



EXAMENSARBETE INOM SAMHÄLLSBYGGNAD, GRUNDNIVÅ
STOCKHOLM 2014

Hållbar stadsutveckling?

Problem och målkonflikter i planeringen av Hagastaden och
Norra Djurgårdsstaden i Stockholm

STAFFAN AHLSTEDT

SoM EX KAND 2014-02

KUNGLIGA TEKNISKA HÖGSKOLAN
SKOLAN FÖR ARKITEKTUR OCH SAMHÄLLSBYGGNAD
Institutionen för Samhällsplanering och miljö
Avdelningen för Urbana och regionala studier

Sammanfattning

Idag talas det ofta i media om de stora miljöproblem vi har i världen av idag. Ett bra exempel på detta är debatten om den globala uppvärmningen och dess orsaker och följder. Det finns också en rad andra problem i samhället som segregation och sociala spänningar. De flesta är överens om att vi måste göra något för att lösa dessa problem och att vi måste jobba för en hållbar utveckling för hela vår planet. Men hur ska det ske rent konkret, och vilka avvägningar, kompromisser, uppoffringar och förändringar måste göras? Syftet med den här uppsatsen är att ta reda på hur man inom svensk stadsplanering angriper problemen. Vilka viktiga principer och målsättningar jobbar man efter för att uppnå en hållbar utveckling? Är planerarnas ambitioner tillräckliga? Och framför allt - vilka problem och målkonflikter dyker upp när de ska försöka tillämpa tankarna om en hållbar utveckling i konkreta planerings-situationer?

För att kunna besvara dessa frågor har jag genomfört en fallstudie av två aktuella stads-utvecklingsprojekt i Stockholm. För dessa två projekt har en rad plandokument granskats och analyserats. Därefter har jag med den analysen som grund genomfört intervjuer med en ansvarig planerare från vardera projekt och till sist analyserat och utvärderat resultaten. De viktigaste slutsatserna av arbetet är att det är väldigt svårt för kommunen att ta fram nya bostäder för låginkomsttagare i innerstäderna. Planerarna har inga egentliga verktyg för att lösa detta problem, som spär på segregationen i samhället. Vidare finns det en stor konflikt mellan målet att skapa goda offentliga miljöer och kommunens och privata aktörers ekonomiska intresse av att exploatera så mycket av den byggbara marken som möjligt.

Abstract

The major environmental problems that we have today are frequently mentioned in the media today. One example is the ongoing debate regarding global warming and its causes and consequences. There are also several other problems in our society such as segregation and social tensions. Most agree that we must do something to solve these problems and that we must try to achieve a sustainable development for the entire planet. But how should it actually be done and what trade-offs, compromises, sacrifices and changes must be made?

The purpose of this paper is to examine how these issues are being dealt with in Swedish city planning. Which principles and objectives are being applied to achieve a sustainable development? Are the ambitions of the planners sufficient? And above all – which problems and conflicts of goals appear when they try to put the ideas of sustainable development into practice.

To answer these questions I have conducted a case study of two current city development projects in Stockholm. For these two projects, several planning documents have been examined and analyzed. Based on this analysis I have conducted interviews with a responsible urban planner from each project and subsequently analyzed and evaluated the results. The main conclusions are that it is very difficult for the municipality to develop new housing for low-income earners in the inner city. The planners have no real tools to solve this issue that adds to segregation in the society. Furthermore, there is a major conflict between the aim to develop good public spaces and the municipality and the private operators economic interest in exploiting as much of the buildable land as possible.

English title: Sustainable urban development? Problems and conflicts of aims in the planning of Hagastaden and Norra Djurgårdsstaden in Stockholm

Innehåll

1. Inledning	5
2. Syfte	5
3. Disposition	5
4. Metod och avgränsningar	5
5. Bakgrund	7
5.1. <i>Hållbar utveckling inom stadsplanering</i>	7
6. Teori	7
6.1. <i>Ekologisk hållbarhet</i>	8
6.1.1. Energiförbrukning	
6.1.2. Transporter	
6.1.3. Ohållbara livsstilar och ekomodernisering	
6.1.4. Miljörättvisa	
6.2. <i>Social hållbarhet</i>	9
6.2.1. Social hållbarhet – ett mångtydigt begrepp	
6.2.2. Blandstads-idealet	
6.2.3. Variation i stadsbilden och återkopplingar till platsens historia	
6.3. <i>Ekonomisk hållbarhet</i>	11
6.3.1. Socio-ekonomisk utveckling	
6.3.2. Bostaden som handelsvara	
7. Empiri – bakgrund till fallstudierna	12
6.1. <i>Hagastaden</i>	12
6.2. <i>Norra Djurgårdsstaden</i>	12
8. Analys	13
7.1. <i>Hur konstrueras ekologiskt hållbarhet?</i>	14
7.1.1. Energiförbrukning	
7.1.2. Transporter	
7.2. <i>Hur konstrueras social hållbarhet?</i>	16
7.2.1. Dyra bostäder, gentrifiering och segregation	
7.2.2. Variation i stadsbilden och återkopplingar till platsens historia	
7.2.3. Offentliga platser och rekreation	
7.3. <i>Hur konstrueras ekonomiskt hållbarhet?</i>	19
7.3.1. Utnyttja befintlig infrastruktur	
9. Slutsatser	20
8.1. <i>Hur konstrueras hållbarhet?</i>	20
8.2. <i>Problem och målkonflikter</i>	21
8.3. <i>Orsaker, samband och sammanhang</i>	22
10. Avslutande diskussion	22
11. Källförteckning	23

1. Inledning

Efter 200 år av industrialism och marknadsekonomi är vi idag på god väg att göra slut på hela planeten. Den globala uppvärmningen är ett faktum (IPCC 2013). Viktiga naturresurser så som olja, fosfor och sällsynta industrimineraler håller på att ta slut. Men det är inte bara miljöfrågor som oroar. Det finns också många samhällsfrågor som behöver lösas. I den utvecklade delen av världen breder problem som segregation och sociala orättvisor ut sig. Detta har har ibland tagit sig starka uttryck i form av kravaller i Frankrike, som senare spillt över till Sverige i bland annat Rosengård i Malmö och Husby i Stockholm.

Allt detta har lett till en strävan i hela västvärlden efter en mer hållbar utveckling. Hållbar utveckling är ett begrepp som används i en rad olika sammanhang i dagens samhälle, både av politiker, stadsplanerare, energimyndigheter, miljörörelser och flera andra.

Det är lätt att säga att vi ska sträva efter en hållbar utveckling i samhället. Men hur ska det ske rent konkret, och vilka avvägningar, kompromisser, uppoffringar och förändringar måste göras? Den här uppsatsen syftar till att ta reda på hur man inom svensk stadsplanering angriper problemet. Vilka viktiga principer och målsättningar jobbar man efter? Och framför allt - vilka problem och målkonflikter dyker upp när man ska försöka tillämpa tankarna om en hållbar utveckling i konkreta planeringssituationer?

2. Syfte

Syftet med denna uppsats är att undersöka hur målet om en hållbar utveckling tillämpas inom svensk stadsplanering idag och vilka de stora hindren är för en hållbar utveckling inom detta område, genom att undersöka två aktuella stadsutvecklingsprojekt i Stockholm. Vilka målsättningar har kommunen i planeringen av dessa områden? Hur kan man kritisera dessa målsättningar? Vilka är de största problem och målkonflikter som kommer i vägen när man ska realisera dessa målsättningar?

3. Disposition

I nästa avsnitt redogör jag för vilka metoder jag använt mig av i mitt arbete. Därefter ger jag en kort bakgrund till vad hållbar utveckling är för något och hur man har sett på detta inom stadsplanering. Sedan följer teoridelen, där jag redogör för ett antal kända problem och utmaningar kopplade till städer och stadsplanering. Därpå kommer en kort presentation av mina fallstudier. Sedan vidtar analysen av kommunens plandokument där jag även för fram de fakta som framkommit i de intervjuer jag genomfört. Till sist kommer en sammanfattning av de viktigaste slutsatserna och en avslutande diskussion.

