

# **Rapport II**

## **Ledbilder och diskussionslinjer för Ekostaden**

## Rapport II: Ledbilder och diskussionslinjer för Ekostaden

<b>INLEDNING .....</b>	<b>2</b>
<i>Vad som inte görs.....</i>	2
<b>EKOSTADENS MORFOLOGI: VAD ÄR URBAN FORM FÖR HÅLLBARHET? .....</b>	<b>3</b>
DEN DOMINERANDE LEDBILDEN FÖR EKOLOGISKT HÅLLBAR URBAN FORM.....	6
<i>Den kompakta stadens allmänt framförda fördelar.....</i>	6
ROGERS OCH CALTHORPE: TVÅ EXEMPEL .....	7
<i>Calthorpes variant .....</i>	10
<b>VIDARE DISKUSSIONSLINJER KRING EKOSTADEN .....</b>	<b>12</b>
AKADEMISKA OCH ANDRA IMPLEMENTERINGSHINDER .....	14
<i>Arkitekten och Ekostaden.....</i>	15
<b>MÅLKONFLIKTEN MELLAN 'MILJÖ' OCH 'SOCIAL' .....</b>	<b>17</b>
<b>SAMMANFATTANDE KOMMENTARER.....</b>	<b>19</b>
<b>REFERENSER .....</b>	<b>21</b>

## **Inledning**

Rapporten är en översikt över Ekostadsdebatten, men den borrar också djupare i den dominerande ledbilden för den hållbara staden. Jag använder för min bekvämlighet 'Ekostaden' som övergripande begrepp för alla visioner och argument om den ekologiskt hållbara staden eller städer (engelskans *sustainable cities*). I rapporten är det underförstått att städer är en av de stora frågorna i målet att skapa ekologiskt hållbara lösningar globalt och för varje enskild stat och region.<sup>1</sup>

Det inledande avsnittet relaterar hållbarhetsmålen till Ekostaden och där ställs frågan: Vad är den urbana formen för hållbarhet? Här utvecklas också avsnittet *Ekostaden: En ny ledbild* från föregående rapport. Avsnittet som följer slår fast att den dominerande ledbilden idag är den kompakta staden, åtminstone i Europa. Där presenteras också två exempel: Arkitekten Richard Rogers förslag ur hans Reith föreläsningar och stadsplaneraren/arkitekten Peter Calthorpes *The Pedestrian Pocket*. De finns med som försök att förverkliga den kompakta staden-konceptet som en helhet.

I *Vidare diskussionslinjer kring Ekostaden* presenteras en del kritik mot och kritiska sidor av den kompakta staden, samt några problem dagens stadsplanering ställs inför ur ett Ekostadsperspektiv. 'Inomakademiska' implementeringsproblem tas upp i det följande avsnittet. Sedan behandlas kort frågan om en eventuell (uppfattad eller faktisk) målkonflikt mellan Ekostaden och de sociala mål som visionen om det hållbara samhället ställer upp. Teoretiskt finns ingen målkonflikt, men vad som händer i praktiken är som vanligt en annan sak. Avslutningsvis några reflekterande kommentarer kring Ekostaden som ledbild.

### *Vad som inte görs*

Först av allt bör jag nämna en viss slagsida för Europa och europeiska debattinlägg, eller åtminstone den anglosaxiska sfären. Den här rapporten går inte heller närmare in på de tekniska aspekterna av Ekostaden, åtminstone inte något djupare.

Ännu en inskränkning i rapporten är den efterfrågade avdelningen om Arkitekten och Ekostaden: Den är inte så utvecklad eller inte alls upparbetad. Denna del av stadsekologin – hur och till vilken grad arkitektkåren tar sig an målen om hållbarhet – kräver kanske researchmässigt en annan form och tidsram: Det verkar helt enkelt inte finnas mycket ur ett kritiskt förhållningssätt på detta område än (åtminstone inte i de facktexter jag har skannat av).

---

<sup>1</sup> Se föregående Urbanalys rapport: 12.

### **Ekostadens morfologi: Vad är urban form för hållbarhet?**

Inom stadsekologidebatten är det (nästan) kutym att citera 'Brundtland-rapporten' som det mest kända och använda axiomet för att definiera hållbar utveckling: Enligt den är hållbar utveckling "development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs."<sup>2</sup> Brundtland-rapporten och FN:s *Earth Summit*-konferens 1991 genererade program för hållbara städer på flera håll i världen.<sup>3</sup>

De allmänna direktiven som arbetades fram i det tidiga 1990-talet för stads- och samhällsplanerare är, enligt Halls sammanfattning, att:<sup>4</sup>

- Utveckla byggformer vilka bevarar/sparar energi och minimerar föroreningsutsläpp (*emissions of pollutants*);
- uppmuntra tillgänglighet utan mobilitet, eller specifikt utan behov av mekaniserad transport (speciellt genom att möjliggöra att platser blir tillgängliga per fot och cykel);
- utveckla kollektivtrafik och motverka en bil per person nyttjandet;
- utveckla nya former för framdrivning vilka är mindre förorenande och mer energieffektiva/ekonomiska än den interna förbränningsmotorn;
- utveckla eller främja aktivitetscentra kring kollektivtrafiknoder.

För Europas del sjösattes 1994 *The European Sustainable Cities and Towns Campaign* i och med *The First European Conference on Sustainable Cities and Towns* – där de deltagande länderna skrev under *Charter of European Cities and Towns Towards Sustainability*, även kallat *The Aalborg Charter*. Konferensen hade en uppföljare 1996 i Lissabon, *The Second European Conference on Sustainable Cities and Towns*, vilken resulterade i *The Lisbon Action Plan*.<sup>5</sup>

Inom EU gäller 'Gröna boken om stadsmiljön' (*The Green Paper on the Urban Environment* (1990)), vars huvudslutsatser är att policy eller program måste ha ett holistiskt perspektiv: Integrera

---

<sup>2</sup> World Commission on Environment and Development 1987; citerad i Wheeler 2000: 437.

<sup>3</sup> Wheeler 2000: 437.

