



LANDSKAPSARKITEKTUR
TRÄDGÅRD VÄXTPRODUKTIONSVETENSKAP
Rapportserie



Tillbaka till den hållbara staden: tankar från kursen Stadens utmaningar

**Märit Jansson (red.), Elin Niklewski, Agnes Högström Dahl, Klara Harmark,
Tim Delshammar, Maria Gyllner, Linnea Lindemann, Lottie Carlsson,
Miriam Eklöf, David Simon Nordström, Lovisa Eriksson, Anna Sommardal,
Kian Javanshiri, Johanna Vinrot, Klara Svensson, Linnea Saarela, Kim Jensen,
Richard Ekman, Martina Andersson, Åsa Wellander, Erik Fälth**

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Rapport 2015:19

ISBN 978-91-576-8909-2

Alnarp 2015



LANDSKAPSARKITEKTUR
TRÄDGÅRD VÄXTPRODUKTIONSVETENSKAP
Rapportserie

Tillbaka till den hållbara staden: tankar från kursen Stadens utmaningar

**Märit Jansson (red.), Elin Niklewski, Agnes Högström Dahl, Klara Harmark,
Tim Delshammar, Maria Gyllner, Linnea Lindemann, Lottie Carlsson,
Miriam Eklöf, David Simon Nordström, Lovisa Eriksson, Anna Sommardal,
Kian Javanshiri, Johanna Vinrot, Klara Svensson, Linnea Saarela, Kim Jensen,
Richard Ekman, Martina Andersson, Åsa Wellander, Erik Fälth**

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Bild framsida: Erik Fälth

Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Rapport 2015:19
ISBN 978-91-576-8909-2
Alnarp 2015

Förord

Den här rapporten handlar om hållbar stadsutveckling – vad det innebär, vilka utmaningar som finns på vägen mot hållbara städer och möjliga lösningar. Städer spelar en viktig roll i arbetet för en hållbar utveckling ur ekologiska, sociala och ekonomiska perspektiv. Det beror dels på att allt fler människor bor i städer, i Sverige liksom globalt, dels på att städerna i hög grad är arenorna för såväl problemen som lösningarna när det gäller hållbarhet.

Tjugoen av de 23 kapitlen i den här rapporten är författade av studenter på kursen *Stadens utmaningar* vid SLU i Alnarp under höstterminen 2014. Studenterna, som kommer från en rad olika discipliner, belyser stadens utmaningar i ett brett perspektiv och från många olika infallsvinklar. *Stadens utmaningar* är en kurs som ger en avancerad introduktion till hållbar stadsutveckling utifrån ekologiska, sociala och ekonomiska perspektiv, med ett planerings- och förvaltningsperspektiv. Kursen ingår i masterprogrammet *Hållbar stadsutveckling – ledning, organisering och förvaltning* som ges i samarbete mellan SLU i Alnarp och Mah (Malmö högskola). De två första kapitlen, inledningskapitlet samt ett kapitel som handlar om ekosystemtjänster, är skrivna av lärare knutna till kursen.

Vi hoppas att den här rapporten kan inspirera den som har intresse för hållbar stadsutveckling i ett brett perspektiv, med fokus på utmaningar och möjligheter för urbana miljöer och deras planering och förvaltning.

Alnarp i maj 2015

Märit Jansson, kursansvarig för Stadens utmaningar

Innehåll

1	Inledning: Inspirerande och obekväm kunskap för hållbar stadsutveckling	7
2	Ekosystemtjänster i fysisk planering	10
3	En urban agenda på gemenskapsnivå?	20
4	Hållbarhet och utveckling – att se bortom Europa	25
5	Skapar centraliseringen och dagens planeringsincitament städer som vi inte längre vill bo i?	29
6	Miljökompensation och monetär värdering av ekosystem – verktyg för att säkerställa ekologiska värden?	34
7	En grön stad?	38
8	Det hållbara urbana välbefindets gröna beroende	42
9	Biodiversitet i förändring: planera för biologisk mångfald	46
10	Restaurering av historiska vattenstrukturer i stadskärnor	50
11	Avfall, bortfall, utfall... sönderfall?	55
12	Den täta stadens sociala hållbarhet	59
13	Bevarande av de bostadsnära miljöerna och behovet av förtätning	64
14	Planering för alla?	68
15	Medborgardialog för ökat inflytande?	72
16	Den trygga planeringen	75
17	Planering för HBTQ-personers tillgång till det offentliga rummet	79
18	Bilen som norm i transportinfrastrukturen – effekterna och alternativen	84
19	Hållbar ekonomi – att inkludera ekologiska aspekter	88
20	Ekonomisk tillväxt och hållbar utveckling – en möjlig kombination?	92

21	Behovet av en ny syn på ekonomisk tillväxt	97
22	Bör stadens grönytor värderas i monetära termer?	101
23	Pengar – en rimlig värdegrund för stadens grönstruktur?	105

1 Inledning: Inspirerande och obekväma kunskap för hållbar stadsutveckling

Märit Jansson och Erik Fälth

Strävan efter att uppnå en hållbar stadsutveckling är både inspirerande och obekväma på samma gång. Planerare och förvaltare konfronteras så gott som dagligen med obekväma sanningar, ställs inför situationer där aspekter av hållbarhet vägs mot varandra och stöter på motstånd när olika intressen krockar. Det finns såklart en enorm potential i städernas utveckling och omställning mot hållbarhet, mot en värld där vi kan mötas och utvecklas i vackra, gröna och inkluderande städer, där den ekonomiska utvecklingen kommer invånarna till gagn. Men det finns också en nödvändighet i förändringen, där mycket återstår innan någon stad kan påstå sig vara ”hållbar”.

Vad ligger då i begreppet hållbar utveckling? Det råder delade meningar om vad som kan anses vara en hållbar stad och frågan behöver diskuteras brett. För att arbeta för en hållbar utveckling behöver vi se alla de problem och utmaningar som finns idag, se dem i olika ljus, och kanske tvingas att förändra både våra övertygelser och livsstilar. Framför allt finns inte någon enkel och allmänrådande lösning. Lösningarna är flera och de behöver skapas eller anpassas efter varje nytt sammanhang. Frågor om på vilken nivå olika utmaningar bäst hanteras är återkommande, då hållbar stadsutveckling omfattar allt från policyarbete till den enskilde individens vardagliga beslut. Det kräver dialog, helhetssyn, engagemang och idogt arbete från många olika aktörer och discipliner. Planering och förvaltning av stadsmiljöer kan således spela en avgörande roll i arbetet för en hållbar stadsutveckling – både det inspirerande och det obekväma.

Utgångspunkten för hållbar stadsutveckling i den här rapporten är till stor del de fysiska aspekterna av hållbarhet i det urbana landskapet, de som kan utvecklas genom planering och förvaltning. Inom det kunskapsfältet har den nytta ekosyste-

men ger människor, så kallade *ekosystemtjänster*, kommit att få en allt viktigare roll. Ekosystemtjänster behandlas därför i många av kapitlen i den här rapporten. I kapitel 2 ger Tim Delshammar en introduktion till begreppet, dess ursprung, innebörd och användning. Problematiken kring att sätta ett värde på naturen, ofta genom just ekosystemtjänstbegreppet, behandlas av bland andra Agnes Högström Dahl i kapitel 6, Martina Andersson i kapitel 22 och Åsa Wellander i kapitel 23.

Hållbar utveckling definierades i FN-rapporten *Our common future*, den så kallade Bruntlandrapporten, som “development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs” (UN, 1987). Rapporten lyfte bland annat städerna och urbaniseringen som en viktig utmaning för hållbar utveckling. Arbetet för att ta fram en gemensam agenda för stadsutvecklingen har därefter fortgått inom FN såväl som inom EU, vilket beskrivs av Elin Niklewski i kapitel 3. Det går dock att ifrågasätta ifall Europa ska vara norm i sammanhanget, något som Maria Gyllner gör i kapitel 4.

I Bruntlandrapporten (UN, 1987) poängterades även att hållbarheten har flera olika dimensioner som behöver tas hänsyn till. Det är en bakgrund till den indelning i ekologiska, sociala (ibland sociokulturella) och ekonomiska dimensioner av hållbar utveckling som ofta används idag. Dock har bristen på tydliga definitioner och tydliggörande av de olika dimensionernas förhållande till varandra skapat utmaningar i implementeringen av hållbar utveckling i både teori och praktik. Den starka ställning som den ekonomiska dimensionen och synen på behovet av ekonomisk tillväxt har fått inom hållbarhetsdiskursen problematiseras av Linnea Saarela, Kim Jensen och Richard Ekman i kapitel 19, 20 och 21.

Den omfattande och snabba urbaniseringen, i Sverige och globalt, är sedan några decennier ett högaktuellt ämne (UN Habitat, 1996; JPI, 2014) som skapar stora utmaningar inom planering såväl inom som utanför städerna. Några av urbaniseringstrendens baksidor beskrivs av Linnea Lindemann i kapitel 5. Konkurrensen om marken i städer och den komplicerade förtätningsdebatten som har blivit en följd av urbaniseringen lyfts i kapitel 12 av Anna Sommardal och i kapitel 13 av Kian Javanshiri. Behovet av medborgardialog och att ta in kunskap och åsikter från många olika grupper i planering och utveckling av stadsmiljöer diskuteras vidare av Elin Niklewski i kapitel 14 och Johanna Vinrot i kapitel 15. Flera grupper kan ses som marginaliserade i såväl planeringsprocesser som i användningen av stadsmiljöer, däribland HBTQ-personer, vilket Klara Svensson uppmärksammar i kapitel 17. I kapitel 16 diskuterar Agnes Högström Dahl problematiken kring hur kvinnors otrygghet hanteras i planeringen.

Den ekologiska dimensionen av hållbar utveckling har lyfts fram som den allra mest avgörande, som fundamentet som behövs innan sociala och slutligen ekonomiska dimensioner alls ska kunna utvecklas på ett hållbart sätt, något som problematiseras i flera av kapitlen. Den ekologiska hållbarhetsdimensionen utvecklas i den här rapporten bland annat av Lottie Carlsson som i kapitel 7 poängterar hur ”grön stad” används på ett oprecist sätt, i kapitel 8 av Miriam Eklöf som lyfter betydelsen av natur i staden och i kapitel 9 av Klara Harmark som behandlar behovet av att planera för biologisk mångfald i stadsmiljöer. David Simon Nordström ger i kapitel 10 exempel på hur historiska vattenstrukturer har restaurerats i europeiska städer som ett led i en hållbar stadsutveckling. Lovisa Eriksson tar i kapitel 11 sig an den stora frågan om hur vi använder och ser på jordens resurser i städerna.

Infrastruktur och transporter är ofta kärnfrågor för att städer ska bli mer hållbara. Lösningarna behöver inte var samma i olika städer. Däremot är problemen med bilismen uppenbara i många delar av världen ur ekologiska, sociala och ekonomiska perspektiv. Klara Harmark ställer i kapitel 18 frågor om bilismen och söker mer hållbara alternativ till den.

Med förhoppning om att vara både inspirerande och obekväma vill vi med den här rapporten bidra till ökad kunskap och mer diskussion för en hållbar utveckling av städer.

Referenser

- JPI (2014). *Urban Megatrends: Towards a European Research Agenda*. Urban Europe.
- UN Habitat (1996). *An Urbanizing World. Report on Human Settlements 1996*, Oxford University Press.
- UN (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development: Our common future*. Tillgänglig: <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>

2 Ekosystemtjänster i fysisk planering

Tim Delshammar

Under knappt ett decennium har ekosystemtjänster vuxit fram som ett nyckelbegrepp inom fysisk planering, både i rurala och urbana miljöer. Begreppet ekosystem lanserades redan 1935. Kopplingen mellan ekosystemen och deras nytta började beskrivas som ekosystemtjänster i början av 1980-talet. Därefter har flera forskare och forskargrupper utvecklat ekosystemtjänstbegreppet till ett system. Inom fysisk planering och byggande finns uppenbara likheter mellan miljöcertifieringssystem och det synsätt som ligger till grund för systematiken av ekosystemtjänster.

Begreppet ekosystem lanserades av Tansley (1935) för att beteckna interaktionen mellan biomet (det organiska livet) och de abiotiska faktorerna som till exempel klimat och jordmån. Tansleys definition av ekosystem är i stora drag densamma som används idag. Konventionen om biologisk mångfald definierar till exempel ett ekosystem som "a dynamic complex of plant, animal, and micro-organism communities and their non-living environment interacting as a functional unit" (United Nations, 1992). Ett ekosystem, menar Tansley, är en provisorisk avgränsning som görs för att studera en meningsfull enhet. Det vi brukar betrakta som avgränsade ekosystem är i praktiken överlappande och/eller interagerande system. Människan kan ses som en del av ekosystemen, även om det är en del som har en mycket betydande kapacitet att påverka systemen (Tansley, 1935).

I boken *Extinction: the Causes and Consequences of the Disappearance of Species* (Ehrlich & Ehrlich, 1981) gjordes en genomgång av ett stort antal av de nyttor som människor har av ekosystem. Liknande kopplingar hade gjorts tidigare under begrepp såsom "environmental services", men här användes begreppet ekosystemtjänster – möjligen för första gången. Betydelsen var dock begränsad jämfört med hur begreppet används idag. Ehrlich & Ehrlich (1981) använde det för att beteckna

vad de kallar indirekta nyttor, vilket i stora drag omfattar det vi idag ser som stöd-
jande/habitat- och reglerande ekosystemtjänster.

Några år senare modifierades begreppet något. Pearsall III (1984) beskriver fyra typer av nyttor eller tjänster: In Absentia Benefits, Residual Benefits, Vicarious Benefits, Non-use Benefits samt Ecosystem services. Ytterligare några år senare härledde Costanza och Daly (1992) ekosystemtjänster från det de kallar för naturkapital (natural capital), vilket ungefär motsvarar naturresurser. De skiljer mellan naturkapital som levererar icke förnybara varor och tjänster, till exempel fossila bränslen, och naturkapital som levererar förnyelsebara varor och tjänster, till exempel trävaror från skogen.

Costanza et al (1997) använder ekosystemtjänster som ett betydligt mer inkluderande begrepp. Författargruppen listar 17 olika typer av ekosystemtjänster som i stora drag motsvarar de tjänster som brukar beskrivas idag (se tabell 1).

Eftersom begreppet ekosystemtjänster har kommit att omfatta allt mer och en allt större bredd av tjänster är det inte konstigt att det behövs någon form av strukturerande princip. Försöket att både göra en översikt över ekosystemtjänster och en syntetiserande modell är kanske det viktigaste bidraget från expertgruppen bakom Millennium Ecosystem Assessment (MEA, 2005). Den modell som beskrivs innehåller fyra kategorier av tjänster: stödjande, försörjande, reglerande och kulturella.

De *stödjande tjänsterna* skapar förutsättningar för ekosystemens funktion. De har alltså bara en indirekt betydelse för människan. Bland dessa finns bland annat näringscykler.

De *försörjande tjänsterna* är de som traditionellt har betraktats som ekosystemens bidrag till människors välbefinnande. Det är till exempel produktion av mat och bränsle.

De *reglerande tjänsterna* är sådana som har kommit i fokus som ett resultat av ökad urbanisering eller klimatförändringar. Det är till exempel klimatreglering, dagvattenreglering och vattenrening. Det är i flera fall tjänster som kan produceras både som ekosystemtjänster och med tekniska lösningar som kylanläggningar, dagvattenledningar eller reningsverk.

De *kulturella tjänsterna* är en grupp tjänster som inte är lika tydligt sammanhållna som de försörjande eller reglerande tjänsterna. Kulturella tjänster är till exempel rekreation, inspiration och lärande. Kategorin har i vissa sammanhang betraktats

som en slags restpost, men det finns metoder för att kvantifiera eller uppskatta betydelsen av flera kulturella ekosystemtjänster (Daniel et al, 2012).

Expertgruppen bakom *The Economics of Ecosystems and Biodiversity* (TEEB, 2010) (se tabell 1) har gjort några mindre förändringar av MEA:s systematisering (MEA, 2005), men i stora drag är de lika. TEEB använder habitat/stöd för att beteckna ungefär det som av MEA kallas för stödjande ekosystemtjänster. De processer som rör jordmånsbildning och näringscirkulation har i TEEB flyttas till kategorin reglerande tjänster.

Tabell 1. Systematisering av ekosystemtjänster enligt TEEB (2010) och Costanza et al (1997).

	Typology of Ecosystem services (TEEB, 2010)	Ecosystem services (Costanza et al, 1997)
	<i>PROVISIONAL SERVICES</i>	-
1	Food	Food production
2	Water	Water supply
3	Raw materials	Raw materials
4	Genetic resources	Genetic resources
5	Medicinal resources	
6	Ornamental resources	
	<i>REGULATING SERVICES</i>	-
7	Air quality	Gas regulation
8	Climate regulation	Climate regulation
9	Moderation of extreme events	Disturbance regulation
10	Regulation of water flows	Water regulation
11	Waste treatment	Waste treatment
12	Erosion prevention	Erosion control and sediment retention
13	Maintenance of soil fertility (inc. soil formation and nutrient cycling)	
14	Pollination	Pollination
15	Biological control	
	<i>HABITAT SERVICES</i>	-
16	Maintenance of life cycles of migratory species	Refugia (habitat)
17	Maintenance of genetic diversity	
		Nutrient cycling
		Soil formation
	<i>CULTURAL AND AMENITY SERVICES</i>	-
18	Aesthetic information	
19	Opportunities for recreation and tourism	Recreation
20	Inspiration for culture, art and design	Cultural (aesthetic, artistic, educational)
21	Spiritual experience	
22	Information for cognitive development	

Bolund och Hunhammar (1999) var bland de första, möjligen först, med att tillämpa ekosystemtjänster som en analytisk modell på urbana miljöer. De tar utgångspunkt i Costanza et al (1997) och analyserar hur lokalt genererade eko-

systemtjänster som har direkt påverkan på mänsklig välfärd produceras i Stockholm. De studerade tjänsterna är *påverkan på luftkvalitet, mikroklimat, buller, dagvattenhantering, avloppshantering och rekreativa/kulturella värden*. De identifierar sex ekosystem och beskriver hur dessa bidrar med ekosystemtjänster (se tabell 3).

I allt större utsträckning används system för miljövärdering eller certifiering inom samhällsbyggande. De stora internationella systemen som BREEAM och LEED liksom det svenska Miljöbyggnad var ursprungligen främst fokuserade på byggnaden och dess miljöpåverkan. I och med att systemet har flyttat ambitionerna från den enstaka byggnaden till ett kvarter eller en hel stadsdel (BREEAM Communities, LEED Neighborhood) har också fokus flyttats till att omfatta utemiljön och dess värden. Det amerikanska Sustainable Sites Initiative, liksom den svensk/tyska Grönytefaktorn eller det sydsvenska Miljöbyggprogram Syd/Urban biologisk mångfald, fokuserar också på utemiljöns värden. Även om det ofta saknas direkta referenser till ekosystemtjänster är det uppenbart att det är ett snarlikt perspektiv som ligger bakom systemen.

När det gäller parker i urban miljö finns det en lång tradition av erfarenhetsbaserad beskrivning av parkers nytta. Det kan ibland vara svårt att skilja från förhoppningar om vilken nytta de ska göra. Ett välkänt svenskt exempel är Holger Bloms program för Stockholms parker från mitten av 1900-talet (Blom, 1946). Parkprogrammet beskriver den förväntade nyttan med fyra rubriker:

- Parken luckrar staden
- Parken ger plats för friluftskreation
- Parken är samlingsplats
- Parken bevarar kultur och natur

En nyligen genomförd genomgång av kopplingen mellan parker och några ekosystemtjänster (se tabell 2) visade att det åtminstone i det senaste decenniets forskning finns ganska svaga forskningsbelägg för nyttan när det gäller några av de tjänster vi ofta tar för givet (Konijnendijk et al, 2013).

Tabell 2. Sammanfattning av de huvudsakliga resultaten från Konijnendijk et al (2013). Nyttorna av urbana parker är listade enligt bevisstyrkan inom varje kategori.

Benefit category	Nr. of articles	Main findings	Strength of the evidence
Biodiversity	62	• Parks harbour higher species richness than other types of urban green space. <i>Note: part of this diversity is due to a large share of exotic species.</i>	• Strong
House prices	23	• Nearby parks mostly have a positive impact on property prices – thus demonstrating people's	• Moderate to strong

		appreciation for parks in people's living environment	
Health and wellbeing	86	1. Parks contribute to increased physical activity and reduced obesity	1. Strong (and moderate to strong for obesity)
		2. Parks contribute to stress reduction and to improved self-reported health and mental health	2. Moderate
		3. Parks have indirect health effects through offering opportunities for recreation, psychological wellbeing, and social support	3. Weak to moderate
		4. Parks have indirect health effects through reduced noise and cooling, and increased longevity <i>Note: only one high-quality study each on reduced stroke mortality, reduction of ADHD-symptoms, and reduced cardiovascular/respiratory morbidity – thus making it difficult to say something about strength of the evidence at this stage</i>	4. Moderate
Cooling	1 (24)	• Parks contribute to cooling as they have lower day and night temperatures than surrounding areas	• Moderate to strong
Air quality and carbon seq.	11	• Parks contribute to air pollution removal. • Parks contribute to carbon sequestration.	• Weak to moderate
Water regulation	6	• Parks contribute to stormwater / run off management.	• Weak
Tourism	8	• Parks are attractive to tourists and are among their motivations to visit certain cities.	• Weak
Social cohesion	5	• Urban parks contribute to social inclusion and cohesion.	• Weak
Total	225		

TEEB (2010) har sammanställt en lista över olika metoder för att värdera ekosystem, till exempel monetära metoder, som innebär att tjänsternas värde mäts i pengar, och mer participatoriska metoder.

Metoden med *direkta marknadspriser* kan användas för att värdera försörjande tjänster. Den går ut på att det aktuella marknadspriset på tjänsten noteras. Ett exempel på detta är värdet på den mat som produceras i det studerade ekosystemet.

Marknadsalternativmetoden innebär att alternativkostnaden för produktion eller lösning utan den aktuella ekosystemtjänsten beräknas. Den kan användas både för reglerande och försörjande tjänster. Ett exempel på detta är att jämföra kostnaden för konventionell rening av vatten med rening genom våtmarker. Andra exempel

är hantering av dagvatten i ekosystem eller i rörledning samt förbättring av lokalklimatet med skugga och avdunstning eller med kylanläggning.

Surrogatmarknadsmetoden och *preferensmetoden* innebär olika former av brukarvärdering såsom viljan att betala för exempelvis ren luft eller att brukare föreslår ett pris på en viss tjänst. De kulturella ekosystemtjänsterna kan också värderas genom dessa metoder, men har det gemensamt att de är uppenbart svårkalkylerade. Värdet kan variera över tid, mellan människor och mellan kulturer.

Transfermetoden innebär att man utnyttjar värderingar som har gjorts i tidigare värderingsstudier. Det värde som har tilldelats ett ekosystem i ett område transfereras då till ett annat ekosystem. I argumentationen för ekosystemtjänster används ofta fallstudier. De värden som tilldelats en tjänst i ett ekosystem antas då gälla även i ett annat ekosystem.

I TEEB:s *Manual for Cities* (TEEB, 2011) föreslås en *participatorisk modell* för att integrera ekosystemtjänster i beslutsfattande och policy. Detta innebär att olika typer av intressenter (stakeholders) är delaktiga i beslutsprocessen.

Det är uppenbart att en integration av ekosystemtjänster som en faktor i fysisk planering kan bidra till att planeringen bättre tar hänsyn till viktiga naturresurser. Men det finns inte en självklar modell för hur det ska ske. Valet mellan olika metoder har betydelse för utfallet, liksom valet av tjänster att analysera. Både de monetära metoderna och de participatoriska metoderna har svagheter. Även avgränsningen av det ekosystem som ska analyseras kan påverka utfallet.

I TEEB:s manual föreslås att en värdering av lokala ekosystem ska göras av lokala myndigheter (TEEB, 2011). Svenska Naturskyddsföreningen (Isacs, 2013) föreslår att en värdering av ekosystemtjänster ska göras på kommunal nivå. Det finns fördelar med en sådan ansats, men det finns också nackdelar. Fördelarna ligger i att de för kommunen viktigaste tjänsterna eventuellt kan identifieras. Nackdelarna ligger i att förändringar och påverkan ofta sker i en helt annan skala, inte minst när det gäller urbana miljöer. Här kan många små förändringar sammantaget ge en stor effekt. Därför måste det finnas en medveten och genomtänkt avgränsning av de analyserade ekosystemen.

Bolund och Hunhammars analys av urbana ekosystemtjänster (Bolund & Hunhammar, 1999) visar problemet med avgränsning av ekosystemen. De sex ekosystem som beskrivs (tabell 3) är definierade utifrån olika typer av kategoriseringsystem. Kategorin (1) *gatuträd* skiljer sig morfologiskt från övriga kategorier.

Gatuträd är solitära växtindivider i en miljö som i övrigt huvudsakligen är utan vegetation. Kategorin (2) *gräsmattor/parker* skiljer sig från kategorin (3) *urban skog* med avseende på den hur mycket de sköts, men kan i övrigt ha likartat innehåll och form. Kategorin (4) *kultiverad mark/trädgårdar* skiljer från kategorin (2) *gräsmattor/parker* med avseende på dess funktion för människan, men inte med avseende på hur mycket de sköts. Kategori (4) bidrar med mat för människan.

Kategorierna (5) *våtmarker* och (6) *sjöar/hav* är typer av ekosystem som ofta används i rurala miljöer. Men det som vi betraktar som parker (kategori 2) kan innehålla element av både hav och våtmarker. Kategori 4, 5 och 6 överlappar därför varandra. Ett annat problem är att Bolund och Hunhammar använder sig av anekdotisk bevisföring (och transfermetoden). Det finns i artikeln inga empiriska belägg för att de tjänster som tillskrivs de olika ekosystemen faktiskt genereras.

Tabell 3. Urbana ekosystem och deras lokala och direkta tjänster (de som är relevanta för Stockholm enligt Bolund & Hunhammar (1999))

	Street tree	Lawns/parks	Urban forest	Cultivated land	Wetland	Stream	Lake/sea
Air filtering	X	X	X	X	X		
Micro climate regulation	X	X	X	X	X	X	X
Noise reduction	X	X	X	X	X		
Rainwater drainage		X	X	X	X		
Sewage treatment					X		
Recreations/cultural values	X	X	X	X	X	X	X

De monetära metoderna är problematiska i flera avseenden. Bland annat tar de inte hänsyn till fördelningen av tjänsterna. En tjänst kan ha olika värde för olika individer. Om tjänsten är mycket viktig bara för en liten grupp i samhället kan en genomsnittlig monetär värdering vara missledande. Behovet av en viss tjänst, till exempel klimatreglering, är särskilt stort för äldre och sjuka. Det kan också vara särskilt stort för människor i länder med ett varmt klimat som inte har råd med luftkonditionering eller en bosättning på en plats med behagligt klimat. De monetära metoderna kan resultera i en låg värdering av tjänsten klimatreglering om den inte är betydelsefull för en majoritet av befolkningen i det aktuella området.

De monetära metoderna är av begränsat värde när det gäller tjänster som är livsnödvändiga, till exempel tillgång på rent vatten. De monetära metoderna bygger på att det alltid finns resurser för att köpa en aktuell tjänst och att det samtidigt

finns en marknad där tjänsten bjuds ut. När det gäller en livsnödvändig tjänst som rent vatten kan förändringar i tillgång och efterfrågan leda till starka förändringar i kostnaden för tjänsten. Det monetära värdet kan därför vara starkt knutet till ett nuläge. Om inte eventuella framtida värderingar inkluderas i värderingen kan det monetära värdet vara missvisande som planeringsunderlag.

De monetära metoderna har dessutom olika precision beroende på vilken typ av tjänst det rör sig om. När det gäller hantering av dagvatten kan det göras antingen med rörledningar till recipient eller med öppna lösningar som diken och dammar. Det är rimligt enkelt för experter att kalkylera alternativkostnaden, det vill säga vad ett konventionellt system kostar i jämförelse med ett öppet system. Det är troligt att en monetär värdering som bygger på någon form av brukarvärdering påverkas väldigt starkt av om dagvattnet ställer till med synbara problem eller inte. Osäkerheten i en brukarvärdering av öppen dagvattenhantering är ett argument för en expertvärdering. Andra typer av ekosystemtjänster är svåra eller till och med meningslösa att göra utan någon form av brukarmedverkan, till exempel rekreativa eller estetiska. Risken med att använda olika system för en monetär värdering är att resultaten blir svåra att jämföra.

En relevant participatorisk värdering av livsnödvändiga ekosystemtjänster fungerar bara om det finns tillräcklig kunskap bland deltagarna. Ett brett deltagande garanterar inte att det finns tillräckliga kunskaper. Även värdering av mindre påtagliga ekosystemtjänster, sådana som inte är livsavgörande utan bara bidrar med en litet värde i vardagen, kräver kunskap och medvetenhet. Vid en participatorisk värdering måste de grupper som är mest beroende av en tjänst vara direkt eller indirekt representerade i beslutsprocessen. Annars finns en risk för att deras behov inte beaktas.

Båda typerna av metoder är enklast att använda när det finns en linjär relation mellan nyttan och mängden (arealen) av ekosystemet, till exempel att mer vegetationsyta leder till ökad fördröjning av dagvattenavrinningen. Men det finns andra värden där ekosystemets utformning och läge har ett mycket stort inflytande på dess nytta. Det gäller till exempel de rekreativa värdena. Vackra vegetationsmiljöer i människors vardagsmiljöer har ett större värde än fula och otillgängliga miljöer. Skötselnivån hos exempelvis en park kan ha mycket stor betydelse för hur den värderas. Ekosystemtjänster kan påverkas av både kvalitet och kvantitet. En oreflekterad användning av metoder för bedömning och värdering kan därför bli mycket missvisande.

Ekosystemtjänster som grund för fysisk planering har många fördelar, inte minst att det är en ansats att integrera flera olika värden i planeringsprocessen, värden som inte sällan har ignorerats eller glömts bort i tidigare fysisk planering. Problemet med att arbeta med ekosystemtjänster i planering är att det inte finns några självklara metoder. Utfallet är beroende av hur det studerade ekosystemet avgränsas, problemformulering, vilka aktörer som deltar i planeringsprocessen samt vilka metoder som används.

Använt som en metod kan ekosystemperspektivet bidra till att ge planeringsprocessen en ökad legitimitet men samtidigt kan detta dölja brister och svagheter. Använt som en checklista för diskussion eller analys bidrar ekosystemperspektivet inte lika mycket med legitimitet, men betydelsen av de val som görs blir förhoppningsvis tydligare. Det finns en risk för att ekosystemperspektivet tas över av intressegrupper med en egen agenda. Därför är det viktigt att betona att de val som görs i en planeringsprocess är politiska, inte naturgivna.