4. Metod och avgränsningar

För att försöka besvara min frågeställning har jag valt att göra fallstudier av två pågående stadsutvecklingsprojekt i Stockholm, Hagastaden och Norra Djurgårdsstaden. De två studieobjekten har valts ut för att de bägge är storskaliga projekt där helt nya stadsdelar uppförs från grunden vilket gör att rådande planeringsprinciper får stort genomslag. Ejvegård (2009) betonar vikten av att välja fall ur olika kategorier där så är möjligt. Detta uppfylls här genom att de två projekten representerar helt olika målsättningar hos kommunen, där Norra Djurgårdsstaden är ett utpräglat spjutspetsprojekt inom hållbar stadsutveckling medan Hagastaden byggs för att främja forskning och företagande inom medicin och bioteknik (Stockholm stad 2007). Detta ger en bredd åt materialet samtidigt som bägge projekten är representativa för den expansion av städerna som pågår samt dagens trend att försöka efterlikna den gamla kvartersstaden (Tunström 2009). De två projekten bör på så sätt ge en

god bild av aktuell stadsplaneringspraxis i Sverige. Dock måste man vara medveten om att ett enskilda fall aldrig fullt ut kan representera verkligheten, även om det här rör sig om *två* fall, men dock bara ett ur respektive kategori samtidigt som det framförallt finns många fler kategorier av stadsutvecklingsprojekt i Sverige idag. Som Ejvegård (2009) skriver måste man därför vara försiktig med de slutsatser man drar av fallstudierna. Detta gäller framför allt resultatens överförbarhet till andra områden (Ahrne & Svensson 2011). Idag pågår en rad andra typer av stadsutvecklingsprojekt i städerna och deras närhet, exempelvis upprustning och förnyelse av miljonprogramsområden och uppförande av samlad villabebyggelse. Mina studier avser inte att täcka in dessa kategorier av fysisk planering.

I båda fallstudierna har jag analyserat planmaterial och visionsdokument för respektive projekt. Det är alltså planerna och inte uppförd bebyggelse som har studerats. I min analys av plandokumentet har jag använt mig av följande frågor:

- Hur konstrueras ekologisk hållbarhet i planerna?
- Hur konstrueras social hållbarhet i planerna?
- Hur konstrueras ekonomisk hållbarhet i planerna?
- Hur kan dessa konstruktioner analyseras kritiskt?

I min läsning av dokumentet har jag intagit en kritisk attityd, då dokumentet kan sägas vara en form av propaganda för kommunens planering. Jag har sedan i min analys av plandokumentet använt mig av tekniker som text- och diskursanalys. Utöver denna analys av plandokumentet har jag genomfört intervjuer med en ansvarig planerare från vardera projekt. För att få så god insyn i projekten som möjligt har jag valt ut respondenter som haft en central roll i planeringen av respektive område. Intervjufrågorna tog avstamp i den föregående analysen av planmaterialet för respektive projekt och formulerades i tre huvudsyften:

1. Att reda ut oklarheter i planmaterialets innehåll som behövde förtydligas med avseende på min analys.
2. Att ta upp tillkortakommanden i planeringen som framträtt i min analys av planmaterialet, och ge respondenten möjlighet att kommentera detta och ge en bakgrund till de beslut och avväganden som gjorts i respektive fall.
3. Att låta respondenten ge sin syn på vilka de största problemen, konflikterna och utmaningarna kopplade till hållbar stadsutveckling är, i dagens planering.

Ejvegård (2009) pekar på riskerna med ostrukturerade frågor som leder till att intervjuaren mer eller mindre omedvetet gör ett selektivt urval. Därför har jag använt mig av väl strukturerade, på förhand formulerade frågor. Dock har jag sedan ställt fria uppföljningsfrågor för att be respondenten förtydliga sig eller utveckla sitt svar där det har varit motiverat. Jag har inte haft några bundna svar, intervjupersonerna har fått svara fritt på frågorna. Jag har också varit noga med att inte ställa ledande frågor för att inte påverka resultaten. Ingen av respondenterna fick heller frågorna på förhand. Avsikten med detta var att undvika tillrättalagda svar. Bägge intervjuerna spelades in så att ingen information skulle gå förlorad på grund av bristfälliga anteckningar eller minnesluckor.

För att skapa mig en överblick över ämnet och hjälpa mig i min analys av projekten har jag också företagit litteraturstudier. Här har jag framför allt ställt mig frågan:

- Vad finns det för problem och målkonflikter inom hållbar stadsplanering idag?

5. Bakgrund

I detta avsnitt kommer jag först ge en bakgrund till dagens situation och behovet av att påverka utvecklingen i rätt riktning. Sedan går jag in på Brundtlandkommissionens definition av hållbar utveckling och senare tillägg till den. Därefter går jag in på hur man har sett på hållbar utveckling inom disciplinen stadsplanering.

5.1. Hållbar utveckling

Sedan människan under den äldre stenåldern för drygt två miljoner år sedan började tillverka verktyg startade en utveckling av våra färdigheter och vår kultur som med tiden gett oss herravälde över jorden och till och med tagit oss till månen. Vartefter nya tekniker har uppfunnits har vi kunnat utnyttja jordens resurser för våra (ofta kortsiktiga) syften i allt större skala. Kolonialismen accelererade denna utveckling. På 1800-talet lade kapitalismen tillsammans med den nyttomaximerande industrialismen grunden till den samhällsordning vi har idag i den utvecklade delen av världen, där större delen av befolkningen bor och har sin utkomst i städer, medan det mesta vi konsumerar masstillverkas eller produceras på annan ort: "Using industrialism as the machine and capitalism as the power, capital has changed the world in ways that previous civilisations and natural processes would have taken millennia to achieve." (Jarvis, Pratt & Cheng-Chong Wu 2001).

Idag står dock baksidan med denna utveckling och vår moderna västerländska livsstil klar för de flesta. Accelererande klimatförändringar på grund av utsläpp av växthusgaser (IPCC 2013), försurning och övergödning av sjöar, skogsskövling, överexploatering av icke förnybara naturresurser är bara några av problemen. Denna utveckling har också lett till sociala orättvisor och stora skillnader i levnadsstandard, både mellan olika socioekonomiska grupper i de utvecklade länderna, och inte minst mellan de utvecklade länderna och resten av världen. Ett exempel på detta är att förbrukningen av jordens naturresurser är så snedfördelad att 20 procent av världens befolkning konsumerar 80 procent av dem (Bradley 2009). Alla dessa problem har skapat en situation där många av världens länder börjat samarbeta för att försöka styra utvecklingen i en mer hållbar riktning.

Begreppet hållbar utveckling fick ett globalt genomslag 1987 då FN:s världskommission för miljö och utveckling under ledning av Gro Harlem Brundtland gav ut rapporten *Vår gemensamma framtid*. Där definieras hållbar utveckling som "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov". Detta har kommit att bli standarddefinitionen på hållbar utveckling (Wheeler & Beatley 2004). Begreppet brukar ofta tilldelas tre underdimensioner: ekologisk, social och ekonomiskt hållbar utveckling, något som lades fast i FN-deklarationen från konferensen om miljö och utveckling i Johannesburg 2002 (Lundström 2010).

5.2. Hållbar utveckling inom stadsplanering

Detta avsnitt bygger i sin helhet på Wheeler & Beatley (2004).

Redan i slutet av 1800-talet började olika samhällsdebattörer kritisera den urbana livsordningen som den tog sig ut i den tidens industristäder. Det ledde fram till tidiga förslag på alternativa sätt att ordna boendemiljön i städerna, från exempelvis Ebenzer Howard och hans amerikanske efterföljare Levis Mumford. Disciplinerna landskapsplanering och stadsplanering föddes, mycket som en reaktion på de omänskliga livsmiljöerna i dåtidens industristäder. Sociala orättvisor och ohälsosamma arbetsförhållanden ledde till en kamp för ett mer rättvist samhälle. Senare har exempelvis New urbanism-rörelsen satt fokus på hållbarhetsfrågorna inom den fysiska planeringen.

6. Teori

Nedan följer en genomgång av ett antal kända problem och utmaningar kopplade till hållbar stadsutveckling och städer i allmänhet. Dessa faktorer kommer sedan att användas som teman i analysdelen. Detta teoriavsnitt är i huvudsak uppdelat på tre underliggande dimensioner av hållbar utveckling – ekologisk, social respektive ekonomisk hållbarhet. Genomgången är inte avsedd att vara heltäckande då det finns begränsat med plats i detta arbete. Jag fokuserar här på att ta upp teman som jag tycker är viktiga för den kritiska analysen av mina fallstudier.