<sup>4</sup> Hall 1996: 412.

<sup>5</sup> The European Sustainable Cities & Towns Campaign.

miljöhänsyn i stadsplanering, transportplanering, historiskt bevarande, byggnadsdesign, energihushållning och sociala initiativ – varje område måste ta med 'miljö dimensionen'.<sup>6</sup>

Den europeiska 'modellen' har hållbarhetsdefinitionen: "Nachhaltige Entwicklung wird als Verbesserung der Lebensqualität innerhalb der Tragfähigkeitsgrenzen der Ökosysteme beschreiben."<sup>7</sup> Wittig *et al* föreslår fem principer som grund för den nya led bilden.<sup>8</sup>

- Skyddet av alla livsmedier (*Lebensmedien*): Luft, mark, ytvatten och grundvatten måste genom övervakning, förebyggande och sanerings åtgärder i högsta möjliga grad förhindras från vidare förstörelse och förorening, på grund av deras livsviktiga funktioner för alla invånare i staden.
- Reduceringen av energiinsatser: Minskad energianvändning bidrar i hög grad till att minska belastningen på miljön och därigenom till att förbättra den ekologiska situationen i städer (och omland).
- Undvikande relativt återanvändning (*Zyklisierung*) av ämnesflöden: Städer beror på im- och export av ämnen (import av byggmaterial, bränsle, näringsmedel, dricksvatten – export av avgaser, avfall, avloppsvatten). Detta utgör en stor belastning på den nära omgivningen och globalt. Därför måste staden förkorta transporter och återanvända så mycket som möjligt av oundgängliga ämnesflöden.
- Bevarande och främjande av natur: Stadsvegetationens viktigaste roll är estetisk, den vårdar stadens image och identitet, vid sidan av den livsnödvändiga funktionen för klimatförbättring och som luftföroreningsfilter.
- Stadens mikrostruktur (*kleinräumigen Strukturierung*) och rikhaltig differentiering: Att främja kvarterens identitet för att invånarna skall kunna identifiera sig med sin stadsdel eller sitt kvarter. Detta höjer medvetandet, ansvarskänslan och beredskapen att 'förhålla sig rätt mot omvärlden'.

Enligt Williams *et al.* finns uppskattningar som säger att så mycket som 70% av levererad energi är eller kan påverkas av planerad markanvändning (*land use planning*); konservativa uppskattningar

---

<sup>6</sup> Collins 1996: vii.

<sup>7</sup> Wittig, Sukopp och Breuste 1998: 412.

<sup>8</sup> Ibid: 413ff.

ger den potentiella reduktionen av transport-emissioner med 16% genom att kombinera markanvändningspolicy och andra stödjande åtgärder. Att manipulera markanvändning och stadsmorfologi ses alltså som en värdefull metod för att uppnå hållbarhet i städer. Men, poängterar de, det är inte alls klart exakt vilka former som är att föredra.<sup>9</sup> Williams *et al.* definierar en hållbar urban form som att den<sup>10</sup>

enables the city to function within its natural and man-made carrying capacities; is 'user-friendly' for its occupants; and promotes social equity. The criteria that it should come about through inclusive decision making processes is also included.

Det är alltså relativt klart vad som bör göras och vad som krävs – program, mål och deklARATIONER för en hållbar utveckling i städer har formulerats och skrivits under – men själva formfrågan är inte löst än. Däri ligger till stor del kärnan i debatten inom stadsekologi idag: Den stora frågan för stadsplanerare, på ett makroplan, är vilken form staden bör ha om den skall uppfylla ovanstående mål. Vilka alternativa former finns det för samtida städer att utvecklas mot eller planeras för? Det går att kort beskriva generella alternativa urbana strukturer enligt Newton:<sup>11</sup>

- *Den 'spridda' staden (Dispersed city)*: Innebär fortsatt låg-densitets förortsutveckling när det gäller befolkning, bostadsbyggande och arbete. Infrastruktur investeringar domineras av vägtransport. Newton kommenterar att denna form är 'business-as-usual' i den samtida australiensiska storstadskontexten.
- *Den kompakta staden*: Ökad befolkning och förtätning i en inre grupp av förorter med relaterade investeringar i kollektivtrafik.
- 'Edge city': Innebär ökad befolkning, bostadsförtätning och arbete vid utvalda noder inom staden, samt ökade investeringar i ringleder som kopplar ihop noderna ('kantstäderna').
- *Korridorstaden*: Fokuserar tillväxt längs lineära korridorer som har utgångspunkt i stadens CBD – Central Business District – och stödda av uppgraderad infrastruktur för kollektivtrafik.

---

<sup>9</sup> Williams *et al.* 2000: 2.

<sup>10</sup> Ibid: 4.

<sup>11</sup> Newton 2000: 46.

- *Marginalstaden* (Fringe city): Ytterligare tillväxt huvudsakligen i stadens ytterkanter.

Newton poängterar dock att alla alternativ ovan, förutom den utspridda staden, representerar medvetna försök att koncentrera den urbana utvecklingen/tillväxten inom särskilda områden.

### **Den dominerande ledbilden för ekologiskt hållbar urban form**

När det gäller frågan om den urbana formen för hållbarhet finns det ändå en dominerande ledbild i Europa: Idag gäller förtätning. Även om det finns olika varianter av förtätning brukar denna linje kallas *Den kompakta staden*. Övergripande är ledbilden en modifikation av 'den korta vägens stad' tillsammans med den sociala "Städte der gleichen Nutzungs- und fairen Lebenschancen."<sup>12</sup> Den kompakta staden beskrivs vanligen som en hög-densitets urban form med blandade funktioner.<sup>13</sup>

Detta formkoncept har blivit vedertaget bland politiker och inom stadsplanerpraxis i många Europeiska länder även om diskussionslinjer inom eko-planering fortfarande är för/emot förtätning av staden. Ett längre citat av Ken Collins i samband med programförklaringen i *The Green Paper on the Urban Environment* får illustrera Europeiska Unionens ståndpunkt:<sup>14</sup>

