finns också trender mot ett utglesat stadslandskap. Externa köpcentra förläggs vid stora trafikleder och enskilt boende växer på stadsnära landsbygd. De flesta bland dessa landsbygdsbor har sin utkomst i städerna och utnyttjar allt mindre närservicen på de små orterna. De handlar på väg hem i biltillgängliga storköpsbutiker, och har barnen i stadens bättre renommerade skolor. Med en sådan urban livsstil krävs två bilar per hushåll. De senaste decenniernas utveckling mot ökad valfrihet för den enskilde brukaren av kommunal service inom vård, skola och omsorg kräver vidare eftertanke utifrån resursförbruknings- och sammanhållningsperspektivet. Den tidigare självklara grannskaps- och närhetsprincipen gav barn möjlighet att själva ta sig till skolan och äldre att handla i grannskapets butik. Valfrihetens fördelar från individsynpunkt är väl framlyfta, men konsekvenser från resurshushållnings- och resursfördelningsperspektiv har sopats under mattan.

De negativa konsekvenserna är av den art – bedömer jag – att en klokt utformad reformpolitik skulle kunna komma till rätta med dem. Ett försök att belysa den utvecklas nedan. Det krävs bl.a. en kommunikativ strategi som engagerar människor och underlättar deras möjligheter att leva fossilbränslefritt och energisnålt – men också att staten vågar ”prisa ut” resurskrävande beteenden, främja god fjärrvärmeteknik (som faktiskt är mer klimatsmart än passivhus) och säga nej till enbart bilorienterade lokalisering av verksamheter.

### **Hållbart liv – klimatsmart livsstil**

Vi har ovan sett att ansträngningarna att skapa förutsättningar för att människor ska kunna leva klimatsmart är koncentrerade till några få större nybyggnads- och ombyggnadsområden. Till det ska läggas miljöbilspremier, och bensinskatt med visst miljöpåslag. Men fortfarande är kollektivtrafikresorna utanför storstäderna på nivån 5 - 10 procent av resorna. Fortfarande är fossilbränslen helt dominerande i nya bilar. Investeringar i ett bättre vägsystem dominerar över förbättringar i spårburna system. Trängselskatter och bensinskatter är på nivåer som inte dämpar massbilismen. Sänkningen av energianvändningen i det befintliga bebyggelsebeståndet går långsamt. Det sociala perspektivet är kraftigt underrepresenterat. Detta bygger inte strategier för hela staden.

Men – det är inte för att människor är motståndare till en utveckling mot hållbarhet som de flesta fortsätter att ta bilen till jobbet, skjutsa barnen till skolan, handla i storköp etc. Det är för att stadsutvecklingen under de gångna femtio åren anpassats till bilen. Bilen har blivit norm för samhällsutvecklingen – dessutom status- och frihetssymbol. Att klara det dagliga resmönstret utan bil blir för många tidskrävande och obekvämt.

Vi kan tala om att det frivilliga valet är betingat av ett strukturellt tvång. Denna typ av framtvingat beteende är den politiska debatten märkligt blind inför. Politiskt beslutade åtgärder att genom prismekanismer ändra vanor, konsumtion eller beteenden leder i situationer av strukturellt tvång till att människor får dra ned på andra utgifter i stället för att upphöra med t.ex. resursslukande rörelsemönster. En vanlig dynamik – i detta spel mellan politik och medborgare – är att förändra skatter och avgifter utan att alltför besvärande protester uppstår, dvs. så lite att det inte får någon reell effekt.

Det är därför som staten med sina generella instrument måste samverka med regionala organ och kommuner och genomföra tidskoordinerade åtgärder i den lokala och regionala miljön – om hållbarhetsstrategier ska lyckas. Skatte- och avgiftshöjningar bör föregås av en kraftfull satsning på kollektivtrafik. Människor måste ha positiva alternativ och möjligheter till reella val – innan resurskrävande beteenden ”prisas ut”. Ett klimatsmart liv behöver underlättas.

### **”Mellanrum” är en nyckelfråga**

Attraktiviteten i en stad är beroende av de offentliga rummen. Omvandlingen kan – genomtänkt – minska effekterna av tidigare misstag: skiljande zoner och barriärer kan bli besökta rekreationsplatser och bryggor mellan tidigare isolerade öar av bebyggelse. Därför prövas nu begrepp som stadsläkning som bättre beskriver omvandlingen än ordet förtätning.