6.1. Ekologisk hållbarhet

6.1.1. Energiförbrukning

Sverige har ett förhållandevis kallt klimat. Det leder till att våra byggnader måste värmas upp en stor del av året. Även om oljekrisen i början av 1970-talet tillsammans med senare strävan att värna om miljön har skapat en utveckling som gjort att husen som byggs idag är mer energisnåla än de som byggdes före 1980, går det att bygga hus som förbrukar mycket mindre energi. I exempelvis Hammarby Sjöstad, som byggdes med en utpräglad miljöprofil, är energianvändningen bara markant lägre än genomsnittet för byggnader i Sverige. Husen där förbrukar i genomsnitt 115 kWh/m² och år (exklusive hushållsel), medan genomsnittet för hus i Sverige är 140 kWh/m² och år (Wangel 2013). Idag finns teknik för att bygga så kallade passivhus och plushus. Genom att använda tekniska lösningar som solpaneler och vindkraftaggregat producerar dessa hus lika mycket, respektive mer, energi än vad de gör av med på årsbasis (Lundström 2010).

6.1.2. Transporter

Transportsektorn står idag för ca 30 procent av koldioxidutsläppen i Sverige, skriver Bengt Holmberg, som är professor i trafikplanering vid Lunds universitet, i en artikel i tidningen PLAN (Holmberg 2011). Teknikutveckling i form av renare transporter räcker inte enligt honom, vi måste få ner trafikarbetet genom att få folk att välja mer hållbara transportsätt som kollektivtrafik, cykel och gång. Här är styrmedel viktiga redskap, säger han vidare. Ett av dem är att hålla nere antalet p-platser.

När det gäller transporter är det viktigt att vara medveten om att man med stads- och trafikplanering i princip bara kan påverka de dagliga persontransporterna, inte exempelvis långväga fritidsresor. Framför allt är det svårt att påverka det transportarbete som sker för att försörja staden med varor. På grund av den industriella marknadsekonomins nytto-maximerande och expansiva principer produceras mycket av det vi behöver allt längre bort från slutkunden (Jarvis, Pratt & Cheng-Chong Wu 2001). Produkter som skulle kunna framställas i vårt eget närområde importeras långväga ifrån där produktionskostnaderna är lägre. Företagen vill också hela tiden utvidga sin marknad geografiskt, vilket leder till längre varutransporter. Ett bra exempel på detta är hur sockerärtor från kooperativa odlingar i Kenya transporteras hela vägen till Europa med flyg (Cars, Karlbro & Lind 2013).

6.1.3. Ohållbara livsstilar och ekomodernisering

Karin Bradley (2009) skriver i sin avhandling *Just Environments* att man borde gå hårdare åt människors livsstil från samhällets sida, och inte bara definiera ekologisk hållbarhet som något som kan lösas med tekniska lösningar (så kallad *ekomodernisering*), i form av lågenergilampor, ekologisk matproduktion och miljöbilar med mera. Detta blir tydligt när man läser miljöforskaren Josefin Wangels (2013) kapitel i antologin *Hållbarhetens villkor*. Här förklarar hon hur bostaden i Sverige som genomsnitt står för bara omkring 10 procent av en individs totala miljöpåverkan i form av koldioxidutsläpp. Individens transporter står för

30% och resterande 60% är effekten av individens konsumtion. Detta visar att dagens miljöproblem inte går att lösa med bara teknik. En ändring i konsumtionsmönster och uppoffringar i bekvämlighet måste också till. Det krävs här betydligt större förändringar i livsstil än att man köper kravmärkt mjölk eller cyklar ibland, men det är inget vi pratar om säger hon i en artikel i Dagens Nyheter (By 2014). I en analys av två stadsutvecklingsprojekt med en tydlig hållbarhetsprofil i den tidigare nämnda antologin pekar hon på problematiken med fokuseringen på ekomodernisering: ”Genom att förmedla en bild av att hållbar utveckling kan uppnås enkom med hjälp av miljöteknik, bidrar projekten till att lösa den inre konflikten mellan den upplevda nödvändigheten att göra något och oviljan att ändra livsstil” (Wangel 2013).

6.1.4. Miljörättvisa

Vår ekologiskt ohållbara livsstil har också en etisk dimension. För att illustrera detta kan man använda sig av ett verktyg som kallas *ekologiskt fotavtryck*. Genom att räkna om resursförbrukning och luftföroreningar till den ekvivalenta landarea som skulle behövas för att producera respektive avsätta dessa, får man en god bild av hur vårt moderna sätt att leva belastar planeten (Wackernagel & Rees 1996). De rikas livsstil gör att de har ett mycket större ekologiskt fotavtryck än de socioekonomiskt svaga grupperna (Jarvis, Pratt & Cheng-Chong Wu 2001). Jämförelser görs ofta mellan olika delar av världen. Sverige som land har mer än tre gånger så stort ekologiskt fotavtryck per capita som det globalt finns utrymme för (Världsnaturfonden WWF 2014). ”En kenyans ekologiska avtryck är en 50-del av en svensks” (Cars, Karlbro & Lind 2013). Detta är en stor social orättvisa, till den rika världens fördel.

6.2 Social hållbarhet

I detta avsnitt tittar jag först på vad social hållbarhet kan innebära, och redogör sedan kort för vad blandstadsidealet går ut på. Slutligen tar jag upp problemet med att få en varierad sammansättning av verksamheter i nybyggda områden samt vikten av att bevara kulturhistoriska byggnader och miljöer.

6.2.1. Social hållbarhet – ett mångtydigt begrepp

Den sociala hållbarhetsdimensionen får ofta stryka på foten, bland annat därför att det finns stora åsiktsskillnader om vad denna dimension av hållbarhet handlar om (Cars, Karlbro & Lind 2013). Det finns en rad tolkningar av vad social hållbarhet är eller kan vara. Henrik Åhman (2013) lyfter i en artikel i tidskriften *Local Environment* fram social sammanhållning och integration som en de viktigaste parametrarna. Han belyser att sociala spänningar är en av de viktigaste utmaningarna för samhället idag. Ett delat samhälle kan aldrig sägas vara hållbart i längden, argumenterar han. Det är därför viktigt att motverka segregation samt den gentrifiering som pågår i vissa områden. Gentrifiering kan förklaras som omvandling av socialt marginaliserade och arbetarklassdominerade områden i de centrala stadskärnorna, till medelklassområden (Boverket 2010). Åhman (2013) nämner också diversitet som en viktig egenskap hos ett samhälle, därför att mångfalden av perspektiv hos en ickehomogen befolkning gör samhället mer motståndskraftigt. Cars, Karlbro & Lind (2013) visar på att social hållbarhet även kan bestå i allas rätt till delaktighet och deltagande, eller åtgärder för att förebygga sociala störningar och social oro. Trots alla dimensioner som detta mångfacetterade begrepp kan rymma stannar den sociala analysen ofta enligt dem vid väldigt generella, icke kvantifierbara formuleringar och målbilder, där allmänna begrepp som livskvalitet och attraktivitet lyfts fram. Ett typexempel på detta är plandokument, som enligt Cars, Karlbro & Lind (2013) ofta ger uttryck för en starkt förenklad konstruktion av social hållbarhet i vilken staden ses som en social arena, där fokus ligger på kommersiella mötesplatser, stadens

attraktivitet och dess funktion som en plats för kulturell, social och kreativ interaktion.

6.2.2 Blandstads-idealet

Idag försöker man ofta efterlikna den gamla kvarterstaden när man bygger nya stadsdelar (Tunström 2009). Denna diskurs brukar kallas för blandstaden, ett ideal som bland annat samhällsplaneraren Anna Modin (2002) har talat sig varm för i en artikel i tidskriften PLAN. Den bärande idén i denna stadstyp är funktionsblandning. Modin argumenterar i artikeln för hur de många och blandade funktionerna ska skapa liv och rörelse över hela dygnet, vilket i sin tur förväntas skapa social trygghet. Det stora utbudet av funktioner ska också ge närhet och tillgänglighet till allt man behöver. En annan viktig aspekt hos blandstaden hon för fram är att den bygger på innerstadens blandning av trafikslag, som ska borga för en god genomströmning av människor och stimulera till möten.

Blandstaden omfamnar ett stadsideal som går tillbaka på Jane Jacobs idealisering av stadslivet på Manhattan under 1950- och 60-talen, i kölvattnet av den tidens vägbyggen och rivningar i New York (Tunström 2009). Jacobs kritik mot modernismen har enligt Tunström kopplats samman med de svenska miljonprogrammen, vilka därför bildar motsats till de städer man vill skapa idag. Det Manhattan Jacobs beskriver, dess fysiska strukturer och dess sociala liv, framhålls än idag som ideala. Tunström visar på hur diskursen i hög grad bygger på binära begreppspar som tät/gles, stadskärna/förort, liksom normer om mångfald, funktionsblandning och möten.