Public transport systems should be made more efficient and cheaper *vis-à-vis* private auto use by reflecting the true costs. Public participation in promoting green spaces and car-free shopping and living areas should be promoted. Cities and towns should be encouraged to provide these increased services *without, however, expanding the physical boundaries of the city.*

### *Den kompakta stadens allmänt framförda fördelar*

Vilka är då den kompakta stadens fördelar? De vanligaste framförda argumenten för den kompakta staden har enligt Breheny, även om han ifrågasätter dem, varit energieffektivitet i samband med transporter och därigenom minskade koldioxidutsläpp och skyddet av landsbygden.<sup>15</sup> Vidare brukar det argumenteras för en fördel för kollektivtrafik, promenandet, cyklandet; bättre tillgång till service och faciliteter; mer effektivt tillhandahållande av samhällsservice (*utility*) och infrastruktur; samt vitalisering och regenerering av innerstadsområden.<sup>16</sup>

---

<sup>12</sup> Wittig, Sukopp och Breuste 1998: 411.

<sup>13</sup> Burton 2000: 19.

<sup>14</sup> Collins 1996: viii; min kursivering.

<sup>15</sup> Breheny 1995: 82-83.

<sup>16</sup> Burton 2000: 19.

Ekonomiska fördelar framhålls i termer av en koncentration av näringslivets olika segment (*concentrations of businesses*) och lägre kostnader för investeringar i infrastruktur.<sup>17</sup> Även allmänna livskvalitets argument brukar framföras som stöd, att förtätning eller intensifiering leder till säkrare urbana områden, stödjer det lokala näringslivet, ger större/mer social rättvisa och interaktion.<sup>18</sup>

En av grunderna eller orsakerna till den kompakta stadens status är Newman och Kenworthys studier i slutet av åttiotalet. Deras resultat var, enkelt sammanfattade, att invånare i USA:s städer konsumerade mycket mer energi för transporter än Australiensiska stadsbor, vilka i sin tur konsumerade mer än Europeiska invånare. Skillnaden låg i att Européer använde sig mer av kollektivtrafik och att detta kunde förklaras med deras städer är mer tätt bebyggda. Newman och Kenworthys slutsats blev att energieffektivitet (på transportsidan) ligger i att bygga tätare och mer kompakta städer.<sup>19</sup>

En avslutande kommentar kan vara att peka på en skillnad i hållbarhetsdebatten globalt. Masnavi ser de två stora och motsägande koncepten, urban utspridning (lågdensitets utveckling) och urban intensifiering (som del av den kompakta staden konceptet), som en skillnad mellan Australien/USA och Europa: Teoretiker från Australien och USA tenderar att stödja lågdensitetsalternativet.<sup>20</sup> (Jag tror att tenderar är rätt, men jag misstänker ändå att det finns en hel del stöd för den kompakta staden även i USA och Australien.)

### **Rogers och Calthorpe: Två exempel**

En av 'mallarna' värd att referera och kommentera här är Richard Rogers visioner framförda i hans så kallade *Reith-lectures* - därför att han verkar vara eller ha varit i politisk medvind (som medlem av brittiska *Urban Task Force*). Rogers anser att nyckeln till Ekostaden ligger i en nytolkning av den täta och omväxlande kompakta urbana strukturen.<sup>21</sup> Nytolknningen ligger alltså på vad som brukar kallas den (traditionella) Europeiska Staden, där den postmoderna nygamla urbanismens agenda för att rekonstruera den Europeiska Staden verkar vara den drivande urbana visionen.<sup>22</sup>

Rogers argument för den kompakta staden går tillbaka till den industriella staden, staden i den industriella revolutionen: Då var städerna där industrialismen 'härjade' - på grund av befolkningstäthet, industrier bland bostäder, öppna kloaker med kolera, tbc och tyfus epidemier

---

<sup>17</sup> Williams *et al.* 2000: 2.

<sup>18</sup> Masnavi 2000: 65.

<sup>19</sup> Hall 1996: 412-13; Newman och Kenworthy 1989: 24-37.

<sup>20</sup> Masnavi 2000: 64-65.

<sup>21</sup> Rogers 1995: 27.

<sup>22</sup> Jfr Urbanalys Rapport 1: 9-10.



som följd – farliga att bo i och den genomsnittliga livslängden var väldigt låg. Den traditionella europeiska stadsformen klarade inte av industrialismen.

Reaktionerna mot dessa 'sjukliga' städer var (i den då uppvaknande professionen som idag är 'riktig' eller 'klassisk' stadsplaneringshistoria) till exempel Ebenezer Howards Trädgårdsstadskoncept och Patrick Abercrombies *New Towns*; Rogers gör det inte, men jag vill nog också nämna funktionalismen och CIAM som reaktion. Dessa nya koncept såg densiteten som orsak till den dåliga sociala situationen och skulle få ut människor till boende omgivningar med högre livskvalitet. Idag, anser Rogers, har den tunga industrin flyttat eller är på väg att flytta ut från städerna, koleldning är förbjuden (han säger inte var!). Åtminstone teoretiskt är den tätbebyggda staden med de modernaste kollektivtrafikformerna och en praktisk ren form för energiproduktion ingen hälsorisk längre.<sup>23</sup>

Men varför vända tillbaka till den traditionella strukturen? En grundläggande fördel med den kompakta staden, anser Rogers, är att landskapet (med vilket jag antar att han menar omgivningarna utanför städer – omlandet och landsbygden) skyddas från staden och urbanisering (*verstädterung*). Vidare består den kompakta staden av flera centra för sociala aktiviteter och näringsaktiviteter, och därigenom växer grannskap fram. Genom denna urbana form finns också nätverk av offentliga platser och parker, och blandat i grannskapen finns en mångfald privata verksamheter och offentliga service inrättningar – för trafik och 'uppfostran' (! - *Erziehung*). Speciellt viktigt är stadsinvånarnas närhet till sina arbetsplatser för att minska bilnyttjandet. Denna närhet gör också "die Benutzung von Straßenbahnen, S-bahnen, U-bahnen und Bussen sowie das Radfahren und Laufen angenehmer und effizienter."<sup>24</sup>

De energieffektiva argumenten förutom det generella minskade bilnyttjandet kommer ur Rogers Pudong-exempel (en helt ny stadsdel han fick i uppdrag att planera i Shanghai), som han betonar inte är en allmängiltig modell för stadsbyggande, men principerna verkar han ändå presentera som användbara även på andra ställen: Vid 'energiproduktion' får man som biprodukt varmvatten, vilket i konventionella anläggningar inte används. Med så kallade *Kraftwärmekopplungskraftwerken* (KWKKs) lokaliserade på gynnsamma lägen (möjliggjorda genom den kompakta staden kan man fråga sig?) kan varmvattnet ledas direkt in i byggnader och därigenom till det dubbla effektivisera den traditionella strömförsörjningen i staden.