Nyckeln till en läkning av städer ligger således i att de öppna områdena mellan byggnader och anläggningar får förhöjda kvaliteter. Stadens grönytor, parker, torg och gator behöver bli trivsamma för olika åldersgrupper och trygga att vistas i. Ekosystemtjänster dvs. grönområdenas betydelse för biologisk mångfald, vattenflödes- och temperaturutjämning, samt partikeldämpning måste sättas in i sitt sammanhang i omvandlingsprocessen. Men omvandlade mellanrum av högre kvalitet kostar och kräver om de ska bli genomförbara att de finansieras eller åtminstone medfinansieras av byggherrar och fastighetsägare. De är ju vinnare genom att den pågående omvandlingen höjer fastighetsvärdena.

Partnerskap är inget nytt. Men om de ska vara instrumentet i en stor och fortgående omvandling kräver det att samverkansformer utvecklas, som inte är projektknutna utan en del av processen i en hållbar stadsutveckling. Om stadsläkningen också ska möta sociala behov krävs att nya bostäder får komplement i form av förskolor och andra lokaler. Barnfamiljer ser i ökad utsträckning fördelar med att bo centralt och tillgängligt. Barnantalet i städernas inre ökar därför snabbt. Skolor och förskolor i

enplanspaviljonger är här inte möjligt. Istället behöver bostadshusens bottenvåningar användas vilket kräver tidiga avtal mellan byggherre och kommun. Det har bostadsbyggare varit emot eftersom de uppfattat att sådana lokaler är svåra att få uthyrda. Sådana lokaler kan i en framtid då barnantalet sjunker omvandlas till lokaler för annan verksamhet, något som alltid skett i en robust stadsstruktur. Det finns forskning som visar att om funktionsblandning kombineras med attraktiva offentliga rum – då ökar vilja att vistas och handla lokalt.

Samverkan mellan offentliga och privata intressen kan således bidra till en eftersträvanvärd stadsomvandling. Det är inte enbart en samverkan i planeringsskedet jag åsyftar utan också i förvaltningsskedet. D.v.s. vilka möjligheter har människor har i sitt dagliga liv att enkelt källsortera, använda el- och varmvatten sparsamt, kunna parkera cykeln säkert och bekvämt, ha tillgång till bilpool, nära till turtät kollektivtrafik etc. Hur ser samverkansavtal ut som inte bara innefattar fördelning av investeringar utan också omfattar förvaltningsskedet?

### **Ömsesidighet kännetecknar välfungerande omvandling**

Den starka och dynamiska utvecklingen i städernas inre delar börjar bli väl belyst. Samverkan mellan kommun, handlare och fastighetsägare har i många fall funnit sina former. Betydligt tunnare är idékoncepten och praktiken kring den övriga stadens delar. Omvandling av äldre industriområden där storhandelskedjor tar över industritomter och logistikytor sker utan genomtänkt förändringsstrategi. I ytterstadens bostadsdominerade områden har upprustningen delvis kommit igång. Exempel finns på initiativ som Blommanpengar och KLIMP (klimatinvesteringsprogram) som syftar till att i projektform förbättra miljonprogramsområdena. Projekten har i de flesta fall haft övergående effekter på de berörda områdena – erfarenheter som regeringen kunde ha använt inför uppdraget till delegationen för hållbara städer.

Upprustning av stadskärnorna bygger på ömsesidighet mellan parter. Övriga omvandlingar bygger på att en part stått för problemformulering och lösning – således antingen enbart marknad som i äldre industriområden eller enbart offentligt omhändertagande som i miljonprogramsområdena. Hur påskynas ömsesidighet i omvandlingen?

### **Målkonflikter och prioriteringar**

En stadsstruktur som gynnar dem som går, cyklar och åker kollektivt tar tid att utveckla. Utvecklingsriktningen behöver förankras djupt bland medborgarna. Människor måste kunna föreställa sig hur ett annat liv kan förverkligas i en omvandlad stad. Annars riskerar nybyggnads- och

omvandlingsprojekt inne i städerna att mötas av kompakt motstånd från de som bor i närheten. Målkonflikter kommer man inte undan i städer. De måste lyftas och avvägas tydligt. Att värden går förlorade går inte att undvika. De måste kompenseras med nya värden. Statliga normer får inte ensidigt lyfta en faktor på ett sådant sätt att avvägningar inte kan göras mellan alla ingående värden. Det kan vara bättre med lite buller än mycket alienation...