6.2.3. Mångfald av verksamheter och återkopplingar till platsens historia

Storskaliga homogent utformade stadsdelar är inte bara trista för ögat att se på. Stadsmiljöer som uppförs från grunden i ett slag saknar den vitalitet som följer av den mångfald av olika verksamheter - blandningen av hantverk, småaffärer, expansiva kontor, gamla och nya företag och så vidare - som utmärker stadsdelar som vuxit fram och utvecklats under lång tid, säger Bengt OH Johansson (1996) som är verksam vid Institutionen för kulturvård vid Göteborgs universitet, i en artikel i tidskriften PLAN. Orsaken är de höga hyror som blir följderna av att alla byggnader är nyuppförda. Det leder till att bara verksamheter som kan bära sådana hyror överlever. Johansson (1996) visar på hur affärskedjor, restaurangkedjor och banker återfinns i nya hus, medan små bokhandlare, antikaffärer, hantverkslokaler, småbutiker, konstgallerier, konstnärs-ateljéer och fria teatergrupper hör hemma i gamla byggnader.

Johansson (1996) pekar också på vikten av att bevara kulturhistoriska miljöer. Han visar på hur kulturmiljön återspeglar städernas och stadsdelarnas individuella öden och därmed också skillnaderna mellan dem. ”Dessa skillnader är en viktig del av stadens särprägel och därmed för vår förmåga att identifiera oss med och soliderisera oss med den plats där vi bor och arbetar” (Johansson 1996).

6.3 Ekonomisk hållbarhet

I detta avsnitt redogör jag för begreppet socio-ekonomisk utveckling. Därefter visar jag på några av problemen med att bostäder i allt högre grad har blivit investeringsobjekt.

6.3.1. Tillväxt kontra socio-ekonomisk utveckling

Ett ämne som debatterats mycket, särskilt på senare år, är frågan om vår tillväxtbaserade ekonomi och dess tillkortakommanden när det gäller att reglera mänsklig och biologisk utveckling. Redan i mitten av 1900-talet pekade ekonomer som John Stuart Mill på att det kanske är bättre att ha en ekonomi med en mer fast, stabil storlek istället för en ekonomi som baseras på evig tillväxt (Wheeler & Beatley 2004). Ekonomisk tillväxt förutsätter ständig expansion av produktion och konsumtion, vilket i sin tur kräver allt större intag av jordens

resurser i processen (Jarvis et al). Detta leder till att jakten på ständig tillväxt är svår att förena med de begränsade resurser som finns på vår planet. Tim Jackson (2012), som är professor vid Surreyuniversitetets center för miljöstrategier och ingår i den brittiska regeringens hållbarhetskommision, skriver i sin bok *Välfärd utan tillväxt* att det finns många tecken på att en ökad ekonomisk aktivitet gör att ekosystemen får svårare att leverera de tjänster som den ekonomiska aktiviteten i sin tur är beroende av. För många betyder hållbar utveckling att förena en strävan efter ekologisk hållbarhet med mål för ekonomisk tillväxt. Jarvis et al (2001) menar att man istället för att se dessa som två motsatta grundprinciper bör se dem som två mål som hänger ihop när det gäller att skapa en bättre livskvalitet för både nuvarande och kommande generationer, något de kallar för *socio-ekonomisk* utveckling. Denna kan inte mätas kvantitativt på samma sätt som den ekonomiska tillväxten vilket gör att den ofta hamnar i skymundan.

6.3.2. Bostaden som investeringsobjekt

I en debattartikel beskriver forskargruppen CRUSH hur bostaden har blivit ett individuellt ansvar och en handelsvara (SVT 2014). De pekar på att det ställs allt högre vinstkrav på nybyggnation samtidigt som kommunerna ställer marknadsmässiga avkastningskrav på sina bolag. I en rapport från Riksbanken skriver Winstrand & Ölcer (2014) om det tilltagande problemet med de svenska hushållens höga skuldsättning. Hittills har man trott att problemet främst gäller höginkomsttagare. Undersökningen visar dock att skuldkvoten är större bland låginkomsttagare än bland höginkomsttagare och att det finns en hög sårbarhet i samhället i och med detta. Vice Riksbankschefen Cecilia Skingsley menar i en kommentar till rapporten i Dagens Nyheter (2014) att rapporten bekräftar att detta är en av de större utmaningarna för svensk ekonomi. Trots hushållens höga belåning visar en ännu opublicerad rapport från Länsstyrelsen att det inte lönar sig att öka byggtakten i bostadsproduktionen på grund av att allmänheten ofta inte har kapital nog att understödja detta (Tottmar 2014). ”Byggföretagen satsar inte i miljöer där betalningsviljan och betalningsförmågan är lägre än byggkostnaden och den avkastning företaget vill ha. Det är enkel matematik”, säger Ted Lindqvist som är vd på konsultföretaget Evidens som tagit fram rapporten.

6. Empiri – bakgrund till fallstudierna

6.1. Hagastaden

I min analys av Hagastaden har jag använt mig av följande dokument:

Stockholms stad (2007). *Vision 2025*. Stockholm: Stadsbyggnadskontoret

Stockholms stad (2008). *Karolinska – Norra Station, fördjupning av två översiktsplaner*. Stockholm: Stadsbyggnadskontoret

Stockholms stad (2009b). *Samrådsredogörelse*. Stockholm: Stadsbyggnadskontoret

Jag har också intervjuat planarkitekt Linda Scherdin på Stadsbyggnadskontoret, samt genomfört en kortare telefonintervju med projektchef Gunilla Wesström på Exploateringskontoret.

6.2. Norra Djurgårdsstaden

I min analys av Norra Djurgårdsstaden har jag använt mig av följande dokument:

Stockholms stad (2009a). *Fördjupat program för Hjorthagen*. Stockholm:

Stadsbyggnadskontoret

Stockholms stad (2010). *Övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra djurgårdsstaden*. Stockholm: Stadsbyggnadskontoret

Jag har också intervjuat planarkitekt Jonas Claeson på Stadsbyggnadskontoret.

7. Analys

I detta avsnitt analyserar jag de två stadsutvecklingsprojekten Hagastaden och Norra Djurgårdsstaden. Analysen tar avstamp i metodavsnittets frågeställningar och är uppdelad på de tre underliggande dimensionerna ekologisk, social respektive ekonomiskt hållbarhet. För varje dimension analyserar jag hur hållbarhet konstrueras i planerna, och använder i huvudsak de teman jag behandlat i teoridelen för att kritiskt granska kommunens målsättningar och ambitioner för respektive projekt. Parallellt med detta redogör jag för de fakta jag fått fram i intervjuerna i respektive hänseende. I denna genomgång finns inte plats för att ta upp allt som ingår i kommunens planering för att uppnå en hållbar utveckling i de respektive projekten. Jag fokuserar här på de aspekter som är av störst intresse med hänsyn till arbetets syfte och frågeställningar.

7.1. Hur konstrueras ekologisk hållbarhet?

I visionen och fördjupningen av de två översiktsplanerna för Hagastaden ägnas mycket lite plats åt ekologisk hållbarhet, även om begreppet nämns i det senare dokumentet, som en delparameter i en strävan att planera och bygga en hållbar stadsdel (Stockholm stad 2008). Vad ekologisk hållbarhet innebär går man dock inte in på alls, men i avsnittet *För en hållbar utveckling* finns uttryck för ett antal ambitioner som ofta kopplas till detta begrepp, exempelvis målsättningen att en statsning på god kollektivtrafik och goda gång- och cykelförbindelser ska leda till mindre biltrafik. Man uttrycker här också en förhoppning om att områdets läge i närheten av vetenskapliga institutioner ska kunna utnyttjas för att främja hållbara och innovativa lösningar i stadsdelen gällande exempelvis energihushållning, avfallsinsamling och byggteknik. I visionen för området skriver kommunen att bostäderna bör byggas med moderna miljö-anpassade och energieffektiva material (Stockholm stad 2007). Sammantaget ger planmaterialet intrycket att det framför allt är områdets täthet och dess närhet till innerstaden som genom minskat transportarbete ska borga för en ekologiskt hållbar stadsdel. Detta intryck stärks när jag frågar planarkitekt Linda Scherdin vad det innebär att stadsdelen planeras och byggs för att främja en hållbar utveckling. Hon säger då att det främst handlar om att bygga tätt i kollektivnära lägen och att se till att människor har nära till service och arbetsplatser för att minska resandet. Det är också till den argumentationen kommunen tar sin tillflykt efter att ha redogjort för all kritik som riktats mot trånga, mörka innergårdar och otillräckliga grönytor med mera, i samrådsredogörelsen:

Sammanfattningsvis anser Stadsbyggnadskontoret att utbyggnaden av den nya stadsdelen Norra Station följer översiktsplanens strategi för en hållbar och klimatanpassad stadsutveckling. Att utnyttja det välbelägna området för en mångsidig stadsbebyggelse kan bidra till minskade koldioxidutsläpp. Tätheten inom stadsdelen är motiverad genom dess centrala läge och närheten till stora grönområden vid Brunnsviken och Karlberg.

