

# Urban sprawl på skånska? Om planeringsdebattens språkbruk och begreppens dolda landskap

MATTIAS QVISTRÖM OCH VERA VICENZOTTI

*För att främja en hållbar utveckling behöver dagens planerare lära av internationella exempel. Men hur? Artikeln diskuterar fallgropar och möjligheter i ett ömsesidigt lärande, utifrån pågående forskningsprojekt om stadsutglesning. Vi argumenterar för att planerare måste ta hänsyn till att ett begrepp förmedlar ett visst landskap, och att det kan dölja lika mycket som det visar fram.*

## Urban sprawl och andra språkliga utmaningar

Det finns något paradoxalt över planeringens internationella språkbruk. Å ena sidan används ständigt internationella begrepp och förebilder – å andra sidan betonar de flesta planerare vikten av en platsspecifik lösning. Debatten om stadsutglesning, eller *urban sprawl*, är ett tydligt exempel. Begreppet började enligt Ingersoll (2006) att användas i USA på 1950-talet, och har därefter spridits över hela världen för att skildra en icke önskad stadsutveckling med glesare eller oplanerad tillväxt. Privatbilmens expansion är ett skäl till att utvecklingen uppvisar liknande drag internationellt, men nationella och lokala faktorer påverkar också utvecklingen. Till exempel inverkar planeringslagstiftningen, det befintliga bebyggelsemönstret, landskapsideal och sociala förhållanden hur ”urban sprawl” som fenomen ter sig i olika länder.

Ett gemensamt begrepp kan därför vara bedrägligt. Vi har under de gångna åren lyssnat till presentationer av planeringsforskare från bland annat Norge, Kanada, USA, Belgien, Storbritannien och Japan presentera forsk-

ning om urban sprawl på ett påfallande snarlikt vis. Forskarna tycks vara eniga om hur problemen ser ut, vilket återspeglar den internationella litteraturen: samma problembild utnyttjas i de flesta fall, oavsett vilket land som studeras. Det finns visserligen olika tolkningar av fenomenet (debatten om urban sprawl är påfallande polemisk), men även dessa tolkningar följer ett internationellt mönster. Vi har också varit ute i fält med kollegor från Belgien, England, Kanada, Tyskland och Australien, för att studera sydvästra Skånes villamattor, konflikterna med jordbruket, hästgårdarna och stationssamhällets återkomst: allt i sig internationella företeelser. Fältstudierna brukar ge både besökarna och oss själva aha-upplevelser då det visar sig att vi tolkar platserna olika; de skånska exemplen på urban sprawl väcker förvåning (besökare ser kanske främst spåren efter decennier av planering medan den lokale guiden ser nya och oroande trender), men leder också till en annan diskussion än om vi hade stannat kvar på kontoret eller nöjt oss med den mer abstrakta diskussionen om planeringsstrategier, utvecklingsmönster och hot mot en hållbar utveckling. Under hösten 2014 genomförde vi en studieresa till New England och Québec, vilket gav en liknande aha-upplevelse: att se de landskap från vilken mycket av debatten härstammar ger en helt annan förståelse, trots att en fältstudie bokstavligen är ett sätt att skrapa på ytan. Det är frågan om olika landskap, med olika förutsättningar. Här står vi alltså inför en svår balans-

å ena sidan finns det ett värde av att lära från andra regioner och länder, å andra sidan är det tydligt att vi har en förmåga att därmed importera en problembild som kanske inte alls är den rätta för den plats vi studerar.

Urban sprawl är inte det enda begreppet som spridits internationellt inom planeringspraktiken och forskningen. *Greenbelt* är ett annat exempel på ett planeringsbegrepp (och ideal) som rest över världen och inte alltid översatts på ett genomtänkt sätt. *Greenbelt* bygger på ett västerländskt ideal med en tydlig åtskillnad mellan stad och land, men infördes ändå i Tokyo i en stadsbygd som inte kännetecknats av en sådan uppdelning historiskt sett (se Amati 2008).