Referenser

- Blom, H. (1946). Gröna ytor i Stockholm. *Byggmästaren*.
- Bolund, P. & Hunhammar, S. (1999). Ecosystem services in urban areas. *Ecological Economics* 29, 293-301.
- Costanza, R., D'Arge, R., De Groot, R., Farber, S., Grasso, M., Hannon, B., Limburg, K., Naeem, S., O'Neill, R. V., Paruelo, J., Raskin, R. G., Sutton, P. & van den Belt, M. (1997). The value of the world's ecosystem services and natural capital. *Nature* 387, 253-260.
- Costanza, R. & Daly, H. E. (1992). Natural Capital and Sustainable Development. *Conservation Biology* 6, 37-46.
- Daniel, T. C., Muhar, A., Arnberger, A., Aznar, O., Boyd, J. W., Chan, K. M. A., Costanza, R., Elmqvist, T., Flint, C. G., Gobster, P. H., Grêt-Regamey, A., Lave, R., Muhaar, S., Penker, M., Ribe, R. G., Schauppenlehner, T., Sikor, T., Soloviy, I., Spierenburg, M., Taczanowska, K., Tam, J. & von der Dunk, A. (2012). Contributions of cultural services to the ecosystem services agenda. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America* 109, 8812-8819.
- Ehrlich, P. & Ehrlich, A. (1981). *Extinction: the causes and consequences of the disappearance of species*, New York: Random House.
- Isacs, L. N. (2013). *Räkna med ekosystemtjänster - Underlag för att integrera miljövärden i den kommunala beslutsprocessen*. Stockholm: Naturskyddsföreningen.
- Konijnendijk, C. C., Annerstedt, M., Busse Nielsen, A. & Maruthaveeran, S. (2013). *Benefits of Urban Parks. A systematic review*. Copenhagen & Alnarp: IFPRA.
- MEA (2005). *Ecosystems and Human Well-being: Synthesis*, Washington, DC: Island Press.
- Naturvårdsverket (2012). *Sammanställd information om Ekosystemtjänster*. Stockholm.
- Pearsall III, S. H. (1984). In Absentia Benefits of Nature Preserves: A review. *Environmental Conservation* 11, 3-10.
- Tansley, A. G. (1935). The Use and Abuse of Vegetational Concepts and Terms. *Ecology* 16, 284-307.

TEEB (2010). *The Economics of Ecosystems and Biodiversity: Mainstreaming the Economics of Nature: A synthesis of the approach, conclusions and recommendations of TEEB.*

TEEB (2011). *TEEB Manual for Cities. Ecosystem services in urban management.*

United Nations (1992). *Convention on Biological Diversity.*

3 En urban agenda på gemenskapsnivå?

Elin Niklewski

I arbetet för en hållbar utveckling intar städerna en central roll, både som ekonomiska centra och på grund av den energiförbrukning och naturpåverkan som de medför (SOU, 2011). Sedan 1950-talet har antalet människor som bor i städer mer än fyrdubblats och år 2050 beräknas hela 67 procent av världens befolkning bo i städer. Bland EU:s invånare bor redan uppskattningsvis 359 miljoner i städer, vilket motsvarar 72 procent av befolkningen (EU-kommissionen, 2014). Enligt Katz et al (2007) lever vi i vad som kan benämnas den urbana eran. Eftersom det finns en diskrepans mellan urban förändring och urban policy/praktik, såväl på nationell som på global nivå, har det uppstått ett behov av en samlad urban agenda. En urban agenda måste lyfta fram staden som konkurrenskraftig, hållbar och inkluderande.

På grund av städernas komplexitet är ett multidimensionellt, integrerat och holistiskt synsätt nödvändigt. Katz et al (2007) lyfter i sammanhanget fram det internationella samfundets betydelse. De anser att samfundet har brustit i att tänka spatialt och att det saknas en sammanhängande struktur för teori och praktik i städer. Städerna måste vara i fokus för nationella och överstatliga agendor. Mot bakgrund av det behov av en gemensam urban agenda som framförts har jag undersökt om det är något som har uppmärksammats, framförallt på gemenskapsnivå. Vad finns det för möjligheter och risker med en urban agenda inom EU? Min ambition med det här kapitlet är att lyfta frågor som kan vara intressanta att studera närmare.

EU har inget uttryckligt mandat att arbeta direkt med stadsfrågor enligt de fördrag som styr unionens verksamhet. Trots detta pågår sedan cirka två decennier en process för att utveckla en europeisk stadspolitik. Just nu är det omfattande arbetet kring utformningen av en urban agenda på gemenskapsnivå inne i en intensiv fas. EU-kommissionen presenterade i juli 2014 grunddragen för en urban agenda på

gemenskapsnivå tillsammans med ett antal frågor för intressenter att svara på senast den 26 september 2014 (EU-kommissionen, 2014). Kommissionen refererar i meddelandet till rapporten *Morgondagens städer* (EU-kommissionen, 2011) där förslag till sammanfattande principer för en europeisk modell för hållbar stadsutveckling presenteras. Europas städer ska enligt dessa principer vara:

- socialt välutvecklade platser,
- plattformar för demokrati, kulturell dialog och mångfald,
- platser för grön, ekologisk och miljörelaterad förnyelse och
- attraktiva platser som är drivkrafter för ekonomisk tillväxt.

Europas urbana territoriella utveckling ska vidare:

- återspegla en hållbar utveckling för Europa som bygger på balanserad ekonomisk tillväxt och balanserad territoriell organisation, med en polycentrisk urban struktur,
- ha starka regionala centra som erbjuder god tillgänglighet till tjänster av allmänna ekonomiska intressen,
- karakteriseras av tät bebyggelse med begränsad utbredning och
- erbjuda en hög nivå av miljöskydd och god miljö kvalitet omkring städerna (EU-kommissionen, 2011; 2014).

Genom FN:s organ UN-Habitat pågår även ett globalt arbete med en urban agenda, kallad Habitat II. Frågan har även uppmärksammats på ett nationellt plan där den svenska regeringen har gett Boverket, Naturvårdsverket, Statens energimyndighet, Tillväxtverket och Trafikverket uppdrag att upprätta och förvalta en plattform för frågor om hållbar stadsutveckling i syfte att nå ökad samverkan, samordning, kunskapsutveckling, kunskaps spridning och erfarenhetsutbyte. Boverket ska ha avrapporterat den första delen av uppdraget till regeringskansliet i januari 2015 (Boverket, 2014).

Det finns såväl möjligheter som risker med att utforma en urban agenda på gemenskapsnivå. En gemensam urban agenda innebär ofrånkomligen olika ställningstaganden, exempelvis: Vilken utveckling strävar vi emot? Vilka alternativa utvecklingsmöjligheter riskerar vi därmed att utesluta? Hur detaljerad ska en urban agenda vara och hur stort utrymme ska lämnas för tolkning? Vem ska ha beslutanderätten över städernas utveckling?

Ett uppenbart problem med en gemensam urban agenda är vilken utveckling som definieras som hållbar. Hållbar utveckling brukar studeras utifrån de tre dimensionerna ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet, men det saknas en allmänt vedertagen definition av hållbar utveckling och tydlighet kring hur de tre dimens-

ionerna förhåller sig till varandra. Inom neoklassisk ekonomisk teori används ofta den svaga formen av begreppet, vilken innebär att de olika kapitaltyperna (human-kapital, naturkapital, socialkapital och skapat kapital) är substituerbara; hållbarhet råder så länge den totala kapitalmängden upprätthålls (Hedenfelt, 2013). Förespråkare för den starka hållbarheten menar istället att vissa typer av kapital kan vara utbytbara, men att naturkapital och ekosystemtjänster ofta tillhör kategorin icke-utbytbara varor (Andrén, 2009).

I Aalborgdeklarationen (1994) anges till exempel att sociala rättigheter måste baseras på en ekonomisk utveckling och rättvisa, vilket i sin tur förutsätter en miljömässigt hållbar stadsutveckling där vi existerar som en del av naturen. Den här definitionen skulle kunna sorteras under så kallad stark hållbarhet. Begreppet hållbar utveckling kommer att diskuteras närmare i detta kapitel, men det kan kort konstateras att eftersom det inte finns någon allmänt vedertagen definition av begreppet har den som avgör vad hållbar utveckling ska innebära stor makt över den nuvarande och framtida utvecklingen. Omvänt innebär det också att den som har stor makt får avgöra vad hållbar utveckling ska betyda (Hedenfelt, 2013). Mot bakgrund av de många starka intressen som konkurrerar är det viktigt att en urban agenda på gemenskapsnivå problematiserar och utvecklar sin syn på hållbar utveckling.

I *Morgondagens städer* (EU-kommissionen, 2011) uppges att en hållbar utveckling utgår från att de tre dimensionerna av hållbarhet integreras. De tre perspektiven på hållbar utveckling, representerade i de sammanfattande principerna, överlappar ibland varandra. Exempelvis kan ”tät bebyggelse med begränsad utbredning” gynna det ekologiska perspektivet i form av sparade jordresurser och minskade utsläpp, samtidigt som det främjar tillgänglighet (socialt) och minskar kostnader för infrastruktur (ekonomiskt). Vidare påverkar ”attraktiva platser som är drivkrafter för ekonomisk tillväxt” inte bara det ekonomiska perspektivet, eftersom platser kan vara ”attraktiva” på grund av miljömässiga kvaliteter som i sin tur lockar människor etc.

Jag analyserar inte närmare hur de olika aspekterna av hållbarhet förhåller sig till de principer som EU-kommissionen tar som utgångspunkt för det fortsatta arbetet. Jag vill dock lyfta fram att tillväxten, som anses vara en grundläggande komponent i principerna, både kan och bör problematiseras. Tillväxtproblematiken har behandlats av bland andra Jackson (2009), som hävdar att en fortsatt tillväxt äventyrar de ekosystem som vi är beroende av för vår överlevnad; det är helt enkelt inte möjligt med ständig tillväxt i en värld av ändliga resurser. Jag vill även belysa att det gröna perspektivet inte anges som en utgångspunkt för social och ekonomisk

hållbarhet. Det framstår därför inte som att de principer som EU-kommissionen lyfter fram ser det mänskliga samhället som en del av naturen på det sätt som exempelvis Aalborgdeklarationen (1994) förutsätter. Vilken syn på hållbar utveckling ligger till grund för EU-kommissionens arbete för en gemensam urban agenda? Vilka värden ska ha företräde vid olika målkonflikter?

Katz et al (2007) efterfrågar en urban agenda som lyfter fram den konkurrenskraftiga, hållbara och inkluderande staden och det framstår som att EU-kommissionen eftersträvar liknande ideal. Katz et al (2007) framhåller även att hänsyn måste tas till städernas komplexa verklighet, där det finns stora skillnader mellan länder och kontinenter vad gäller fysiskt, socialt och ekonomiskt landskap. EU är en överstatlig organisation, men trots det långtgående samarbetet finns stora regionala skillnader och motsättningar inom unionen. Att utifrån dessa skillnader forma en mer detaljerad gemensam agenda är svårt och kanske inte ens önskvärt. Om beslutsfattande hamnar alltför långt bort finns det risk att besluten inte är förankrade på lokal nivå. Det finns internationella exempel där närhet till beslutfattare, minimal byråkrati och medborgardeltagande har varit ett effektivt sätt att nå snabba och goda resultat, till exempel stadsbyggnadsprojektet i den brasilianska staden Curitiba (Rabinovitch & Leitman, 1996). Byråkratin inom EU är dock redan omfattande och EU-kommissionen (2014) har också påpekat att majoriteten av policybesluten inom EU redan har en urban dimension, direkt eller indirekt. En urban agenda på gemenskapsnivå kan därutöver vara mer eller mindre genomgripande. Bland frågorna som har ställts från kommissionen till intressenter inom EU är just hur omfattande en urban agenda ska vara.

Att utforma en urban agenda inom EU är ett mycket svårt arbete och det är lätt att fokusera på problemen. Det är positivt att EU lyfter fram stadsutvecklingen som ett prioriterat område och att behovet av samordning och kunskapsöverföring uppmärksammas. Det är också positivt att behovet av en övergripande strategi har uppmärksamats inom EU (EU-kommissionen, 2014), i linje med den sammanhängande struktur för teori och praktik i städer som Katz et al (2007) efterfrågar. Arbetet för att utforma en urban agenda på gemenskapsnivå är i ett intensivt skede och det ska bli intressant att följa det. I bästa fall kommer arbetet att leda till samstämmighet mellan olika politiska initiativ, att det blir lättare att tillägna sig den samlade kunskapen och arbeta med lösningar anpassade för lokala förutsättningar, men förankrat i en gemensam syn på vad som är en hållbar stad. Det är dock viktigt att vara uppmärksam på att en gemensam urban agenda ofrånkomligen innebär avvägningar mellan olika intresseområden och medför avgränsningar som bör problematiseras.

Referenser

- Aalborgdeklarationen (1994). *Charter of European Cities & Towns Towards Sustainability*. Tillgänglig: http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/aalborg_charter.pdf [2014-12-07]
- Andrén, S. (2009). *Malmö möter framtiden*. Malmö stad.
<http://www.hek.lu.se/upload/Humanekologi/Andren2009d.pdf> [2014-10-02]
- Boverket (2013). *Plattform för frågor om hållbar stadsutveckling*. Tillgänglig:
<http://www.boverket.se/Om-Boverket/Internationellt-arbete/vara-eu-fragor/Hallbar-Stadsutveckling/Plattform-for-fragor-om-hallbar-stadsutveckling/> [2014-09-21]
- EU-kommissionen (2011). *Cities of tomorrow. Challenges, visions, ways forward*. Tillgänglig:
http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_final.pdf [2014-09-21]
- EU-kommissionen (2014). *The urban dimension of EU policies – key features of an EU urban agenda*. Tillgänglig:
http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/urb_agenda/pdf/comm_act_urb_agenda_en.pdf
- Hedenfeldt, E. (2013). *Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling*. Malmö: Malmö högskola, Institutionen för urbana studier.
- Jackson, T. (2009). *Välfärd utan tillväxt*. Stockholm: Ordfront förlag.
- Katz, B., Altman, A. & Wagner, J. (2007). An Agenda for the Urban Age. I: Burdett R. & Sudjic D. (red). *The Endless City*. London: Phaidon Press Ltd, ss. 474-481.
- Rabinovitch, J. & Leitman, J. (1996). Urban planning in Curitiba. I: Wheeler S.M & Beatley, T. (red), *The Sustainable Urban Development Reader*. 2nd edition, London: Routledge, ss. 319-329.
- SOU 2011:01/2012/66. *Femton hinder för hållbar stadsutveckling*. Stockholm: Delegationen för hållbara städer.

4 Hållbarhet och utveckling – att se bortom Europa

Maria Gyllner

De flesta definitioner av begreppet hållbar (stads)utveckling tycks utgå ifrån rapporten från Brundtlandkommissionen: "Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs" (UN, 1987, s. 41). Denna definition är dock problematisk och har blivit kritiserad (Andrén, 2009; Hedenfelt, 2013). Hur definieras needs och vad vet vi om vilka behov som kommer att finnas i framtiden? Rapporten fortsätter: "the concept of 'needs', in particular the essential needs of the world's poor, to which overriding priority should be given; and the idea of limitations imposed by the state of technology and social organization on the environment's ability to meet present and future needs" (UN, 1987, s. 41). Trots det kommer vi inte närmare vad som egentligen menas med needs. Vad en människa behöver för att överleva kan lätt bli en filosofisk fråga men det kan även handla om teknikaliteter och vara beroende av var i världen man lever. Det här kapitlet syftar till att, utifrån olika exempel, diskutera hur hållbarhet definieras och vem som får lov att bestämma vad det är.

Hedenfelt (2013, s. 12-13) skriver att begreppet hållbar utveckling är luddigt men att det kan användas till dess fördel eftersom att det också "medför en styrka då innebörden av hållbar utveckling kan anpassas efter den omständighet där den appliceras". Här uppstår ett dilemma; genom att skriva att hållbar utveckling "kan anpassas" synliggörs att det inte finns någon fast definition att utgå från och att hållbar utveckling därmed kan ses som 'flytande'. Att hållbar utveckling är något som kan anpassas till någons behov gör att begreppet kan utnyttjas för olika syften och därmed saknar slagkraft (Hedenfelt, 2013).

I texten *Planning for Sustainability in European Cities: A Review of Practice in Leading Cities* (Beatley, 2003) lyfts exempel som handlar om innovativa lösningar för hållbara städer i Europa. En viktig faktor som tas upp är städernas fysiska struktur. Täta städer underlättar utvecklingen av hållbara lösningar. En annan faktor är de myndighetsstrukturer som finns, speciellt i Skandinavien, där kommuner aktivt arbetar med hållbarhetsfrågor och med att involvera lokalbefolkningen för att skapa kunskap kring frågorna (Beatley, 2003). Författaren utgår uppenbart från ett amerikanskt perspektiv och det är intressant att som europé läsa om sin egen vardag på ett så glorifierat sätt. Man blir stolt och får lite lust att slå sig själv för bröstet, samtidigt som det ibland blir nästan komiskt när sådant som är lätt att ta för givet i sitt eget liv lyfts till skyarna, att en och samma biljett kan användas på olika kollektiva färdmedel inom en stad till exempel (Beatley, 2003). Såklart ska inte de framsteg som har gjorts i Europa underskattas, och det är viktigt att bli påmind om hur bra vi i Europa har det i jämförelse med många andra länder.

Jag sitter på tåget på väg till mitt arbete i Köpenhamn, med en biljett som kan användas på både tåg och buss i två olika länder(!), och använder tiden till studier. Vi passerar Ørestad samtidigt som jag läser om ”good examples of this compact green growth” (Beatley, 2003, s. 251) där Ørestad tas upp. Det blir då lätt att fråga sig hur dessa bedömningar görs och vem som får bestämma hur väl hållbarhetskriterierna uppfylls. Ørestad har fått utstå mycket kritik från annat håll gällande hur ’hållbart’ området egentligen är utifrån demokratiska, fysiska och miljömässiga aspekter (Majoor, 2008).

Ett exempel på ett stadsutvecklingsprojekt med hållbarhetsvariabler, som inte kommer ifrån Europa, är staden Curitiba i Brasilien. Staden har precis som många europeiska städer satsat mycket på kollektivtrafik och grönområden. Ett incitament för att hålla staden ren och ge fattiga familjer en bättre chans i samhället är att de kan byta in sopor mot bussbiljetter, mat och skrivblock. En annan kreativ lösning uppkom när staden ville stänga av en gata för biltrafik, till bilisternas förtret, var att placera ut stora pappersark på gatan som barn fick måla på. Det har sedan utvecklats till ett fast arrangemang varje söndag (Rabunovitch & Leitman, 1996). I inledningen till texten om Curitiba skriver redaktörerna att: ”More creative or sweeping sustainability-related initiatives can sometimes take place in developing nations than within industrialized countries, because of urgent crises demanding immediate action, centralization of government authority, more dynamic political leadership, or a lack of established bureaucratic tradition” (Wheeler & Beatley, 2004, s. 237).

Redaktörerna skriver dock att Curitiba har blivit kritiserat för vara för mycket *top-down*-styrt och tar upp utvecklingen med medborgardeltagande kring budgetförslag i Porto Alegre som en motpol där istället ett *bottom-up*-perspektiv har använts (Wheeler & Beatley, 2004). Hållbar stadsutveckling beskrivs ibland som en process, en process som kan vara lika viktig som målet i sig (Andrén, 2009). Att målet skulle vara 'en hållbar värld' känns något utopiskt och därför kan processen tyckas vara ett bra förhållningssätt. Men jag vill trots allt ifrågasätta det sättet att se på hållbarhet. Porto Alegre och Curitiba är två städer som befinner sig i samma kontext i världen, som har tagit två olika vägar och där båda har uppnått positiva resultat. Jag tror det är viktigt att erkänna att det inte finns någon given mall för hur hållbar utveckling ska uppnås. Det är förståeligt att Beatley (2003) ur ett amerikanskt perspektiv hyllar de framsteg som har gjorts i Europa. En genomsnittlig amerikan har ett ekologiskt fotavtryck på 9,4 globala hektar medan en genomsnittlig svensk har ett på 5,1 globala hektar. Med den matematiken borde dessutom vi i Europa snegla mer på utvecklingsländerna. En genomsnittlig indier upptar till exempel bara 0,9 globala hektar (Andrén, 2009). Detta har så klart att göra med i vilken utvecklingsfas länderna befinner sig, men det blir farligt (för hållbarheten) om Europa utgör mallen som alla ska sträva mot.

Moa Björnsson skriver i tidningen *Stad* om de söndagsavstängda (eller öppna, beroende på hur man ser på det) gatorna i Medellin, Colombia. Moa är på väg ut från hotellet på en löprunda och blir förvånad över att hon blir rekommenderad att springa på motorvägen. Men hon inser snabbt att det är på grund av ovanstående; det finns inga bilar på vägen utan bara cyklister, fotgängare och så vidare (Björnsson, 2014). Jag blir också förvånad när jag läser artikeln men av en annan anledning: att detta inte är mer välkänt. Konceptet att stänga av kilometervis av stora vägar på söndagar startade redan 1976 i Bogota och finns nu i över 50 latinamerikanska städer (López, 2010).

Hedenfelt (2013) skriver om hållbar utveckling ur ett normativt maktperspektiv; de som har makten är de som får bestämma vad begreppet ska innehålla och hur det ska tolkas. Kan det vara så att vi måste få en mer jämn maktfördelning i världen generellt, en värld där USA och Europa inte alltid är de som leder, en värld där vi i Europa försöker snegla lite åt andra håll, lite oftare, för att få inspiration? Hade det blivit mer ekonomiskt fördelaktigt om Malmö stad hade lagt ut stora pappersark på Södra Förstadsgatan och bjudit in dagis- och skolklasser varje dag att måla på gatan när de stängde av en bit av den för biltrafik i april månad 2014? Hade det kanske bidragit till bättre social hållbarhet? Hade fler bilister respekterat avstängningen? Kan kanske den brist på byråkratisk tradition som ibland finns i utvecklingsländer ses som en välsignelse i vissa fall? Jag har stor tilltro till större

kreativitet och mindre administrativt pappersarbete när det gäller hållbar utveckling. Kanske är det dags att erkänna att de myndighetsstrukturer och -kulturer som finns i Europa, och speciellt Skandinavien, är bra på att tackla vissa problem. Men inte alla.

Referenser

- Andrén, S. (2009). *Malmö möter framtiden*. Malmö stad, Tillgänglig: <http://www.hek.lu.se/upload/Humanekologi/Andren2009d.pdf> [2014-09-29].
- Björnsson, M. (2014). Kroppen erövrar staden. *Stad* 5, 22-24.
- Beatley, T. (2003). Planning for Sustainability in European Cities: A Review of Practice in Leading Cities. I: Wheeler, S. M. & Beatley, T. (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development Reader*. 2nd ed. New York: Routledge, ss. 330-339.
- Hedenfelt, E. (2013). *Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling. Ett integrerat perspektiv på staden som ett socio-ekologiskt, komplext system*. Malmö: Mapius.
- López, M. (2010) *El Espectador* 17 juni. Tillgänglig: <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/ciclovía-cumple-35-años-artículo-213709> [2014-09-29]
- Majoor, S. (2008) Progressive Planning Ideals in a Neo-liberal Context, the Case of Ørestad Copenhagen. *International Planning Studies* 13(2), 101-117.
- Rabinovitch, J. & Leitman, J. (1996). Urban Planning in Curitiba. I: Wheeler, S. M. & Beatley, T. (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development Reader*. 2nd ed. New York: Routledge, ss.
- Wheeler, S. M. & Beatley, T. (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development Reader*. 2nd ed. New York: Routledge.
- UN (1987), *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*. Tillgänglig: <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf> [2014-09-29].

5 Skapar centraliseringen och dagens planeringsincitament städer som vi inte längre vill bo i?

Linnea Lindemann

Idag råder en kraftig global urbaniseringstrend där Sverige urbaniseras snabbast i EU (Andersson, 2014). Antalet människor i urbana områden förväntas fördubblas till år 2050 (JPI, 2014). Framtiden är självfallet omöjlig att förutspå, men prognosen kan bli verklighet om utvecklingen fortsätter på samma sätt som idag. Detta är en utveckling som bland annat skapar ökat tryck på städernas bostadsmarknader och leder till klimatförändringar.

Ovan benämns urbaniseringen som en trend och kanske är den just det. Historien har lärt oss att allt går i vågor, likt modeindustrin. Urbaniseringstakten var under industrialismen mycket kraftig. Engels (1845) beskrev den tidiga industriella staden som kännetecknad av spatial segregation, fattigdom, sjukdomar och osanitära arbetarklassområden. Städer som de tidigt industriella skapade motsatsbilder, exempelvis Howards trädgårdsstad, som kännetecknades av det gröna och friska. Efter modernismen blev trenden under 1970-talet istället riktad mot landsbygden och många unga familjer valde att lämna städerna under den så kallade gröna vågen. Det är svårt att inte ta dagens urbaniseringstakt på allvar, men det är antagligen inte heller rimligt att betrakta den som en slutfas, som inte följs av en motreaktion.

Med detta som utgångspunkt ämnar jag att undersöka vad som kan begränsa dagens kraftiga urbanisering. Kan det vara så att dagens strategier, som är utarbetade för att möta den ökade inflyttningen och öka städernas attraktivitet, kommer att leda till oanade konsekvenser? Och kan den bortglömda landsbygden sätta käppar i hjulen för en fortsatt centralisering?

Urbaniseringen har lett till att världens problem är koncentrerade till städerna. Katz et al (2007) menar att städerna bör ges större inflytande över sin egen utveckling och att deras problem ska lösas av städerna själva (Katz et al, 2007). Men är detta en önskvärd utveckling då centraliseringen av Sveriges ekonomi och makt redan är ett faktum? Idag betraktas storstäderna som landets tillväxtmotorer och förhoppningen är att starka städer ska positionera landet i den globala konkurrensen om bland annat näringslivsetableringar. Men detta kan inte betraktas som en hållbar utveckling, då stora delar av landet då inte uppmärksammas politiskt. Andersson (2014) ställer sig frågan vad som händer med resten av landet när politiken fokuserar på städerna. ”Stockholm är landets motor, får vi ofta höra. Men vad är då resten av landet? Ett illaluktande avgasrör?”.

Reinfeldt har under sina två mandatperioder som statsminister arbetat aktivt för att Stockholm ska verka som ”Nordens huvudstad” och Stockholm prioriteras över lägset när exempelvis infrastruktursatsningar görs (Olshov, 2013). Det är en politisk strategi som har skapat ett polariserat land. Staden betraktas idag som normen och landsbygden är ”det andra”. Alla förväntas vilja leva urbana liv och människor som lämnar landsbygden för staden erhåller en högre status än de som bor kvar. Den starka centraliseringen av makt och landets ekonomi leder till att stadens invånare kan producera bilden av landsbygden och människorna som bor där. Landsbygden beskrivs ofta i termer såsom stillastående, trångsynt och tråkig, samtidigt som staden beskrivs som kreativ, tolerant och med en framtidstro (Andersson, 2014).

I riksdagsvalet fick Sverigedemokraterna 13 procent av rösterna och det starkaste väljarstödet finns just på landsbygden. Dagens utveckling beskrivs bero på centraliseringen som har fått etablissemanget att glömma bort stora delar av landet (Andersson, 2014). Är det då rätt väg att gå att ge städerna än mer makt som Katz et al (2007) föreslår? För att nationen ska hålla samman måste fördelningen av landets resurser bli tydligare. Politiken bör syfta till att ge landets olika delar möjlighet till utveckling. En kreativ utveckling på landsbygden och på mindre orter ses idag som en omöjlighet, men det ska inte glömmas att Värmland verkade som ett kulturellt centrum under sekelskiftets unionstid, representerat av Lagerlöf, Fröding och Rackstadsmålarna.

Den största anledningen vi har att ifrågasätta städers goda vilja är antagligen dagens globala stadskonkurrens, som är ett resultat av neoliberal stadsplanering. Denna typ av planering anpassar sig allt mer efter näringslivets krav och tillåter marknadens mekanismer att styra. Det finns en tendens idag att planera för vinst-

drivande verksamheter istället för allmänhetens bästa (Baeten, 2012). Hyllie i Malmö är ett exempel på ett utvecklingsprojekt präglad av neoliberala principer. Stadsdelen och liknande projekt kännetecknas av top-down planering, spektakulär arkitektur, viljan att attrahera den kreativa klassen och privatisering av kommunal mark. Likt miljonprogrammet drivs neoliberal planering av en överdriven tro på ekonomisk tillväxt och möjligheten att bygga bort deprivation (Baeten, 2012). Dessa planeringsmodeller syftar till att bygga en ny stad genom storskaliga och industriella satsningar som ska jämna ut sociala klyftor och skapa ekonomisk utveckling för stadens alla segment. Detta är en form av planering som skapar ett kortsiktigt urbant välstånd men vars hållbarhet på länge sikt kan ifrågasättas, då välstånd koncentreras till små områden som är avskärmade från resten av staden och dess sociala problem (Baeten, 2012).

Stadsutvecklingsprojekt likt Hyllie och Västra Hamnen i Malmö bortser från den befintliga staden och dess invånare. Intentionen är att attrahera en ny typ av människor som inte redan är en del av staden. Malmös största immigration består av flyktingströmmar och av unga vuxna, som inte kan efterfråga bostäder i varken Västra Hamnen eller Hyllie (Baeten, 2012). Idag krävs 2,7 år i Boplats Syds bostadskö för att erhålla ett förstahandskontrakt på en hyreslägenhet (Boplats Syd, 2013). Det är ur denna synvinkel anmärkningsvärt att satsa på 7 000 nya lägenheter som vänder sig till välbärgade danskar (Baeten, 2012). Stadsdelar präglade av neoliberala principer kommer på detta sätt att leda till ökad polarisering och segregation (Baeten, 2012).

Engels (1845) beskrev redan under industrialismen en kraftigt spatialt segregerad stad, så dagens utveckling är inte unik. Men det är intressant att ta fasta på den motreaktion som den industriella staden skapade i form av en romantiserad bild av landsbygden. Dagens västerländska städer är inte ohälsosamma på samma sätt, men riskerar att bli mer orättvisa. Den neoliberal planeringen syftar till att tjäna eliten och en polariserad stad blir lätt sprängstoff för upplopp och liknande. Jag tänker att det är lika svårt att hålla samman en stad bestående av stadsdelar med väldigt varierande socio-ekonomisk karaktär, som att hålla samman ett land med en landsbygd som känner sig bortglömd i ett centraliserat land.

Ytterligare ett problem skapat av centraliseringen är bristen på byggbar mark i storstäderna. Stockholms handelskammare har presenterat en rapport som visar att all byggbar mark i Stockholm är slut om inte ett antal restriktioner hävs. Det gäller bland annat restriktioner rörande vissa naturreservat (Tuvhag, 2014). Förtätning är en vedertagen strategi idag för att möjliggöra en fortsatt inflyttning och tillväxt. Men frågan är hur mycket det är möjligt att förtäta en stad utan att skada dess at-

traktionskraft? Stockholms handelskammare menar just att stadens attraktionskraft och näringslivsutveckling hotas av bostadsbristen, då kompetent personal inte har någonstans att bo. Men tillväxten får inte riskera att bli den enda variabeln av värde då städer planeras. Människor efterfrågar attraktiva och trivsamma miljöer och om förtätningen tillåts att ta över exempelvis stadsparken utvecklas staden i en paradoxal riktning. Parker i trygga områden är prisbildande för närliggande bostäder, vilket visar dess värde för människor i staden. I exempelvis Uppsala har delar av stadens parker bebyggts för att råda bot på bostadsbristen. Roger Elg vid SLU menar att detta är ett exempel på strategier som går ut på att gradvis öka bebyggelsen i parker (Kihlberg, 2014).