Att läka samman öar med olika, oftast ensidiga, funktioner till en stadsväv är något annat än att lägga projekt till projekt. Det handlar om ett stadsutvecklingsarbete där stat och kommun och övriga intressenter samverkar i öppna processer. Det finns inte ett recept, men om inte det som betingat staden, d.v.s. närhet och mångfunktionalitet finns med, kan det inte bli hållbart.

Precis som när partnerskap ingås mellan privata och offentliga finansierare måste kommunen och medborgarna kunna ingå ett samhällskontrakt: detta går förlorat men detta får vi istället. Hur ser fora ut som inbjuder till dialog om den övergripande stadsutvecklingen? Hur ser processer ut som skapar tillit, ömsesidighet i nyttor och uppoffringar och garanterar att åtaganden fullföljs?

#### **Medborgaransvar förutsätter en tydlig ansvarsfördelning inom det offentliga**

Hur kommer staten in i detta till synes mycket lokala perspektiv? Jag har redan antytt att utbudet av konkurrensmässig kollektivtrafik måste föregå höjda fossilbränsleskatter och trängselavgifter. Därför behövs en gemensam utvecklingsstrategi mellan stat, region och kommun. Eftersom dagens robusta arbetsmarknader omfattar flera städer behöver den regionala kollektivtrafiken byggas ut, sammanlänkas med stadstrafiken och få den bästa framkomligheten inne i staden. Kapaciteten i de spårburna systemen mellan orterna måste snabbt förstärkas. Centralt placerade järnvägsstationer är framtida städers noder och kollektivtrafiken måste ha prioritet dit. Bilens hastigheter i städer behöver radikalt dämpas för att minska buller och avgas- och partikelutsläpp och för att gaturummen ska kunna bli attraktiva platser att vistas kring – och på.

Med tanke på takten och volymen i den stadsomvandling som pågår måste den jämföras med förändringarna som skedde i industrialismens barndom. Då satsades av ett fattigt land stora resurser för att klara den tidens omställning. Nu krävs proportionsvis liknande insatser. Den gamla ansvarsfördelningen mellan stat och kommun där staten står för investeringar i infrastruktur och näringspolitiken och kommunerna för den generella välfärdspolitiken/vård-skola-omsorg/ har under lång tid



upplöst. Kommuner och regioner medfinansierar i allt högre utsträckning infrastruktur och driver egen näringspolitik, staten lägger sig i allt fler detaljer i välfärdssystemen. Medborgaren vet snart inte vem som ansvarar för vad, hur ansvar ska utkrävas och framförallt hur ett eget ansvarstagande kan medverka i omställningen.

Medborgaren måste således bli medaktör och ta medansvar. Men övergripande och successiva förändringar är svåra att uppfatta för medborgare och media. Offentliga fora som öppnar för löpande dialoger om vart stadsutvecklingen är på väg är nödvändiga som t.ex. den tyska stadspolitiken understryker. Sådana fora är knappast längre enbart eller ens främst fysiska möten. Den som i Google-världen vandrat runt i olika städer eller sökt bästa färdväg inser snabbt vilka fantastiska möjligheter att kommunicera hållbar stadsutveckling som skymtar i närtid. Det öppnar både för att diskutera helt öppet kring olika möjligheter eller mer målinriktat kring konkreta förslag med sina olika konsekvenser. – Det öppnar också för att lösningar som vinner tilltro kombineras med sociala kontrakt för stadsläkningen.

---

#### Vidare läsning

Canada. Final Report of the External Advisory Committee on Cities and Communities, 2006, *From Restless Communities to Resilient Places*. Boken är framtagen som en statlig utredning i Kanada inför World Urban Forum i Vancouver 2006.

UNEP (United Nations Environment Programme), I.C.L.E.I. (Local Governments for Sustainability), Cities Alliance (Cities Without Slums) 2007: *Liveable Cities*. Boken är framtagen med stöd av UN-Habitat inför World Urban Forum i Nanjing 2008.