*Transit-oriented development* är ett begrepp som används i begränsad utsträckning i Sverige; här har begreppet stationsnära läge erbjudit en bättre svenska. Samtidigt döljer det var modellen kommer ifrån. Dagens debatt om stationsnära samhällen är i första hand hämtad från debatten om transit-oriented development, vilket utvecklades i Kalifornien under tidigt 1990-tal (Calthorpe 1993). Modellen är i sin tur inspirerad av Europeiskt stadsbyggande. Ironiskt nog innebär det att vi lär oss om stationssamhället från en region med betydligt mindre erfarenheter, historiskt, av just järnvägar, och att vi bortser från stationssamhällets lokala och nationella historia (se Qviström och Bengtsson 2015).

Andra begrepp kan tyckas helt oproblematiske att översätta. Ett exempel är



*Drömmen om ett hus på landet och bilen som frihetssymbol finns såväl i Sverige som i USA. Huset i Maine hade lika gärna kunnat ligga i en skånsk småort. Men Maines urban sprawl har skapats utifrån en annan stadsbyggnadshistoria, andra sociala förutsättningar, planeringsidéer etc.: vi kan lära oss av utvecklingen i Maine, men en jämförelse är betydligt svårare – och kanske inte heller särskilt fruktbar.*

flerkärnig struktur, direkt översatt från engelskans polynuclear structure. Definitionerna av begreppet (det finns alltid flera) betonar tillgänglighet inom transportsystem och bebyggelsestrukturen. Men även bakom ett sådant begrepp döljer sig ideal (se Qviström 2015). Det handlar nämligen inte bara om språkliga översättningar, utan också *landskapliga*, och även om inte en specifik plats kan identifieras som förebild så bygger ett begrepp som flerkärning struktur på en specifik idé om landskapet.

### Tre strategier

Klarar de importerade idéerna av att fånga platsens egenskaper? Om landskapet kvantifieras så kan vi i en mening jämföra olika landskap. Ett exempel är studier som baseras på kartografiska jämförelser av städers morfologi. På kartan kan Massachusetts och Skånes villamattor mätas och jämföras. Men den kvantitativa jämförelsen säger inget i sig: den kräver en teori för att tala. Denna teori hämtas vanligen från ett

framstegstänkande, där det antas att de jämförda platserna skildrar samma utvecklingsförlopp – utvecklingen är bara olika långt framskriden (Massey 2005). Villamattorna i Massachusetts betraktas då som en mer långtgående urban sprawl än det vi ser i Skåne, medan en jämförelse med till exempel Rumänien på samma sätt tolkas som en illustration av Skåne för decennier eller kanske ett sekel sedan. Skillnaderna i kvalitet (till exempel kulturella och historiska skillnader) sätts åt sidan, och därmed också ambitionen att spåra *olika* utvecklingar.

Andra är tydliga med att de kulturella skillnaderna och historia mm är så avgörande att jämförelser är omöjliga, och att karteringar som syftar till sådana jämförelser är näst intill meningslösa (Couch et al. 2007). Drivkrafter, sociala mönster, historia mm är helt enkelt så olika i Spanien och Sverige så att en karta snarare lurar oss att bortse från dessa faktorer än lär oss något. Risken är att en sådan hållning leder till en underskattning av hur internationella dis-

kurser (men också internationella innovationer av olika slag) inverkar på den lokala kontexten.

Ett tredje alternativ är att studera själva importerandet av idéerna och deras översättning till det lokala sammanhanget. Studier av begreppens mobilitet hjälper oss att förstå vad det är för landskap de för med sig. De senaste årens planeringsforskning om översättning av policies, och om planeringsidéernas mobilitet bygger på denna strategi (se t ex McCann & Ward 2011, Peck & Theodore 2012, Wood 2016).

### Skånsk transbyggd

I debatten om stadsutglesning och regional utveckling spelar de nämnda begreppen en avgörande roll, tillsammans med begrepp som förtätning och stads-kvalitet. Att skapa stationsnära lägen i en flerkärnig regionstruktur står i centrum för Region Skånes strategidokument. Det är ett sätt att motverka stadsutglesning genom att föra fram alternativen (en tät stad). De nämnda begreppen har





*Bredbandsbullenby, transbygd eller urban sprawl? Benämningen är inte allt, men den kan underlätta nya synsätt.*

en sak gemensamt: de bygger på en idé om ett tydligt åtskiljande mellan stad och land. Åtskiljandet har motiverats på olika sätt under de gångna hundra åren av planeringsdebatt, men kvarstått som ett lika centralt som svåruppnåeligt ideal. Debatten fokuserar, i enlighet med internationella förebilder, på stad och land och konflikten däremellan – inget annat. Frågan är om en sådan uppdelning, och åsidosättande av det som inte är stad eller land, hjälper oss att förstå dagens stadslandskap.