Kanske är dagens övertro på staden, likt den som teoretikerna Katz et al (2007) presenterar, detsamma som hotet för dess framtid. Staden lyfts fram som ensam potential för landets tillväxt, vilket genererar ensidiga och orättvisa politiska satsningar. Det är en strategi som skapar ett ohållbart tryck på städerna, framförallt på bostadsmarknaden, samtidigt som avfolkningen leder till kantarellformade demografiska pyramider på landsbygden och på mindre orter. Det är inte heller troligt att befolkningen på landsbygden finner sig i att endast betraktas som en belastning för landet, vilket riksdagsvalet redan bekräftar.

Fortsätter centraliseringen och urbaniseringen på samma sätt som idag finns det en risk för att städer, som konkurrerar med varandra, försöker att bli attraktiva till den grad att det blir kontraproduktivt. Kreativa och intressanta platser är många gånger uppkomna utan riktade planeringsinsatser och många av dessa miljöer riskerar att planeras bort när städernas attraktivitet ska stärkas. Det är även anmärkningsvärt att natursköna platser och parker, som bedöms öka stadens attraktionskraft, kan få ge vika i kampen om rummet.

Den mer neoliberal planeringsstrategin som Beaten (2012) beskriver som gällande i storstäderna, riskerar även att utesluta stora samhällsgrupper. Bostadsbristen kommer i framtiden att i än större utsträckning påverka socioekonomiskt svaga grupper som helt kan tvingas att välja bort staden. Landsbygden blir då kanske platsen för dem som staden valde bort.

Referenser

- Andersson E. (2014). Hur vi stirrat oss bilda på storstaden. *Svenska Dagbladet*, 22 september.
- Baeten, G. (2012). *Normalising neoliberal planning: the case of Hyllie*. Department of Social and Economic Geography, Lund University.
- Boplats Syd (2013). *Boplats Syd i siffror* www.boplats Syd.se [20140410]

- Engels, F. (1845). *Den arbetande klassens läge i England - från egna iakttagelser och autentiska källor*, Marx Engels Werke bd II, ss. 225-506.
- JPI (2014). *Urban Megatrends: Towards A European Research Agenda*. Urban Europe.
- Katz, B., Altman, A. & Wagner, J. (2007). An Agenda for the Urban Age. I: Burdett, R. & Sudjic, D. (red.). *The Endless City*, London: Phaidon Press Ltd, ss. 474-481.
- Kihlberg, N. (2014). Grönområden byggs bort i Uppsala. *Uppsala Nya Tidning*, 4 augusti.
- Olshov, A. (2013). *Öresundsregionen - Köpenhamns outnyttjade möjlighet*. Köpenhamn: Gyldendal Business.
- Tuvhag, E. (2014). Grönområden står mot bostadsbrist. *Svenska Dagbladet*, 13 februari.

6 Miljökompensation och monetär värdering av ekosystem – verktyg för att säkerställa ekologiska värden?

Agnes Högström Dahl

Människans samhälle och livsstil gör anspråk på en allt större del av jordens yta, en utbredning som skapar ett ohållbart samhälle ur ett ekologiskt perspektiv. Genom urbanisering och utnyttjande av naturresurser kränker dessa mänskliga aktiviteter naturens livsutrymme (Andrén, 2009). För att få människan att inse naturens fulla värde och ge olika ekosystem det utrymme och skydd som de förtjänar har strategier skapats för kompensationsåtgärder och monetär värdesättning av ekosystem.

Syftet med miljökompensation och värdering av ekosystem i monetära termer är att försöka applicera det universella ekonomiska språket även på de naturliga ”ovärderliga” ekosystemen. Fördelarna med att tala om ekosystemens värde med ett ekonomiskt språk är att de då kan jämföras med andra resurser i samhället, eftersom naturen får en ”prislapp”. En ekologisk förlust ska därmed inte få ske utan konsekvenser. Syftet är att verktyget ska göra det lättare för intressenter och allmänheten att förstå värdet av ekosystemen (Hedenfelt, 2013). Dock innebär den monetära värderingen också problem inom miljökompensation.

Det finns en övertygelse om att naturen är ovärderlig. Samtidigt leder det universella ekonomiska språket till ett behov av att prata om en värdering av ekosystem i monetära termer. Syftet med det här kapitlet är att diskutera och problematisera ekonomisk värdering av ekologiska system samt undersöka vilka problem som finns med att monetärt värdera ekologin.

Hedenfelt (2013) menar att ekonomi i samband med ekologi är viktigt då det handlar om att hushålla med resurser där de ekologiska resurserna är knappa. Samtidigt behöver vikten av att ta hand om och bevara våra ekosystem och deras tjänster belysas. De ekonomiska verktygen blir ett sätt att uttrycka ekosystemens värden i termer som anpassas efter hur samhället värderar vad som är viktigt. En grundläggande anledning till att monetärt värdera ekosystem och deras tjänster är att dessa värden ska ingå i det ekonomiska systemet eftersom samhället är uppbyggt på ett sådant sätt. Syftet med det ekonomiska språket är att få människan att förstå värdet av naturens ekosystem och därefter hushålla med de ändliga naturliga resurserna.

Miljökompensation har blivit ett utbrett verktyg i planeringen för en hållbar utveckling, vilket också är lagstiftat genom miljöbalken. För att säkerställa de värdefulla ekosystemen som finns på jorden har verktyg kring miljökompensation eller värdering av ekosystem tagits fram (Persson, 2011). Miljökompensation är ett tredje och sista steg i en åtgärdsstrappa för att säkerställa miljövärden. Först ska miljöskadorna undvikas, sedan lindras och sist kompenseras. Persson (2011) definierar miljökompensation som en gottgörelse för förlorade miljövärden till följd av mänsklig aktivitet.

Miljökompensation och värdering av ekosystem kan härledas till grön ekonomi som innebär en förskjutning av ekonomin mot ett ekonomiskt system som inte äventyrar ekosystemens möjlighet att producera varor och tjänster (Naturskyddsföreningen, 2014). Den gröna ekonomin har en tro om att samhällets miljöproblem kan lösas genom ny teknik, nya energikällor samt ekonomiska styrmedel som påskyndar denna typ av utveckling. Naturskyddsföreningen (2014) belyser dock ett viktigt problem med grön ekonomi. Trots tekniska innovationer har inte konsumtionen gått ner och belastningen på naturen har inte mildrats. Omställningar såsom att glödlampan har ersatts av LED-lampan och villaolja av biobränslebaserad fjärrvärme är givetvis positiva förändringar i hur samhället konsumerar naturresurser. Problemet med dessa miljöbesparande innovationer uppstår då konsumenten återinvesterar de sparade pengarna i ny konsumtion och produktion. Miljöbelastningen för varje enskild vara minskar medan åtgärderna som gjorts för att öka energi- eller resurseffektiviteten i verkligheten ofta bidrar till att den totala förbrukningen ökar, och därmed också den totala belastningen på miljön (Naturskyddsföreningen 2014). Det finns en reell problematik i en grön ekonomi, i den paradox som gör att effektiviseringen av energi- och resursutnyttjandet skalar upp ekonomin och bidrar till en sammanlagd ökad miljöbelastning. Paradoxen sitter inte i verktyget i sig utan i tillämpningen av det. Persson (2011) menar liksom Naturskyddsföreningen (2014) att hur miljökompensation tillämpas påverkar ifall verktyget blir effektivt eller inte.

Kompensation och värdering av ekosystem kan vidare problematiseras ur ett rättviseperspektiv, eftersom resursfördelningen ser olika ut över världen. Ramverken för olika kompensationsåtgärder får ofta kritik för att vara subjektiva vilket innebär att det är viktigt att fråga sig vem som värderar ekosystemen och om det görs på ett trovärdigt sätt (Hedenfelt, 2013). När ett monetärt värde har räknats ut möjliggör det i praktiken att någon kan köpa sig fri från konsekvenser av förlorade miljövärden. Riskerna är att ett ekonomiskt perspektiv dominerar vilket gör att naturen kan ses som vilket kapital som helst (Persson, 2011). När det händer finns en risk att en svag hållbarhet tar form, där naturkapital blir utbytbar mot annat kapital.

Ytterligare kritik mot att använda sig av miljökompensation handlar om att vissa naturmiljöer och deras ekosystem inte går att återskapa (Persson, 2011). Tillman Lyle (1994) exemplifierar i *Waste as a resource* att staden Los Angeles har dumpat sina sopor i öknen och låter resurssvagare städer ta hand om dem mot en viss summa pengar. MEA (2005) exemplifierar ytterligare en sned rättvisefördelning vid kompensation: när kompensationen sker på en plats och i ett ekosystem samtidigt som miljöbelastningen sker någon annanstans. Ett exempel på detta är att utfiskade vatten ersätts med trädplantering. Vid det utfiskade vattnet gör träd på andra sidan jorden ingen nytta (MEA, 2005). Utifrån ett makt- och rättviseperspektiv finns det därför en risk med en monetär värdering av ekologi och möjligheten att kompensera för miljöförstöring, där ekonomiskt resursstarkare intressenter kan köra över svagare. Kompensationen kan, rent ekonomiskt, vara ett sätt för vissa stater, företag och individer att fortsätta med en miljöförstöring om kostnaderna för kompensationen är lägre än den nytta som kan utvinnas (Hedenfelt, 2013). Miljöförstöringen kan rättfärdigas genom kompensation av förlorade miljövärden just på grund av att naturen har fått en prislapp.

Då det ekonomiska systemet är ett system skapat av människan är det inte konstigt att värderingen inom systemet utgår ifrån ett antropocentriskt perspektiv. Detta är dock inte oproblematiskt. Kompensation och värdering av ekosystemtjänster har uppkommit som en strategi för att få människor att förstå hur beroende de är av fungerande ekosystem. Diskursen om ekosystemtjänster handlar om människans förutsättningar för överlevnad i första hand, där den biologiska mångfalden endast ses som något som levererar dessa tjänster (Hedenfelt, 2013). I så kallade kostnadsnyttoanalyser av ekosystem baseras värdet på individens egen uppfattning om sin vilja att betala för att ha fortsatt tillgång till en ekosystemtjänst (Hedenfelt, 2013). Vid en sådan analys kan man ifrågasätta om värderingen verkligen blir realistisk och riktig utifrån ekosystemets egenvärde. Beatley (2004) ifrågasätter det antropo-

centriska perspektivet på bevarande av ekosystem och deras tjänster. Han menar att människans synsätt inte lyckas ge andra livsformer ett egenvärde (Beatley, 2004). Vi måste kanske bevara den biologiska mångfalden eftersom vi helt enkelt inte har någon rätt att inte bevara den.

Det finns en risk för att kompensation bidrar till en svag ekologisk hållbarhet och att den, i likhet med den ovan beskrivna gröna ekonomin, inte får de effekter som verktyget är till för. Naturskyddsföreningen (2014) och Persson (2011) menar att tillämpningen av verktyget är av yttersta betydelse när en analys inför miljökompensationer ska göras. En dålig tillämpning av verktyget kan få förödande konsekvenser samtidigt som en som är bra har chans att skydda de naturvärden som finns på ett värdigt sätt. Vilka effekter som verktyget kan ge upphov till handlar, precis som för hållbarhetsbegreppet i allmänhet, om definitioner.

Kompensation och värdering av ekosystem ur ett antropocentriskt perspektiv skulle kunna ses som ett medel för att uppnå ett högre mål, att säkerställa naturvärden för människans egen skull. Att prata om naturens egenvärde skulle kanske inte ha lika stort inflytande som det antropocentriska perspektivet och då skulle kanske ännu färre naturvärden skyddas. Samtidigt kan någon form av åtgärd vara bättre än att ingenting görs för att skydda naturen.

Referenser

- Andrén, S. (2009). *Malmö möter framtiden: En inspirationsbok om hållbar stadsutveckling baserad på konferensen The Planet in 2050: Urban transformation Malmö*. Malmö: Miljöförvaltningen, Malmö Stad.
- Beatley, T. (2009). Land Development and Endangered Species i Wheeler, S. M. & Beatley, T. (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development Reader*. New York: Routledge. ss. 145-148.
- Hedenfelt, E. (2013). *Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling. Ett integrerat perspektiv på staden som ett socio-ekologiskt, komplext system*. Malmö: Mapius
- MEA (Millennium Ecosystem Assessment) (2005). *Ecosystems and Human Well-being. A framework for Assessment* (kapitel 2: Ecosystems and Their Services). Washington, DC: Island press
- Miljöbalken, kapitel 2, § 29
- Naturskyddsföreningen (2014) *Grön ekonomi - genom grön tillväxt eller minskat tillväxtberoende?* Rapport. Tillgänglig: http://www.naturskyddsforeningen.se/sites/default/files/dokument-media/rapporter/Gr%C3%B6n%20ekonomi_4.pdf
- Persson, J. (2011). *Att förstå miljökompensation*. Göteborg: Melica Media
- Tillman Lyle, J. (1994). Waste as a resource i Wheeler, S. M. & Beatley, T. (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development Reader*. New York: Routledge. ss. 165-172.

7 En grön stad?

Lottie Carlsson

The green city is an ideal of universal appeal that transcends temporal, spatial and cultural divides. Greening is realized to different extents in cities, often subject to fluctuating contemporaneous societal attitudes and political climate.

(Jim, 2004, s. 311)

Jim (2004) anser att gröna städer är nyckeln till levande och hållbara urbana miljöer. För många är en grön stad en skön stad och en grön stad innebär också möjliga livsmiljöer för flora och fauna i det annars hårdgjorda stadslandskapet. Men vad är en grön stad *egentligen*?

Det gröna är inte endast ett verktyg eller pynt för människors urbana närmiljö eller för att tillfredsställa den visuella bilden av staden, utan definitionen av en *grön stad* är mer komplex än så. Betydelsen av en grön stad bör därför ses ur olika perspektiv. Ordet grön kan dels syfta på vegetation och biologiska värden men också på staden som en organisk företeelse: en organism med urban metabolism (Kennedy et al, 2010). Ordet grön också har blivit ett abstrakt begrepp vilket anspelar på positiva associationer och är ett uttryck för ekologisk hållbarhet.

Till att börja med representeras det gröna vanligtvis av vegetation som genom olika former och skepnader blir parkområden, naturområden och trädgårdar. Här ligger begreppet *grönstruktur* nära till hands som ett samlingsbegrepp för gröna ytor och deras struktur som möjliggör att se på stadens grönska ur ett strukturellt perspektiv (Lövrje, 2001). Grönstrukturen kan således ses som en komponent i den byggda staden som ger förutsättningar för biologisk mångfald och ekosystemtjänster och därmed både direkt och indirekt är förutsättningar för vår överlevnad. Det gröna möjliggör en god miljö för människor, djur och deras hälsa (Jim, 2004; WWF, 2012).

Förutsättningarna för en biologiskt grön stad är inte alltid gynnsamma då både ekonomiska intressen och urbanisering leder till städers expansion. Bevarandet av grönområden vägs mot exploatering på grund av andra starka intressen och ideal såsom den täta staden. Värdekomplexitet är mer regel än undantag när det handlar om planering och genom lagstiftning och förordningar förs en ständig kamp om vilka värden som bör prioriteras eller balanseras (Olsson, 2001). Inte sällan innebär förtätning byggnation på naturområden, grönytor och urbana skogar och en sådan utveckling är ett av de största hoten mot biologisk mångfald (Hedblom, 2011). Därmed är det också ett hot mot den gröna staden som biologisk företeelse.

Vidare förknippas en grön stad inte sällan med *grön arkitektur* (Vale & Vale, 1991). En grön arkitektur handlar inte endast om att bygga gröna tak, vertikala parker eller plantera träd längs gator, utan grön arkitektur kan också uppfattas som ett system där olika komponenter tillsammans möjliggör en mer hållbar urban miljö för både människor, flora och fauna. Samtidigt ska den möta de ekonomiska utmaningar som dagens system innebär. Grön arkitektur bör således inte endast ses som materiella byggnader eller vegetation, utan snarare som staden själv: "the city is far more than a collection of buildings; rather it can be seen as a set of interacting systems – systems for living, working and playing – crystallized into built forms" (Vale & Vale, 1999, s. 266).

Den gröna staden som abstrakt fenomen kan ses som en arena för tekniska lösningar på problem som uppkommer eller för att ersätta något som håller på att förloras, såsom biodiversitet, när till exempel städer förtätas. Som en del av grön arkitektur och den gröna staden talas det exempelvis om gröna tak. Fördelar såsom isolering mot både kyla och värme, hantering av dagvatten, och som ett konstruerat ekosystem med möjliga biologiska värden anses ge resultat på flera skalnivåer (Oberndorfer et al, 2007). Dock bör denna typ av lösningar ifrågasättas och ställas mot i vilket syfte de planeras. Gröna tak med en monokultur bidrar endast i begränsad omfattning till en biologisk mångfald, men som grön och estetisk företeelse kan de ändå vara viktiga.

Men kan en grön stad också innebära ekologisk hållbarhet? För att möjliggöra gröna hållbara städer där det gröna inte bara ger upplevelsevärden, eller ses som en marknadsföringsstrategi, måste de olika faktorerna samspela för att också innefatta en ekologisk hållbarhetsaspekt. Att se hur staden både *är* och *är en del* av ett ekosystem innebär möjligheter för en bättre stadsbyggnad där delar blir helheter och deras relation till varandra är i symbios. I en hållbar, expanderande stad där sociala, ekologiska och ekonomiska värden ska balanseras måste olika intressen

vägas mot varandra och då är det ofta inte ekologiska värden som prioriteras. Därför behövs en genomtänkt planering av våra städer.

Inom planering kan många aktörer med olika perspektiv och intressen göra så att värdekonflikterna blir mångdimensionella och komplicerade. Ibland sammanfaller mål men i många fall anses de konkurrera med varandra (Olsson, 2001). Enligt WWF (2012, s. 6) måste beslutsfattare kraftigt ”agera för att återskapa och nyskapa urban grönska och vatten i all fysisk planering”. Också Olsson (2011) konstaterar att det behövs tydliga formuleringar i politiska dokument för att exempelvis myndigheter som är drivande i miljöfrågor ska ha något att sätta emot när starka ekonomiska intressen trycker på. Han påpekar också att biologisk mångfald ofta finns med som en aspekt i översiktsplaner men att det saknas vägledning för tillämpningen.

Så vad det är vi vill åstadkomma när vi talar om att bygga gröna städer? Jarzombek (2008) menar att en grön stad inte utgörs av tio gröna byggnader men att det är ett steg i rätt riktning. Likaså bör man möjligen ifrågasätta om satsningar på exempelvis gröna tak eller gröna väggar verkligen kan ses som en lösning på större biologiska problem, även om de kan vara ett första steg.

Definitionen av vad en grön stad är beror på vilket perspektiv som åsyftas och det kan innefatta både form, strukturer och komponenter. Mångtydigheten hos ordet grön kan möjliggöra ett tvärvetenskapligt och holistiskt förhållningssätt till stadsbyggnad där ordet grön skulle kunna vara en länk mellan olika perspektiv. Genom disciplinöverskridande lösningar kan exempelvis grön arkitektur, strategisk grönstruktur och ekosystemtjänster tillsammans resultera i småskaliga lösningar och samtidigt möjliggöra förändringar i större strukturer. Genom att satsa på ett koncept med *gröna städer* både i teori och praktik finns således möjlighet att främja både mänskliga habitat och samtidigt främja en mer ekologiskt hållbar utveckling.

Det finns samtidigt en risk att ord, såsom grön, tappar sin innebörd när de används i en vidare mening och blir trendiga. Betydelsen bleknar och slutligen finns ett flertal definitioner men få konkreta vägar att nå dit (se bara på begreppet hållbarhet). Det finns en inneboende motsättning i att förmedla komplexitet på ett begripbart sätt med hjälp av symbolladdade ord som grön och hållbar där en popularisering riskerar att underminera det övergripande syftet. Därför behövs en ständigt pågående diskussion och kritik kring det språk som används.

Referenser

- Hedblom, M. (2011). Fåglar och fjärilar i svenska städer – skötselåtgärder och bevarandestrategier. I: Almstedt Jansson, M. et al (red.) *Naturvårdskedjan: för en effektiv naturvård* ss. 48-59.
- Jarzombek, M. (2008). A Green Masterplan Is Still a Masterplan. I: Ruby, I. & Ruby, A. (red.) *Urban Transformation*, Berlin: Ruby Press.
- Jim, C.Y. (2004). Green-space preservation and allocation for sustainable greening of compact cities. *Cities* 21(4), 311-320.
- Kennedy, C., Pincetl, S., Bunje, P. (2010). The study of urban metabolism and its applications to urban planning and design. *Environmental Pollution* 159(8-9), 1965–1973.
- Lövré, K., (2001). Vad är grönstruktur i staden? Om att analysera ett stadsbyggnadselement. *Nordic Journal of Architectural Research* 14(1), 53-62.
- Oberndorfer, E., Lundholm, J., Bass, B., Coffman, R. R., Doshi, H., Dunnett, N., Gaffin, S., Köhler, M., Liu, K.K.Y. & Rowe, B. (2007). Green Roofs as Urban Ecosystems: Ecological Structures, Functions, and Services. *BioScience*. 57(10), 823-833.
- Olsson, J. (2011). Värdekomplexitet och värdekonflikter. I: Almstedt Jansson, M. et al (red.) *Naturvårdskedjan: för en effektiv naturvård*. ss. 60-67.
- Vale, B., & Vale, R., (1991). Principles of Green Architecture I: Wheeler, S.M. & Beatley, T. (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development Reader*, 2nd ed. New York: Routledge, ss. 262-266.
- WWF (2012). *Fem utmaningar för hållbara städer - WWFs position för en hållbar stadsutveckling*. Tillgänglig: http://www.wwf.se/source.php/1493035/h%E5llbarast%E4der_LR.pdf [2014-10-04]

8 Det hållbara urbana välståndets gröna beroende

Miriam Eklöf

Allt fler människor bosätter sig i städer, och år 2050 beräknas antalet stadsbor uppgå till 75 procent av världens befolkning (Katz et al, 2007). Urbana grönytor beskrivs ofta som av vikt i vår urbana epok. Syftet med detta kapitel är att diskutera de urbana grönytornas roll i den framtida stadsutvecklingen utifrån följande frågeställningar: Hur påverkar urbana grönytor vem som bosätter sig var i städer? och På vilka sätt kan de bidra till att lösa urbana problem?

Länge har människan nedprioriterat naturen och sett på den som något som finns tillgängligt att nyttja och exploatera. Den antropocentriska synen växte fram i samband med kapitalismens framväxt där den ekonomiska tillväxten sågs som det essentiella verktyget för att skapa välfärd för människan (Hopwood et al, 2005). Denna syn på naturen har – trots miljöfrågans stigande prioritet – ändå haft stor påverkan på hur städer har byggts. Whiston Spirn (1984) menar att detta har bidragit till att olika miljöproblem har förvärrats i takt med den snabba urbaniseringen. Vidare belyser hon hur dyrt det kan bli att inte ta hänsyn till naturen vid utformningen av en stad då till exempel föroreningar och jordskred då lättare kan orsaka stor ekonomisk skada.

Genom att anpassa stadens utformning till naturen samt ta in grönområden i städer skapas en rad förbättringar av stadsmiljön. Grönytorna bistår nämligen med en rad ekosystemtjänster. *Millennium Ecosystem Assessment* (2005) beskriver en ekosystemtjänst som en fördel människor får från ekosystem. Konijnendijk et al (2013) har undersökt stadsparkers påverkan på stadsmiljön, och fann bland annat att de bidrar till en förbättrad hälsa, ökad integration, skydd mot väder och vind

och högre fastighetspriser. Det sistnämnda påverkar stadens sociala struktur både positivt och negativt.

Luttik (2000) undersökte grönytors påverkan på fastighetspriser, och fann att fastigheter inom 400 meter från ett grönområde (inom promenadavstånd) höjde priserna med 6 procent. Kunde fastigheten dessutom erbjuda utsikt över det gröna tillkom ett prispåslag på 8 procent. Konijnendijk et al (2013) talar också om ”promenadavstånd” till parker på 300 m som en mycket viktig faktor för påverkan på fastighetspriserna. Om fastighetspriserna och hyrorna, som Konijnendijk et al (2013) också nämner påverkas, är lägre ju längre bort från ett urbant grönområde (eller vatten) man kommer, blir det tydligt att endast kapitalstarka stadsinvånare har råd att åtnjuta grönområdenas alla ekosystemtjänster. Katz et al (2007) talar om den snabba urbaniseringen, stadsspridningens och globaliseringens påverkan på marknaden. I exempelvis världens *mega cities* – 23 städer med fler än 10 miljoner invånare – kan det tänkas uppkomma konkurrens om vem som har råd att bo i närheten av ett grönområde. Då kan segregationen och klyftorna mellan människor bli ännu större.

Städer växer till ytan för att kunna ta emot nya invånare. Exploateringen kan få negativa följder såsom att ekosystem rubbas och arter utrotas (Coutard et al, 2014). Detta är ett verkligt exempel på att de gamla tankesätten att människan är överlägsen naturen än idag har stor påverkan inom stadsbyggande.

Grönområden och deras ekosystem är i en allt mer urbaniserad tid en mycket viktig hälsofaktor för människor i städer. Vi är beroende av naturen för att överleva och allt kan inte ersättas av teknisk utveckling. Om fastighetspriser och hyror är högre kring parker och grönområden och fortsätter stiga, kan dock bara en del av stadens befolkning bo där. Staden kan komma att bli en mycket polariserad plats, särskilt i större städer såsom de *mega cities* som Katz et al (2007) talar om.

Urbaniseringen och globaliseringen sker idag i snabbare takt än stadsutvecklingen, vilket inte är hållbart varken socialt, ekologiskt eller ekonomiskt. Genom att anlägga fler grönytor skulle bland annat problemen med polariseringen på grund av bostadspriserna kunna lösas, men risken finns också att samma fenomen med stigande bostadspriser inträffar även vid de nya grönytorna. Det kan leda till att hela den gröna staden blir en plats för kapitalstarka invånare, medan människor som inte har råd att betala får trängas i utkanten i slumområden. Selander (2011) skriver på Amnesty Internationals hemsida att städernas slumområden växer i alarmrande takt, då det inte finns tillräckligt många billiga bostäder i städerna. Hon menar att uppskattningsvis två miljarder människor kommer att bo i slum år 2030.

Enligt FAO (Food and Agriculture Organization of the United Nations, 2011) är det i dessa slumområden som en stor del av befolkningstillväxten sker. Slumbefolkningen har nästan fördubblats de senaste 15 åren (de Zeeuw et al, 2011). Detta har samband med den snabba urbaniseringstakten, och att stadsutvecklingen inte hinner med att fånga upp det stora antalet människor.

Staden är orsaken till, men också lösningen på, problemen som skapas i de urbana miljöerna (Katz et al, 2007). FAO (2011) nämner att ca 80 procent av växthusgaserna kommer från städerna. För att komma till rätta med de urbana problem som idag finns och fortsätter utvecklas kan det vara viktigt att måna om städernas mikroklimat. FAO fokuserar på stadsjordbruk för att bland annat lösa matbristen.

Att skapa odlingsmöjligheter i och kring slumområden kan vara en bit på väg till en mindre polariserad och mer hållbar stadsutveckling, då de kapitalsvaga kan få möjlighet att åtnjuta gröna ekosystemtjänster, få sysselsätta sig med odling, må bättre av den nyttiga mat som kan odlas och på så vis uppnå bättre psykisk och fysisk hälsa. FAO (2011) har genomfört projekt med stadsodling i Afrika och Sydamerika. Det har visat sig fungera väl, och hälsa och sysselsättning har förbättrats. Om välståndet i städernas fattigaste delar kan förbättras, kan det även tänkas att epidemirisken minskar. Det är dessutom ekonomiskt lönsamt att använda ytor som är olämpliga för bebyggelse till odlingsändamål, och det är bra för städernas mikroklimat att minska matimporten och ha fler grönytor (de Zeeuw et al, 2011).

Urbana grönytor har stor påverkan på stadsbors välbefinnande och välstånd. Parker och grönytor erbjuder ekosystemtjänster som förbättrar mikroklimatet i staden. Bristen på urbana grönytor kan dock bidra till ökad polarisering mellan kapitalstarka och kapitalsvaga invånare. När något är mer ovanligt och sällsynt blir det ofta också mer attraktivt. Genom att anlägga fler grönområden skulle polariseringen kunna minska. Dock kan staden bli en plats för enbart kapitalstarka om samma prispåverkan sker även kring de nya områdena. En lösning kan vara att integrera naturen allt mer, inte bara i parker utan även med fler små trädgårdar, gröna tak, organiska material och trädkantade gator. Slumområden kan integreras med staden genom att möjliggöra stadsjordbruk och på så sätt skapa möjligheter för de allra fattigaste. Samtidigt kan sådana initiativ vara av nytta för hela städer, då närodlad mat kräver mindre kostnader och transporter. Människan är inte överlägsen naturen, utan en del av den. Vi är beroende av dess ekosystem och ekosystemtjänster för att överleva, och genom att integrera naturen i staden ser chanserna för ett framtida hållbart samhälle mycket bättre ut.

Referenser

- de Zeeuw, H., van Veenhuisen, R. & Dubbeling, M. (2011). The role of urban agriculture in building resilient cities in developing countries. *Journal of Agricultural Science*, 1-11.
- Food and Agricultural Organization of the United Nations (2011). *Stadsjordbruk*. Tillgänglig: <http://www.fao.org/liaison/nordic/62116/se/> [2014-09-26]
- Hopwood, B., Mellor, M. & O'Brien, G. (2005). Sustainable Development: Mapping Different Approaches. *Sustainable Development* 13, 38-52.
- JPI (2014). *Urban Megatrends: Towards a European Research Agenda*. Report. Scientific Advisory Board of the Joint Programming Initiative Urban Europe.
- Katz, B., Altman, A. & Wagner, J. (2007). An Agenda for the Urban Age. I: Burdett R. & Sudjic D. (red). *The Endless City*. London: Phaidon Press Ltd, ss. 474-481.
- Konijnendijk, C. Annerstedt, M., Nielsen, A. B., Maruthaveeran, S. (2013). *Benefits of Urban Parks. A systematic review*. A Report for IFPRA Tillgänglig: http://curis.ku.dk/ws/files/44944034/Ifpra_park_benefits_review_final_version.pdf [2014-09-10]
- Luttik, J. (2000). The value of trees, water and open spaces as reflected by house prices in the Netherlands. *Landscape and Urban Planning* 48, 161-167.
- Millennium Ecosystem Assessment (2005). *Ecosystems and Human Well-being. A framework for Assessment*. Tillgänglig: <http://www.maweb.org/documents/document.300.aspx.pdf> [2014-09-10]
- Selander, C. (2011). *Slum och tvångsvräkningar*. Amnesty International. Tillgänglig: <http://www.amnesty.se/vad-gor-vi/fattigdom/slum-och-tvangsvrakningar/> [2014-09-26]
- Whiston Spirn, A. (1984). City and Nature. I: Wheeler, S. & Beatley, T. (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development Reader*, 2nd ed. New York: Routledge. ss. 139-144.