Stadens avfall – oftast eller annars endast lagrat eller förbränt, båda metoder förorenande – kan genom förbränning i dessa lokala KWKKs täcka 30% av energibehovet i en kommun/församling (*Gemeinde*). Vidare kan överflödigt värme ledas från till exempel

---

<sup>23</sup> Rogers 1995: 27-28.

<sup>24</sup> Ibid: 35.

kontor/kontorsbyggnader för att återanvändas i sjukhus, bostäder, hotell eller skolor – när dessa ligger i närheten.<sup>25</sup>

Rogers avviker dock på en punkt i sin vision från den postmoderna programförklaringen för europeiska städer (åtminstone bröderna Kriers variant). Arkitektoniskt sett kommer byggnadernas form och funktion att revolutioneras: Flexibla byggnader som inte låter sig definieras utifrån en enda funktion – samma byggnad kan tjänstgöra som skola, kontor och 'fabrik'. Framtidens byggnader kommer att vara 'immaterialiserade': Transparenta, obestämda, anpassningsbara, flytande strukturer som reagerar på både användarens och miljöns behov.<sup>26</sup> Detta är, såvitt jag kan se, ett stort steg från den traditionella europeiska staden – inte när det gäller övergripande struktur men väl strukturernas intryck – hur man uppfattar staden när man traskar igenom den.

Som sammanfattning nämner Rogers att Ekostaden är mångfacetterad, men ger sex punkter som riktlinjer för vad den bör vara:<sup>27</sup>

- För det första, en tätt bebyggd och polycentrisk stad; därför att denna form skyddar naturen, organiserar samhället genom grannskapskvarter och minimerar bilberoendet.
- För det andra, en stad med överlappande verksamhetsområden; därför att det främjar kontaktmöjligheter, mångfald och ett vitalt offentligt liv.
- För det tredje, en jämlik stad; en självförvaltande, demokratisk stad där rikedom och chanser är rättvist fördelade och lika rätt för alla gäller.
- För det fjärde, en miljövänlig stad med '*zyklischen Metabolismus*' – som ger lika mycket som den tar från miljön.
- För det femte, en öppen stad som tillåter nya idéer och experiment också inom arkitektur.
- Och slutligen, en vacker stad som med sin konst, arkitektur och landskap stimulerar själen.

---

<sup>25</sup> Ibid: 38.

<sup>26</sup> Ibid: 62.

<sup>27</sup> Ibid: 61.

### *Calthorpes variant*

Ett annat (och någonstans väldigt amerikanskt och Kalifornien specifikt) exempel på den kompakta staden är Peter Calthorpes *The Pedestrian Pocket*. Detta som han kallar det system har använts i San Jose och det ligger till grund för Sacramentos generalplan.<sup>28</sup>

Calthorpes förslag handlar dock mer om förtäta den nybebyggelse utanför eller kring städerna som post-industrialismens decentralisering innebär. Sammanhanget är att decentraliseringen och förorternas utbredning – Newtons utbredda stad – är en orsak av post-industrialismens serviceekonomi och informationsindustri. Denna utveckling ger låg-densitets *back offices* vilka lokaliseras i förorter där marken är billig och det finns gott om både parkeringsplatser samt hemmafruar – vilka som arbetskraft tydligen är eftertraktade: 'college-educated, poorly paid, nonunionized, and dependable'.<sup>29</sup>

This low-density office explosion has rejuvenated suburban growth just as urban 'gentrification', has run its course. The young urban professional has recently made a family commitment and feels the draw of the suburbs.

Felet med den nuvarande decentraliseringen är trafikstockningar/överbelastning: "Where downtown employment once dominated, suburb-to-suburb traffic now produces greater commuting distances and time."<sup>30</sup> Felet i förorternas utveckling är att de unika kvalitéer hos platserna kontinuerligt konsumeras i och med utbredningen av "chain-store architecture, scaleless office parks and monotonous subdivisions" – megacentras 'brutna' kvalitéer vilka genererar platslöshet.<sup>31</sup>

*The Pedestrian Pocket*, lösningen på dessa problem i linje med målet att minska en bil per person nyttjandet, definieras som ett balanserat med blandade funktioner område inom radie av fem minuters gångavstånd från en kollektivtrafikstation. Funktionerna i denna 50 till 100 *acres* zon inkluderar bostäder, kontor, detaljhandel, dagis, rekreation och parker. Bostadstypen är standard låghus med hög-densitets former: Tre- och tvåvåningshus. Alla bostäder ligger inom gångavstånd från livsmedelsaffärer och detaljhandel, kvarterets shopping center, flera parker, dagis, flera andra service faciliteter samt tvåusen arbetsplatser.<sup>32</sup>

Transportalternativ är grundläggande och Calthorpe lägger stor vikt vid valmöjligheten mellan bil eller promenerande. Dessutom skall andra varianter göras tillgängliga: Bussar, spårväg

---

<sup>28</sup> Hall 1996: 413.

<sup>29</sup> Calthorpe 2000: 352.

<sup>30</sup> Ibid: 351.

<sup>31</sup> Ibid.

<sup>32</sup> Ibid: 352-53.