(Stockholm stad 2009b)

Planmaterialet för Norra Djurgårdsstaden visar upp betydligt högre ambitioner och talar om ett övergripande helhetstänk kring framför allt ekologisk hållbarhet: "Miljöatsningen i Norra Djurgårdsstaden innebär ett miljöinitiativ där helhetslösningar och systemtänkande kommer ur ett nära samarbete mellan förvaltningar, byggherrar och näringsliv." (Stockholm stad 2009a) För hela Norra Djurgårdsstaden har en miljöprofil med tre övergripande mål tagits fram:

1. År 2030 är Norra Djurgårdsstaden fri från användning av fossila bränslen

2. År 2020 understiger CO₂-utsläppen 1,5 ton per person
3. Norra Djurgårdsstaden är anpassad till kommande klimatförändringar

(Stockholm stad 2009a)

Dessa övergripande mål ska tillämpas inom fem fokusområden (Stockholm stad 2009a), som förutom sagda klimatanpassning inbegriper:

1. Minskad konsumtion av energi genom bland annat effektiv byggnadsteknik och individuell mätning.
2. Hållbar, resurseffektiv och attraktiv kollektivtrafik som ska borge för miljövänligare transporter.
3. Slutna och effektiva kretslopp genom ett ”optimerat systemtänkande” i kombination med lokala lösningar.
4. En ambition att påverka livsstilar under devisen ”Det ska vara lätt att göra rätt”.

För stadsdelen Hjorhagen ska klimatpåverkan begränsas genom att på motsvarande sätt som i Hagastaden bygga bostäder och arbetsplatser centralt och nära kollektivtrafik (Stockholm stad 2009a). Utöver detta har man en ambition att bevara och utveckla den biologiska mångfalden genom att värna om befintliga arters livsmiljöer samt ekosystemen och deras processer. Denna strävan ska också bidra till en god omgivande naturmiljö som ska stärka människornas hälsa, livskvalitet och välfärd.

7.1.1. Energiförbrukning

I Norra Djurgårdsstaden har kommunen satt ett riktvärde för energiförbrukningen på 85 kWh/m² och år för den första etappen och 55 kWh/m² och år för etapp två. I Hagastaden, där bostadshusen ännu inte hunnit påbörjas, gäller det senare kravet, som nu gäller för hela Stockholms stad. Det kan ifrågasättas att energikraven inte är hårdare i Norra Djurgårdsstaden än i Hagastaden, med tanke på den förra stadsdelens miljöprofilering. Detta är något som miljöforskaren Josefin Wangel kritiserar i ett kapitel i boken *Hållbarhetens Villkor* (Wangel 2013). Hon jämför med de 60 kWh/m² och år som var målet för Hammarby sjöstad redan på 90-talet och menar att man borde sätta betydligt lägre mål idag i Norra Djurgårdsstaden, nu när tekniken att bygga nollenergihus finns. Särskilt som just målformuleringar och krav är ett av de mest effektiva policyinstrumenten vad gäller att trigga teknikutveckling enligt henne. Dock säger hon själv att det är svårt att veta vilken nivå målen ska sättas på.

Jonas Claeson på stadsbyggnadskontoret menar att det inte är realistiskt att gå under 55 kWh/m² och år. Han pekar på att målen för Hammarby sjöstad inte alls har kunnat uppfyllas - idag ligger energiförbrukningen uppåt 120 kWh/m² och år, vilket är långt från målet på 60 kWh. Det mål man har satt upp för etapp två av Norra Djurgårdsstaden är ett resultat av samordnade diskussioner med byggherrarna och representanter vad de anser vara möjligt att åstadkomma i dagsläget berättar han. Han förklarar också att kraven för etapp ett blev mer generösa på grund av att kommunfullmäktige inte hade hunnit klubba igenom miljöprogrammet för stadsdelen när markanvisningen skedde. Staden hade inga egentliga styrmedel kvar i det läget säger han.

Två hus med hyresrätter i deletappen i Brofästet ska bli plusenergihus (Stockholm stad 2014). Detta är resultatet av en tävling där olika byggbolag och arkitektkontor får komma med förslag till utformning av husen, berättar Jonas. Det bästa förslaget belönas sedan med en markanvisning. Tanken med tävlingen är, säger han vidare, att stimulera byggbolagen till att

ta fram tekniska lösningar som pressar ner energiförbrukningen ytterligare. Lyckas de väl kanske kommunen kan införa motsvarande energikrav för senare etapper, menar han. Det är just punktinsatser av det här slaget som kan möjliggöra hårdare krav säger han.

7.1.2. Transporter

Som tidigare sagts satsar kommunen på tät bebyggelse i bägge de nya stadsdelarna för att minska transportarbetet. Man är också mån om att se till att det finns god tillgång till kollaktivtrafik i båda områdena. I Haga ska detta enligt visionen förverkligas med bland annat den nya Citybanan och dess uppgång vid närliggande Vanadisplan, samtidigt som busstrafiken ska utökas – bland annat har man planer på en cirkeltur mellan Karolinska institutet, Universitetet och KTH (Stockholm stad 2007). Sedan visionen skrevs har Stockholm stad beslutat att den tunnelbana till området som diskuterats länge ska bli av, vilket gör att det sammantaget kommer att finnas mycket goda kollektivtrafikförbindelser till området. I Norra Djurgårdsstaden finns redan idag tunnelbanestationen Ropsten, och en busstrafik som ska utökas ytterligare (Stockholm stad 2009a). Det fördjupade programmet för Hjorthagen talar också om planer på en ny stadsspårväg genom området.

Som sades i teoriavsnittet är styrmedel som exempelvis tillgången på parkeringsplatser väldigt viktiga redskap för att hålla nere transportarbetet och få folk att välja miljövänliga alternativ. I Norra Djurgårdsstaden kommer kommunen enligt det fördjupade programmet för Hjorthagen att använda sig av ett brett urval av åtgärder för att påverka resvanor och efterfrågan på transporter, så kallat Mobility Management (Stockholm stad 2009a). Bland de satsningar som nämns finns strategier för cykel- och bilparkering, lånecyklar och bilpooler. Kommunen ska också ta fram resplaner för boende, företag och skolor, och satsa på interaktiv information och marknadsföring. Planmaterialet för Hjorthagen ger alltså uttryck för en tydlig värdering att invånarna i stadsdelen bör välja miljövänliga transportsätt samt en vilja från kommunens sida att påverka människors resvanor.

I visionen för Hagastaden framträder en helt annan diskurs:

För den som tar bilen till Karolinska/Norra Stationsområdet är det enkelt att ta sig fram och att parkera. Gatustrukturen med innerstadens kvartersstorlekar och med goda kopplingar till huvudvägar och huvudgator har skapat ett bra trafikflöde i området. Genom samarbete med fastighetsägarna finns flera gemensamma parkeringsanläggningar i garage och parkeringshus.

(Stockholm stad 2007)

Som läsare får man här närmast intrycket att kommunen är positivt inställd till individuella bilresor. Det ska vara enkelt för bilarna att ta sig fram och kvarteren verkar ha utformats i syfte att skapa ett bra trafikflöde, samtidigt som kommunen tagit fram ett överflöd av parkeringsplatser tack vare ett medvetet samarbete med fastighetsägarna. Denna bilvänliga attityd har dock tonats ner betydligt i fördjupningen av de två översiktplanerna för området, där utbudet av kollektivtrafik och satsningar på gång- och cykelbanor nämns före de goda motorvägsförbindelserna (Stockholm stad 2008). Dock får man inte heller här en känsla av att kommunen tycker att individen bör välja miljövänliga transportsätt. ”Den nya stadsdelen är avsedd att locka den ... som snabbt vill förflytta sig över regionala eller nationella gränser – kollektivt eller individuellt.” (Stockholm stad 2008, s 65) Detta förmedlar en bild av att kommunen ser positivt på den som gör långväga resor i högt tempo (vilket i praktiken lär innebära starkt miljöbelastande bil- och flygresor) samtidigt som man uttrycker en värdering

av att det är upp till var och en att välja hur man vill transportera sig, kommunen tar inte ställning.