9 Biodiversitet i förändring: planera för biologisk mångfald

Klara Harmark

I takt med städernas tillväxt och utbredning orsakar människan och den byggda miljön dels en högst påtaglig och synlig inverkan på naturen, dels mer subtila förändringar. Byggnationer och olika former av infrastruktur är tydliga exempel, medan konstgjorda naturliknande områden såsom parker och rabatter eller en ökning av andelen växter som är icke-inhemska är andra (Mörtberg & Balfors, 2011). Det var dock först på 1970-talet som insikten om vikten av bevarandet av habitat och biodiversitet, också uttryckt som biologisk mångfald, i anslutning till stadsmiljöer sattes på agendan. Idag har förlusten av biodiversitet erkänts som ett av de största problem som världen står inför (Beatley, 1994; Rockström et al, 2009). Då staden sedan år 2007 har blivit människans dominerande levnadsmiljö (Katz et al, 2007), är det av vikt att belysa den påverkan urbaniseringen har på den biologiska mångfalden, och konsekvenserna därav.

Förlusten av habitat blev i slutet av förra århundradet, i takt med städernas tillväxt, det största hotet mot den biologiska mångfalden på en global skala. Förändringen av landområden till urbana förhållanden samt den globala befolkningsökningen – FN beräknar att världens befolkning uppgår till 8-12 miljarder människor år 2050 innan ökningen successivt avtar (UNDP, 2013) – är huvudsakliga orsaker (Beatley, 1994). Detta kan relateras till beräkningar som Rockström med kollegor (2009) har gjort, som visar att hälften av de arter som vi vet har utrotats under de senaste 20 åren levde på kontinenterna, trots att de flesta arter som har utrotats totalt sedan 1500-talet levde på havsöar. Orsakerna till denna drastiska utveckling över mycket kort tid är enligt författarna förändrad landanvändning, klimatförändringar och införsel av nya arter. Utrotningshastigheten är idag enorm, uppemot 100-1000 gånger så hög som innan industrialiseringen (Rockström et al, 2009).

Vilken påverkan har då detta på världen och människan? Forskning såväl som myndigheters rapporter och styrdokument betonar vikten av biologisk mångfald (Erixon & Ståhle, 2008; Europaparlamentet 2014; Hedblom, 2011; Malmö stad, 2003; Persson, 2013). Artsammansättningen upprätthåller essentiella ekosystemtjänster och en instabilitet eller förändrade funktioner kan riskera världens ekosystem och deras resiliens (Millennium Ecosystem Assessment, 2005; Rockström et al, 2009).

Viktigt är med andra ord inte enbart mängden växtlighet eller andelen djur som lever i ett givet område, utan även komplexa förhållanden dem sinsemellan och hur dessa arter interagerar med varandra. Vissa arter är så kallade generalister, relativt anpassningsbara och återfinnbara i olika miljöer, medan andra är specialister med specifika krav gällande habitatsammansättning och tillgång på föda (Hedblom, 2011). I en urban miljö möter specialister många utmaningar och de är därför mer sällsynta där än generalister. Allmänt kan man i städer se en ökning av artantalet bland generalister och en påtaglig minskning av artdiversiteten, i synnerhet allt närmare stadscentra (Hedblom, 2011).

Utarmningen av artförekomsten får konsekvenser, bland annat eftersom vissa arter ger unika bidrag till ekosystemtjänster. Om en sådan art dör ut är ekosystemet i stort mycket sårbart, då det saknas arter som kan kompensera för förlusten. Arten är med andra ord inte substituerbar och graden av så kallad funktionell redundans är liten (Millennium Ecosystem Assessment, 2005; Persson, 2013; Rockström et al, 2009). Det finns därför risk för att en till synes oansenlig extern påverkan sätter hela ekosystem ur spel.

Att planera för biologisk mångfald är en viktig del av en hållbar utveckling (Persson, 2013). Att implementera det praktiskt tycks dock vara en utmaning. Urbana skogar, det vill säga stadsnära skogar med egenskaper som påminner om naturskog och med fältskikt som inte underhålls, utgör i Sverige cirka 20 procent av stadsarealen. Där finner man goda potentiella biotoper och ekosystem. Dock har de urbana skogarna inget officiellt skydd, vilket gör marken utsatt vid stadsförtätning och exploatering. Vidare kan det räcka med endast små ingrepp eller förändringar i ett naturområde för att en art ska förloras (Hedblom, 2011). Jim (2004) menar att naturområden i stadsmiljö behöver omfattas av lagar som skyddar dem från exploatering samt garanterar balansen av för området naturliga arter, geologiska kvaliteter, jordmån och vatten. För att kunna uppnå en hållbar stadsutveckling som värdesätter och tar hänsyn till existerande natur, behöver experter inom landskap och ekologi konsulteras i ett tidigt skede (Jim, 2004).

Skulle detta kunna vara möjligt? Brunsell (2014) har erfarit att det finns en negativ inställning till att reglera natur genom lagstiftning, där yrkesverksamma utgår från att det av olika skäl inte går att möjliggöra hänsyn till naturen genom detaljplanen. Detta, menar Brunsell (2014), kan vara mer myt än sanning, därför att det i Plan- och bygglagen (PBL) finns stöd för planering för naturvärden, samt att om det är någonting som det går att förutse och därmed kan planeras för, så är det naturen. Naturen är i jämförelse med den byggda miljön varaktig och behöver utvecklas över tid för att värdefulla biotoper för en rik biologisk mångfald ska kunna etableras (Brunsell, 2014).

Olika intressekonflikter ligger dock till grund för att biologiska värden vid stadsutvecklingsprojekt i slutändan ofta nedgraderas eller bortprioriteras, i synnerhet i utvecklingsländer (Jim, 2004). Detta är dock i många fall sant även ur ett svenskt perspektiv. De gröna kvaliteterna är ofta de som utsätts för förändrade förhållanden eller ny form av markupplåtelse i samband med urbanisering (Mörtberg & Balfors, 2011). Vad som tycks utkristallisera sig är att det finns såväl utrymme som behov för en vidare tolkning av PBL. Med rätt formulering kan lagen bättre stödja bevarande av, och planering för, olika naturvärden i urbana förhållanden (Brunsell, 2014). Viktigt att ha i åtanke är dock att inte endast räkna andel grönstruktur i en stad, utan att även ta hänsyn till dess kvalitet, kvantitet och fördelning över yta, och därmed dess förutsättningar för biologisk mångfald (Mörtberg & Balfors, 2011).

En strategi för att lokalisera och bevara gröna korridorer och grönstruktur som främjar biodiversitet bör enligt Jim (2004) tas fram genom att skaffa en överblick över det sammanhängande urbana området. Även Mörtberg & Balfors (2011) berör detta då de menar att en konsekvensanalys för den biologiska mångfalden på en landskapsnivå behöver genomföras vid projekt som relaterar till urbanisering. Författarna menar att i brist på existerande - eller möjligen ännu ej nyttjade - metoder för att företa en sådan analys, kan en habitatmodell konstrueras som med information om områdets egenskaper ringar in platser som utgör habitat för identifierade fokusarter. Denna kan sedan fungera som beslutsunderlag vid planering av ett urbaniseringsprojekt. På så vis kan den biologiska mångfalden, och urbaniseringsens konsekvenser för den, synliggöras och lyftas upp på agendan hos de involverade aktörerna (Mörtberg & Balfors, 2011).

Referenser

- Beatley, T. (1994). Land Development and Endangered Species: Emerging Conflicts. I: Wheeler, S. M. & Beatley, T. (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development Reader*. 2nd ed. New York: Routledge, ss. 145-148.
- Brunsell, L. (2014). In med naturen i detaljplanen. *Krönikor om hållbarhet - Ekologigruppen*. 11 oktober. <http://www.hallbarstad.se/blogs/40-kronikor-om-hallbarhet> [2014-11-02]
- Erixon, H. & Ståhle, A. (2008). *Regionens täthet och grönstrukturens potential: Det suburbana landskapets utvecklingsmöjligheter i en växande storstadsregion*. Stockholm: KTH. Tillgänglig: <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:117352/FULLTEXT01.pdf> [2014-10-31]
- Europaparlamentet (2014). *Biologisk mångfald samt natur- och markvård*. Tillgänglig: http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/sv/FTU_5.4.4.pdf [2014-11-02]
- Hedblom, M. (2011). Fåglar och fjärilar i svenska städer - skötselåtgärder och bevarandestrategier. I: Almstedt Jansson, M., Ebenhard, T., de Jong, J. (red.) *Naturvårdskedjan - för en effektivare naturvård*. SLU: Centrum för biologisk mångfald, ss. 48-59.
- Jim, C. Y. (2004). Green-space preservation and allocation for sustainable greening of compact cities. *Cities* 21(4), 311-320.
- Katz, B., Altman, A. & Wagner, J. (2007). An agenda for the urban age. I: Burdett, B. & Sudjic, D. (red.), *The Endless City: The Urban Age Project*. London: Phaidon Press Ltd., ss. 474-481.
- Malmö stad (2003). *Grönplan för Malmö 2003*. Malmö: Malmö stad. Tillgänglig: <http://malmo.se/download/18.5d8108001222c393c008000101293/1383647019267/Gr%C3%B6nplan+f%C3%B6r+Malm%C3%B6+2003.pdf> [2014-10-31]
- Millennium Ecosystem Assessment (2005). *Ecosystems and Human Well-being. A framework for Assessment* (kapitel 2: Ecosystems and Their Services). Washington: Island Press, ss. 49-70. Tillgänglig: <http://www.unep.org/maweb/documents/document.300.aspx.pdf> [2014-11-02]
- Mörtberg, U. & Balfors, B. (2011). Vad är stadsnära natur och hur planerar man för den? I: Almstedt Jansson, M. (red.), *Naturvårdskedjan - för en effektivare naturvård*. SLU: Centrum för biologisk mångfald, ss. 73-83.
- Persson, A. S. (2013). Vad ska vi ha biologisk mångfald till? *Hållbar stad*. 22 augusti. <http://www.hallbarstad.se/blogs/chronicles/301-kronikor-vad-ska-vi-ha-biologisk-mangfald-till> [2014-10-31]
- Rockström, J., Steffen, W., Noone, K., Persson, Å., Chapin III, F. S., Lambin, E., Lenton, T. M., Scheffer, M., Folke, C., Schellnhuber, H. J., Nykvist, B., de Wit, C. A., Hughes, T., van der Leew, S., Rodhe, H., Sörlin, S., Snyder, P. K., Costanza, R., Svedin, U., Falkenmark, M., Karlberg, L., Corell, R. W., Fabry, V. J., Hansen, J., Walker, B., Liverman, D., Richardson, K., Crutzen, P. & Foley, J. (2009). Planetary Boundaries: Exploring the Safe Operating Space for Humanity. *Ecology and Society* 14(2), 32.
- UNDP (2013-11). *Befolkningsökningen avtar*. <http://www.millenniemaalen.nu/bvb/framsteg-du-kanske-inte-kande-till/befolkningsokningen-avtar/> [2014-10-31]

10 Restaurering av historiska vattenstrukturer i stadskärnor

David Simon Nordström

Vatten har historiskt sett strukturerat våra urbana system. Städer växte fram vid hav, sjöar eller floder där det fanns goda hamnlägen. Mäktiga städer omgavs inte bara av murar utan också av vallgravar. Vattenvägar var helt centrala för transporter fram tills järnvägen kom på 1800-talet. I vår tid riktas återigen uppmärksamheten mot vatten i städerna. Allt fler städer vill utveckla inte bara sina ”gröna” strukturer, utan också sina ”blå”. Vatten är en del av de urbana ekosystemen och habitat för en mängd arter. Vatten skapar sociala värden och är en del av en diskurs om levande och attraktiva städer. Närhet till vatten skapar också ekonomiska värden, och stadsutveckling i gamla hamnområden har transformerat Europas städer de senaste decennierna.

Klimatförändringarna innebär att översvämningar kommer att bli mer frekventa, både som följd av våldsamma regn och som följd av höjd havsnivå. Men strukturer för vatten i städerna kan också vara en del av anpassningen till ett varmare klimat; de kan magasinera vatten vid översvämningar, leda vattnet till platser som tål att översvämmas, och motverka ’urbana värmeöar’. Beatley beskriver för en nordamerikansk publik hur framgångsrikt hållbarhetsarbetet är i Europa. I förbifarten nämner han att flera europeiska städer gjort framsteg vad gäller ”urban streams daylighting” (Beatley, 2003, s. 255). *Daylighting*, eller *deculverting* som är ett annat namn för samma fenomen, innebär att restaurera och öppna upp vattendrag som idag rinner i kulvertar. En närbesläktad praktik som Beatley inte nämner är att gräva upp och återställa gamla stadskanaler eller hamnbassänger som fyllts igen. Skillnaden är att i det första fallet strömmar vattnet fortfarande underjordiskt, i det andra fallet har den före detta vattenvägen täppts igen med fyllnadsmassa. Dessa två sätt att återskapa vattenstrukturer i stadskärnor utforskas i detta kapitel med exempel från Danmark och Nederländerna.

Öppnandet av ett kulverterat vattendrag kan reducera översvämningensrisken men också förbättra akvatiska och ”marginella” habitat (Wild et al, 2011). Den enklaste formen av daylighting/deculverting är att ta bort toppen av en kulvert, helt enkelt exponera vattnet för dagsljus men låta det ligga kvar i samma ”ränna”. Den mest avancerade formen är rekonstruktion av hela flodbäddar, flodbanker och återskapande av meanderlopp (Wild et al, 2011). I en stadskärna är dock ofta utrymmet för begränsat för att kunna göra mer omfattande åtgärder.

På andra sidan Öresund pågår en diskussion kring att öppna upp Ladegårds Å i stadsdelen Nørrebro i Köpenhamn (Åbn Åen, 2014). Organisationen Miljøpunkt Nørrebro samlar in namnunderskrifter och försöker skapa opinion genom kampanjen Åbn Åen, ”Öppna Ån”. Idén är att riva upp gatorna Ågade och Åboulevard som idag täcker Ladegårds Å, och skapa ett blågrönt stråk för endast gång- och cykeltrafik.

Det finns en dansk föregångsstad att luta sig tillbaka mot och inspireras av: Århus, Danmarks näst största stad. På 1930-talet byggdes vägen Åboulevarden (nästan samma namn som gatan på Nørrebro) ovanpå Århus Å, rakt genom stadskärnan, för att få in bilar i staden. På 1990-talet hade planeringsidealet svängt, nu skulle Århus centrum bli bilfritt och gång- och cykeltrafikvänligt. Att ta bort den breda bilvägen och öppna upp ån genomfördes i två etapper, 1996 och 1998. Stadskärnan revitaliserades, broar och sittplatser designades med omsorg, och längs ån frodas idag caféer, restauranger och barer (Anglin et al, 2012).

Miljøpunkt Nørrebros idé skiljer sig från återöppnandet av Århus Å på en avgörande punkt. Istället för att ta bort motortrafiken (Åboulevard är en mycket trafikerad gata) vill de gräva ned den, och samtidigt skapa kapacitet för att lagra vatten. Åbn Åens förslag är ett koncept kallat SMART (Stormwater Management And Road Tunnel), som tidigare implementerats i Kuala Lumpur. Tanken är att två tunnlar för motortrafik ska byggas under ån. I händelse av kraftigt regn stängs den ena tunneln av för trafik och vattenfylls under kontrollerade former. I händelse av mycket kraftigt regn kan båda stängas. Varje tunnel har kapacitet att hålla 150 000 kubikmeter vatten (Åbn Åen, 2014).

Wild et al (2011) har gått igenom flera olika daylighting/deculverting-projekt och kommit fram till att de förmodligen har positiva ekologiska effekter, reducerar översvämningensrisken, skapar rekreationsområden och stimulerar till stadsförnyelse, men att de vetenskapliga bevisen för detta är svaga. Många deculverting-projekt har haft som uttalat mål att reducera översvämningar, men endast i ett fåtal fall har

studier genomförts av hur detta mål har uppnåtts. Wild et al (2011) fann att många utsagor om resultat var av anekdotisk karaktär snarare än vetenskapliga bevis. Ett sådant är när Århus kommun beskriver hur tyst och lugnt centrum blev efter att Århus Å öppnades (Wild et al, 2011). Detta är rimligtvis sant, men för att vetenskapligt bevisa det krävs mätning och redovisning av bullernivåer både före och efter åtgärden.

Den andra nämnda planeringsstrategin, att gräva ut vad som en gång har fyllts igen, är vanligast i Nederländerna, kanalstädernas land. Där är innerstadskanaler ofta integrerade infrastrukturella element i de historiska stadskärnorna. Att många kanaler under de senaste 150 åren har fyllts igen beror på en kombination av orsaker: förlust av funktioner, föroreningar och behov av utrymme (van der Toorn Vrijthoff & van de Ven, 2007). Kanalerna transporterade en gång varor, bränsle och mat in till staden, men vattenvägar ersattes av järnvägar och senare också av bilvägar. Kanaler var även en del av städernas försvarssystem tills dessa blev förlagade (Buiten, 2004). Kanalerna spolade ut avloppsvatten, avfall och fekalier ur staden, men kunde inte hantera trycket från den explosionsartade urbana befolkningsökningen som industrialiseringen förde med sig. Särskilt hälsofarliga och stinkande kanaler fylldes igen. Ett annat incitament var att skapa plats för spårvagnar, och efter första världskriget allt mer för att privatbilismen skulle kunna expandera (Buiten, 2004; van der Toorn Vrijthoff & van de Ven, 2007).

I Nederländerna finns en ständig översvämningproblematik. Trenden med återställande av stadskanaler kan delvis förstås i ljuset av hur den nederländska nationella vattenstrategin har förändrats under 00-talet, från att hålla borta vattnet till varje pris till att 'go with the flow' och skapa rum för vatten. Vatten bör ses som ett strukturerande element i landskapet inom all fysisk planering. Där det är möjligt ska vattenmanagement kombineras med andra funktioner. En sådan är att stärka städernas historiska identitet (Ministry of Housing, Spatial Planning and the Environment, 2006).

Staden Utrechts äldsta delar är omgärdade av vallgraven Catharijnesingel som började byggas efter år 1122, då staden fick stadsrättigheter. Den är också en blå korridor som sammanbinder de två floderna Kromme Rijn och Vecht. Trafikplanerna på 1950-talet ville fylla igen kanalen för att få plats för parkeringsplatser och en ringväg. Protester stoppade utbyggnaden 1958, men då hade redan ungefär en fjärdedel fyllts igen, den nordvästra sidan (Buiten, 2004; van der Toorn Vrijthoff & Heurkens, 2007). Denna del av staden är idag en del av stationsområdet, precis bredvid det enorma köpcentret Hoog Catharijne. Idag pågår arbetet med att återställa den gamla kanalstrukturen och sluta ringen. Argumenten är främst för att

skapa ”livability”, anpassa staden till en ”mänsklig skala” och utöka stadens kanalrum som redan idag är populära offentliga rum (van der Toorn Vrijthoff & Heurkens, 2007).

Staden Breda förlorade sin hamn längs floden Mark år 1964. Istället byggdes ett underjordiskt parkeringshus i flera våningar, med en fyrfilig bilväg ovanpå. Beslutet togs med endast en rösts majoritet i stadsrådet, och motståndet mot den ödeläggelse det innebar fortsatte i decennier. På 1990-talet började så planerna för att återskapa hamnen, drivna dels av ett växande intresse för kulturarv, dels av målet att minska biltrafiken i innerstaden (van der Toorn Vrijthoff & Heurkens, 2007).

Van der Toorn Vrijthoff och Heurkens (2007) påpekar att varken återskapandet av Catharijnesingel i Utrecht eller hamnen i Breda bidrar speciellt mycket till att minska översvämningsrisken, då vattenförvaringskapaciteten endast har utökats marginellt. Nederländsk vattenplanering för att förebygga översvämningar är i allmänhet mycket sofistikerad, men då attraktiva offentliga rum varit den främsta drivkraften i dessa båda projekt har andra aspekter hamnat i bakgrunden. Det gäller i högsta grad även de ekologiska aspekterna.

Skulle då dessa strategier kunna tillämpas i Sverige? Det beror givetvis på varje stads specifika historia, om det finns latenta resurser. Flera svenska städer har igenfyllda kanaler (Ahlberg, 2005). I Jönköping skulle Kanalgränd kunna grävas ut igen, och Östra torget åter bli hamnbassäng. I Göteborg skulle Västra Hamngatan och Östra Hamngatan kunna få tillbaka sina kanaler. Antagligen finns även svenska stadskärnor med kulverterade vattendrag under sig. Jag är övertygad om att vi kommer se mer vatten i svenska städer (vare sig vi planerat för det eller inte). Det kan löna sig att blicka bakåt, för att förstå hur den blå strukturen har sett ut och hur den har förändrats, och få inspiration till hur den kan byggas ut i framtiden.

Referenser

- Ahlberg, N. (2005). *Stadsgrundningar och planförändringar - Svensk stadsplanering 1521-1721*. Diss. SLU och Stockholms Universitet.
- Anglin, N-M., Hassan, A. & Ruddy, S. (2012). *Flood Prevention and Daylighting of Ladegårdsåen - A Project to Create Green Space and to Provide Better Drainage of Rainwater*, Worcester Polytechnic Institute på uppdrag av Miljøpunkt Nørrebro. Tillgänglig: http://www.wpi.edu/Pubs/Eproject/Available/E-project-050512-155608/unrestricted/DK12Canal_Final_IQP_Report.pdf [2014-12-10].
- Beatley, T. (2003). Planning for Sustainability in European Cities: A Review of Practice in Leading Cities. I: Wheeler, S. M. & Beatley, T. (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development Reader*. 2nd ed. New York: Routledge, ss. 330-339.

- Buiter, H. (2004). *Transforming water infrastructures in Amsterdam and Utrecht, 1860-2000: power relations, social functions and urban identities*. University of Technology Eindhoven. Tillgänglig: www.ifz.tugraz.at/content/download/6923918 [2014-11-11].
- Ministry of Housing, Spatial Planning and the Environment (2006). *Nota Ruimte, National Spatial Strategy. Creating space for development*. English summary. Tillgänglig: <http://internationalplanninglaw.net.technion.ac.il/files/2013/09/summary-national-spatialstrategy.pdf> [2014-12-10].
- van der Toorn Vrijthoff, W. & Heurkens, E. (2007). More water in the historic city centre: transformation. I: van der Toorn Vrijthoff, W. & Hooimeijer, F. (red.) (2007). *More Urban Water: Design and Management of Dutch Water Cities*. Taylor & Francis e-Library.
- van der Toorn Vrijthoff, W. & van de Ven, F. (2007). Introduction: water's changing context I: van der Toorn Vrijthoff, W. & Hooimeijer, F. (red.) *More Urban Water: Design and Management of Dutch Water Cities*. Taylor & Francis e-Library.
- Wild, T. C., Bernet, J. F., Westling, E. L., & Lerner, D. N. (2011). Deculverting: reviewing the evidence on the 'daylighting' and restoration of culverted rivers. *Water and Environment Journal* 25, 412-421.
- Åbn Åen (2014). <http://www.ladegaardsaaen.dk>, Miljøpunkt Nørrebro. [2014-10-22].

11 Avfall, bortfall, utfall... sönderfall?

Lovisa Eriksson

Runtom i världen ser vi likartade strömmar av urbanisering. Mer än hälften av jordens befolkning bor idag i urbana områden och många i storstäder och så kallade megastäder (storstadsområde med mer än 10 miljoner invånare). Prognosen pekar mot att antalet människor i urbana områden nästan kommer att fördubblas till år 2050 (JPI, 2014). Snabb expansion och befolkningstillväxt av städer ställer höga krav på utformning och funktion. Resurser flödar in- och ut i olika takt och där flödena möts som mest intensivt upplever vi ett så kallat stadsliv (Hedenfelt, 2013). Om staden ska vara bärkraftig och hållbar för många kommande generationer behöver vi minska och sakta ner dessa flöden, framför allt de som har naturen som resursbank. Flödena är i många fall linjära, vilket inte skapar goda förutsättningar för ansvarsfullt resursutnyttjande. Istället behöver flödena riktas om i cirkulära mönster, det vill säga att återvinning och återanvändning måste få en ökad prioritet istället för att material ses som lättförbrukade resurser (Hedenfelt, 2013).

I stadens linjära resursflöden är det oerhört mycket som klassas som avfall. Städerna har en snabb förbrukningstakt utan återbruk, även om mycket material fortfarande är fullt brukbart (Girardet, 1999). Vad som anses vara förbrukade resurser och avfall är beroende av människans synsätt (Tillman Lyle, 1994). Det borde betyda att människan har makt att omvärdera tolkningen av vad som är avfall och förbrukat. Kanske är den lingvistiska utmaningen större än den praktiska för att skapa cirkulära flöden. Kan en omvärdering av ”förbrukade resurser” och ”avfall” minska de ekologiska negativa spiralerna?

I den systemmodell Hedenfelt (2013) beskriver för hållbar utveckling omgärdar den ekologiska sfären den sociala, som i sin tur innesluter den ekonomiska sfären. Detta visar att de ekologiska förutsättningarna sätter villkoren för de sociala, vilka

i sin tur krävs för att den ekonomiska utvecklingen ska kunna bli hållbar. Enligt systemmodellen har ekologin högsta prioritet för hållbarhetsarbetet. Trots detta kan de ekonomiska perspektiven upplevas ha en oerhört stor inverkan över både sociala och ekologiska perspektiv. Är det då fel att bruka en kapitaltyp till fördel för en annan, så länge den totala kapitalmängden är densamma? Ur ett ekologiskt perspektiv talas det ofta om en så kallad stark hållbarhet. Det betyder att samtliga kapitaltyper (naturkapital, humankapital, skapat kapital etc) inte är möjliga att kompensera för med hjälp av andra kapitaltyper (Hedenfelt, 2013). De enskilda kapitalformerna ska vara intakta för att vara hållbara medan användande och förbrukning får ske på räntan av kapitalet (Andrén, 2009). Det ekologiska egenvärdet får således utrymme istället för att ses som ersättningsbart av till exempel den teknologiska utvecklingen.

Att tala om stadens metabolism är att likna staden vid en kropp, en levande organism som kräver näring av olika slag för att kunna fortleva, må bra och kanske även expandera. Näringen för staden består av energi och material som kan utgöras av flöden av snabb och långsam sort. Snabba i form av exempelvis människor och kapital och långsamma i form av exempelvis vägar och byggnader (Hedenfelt, 2013). Resurserna strömmar in i staden, används och omvandlas för att slutligen strömma ut ur staden. De långsamma resurserna stannar kvar i staden en längre period men i många fall utan att återvinnas eller återanvändas. För att göra staden mindre ohållbar skulle fler av de linjära resursflödena, snabba som långsamma, behöva bli mer av cirkulär sort (Hedenfelt, 2013).

Stadens metabolism har även ett så kallat läckage som inte handlar om den egna staden utan på vilket sätt inflödande resurser utvinns och vart utflödet tar vägen (Hedenfelt, 2013). Det kan tänkas att mindre bemedlade områden förser mer bemedlade med olika typer av resurser utan att göra någon vinning på detta. Utan en hållbar resurshantering hela vägen från lokal till global nivå är det tveksamt om det någonsin går att uppnå en hållbar utveckling. Hållbarheten blir ouppnåelig om ansvarstagandet uteblir i något led. En parallell kan dras till marxistisk ekonomisk teori där produktion och konsumtion i ett kapitalistiskt system är ansett vara en klassfråga, där u-länder exploateras till förmån för i-länder (Frank, 1967). Mycket av problematiken handlar om fördelningspolitik mellan olika områden, vilket även kan förstås genom socioekologiska system sett ur ett ekologiskt perspektiv på hållbarhet. Socioekologiska system innebär att alla system som är av naturen uppbyggda, samt av människan framställda, är tätt sammanvävda och påverkar varandra (Hedenfelt, 2013).

Inte helt sällan finns en tro på att framtidens teknologi ska hjälpa oss att hantera de problem vi ser idag. Kanske finns en gräns för hur långt utvecklingen kan ta mänskligheten, likt 1700-talsprofeten Thomas Malthus (1798) som trodde att jorden inte hade kapacitet att försörja den allt mer växande befolkningen. Fattigdomen och svälten skulle således inte kunna utrotas enligt Malthus teori. Drygt 200 år senare kan vi konstatera att Malthus delvis hade rätt. Fattigdomen och svälten är långt ifrån utrotad runt om i världen. Dock har befolkningen ökat flera gånger om sedan 1700-talet, och matproduktionen har verkligen effektiviserats. Vissa delar av världen lever i dag i överflöd medan andra har utmaningen att tillfredsställa grundläggande behov. Problematiseringen skulle istället gå att applicera på andra typer av resurser som energi, vatten och andra naturresurser (så kallad neomalthusianism). Jordens begränsningar har ifrågasatts många gånger och den tekniska utvecklingen har många gånger svarat upp. En tro på god teknologisk utveckling är optimistiska, men är det lösningen för de hållbarhetsutmaningar vi står inför nu? Risken finns att den tidigare nämnda starka hållbarheten allt mer ersätts av en svag hållbarhet om hänsyn inte tas till jordens ändliga resurser.

Frågan jag ställde inledningsvis har jag inte kunnat besvara i detta kapitel. Mitt resonemang baseras på att jordens resurser är ändliga och naturkapitalet måste hållas intakt för att vi ska kunna överlämna en användbar planet till våra kommande generationer. De ska inte påverkas av att vi har varit oaktsamma under vår tid. Likt Malthus (1798) undrar jag om det finns en gräns för vad vår jord förmår innan den imploderar (eller exploderar?). Våra linjära flöden behöver slutas i cirkulära och samtidigt behöver läckagen täppas till. Även snedfördelningen av resurser behöver tas på allvar på samtliga samhällsnivåer. Således tror jag att fördelningspolitik är avgörande i många frågor. Annars kommer resursfördelningen även fortsättningsvis att vara förmånlig för en redan gynnad befolkning, som kanske också är den befolkning som är sämst på att leva hållbart idag. Jag vill även tro att språket har otroligt stor makt över vår uppfattning av olika företeelser. Genom att använda språket på ett fördelaktigt sätt för en hållbar utveckling kan filosofin om en hållbar framtid bli förenlig med hållbart handlande. Frågan återstår huruvida tillväxt och en solidarisk fördelningspolitik är kompatibla. Min motfråga är: har vi överhuvudtaget utrymme att överväga något annat än att prioritera jordens välmående främst? Blir utfallet kanske vårt sönderfall?

Referenser

- Andrén, S. (2009). *Malmö möter framtiden: en inspirationsbok om hållbar stadsutveckling baserad på konferensen The Planet in 2050: Urban transformation Malmö*. Malmö: Miljöförvaltningen.
- Frank, A.G. (1967). The Development of Underdevelopment. I: Wheeler, S.M. & Beatley, T. (red.) (2009). 2nd ed. *The Sustainable Urban Development Reader*. New York: Routledge, ss. 44-47.

- Girardet, H. (1999). *The Metabolism of Cities*. I: Wheeler, S.M. & Beatley, T. (red.) (2009). 2nd ed. *The Sustainable Urban Development Reader*. New York: Routledge, ss. 157-164.
- Hedenfelt, E. (2013). *Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling: ett integrerat perspektiv på staden som ett socioekologiskt, komplext system*. Malmö: MAPIUS, 13.
- JPI (2014). *Urban Megatrends: Towards a European Research Agenda*. Urban Europe.
- Malthus, T. (1798). *An Essay on the Principle of Population*. London.
- Tillman Lyle, J. (1994). *Waste as a Resource*. Wheeler, S.M. & Beatley, T. (red.) (2009). 2nd ed. *The Sustainable Urban Development Reader*. New York: Routledge, ss. 165-172.