(*light rail*), billpool. Spårvägen skall inte finnas från början utan fasas in när befolkningen är stor nog att bära kostnaderna. Spårvägen skall koppla ihop hög-densitets bostadsnoder med kommersiella destinationer. Rusningstrafiken går åt flera håll, vilket reducerar faran för trafikstockningar. Värdet i *Pedestrian Pocket* ligger i att systemet ger en balanserad tillväxt i arbeten, bostäder och service, samtidigt som det skapar ett 'hälsosamt' kollektivtrafikalternativ för det existerande samhället.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> Ibid: 353.

### **Vidare diskussionslinjer kring Ekostaden**

Som vanligt i akademien finns det kritik mot den kompakta staden. Richardson och Gordon har till exempel, i en direkt kritik mot Newman och Kenworthy, belägg för att utspridda städer *a la* Kalifornien faktiskt är energieffektiva (återigen när det gäller transporter) – därför att arbeten flyttar/flyttade ut med människorna vilket medför kortare transportsträckor.<sup>34</sup> Detta är i sin tur direkt motsägande Calthorpes syn på situationen.

Ett annat problem i Europa är, eller uppfattades i mitten av nittioalet, ökningen av hushåll. Detta är inte en fråga om stigande folkmängd som på femtio- och sextioaleten, utan om en konsekvens av en sociokulturell tendens: Befolkningen tenderar att 'dela upp sig' i fler och mindre hushåll. Det var en drastisk ökning av singel hushåll – en konsekvens av att fler unga människor lämnar föräldrahemmet tidigare än förut för universitetsstudier eller karriärer, att separationer och skilsmässor ökade, och att äldre personer lever längre och blir änklingar.<sup>35</sup>

In Great Britain in 1995, the projections suggested that by 2016 there might be no less than 4.4 million new household units. Projections of that order implied that there was no practicable way of squeezing all the extra households into high-density living in the cities: whatever the possibilities of young single-person households who might value accessibility and conviviality above suburban space and peace, there was simply not the space for everyone on the brownfield sites and in the urban regeneration areas.

Alltså fanns (eller finns) ändå ett behov av att projektera massivt i grönområden eller att ta landsbygden i anspråk – direkt i motsats till den kompakta staden-konceptet. Frågan som Hall ställer i samband med detta är om åtminstone några av dessa nya områden kan avvänjas beroendet av privata bilar.

Kritiken handlar idag mycket om att röra sig bort från en dominerande modell. Liksom Wheeler påpekade att det inte går, än så länge, att säga vad som konstituerar en ekologiskt hållbar stad och att det är mer meningsfullt att diskutera rörelsen mot hållbara städer<sup>36</sup>, vilket innebär (eller borde) ett dynamiskt tänkande utan låsning på en universal modell, att begrunda flera alternativa

---

<sup>34</sup> Hall 1996: 413.

<sup>35</sup> Ibid: 415.

<sup>36</sup> Wheeler 2000: 439.

vågar för att kunna skraddarsy hållbara koncept till varje stad eller urbana regionala problem och förutsättningar.<sup>37</sup>

Breheny till exempel, tongivande och med många referenser till sina texter i debatten, påpekade i ett seminarium att debatten är polariserad och att han själv försöker ge utrymme för en 'realistic middle ground' (vilket enligt honom själv gör honom otrendig i sammanhanget).<sup>38</sup> Vad Breheny pekar på är demografiska och ekonomiska tendenser som inte alls, eller åtminstone inte just nu, är i klang med den politiska linjen i Europa – den kompakta staden som lösning. I en artikel från 1995 ifrågasatte Breheny om det går att stoppa eller sakta ned den urbana decentraliseringen som just nu pågår och som är en stark kraft (åtminstone i Storbritannien, men jag vågar nog säga även i Tyskland). Vidare ifrågasatte han om den kompakta staden verkligen reducerar energikonsumtionen för transporter till den grad som argumenten brukar ange.<sup>39</sup>

Detta gör att den kompakta staden som policy kommer att få sociala och ekonomiska konsekvenser:<sup>40</sup>

Given that many people and businesses have consciously chosen decentralized environments – creating the very problem now being confronted – these consequences will be unpopular. In order for these consequences to be acceptable, containment policies will need to be demonstrably succesful in reducing transport energy consumption.

Argumenten mot den kompakta staden driver inte alltid att den är dålig eller sämre ur ett rent ekologiskt hållbarhets perspektiv, utan att livskvalitén uppfattas som sämre av invånarna och att (så länge människor har valmöjligheten) människor kommer att överge de förtätade städerna för idag mindre ekologiskt hållbara bosättningsmönster, till exempel i förorter eller andra låg-densitets områden på grönområden.<sup>41</sup>

Berlins Senatsförvaltning för stadsutveckling, till exempel, har den kompakta staden uttryckligen som ledbild sedan ett beslut i maj 1999 och förvaltningen har drivit förtätningpolicy explicit i sin *Planwerk Innenstadt Berlin*, innerstadsplanen som togs fram några år efter Murens

---

<sup>37</sup> Williams *et al.* 2000: 2.

<sup>38</sup> Breheny, M. privata föreläsningssanteckningar från seminariet *Compact Cities, Green Cities or Network Cities: Reshaping the Urban Landscape for the 21<sup>st</sup> Century*, i anknytning till projektet *Den mänskliga staden*, ledare professor Johan Rådberg (finansierat av Ax:son Johnsons Stiftelse) Moderna Museet 2001-02-06.

<sup>39</sup> Breheny 1995: 99.

<sup>40</sup> Ibid: 99.