Skillnaden i diskurser avspeglar sig tydligt i parkeringstalen för de två områdena. I Norra Djurgårdsstaden jobbar man enligt Claeson med ett parkeringstal på 0,5 platser per lägenhet, medan man enligt Linda Scherdin har ett parkeringstal på 0,7 i den första etappen av Hagastaden. Det senare får anses vara högt, särskilt för så tät bebyggelse som i Hagastaden, medger Scherdin i intervjun. Orsaken till detta menar Scherdin är de politiska direktiv som rådde när området planerades. Det fanns en parkeringsnorm på en plats per lägenhet tidigare, som gjorde att vi var låsta till att uppnå ett visst parkeringstal, säger hon. Dessutom fanns inget beslut om tunnelbana, förklarar hon. Hon säger också att kommunen sedan den så kallade *Framkomlighetsstrategin* togs fram 2013 arbetar efter helt nya riktlinjer där framkomligheten för gående och cyklister sätts i första rummet och planerna är fria att sätta mycket låga parkeringstal om det kan motiveras. Hon tror att det kommer att påverka parkeringstalen för de kommande etapperna.

Som sagts i teoridelen är det svårt att påverka det transportarbete som sker för att försörja affärer och verksamheter i respektive stadsdel med varor. I Norra Djurgårdsstaden har man en ambition att samordna varutransporterna in till området (Stockholm stad 2010). Stora samordnade leveranser ska tas emot vid en bestämd plats, varifrån varorna sedan distribueras ut till de olika butikerna och verksamheterna med miljövänliga transportsätt, säger Claeson i intervjun.

7.2. Hur konstrueras social hållbarhet?

I både Hagastaden och Norra Djurgårdsstaden sjunger man blandstadens lov. I visionen för Hagastaden argumenterar man för hur funktionsblandningen skapar social trygghet:

Boendemiljöerna kännetecknas av trygghet och säkerhet. I hela området ligger bostäderna blandade med olika typer av verksamhetslokaler för att skapa en miljö som lever under alla dygnets timmar.

(Stockholm stad 2007)

På motsvarande sätt vill kommunen skapa ett levande och tryggt område genom att blanda bostäder och arbetsplatser i Norra Djurgårdsstaden (Stockholm stad 2009a). I visionen för Hagastaden talar man vidare om hur en mångfald av verksamheter ska skapa täta möten mellan människor: ”Här blandas de verksamma i företagen, universiteten och sjukhuset med boende och besökare” (Stockholm stad 2007). Man ger alltså uttryck för de normer som Tunström (2009) talar om.

I visionen för Hagastaden skriver kommunen att målsättningen är att stadsdelen ska bli ”en av Europas mest attraktiva boendemiljöer (Stockholm stad 2007). Det ska vara nära till alla typer av service i form av ett brett utbud med restauranger, caféer, pubar, biograf, saluhall, affärer, kemptvätt och skomakare. Konferenscentrals stora aula ska användas för olika typer av kulturevenemang och man pekar på närheten till nationalarenan för fotboll och andra evenemang i Solna. Detta inslag av vad Cars, Karlbro & Lind (2013) kallar ”staden som social arena” är betydligt mer nedtonat i materialet för Norra Djurgårdsstaden, där det talas minst lika mycket om offentlig service som förskolor, vårdcentral, medborgarkontor och bibliotek tillsammans med vikten av integration mellan den nya bebyggelsen och det befintliga Hjorthagen och dess omgivning (Stockholm stad 2009a).

När det gäller social diversitet pratar man i planmaterialet för Hagastaden om ”möten mellan olika kulturmönster och människor” (Stockholm stad 2007). Det står också att området ska erbjuda en attraktiv miljö som lockar ”människor i alla åldrar och livsfaser och från olika delar av regionen, landet och världen”. Något sådant uttryck för ett mångkulturellt tänkande har jag inte hittat i plandokumentet för Norra Djurgårdsstaden, men där pekar man istället på att gatumiljöer, bostäder och bostadsgårdar ska vara tillgängliga och användbara även för pers med funktionsnedsättning (Stockholm stad 2009a).

I visionen för Hagastaden finns också följande formulering: ”Området erbjuder en attraktiv miljö som attraherar de mest kompetenta människorna och därmed de mest framgångsrika företagen.” (Stockholm stad 2007, s 18). Var de inkompetenta människorna ska hålla till förtäljer inte planmaterialet. Kanske i den tråkiga förort eller sovstad som Hagastaden så tydligt vill utgöra motsats till. Men för att skapa en sann mångfald behövs även de mindre kompetenta människorna...

7.2.1. Varierat bostadsutbud

Som Åhman (2013) säger är integration och social sammanhållning mycket viktiga parametrar för att uppnå social hållbarhet. Det hjälper inte att bara vidta åtgärder i socialt utsatta områden, man måste även göra något åt områden med proportionellt hög andel människor med höga inkomster så som innerstäderna (Boverket 2010). Därför är det intressant att undersöka om, och hur, kommunen angriper dessa problem i planeringen av de två nya stadsdelarna. Det övergripande programmet för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden uttrycker följande målsättning: ”Norra Djurgårdsstaden ska planeras och byggas så att stadsdelen blir tillgänglig och användbar för alla grupper i samhället.” (Stockholm stad 2010). Ett viktigt medel för att nå denna sociala diversitet är att se till att det finns ett varierat bostadsutbud som kan appellera till dessa olika grupper. Detta uppmärksammas i fördjupningen av de två översiktsplanerna för Hagastaden: ”En bred blandning av bostäder av olika storlek, stil och kostnad ökar områdets livfullhet och sociala hållbarhet” (Stockholm stad 2008). I de två studerade projekten blir utmaningen framför allt att skapa det sistnämnda – bostäder i olika kostnadslägen. På grund av den starka efterfrågan på bostäder i innerstaden blir priser och hyror i nyproduktion automatiskt höga, vilket stänger ute socio-ekonomiskt svaga grupper.

När jag frågar Jonas Claeson vad kommunen gör för att få in låginkomsttagare bland invånarna i Norra Djurgårdsstaden, säger han att det inte finns så mycket man kan göra under rådande marknadssituation. Detta är en svaghet, erkänner han. När det gäller bostadsrätterna styr marknaden enligt honom helt över priserna på dessa. På min fråga vilken roll kommunens markpris spelar, säger han att kommunen enligt lag inte får sälja marken under marknadspris. Om kommunen gjorde det skulle privata aktörer bara plocka ut en högre vinst eller sälja marken vidare till marknadspris, förklarar han. Detta är svårt för kommunen att komma runt. Vad gäller själva byggkostnaden är det många som pekar ut bristande konkurrens inom byggsektorn som ett problem (Cars, Karlbro & Lind 2013). När jag frågar om det finns någon sanning i detta påstående, säger Jonas att det finns förhållandevis få aktörer på byggmarknaden i Sverige jämfört med i andra länder. Han tycker också att byggbolagens vinstmarginaler kan sägas vara höga jämfört med andra branscher och hävdar att bolagen ofta väntar ut marknaden för att kunna ta ut en högre vinst. Detta slår hårt mot tillgången på bostäder och påverkar naturligtvis också slutpriset genom att glappet mellan efterfrågan och tillgången på bostäder blir större, säger han.

I Norra Djurgårdsstaden ska 30 procent av bostäderna vara hyresrätter (Stockholm stad 2009a). I vilken utsträckning är dessa nåbara för låginkomsttagare? Jonas berättar att marken till hyresfastigheter hyrs ut till fastighetsägaren. Denna hyra kallas tomträttsavgäld och är lika stor i hela kommunen. På grund av detta motsvarar markhyran i Norra Djurgårdsstaden bara ungefär en fjärdedel av vad det skulle kosta fastighetsägaren att köpa marken, sett över byggnadens livslängd, förklarar Jonas. Trots detta blir hyrorna höga. I och med att nybyggda hyresrätter är undantagna från bruksvärdesprincipen i tio år (Lieberman 2012), hamnar hyrorna på den nivå marknaden är redo att betala, vilket i innerstaden innebär hyror som stora grupper i samhället inte har råd med. Jag frågar också Jonas om byggnadernas miljövänliga tekniska lösningar får inverkan på priser och hyror. Det handlar bara om en fördyring på 5 till 10 procent hävdar han, en fördyring som dessutom betalar sig inom fem år för boende och fastighetsägare i och med att energikostnader och sophämningsavgifter blir lägre.