12 Den täta stadens sociala hållbarhet

Anna Sommardal

Konceptet *den täta staden* har fått en ökad positiv respons i sökandet efter sätt att göra det urbana mer hållbart (Burton, 2000). Täta städer ses som livliga och varierade. Därför kan de upplevas som attraktiva platser att bo på (Jenks et al, 1996). En koncentration av blandade funktioner reducerar transportbehovet inom städerna (Jenks et al, 1996), vilket kan minska bilanvändandet till fördel för gång, cykel och kollektivtrafik (Kristensson, 2012). Densiteten medför energieffektivitet som tillsammans med den reducerade fordonstrafiken ger färre och mindre skadliga utsläpp (Jenks et al, 1996).

Inom dagens planering talas det alltmer om hur städer kan göras mer socialt hållbara (Boverket, 2010; Jenks et al, 1996). Enligt Boverket handlar en socialt hållbar stadsutveckling om ”att hänsyn tas till olika gruppers behov, att förutsättningar för människors möten förbättras och att jämställdhet mellan kvinnor och män främjas” (Boverket, 2010, s. 21), men ökad integration och minskad boendesegregation nämns också som viktiga faktorer. Listerborn berör liknande teman i sin fundering kring den sociala hållbarhetens betydelse, nämligen ”deltagande, sammanhållning, socialt kapital, inkludering och att motverka exkludering” (Listerborn, 2014, s. 129). Hon påpekar att det fordras en politisk vilja för att lösa de samhällsproblem som utgör den sociala ohållbarheten.

Den sociala hållbarheten omfattar alla medborgare, men det går att urskilja en större fokusering på utsatta grupper såsom kvinnor, barn och resurssvaga. Kan vi då påstå att den täta staden är socialt hållbar? Låt oss undersöka hur de ovan nämnda grupperna påverkas av den täta stadens form och funktion.

Ur ett jämställdhetsperspektiv kan förtätningen anses ha en gynnsam inverkan. Kvinnors huvudansvar för hemmet fyller vardagen med kombinationsresor som i

funktionsseparerade städer är komplicerade och tidskrävande (Vägverket, 2009), medan täta städers mer lättillgängliga service och transportmöjligheter underlättar vardagspusslet. Kvinnors och mäns olika resmönster medför olika karriärmöjligheter, där mäns lägre delaktighet i hemarbetet tillåter avlägsna arbetsställen, medan kvinnornas större ansvarsbörda kräver närliggande arbetsplatser och kortare arbetstider (Vägverket, 2009). I en tät stad kan attraktiva arbeten finnas i anknytning till bostadsområdet och ge kvinnor samma livschanser som män. Dessutom skulle även männen kunna jobba närmare hemmet och underlätta en jämlik uppdelning av hemarbetet. Den prioritering som ofta ges cykel- och kollektivtrafik i täta städer gagnar också kvinnor, då de både cyklar och åker kollektivt i högre utsträckning än män (Vägverket, 2009).

Kollektivtrafiken i täta miljöer kan alltså ha betydelse för jämställdhet. Ett mer jämställt kollektivtrafiksystem är mer anpassat efter kvinnornas oregelbundna tider, i jämförelse med det nuvarande systemets tidtabeller som är anpassade efter männens regelbundna resande (Vägverket, 2009). Ett mer jämställt system är också mer jämlikt, då det enligt Hayden (1984) även tillgängliggör det offentliga rummet för minoriteter, unga och gamla. Hon påpekar att om tidtabellerna anpassas till barn och äldres behov får de större frihet och självförtroende, samtidigt som vuxna, ofta kvinnor, slipper skjutsa dem.

Det är viktigt att underlätta kvinnors vardag. Samtidigt får det inte leda till att könsstrukturerna befästs (Larsson & Jalakas, 2008). Det bör poängteras att även männens vardag förenklas som en positiv sidoeffekt och att det inte finns någon motsättning mellan mäns och kvinnors intresse och fördelar av den förtätade staden. En jämställd planering bör sträva efter ett samhälle där jämställdhetsarbetet inte behövs (Larsson & Jalakas, 2008), något som en planering med vardagsperspektiv kan ge då samhällsutformningen underlättar vardagssysslorna för alla samhällsmedborgare (Vägverket, 2009).

Det hävdas att rättvisa och socialt sammanhållna grannskap skapas genom en ökad täthet, där exempelvis trygghet genereras genom det folkrika områdets större möjlighet till bevakning (Williams et al, 1996). Den goda tillgången på kollektivtrafik och närliggande samhällsfunktioner gynnar fattiga människor, barn och billösa (Williams et al, 1996). Men den täta miljön kan också bli ekonomiskt attraktiv, vilket i så fall stegrar bostadspriserna (Burton et al, 1996). Detta genererar en gentrifieringsprocess som tvingar resurssvaga att flytta till områden där sociala problem koncentreras och samhällsfunktionerna urholkas (Smyth, 1996).

Förtätning kan även reducera antalet grönområden och generera lokala trafikproblem (Kristensson, 2012). I de täta områden som blir överbefolkade kan boende tvingas stå ut med höga ljudnivåer och brist på privatliv (Burton et al, 1996). Då människor värdesätter bostadsnära utemiljöer med kvaliteter såsom grönska, ostördhet och minimerad biltrafik (Kristensson, 2007) innebär de ovan nämnda omständigheterna försämrad livskvalitet. Som tidigare nämnts finns det en tro på att ökad täthet ger en större gemenskap på grannskapsnivå. För att uppnå samhörighet krävs dock mötesplatser för de boende. Enligt Kristensson (2007) är bostadsgårdar ofta grannskapets mest betydelsefulla mötesplatser. Där finns plats för både samvaro med grannar och privatliv, samtidigt som en vacker och trevlig bostadsgård även ger möjligheter till avslappning och god hälsa. Gårdens placering utanför hemmet är dess värdefullaste egenskap, då hemmet och dess tillhörande utemiljö har en central roll i människors liv (Kristensson, 2007). Vid förtätning riskerar denna typ av gemensamhetsytor att bebyggas eller inte planeras in genom samhällsplaneringens brist på kunskap om behovet av dessa.

Färre grönytor i staden innebär även en reduktion av antalet barnvänliga utemiljöer (Björklid & Nordström, 2007). Men att parker och grönområden alltid är positiva element motsätter sig Jacobs (2004) starkt. Hon påpekar att bostadsområden med lekpark och grönområden som är avskurna från trafikerade gator kan stå tomma eller bli grogrund för ungdomskriminalitet. Att leka på gatutrottoarer i vältrafikerade kvarter med blandade funktioner kan vara både roligare och tryggare för barnen (Jacobs, 2004). Björklid & Nordström (2007) påpekar också att stadselement som affärsstråk uppskattas av barn och även enkla saker som en trappa eller en mur kan ge upphov till lek enligt Cele (2005).

Vare sig barnen leker på gatan eller i parker kan man se förtätningens reduktion av bilåkandet som något positivt utifrån barns behov av att röra sig fritt. Dock innebär det inte att trafiken totalt sett minskar, då fler bostäder och arbetsplatser på samma plats också innebär att fler människor behöver färdas med kollektivtrafik eller cykel. Hög trafikkoncentration skapar rädsla hos föräldrar vilket medför att de begränsar barnens rörelsefrihet (Björklid & Nordström, 2007). Detta kan resultera i dålig orienteringsförmåga och fysisk ohälsa hos barn, och kan även hämma deras sociala och fysiska utveckling (Björklid & Nordström, 2007).

Det kan konstateras att en tät stad både kan gynna och missgynna den sociala hållbarheten. Jämställdhet och jämlikhet främjas då tillgången på goda transportalternativ och närliggande samhällsfunktioner förenklar vardagen för alla medborgare, samtidigt som folkhälsan förbättras tack vare minskade fordonsutsläpp och ökad gång- och cykeltrafik (Jenks et al, 1996; Kristensson, 2012). Ökad kollektiv-

trafikanvändning kan dock både inskränka barns rörelsefrihet och störa boende genom dess ljudnivå. Förtätningen kan minska den sociala diversiteten och öka segregeringen, då täta områdens växande markvärden tvingar fattiga människor att förflytta sig till ännu oförtätade platser (Smyth, 1996). För att göra den täta staden socialt hållbar bör man behålla och främja bostadsgårdar och andra grönområden där invånarna får möjlighet till rekreation och som stimulerar socialisering (Kristensson, 2007). Att motverka gentrifieringsprocessens negativa verkningar är en ännu svårare nöt att knäcka. För att skapa socialt hållbara städer kan man inte endast lita till strukturer såsom täthet och hög tillgänglighet. Som Listerborn (2014) poängterar krävs det även politiska regleringar och omfördelningspolitik för att få till stånd hållbarhet på det sociala planet.

Den täta stadens strukturer ger förutsättningar för social hållbarhet. Resurssvagas ökande tillgång till transporter och service resulterar dock inte automatiskt i en bättre ekonomisk situation, då deras låga inkomster kan innebära att de ändå inte nyttjar den service som finns att tillgå. På samma sätt kan dessa faktorer göra det lättare för kvinnors vardag att gå ihop, men behöver inte resultera i en för kvinnor gynnsammare formulering av genuskontraktet. Även om drömjobbet finns inom räckhåll kan samhällets normer leda till en prioritering av barn och familj framför heltidsarbete.

Referenser

- Björklid, P. & Nordström, M. (2007). Environmental Child-Friendliness: Collaboration and Future Research, *Children, Youth and Environments* 4(17), 388-401.
- Boverket (2010). *Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt*. Tillgänglig: <http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2010/socialt-hallbar-stadsutveckling.pdf> [2014-10-25]
- Burton, E., Williams, K. & Jenks, M. (1996). The Compact City and Urban Sustainability: Conflicts and Complexities. I: Jenks, M., Burton, E., Williams, K. (red.) *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* London: E & FN Spon
- Burton, E. (2000). The Compact City: Just or Just Compact. *Urban Studies* 11(37), 1969-2006.
- Cele, S. (2005). On Foot in the City of Children, *Nordisk Arkitekturforskning* 1, 85-98.
- Hayden, D. (1984). Domesticating Urban Space. I: Beatley, T., Wheeler, S, M. (red.) *The Sustainable Urban Development Reader* (2009). London: Routledge.
- Jacobs, J. (2005). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Daidalos
- Jenks, M., Burton, E., Williams, K. (2014). *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* London: E & FN Spon.
- Kristensson, E. (2007). Bostadsgården – det halvprivata rummet. I: Eckerod M. (red) *Åter till bostadsfrågan, Bostaden och kunskapen*. Stockholm: ARKUS.
- Kristensson, E. (2012). Miljonprogrammets rymlighet – ett hotat värde. I: Johansson, B. (red) *Miljonprogrammet – utveckla eller avveckla*. Stockholm: Formas.

- Larsson, A. & Jalakas, A. (2008). *Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv*. Stockholm: SNS Förlag.
- Listerborn, C. (2014). Från vision till verklighet. Strategier för att utveckla hållbara städer. I: Listerborn, C., Grundström K., Claesson, R., Delshammar, T., Johansson, M. & Parker, P. (red.) *Strategier för att hela en delad stad*, Malmö: Holmbergs.
- Smyth, H. (1996). Running the Gauntlet: A Compact City within a Doughnut of Decay. I: Jenks, M., Burton, E., Williams, K. (red.) *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* London: E & FN Spon.
- Vägverket (2009). *Jämställd samhällsplanering*. Tillgänglig:
http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4603/2009_6_jamstalld_samhallsplanering_forslag_pa_metod.pdf [2014-11-10]
- Williams, K., Burton, E., & Jenks, M. (1996). Achieving the Compact City through Intensification: An Acceptable Option? I: Jenks, M., Burton, E., Williams, K. (red.) *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* London: E & FN Spon.

13 Bevarande av de bostadsnära miljöerna och behovet av förtätning

Kian Javanshiri

Vid stadsplanering uppstår många dilemman och besluten som fattas är ofta resultatet av kompromisser. Ett stort dilemma för allt fler städer är balansen mellan förtätning och bevarande av de bostadsnära kvalitéerna. Kopplat till problematiken kring den här diskussionen hör även behovet att bevara åkermarker som hotas av städernas utbredning. Det finns de som förespråkar förtätning för att bland annat bevara åkermarker i anslutning till städerna och andra som motsätter sig förtätning till fördel för bättre bostadsnära miljöer (Björklid & Nordström, 2007; Kristensson, 2007; Kristensson, 2012; Larsson & Germundsson, 2012; Litman, 2013). Syftet med det här kapitlet är att belysa samhällsplanerarnas dilemma mellan att förtäta städer och att bevara de rymliga bostadskvalitéerna. Vilka är nackdelarna respektive fördelarna med förtätning och varför är det ett dilemma?

Den ökande förtätningen i många av världens städer medför många nya problem och utmaningar. En viktig social aspekt i planeringen av hållbara städer är att lyckas skapa städer som är utformade för alla. Asfalt och betong breder ut sig i takt med intensifierad trafik och bostadsbyggande på bekostnad av minskade utrymmen för bland annat lek och rekreation (Björklid & Nordström, 2007). Forskning visar att friytor i anslutning till boende, i form av innergårdar eller offentliga grönytor, värderas högt av de boende (Kristensson, 2012). Rymlighet och grönska är viktiga aspekter för den upplevda boendekvaliteten. Utemiljöns roll kan vara som en förlängning av vardagsrummet, en extra yta för vardagsaktiviteter och en källa till såväl umgänge och boendegemenskap som egentid och rekreation (Kristensson, 2007). Hur dessa boendemiljöer utformas påverkar hur de används och värderas. Ambitionerna om ökad förtätning hotar på så sätt trivseln för de som bor i städerna.

En enkät framtagen av Boverket visade att hälften av Sveriges kommuner har strategier eller ambitioner att förtäta sina orter. Detta menar Kristensson (2012) kan komma att ändra hur vi använder gemensamma miljöer samtidigt som städernas karaktär och utseende kan gå förlorade. Kristensson (2012) fruktar att förtätningen kommer leda till skuggning och minskad solbelysning för de boende, ökad insyn från andra grannar, högre ljudnivåer och minskade avskärningsmöjligheter vid vistelseytor. Trångboddheten blir därmed ett intrång i boendekvaliteten.

Kristensson (2012) framhåller att det finns fördelar med förtätning men anser att det inte får ske till vilket pris som helst. När förtätningen väl måste ske ska kvaliteter som grönska, låg trafikintensitet och barnvänliga utemiljöer beaktas och värnas. Tätare gårdar i bostadsmiljöer går dessutom särskilt mycket ut över barns lek eftersom begränsad mark innebär begränsade möjligheter att tillgodose allas behov. Även Dempsey et al (2009) förespråkar välplanerade och välskötta miljöer som en viktig faktor för social hållbarhet och framhåller att trygghet och sammanhållning i ett bostadsområde uppnås om allas behov kan tillgodoses. Kristensson (2012) fruktar att det försvåras ytterligare vid en för hög grad av förtätning. Det finns även forskare som menar att förtätningen i längden kan vara kontraproduktiv för miljön samt få fördelningspolitiska effekter. Här framhålls risken för att det kan bli så trångbott att fler väljer att fly städerna under helger. Det kan resultera i fler bilresor och att fler investerar i dubbelt boende. Då den del av befolkningen som har sämre socioekonomiska förutsättningar kanske saknar sådana möjligheter till undanflykt (Kristensson, 2012) kan resultatet bli ett socialt splittrat samhälle.

Fördelarna med förtätning är att åkermarkerna bevaras, kollektivtrafiken och servicen i staden blir mer sammanknuten och den sammanlagda transporten inom staden minskar till fördel för mer gång- och cykeltrafik. Den förtätade och mer sammanknutna staden gynnar även de invånare som saknar tillgång till bil och på så sätt minskar också behovet för dessa att investera i en (Kristensson, 2012). Litman (2013) förespråkar en förtätning med samma argument som ovan men tillägger att förtätningen även har stora ekonomiska besparingsfördelar jämfört med utbredningen av städerna. Färre vägar behöver byggas och färre stopp samt linjer för kollektivtrafiken behöver sättas i bruk vid en förtätning. Det blir med andra ord billigare i längden för kommunerna även om det ofta blir en dyrare och mer tidskrävande byggprocess än att bygga på åkermark (Larsson & Germundsson, 2012). Om kommunerna kan spara ekonomiskt på förtätning i längden kan kanske pengar frigöras och istället användas i andra projekt för att förbättra den sociala hållbarheten.

Ett annat argument för förtätning som är kopplat till bevarandet av åkermarkerna är risken med ett ökat försörjningsberoende från andra länder och orter. Tiden för städer som är 100 procent självförsörjande är över sedan flera decennier tillbaka, men på vilken nivå detta beroende ligger är upp till varje enskild stad. Att fullständigt göra sig beroende av andra för något så grundläggande som livsmedelsförsörjningen av en hel stad medför stora risker och är ett hot mot den sociala hållbarheten (Shuman, 1998).

Andra sociala fördelar med förtätning kan vara att strukturella barriärer i den fysiska planeringen minskar. Boverket (2010) anser att en sammanhållen stadsutformning är en förutsättning för socialt sammanhållna städer. För att motverka segregering och isolering av vissa stadsdelar förutsätts ökad rörlighet som uppmontras och underlättas av städernas utformning. Det kan vara genom aktivitetsstråk, affärsstråk eller grönstråk som binder samman staden. Så kallad social infrastruktur, såsom fler inkluderande mötesplatser och lättillgänglig kollektivtrafik, möjliggör ökad rörlighet och en bättre social sammanhållning för hela samhället (Davidson, 2009). Förtätning av städer behöver inte endast innebära en förtätning av betong och asfalt; det innefattar även förtätning i form av fler mötesplatser och mer grönstruktur. En förtätad, sammanknuten och mer lättillgänglig stad kan därmed skapa bättre förutsättningar för att bli integrerade (Boverket, 2010; Davidson, 2009).

Ökad rörlighet och fler aktivitetsmöjligheter i bostadsområden på grund av förtätning skulle även kunna medföra en högre grad av trygghet. Förtätningen kanske även kan skapa förutsättningar för ökat socialt kapital i bostadsområden. Som tidigare nämnt kan förtätning även innefatta förtätning av grönstrukturer. Fler inkluderande boendemiljöer genom exempelvis egenförvaltning för de boende är ett sätt att skapa socialt kapital som samhörighet, tillit och nätverk med sina grannar. Samtidigt kan även en stolthet och gemensam boendeidentitet skapas för det egna området, vilket ökar den sociala hållbarheten. Medborgarna får inte glömmas bort i arbetet med stadsutformningen. Delaktighet i såväl samhället som i utformningen av den egna boendemiljön är en viktig grund för social hållbarhet (Dempsey et al, 2009). Dialoger med medborgare är viktiga i många avseenden, inte minst för att understryka att en demokratisk nation inte bara värderar sina medborgares åsikter vart fjärde år. Det är då viktigt att dialogen förs tidigt i beslutsprocessen och även efteråt för att utvärdera resultatet vid exempelvis en förtätning (SKL, 2013).

Som Kristensson (2012) framhåller bör inte förtätning ske till vilket pris som helst även om det finns fördelar. Samtidigt kanske man kan nå en godtagbar grad av förtätning genom att involvera de boende. Risken finns annars att bostadskvaliteter

som värderas högt av de boende går förlorade. Samtidigt kan dialogerna leda fram till en större förståelse för de sociala fördelarna som de boende kan ta del av genom en förtätning, fördelar som ökad rörlighet, trygghet och sammanhållning.

Avslutningsvis kan man dra slutsatsen att det finns många fördelar med förtätning men även risker. Åkermarkerna behöver bevaras, men även de öppna gröna boendemiljöerna. Något universellt recept för framgång i den här frågan finns tyvärr inte. Dilemman kvarstår och båda argumenten har sina för- och nackdelar. Man kan hoppas att planerarna åtminstone noggrant beaktar dessa för- och nackdelar innan några beslut fattas och väger in de sociala konsekvenserna och de boendes bästa genom att de inkluderas i beslutsprocessen för varje unikt projekt.

Referenser

- Björklid, P. & Nordström, M. (2007). Environmental child-friendliness: Collaboration and future. *Children, Youth and Environments* 17(4), 388-401.
- Boverket (2010). *Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt*. Regeringsuppdrag IJ2009/1746/IU.
- Davidson, M. (2009). Social sustainability: a potential for politics? *Local Environment* 14(7), 607-619.
- Dempsey, N., Bramley, G., Power, S. & Brown, C. (2009). The Social Dimension of Sustainable Development: Defining Urban Social Sustainability. *Sustainable Development* 19(5), 289-300.
- Kristensson, E. (2007). Bostadsgården – det halvprivata rummet. I: Mickaela Eckered (red). *Åter till bostadsfrågan*. ARKUS. Bostaden och kunskapen. Stockholm.
- Kristensson, E. (2012). Miljonprogrammets rymlighet – ett hotat värde. I: *Miljonprogrammet – utveckla eller avveckla*. Formas fokuserar. Stockholm: Formas, ss. 137-148.
- Larsson, A. & Germundsson, L. (2012). *Mål och metoder för hushållning med god jordbruksmark inom kommunal planering*. Alnarp, SLU. LTJ-fakultetens faktablad 2012:8.
- Litman, T. (2013). *Smart Growth Savings, What We Know About Public Infrastructure and Service Cost Savings, And How They are Misrepresented By Critics*. Victoria Transport Policy Institute.
- Shuman, M. (1998). "Import replacement" I: Wheeler, S.M. & Beatley, T (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development reader*. 2nd ed. New York: Routledge, ss. 233-240.
- SKL (2013). *Medborgardialog som del i styrprocessen*. Stockholm: Edita.

14 Planering för alla?

Elin Niklewski

Efter andra världskriget infördes det kommunala planmonopolet i Sverige och den statliga kontrollen över samhällsbyggandet började utvecklas. Den bygglagstiftning som gällde mellan 1947 och 1987 gav uttryck för ett elitdemokratiskt synsätt, där samhällsbyggandet sågs som en angelägenhet endast för fackmän och politiker. Efter att allmänheten i allt högre grad börjat ifrågasätta det rådande systemet infördes möjligheten till medborgardeltagande genom så kallade samrådsförfaranden i 1987 års plan- och bygglagstiftning. Kommunerna fick nu ansvar för att besluta om den lokala miljöns utformning och bevaka att planerna dels tillgodosåg allmänna intressen, dels beaktade enskilda intressen i rimlig omfattning (Henecke & Khan, 2002).

Syftet med detta kapitel är att undersöka hur möjligheterna till medborgardeltagande ser ut idag, både i teori och praktik. Hur förhåller sig ett demokratiskt och representativt beslut mot ett snabbt och effektivt planförfarande? Analysen kommer till viss del att ha ett juridiskt perspektiv.

I den nu gällande plan- och bygglagen, PBL (2010:900), regleras samrådsförfarandet i 3 kap. 9 § och 5 kap. 11 § avseende översiktsplaner respektive detaljplaner. Medborgardeltagande föreskrivs även i andra lagar, men då har inte kommunen det primära ansvaret. Av lagtexten framgår att kommunerna inte är begränsade till att hålla medborgardeltagandet i ett visst skede av processen, så länge kraven att under vissa förutsättningar hålla samråd med kända sakägare uppfylls (jfr 3 kap. 9 § och 5 kap. 11 § PBL (2010:900)).

Medborgardialoger i olika skeden främjar olika ändamål. I ett tidigt skede kan kommunerna exempelvis ha en dialog för att kunna kartlägga behov av utveckling eller förändring av verksamheter. Om behoven är kartlagda kan det istället vara

fråga om att utveckla idéer kring lösningar för att genomföra förbättringar eller konsekvensanalyser av ett antal lösningsförslag. Vidare kan dialogerna ske inför ett beslut i syfte att uppmärksamma det som man avser att ta ställning till. Slutligen kan det vara vid implementerings- eller utvärderingsfasen (SKL, 2013). Det finns således en mängd olika möjligheter att låta medborgarna delta i planprocessen.

Ambitionen med procedurreglerna för planprocessen var att bygga upp beslutssystemet så att det blev så öppet som möjligt för påverkan (prop. 1985/86:79). Ett uttalat syfte med samrådsförfarandet i PBL är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan (3 kap. 9 § och 5 kap. 12 § PBL, 2010:900). Verkligheten tycks dock ha blivit en annan än vad lagstiftaren åsyftat. I slutändan är det de förtroendevalda som beslutar om medborgardialoger ska genomföras. Samråden sker generellt i ett skede av processen där syftet är att förankra ett redan färdigt förslag bland medborgarna (SKL, 2013).

Problemet kan ha sin bakgrund i att kommunalpolitiskt beslutsfattande mellan valrörelserna genomsyras av rutinartade procedurer, sakfrågeinriktning, låg konfliktnivå och ambitionen att nå fram till endast ett beslutsförslag. Ordningen innebär att aktörer som har intresse av att politisera ärenden genom en bred, förutsättningslös debatt inte uppmuntras och kanske rent av motarbetas. En viktig orsak till detta är att debatter kan underminera det beslutsalternativ som en bred krets av aktörer, exempelvis tjänstemän, organiserade intressen och politiker, försöker att samla sig kring (Olsson, 2011). Henecke & Khan (2002) är inne på samma linje då de menar att mycket av den faktiska politiken avgörs genom informella förhandlingar utanför den politiska beslutsprocessen. I situationer där de övergripande besluten redan är avgjorda på förhand blir ömsesidigheten problematisk då få möjligheter finns till en meningsfull dialog (Henecke & Khan, 2002). Möjligheten att lyfta fram de olika värden som finns och föra en förutsättningslös diskussion har således gått förlorad. Kanske leder det också till att handläggningen i slutändan blir längre och mer kostsam på grund av sämre förankrade beslut och fler överklaganden.

Representativiteten är också ett grundläggande problem vid planeringen, vilket gäller både avseende den parlamentariska representationen och vilka som faktiskt deltar i samrådsförfarandena. Det är få medlemmar i de politiska partierna och skillnaderna i valdeltagandet är stort mellan olika socioekonomiska grupper (SKL, 2013). Grupper med goda socioekonomiska och politiska resurser gynnas av att medborgardeltagandet vid samrådsprocesserna inte är representativt (Henecke & Khan, 2002). Vi lever i ett samhälle där vissa grupper strukturellt gynnas på be-

kostnad av andra. Planeringen tenderar exempelvis, såväl historiskt sett som idag, att utgå från mannen som norm (Hayden, 1984; Vägverket, 2009). Lagstiftningen hanterar inte frågor som utgör viktiga begränsningar för ett meningsfullt medborgardeltagande, till exempel politisk ojämlikhet och skevheter i deltagandet, utestängningsmekanismer i planeringsprocessen samt kommunikationens karaktär i det politiska samtalet (Henecke & Khan, 2002). Behovet av att kommunen uppmärksammar skevheter i representationen och vidtar aktiva åtgärder för att komma rätta med problemen är således stort.

Henecke & Khan (2002) påpekar också att det finns ett behov av att synen på effektivitet tydliggörs eftersom effektivitetskraven i debatten ofta har framstått som tämligen endimensionella, då de i första hand har gällt en snabbare besluts- och planeringsprocess. Kvalitetsaspekter har fått begränsad uppmärksamhet till förmån för tids- och kostnadsaspekter. En offentlig debatt med konflikter och motstånd, samt ett visst tvång att komma till en lösning, kan många gånger vara en förutsättning för en kvalitetshöjning av byggprojektens kvalitet. Planprojektens längd kommer sannolikt att förlängas, men det måste ställas i relation till projektens totala livslängd (Henecke & Khan, 2002).

Den nuvarande utvecklingen tycks dock gå i en annan riktning än vad Henecke & Khan (2002) förespråkar. Ett antal förändringar av PBL, som trädde i kraft den 1 januari 2015, minskar nämligen medborgarnas lagliga möjligheter till deltagande. Efter förändringarna behöver kommunerna bland annat inte längre samråda med bostadsrättshavare, hyresgäster, boende eller organisationer av hyresgäster, om det är uppenbart att förslaget saknar betydelse för dem. Kommunerna kommer inte heller att behöva redovisa skälen för planförslaget och planeringsunderlaget om det är uppenbart obehövligt. Lagändringarna kommer också innebära att allmänheten underrättas genom kungörelser mera sällan (SFS, 2014:900).

Bakgrunden till lagändringarna är en önskan om en snabbare och billigare process. Det minskade kravet på kungörelser kan bland annat innebära att okända sakägare, som inte omfattas av kommunens samrådsskyldighet, inte får kännedom om planförslaget. Regeringen har motiverat beslutet med att kungörelsen ändå inte är någon garanti för att okända sakägare underrättas om planförslaget (se prop. 2013/14:126, s. 268). I mina öron låter det som ett svagt argument ställt mot behovet av insyn och möjlighet till delaktighet. De ändringar som gäller samrådsförfarandet innebär att medborgardeltagandet beskärs ytterligare samtidigt som kommunens makt att besluta om vilka som får delta i detaljplaneprocessen stärks. Den nuvarande utvecklingen tycks således gå mot en snabbare planprocess på bekostnad av allmänhetens insyn och möjlighet till påverkan.

Det finns alltså en motsättning mellan medborgardeltagande och ett snabbt planförfarande, där den nuvarande utvecklingen tycks främja det sistnämnda. Jag anser att det är en riktning som starkt kan ifrågasättas då planeringsbeslut måste vara mycket väl genomtänkta mot bakgrund av byggnaders och anläggningars livslängd samt den påverkan det har på människors vardagsliv. Vid framtagandet av beslutsunderlag är det mycket viktigt att i ett tidigt skede synliggöra och rangordna de olika värden som eventuellt hamnar i konflikt med varandra. Olsson (2011) påpekar att om inte de politiska styrdokumenterna hanterar värdekonflikterna kommer frågan istället att hanteras av tjänstemän och andra aktörer. Möjligheten att utkräva demokratiskt ansvar går förlorad då ansvaret inte längre är de förtroendevaldas (Henecke & Khan, 2002; Olsson, 2011). Strävan mot ett hållbart samhälle innebär många komplicerade ställningstaganden där de olika dimensionerna av hållbarhet måste vägas mot varandra och värderingen av de olika dimensionerna är i grunden politiska beslut. Ett snabbt planförfarande kanske är ekonomiskt lönsamt, i alla fall på kort sikt. De övriga dimensionerna av hållbarhet löper hög risk att inte tillgodoses på grund av bristfälliga underlag. Är det en utveckling vi vill ha?