Europeiska unionen, Regionalpolitik och sammanhållning (KOM(98)605) 1998: *En hållbar utveckling i Europeiska unionens städer: Ett handlingsprogram*. Boken behandlar policies för städer: att stärka det ekonomiska välbefindandet och sysselsättningen, att främja jämställdhet, social delaktighet och förnyelse samt att skydda och förbättra miljön. Dessutom behandlas sätt att förvalta städer genom samverkan över sektorsgränser och administrativa nivåer.

Trafikverkets projektrapport 2010: *Så får vi Den Goda Staden*. Rapporten sammanfattar ett sexårigt projekt mellan flera statliga myndigheter, SKL och tre kommuner som rör integrationen mellan bebyggelse- och trafikplanering. [www.trafikverket.se/dengodastaden](http://www.trafikverket.se/dengodastaden)

Riksdagen 2010/11:RFR2 och 2010/11:RFR3: *Uppföljning av statens satsning på hållbara städer respektive Hållbara städer – med fokus på transporter, boende och grönområden*. Rapporterna summerar erfarenheter, kunskaper och forskningsfronten kring teman som rör hållbar stadsutveckling.

## Tid för handling

Hållbar stadsutveckling är en mycket uppmärksammas fråga. Vi har berört *Delegationen för hållbara städer* och riksdagens utvärdering av deras arbete. Till detta kommer nu också riksdagens forskningsöversikt på temat Hållbara städer – med fokus på transporter, boende och grönområden (2010/11:RFR3). Men även denna rapport illustrerar bristen på förmåga att se staden som helhet. Global utmaning vill i avsaknad av samlad politik – men inspirerad av europeiska förebilder och bidragen i denna antologi – skynda på utvecklingen. Här är fyra punkter i riktning mot hållbar stadsutveckling.

### Utgå från det globala perspektivet

Varje stad måste minska sitt ekologiska fotavtryck. Det är en fråga som berör jordens långsiktiga förmåga att tillhandahålla matproduktion och ekosystemtjänster. Det kan ske genom att bebyggelsen minskar sin energiförbrukning totalt och att energitillskottet är klimatneutralt. Flödena in till staden i form av mat, resurser och vatten måste hanteras så att avfall och avlopp återvinns och kretsloppen sluts. Trafiken måste minska totalt sett annars åter ökade trafikflöden upp den minskning som är möjlig genom ny resurssnål teknik.

Det ekologiska fotavtrycket är också en etisk fråga som berör den sociala hållbarhetsdimensionen. Om städernas konsumtion inte bara innebär exploatering av naturresurser utan också av människor i andra delar av världen – kan vi inte tala om hållbarhet. Fair trade och ekologisk odling får inte vara förbehållet de som har råd och är bäst informerade. Offentlig upphandling är ett viktigt medel för att minska städernas fotavtryck.

Den globaliserade ekonomin har ett starkt samband med städernas tillväxt. Övergången till en tjänstebaserad ekonomi driver på. Det innebär minskad energiförbrukning och gynnar utvecklingen mot goda kollektiva förbindelser med angränsade städer. Tjänstestaden är tillgänglig i det regionala perspektivet och samtidigt byggd på en inre tillgänglighet på fotgängares, cyklisters och kollektivtrafikens villkor. Sambandet med den sociala dimensionen är också tydligt. Forskare har visat att jämlika samhällen är bättre för folkhälsan och studieresultatet och ger över tiden en bättre ekonomisk utveckling.

### Sverige behöver en stadspolitik

Hållbar stadsutveckling bygger på en omvandling av hela staden. Aldrig så avancerade nybyggnadsprojekt kan inte skymma det faktum att den största utmaningen ligger i det befintliga byggnadsbeståndet och den uppbyggda bebyggelse- och trafikstrukturen. En genomtänkt strategi

ger förutsättningar för ett mindre fotavtryck, högre grad av social sammanhållning och långsiktig utveckling av ekonomin. Således tecken på hållbarhet i alla dimensioner. Det handlar om en snabb omställning av samma omfattning som när industrialismen ersatte jordbrukssamhället. Det är en ansträngning som kräver full medverkan från alla offentliga nivåer: staten och regionerna vid sidan av kommunerna. Hela samhället, företag och medborgare måste bidra till en sådan utveckling.

Staten behöver utveckla en samlad strategi som främjar stadsomvandling. Den bör bl.a. innehålla nödvändiga medel för den infrastrukturella omställningen, tydliga och tidsatta mål för avgifter och skatteväxling, miljö- och naturresurshushållningspolitik också för städer, ett proaktivt förhållningssätt att utveckla innovationer på systemnivå, och en vitaliserad statlig aktör för samhällsplanering i stället för tillfälliga medel och aktörer.