Vilka begrepp finner en resonans i det skånska landskapet? Vilka begrepp eller internationella förebilder hjälper oss att se landskapets potential och dess problem? Det skånska landskapet berättar delvis en annan (och rikare) historia än den som följer med ett importerat begrepp som urban sprawl; därmed finns det en risk att användandet begreppet döljer lika mycket som de belyser.

Det finns såväl begrepp som internationella studier som erbjuder alternativ till begreppet urban sprawl och dess polarisering av stad och land. Åke Högman (2014) föreslår ett nytt begrepp, *transbygd*, för att komma bort från gamla tankebanor. Han tycker sig se en sådan transbygd, där staden och landets

potentialer förenas, i nordvästra Skåne, på Österlen och i Kristianstads omland. En sådan synvända kan alltid ha sina värden. Men samtidigt försvårar det nya begreppet möjligheten att lära av varandra. Thomas Sieverts (2003) begrepp *Zwischenstadt* ger ett alternativ och har i vissa fall förts fram av svenska planerare och forskare som ett alternativ till den ensidiga debatten om stad – land (Vincenzotti 2013).

Ett annat exempel är John Stilgoes begrepp *Metropolitan corridor*, som ett begrepp för att skildra järnvägens landskap. Stilgoe skildrar hur järnväg, stationssamhälle och landsbygd växte fram i ett nära samspel under 1800- och tidigt 1900-tal, hur den ena inte kunde skiljas från den andra. Det ger en annan förståelse för stationssamhället, inte som en urban kärna (omgiven av landsbygd), utan snarare som en hybrid mellan stad och land. Bosse Bergmans E4-staden skildrar kanske inte de små orter som vi söker efter, men ger ändå en injektion i andra sätt att tänka stad (Bergman 2008).

Ett tredje exempel är den synvända som den belgiske arkitekten och professorn Bruno Meulder erbjuder, då han påpekar hur missvisande en skild-

ring av Belgiens utveckling som urban sprawl är, och pekar istället på att det handlar om en decentraliserad landsbygdsutveckling: *rural sprawl*. Greet De Block (2014) har utvecklat detta med historiska studier av vad som idag uppfattas som ett kaotiskt och oplanerat landskap med spridd bebyggelse, och pekar på att det snarast är resultatet av en medveten planering för landsbygdsutveckling inspirerad av trädgårdsstaden. Men denna utveckling baserades på ett finmaskigt nät av järnvägar: i och med att dessa har försvunnit är det också svårt att tolka bebyggelsestrukturen. Liknande historiska studier, utan en för givet tagen uppdelning mellan stad och land som utgångspunkt, kan hjälpa oss att bättre förstå det skånska landskapets potential.

### Avslutning

Vi är åter ute i fält för att studera Skånes ”urban sprawl”, denna gång med vår kollega Nik Luka från Montreal. Tillsammans har vi diskuterat skillnader i lagstiftning, administration, historia, landskapsideal och planeringspraktik vid åtskilliga tillfällen, bland annat under gemensamma fältstudier i Montreals omland. Insikterna om vad vi kan

lära av Québecs planering växer sakta fram, liksom nya insikter om det skånska landskapet. Vi väger Québecs starka centralstyrning mot de svenska kommunernas planmonopol, och diskuterar de olika former av planerad urban sprawl de ger upphov till: lärdomarna av Québecs planering mejslas försiktigt fram, liksom förståelsen för skillnaderna mellan vad en kanadensare och en svensk menar med urban sprawl – i båda fallen ett importerat begrepp.