I Hagastaden blir bostadsutbudet ännu mer likriktat. I den första etappen ingår inga hyresrätter över huvud taget. Linda Scherdin hävdar att det har att göra med att byggbolagen har svårt att få ekonomi i dem. Byggherrarna vill helst bygga bostadsrätter då de tjänar mindre på att bygga hyresrätter, säger hon. När jag frågar henne om vad överdäckningen spelat för roll för projektets utformning svarar hon att det möjligen fått inverkan på områdets täthet, men att tätheten ändå är befogad med tanke på läget vid innerstaden. Projektchefen Gunilla Wesström är mer frispråkig: Odern från exploateringsnämnden var att maximera markinkomsterna, för att kompensera för den dyra överdäckningen. Detta innebar i praktiken att man inte kunde bygga några hyresrätter alls eftersom marken till dessa inte säljs till fastighetsägarna, utan hyrs ut, som nämnts tidigare. Wesström säger vidare att politikerna i kommunen under hösten 2013 börjat titta på hur man skulle kunna få in hyresrätter i kommande etapper av Hagastaden, men att inget beslut har fattats än.

När jag frågar Jonas Claeson vad man skulle kunna göra för att skapa billigare bostäder, nämner han att det är synd att de statliga subventionerna för att bygga hyresrätter som fanns tidigare tagits bort. Det har dock på senare tid börjat komma fram byggherrar som har som affärsidé att bygga billiga bostäder, säger han. När jag frågar honom hur de kan få ekonomisk bäring i detta, förklarar han att man kan säga att det finns två typer av byggherrar: De som kostnadsoptimerar genom att dra bort kvalitet, och de som adderar kvalitet för att få mer betalt. Han antyder här att det är bolag ur den sistnämnda kategorin som bygger husen i Norra Djurgårdsstaden. Dock skulle bostäder uppförda enligt den första principen knappast bli nåbara för låginkomsttagare, i alla fall inte i ett så centralt område som Norra Djurgårdsstaden, menar Claeson. En annan möjlig öppning skulle kunna vara om kommunen kan få en byggherre att göra en goodwill-satsning på billiga bostäder för att skaffa sig andra fördelar så som en bättre förhandlingsposition gentemot kommunen, tänker Jonas. Men sammanfattningsvis så är just att motverka segregation något som staden och landet behöver jobba mycket med enligt honom.

7.2.2. Mångfald av verksamheter och återkopplingar till platsens historia

Som Johansson (1996) säger i teoridelen är det viktigt att bevara kulturbyggnader. Här har man gjort helt olika i de två stadsbyggnadsprojekten. I det fördjupade programmet för Hjorthagen uttrycker man sig så här: ”Genom att tillvarata och utveckla sambanden mellan den planerade bebyggelsen och de unika kulturhistoriska miljöerna som Hjorthagen erbjuder, kan en spännande och innehållsrik stadsdel växa fram för boende, arbete och rekreation” (Stockholm stad 2009a). Det gamla gasverksområdet i Hjorthagen ska bli stadsdelscentrum i det nya bostadsområdet. Här ska finnas ett brett utbud av service, handel, kultur och upplevelser. De gamla gasverksbyggnaderna ska rymma butiker, saluhall, bibliotek och

kulturverksamheter. I ena gasklockan blir det en scen för kulturevenemang. När jag under intervjun med Jonas Claeson tar upp problematiken i att få in kulturverksamheter i områden med höga hyror, jämför (Johansson 1996) i teoridelen, säger han att staden har hittat en erfaren privat aktör som kommer att använda sig av differetierade hyror för lokalerna i gasverksområdet. Detta innebär att verksamheter med låg omsättning kommer att få låga hyror och tvärt om. På så sätt lyckas man alltså uppnå båda målen Johansson (1996) pratar om!

I Hagastaden var det tänkt att ett av stationshusen, det så kallade "Klockhuset" skulle bevaras: "Vid Norrtullsparken, mot Norra Stationsgatan, ligger *Norra Stations-torget*. Här bevaras det så kallade Klockhuset på sin ursprungliga plats och platsens historia avläses i byggnadens tegelarkitektur som minner om järnvägsverksamhetens tidigare närvaro" (Stockholm stad 2008). Trots detta rev man våren 2014 hela den gamla järnvägsmiljön. När jag frågar Linda Scherdin varför det blev så, förklarar hon att det beror på att man på grund av överdäckningen skapar en ny marknivå, vilket gör att huset skulle ha behövt flyttas för att kunna bevaras. Detta skulle kosta 12 miljoner kronor och det tyckte kommunen till slut att det inte var värt. Det var också viktigt att få så mycket bostäder för överdäckningspengarna som möjligt. Det ansågs därför på det hela taget inte ekonomiskt försvarbart att bevara Klockhuset. Dock kommer de gamla tullhusen vid Norrtull att bevaras (Stockholm stad 2008).

7.2.3. Offentliga platser och rekreation

Parker och andra offentliga platser fyller en viktig social funktion, bland annat som mötesplatser och för rekreation. Norrtullsparken i Haga fick mycket kritik under samrådet (Stockholm stad 2009b). Trafik- och renhållningsnämnden lämnade följande yttrande:

"Norrtullsparken är långsträckt men till större delen synnerligen smal. Här måste ytan troligen hårdgöras, då en gräsmatta inte tål slitaget. Bullernivån ligger över 55dB(A) i hela parken. Parkens form motarbetar de kvaliteter man vill uppnå, ytan skulle med denna utformning behöva mångfaldigas"

(Stockholm stad 2009b, s 10)

Alexis Pontvik på Arkitekturskolan på KTH menar i samrådsredogörelsen att parken även är extremt beskuggad. I planmaterialet talar man mycket om Hagaparken och Karlbergsparken, som ska kompensera för Norrtullsparkens brister, men för de som bor i mitten av området blir det väldigt långt att gå till dessa parker. När jag frågar Linda Scherdin om bakgrunden till Norrtullsparkens brister säger hon att planerarna på kommunen har fått kämpa mycket för att få till en park över huvud taget. Överdäckningen gör marken extremt dyr och kräver hög exploatering. Hon berättar vidare att ekonomiska faktorer över lag har väldigt stor betydelse när det gäller utformningen av offentliga platser. Politikerna förstår inte att vi inte bara kan skyffla ut bostäder, det behövs annat också, säger hon avslutningsvis. Även Jonas Claeson tar upp konflikten mellan att vilja skapa goda offentliga miljöer och att låta exploatera marken för att få in pengar till den infrastruktur som behövs, i form av gator och vatten- och avloppssystem med mera.

7.3. Hur konstrueras ekonomisk hållbarhet?

Plandokumentet för de båda projekten förmedlar en bild av att ekonomisk hållbarhet inom kommunal stadsplanering mest handlar om att hushålla med pengar och andra resurser (framför allt byggbar mark) samt att utnyttja befintlig infrastruktur så väl som möjligt. Man

pekar också på vikten av att skapa förhållanden som gynnar handel och annat företagande samt allmän ekonomisk tillväxt.

7.3.1. Hushålla med byggbar mark och infrastruktur

Bägge projekten kan sägas vara typiska för den rådande trenden att återanvända industrimark. Bakgrunden till denna strategi är att det inte finns så mycket central mark kvar att bygga på, särskilt som kommunen vill undvika att exploatera viktiga grönområden. Så här uttrycker sig kommunen i det fördjupade programmet för Hjorthagen: ”Det är viktigt att lyfta fram att om Stockholm stad inte tillvaratar utbyggnadsresursen som stadsutvecklingsområdena erbjuder, skulle staden vara tvungen att ta grönområden i anspråk för ny bebyggelse, vilket skulle innebära en utglesning av staden” (Stockholm stad 2009a). I fördjupningen av de två översiktsplanerna för Hagastaden citerar kommunen sin gamla översiktsplan från 1999: ”De äldre industriområdena i det halvcentrala bandet utgör den stora framtida resursen för blandad och varierad stadsbebyggelse” (Stockholm stad 2008).