Referenser

- Hayden, D. (1984). Domesticating Urban Space. I: Wheeler S.M & Beatley, T. (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development Reader*. 2nd ed. New York: Routledge, ss. 190-196.
- Henecke, K. & Khan, J. (2002). *Medborgardeltagande i den fysiska planeringen – en demokratiteoretisk analys av lagstiftning, retorik och praktik*. Rapport 36. Sociologiska institutionen. Lunds Universitet. Tillgänglig:
http://www.miljo.lth.se/svenska/internt/publikationer_internt/pdf/Medborgardeltagande%20i%20den%20fysiska%20planeringen.pdf
- Olsson, J. (2011). Kommunens hantering av värdekonflikter. I: Almstedt Jansson M. et al (red) *Naturvårdskedjan: för en effektiv naturvård*. SLU: Centrum för biologisk mångfald, ss. 68-77.
- Prop. 1985/86:79. *En ny plan och bygglag*. Stockholm: Bostadsdepartementet.
- Prop. 2013/14:126. *En enklare planprocess*. Stockholm: Socialdepartementet.
- SFS 2010:900. Plan- och bygglagen (2010:900).
- SFS 2014:900. Lag om ändring i plan- och bygglagen (2010:900).
- Sveriges kommuner och landsting, SKL, (2013). *Medborgardialog som del i styrprocessen*. Tillgänglig: <http://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-929-4.pdf>
- Vägverket (2009). *Jämställd samhällsplanering – förslag på metod*. Tillgänglig:
http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4603/2009_6_jamstalld_samhallsplanering_forslag_pa_metod.pdf

15 Medborgardialog för ökat inflytande?

Johanna Vinrot

Medborgardialog lyfts fram som en viktig aspekt av stadsplaneringen (Rydin & Pennington, 2000). Medborgardialog kan sägas vara ett försök att både öka det medborgerliga deltagandet i stadsutvecklingen – och på så sätt skapa en mer demokratisk process – och att effektivisera planeringsprocessen (SKL, 2013). Dialogen kan ses som en rättighet för invånarna att få delta i den bebyggda miljöns utveckling, vilket kanske är det som mest framhålls. Men det kan också vara ett sätt för kommunen att skapa legitimitet för sina projekt, då många aktörer är delaktiga i processen (Rydin & Pennington, 2000). Det finns dock en risk för att dialogen kan ha en motsatt effekt kopplat till inflytande om det inte i ett tidigt skede klargörs vilket syfte dialogen har. Gäller det enbart att informera medborgarna inför ett visst beslut, eller är tanken att de ska få berätta om sina upplevelser eller utforma lösningar? För att inte deltagarna i dialogen ska ha fel förväntningar, är det av största vikt att informera dem om syftet samt återkoppla resultatet till dem (SKL, 2013). Med detta som bakgrund ämnar jag i detta kapitel undersöka om medborgardialog i praktiken innebär att stadens invånare faktiskt får inflytande över stadsutvecklingen.

Idealiskt innebär medborgardialoger att invånarna får inflytande över stadsutvecklingen. Det är ju anledningen till att dialogerna förespråkas. Styrkan med dem är att medborgarna kan ge en mer heltäckande bild än vad tjänstemännen kan i en rad sammanhang, framför allt på områdesnivå (Rydin & Pennington, 2000). Men för att det ska fungera i praktiken måste en rad överväganden göras, vilket Sveriges kommuner och landsting (SKL) framhåller i sin rapport *Medborgardialog som en del av styrprocessen* (2013). Det gäller i vilka fall medborgardialog ska användas, när i processen den ska genomföras, vilka som ska delta och hur uppföljningen av dialogen ska ske. De menar också att alla typer av frågor kan avhandlas med hjälp av medborgardialog, så länge det inte gäller enskilda personer. Däremot är det

mest effektivt när deltagarna själva uppfattar frågorna som viktiga. Rydin & Pennington (2000) menar att nivån på frågan spelar stor roll. Är den mer abstrakt och övergripande för hela staden kan det vara svårare att engagera deltagare än om det är ett konkret, lokalt projekt som diskuteras.

Ett av dialogens problem är att få medborgarna att delta. Även i de fall det inte initieras en dialog finns det möjlighet att påverka processen, exempelvis genom överklaganden. En utmaning är att samma människor som i normala fall skulle engagera sig även är de som kommer till dialogmöten. Därför är det viktigt att försöka attrahera även andra människor – vars intressen bör tas tillvara – att delta (SKL, 2013). Moa Tunström (2009) ifrågasätter dock tanken att om bara alla deltar så kommer det att leda till ett ”rättvist” resultat. Om olika grupper ställs mot varandra i en dialog, hur kan det då säkerställas att dialogen blir så öppen som möjligt, så att inte en grups idéer eller tankar anses vara felaktiga? Hon ifrågasätter också det konsensustänkande som råder i dialogprocesserna. Tjänstemannen som håller i dialogen beskrivs ofta som en medlare som ska ena de olika tankar som finns för att komma fram till en gemensam lösning. Men går det alltid att nå en gemensam lösning, utan att någon får stå tillbaka med sina åsikter? Tunström (2009) lyfter därmed fram en grundläggande problematik kring dialogen som inte exempelvis SKL (2013) har ägnat något utrymme i sin rapport – en rapport som ska vara vägledande för kommunerna i deras arbete med dialogprocesser. Däremot har SKL (2013) tagit upp en annan viktig aspekt av dialogerna. De ska inte vara ett beslut i sig, utan ligga som grund för politikernas beslut. Men det är alltså ännu en gång viktigt att fundera över syftet med dialogen. Ska den samla in så många åsikter som möjligt, eller ska den försöka leda fram till en gemensam slutsats?

En annan viktig fråga kopplad till ovanstående resonemang är vad som händer om deltagarna i dialogen kommer fram till något som leder till orättvisa konsekvenser (Tunström, 2009), eller till något som går emot hållbarhetsprincipen. Det som kan lyftas fram som en fördel i detta fall är att åsikterna i alla fall har fått ventileras, och om tjänstemännen på mötet är insatta i frågan inleds förhoppningsvis ett samtal om varför något inte är genomförbart. SKL (2013) framhåller i sin rapport att informationsutbyte också kan skapa större förståelse hos invånarna kring varför vissa åtgärder görs i staden. Det kommer dock även att vara viktigt att som tjänsteman fundera kring de förslag som kommer fram i dialogen. Bara för att de inte är genomförbara såsom de har framlagts, så kanske de kan ge möjlighet att tänka i nya banor kring planeringen baserat på invånarnas åsikter (Hsiao & Liu, 2002). Tunström (2009) framhåller också risken för att planeraren ska utgå alltför mycket från sitt eget tyckande i en viss fråga – något som ofta framhålls som en viktig

egenskap hos de planerare som håller i dialoger. Därför är det viktigt att hålla sig öppen för de förslag som kommer fram i dialogerna.

Samhället tjänar enligt SKL (2013) på ett större medborgarengagemang, då det kan öka känslan av ett gemensamt ansvar. Men växer den känslan verkligen fram av att bli inbjuden till ett informationsmöte och ytterligare ett? Det är förmodligen viktigt att medborgarna också får känslan av att faktiskt vara delaktiga och ha inflytande i processerna. Därför måste kommunen också ta ställning till hur mycket inflytande medborgarna får redan innan processen startas (SKL, 2013). Med tanke på detta kan det också vara värt att fundera över vilka frågor som medborgarna bjuds in till dialog om. Det leder tillbaka till Rydin och Penningtons (2000) tankar om att frågor som är lokalt förankrade också leder till ett större deltagande.

Som slutsats kan alltså sägas att medborgardialog kan leda till att stadens invånare får ökat inflytande över stadsutvecklingen (SKL, 2013). Men för att det ska bli så i realiteten krävs både resurser till detta, så att processen får ta den tid den behöver, och insikt i hur dialogen genomförs. Då kan olika grupper av människor delta på lika villkor. Annars kan vissa starka grupper istället få ökat inflytande över utvecklingen (Tunström, 2009). Det finns då en risk för skendemokrati, vilket motverkar det tänkta syftet. Det är också av vikt att det inte sker utifrån exempelvis planerarens önskemål (Tunström, 2009) eller utifrån en redan tilltänkt strategi. Frågan är kanske inte om invånarna får mer inflytande genom medborgardialoger, utan snarare om städer är villiga att lägga den tid och de resurser som krävs för att planeringen ska genomföras på ett demokratiskt sätt.

Referenser

- Hsiao, H.-H. M. & Liu, H.-J. (2002). Collective Action Toward a Sustainable City: Citizens' Movements and Environmental Politics in Taipei. I: Wheeler, S. M. & Beatley, T. (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development Reader*. 2nd ed. New York: Routledge, ss. 340-355.
- Rydin, Y. & Pennington, M. (2000). Public Participation and Local Environmental Planning: The collective action problem and the potential of social capital. *Local Environment* 5(2), 153-169.
- SKL (2013). *Medborgardialog som del i styrprocessen*. Rapport. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting.
- Tunström, M. (2009). *På spaning efter den goda staden. Om konstruktioner av ideal och problem i svensk stadsbyggnadsdiskussion*. Studies in Human Geography 4. Örebro: Örebro Universitet.

16 Den trygga planeringen

Agnes Högström Dahl

Socialt hållbar stadsutveckling handlar om likvärdig hälsa, jämlikhet och rättvisa i staden. En sådan rättvisa kan innebära att du ska kunna röra sig tryggt och obehindrat i din närmiljö på lika villkor, oavsett vem du är. Detta kapitel kommer att behandla trygghetsplanering i stadens offentliga rum. Jag har valt att avgränsa mig till att prata om kvinnors¹ trygghet i det offentliga rummet. Ämnet kommer att diskuteras utifrån det glapp som finns mellan den faktiska och den upplevda otryggheten. Vad finns det för problematik med en trygghetsplanering? För vem blir staden trygg med denna typ av planering?

Staden beskrivs ofta som smutsig, kaosartad, främmande och farlig (Larsson & Jalakas, 2008) och under 1990-talet har utformningen av trygga miljöer fått stor uppmärksamhet i stadsplaneringen (Listerborn, 2002). Idag väcks frågor om hur den fysiska miljön kan minska människors upplevelser av rädsla och otrygghet. Många gångtunnlar skapades för att minska den faktiska otryggheten och risken för gångtrafikanter att korsa en bilväg. Detta ställs idag mot den upplevda otryggheten av en mörk gångtunnel vilket kan leda till att gångtrafikanter väljer att korsa vägen istället. Den initiala åtgärden har, enligt vissa gruppers riskbedömning, blivit kontraproduktiv. Diskussionen kring en trygg stadsmiljö har till stor del kommit att handla om hur trygghet kan skapas med hjälp av att öka belysning och ta bort skymmande buskar. Den fysiska miljön ska utformas så att den inte uppfattas som mörk och hotfull (Vägverket, 2009; Andersson, 2005).

¹De två binära könen som används i kapitlet kan ge upphov till problematik då transpersoner eller personer med könsöverskridande uttryck då lätt kan osynliggöras. Här skulle icke-män kunna användas istället men då statistiken visar siffror över mäns och kvinnors trygghet blir det missvisande att använda något annat än de två binära könsbegreppen. Anledningen till den binära uppdelningen i statistiken är antagligen att Sverige fortfarande har två juridiska kön.

Trygghet är ett brett och subjektivt begrepp som i generell mening länkas ihop med låg brottslighet. Trygghet upplevs olika beroende på vilka erfarenheter vi bär med oss, men kan ha fysiska, psykiska och existentiella effekter på välbefinnande. Vid avsaknad av trygghet kan mycket tid och kraft behöva läggas på att ta hand om känslor som medföljer otrygghet, till exempel oro eller ångest (Socialstyrelsen, 2012). Otrygghet kan alltså ses som ett samhällsproblem, då det är svårare att leva sitt liv i en miljö som upplevs som otrygg.

Vem berättar berättelsen om en stad som är otrygg för kvinnor? Det finns ett glapp mellan bilden om trygghet i det offentliga rummet och den faktiska bilden av vilken grupp som är mest utsatt för brott i det offentliga rummet. Män är den grupp som blir mest utsatt för brott i offentliga rum, men kvinnor upplever en högre grad av otrygghet där (Andersson, 2005). Till detta kan läggas att det oftast är kvinnor som är offer för våld då det sker i de privata rummen (BRÅ, 2014). Detta brukar kallas för rädsla-/riskparadoxen; kvinnors rädsla är inte riktigt befogad då upplevd otrygghet och faktiskt otrygghet inte stämmer överens. Att beskriva våldet utifrån statistiken kan dock vara svårt då mörkertalet är stort samt att det våld som statistiken visar kanske inte omfattar exempelvis psykiskt våld (Andersson, 2005). Det går också att ifrågasätta den starka kopplingen mellan trygghet och brottslighet. Vissa upplever större trygghet i ett statistiskt otryggt område än i ett statistiskt tryggt område.

Den otrygga staden för kvinnor har givetvis skapats av de maktrelationer som finns i och med den stränga uppdelningen av offentliga och privata rum. Städer har dessutom länge planerats ur ett manligt perspektiv, av manliga planerare. Det perspektivet kom att bli en norm som har bidragit till att staden länge har setts som könlös. Detta kan vara en bidragande orsak till kvinnors otrygghet i staden (Listerborn, 2002; Larsson & Jalakas, 2008). Genussystemet har lärt kvinnor att känna oro i offentliga rum när det är mörkt ute (Vägverket, 2009). Den strukturella samhällsuppfattningen att det är förnuftigt att en kvinna inte går själv på natten gör att rörligheten för kvinnor i det offentliga rummet minskar (Vägverket, 2009). Andersson (2005) ser en tydlig koppling mellan kvinnors rädsla och tanken om att en könsmaktstruktur påverkar hela samhället. Vidare menar Andersson (2005) att det går att se sexuellt våld som ett kontinuum, där olika former av våld tar sig uttryck i olika kontexter, från till exempel verbala kränkningar och närmanden till grövre våld. Detta gör att kvinnan ofta förhåller sig till risker i det offentliga rummet, oavsett om det finns ”belägg” för det eller inte.

För att synliggöra kvinnors upplevelser av otrygghet och öka kunskapen på plats i olika områden används ibland trygghetsvandringar. Det kan vara ett praktiskt sätt

att komma fram till vilka åtgärder som behöver göras. Dessa åtgärder kan dock ses som en sorts symptombehandling. Att lysa upp mörka passager, ta bort skymmande buskar och sanera graffiti behandlar symptomen, men påverkar kanske inte det riktiga problemet, som grundar sig i maktrelationer som tar sig uttryck i rummet (Listerborn, 2002).

Urbanteoretikern Elisabeth Wilson (1992) är kritisk till diskursen rörande kvinnors trygghet. Hon menar att den verkar stigmatiserande och gör kvinnor till offer i behov av att skyddas i staden. Istället kan staden oftare lyftas fram som en plats som ger kvinnan frihet. Wilson (1992) sätter staden i kontrast till förorten som enligt henne baseras på en patriarkal planeringsideologi som generellt förtrycker kvinnan. Staden bör istället ses som en plats för frihet, bort från cementerade patriarkala strukturer (Wilson, 1992). Att låta säkerhet och trygghet vara de största frågorna som behandlas vid trygghetsplanering i staden ur ett genusperspektiv blir fel, då det förstärker uppdelningen mellan könen på kvinnors bekostnad (Wilson, 1992). Att dela upp olika funktioner i staden är ett tecken på att det urbana i staden inte uppskattas. En viss ordning måste få finnas då allt inte kan kontrolleras. Wilson (1992) ställer sig kritisk till hur planeringen har försökt kontrollera ”oordningen i staden” som utgörs av olika grupper i samhället: kvinnor, fattiga, unga och vissa etniska grupper, där resultatet blir att själva livet i staden går förlorat.

Kritik kan riktas mot den typ av sanering eller trygghetsåtgärder som görs på bekostnad av något/någon annan i staden. Listerborn (2002) ser en problematik i att den otrygga gruppen används för att legitimera en privatiseringsprocess av de offentliga miljöerna inom diskursen för en tryggare stad. Denna diskussion kan leda till att svaga grupper ställs mot varandra i planeringen. Otrygga ställs mot marginaliserade grupper samtidigt som det går att säga att planerare går, medvetet eller omedvetet, marknadskrafternas ärende i att försöka göra staden ”tryggare”. Gentrifiering, gated communities och byggandet av köpcentra på tidigare offentliga torg kan ses som en privatisering av det offentliga rummet. Det finns alltså en risk för att kvinnors kamp att skapa ett tryggare stadsrum blir en del i en stadssanering där tillgången till det offentliga rummet blir mindre för andra marginaliserade grupper (Listerborn, 2002).

Detta kapitel är ett försök att lyfta fram den problematik som kan uppstå då trygghet diskuteras i samband med planering. Två inriktningar står i konflikt med varandra. Å ena sidan kan bemötandet av kvinnors erfarenheter verka stigmatiserande, där kvinnan förblir ett offer som måste skyddas när hon rör sig i staden och hon fortsätter att vara en bärare av rädsla trots mer upplysta torg. Det andra perspektivet handlar om att kvinnliga erfarenheter blir försummade och inte tas på

allvar då otryggheten ses som irrationell när den hör ihop med en kvinnlig kropp. Dessa två inriktningar inom trygghetsplanering har enligt mig olika tidsperspektiv. Den ena är kortsiktig och den andra mer långsiktig. De behöver därför inte stå emot varandra. Ur ett kortsiktigt perspektiv måste kvinnliga erfarenheter bli hörda, men det viktiga är att inte arbetet tar slut där. Ur ett långsiktigt perspektiv måste bilden av kvinnor i staden utmanas och maktrelationerna i det offentliga/privata rummet förändras.

Det är viktigt att trygghetsplanering inte endast blir en fråga om symptomlindringar utan också tar itu med de strukturella maktförhållanden som finns i de offentliga rummen. Risken är nog stor att kortsiktiga konkreta lösningar, som ofta är mätbara, blir det enda som görs i en trygghetsplanering. Dessa åtgärder kan vara sanering av graffiti, renhållning från sopor, bättre belysning, inglasning av torg eller platser för konsumtion och undanträngning av marginaliserade grupper genom en fysiskt fientlig miljö. Kvinnors upplevda otrygghet ska inte osynliggöras, men det är också viktigt att inte konstruera kvinnor som rädda.

Referenser

- Andersson, B. (2005). *Risk: om kvinnors erfarenhet och fysisk planering*. Centrum för kommunstrategiska studier, Linköpings universitet.
- BRÅ (2014). *Våld och misshandel*. Tillgänglig: <http://www.bra.se/bra/brott-och-statistik/vald-och-misshandel.html> [2014-11-17]
- Larsson, A. & Jalakas, A. (2008). *Jämställdhet nästa!: samhällsplanering ur ett genusperspektiv*. SNS förlag, Stockholm.
- Listerborn, C. (2002). *Trygg stad: diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik*. Diss. Göteborg: Chalmers tekniska högskola.
- Socialstyrelsen, 2012. *Dialog trygghet*. Tillgänglig: http://www.socialstyrelsen.se/publikationer2012/2012-3-3/documents/sid51-65_trygghet.pdf [2014-12-08]
- Vägverket (2009). *Jämställd samhällsplanering – förslag på metod*.
- Wilson, E. (1992). *The sphinx in the city: urban life, the control of disorder, and women*. Berkeley, University of California Press, Calif.

17 Planering för HBTQ-personers tillgång till det offentliga rummet

Klara Svensson

År 2013 begicks omkring 25 000 homofobiska hatbrott i Sverige. Den vanligaste brottsplatsen var utomhus på allmän plats och gärningsmannen var oftast obekant med offret (BRÅ, 2014a). Hatbrott är ett kriminellt uttryck för intolerans. Det är likaså ett resultat av bristande respekt för mänskliga rättigheter och människors lika värde. Nästintill samtliga hatbrott som sker på grund av en persons upplevda sexualitet riktas mot homosexuella (BRÅ, 2014b). Denna diskriminering leder till inskränkning av individers rörelsemöjlighet i staden, då exempelvis var tredje homosexuell, bisexuell, transperson och queer (hbtq-person) någon gång har avstått från att gå utomhus på grund av rädslan för att bli illa behandlad till följd av sin sexuella läggning (RFSL Ungdom, 2009). Otrygghet och rädsla påverkar således tillgängligheten till det offentliga rummet. Jämlik tillgänglighet till det offentliga rummet är en del av strävan mot social hållbarhet inom samhällsplanering, då det i grunden är relaterat till mänskliga rättigheter (Boverket, 2010).

Historiskt sett har människor som förkroppsligat olikheter från normen gett upphov till exkludering, marginalisering och stigmatisering, vilket i många fall även medfört trakasserier och livshotande påföljder (Reyes & Mulinari, 2005). Det var under 1980-talet som den våldsbejakande politiska extremismen kom att etablera sig i Sverige. Vit makt-rörelsens framväxt grundades på nationalsocialism, där homosexuella, bisexuella och transpersoner utpekades som ett hot mot samhället samt mot den traditionella kärnfamiljen (SKL, 2010).

Jag har valt att studera diskriminering i det offentliga rummet som sker på grund av sexuell läggning. Det offentliga rummet är dessvärre inte jämlikt tillgängligt för stadens samtliga invånare (Lundgren, 2006), då avsteg från heteronormen allt för

ofta resulterar i exkludering, trakasserier och våld (RFSL, 2000). För att belysa den rådande jämlikhetsproblematiken har jag valt att fördjupa mig i samhällsplanering kopplat till tolerans, våld och otrygghet hos hbtq-personer i Sverige. Hur kan tryggheten hos hbtq-personer öka i det offentliga rummet och hur kan samhällsplaneringen verka för en mer tolerant stad?

Med det offentliga rummet menar jag dels en materiell allmän plats och dels det offentliga som ett socialt sammanhang. Det är normer och lagar som avgör vilka beteenden som anses vara korrekta i det offentliga. Därigenom kontrolleras människor som upplevs vara avvikande eller som stör ordningen (Lundgren, 2006). Rum och platser är inbäddade i sociala och politiska sammanhang, vilket tar sig i uttryck i den bebyggda miljön då den konstruerar, reproducerar och förmedlar maktrelationer. Dessa maktrelationer kan verka frigörande, men de kan även vara förtryckande (Friberg, 2005).

I en enkätstudie som RFSL år 2000 genomförde angående homo- och bisexuellas migrationsmönster svarade ungefär hälften av respondenterna att den sexuella identiteten påverkade beslutet att flytta till en ny kommun. Ungefär lika stort antal individer uppger att de inte vill bo vart som helst i landet, då flytten är beroende av upplevelsen av intolerans, okunnighet, otrygghet och våld på platsen (RFSL, 2000).

Thomas Wimark menar att uppfattningen om att homosexuella flyttar till storstäder för att komma bort från småstäders och landsbygdens bakåtsträvande attityd är en förenklad bild av befintliga boende- och migrationsmönster. I avhandlingen *Beyond Bright City Lights: The Migration Patterns of Gay Men and Lesbians* belyser Wimark (2014) att homosexuellas tendens att vara koncentrerade till storstäderna visserligen är starkare än hos heterosexuella, men att det också finns olikheter inom denna grupp. Exempelvis söker sig inte kvinnliga homosexuella till storstäder i lika hög grad som manliga. Motiven till flytt skiljer sig även beroende på ålder. Äldre generationer uppger att flytten till en större stad beror på eftersökandet av tolerans och mindre diskriminering, medan de yngre generationerna i högre grad uppger identitetsskapandets möjligheter som motiv till flytt (Wimark, 2014). Följaktligen bör samhällsplanering som eftersträvar att skapa en öppen och tolerant stad fokusera dels på förebyggande åtgärder mot diskriminering på grund av sexuell läggning, dels på att ge utrymme för identitetsskapande rum.

Det är möjligt att fråga sig varför det är viktigt att genom samhällsplanering öka tillgängligheten och tryggheten hos minoritetsgrupper i samhället, såsom hbtq-personer, som utsätts för diskriminering. Motivet går att finna i de sju diskrimine-

ringsgrunderna som den svenska regeringen fastställde 2009. Utöver sexuell läggning är även kön, ålder, etnicitet, religion, funktionsnedsättning samt könsöverskridande identitet och uttryck diskrimineringsgrunder. Målsättningen med lagstiftningen är att motverka och förebygga diskriminering, samt därigenom främja jämlikhet oberoende av en persons identitetsuppsättning (Diskrimineringsombudsmannen, 2012).

Det offentliga rummet bör ha en inkluderande utformning för att alla människor ska känna sig välkomna, trygga och bekväma att röra sig där (Reyes & Mulinari, 2005). Susan Fainstein (2010) belyser rättvisans betydelse för stadsplanering i *The Just City*. Jag anser, i linje med Fainstein (2010), att beslut gällande stadsutveckling i högre utsträckning bör utgå från de för närvarande exkluderade grupperna i samhället. Det kan handla om att lyfta upp minoriteter och de som inte utgör den rådande normen, vars identitetsuppsättning och funktionskrav inte är utgångspunkten för generell planering. För att stadsplanering ska kunna garantera människor lika tillgänglighet till det offentliga rummet kan olika individer vara i behov av olika åtgärder.

Richard Florida (2006) belyser ämnet utifrån en mer ekonomiskt teoretisk aspekt, istället för socialt rättviseperspektiv. Florida hävdar att städers ekonomiska utveckling är beroende av att skapa en öppen och dynamisk miljö, som kan attrahera den kreativa klassen. Det är inte fysiska attribut såsom sportarenor eller shoppingcenter som attraherar kreativa människor att flytta till en specifik plats, utan det är öppenhet som eftersträvas där individens identitet kan bekräftas. Följaktligen använder sig Florida av gayindex, bohemindex och mångfaldsindex för att bedöma städers tolerans, vilka kan mäta koncentrationen av vissa grupper som genererar kreativitet (Florida, 2006). Det är således möjligt att argumentera för att öppenhet och tolerans även kan eftersträvas i samhällsplaneringen utifrån ett marknadsekonomiskt perspektiv.

Det är möjligt att genom stadsplanering, trygghetsfrämjande åtgärder samt utvidgat medborgarinflytande stärka den lokala sammanhållningen och öka inkluderingen av utsatta grupper (SKL, 2010). Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) gav 2010 ut en exempelskrift gällande lokala insatser mot våldsbejakande politisk extremism för att stärka en kunskapsuppbyggnad i landets kommuner. Lokala insatser mot våldsbejakande politisk extremism, såsom homofobiska hatbrott, kan verka främjande, förebyggande och/eller motverkande. Främjande insatser syftar till att stärka och stimulera de goda och demokratiska krafterna i staden. Förebyggande arbete syftar till att försöka hindra problem från att uppstå, genom målmedvetna strategier (SKL, 2010). Att arbeta förebyggande mot hatbrott kan även inne-

fatta att arbeta för tolerans och öppenhet (BRÅ, 2014a). Motverkande insatser kan handla om specifika åtgärder som införs till följd av konkreta problem som finns i staden (SKL, 2010).

I Malmö och Stockholm har arbetet mot ökade radikaliserings-tendenser i det offentliga rummet dels varit brottsförebyggande, dels trygghetsfrämjande. Framgångsfaktorer har där beskrivits vara nätverk, relationsbyggande dialog och samverkan. Samverkan med ideella föreningar och skolor lyfts fram som viktiga verktyg för att skapa dialog (SKL, 2010). Det kan även vara strategiskt för stadsdelsförvaltningar att skapa ett nära samarbete mellan polis, säkerhetstjänst och kommunens övriga förvaltningar för att framställa lokalt anpassade handlingsplaner, med syfte att bättre bemöta uttryck av våldsbejakande extremism (SKL, 2010).

Existerande ojämlikhet kan studeras grundläggande utifrån makt, deltagande och inflytande. De människor som är mest utsatta i det offentliga rummet och är i störst behov av förändring får sällan sin röst hörd. Grupper med lite normpoäng närvarar sällan på exempelvis samråd under stadens planeringsprocesser. Därigenom får de begränsad makt och inflytande.

Det är viktigt att vid samhällsplanering ställa sig frågan: För vem byggs staden och av vem? Det finns ett behov av att skapa medvetenhet om processer av exkludering som leder till ojämlikhet. Reyes & Mulinari (2005) menar i linje med detta att synliggörande är viktigt för att lyfta fram erfarenheter av förtryck och diskriminering. Det är ett demokratiskt grundvillkor att alla människor har samma rätt att synas, ta plats och påverka. Med normkritisk medvetenhet finns det möjlighet att realisera strategier som främjar en mer tolerant stad och ökar tillgängligheten till det offentliga rummet för hbtq-personer.

Referenser

- Boverket (2010). *Vidga vyerna - Planeringsmetoder för trygghet och jämställdhet*.
<http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2010/Vidga-vyerna.pdf> [2014-12-05]
- BRÅ (2014a). *Hatbrott*. <https://www.bra.se/bra/brott-och-statistik/hatbrott.html> [2014-12-05]
- BRÅ (2014b). *Förebygg brott som utgår från hat och extremism*. <http://www.bra.se/bra/forebyggga-brott/hatbrott-och-extremism.html> [2014-12-05]
- de los Reyes, P. & Mulinari, D. (2005). *Intersektionalitet: kritiska reflektioner över (o)jämlighetens landskap*. Liber AB, Lund.
- Diskrimineringsombudsmannen (2012). *Diskrimineringsgrunderna*.
<http://www.do.se/Diskriminerad/Diskrimineringsgrunderna/> [2014-12-06]
- Fainstein, S. (2010). *The Just City*. Cornell University Press.
- Florida, R. (2006). *Den kreativa klassens framväxt*. Göteborg: Daidalos AB.

- Friberg, T. & Larsson, A. (2002). *Steg framåt - Strategier och villkor för att förverkliga genusperspektivet i översiktlig planering*. Rapport och Notiser 162. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet. <http://jamda.ub.gu.se/bitstream/1/363/1/larsson.pdf> [2014-12-05]
- Lundgren, A. (2006). *Genus på offentlig plats: Reflexer och transparens*. Institutionen för kultur och media, Umeå universitet.
- RFSL (2000). *Heteronormativitet och dess konsekvenser*. Tillgänglig: <http://www.rfsl.se/?p=412> [2014-12-05]
- RFSL Ungdom (2009). *Effekter av heteronormen*. Tillgänglig: http://www.rfslungdom.se/sites/default/files/media/effekter_av_heteronormen.pdf [2014-12-05]
- SKL (2010). *Lokala insatser mot våldsbejakande politisk extremism*. Edita. Tillgänglig: <http://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-591-3.pdf?issuosl=ignore> [2014-11-06]
- Wimark, T. (2014). *Beyond Bright City Lights - The Migration Patterns of Gay Men and Lesbians*. Avhandling vid Kulturgeografiska institutionen, Stockholms Universitet. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:713583/FULLTEXT01.pdf> [2014-12-05]

18 Bilen som norm i transportinfrastrukturen – effekterna och alternativen

Klara Harmark

Vid efterkrigstiden inträffade en omvälvande förändring i hur vi människor förflyttar oss, då bilen blev det normerande transportmedlet (Henriksson, 2014; Trafikverket, 2012). Detta har inneburit en förändring som har haft stark påverkan på hur vi uppfattar förhållandet mellan tid och rum. Bilister har kommit att kunna göra stora tidsvinster i det dagliga resandet (Henriksson, 2014), i synnerhet jämfört med gående och cyklister. Resultatet har blivit att den individuella bilistens mobilitet – det vill säga möjlighet till förflyttning och förflyttningens kvalitet (Malmö stad, 2014) – har främjats. Möjligheten att nå olika målpunkter på ett tidseffektivt vis har därför premierats vid utformning av stadens infrastruktur.

Bilismen som norm har skapat flera jämlikhetsproblem. Behoven hos stadens mindre välbeställda, som ofta saknar tillgång till bil, har kommit i andra hand (Agyeman, 2013). Parallellt med detta visar studier att socio-ekonomiskt svaga grupper faktiskt har en relativt hög andel bilägare trots en pressad privatekonomisk situation. Då bostäder i mer attraktiva områden är för kostsamma för denna samhällsgrupp bosätter de sig oftare i ytterkantsområdena där tillgång till arbetstillfällen, utbud, service och kollektivtrafik brister. Detta gör bilen till en nödvändighet för att kunna nå viktiga målpunkter och samhällsservice, men också för att kunna delta i arbets- och samhällslivet (Aretun & Hansson, 2012).