Att överföra planeringsbegrepp och planeringsideal från ett land till ett annat är långt ifrån enkelt eller oproblemiskt. Men begrepp, planeringsideal och planeringsprinciper kommer att fortsätta att resa. Vi borde därför ägna dessa översättningsprocesser i sig lite mer uppmärksamhet: vad innebär det när vi tar ett amerikanskt begrepp och tillämpar det i Sverige? Vi borde också utnyttja möjligheten till ett ömsesidigt lärande snarare än en kartering och/eller en automatisk tillämpning. Vi måste å ena sidan lära oss genom studier av platsen och dess historia, å andra sidan genom en ökad fingerfärdighet i de begrepp och förebilder som vi använder när vi sätter in platsen i ett vidare, historiskt, geografiskt, ideologiskt och visionärt sammanhang. Översättning av begreppen och debatter förutsätter därför en fingerkänsla inte bara för språket, utan även för landskapet och dess

historia. Det är något vi saknar inom dagens planering, inte bara på grund av den tvångströja som ett enkelspårigt fokus på stadskvaliteter har medfört, utan också på grund av ett bristande intresse för platsens historia.

#### Källor

- Amati, M. (red). 2008. *Urban Green Belts in the Twenty-first Century*. Aldershot, Ashgate.
- Bergman, B. 2008. *E4-staden: det trafikala stadslandskapet längs E4:an genom Stockholm*. Stockholm, Stockholmia.
- Calthorpe, P. 1993. *The Next American Metropolis: Ecology, Communities, and the American Dream*. New York, Princeton Architectural Press.
- Couch, C., Leontidou, L., Petschel-Held, G. 2007. *Urban sprawl in Europe: landscapes, land-use change & policy*. Oxford, Blackwell publishing.
- De Block, G. 2014. "Planning Rural-Urban Landscapes: Railways and Countryside Urbanisation in South-West Flanders, Belgium (1830-1930)", *Landscape research*, vol 39, sid 542-565.
- Högman, Å. 2015. "Det är frestande att skapa ett nytt begrepp – transbygd", *Sydsvenska Dagbladet*, 2015-06-04.
- Ingersoll, R. 2006. *Sprawl town: Looking for the City on Its Edges*. New York, Princeton Architectural Press.
- Massey, D. 2005. *For space*. London, Sage.

- McCann, E., Ward, K. (red) 2011. *Mobile urbanism: Cities and policymaking in the global age*. Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Peck, J., Theodore, N. 2012. "Follow the policy: a distended case approach", *Environment and Planning A*, vol 44, sid 21 – 30.
- Qviström, M. 2015. "Putting accessibility in place: A relational reading of accessibility in policies for transit-oriented development", *Geoforum*, vol 58, sid 166 – 173.
- Qviström, M., Bengtsson, J. 2015. "What Kind of Transit-Oriented Development? Using Planning History to Differentiate a Model for Sustainable Development", *European Planning Studies*, vol 23, sid 2516 – 2534.
- Sieverts, T. 2003. *Cities without cities: an interpretation of the Zwischenstadt*. London, Spon Press.
- Stilgoe, J. 1983. *Metropolitan corridor: railroads and the American scene*. New Haven, Yale University Press.
- Vicenzotti, V. 2013. "Mapping Multivalent Metaphors: Analyzing the Wildnis Metaphor in the Zwischenstadt Discourse in Terms of Political World Views", *Nature and Culture*, vol 8, sid 162-184.
- Wood, A. 2016. "Tracing policy movements: Methods for studying learning and policy circulation", *Environment and Planning A*, vol 48, sid 391 – 406.

- Faktabladet är utarbetat vid Institutionen för Landskapsarkitektur, Planering och Förvaltning, SLU <http://www.slu.se/institutioner/landskapsarkitektur-planering-forvaltning/>
- Forskningen är finansierad av Formas, dnr 259-2011-1351 (projektet Spår av Stad) och av the People Programme (Marie Curie Actions) inom EUs sjunde ramprogram (FP7/2007-2013), REA grant agreement nr 328787 (projektet Sprawlescapes).
- Projektansvarig: Mattias Qviström
- Författare: Mattias Qviström och Vera Vicenzotti, Institutionen för Landskapsarkitektur, Planering och Förvaltning, <http://www.slu.se/institutioner/landskapsarkitektur-planering-forvaltning/>
- Webbadress till Epsilon: <http://pub.epsilon.slu.se/>