<sup>41</sup> Se Masnavi 2000; Lichtenberger 1998.

fall.<sup>42</sup> Samtidigt förlorar staden invånare och många utav de som flyttar ifrån flyttar ut till drömmen om egna hus i det gröna omlandet.<sup>43</sup>

Därför blir (så länge vi inte faller tillbaka på femårsplaner och planeekonomi) *liveability*, uppfattad och möjlig livskvalité, en viktig del i *sustainability*, i den ekologiskt hållbara staden – eller åtminstone rörelsen mot den. Det betyder att alla faktorer som går att räkna i kategorin livskvalité måste vägas samman med miljökrav om energieffektivitet och resurshushållning. Även om tyngdpunkten inom urban formgivning tidigare varit på föreställd livskvalité (funkisens solljus- och-luft- mantra till exempel) så klarar sig Ekostaden inte utan en nästan extremt populistisk lyhördhet. Annars blir det svårt, nästintill lönlöst, att planera en linje för städernas utveckling, att sätta ramverken för vad som bör och får göras – därför att den politiska oppositionen grundad i människors vardag blir för stark.

#### **Akademiska och andra implementeringshinder**

Förutom demografiska trender och 'vanliga' människors attityder finns det även inomakademiska problem. Wittig och Sukopp har till exempel kommenterat 'förverkligandet av stadsekologi' med att ett stort problem ligger i eller mellan forskningen inom ekologi överhuvudtaget. De som jobbar för det kommer från många olika vetenskapliga discipliner och de har ännu inte ett gemensamt språk, vilket ger kommunikationssvårigheter. Wittig och Sukopp ser därför den stora faran i att stadsekologin blir ett lapptäcke, där sammanfattningar görs utan att inhämta kunskap, möjliga alternativ, metoder från alla inblandade forskningsområden.<sup>44</sup>

Peter Baccinis ställde just frågan angående energieffektivitet under diskussionen på *Compact Cities, Green Cities or Network Cities*-seminariet, att varför, när vi har tekniken, är det så svårt att introducera den?<sup>45</sup>

De akademiska problemen blir tydliga också när man tittar på stadsplanering under de senaste två decennierna. Hall kommenterar det således och vilket säkert framgått av diskussionerna ovan:<sup>46</sup>

There was another major theme [förutom effekterna av ekonomisk och industriell globalisering och social polarisering] for planners by the early 1990s, which was the search

---

<sup>42</sup> Oswald 2000: 13.

<sup>43</sup> Hoffmann 2000: 36.

<sup>44</sup> Wittig och Sukopp 1998: 2.

<sup>45</sup> Privata anteckningar från seminariet *Compact Cities, Green Cities or Network Cities: Reshaping the Urban Landscape for the 21<sup>st</sup> Century*.

<sup>46</sup> Hall 1996: 412.

for what emerged as almost a Holy Grail: sustainable urban development. The problem was that though everyone was in favour of it, nobody knew exactly what it meant.

De hållbarhetsmål som togs fram (redovisade ovan) var svårare att översätta till den verkliga kontexten. Enligt Hall blev tolkningen av målen en definitionsfråga och många definierade dem som det passade just dem (frågan kvarstår, tror jag, om vi/de inte fortfarande gör det). Byggtreprenörer (*developers*), till exempel, tolkade målen (eller medlen) som att mena fashionabla *urban villages* lokaliserade på annars svårsålda områden i städerna eller lika fashionabla loft- eller vindsrenoveringar i centrala stadsdelar.<sup>47</sup> Men även 'vanligt folk' hade (eller har) sin uppfattning om vad det innebär:<sup>48</sup>

NIMBYs, Not in My Backyarders from posh exurban counties, interpreted them to mean pulling up the drawbridge to stop anyone else entering their well-heeled enclaves (save perhaps a few select people like themselves, whom it would be fun to invite to drinks on Sundays)...

Dessa NIMBYs har under de senaste decennierna blivit ett dilemma för planerare överlag: De är oftast införstådda i vikten av markanvändningspolicy och lokaliseringar, men de vill inte att deras närområden skall förändras och de kan skapa opinioner mot planförslag.

#### *Arkitekten och Ekostaden*

Här redovisar jag bara ett exempel. Journalisten och arkitekturskribenten Tomas Lauris artikel om det nyrenoverade Odenplan, där något (inte oväsentligt som den här rapporten visar i allmänhet tror jag) om en sten-i-skön-arkitektsyn kanske kryper fram:<sup>49</sup>

Det enda som tycks oroa beslutsfattande politiker och planerare är om de nya bostadshusen stör den ekologiska balansen eller inte. Men det finns i alla urbana städer<sup>[50]</sup> av i dag andra balanser att ta hänsyn till än den ekologiska.

---

<sup>47</sup> Och med det så är vi tillbaka i gentrifieringsdebatten – just sådana renoveringar har utpekats som drivande för gentrifieringsprocesser.

<sup>48</sup> Hall 1996: 412.

<sup>49</sup> Lauri 2001.

<sup>50</sup> N.b. kaka på kaka formuleringen.



Lauri ger en kritik mot planeringens pragmatism och brist på fantasi, och menar att den täta staden (den kompakta staden) är önskvärd men att livskvalitén inte får stryka på foten. Här kan man då fråga sig hur arkitekter i allmänhet bedömer livskvalitet: Hur rangordnas alla element som utgör en samlad bild av ett områdes livskvalitet?

### **Målkonflikten mellan 'miljö' och 'social'**

Vilka uppfattade konflikter och vilka faktiska konflikter miljö och sociala mål är relaterade till Ekostadens framväxt? Den här avdelningen presenterar något kort diskussionslinjer social kontexten/rättvisa och det hållbara samhället med fokus på staden.

Det sociala 'deltemat' är, som läsaren säkert har märkt, invävt i Ekostadsdebatten. Många, för att inte säga de flesta, ser livskvalitet som en självklar del i hållbarhets utvecklingen. Livskvalitet i sig är då inte bara mysiga parker och vad man drastiskt kan kalla bekvämlighet, utan också den (politiska) frågan om social rättvisa och allmän välfärd – då dessa frågor eller mål kan deduceras ur Brundtland-definitionen av hållbarhet. Burton använder definitionen att staden (i fallet den kompakta staden som studieobjekt, men det går att använda för Ekostaden överlag) anses vara rättvis (*equitable*) om den associeras med förmåner (*benefits*) för de i underläge (*disadvantaged*), och därigenom reducera gapet mellan rika och fattiga.<sup>51</sup>

Jag gör här ett hopp (och en liten utvikning) till 'konventionella' problem det moderna västerländska stadstyret och stadsplaneringen konfronteras med: Den under 1980-90-talen ökande sociala polariseringen i västvärldens städer.