Stadens uppbyggnad och vägnät gynnar bilister framför andra trafikanter, samtidigt som bilberoendet inverkar på utsatta gruppers ekonomi samt möjlighet att nå samhällets nödvändigheter och nöjen. Den transportrelaterade sociala utsattheten är också mer påtaglig inom vissa grupper än andra (Henriksson, 2014). Det finns en tendens att vid planering av transportinfrastruktur främja bilisters framkomlig-

het samt att då utgå från medelklassens och mäns behov och mobilitet (Aretun & Hansson, 2012; Henriksson, 2014). Män kör mer bil än kvinnor, trots att kvinnors behov av flexibla färdmedel är större än mäns (Aretun & Hansson, 2012; Vägverket, 2009). Sammantaget resulterar detta i att bilismen bidrar till ojämställdhet och upprätthållande av existerande genus- och normstrukturer (Vägverket, 2009).

Även ur äldre invånares perspektiv är de normer som genomsyrar transportinfrastrukturen problematiska, då denna grupps behov av kollektivtrafiklinjer och allokering av hållplatser sällan beaktas. Generellt sett tas inte heller hänsyn till trygghetsaspekter och bekvämlighet vid utformningen av de kollektiva transporterna (Aretun & Hansson, 2012). Ojämligheten som det här innebär har betydelse för individen såväl som i en större kontext. En bristande jämlikhet bedöms ha negativa konsekvenser på samtliga samhällsskikt, då samband mellan ett ojämlikt samhälle och exempelvis fetma, kort livslängd, våld och mental ohälsa har påvisats (Agye-man, 2013). Därför är det viktigt att aktivt arbeta för en mer jämlikt tillgänglig stad.

I det här kapitlet diskuteras några av de mest påtagliga effekterna som bilen som norm har på staden ur ett socio-ekonomiskt perspektiv, men också hur alternativen kan se ut. Vilka socio-ekonomiska konsekvenser har bilen i egenskap av normerande färdmedel på en stad och dess invånare? Vilka effekter kan alternativa färdmedel medföra?

Skulle det vara möjligt att genom ekonomiska incitament skapa underlag för minskad bilism och ökade hållbara färdmedelsandelar? Det är inte säkert. Resultat av tillgänglighetsforskning visar tvärtemot att användandet av ekonomiska styrmedel kan leda till ökade jämlikhetsproblem då dessa inverkar negativt på redan utsatta grupper, men inte nämnvärt påverkar, eller i vissa avseenden till och med gynnar, medel- och höginkomsttagare (Aretun & Hansson, 2012; Henriksson, 2014). Däremot kan större tillgänglighet till kollektivtrafik och optimerade kollektivtrafiklinjer bidra till minskad bilanvändning och ett mer jämlikt transportsystem. Detta måste dock göras med hänsyn till socio-ekonomiska faktorer hos olika brukargrupper, så att transportinfrastrukturen inte bidrar till att reproducera och cementera sociala skillnader eller olika gruppers faktiska mobilitet (Henriksson, 2014).

Beräkningar av vägnätets värde i form av kostnads- och nyttoanalyser har hittills gjorts med bilismen i åtanke, utan att integrera gång- och cykeltrafikanterns behov (Schantz, 2008). Analyser som inbegriper ett vidare förhållningssätt till kostnader respektive nyttor i samband med cykel- och gångvägar utvecklades dock i Norge

under tidigt 2000-tal, något som resulterade i att mer svårgripbara faktorer såsom sjukfrånvaro, ohälsa och parkeringskostnader inkluderades i analysen. Resultaten visade en klar ekonomisk vinst vid anläggning av infrastruktur för cyklister (Schantz, 2008). Cykel- och gångtrafikanter kan dessutom bidra till minskade barriäreffekter: fysiska, i form av minskad andel vägar och fordon, såväl som sociala (Carlberg, 2010) eftersom rörelse och interaktion gynnar social sammanhållning (Agyeman, 2013) såväl som tillfällen för ekonomisk aktivitet (Carlberg, 2010). Utifrån såväl sociala som ekonomiska och ekologiska synvinklar är således cykeln ett hållbart färdmedelsalternativ till bilen.

Undersökningar har visat att enbart en tredjedel av svenskarna dagligen rör på sig aktivt under den rekommenderade sammanlagda tiden på minst 30 minuter. Av dem uppnår dessutom endast några enstaka procent detta mål genom optimala perioder av aktivitet som varar i minst tio minuter i sträck. Fysisk aktivitet i denna kontext innebär inte ett uttryckt syfte att motionera, utan aktiviteten sker allt som oftast i samband med förflyttningar till och från arbete eller skola (Trafikverket, 2012). Även World Health Organization (WHO) har i en studie utförd på arbetspendlande cyklister i Köpenhamn funnit att 36-45 minuters cykling per dag resulterar i 40 procents minskad risk för dödliga sjukdomar samt, möjligen överraskande, även trafikolyckor (Schantz, 2008). Personer som regelbundet kör bil i vardagen går med andra ord miste om dessa hälsovinster. En övergång från en bildominerad stad till en stad där cykeln är norm har därmed positiva effekter på individ såväl som samhälle.

För att få till stånd en stadsmiljö där ett sådant scenario är realistiskt behöver staden förtätas, något som får till följd att avstånden minskar och vidare att resorna förkortas och minskar i antal (Henriksson, 2014). Just täthet, och då i synnerhet täthet vad gäller målpunkter, kan sättas i samband med att de boende inom ett område är mer fysiskt aktiva. Hur varje persons färdväg är uppbyggd och fungerar är också av stor vikt. Här talas det om fem domäner: den fysiska miljön, trafikmiljön, den sociala miljön, väderlek och ljusförhållanden. Hur dessa samspelar inverkar på valet av transportmedel (Trafikverket, 2012).

Hur, var och i vilken utsträckning de vardagliga transportererna sker är med andra ord viktiga faktorer att arbeta med för att främja fysisk aktivitet; likväl är det för planerare ett relativt outnyttjat verktyg (Henriksson, 2014). Att den vardagliga fysiska aktiviteten har stor potential som sjukdomsförebyggande åtgärd och som källa till välbefinnande är idag väldokumenterat (Henriksson, 2014; Trafikverket, 2012), men det har hittills haft liten påverkan på det praktiska planeringsarbetet (Henriksson, 2014). Planerarens yrkesroll, arbetsverktyg, metoder och organisat-

ionsstruktur försvårar en brytning med den normerande bilismen. Dessutom finns en konflikt mellan olika sätt att tala om och praktisera hållbarhetsbegreppet (Hysing, 2010). För att kunna planera för en stad vars transportinfrastructuren är uppbyggd runt aktiva färdmedel krävs ett skifte i målsättningar, organisationsstruktur, budgetering, målgrupper och intressenter, men framförallt ett skifte i föreställningen om bilen som en oundviklig, om inte självklar, del av staden.

Referenser

- Agyeman, J. (2013). *Introducing Just Sustainabilities. Policy, Planning, and Practice*. London: Zed Books.
- Aretun, Å. & Hansson, L. (2012). *Ekonomiska styrmedel för en hållbar personbilstrafik - konsekvenser för tillgänglighet. En kunskapsöversikt*. Linköping: Statens väg- och forskningsinstitut (VTI, 33-2012) Tillgänglig: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:669284/FULLTEXT01.pdf> [2015-01-18]
- Carlberg, A. (2010). *Centrum i periferin – om konsumtion & stadslandskap*. Sveriges lantbruksuniversitet. Institutionen för Stad och Land, Landskapsarkitektprogrammet. Tillgänglig: http://stud.epsilon.slu.se/1199/1/carlberg_a_100519.pdf [2015-01-19]
- Henriksson, M. (2014). *Att resa rätt är stort, att resa fritt är större: Kommunala planerares föreställningar om hållbara resor*. Linköping: Linköpings universitet. Tillgänglig: <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:681485/FULLTEXT02> [2015-01-18]
- Hysing, E. (2010). *Governing Towards Sustainability - Environmental Governance and Policy Change in Swedish Forestry and Transport*. Diss. Örebro University (Örebro Studies in Political Science, 27).
- Malmö stad (2014). Externremissversion 2014-12-01: *Trafik- och mobilitetsplan 2015*. Malmö: Malmö stad. Tillgänglig: <http://malmo.se/download/18.7de6400c149d2490efba1e7f/1417697474104/Externremissversion+Rapport+141201.pdf> [2015-01-19]
- Schantz (2008). WHO sätter ekonomiskt värde på cykling. *Svensk Idrottsforskning* 3, 47-51.
- Trafikverket (2012). *Om färdvägsmiljöers betydelse för gång, hälsa och välbefinnande*. Trafikverket (2012:157) Tillgänglig: <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:549383/FULLTEXT01.pdf> [2015-01-18]
- Vägverket (2009). *Jämställd samhällsplanering – förslag på metod*. Vägverket (2009:6).

19 Hållbar ekonomi – att inkludera ekologiska aspekter

Linnea Saarela

Den konventionella ekonomin, som genomsyrar de flesta länders syn på ekonomi, baseras på ekonomiska teorier och metoder som har stora brister sett ur ett hållbarhetsperspektiv. Den ständiga strävan efter tillväxt och ökande BNP skapar negativa konsekvenser för både människa och miljö, med en påverkan som ofta har en stor geografisk räckvidd. Hedenfelt (2013) refererar till detta faktum som ”resursläckage” och menar att rika länder ofta förflyttar sin ohållbarhet till ett annat land som i sin tur inte har möjlighet att påverka konsekvenserna. Vidare menar Hedenfelt (2013) att en hållbar ekonomi ska inkludera samtliga aspekter av hållbarhet för att på detta sätt minska externaliteter och eventuell negativ påverkan utanför landets gränser. Även Herlitz (2006) kritiserar begreppen tillväxt och BNP som oklara och missvisande. Ingen värdering görs av de ingående variablerna och de säger därmed ingenting om den faktiska samhällsutvecklingen. Dessa begrepp kan således rymma att ett land tillverkar vapen för export eller stora hälsoproblem hos befolkningen som därför lägger stora summor på sjukvård. Även om bakgrunden till transaktionerna är negativ (ur en social och ekologisk aspekt) räknas ändå detta som positiva tillskott i beräkningarna av tillväxt och BNP (Herlitz, 2006).

Även Hawken (1997) ställer sig frågande till varför BNP är en vedertagen metod för att mäta länders välstånd. Konsekvenserna av denna metod är talande och bevisen går att finna i våra förorenade luft- och vattendrag eller överarbetade jordar. Dessa miljöbevis borde få befolkningen att ifrågasätta prissättningen på produkterna de köper. Priserna borde vara betydligt högre än de är. Skadorna på vår jord är nu så långt gångna att gränserna för ökat välstånd inte längre baseras på landets produktivitet, hur effektivt produkter tillverkas, utan gränserna sätts numera av det bristande naturkapitalet (Hawken, 1997). Daly (1973) väljer att kalla den rådande

ekonomin för ”growthmania” och menar att lösningen på alla problem länge tyckts vara just *tillväxt*. Eftersom naturkapitalet är ändligt, kan ekonomer omöjligen betrakta ekonomin som oändlig. En evig tillväxt går emot de gränser och förutsättningar som finns på jorden och bygger på det omöjliga konceptet ”att äta kakan och samtidigt ha den kvar” (Daly, 1973). Den stora frågan är därför vilka alternativ som finns till den konventionella ekonomin. Är dessa synsätt eller metoder i så fall tillräckliga för att uppnå en hållbar utveckling?

Det går att tala om grön ekonomi, en ekonomi som inkluderar miljön som en viktig aktör. Hermele (2013) menar dock att det finns olika kulturer inom den gröna ekonomin: *miljöekonomi* respektive *ekologisk ekonomi*. Den förstnämnde har en svag syn på hållbarhet och den sistnämnde en stark syn.

Miljöekonomen anser att ekologin och ekonomin är utbytbara, att exempelvis utsläpp kan rättfärdigas mot en viss betalning. Miljöekonomen vill sätta en prislapp på ekosystemtjänster, för att på så vis kunna räkna ut hur mycket olika naturliga miljöer är värda i monetära termer (Hermele, 2013). Kinell et al (2009) anser att en prissättning av ekosystemtjänster är viktig eftersom dessa är användbara i samhällsekonomiska analyser. Monetära schablonvärden kan underlätta övergripande och jämförbara beskrivningar av ekosystem och miljöförändringar på ett enhetligt sätt. På detta vis går det exempelvis att räkna på om en övergödd sjö bör saneras eller inte samt vad kostnaden i så fall blir i eventuell vinst eller förlust (Kinell et al, 2009).

Hermele (2013) är däremot kritisk till en sådan prissättning och menar att det är nästintill omöjligt att fastställa en realistisk summa, särskilt i de fall där miljöförstörelsen har gått så långt att restoration inte längre är möjlig. För om vi ändå inget kan göra, om inga insatser kan vända en bestående förändring i ekosystemen, förblir denna miljöförstörelse utan prislapp och kostar oss därmed ingenting. Svårigheten i att sätta ett realistiskt pris på miljön beror även på kunskapsbristen gällande vilka konsekvenser som mänsklig aktivitet faktiskt har på planeten. Av denna anledning anser Hermele (2013) att andra gränser behöver sättas, gränser som inte bygger på monetära värden. Han lyfter behovet av gränsvärden och olika nivåer av acceptabel miljöbelastning som mänsklig aktivitet måste hålla sin inom.

Den ekologiska ekonomen lyfter miljön som den viktigaste aktören och menar att vi alltid måste ta hänsyn till miljön, i alla frågor. En ekonomisk tillväxt får inte ske på bekostnad av en förstörd miljö. Ekonomin är med andra ord alltid underordnad ekologin (Hermele, 2013). Daly (1973) förespråkar en ekonomi som han kallar ”steady-state economy” och som bygger på en stark hållbarhet. Här eftersträvas en

stabil population i kombination med lägsta möjliga flöden av material och energi från den första etappen i produktionen till det sista konsumtionsledet. Denna ekonomi är den enda i sitt slag som faktiskt är hållbar ur ett långsiktigt perspektiv eftersom ekonomimodellen består av gränsvärden, lägsta genomförbara nivåer, som mänsklig aktivitet måste hålla sig inom. Modellen bygger på att staten auktionerar ut kvoter för tillåten resursförbrukning, för att sedan stegvis reducera dessa. På detta sätt kan negativ miljöpåverkan minimeras över tid och nya innovationer för effektivare produktion med mindre miljöpåverkan främjas. Denna modell sätter stor press på företagen att hushålla med naturens resurser och att använda dem på ett mer effektivt sätt (Daly, 1973).

Det är tydligt att alternativ till den konventionella ekonomin krävs för att möjliggöra en hållbar utveckling framöver. De två kulturerna inom grön ekonomi, miljöekonomi och ekologisk ekonomi, är båda positiva i denna bemärkelse eftersom de inkluderar ekologiska och sociala aspekter i högre utsträckning än den traditionella ekonomin gör. Dock finns en viss problematik gällande hur hållbara dessa teorier och modeller faktiskt är.

Konsekvenserna av miljöekonomernas svaga syn på hållbarhet, där ekologi och ekonomi är utbytbara, är just att miljöförstörelse kan rättfärdigas mot en viss betalning. Miljöekonomin kommer endast att minska ohållbarheten och tvinga vissa företag att minska sina utsläpp betydligt men fortfarande tillåta kapitalstarka företag att fortsätta släppa ut i samma takt som tidigare. Kärnan i problematiken kommer därmed inte att försvinna, endast den ohållbara utvecklingens hastighet kommer att minska. Dessutom skulle detta gynna de rika företagen och slå ut de små och mindre kapitalstarka, vilket skapar orättvisa förutsättningar på den globala marknaden.

Detsamma gäller problematiken kring att sätta en prislapp på ekosystemtjänsterna, att ge naturen ett marknadsvärde, som Kinell et al (2009) lyfter som viktigt. Helt plötsligt betraktas naturen som en del av ett ekonomiskt system baserat på kronor och ören och inte som ett ovärderligt maskineri som håller igång ekosystemen på vår jord. Precis som Hermele (2013) menar, blir en prissättning av ekosystemtjänsterna missvisande eftersom vi i många fall inte känner till konsekvenserna av den mänskliga aktivitet som pågår. Hur ska vi då kunna göra en realistisk bedömning? Denna problematik mynnar ut i frågeställningar kring ifall naturen bör prissättas eller inte samt vilken roll den bör ha som viktig aktör i samhällsutvecklingen. Miljöekonomernas monetära syn på samhället kan härmed påstås vara otillräcklig för att uppnå en hållbar utveckling ur ett långsiktigt perspektiv.

Genom att utgå från ett starkt hållbarhetsperspektiv, som den ekologiska ekonomin bygger på, och granska den modell som Daly (1973) förespråkar, dyker liknande frågeställningar upp som vid granskningen av miljöekonomins teorier och metoder. Precis som att miljöekonomin rättfärdigar miljöförstörelse mot en viss betalning, kommer kvoterna som föreslås auktioneras ut av staten för resursförbrukning främst att privilegiera de kapitalstarka företagen och lämna mindre företag tämligen chanslösa. Båda kulturenerna inom den gröna ekonomin privilegierar alltså de kapitalstarka företagen, vilket inte är hållbart ur något avseende.

Sett i ett längre tidsperspektiv finns dock fördelar med modeller likt ”steady-state economy”, eftersom kvoterna som auktioneras ut stegvis reduceras, vilket främjar innovation bland företagen på marknaden. På detta vis tvingas företagen att vara nytänkande och inkludera miljön som en viktig aktör. Ur ett långsiktigt perspektiv kan därför denna ekonomiska modell vara tillräcklig för en framtida hållbar utveckling. En fråga som kvarstår är om vägen mot en hållbar utveckling kan få vara ohållbar i början av utvecklingen för att sedan bli mer hållbar i takt med att kvoterna reduceras? Företag som inte har råd att konkurrera på marknaden, om exempelvis utsläppsrättigheter, behöver då finna nya metoder och innovationer som gör dem konkurrenskraftiga i andra avseenden än just de monetära. På detta sätt behöver inte endast ekonomin styra den globala marknaden utan innovation och nytänkande kan få utrymme som främsta konkurrensverktyg.

Referenser

- Daly, H.E. (1973). The steady-state economy. I: Wheeler, S.M. & Beatley, T. (2009). *The Sustainable Urban Development Reader*. 2nd ed. New York: Routledge, ss. 53-58.
- Hawken, P. (1997). Natural capitalism. I: Wheeler, S.M. & Beatley, T. (2009). *The Sustainable Urban Development Reader*. 2nd ed. New York: Routledge, ss. 217-225.
- Hedenfelt, E. (2013). *Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling. Ett integrerat perspektiv på staden som ett socioekologiskt komplext system*. Malmö publikationer i Urbana studier, MAIPUS.
- Herlitz, U. (2006). ”Samhällsbygge med lokalekonomiska finansieringsalternativ”. Nutek. *Lokal ekonomi för hållbar tillväxt*. B 2006:1.
- Hermele, K. (2013). *Notes on Economic Sustainability*. Global Sustainability Studies Seminar Series.
- Kinell, G., Söderqvist, T., Hasselström, L. (2009). *Monetära schablonvärden för miljöförändringar*. Rapport 6322, december. Stockholm: Naturvårdsverket.

20 Ekonomisk tillväxt och hållbar utveckling – en möjlig kombination?

Kim Jensen

Om alla människor på jorden hade haft liknande konsumtionsmönster som den genomsnittlige europén, hade vi idag behövt fler än 3 jordklot (Andrén, 2009). Ändå är det denna ohållbara livsstil som utgör normen och eftersträvas på ett globalt plan (Korten, 1996). Samtidigt står världen inför en förväntad befolkningstillväxt till 9 miljarder människor år 2050. Uttryckt i monetära termer innebär denna befolkningstillväxt att dagens världsekonomi behöver femtondubblas till år 2050 om samma rikedom som finns i OECD-länderna eftersträvas för varje individ globalt (Jackson, 2009). Det är en utveckling som Jackson (2009, s. 32) förkastar som ett lämpligt alternativ då det ”strider helt mot vetenskapliga kunskaper om vår ändliga resursbas och den bräckliga ekologi som vi är beroende av för vår överlevnad”. Jag åsyftar därför att genom detta kapitel reda ut ifall målen om ekonomisk tillväxt och hållbar utveckling är förenliga. Frågan är av yttersta relevans då tilltron till tillväxtimperativet som välfärdslösning är omfattande, trots att ekonomisk tillväxt och hållbar utveckling ter sig som motpoler i en värld av ändliga resurser.

Trots tvivelaktigheten gällande om ekonomisk tillväxt faktiskt bidrar till att uppfylla sociala och ekologiska hållbarhetsmål – vilket torde vara ett grundläggande kriterium tack vare ekonomins hushållningsfunktion – verkar världens ledare eniga om dess överlägsenhet (Korten, 1996). Ifall tilltron är en faktisk övertygelse eller ren bekvämlighet är dock oklart. Enligt Hopwood et al (2005) har nämligen den otydlighet som Brundtlandrapportens definition inrymmer i praktiken medfört att de senaste decenniernas regeringar kunnat agera i hållbarhetens tecken utan att genomföra fundamentala förändringar för att nå en högre grad av hållbarhet. Genom hänvisning till tillväxtens nedsipprings effekter har en *business as usual*-

mentalitet utgjort ett befogat angreppssätt vid en hållbarhetssträvan. Att tilltron till tillväxtimperativet är ett bekvämare alternativ är påtagligt – åtminstone för världens västländer. Enligt Korten (1996) tillfaller nämligen tillväxtens fördelar den rika delen av världens befolkning – vilken också är den del som har privilegiet att utgöra beslutsfattare – medan dess negativa konsekvenser faller på den fattiga delen av jordens population. Även Daly (1973) för ett kritiskt resonemang kring den bekvämlighet som tilltron till tillväxtimperativet utgör, vars kontenta är att det finns ett akut behov av en global moral tillväxt snarare än en kvantitativ ekonomisk tillväxt.

Om vi väljer att inte se tilltron till ekonomisk tillväxt som ett bekvämlighetsval eller ett val grundat i bristande moral – tillskrivs anledningen till optimismen vara ett antagande om dess betydelse för att öka välståndet. Stigande *BNP per capita* har under större delen av 1900-talet nämligen kommit att bli synonymt med stigande välstånd (Jackson, 2009). Detta grundas i tron på att ekonomisk tillväxt (materiell tillväxt) kommer att skapa bättre förutsättningar för andra immateriella och icke-ekonomiska variabler att utvecklas, vilka, när ekonomin sedan tar fart, kommer alla till del (Bonnedahl et al, 2007). Utöver att ekonomisk tillväxt på sikt förväntas gynna den sociala hållbarhetssträvan, ges även stor tilltro till dess betydelse för att bemöta de ekologiska utmaningar vi står inför. En växande ekonomi ger, utifrån ett sådant synsätt, ekonomiska möjligheter att hantera och bekämpa överutnyttjandet av naturresurser.

Jackson (2009) ser dock hanteringen av ekonomisk tillväxt som synonymt med välstånd och som ytterst problematisk. Detta blir påtagligt vid en närmare granskning av fördelningen av tillväxtens ”vinster”. Fördelningen är nämligen allt annat än jämlik. Enligt Jackson (2009) tilldelas den fattigaste femtedelen av världens befolkning ynka 2 procent av de globala inkomsterna, medan den rikaste femtedelen inkasserar närmare 74 procent. Dessa enorma klyftor påvisar tydligt hur en ensidig strävan efter ekonomisk tillväxt medför oacceptabla effekter för social rättvisa. Även inom de utvecklade ekonomierna menar Jackson (2009) att det är möjligt att utläsa ökade socioekonomiska klyftor. Den ekonomiska tillväxtens nedsippningseffekter har bidragit till att rikedomen snarast har sipprat upp till ett fåtal.

Den rådande inställningen till ekonomisk tillväxt är även förkastlig i termer av ekologisk hållbarhet. Såväl Jackson (2009) som Daly (1973) och Korten (1996) påpekar att det i en värld av ändliga resurser är vanvettigt att eftersträva ekonomisk tillväxt i oändlighet. Varje trovärdig vision om välstånd måste beakta frågan om gränser. Det gör inte ekonomisk tillväxt. Istället bygger det neoklassiska reso-

nemanget på ett teoretiskt antagande om utbytbarhet och återställbarhet (Hermele, 2013). Resonemanget går på tvärs mot Rockström et al (2009) forskning som hänvisar till människans direkta bidrag till oåterkalleliga miljöförändringar. Rockström et al (2009) menar istället att det finns minst nio biofysiska gränser som det mänskliga samhällets utveckling måste förhålla sig till för att undvika miljömässiga följder av skadlig eller katastrofal karaktär. Det finns således tydliga vetenskapliga belägg för att överge antagandena om utbytbarhet och återställbarhet.

Även det neoklassiska antagandet om *infinite wants* (Daly, 1973) är ytterst bekymmersamt. Utöver den självklara problematiken kring att bygga ett ekonomiskt system som utgår från oändlig efterfrågan på ändliga resurser är det även värt att ifrågasätta antagandets relevans i termer av tillfredställelse. Jackson (2009) kritiserar den nationalekonomiska synen där konsumtion ses som substitut för nytta. Ett sådant antagande likställer en varas värde med det pris som folk är beredda att betala på fritt fungerande marknader – det vill säga likställer nyttan med det monetära värdet av utbytet – vilket blir väldigt missvisande. Trots att realinkomsten har vuxit betydligt i många av i-länderna har livstillfredsställelsen stagnerat och i vissa fall även avtagit. Detta tyder på att BNP-tillväxt endast verkar höja livstillfredsställelsen till en viss nivå (Jackson, 2009).

Ett ekonomiskt system som är direkt beroende av ekonomisk tillväxt, i den kontext som det uttrycks idag, är inte ett långsiktigt hållbart alternativ (Meadows et al, 1972; Daly, 1973; Korten, 1996; Jackson, 2009; Hermele, 2013). Jackson (2009) menar dessutom att vi har misslyckats med att reglera finansmarknaderna till den grad att vår ekonomi idag inte är hållbar ens i ett finansiellt avseende. Det är ett faktum som blev väldigt tydligt under den senaste ekonomiska krisen. Trots de omfattande insatser som vidtogs för att försvara den ekonomiska tillväxten, har instabiliteten varit påtaglig.

Dagens tillväxtmått klarar inte heller av att hantera oönskade sidoeffekter. Istället för att subtrahera den ekonomiska tillväxtens kostnader adderas dessa vid kalkylering som om de tillförde något positivt för välfärden (Daly, 1973). Eftersom måttets utformning inte kan förhålla sig till de reella kostnaderna skapas en illusion av en ljusare framtid när framtidsutsikterna i själva verket försämras. Vidare medför detta att marginalnyttan för ekonomisk tillväxt aldrig kan överstiga marginalkostnaden. Mer är inte alltid bättre – men det kan ett mått som BNP per capita inte påvisa.

Jackson (2009) framför dock att strävan efter ekonomisk tillväxt inte helt bör överges. Istället förespråkar han att världens i-länder bör ge utrymme för ekono-

misk tillväxt i betydligt fattigare länder, då det är här som den faktiskt har en positiv inverkan för livstillfredsställelsen. Utöver en sådan åtskillnad – där initiala förutsättningar adresseras – ser jag ett behov av att utvärdera vad som bör inkluderas i begreppet ekonomisk tillväxt. Det finns ett behov av att tydligt specificera termen *ekonomisk tillväxt* då dess innebörd i nuläget är skild från det jag anser vara den *reella tillväxten* – tillväxt av socialt kapital och våra ekosystem.

Då det ekonomiska systemet är ett av människan skapat fördelningsverktyg, finns möjlighet till omstrukturering. Där finns utrymme för omprövning av vad som skall värderas och vad vi vill åstadkomma. Likt Daly (1973) och Korten (1996) poängterar måste den kvantitativa ekonomiska tillväxten som idag eftersträvas ersättas av en kvalitativ tillväxtsträvan som understödjer ekologins begränsningar och sociala hållbarhetsmål. Först då kan en tillväxtsträvan bli långsiktig – och för den delen kortsiktig – hållbar. En sådan förändring ställer också krav på en radikal omstrukturering av maktbalansen för att världens resurser ska få en mer jämlik fördelning (Daly, 1973; Korten, 1996; Hopwood et al, 2005; Jackson, 2009:).

Avslutningsvis vill jag därför poängtera att oavsett om tilltron till tillväxtimperativet som välfärdslösning grundas i bekvämlighet, bristande moral eller faktisk övertygelse så är det påtagligt ohållbart att fortsätta på den inslagna banan. Ett paradigm som utgår från europeisk standard kommer aldrig att föra oss mot en framtid som är tillräckligt hållbar. Normen bör istället utgå från de grupper av individer som lever hållbart (Korten, 1996). Att ekonomisk tillväxt och hållbar utveckling på många sätt är varandras motpoler i dagens kontext är tydligt. Men vid en omformulering av ekonomisk tillväxt till att inte bara beakta, utan högakta, ekologins gränser och den sociala rättvisan försvinner denna tydliga kontrast. Vid en sådan fundamental förändring skulle också en strävan efter ekonomisk tillväxt ligga i linje med hållbarhetssträvan.

Referenser

- Andrén, S. (2009). *Malmö möter framtiden*. Tillgänglig:
<http://www.hek.lu.se/upload/Humanekologi/Andren2009d.pdf> [2014-12-01].
- Bonnedahl, K. J., Jensen, T. & Sandström, J. (2007). *Ekonomi och moral - vägar mot ökat ansvarstagande*. Malmö: Liber.
- Daly, H. E. (1973). The Steady-State Economy. I: Wheeler, S. M. & Beatley, T. (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development Reader*. 2nd ed. New York: Routledge, ss. 53-58.
- Hermele, K. (2013). *Notes on Economic Sustainability*. Global Sustainability Studies Seminar Series.
- Hopwood, B., Mellor, M. & O'Brien, G. (2005). *Sustainable Development: Mapping Different Approaches*. Tillgänglig:
<http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/sd.244/abstract;jsessionid=74BBC2BF2395569742E2C830022AFA9E.f01t03> [2014-11-03].

- Jackson, T. (2009), *Välfärd utan tillväxt*. Litauen: Ordfront förlag.
- Korten, D. C. (1996). Preparing for a New Economic Era. I: Wheeler, S. M. & Beatley, T. (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development Reader*. 2nd ed. New York: Routledge, ss. 226-232.
- Meadows, D. H., Meadows, D. L., Randers, J & Behrens III, W. W. (1972). Perspectives, Problems and Models. I: Wheeler, S. M. & Beatley, T. (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development Reader*. 2nd ed. New York: Routledge, ss. 48-52.
- Rockström, J., W. Steffen, K. Noone, Å. Persson, F. S. Chapin, III, E. Lambin, T. M. Lenton, M. Scheffer, C. Folke, H. Schellnhuber, B. Nykvist, C. A. De Wit, T. Hughes, S. van der Leeuw, H. Rodhe, S. Sörlin, P. K. Snyder, R. Costanza, U. Svedin, M. Falkenmark, L. Karlberg, R. W. Corell, V. J. Fabry, J. Hansen, B. Walker, D. Liverman, K. Richardson, P. Crutzen & J. Foley. (2009). Planetary boundaries: exploring the safe operating space for humanity. *Ecology and Society* 14(2), 32.

21 Behovet av en ny syn på ekonomisk tillväxt

Richard Ekman

Tisdagen den 19 augusti 2014 blev av Global Footprint Network (2014) definierad som *Earth overshoot day*. Dagen markerar tiden för vilket människan förbrukat jordens årliga produktion av ekologiska resurser och istället lever över jordens tillgångar (WWF, 2014). Enligt världsnaturfonden inträffade dagen tidigare under 2014 än vad den har gjort förut, och hushållning av jordens naturresurser ses därför som en av våra största utmaningar för både miljö och ekonomi. I rapporten *Our common future* nämns att den globala ekonomin måste höja takten på tillväxten men samtidigt ta hänsyn till naturens restriktioner (UN, 1987).