Regioner i Sverige ser helt olika ut vad gäller ansvar och befogenheter, storlek och administrativ tillhörighet. Denna oklarhet hämmar regionerna från att medverka till en hållbar stadsutveckling. En utveckling mot att städer samverkar i nätverk innebär att den ökande pendlingen mellan orter kan ske utan att öka klimatutsläppen. Vardagslivets behov av infrastruktur har i många avseenden en regional dimension. Det strukturella tvånget (som belysts ovan) kräver att många utspridda anläggningar, utan annan tillgänglighet än bilens, inordnas i stadsväven. Kvalificerad skattefinansierad service måste i många fall utvecklas i samverkan mellan kommuner d.v.s. i ett regionalt sammanhang. Sambandet mellan stad och land i form av kretsloppslösningar kräver också proaktiva regionala aktörer.

Kommunernas stadsplanering måste utvecklas från traditionell en-plan-i-taget-planering till en samlad stadsutvecklingsstrategi. Strategin kräver mer kommunala investeringar men kommer ändå i allt högre utsträckning att ske i samverkan mellan kommunen och andra finansierare, såväl offentliga som privata. Då gäller det också att strategin är tydlig med ansvar och roller i samverkan så att den kan granskas utifrån. Slutligen krävs också tydlighet med vad medborgarna själva och i förening förväntas ta ansvar för – det vi kan kalla sociala kontrakt. Strategin måste också klara ut hur offentligt finansierad service fördelar sig mellan kommunal och privat verksamhet, mellan fritt "kundval" och vem som betalar en "beställd" en tjänst om den t.ex. ökar transportarbetet. Rättigheter och medansvar måste kunna utvecklas i nya former.

### **Utveckla den attraktiva staden**

Den attraktiva staden är mer än en framgångsrik omvandling av stadskärnor mot mångfunktionalitet och trivsamma offentliga rum. Mer än en flirt med den kreativa klassen. Mångfunktionalitet kan utvecklas för stadens alla delar – men med en mångfald av uttrycksformer. Nycklarna ligger dels i att utveckla stadens mellanrum från barriärer och överblivna ytor till attraktiva grönområden och mötesplatser både för socialt liv och för ekosystemtjänster, dels i att komplettera stadsdelar med det som saknas. Störst är utmaningarna i ”monokulturella” områden: biltrafikorienterade industriområden, ensidiga flerbostadsområden och ”villamattor” i städernas periferi.

Den attraktiva staden formas utifrån en omsorg om hur vardagslivet kan gestaltas. Ett vardagsliv byggt på en mångkulturell befolknings behov och ett ”glokalt” livsmönster. Det behövs en tydlig strategi som medverkar till att olika befolkningsgrupper kan förverkliga sina drömmar om ett gott liv, men som samtidigt inte innebär etnisk eller kulturell isolering från storsamhället. Det kräver en bostadspolitik som hittar ett nytt samspel mellan å ena sidan generella styrmedel för en hög bostadsproduktion och en hög upprustningstakt av det befintliga beståndet och å andra sidan individuella stöd som öppnar möjligheter att välja bostadsområde utan att ha hög inkomst.

I den attraktiva staden är närhet central. Det är lätt och trivsamt att gå och cykla. Kollektivtrafiken är bekvämt tillgänglig. Det kräver genomtänkta mönster av gång- och cykelvägar till arbetsplatser, service och inte minst till kollektivtrafikens hållplatser. Kollektivtrafikstråken blir stadsstråk med puls. Varje viktig målpunkt för stadsliv, boende och vidareförflyttning kräver väl genomtänkta och trygga hållplatser och cykelparkeringsplatser.

### **Myndigförklara medborgarna**

Forskning och utvecklingsprojekt har visat att ett nytt tidsfönster utvecklas för samhälls- och stadsutvecklingen. Med- och motkrafter ser helt enkelt ut på ett annat sätt än under den epok då välfärdssamhället – som vi känner det – utvecklades. Den växande valfriheten har tillfört nya livskvaliteter men också effekter som idag står utanför den politiska agendan – vita fläckar av onämnbart – som faktiskt bidrar till att en hållbar livsföring försvåras.