De nya ekonomiska aktiviteterna opererar i vad Castells kallar informationsåldern, den teknologiska revolutionen och den globala informationsekonomin som tar över efter industrialismen (inte överallt samtidigt, utan förskjuter produktionssättet för de 'traditionella' produkterna till andra, mindre industrialiserade delar av världen).<sup>52</sup> De städer där informationsekonomin dominerar beskrivs som 'post-industriella' eller *information cities*, vilka numer domineras av "consumption industries and the processing and circulation of knowledge and symbolic goods rather than physical goods."<sup>53</sup>

Detta har, för städerna, inneburit och innebär en omställning från produkt (tillverkningsindustri) till process, i och med att det som produceras är service till de stora bankerna och företagens huvudkvarter: "What remains [efter att tillverkningsindustrin flyttar ut från staden], and what grows, is a cluster of highly specialized activities based on access to privileged, esoteric information: financial services of the most speculative kind, specialized business services depending on face-to-face encounter, media services and the like."<sup>54</sup>

---

<sup>51</sup> Burton 2000: 20.

<sup>52</sup> Castells 2000: 558-60.

<sup>53</sup> Graham och Marvin 2000: 569.

<sup>54</sup> Hall 1996: 404.

Dessa omställningar innebär också en ökad social polarisering mellan en 'informationsrik' majoritet och en fattig (både på pengar och information), en polarisering som förstärks då de underprivilegierade, 'casualized service workers', koncentreras i allmännyttans bostadsområden. Generationerna fastnar i en negativ feedback på grund av områdenas sämre skolgång som inte ger några ingångar till den kunskap som idag behövs för att kunna välja sin framtid och i stället hamna i strukturell arbetslöshet – 'the informationless ghetto'.<sup>55</sup>

Där finns det egentligen ingen målkonflikt: Livskvalitets målen inom Ekostaden poängterar social rättvisa (lika chans för alla). Men i praktiken, Hammarbysjöstad och förtätning i Stockholm City – där byggherrarna anser att det inte lönar sig att bygga annat än bostadsrätter på grund av att hyrorna är reglerade. Samma med Berlins förtätningpolicy: Innerstads nyprojektering skall inkludera minst 20% bostadsytor (för att främja funktionsblandningen), vilket under 1990-talet ledde till att dyra lägenheter byggdes och en subventioneringspolitik som kommenteras av Hoffmann som allmosor till de rika.<sup>56</sup> Det är den ekonomiska kontext som förtätningen arbetar i idag.

Burton har i sin undersökning om hur rättvis den kompakta staden är kommit till slutsatsen:<sup>57</sup>

When looked at in its entirety, that is, as a combination of all the different indicators, social equity a limited relationship with compactness; the concept has to be broken down into its constituent elements for meaningful relationships to be apparent...The broader analyses suggest that the compact city may promote *equality* rather than *equity*, since it is more likely to improve the relative than the absolute position of the poor.

Å andra sidan finns det optimister med kanske gångbara visioner om hur Ekostaden kan användas för att främja också den sociala situationen: Här finns till exempel Radovics förslag, från Mostar, om att använda ekologiska hållbarhetsideal som socialt brobyggande och att återuppbygga 'the sense of community' och att låta dessa ideal bli ett 'social klister'.<sup>58</sup> Det är ett särfall (krigsdrabbade städer och bland grupper som lärt sig hata varandra) och vem vet hur det skulle fungera i 'normala' städer.

---

<sup>55</sup> ibid: 405.

<sup>56</sup> Hoffmann 2000: 36-37.

<sup>57</sup> Burton 2000: 26-28.

<sup>58</sup> Radovic 1998: 53.

### Sammanfattande kommentarer

In this age of entrenched economic and political forces opposing sustainability, no single planning effort is going to set cities on a path towards a healthy long-term future.<sup>59</sup>

Ekostaden är än så länge fragmenterad. Det finns egentligen inte *en* modell eller vision om hur denna framtidens stad ser ut. I debatten finns också fler underavdelningar, och ju närmre man skärskådar dem desto mer (med viss självklarhet) detaljerat men också isolerade tenderar de att bli. Något förhastat och spekulativt: Ibland verkar den enda gemensamma nämnaren bara vara begreppet 'hållbarhet', och de (stadsplanerare och politiker) som skall pussla ihop allting har egentligen ingen lätt uppgift. Därför är det kanske inte så konstigt att de gärna håller sig på en makronivå. (Rapporten tar heller inte upp de hjälpmedel som finns för detta pussel, framtagna metoder för att kunna göra utvärderingar av alternativ osv.)

Den dominerande led bilden som helhetslösning i Europa är ur ett politiskt perspektiv populärt och ligger 'i tiden' (trendig) – men den kritiserar eller argumenten för har börjat undersökas mer och mer detaljerat. Konceptlösningen anammades politiskt dels som direktiv i EU och som policy i flera länder och nu kommer kritiken som säger 'hold your horses!'. Att bygga Ekostaden är kanske en paradoxal process: Vi måste börja på en gång med nya strategier för hållbarhet, för att bygga Ekostaden, det är ont om tid – men det verkar som frågan om vad som egentligen ger en hållbar struktur kräver mer diskussion och undersökningar.

En annan faktor som kräver tid är 'medvetenhet'. Ekostaden som jag ser det handlar till en stor del om sociokulturella föreställningar och attityder som skall/måste förändras: Hur medvetna sociala agenter är resursmässigt i sina urbana aktiviteter, från individ och vardag till näringslivet och stadspolitiska beslut. Stadsplanerare är också till en viss del politiker, måste vara eftersom massmedial opinion kan få år av arbete att gå till skräpkorgen. Därför måste dels den medvetna NIMBY tendensen problematiseras – där kommer argumenten/målen om större demokratiskt deltagande i beslutsprocesser in – och dels den 'omedvetna' vardagsbekväma människan lockas eller ledas in i den hållbara staden.