Hållbarhet som begrepp är idag välkänt för att omfatta både ekologiska, sociala och ekonomiska aspekter enligt Doane & MacGillivray (2001). De lyfter fram att den ekonomiska hållbarheten är den mer svårångade komponenten i denna tree-nighet. Enligt Hermele (2013) antar den konventionella ekonomen att framtida substitut kommer att kunna ersätta dagens resurser. Det är ett argument som till synes tillintetgör problematiken kring den nutida ohållbara resursanvändningen. Men det finns en koppling mellan ekonomisk tillväxt och den ekologiska resurs-hanteringen. De ekologiska resurserna förbrukas dock ofta utan att ta hänsyn till att användningen ska vara långsiktigt hållbar. Detta föranleder frågan: hur kan ekonomisk tillväxt ske parallellt med en hållbar ekologisk resursanvändning?

Hermele (2013) beskriver en benägenhet att ge allt ett monetärt värde, vilket resulterar i en felaktig förståelse för dess egentliga dignitet. Han exemplifierar denna problematik med att lyfta fram jordbrukets andel av den totala bruttonationalprodukten (BNP) i USA. Jordbruket utgör där en liten procentandel av BNP men är samtidigt av stor betydelse när det gäller att tillhandahålla essentiella varor och

ekosystemtjänster för samhället, såsom mat och vatten. Enligt Doane & MacGillivray (2001) kan försummandet av de ekologiska och sociala aspekterna utgöra en barriär för överlevnad och författarna tydliggör att god ekonomi och goda finanser på lång sikt är beroende av att de tre hållbarhetsaspekterna löper parallellt. Enligt UNEP (2011) ger den konventionella indikatorn BNP en förvrängd bild då den inte visar vilken inverkan produktionen och konsumtionen har på naturen. Förbrukningen av naturresurserna och ekosystemen med syftet att ge ekonomiska fördelar i form av provianterande, reglerande eller kulturella tjänster innebär i nuläget en försämring av dessa resurser.

Femia et al (1999) nämner att det inte går att bara fokusera på tillgång på förnybara och icke förnybara resurser. Även naturens buffertkapacitet att hantera den mänskliga påverkan måste ingå. Men denna aspekt tas sällan med i det ekonomiska perspektivet. Författarna skriver att den största effekten av ekonomiska aktiviteter beror på materialflödet, vilket medför åverkan på naturen som i slutändan även påverkar den ekonomiska aktiviteten. Samtidigt framgår det att vi kan ytterst lite om vilka effekter i detalj som exempelvis kemikalieanvändningen har på ekosystemen och de ekologiska resurserna. Femia et al (1999) anser att det går att nå en ekologisk hållbarhet men att det då kommer att bli nödvändigt att acceptera en så kallad begränsad tillväxt som nödvändigtvis inte innebär att välståndet måste reduceras.

Costanza et al (2012) poängterar att tillväxt och utveckling inte alltid är sammanlänkade och att en korrekt utveckling måste definieras i termer av hållbarhet och inte enbart i termer som berör konsumtion. De menar att fler aspekter måste tas med i beräkningen. Hermele (2013) nämner exempelvis ting som inte har en koppling till marknaden men ändå prissätts lågt, som vatten och luft. Costanza et al (2012) lyfter fram att redovisningssystemen måste försäkra att priserna reflekterar aktuella sociala och ekologiska kostnader av produktionen, det vill säga de tillgångar som inte har ett egentligt marknadsvärde idag.

Femia et al (1999) ifrågasätter även om tillväxt fortfarande är behövligt och önskvärt. Utan strukturella förändringar och tekniska framsteg så kommer BNP-tillväxten fortsatt att innebära en ökad resursanvändning. Enligt författarna är det därför uppenbart att denna typ av tillväxt inte kan anses hållbar på längre sikt. De lyfter fram den globala bilden av att de industrialiserade länderna med cirka 20 procent av den totala världsbefolkningen använder cirka 80 procent av resurserna. Ett ekologiskt tak inom ramen för ekonomisk tillväxt skulle nödvändigtvis inte innebära en reduktion av välståndet. Men det behövs policys som stimulerar denna förändring.

I en grön ekonomi drivs tillväxt av både offentliga och privata investeringar, enligt UNEP (2011). Denna typ av investeringar behöver framkallas och stöttas av bland annat offentliga utgifter, policyreformer och förordningar. För närvarande riktas fokus mot den delen av ekonomin som är beroende av fossil energi. En grön ekonomi förhindrar vare sig välstånd eller anställningstillfällen och det finns dessutom en stor grön sektor som visar möjligheter för investering och relaterad tillväxt för just dessa aspekter. Dock måste förutsättningar för att stärka övergången till en grön ekonomi etableras.

Femia et al (1999), UNEP (2011) och Hermele (2013) lyfter brister med användningen av BNP som indikator på ekonomisk tillväxt. Indikatorn beaktar enbart monetära värden och således faller de ekologiska aspekterna bort. Femia et al (1999) går ett steg längre och ifrågasätter om ekonomisk tillväxt ens är behövligt eller önskvärt. Författarna lyfter dock fram idén om ett ekologiskt tak, eller tydligare uttryckt, en begränsad tillväxt. Detta går stick i stäv med det tydliga budskapet i rapporten *Our common future* om att tillväxttakten måste öka, dock med hänsyn till naturens restriktioner.

Under förutsättning att den ekonomiska tillväxten inte följer de tre hållbarhetsaspekterna så kan det finnas skäl till att se den begränsade ekonomiska tillväxten som ett alternativ för att förhindra en ohållbar resursanvändning. Hur en sådan reglering omsätts i praktiken är oklart, men troligtvis skapar det en osäkerhet på marknaden vilket möjligen kan få andra effekter, exempelvis minskat antal arbetstillfällen. Likaså står världens länder inför olika utmaningar och möter dem dessutom med olika förutsättningar. En liten del av världsbefolkningen förbrukar större delen av alla resurser. Vilka länder är det då som ska begränsa sin ekonomiska tillväxt?

Costanza et al (2012) lyfter fram att ekonomin måste omdanas för att även inkludera sociala och ekologiska kostnader av produktionen. UNEP (2011) nämner att en grön ekonomisk tillväxt kräver investeringar i form av framarbetade policyreformer och förordningar. Femia et al (1999) skriver om naturens buffertkapacitet – att den mänskliga åverkan måste hållas inom ramen för ekonomisk tillväxt. Detta kan tolkas som att det inte enbart omfattar produktionskedjan från ursprungsmaterial till färdig produkt, utan även resultatet av exploateringen på den plats materialet är hämtat – dess egentliga påverkan på ekosystemen.

Det tycks finnas olika teorier om hur ekonomisk tillväxt ska kunna ske parallellt med en hållbar ekologisk resursanvändning. Sammantaget pekar den analyserade

litteraturen mot att det krävs reformer och ett nytt sätt att tänka kring begreppet ekonomisk tillväxt. Det går dock att konstatera att indikatorer och index såsom BNP är förlegade då de inte fyller sitt syfte när målet är en ekonomisk tillväxt som inrymmer en hållbar resursanvändning. Även om det råder konsensus kring att ingreppen i ekosystemen inte är hållbara återstår osäkerhet om vilket alternativ som ger den bästa gröna avkastningen.

Referenser

- Costanza, R., Alperovitz, G., Daly, H.E., Farley, J., Franco, C., Jackson, T., Kubiszewski, I., Schor, J. & Victor, P. (2012). *Building a sustainable and desirable economy-in-society-in-nature*. New York: United Nations Divisions for Sustainable Development. ss. 3-10. Tillgänglig: https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Building_a_Sustainable_and_Desirable_Economy-in-Society-in-Nature.pdf [2015-01-14].
- Doane, D. & MacGillivray, A. (2001). *Economic sustainability – The business of staying in business*. New Economic foundation. The zigma project. Tillgänglig: http://projectsigma.co.uk/RnDStreams/RD_economic_sustain.pdf [2015-01-17].
- Femia, A., Hinterberger, F. & Luks, F. (1999). *Ecological economic policy for sustainable development: potentials and domains for intervention for delinking approaches*. Sustainable Europe Research Institute. Wien: SERI. ss. 5-10. Tillgänglig: <http://seri.at/wp-content/uploads/2009/08/SERI-Working-Paper-15.pdf> [2015-01-14].
- Global Footprint Network (2014). *Earth Overshoot day – In less than 8 months, humanity exhausts Earth's budget for the year*. Tillgänglig: http://www.footprintnetwork.org/en/index.php/GFN/page/earth_overshoot_day/ [2015-01-15].
- Hermele, K. (2013). *Notes on Economic Sustainability*. Global Sustainability Studies Seminar Series. ss. 3-4. Göteborg: Göteborgs universitet.
- UN (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development; Our common future*. Tillgänglig: <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf> [2015-01-15].
- UNEP (2011). *Towards a green economy – pathways to sustainable development and poverty eradication: a synthesis for policy makers*. United Nations environment programme 2011. Saint Martin Bellevue. Tillgänglig: <http://www.ipu.org/splz-e/rio+20/rpt-unep.pdf> [2015-01-18].
- WWF (2014). *Idag är det Overshoot Day – fram till nyår lever vi över jordens tillgångar*. Tillgänglig: <http://www.wwf.se/press/aktuellt/1575826-nu-r-overshoot-day-hr-tidigare-n-ngonsin> [2015-01-15].

22 Bör stadens grönytor värderas i monetära termer?

Martina Andersson

Diskussionen kring den ekonomiska tillväxtens vara eller inte vara i förhållande till hållbar utveckling är mycket relevant. Det ekonomiska system som råder kan ses som en huvudsaklig orsak till många sociala och miljömässiga problem vi idag ser i världen (Daly, 1973; Hawken, 1997; Pearce & Barbier, 2000; Hermele, 2013). Systemet räknar det mesta som tillväxt, även sådant som anses degraderande för samhället, såsom socialt-, industriellt- och ekologiskt avfall (Hawken, 1997). Det betyder att oavsett typ av ekonomisk transaktion har den en positiv påverkan på bruttonationalprodukten (BNP) och räknas som tillväxt.

Trots målen om treenighet inom hållbar utveckling verkar den ekonomiska aspekten få den största uppmärksamheten vilket gör att de ekologiska och sociala värdena ofta bortprioriteras (Pearce & Barbier, 2000). Det kan därför anses önskvärt att övergå till ett ekonomiskt system som i större utsträckning tar hänsyn till dessa värden. Skillnaden mellan hur ett sådant ekonomiskt system *bör* se ut och vad som kan anses *möjligt* att förändra inom en rimlig tidshorisont skiljer sig dock åt.

Det finns tankar om alternativ till det rådande marknadsekonomiska systemet; system som tros inkorporera hållbarhetsmålen i sin helhet. I Dalys (1973) teori *steady-state economy* är lösningen på människans ohållbara tillväxt statliga kvoter på både resurser och befolkning. Han menar att för att nå en hållbar utveckling bör den nuvarande ekonomiska doktrinen, det neoklassiska paradigmet, bytas mot ett som bättre tar hänsyn till sinande resurser. Istället för kvantitativ bör kvalitativ tillväxt vara huvudmålet eftersom nuvarande system förlorat sin funktion och orsakar ohållbara resursuttag (Daly, 1973). Han poängterar dock att för att nå en sådan utveckling krävs en etisk och spirituellt förändring av mänskliga värderingar

långt utöver vad vi idag är mogna för. Således kanske det är mer realistiskt att tala om sätt att nå hållbar utveckling inom det ekonomiska system som idag råder?

På grund av stora bortfall av grönområden i städer minskar den biologiska mångfalden (Riley, 1998) och därmed möjligheten att tillvarata viktiga ekosystemtjänster. Enligt forskningscentret Mistra Urban Futures (2013) är de främsta orsakerna urbanisering och förtätning av svenska städer. Utvecklingen att satsa på detta före grönområden kan härledas till att det kortsiktigt skapar ekonomisk tillväxt. Pearce & Barbier (2000) menar att så länge beslut fattas baserade på tanken om att skapa kapital kommer miljömässiga värden att bortprioriteras om inte naturen också blir en aktör på samma arena. De diskuterar alltså att se naturen som kapital (naturkapital) och att bedöma naturresurser i ekonomiska termer. Det kan vara ett alternativ att använda det marknadsekonomiska systemet för att inkorporera miljömässiga värden i stadsplaneringen. Innebär monetär värdering av grönområden att mer grönska bevaras i staden? Och är en sådan värdesättning eftersträvansvärd?

Miljöekonomerna Pearce & Barbier (2000) menar att källan till miljöproblemen ligger i det ekonomiska systemets oförmåga att räkna med de tjänster som naturen ger. Om pris sätts på alla naturresurser signalerar ökade priser på marknaden om dessa sinner. I sin tur stimulerar det nya upptäckter och teknisk utveckling som kan leda till att nya och billigare substitut tas fram (Pearce & Barbier, 2000). I dagsläget är det endast de icke-förnyelsebara resurserna såsom kol och olja som har ett pris, de andra naturresurserna tillhör vad som kan kallas *missing market*. Pearce & Barbier (2000) menar att eftersom resurserna varken köps eller säljs ger det inga signaler om att de skulle ta slut. Vidare, om något inte värderas monetärt är det i princip samma sak som om det skulle kosta noll kronor. Slutsatsen de drar är att något som inte har ett pris tenderar att bli taget för givet och därmed överutnyttjat. Lösningen de ser är att antingen skapa en ny marknad för dessa resurser eller att inkorporera värderingen i nuvarande system. Att använda sig av det ekonomiska språket kan möjliggöra att jämföra vinster och kostnader mellan beslut som rör ekonomi och exempelvis bevarandevärden, såsom kring grönytor i staden.

Då hållbarhet kan ses på en skala mellan stark och svag menar Hermele (2013) att miljöekonomernas teorier om lösningen på resursslöseriet faller åt det senare. Inom disciplinen finns en tro om utbytbarhet av ekologiska resurser och att framtida tekniska innovationer ska lösa miljöproblemen. De lägger fokus på dagens istället för framtida generationer, vilket står i kontrast till Brundtlandrapportens definition av hållbar utveckling. Vidare menar Hermele (2013) att värderingen blir problematisk eftersom priset som sätts på naturen riskerar att förväxlas med en prislapp. Detta gör att kostnaden för en resurs då varken reflekterar värdet eller

användbarheten utan endast bristen. Lösningen som föreslås av Pearce & Barbier (2000) kan därför ifrågasättas. Enligt Hermele (2013) gör paradoxen mellan värde och prislapp att nödvändiga varor och tjänster som naturen ger i värsta fall blir gratis och i bästa fall får ett pris som inte reflekterar de livsnödvändiga funktionerna. Jag håller även med om att naturkapital inte kan jämföras på samma arena som ekonomiskt kapital eftersom människan inte har förmåga att återskapa det. Tekniska substitut kan inte ersätta de tjänster som naturen ger (Hawken, 1997).

Ett arbete med att ta fram underlag för hur ekosystemtjänster ska värderas görs dock både på internationell och nationell nivå (Naturvårdsverket, 2013). Den allmänna uppfattningen verkar således vara att denna metod är implementerbar. I Sverige ska, enligt de nya etappmålen om biologisk mångfald, värdet av ekosystemtjänster integrerats i ekonomiska och politiska beslut innan 2018 (Naturvårdsverket, 2014). På forskningscentret *Mistra Urban Futures* arbetar de med en bedömning av de ekosystemtjänster som tillhandahålls av den urbana grönskan. De ska även utveckla strategier för hur urban grönska kan användas för att främja hållbar stadsutveckling (Mistra Urban Futures, 2013).

Om man ämnar sätta ett värde på ekosystemtjänster måste ett flertal aspekter beaktas. Thomas Hahn, forskare i ekologisk ekonomi vid Stockholm Resilience Center, anser att det är omöjligt att sätta ett pris på ekosystemtjänster som faktiskt motsvarar deras värde. Oftast innebär det att de undervärderas. Louise Hård af Segerstad, utredningssekreterare bakom den statliga utredningen *Synliggöra värdet av ekosystemtjänster*, framhåller att det ofta inte går att få fram tillräcklig data och kunskap för annat än spekulationer om prislappen. Problemet, menar hon, är att fånga ekosystemens mångfunktionalitet. Om alla ekosystemtjänster synliggörs i ett område, kan mer informerade beslut tas (Lundell, 2013).

Genom att sätta monetära värden på naturen och de tjänster den ger människan ges möjlighet att uppmärksamma ekologiska värden i relation till ekonomiska. Men värdesättningen är på många sätt problematisk. Till att börja med har värdesättningen en extremt antropocentrisk utgångspunkt och kan bli godtycklig. Naturen är egentligen något ovärderligt som vi inte kan sätta en prislapp på. Vi kommer aldrig veta säkert om bedömningen av prislappen är jämförlig med det faktiska värdet av alla funktioner som ekosystemen ger. Värderingen innebär emellertid en åtgärd som förhåller sig till dagens ekonomiska system, där tillväxt är målet. Även om systemet är ohållbart är jag av uppfattningen att värdesättningen i nuläget är en tillräckligt god lösning för att miljövärden ska tas i beaktning, då nya ekonomiska system inte är inom räckhåll. Pearce & Barbier (2000) menar att kritikerna av värderingen talar om moraliska ställningstaganden utan att komma med alternativa

lösningar. Även om dessa lösningar finns, som exempelvis steady-state economy, är de på många plan för utopiska och därför är det orealistiskt att de ska kunna ersätta marknadsekonomin. Daly (1973) försvarar i viss mån monetära värderingar av ekosystemtjänster med att det kan vara ett effektivt sätt att uppmärksamma ekologiska värden i en värld där ekonomi är språket (Hermele, 2013). Uppenbarligen finns en politisk vilja och pågående forskning för att värdesätta naturresurserna. Stadsplaneringen bör ske med medvetenhet om problematiken och försöka basera bedömningar på en så bred och djup kunskapsbas som möjligt. Att grönytor i staden försvinner är en stor anledning till behovet av värdering.

Min förhoppning är ett paradigmskifte som innebär ett avståndstagande från dagens ohållbara tillväxtparadigm. Detta kräver dock starkt politiskt engagemang och en mängd internationella överenskommelser. I väntan på det kan stadsplanerare använda sig av ekonomisk värdering av vissa tjänster. Det ger en möjlighet att göra prioriteringar till fördel för grönytor och deras biologiska mångfald och ekosystemtjänster. I det långa loppet är dessa värden en viktig byggsten för att stärka städers resiliens, framförallt mot klimatförändringar.

Referenser

- Daly, H.E. (1973). The steady-state economy. I: Wheeler, S.M. & Beatley, T. (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development reader*. 2nd ed. New York: Routledge, ss. 53-58.
- Hawken, P. (1997). Natural capitalism. I: Wheeler, S.M. & Beatley, T. (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development Reader*. 2nd ed. New York: Routledge, ss. 217-225.
- Hermele, K. (2013). *Notes on economic sustainability*. Global Sustainability Studies Seminar Series. School of Global Studies, University of Gothenburg.
- Lundell, M. (2013). Grönt är inte gratis – så ska ekosystemtjänsterna få ett vettigt värde. *Extrakt* 26 november. Tillgänglig: <http://www.extrakt.se/nyttjande-av-naturresurser/kan-man-satta-en-prislapp-pa-naturen/>
- Millennium Ecosystem Assessment (MEA). (2005) Ecosystems and their services. I: *Ecosystems and Human Well-being*. A framework for Assessment. Washington, DC: Island Press, ss. 49-70.
- Mistra Urban Futures (2013). *Värdering av ekosystemtjänster av urban grönska*. Tillgänglig: från <http://www.mistraurbanfutures.org/sv/projekt/ekosystemtjanster> [2014-01-15]
- Naturvårdsverket (2013). *Information om ekosystem och ekosystemtjänster*. Tillgänglig: <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Regeringsuppdrag/Redovisade-2012/Ekosystem-och-ekosystemtjanster/> [2014-01-15]
- Naturvårdsverket (2014) *Människan är beroende av ekosystemtjänster*. Tillgänglig: <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efteromrade/Ekosystemtjanster/> [2014-10-29]
- Pearce, D. & Barbier, E. B. (2000). The economic system and natural environments. I: Wheeler, S.M. & Beatley, T. (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development reader*. 2nd ed. New York: Routledge, ss. 211-216.
- Riley, A. L. (1998). What is restoration? I: Wheeler, S.M. & Beatley, T. (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development Reader*. 2nd ed. New York: Routledge, ss. 149-154.

23 Pengar – en rimlig värdegrund för stadens grönstruktur?

Åsa Wellander

Att städernas grönytor har ett stort värde för de boende i staden råder det inga tvivel om. Det finns studier som visar att de gynnar bland annat biodiversitet och hälsa (Jansson, 2014). Dock är det förknippat med vissa svårigheter att försöka mäta dessa värden. Först bör själva begreppet *värde* benas ut.

Värderingar är något nästan alla människor gör varje dag, vare sig man reflekterar över det eller ej. Vad som innehar ett värde är väldigt personligt och subjektivt, vilket gör själva mätningen av det problematisk. Som en gemensam måttstock på värde har människan uppfunnit det monetära systemet som redskap (Korten, 1996). På så sätt kan subjektiva värderingar översättas till konkreta summor i form av pengar. Problemet enligt Korten (1996) är att pengasystemet har gått från att enbart vara ett redskap, till att bli en styrande faktor med alltmer fristående kraft. Det har skapat ett system som går ut på tillväxt: att bli värd mer pengar, få större kapital och därmed större spelrum. Han drar det så långt som till att likna tillväxtsystemet vid en cancersvulst som utan hänsyn förtär jordens naturresurser. Daly skrev redan 1973 om det som han kallar *growthmania* och ställde sig kritisk till den eviga tillväxtkurva som påverkar människors beteende och värdegrund (Daly, 1973). Trots att han för över fyrtio år sedan siade om tillväxtens förtärande krafter lever den fortfarande kvar och frodas på bekostnad av jordens ändliga resurser.

Antagandet att ett ting inte innehar något värde såvida det inte är monetärt har fått många att försöka översätta grönstrukturers värde till pengar. Pearce & Barbier (2000) ser det som en självklarhet att utformningen av utemiljöer styrs med marknaden som grund. De anser att bristen på marknadsvärden för parker och grönytor gör att de hamnar i skymundan och förstörs till förmån för till exempel bostadshus

eller kontorsbyggnader med mer uppenbara pengavärden. Men frågan är om det är så enkelt att översätta grönytors värden till ekonomiska mått. Är dessa värden verkligen möjliga att omvandla till summor utan att vissa går förlorade? Dessa tankar leder mig till följande frågeställning: Utifrån vilka egenskaper bör stadens grönstruktur värderas?

Medan Pearce & Barbier (2000) menar att det vore bäst om man implementerade grönytors värde i marknadssystemet anser Korten (1996) och Daly (1973) att det är marknadssystemet som istället borde anpassas och inte användas som enda värdegrund. Oavsett om exempelvis en parks värde ska mätas monetärt eller ej kvarstår frågan hur en rättvis beskrivning av dess värden ska kunna göras. Choumert & Salanié (2008) har gjort försök genom att fråga människor hur mycket de hade varit villiga att betala för att använda en viss park. Risken med metoden är att parken undervärderas då det antagligen är rekreation, trivsel, plats för motion och avslappning som främst värderas. Vad gemene man troligtvis inte räknar in är hur luftkvaliteten förbättras eller hur mikroklimatet runt parken blir mer gynnsamt. Dessa reglerande ekosystemtjänster kan däremot mätas bättre med andra metoder (Choumert & Salanié, 2008).

Hermele (2013) menar att de ekosystemtjänster vi väljer att värdera utgår från ett antropocentriskt perspektiv och grundas i att det vi människor kan dra nytta av är värdefullt. Han resonerar vidare att ekosystem inte kan ingå i det ekonomiska systemet eftersom de inte är skapade av människor, vilket ekonomin till fullo är. Däremot menar han att vi är helt beroende av ekosystem och deras tjänster för vår överlevnad och samtidigt fullt kapabla att förstöra dem genom vår ekonomiska inställning.

Ett annat sätt att belysa hur man värderar stadens grönytor är att vända på frågan och se vilka mål aktörerna bakom grönytor strävar efter att uppnå. Pearce & Barbier (2000) anser att om stadens parker och grönytor skulle få ett marknadsvärde skulle fler företag drivas till att skapa fler sådana ytor kopplade till sitt varumärke. Även om företagen enbart skulle göra det för att förbättra sin image spelar det inte någon roll, så länge grönytorerna faktiskt anläggs. Ekeblom (2014) skriver om vilka problem företagsägda grönområden kan leda till i fråga om användande och brukargrupper. Tillgängligheten till privatägda företags grönytor hamnar någonstans mitt emellan privat och offentlig, till skillnad från en kommunal park som är öppen för alla. Uteliggare och tiggare kanske inte är önskvärda i en företagspark som har anlagts för att visa en vacker image? Ekeblom (2014) kallar dessa områden för ”brandspaces” på grund av sin slutna, men till synes offentliga, karaktär. De blir

också exkluderande på grund av att de ofta stängs nattetid och dessutom kameraövervakas, vilket inkräktar på brukarnas integritet.

Om inte kommuner eller företag ser något annat värde i grönytor än det marknadsmässiga, kommer det då anläggas parker för människor i staden? Roseland & Soots (2007) ser potential i en alternativ drivkraft än den ekonomiska, nämligen den sociala. De ger exempel på när den uppstått från gräsrotsnivå, oftast då människor hamnat utanför och övergetts av samhället. De menar att lokal, individstyrd ekonomi som hjälpmedel kan ge fler människor en dräglig tillvaro, till skillnad från dagens toppstyrda förhållanden som vidgar klassklyftorna. Även Korten (1996) tycker att de sociala fundament som är en bas för ett fungerande samhälle försvagas i en värld driven av pengar. Denna tes styrks av de lyckade odlingsinitiativ som Delshammar (2014) beskriver, där människor från olika grupper i samhällets periferi kommer samman och använder gemensamhetsodling som ett socialt bindemedel. Dessa projekt, där de gemensamma ytorna har värderats utifrån ett socialt perspektiv och har detta som drivkraft, har visat sig vara mer hållbara och beständiga än de som har anlagts med marknadsmässiga motiv (Roseland & Soots, 2007; Delshammar, 2014).

Att bestämma vilken sorts värdering som ska läggas i grönytor är ett väldigt svårt dilemma som det här kapitlet inte kan ge något enkelt svar på. Hawken (1997) menar att det inte finns något bra system för prissättning av natur, men är samtidigt säker på att det vi gör nu är helt fel. Pengar är ett gemensamt språk vi alla talar, vilket förenklar värdeförmedlingen. Dock går många värden hos grönytor förlorade i översättningen till pengavärde, värden som dessutom redan har reducerats till dem vi ser som en direkt fördel för oss människor. Även om ordet ekosystem har ”system” i sig ser vi dem enligt mig sällan så, som komponenter beroende av varandra, och synnerligen inte som en kedja vi människor behöver ingå i. De ses istället som externa verktyg för att förbättra vår luft eller lösa andra olägenheter som har uppstått i städer när vi har byggt för tätt. Kanske är det denna brist på helhetssyn och egen delaktighet som gör att parker och grönytor ofta får låg prioritet i planeringsprocessen. De ”mellanrum som blev över” när resten av staden planerades blir då passande platser att anlägga små parker och grönytor på (Jim, 2004). Hermeles text (2013) får mig att tänka på hur befängt det är att över huvud taget försöka sätta ett ekonomiskt värde på något som ett helt släktes överlevnad hänger på, särskilt när det är ens eget. Termen ”ovärderlig” är här betydelsefull, men detta ord lyser oftast med sin frånvaro i monetära system då det motarbetar hela tillväxtens fundament.

Måhända bör då beslutsfattande grundas i något annat än pengar och kapitaltillväxt för att skapa balans i samhällsutvecklingen. Många menar att de sociala värden som kan uppstå ur grönytor är minst lika viktiga som de ekologiska, och långt mer betydande än de ekonomiska. Sociala värden utvecklas positivt i de stadsodlingar som har startat på gräsrotsnivå (Delshammar, 2014) men inte i de ”brandspace” Ekeblom (2014) beskriver. Vem som äger utemiljön avgör till stor del hur och av vem den används och i längden vilka effekter som ges av den. Denna äganderätt behöver inte betyda att grönytan på pappret måste ägas av brukarna eller kommunen. Det räcker att det uppstår en känsla av brukarrätt och samhörighet för att sociala bindmedel ska kunna uppstå. Risker med en företagsägd park är exkludering och utanförskap, något som inte bör underskattas i uppbyggnaden av ett samhälle. Jag håller med Roseland och Soots (2007) om att den sociala drivkraften borde vara den starkaste i framtida projekt och hoppas på en fungerande och hållbar ekonomi först när de ekologiska och sociala grunderna har stabiliserats.

Referenser

- Choumert, J. & Salanié, J. (2008). Provision of urban green spaces: some insights from economics. *Landscape Research* 33(3), 331-345.
- Daly, H.E. (1973). The Steady-State Economy. I: Wheeler, S. M. & Beatley, T. (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development Reader*. 2nd ed. New York: Routledge, ss. 53-58.
- Delshammar, T. (2014). Stadsodling – allt du behöver. I: *Strategier för att hela en delad stad*. Malmö: Malmö högskola, Institutionen för urbana studier. Tillgänglig: http://www.mah.se/upload/FAKULTETER/KS/Urbana%20Studier/Urban%20forskning/MAP16_strak_12maj_FINAL.pdf
- Ekeblom, J. (2014). *Platsen som marknadsföring, en undersökning av fenomenet brandspace och dess konsekvenser*. Sveriges lantbruksuniversitet. Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap. Tillgänglig: <http://stud.epsilon.slu.se/7429/>
- Hawken, P. (1997). Natural Capitalism. I: Wheeler, S. M. & Beatley, T. (red.) (2008). *The Sustainable Urban Development Reader*. 2nd ed. New York: Routledge, ss. 217-225.
- Hermele, K. (2013). *Notes on Economic Sustainability*. Global Sustainability Studies Seminar Series. Göteborg: University of Gothenburg.
- Jansson, M. (2014). Green space in compact cities: the value of urban ecosystem services in planning. *Nordic Journal of Architectural Research* 2, 139-160.
- Jim, C.Y. (2004). Green-space preservation and allocation for sustainable greening of compact cities. *Cities* 21(4), 311-320.
- Korten, D.C. (1996). Preparing for a New Economic Era. I: Wheeler, S. M. & Beatley, T. (red.) (2009). *The Sustainable Urban Development Reader*. 2nd ed. New York: Routledge, s. 226-232.
- Pearce, D. & Barbier, E.B. (2000). ‘The Economic System and Natural Environments’ I: Wheeler, S. M. & Beatley, T. (red.) (2008). *The Sustainable Urban Development Reader*. 2nd ed. New York: Routledge, s. 211-216.
- Roseland, M. & Soots, L. (2007) ‘Strengthening Local Economies’ I: Wheeler, S. M. & Beatley, T. (red.) (2008). *The Sustainable Urban Development Reader*. 2nd ed. New York: Routledge, ss. 241-251.