Det har med människosyn att göra. Är medborgaren en plånboksväljare vart fjärde år som ska lockas av förbättringar för egen del eller är det en ansvarstagande individ som kontinuerligt medverkar till en hållbar

utveckling genom egna val och egen handling? Nya allianser och kraftcentra krävs för att skapa en hållbar stadsutveckling som också underlättar för den enskilde att göra de kloka valen.

Det engelska "empowerment" ger uttryck för att människor får makt och myndighet att påverka inte bara sina egna liv utan också varandras genom kollektiv handling. Att involvera medborgarna i en dialog om den hållbara staden – är den kanske största utmaningen som politikens makthavare harstår inför. Och samtidigt den största potentialen till omvandling med engagerade medborgare i styrhytten som ser längre än till sin egen bakgård. Hur skapas den dialogen på regional och kommunal nivå? Det gäller att ta vara på de nya möjligheterna. Hitta de nya ansvar och roller som frigör vilja till förändring, resurser och energi. Då kanske vi i framtiden kan exportera – om inte hållbara städer så ett samlat koncept för stadsutveckling som en fundamental del av Brundtlands hållbara utveckling.

# Presentation av författarna

## *Monica Andersson*

Monica Andersson är filosofie doktor och universitetslektor vid Statsvetenskapliga institutionen, Stockholms Universitet. Hon disputerade 2009 på avhandlingen "Politik och stadsbyggande. Modernismen och byggnadslagstiftningen". Monica är ordförande i Samfundet S:t Erik i Stockholm. Hon har tidigare varit riksdagsledamot, statssekreterare, generaldirektör, fastighetsborgarråd samt Stadsbyggnads- och miljöborgarråd i Stockholm.

## *Göran Cars*

Göran Cars är professor och prefekt vid institutionen för Samhällsplanering och miljö på KTH. Hans intresse är riktat mot processer och strategier för byggandet av hållbara städer. Utmaningen är att utveckla såväl attraktivitet som konkurrenskraft. Det handlar om trafiksystem som minskar behovet av transporter, samspelet mellan transportplanering och stadsplanering, social sammanhållning, utvecklandet av kultur och stadsattraktivitet samt villkor för näringslivsutveckling.

## *Carl-Johan Engström*

Carl-Johan Engström är professor i stadsutveckling på KTH. Under tiden som professor vid Chalmers och sedan 2004 vid KTH har han studerat drivkrafter bakom stadsutveckling i en globaliserad ekonomi. År 1996-2010 var han planeringsdirektör i Uppsala och dessförinnan avdelningschef vid Boverket, med ansvar för utvecklingen av kommunernas strategiska planering och den nationella naturresurshushållningen. Han har varit konsult i Sverige och internationellt.

## *Gunnel Forsberg*

Gunnel Forsberg är professor i kulturgeografi vid Stockholms Universitet, med särskild inriktning mot samhällsplanering och prefekt för institutionen. Hon är utbildad vid Uppsala universitet och har varit gästprofessor i genusvetenskap vid Karlstads universitet. Hennes forskning och undervisning handlar om urbana och regionala planeringsfrågor, speciellt landsbygdsomvandling. Hennes forskning har ofta en genusinriktning.

## *Lena Smidfelt Rosqvist*

Lena Smidfelt Rosqvist är teknologie doktor i trafikplanering med inriktning på miljökonsekvenser från Lunds tekniska högskola och är sedan 2007 forskningschef på Trivector Traffic. Hennes specialområde är ett holistiskt perspektiv på kombinationen hållbarhet och trafikplanering, ofta med stadstrafik i fokus. Lena var 2006-2008 programchef för forskningsprogrammet TransportMistra. Hon är ordförande i Nätverket för kvinnor i transportpolitiken.

## *Josefina Syssner*

Josefina Syssner är kulturgeograf, filosofie doktor och anställd på Remeso, Institutet för forskning om migration, etnicitet och samhälle vid Linköpings universitet. Hennes forskningsintresse är i första hand riktat mot de politiska visioner, idéer och föreställningar som på ett eller annat sätt kan kopplas till en plats eller ett rum. Hon har varit gästforskare vid Rostocks Universitet i Tyskland, och vid University of Namibia, samt gästföreläst vid en rad europeiska universitet. Hon är sedan 2009 ledamot i styrelsen för Centrum för Kommunstrategiska Studier.