Att livskvalitet är ett lika centralt begrepp som den (rena) ekologiska hållbarheten är tämligen klart.

---

<sup>59</sup> Wheeler 2000: 443.

En reflektion som egentligen har med stadsplaneteori och -historia att göra än direkta ledbilder för Ekostaden, men kanske intressant ändå. Att hållbarhetsdebatten inom stadsplanering verkar på något sätt vara ett nyvaknande, för att inte säga återuppväckande av de totala grepp som den tidiga moderna stadsplaneringen förespråkade. Hall har kommenterat det som att förslagen och planering av nya stadsdelar återuppfinner hjulet rent formmässigt.<sup>60</sup>

Skillnaden är bara det (moraliska) utgångsläget: Rädda eller skapa resurshushållsmässigt sunda städer. Men hållbarhetsdefinitionerna går utanför rent ekologiska hänsyn, och därför påminner de strategier eller agendor för stadsplanering mer om det sena 1800-talets och tidiga 1900-talets stora stadsplaneringsvisioner. Hållbarhet har blivit ett paraply-begrepp för olika teman inom stadsplanering, vilka teoretiskt diskuterades under 1900-talets senare del på något skilda arenor. Politiskt deltagande i beslutsprocesser var till exempel en helt annan debatt än hur bostadsförsörjningen skulle se ut, och trafikfrågan ytterligare en annan (och ofta inte ens ur ett 'ekoperspektiv').

En sida som skiljer är kanske den uppfattade komplexiteten: Som om det har blivit mer knappor och rattar på kontrollpanelen under de senaste hundra åren, fler detaljer som måste övervakas och kontrolleras i planeringsprocessen – teoretiskt och praxis. Men då liksom nu, är det något 'nytt': "Planning for urban sustainability is still in the very early stages."<sup>61</sup>

---

<sup>60</sup> Hall 1996: 413.

<sup>61</sup> Wheeler 2000: 444.

## Referenser

- Breheny, M.** (1995), 'The Compact City and Energy Consumption', i *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 20 (1).
- Burton, E.** (2000), 'The Potential of the Compact City for Promoting Social Equity', i Williams, K., Burton, E. och Jenks, M. (red.), *Achieving Sustainable Urban Form*, London, New York: E & FN Spon.
- Calthorpe, P.** (2000), 'The Pedestrian Pocket', i LeGates, R.T. och Stout, F. (red.) *The City Reader*, London, New York: Routledge.
- Castells, M.** (2000), 'Cities, Information, the Global Economy', i LeGates, R.T. och Stout, F. (red.) *The City Reader*, London, New York: Routledge.
- Collins, K.** (1996), 'Foreword: Greening the Future', i Edwards, B. *Towards Sustainable Architecture: European Directives and Building Design*, Oxford: Butterwoth Architecture.
- Graham, S. och Marvin, S.** (2000), 'The Transformation of Cities: Towards Planetary Urban Networks', i LeGates, R.T. och Stout, F. (red.) *The City Reader*, London, New York: Routledge.
- Hall, P.** (1996), *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, Oxford, Cambridge Mass.: Blackwell Publishers.
- Hoffmann, H.W.** (2000), 'Preisfrage Innenstadt', i *Foyer: Journal für Stadtentwicklung*, vol. 10, juni.
- Lauri, T.** (2001), 'Täta stadens gluggar med fantasi', i DN, 2001-02-23, B2.
- Lichtenberger, E.** (1998), 'Stadtökologie und Sozialgeographie', i Sukopp, H. och Wittig, R. (red.) *Stadtökologie: Ein Fachbuch für Studium und Praxis*, Stuttgart, Jena, Lübeck, Ulm: Gustav Fischer Verlag.
- Masnavi, M-R.** (2000), 'The New Millenium and the New Urban Paradigm: The Compact City in Practice', i Williams *et al.*
- Newman, P. och Kenworthy, J.** (1989), 'Gasoline Consumption and Cities: A Comparison of U.S. Cities with a Global Survey', i *Journal of the American Planning Association*, vol. 55, 24-37.
- Newton, P.** (2000), 'Urban Form and Environmental Performance', i Williams *et al.*
- Oswald, A.** (2000), 'Von der funktionalen zur nachhaltigen Stadt', i *Foyer: Journal für Stadtentwicklung*, vol. 10, juni.

- Radovic, D.** (1998), 'The Ideal of Sustainability, Social and Urban Reconstruction', i *Environmentally Friendly Cities: Preceedings of PLEA 1998 Lisbon, Portugal*.
- Rogers, R.** (1995), 'Die Reith Lectures von Richard Rogers: Städte für einen kleinen Planeten', i *Arch+*, no. 127.
- The European Sustainable Cities & Towns Campaign**, <http://www.sustainable-cities.org/aboutm.htm>, 2001-03-13.
- Wheeler, S.** (2000), 'Planning Sustainable and Livable Cities', i LeGates, R.T. och Stout, F. (red.) *The City Reader*, London, New York: Routledge.
- Williams, K., Burton, E. och Jenks, M.** (2000), 'Achieving Sustainable Urban Form: An Introduction', i Williams, K., Burton, E. och Jenks, M. (red.), *Achieving Sustainable Urban Form*, London, New York: E & FN Spon.
- Wittig, R. och Sukopp, H.** (1998), 'Was ist Stadtökologie?', i Sukopp, H. och Wittig, R. (red.) *Stadtökologie: Ein Fachbuch für Studium und Praxis*, Stuttgart, Jena, Lübeck, Ulm: Gustav Fischer Verlag.
- Wittig, R., Sukopp, H. och Breuste, J.** (1998), 'Ökologische Stadtplanung', i Sukopp, H. och Wittig, R. (red.) *Stadtökologie: Ein Fachbuch für Studium und Praxis*, Stuttgart, Jena, Lübeck, Ulm: Gustav Fischer Verlag.
- World Commission on Environment and Development** (1987), *Our Common Future*, New York: Oxford University Press.