I Haga bygger man dock inte bara på den gamla industrimarken. Överdäckningen av E4:an och värtabanan som byggs för att smälta samman Stockholms innerstad med Solna kostar en massa pengar. Detta försöker kommunen sedan kompensera för genom att exploatera marken med en täthet som saknar motstycke i den angränsande innerstaden. Ändå går kommunen back, säger Linda Scherdin. Ovanpå detta ska en helt ny tunnelbanegren byggas med kollektivtrafikförsörjningen av Hagastaden som huvudorsak. Därför kan man hävda att kommunen i Hagastaden slösar med de ekonomiska resurserna, men för det goda syftet att skapa nya bostäder och bygga ihop staden. Den sociala dimensionen kan sägas ha fått väga tyngst i detta projekt

7.4 Övriga reflektioner

Målkonflikter

”Tittar man i plandokument är det vanligt att de intar en mer ekologisk eller ekonomisk inriktning. De är svårt att hitta planer som har en dominerande social inriktning” (Nilsson 2003). NDS motsvarar det förra medan Haga kanske inte har en explicit inriktning på någon av de tre dimensionerna av hållbarhet, i alla fall vad gäller planerna för bostäderna. För den norra delen, som inbegriper Karolinska och en rad andra verksamheter inom Life Science får man nog säga att inriktningen är ekonomisk. Den har ett fokus på näringslivet och dess samarbete med högskolorna i området. Detta är hela utgångspunkten.

Det finns en social konflikt mellan att ta fram så många nya bostäder som möjligt och att lämna plats för grönytor och andra offentliga platser för rekreation. Dessa ytor blir ofta mindre än vad som är önskvärt.

Det sociala får ofta stryka på foten för det ekonomiska. Kommunen får in pengar på att sälja mark med tillhörande byggrätter till byggherrarna. Därför finns det också ett ekonomiskt incitament att hålla nere storleken på grönytor och andra offentliga platser. Dessa platser blir därtill ofta undermåliga och dåligt utformade pga att kommunen inte har råd att satsa de pengar som krävs för en bra gemensam utemiljö. Dock är det lite annorlunda i Haga, där det sociala målet att skapa nya bostäder och bygga ihop staden fått väga tyngre än ekonomin i projektet, även om de offentliga miljöerna följaktligen just här kan sägas ha fått stryka på foten mer än de i Norra Djurgårdsstaden.

Över huvud taget hamnar de sociala dimensionen strykclass, precis som Cars et al (2013) säger. Ett jättestort problem är att nyproducerade bostäder blir så dyra, särskilt i centrala lägen. Detta spår på segregationen och ökar den ekonomiska sårbarheten i samhället genom att bidra till hushållens ökande skuldsättning. I förlängningen kan de höga priserna i nyproduktion också leda till att det inte går att upprätthålla den takt i bostadsbyggandet som är önskvärd, på grund av att allmänheten har svårt att få fram det kapital som krävs. Det intressanta är att de höga bostadspriserna och hyrorna inte beror på de miljövänliga byggtkniska lösningarna. Orsaken till de höga priserna ligger utanför planeringen. Problemet är marknadsmekanismerna, det vill säga planeringens ekonomisk-politiska kontext.

Ett annat stort problem är våra levnadsvanor, konsumtion och tillhörande ekologiska fotavtryck. Dessa går att påverka med planering av den byggda miljön, men bara till viss del. Även här spelar den tillväxtdrivna marknadsekonomi en stor roll då den förutsätter ökad konsumtion och leder till länge transporter tillsammans med globaliseringen.

8.3. Orsaker, samband och sammanhang

Det finns egentligen inte tre separata dimensioner av hållbar utveckling - allt hänger ihop. Tittar man närmare på saken märker man att den sociala dimensionen hänger intimt ihop med de två andra dimensionerna och inte förstås separat från dem. Inga hyresrätter byggs i Haga och grönytor minimeras pga att de byggs för att läka det sår och överbrygga den stora barriär som E4:an utgör. Den ekologiskt belastande privatbilismen och långtradartransport-sektorn blir på så sätt även en social belastning, som ökar segregationen i samhället genom att göra bostäderna i Haga dyra såväl som att den leder till att det blir svårt att ta fram de nya bostäder samhället behöver i o m att hushållen inte kan få fram det kapital som krävs. Denna fördyring är även ekonomiskt ohållbar genom att den ökar hushållens belåningsgrad.

8. Slutsatser

8.1. Vilka målsättningar har kommunen i planeringen av dessa områden?

Denna fråga har jag besvarat löpande i Analysdelen

8.2. Hur kan man kritisera dessa målsättningar?

Ekomodernisering I NDS. Haga låga amb ö h t.

NDS borde ha högre ambition för energiförbrukningen än Haga m t p deras miljöprofil.

Hagas bilvänliga attityd är inte bra.

Kommunen har jobbat hårt i NDS för att bevara kultbggn. De har också på ett briljant sätt lyckats få in kulturverksamheter i nybyggnation, genom differensierar hyrorna.

Haga förstår inte vikten av att bevara något mer en en solitär från järnvägsepoken.

Ekon. hållb. reduceras till resurshållning och företagsklimat. Socio-ekonomiskt perspektiv frånvarande i planmaterialen.

8.3. Vilka är de största problemen och målkonflikterna som framkommer?

Över huvud taget är nog min viktigaste slutsats att de största problemen att nå en hållbar utveckling ligger utanför stadsplaneringens område. Bostadsfrågan, segregationen, och vår ohållbara livsstil måste lösas politiskt.

Bostadsfrågan, man spär på segregationen.

Mötesplatser blir lidande pga ekonomiska faktorer.

Kolflikt mellan att bevara kulturmiljöer och ekonomin (sälja/exploatera marken).
Byggnaderna i Haga kanske inte var lika användbara som i NDS, men framföra allt rev man pga det höga expl-trcyket pga expl-nämndens direktiv.

9. Avslutande diskussion

Segregation

Som nämnts hamnar den sociala hållbarheten i stryckklass. Det visar sig dels i undermåliga parker och offentliga platser/miljöer. Marknaden klarar inte av att bygga för de socioekonomiskt svaga grupperna (där). Ökad konkurrens på byggmarknadne kan kanske pressa ner byggbolagens priser och vinstmargonaler. Kanske kan allmännyttan spela en viktig roll här. Utförsäljningen (ombildningen) av allmännyttiga hyresbostäder har retat upp många. En fördel med denna utförsäljning är att de får in kapital som kan användas till att bygga nya hyresbostäder. Kanske kan allmännyttan producera de så väl behövda, lite billigare, bostäder som marknaden uppenbarligen inte klarar av att ta fram? (Och motverka den evigt tilltagna segregationen och gentrifieringen av innerstäderna?) Planerarna borde se till så att billiga hyresrätter byggs, och kanske t o m förmedla dem till svaga grupper ist för genom bostadskön.

Någon form av statliga subventioner för bostadsbyggande (som man hade tidigare) kanske kan hjälpa till. Måste lösas politiskt med subventioner, regleringar och förändringar i ekonomin. "Social housing?" Billigt boende för människor med en månadsinkomst under en viss gräns. Frågan måste lösas politiskt.

Ohållbara livsstilar

Vår ohållbara livsstil (flyg, kött, överdriven konsumtion mm) ligger lite utanför stadsplaneringens område men viktig aspekt inför framtiden. Ekomodernisering räcker inte. Vi måste vara beredda att avstå från saker. Ex flyg.

Arbetsidsförkortning skulle göra att vi kan ta ut en del av vårt välstånd i ledighet istället för konsumtion. Behövs när stressjukdomar och utbrändhet breder ut sig.

Högre moms på konsumtion av varor och lägre moms på tjänster?

En omställning till socio-ekon. syn på utveckling bör kunna hjälpa.

Men kanske att ekologisk hållbarhet kan vara förenligt med ekonomisk tillväxt med viss typ av konsumtion, sådan som inte baseras på naturresurser utan tjänster och arbetskraft?

Kulturmiljö

Norra Stationsområdet innehöll mer svårutnyttjade byggnader, men kommunen borde ha bevarat Klockhuset som en vittnesbörd om den långa järnvägsepoken. Norra Stationsgatan kommer att vara en av de mest centrala gatorna i området, men av järnvägsmiljön som en gång gav gatan dess namn, finns nu inte en tegelsten kvar. Bara en nybyggd kopia av klocktornet.

10. Källförteckning

Ahrne, G. & Svensson, P. (2011). *Handbok i kvalitativa metoder*. Malmö: Liber.

Asplund, E., Hilding-Rydevik, T, Håkansson, M. & Skantze, A. (2010) *Vårt uppdrag är utveckling -hållbar utveckling och regional tillväxt*. Uppsala: SLU.

Barth-Kron, V. (2014). Dagens Viktor. *Dagens nyheter*, 24 april.

Bellander, G (2002). *BLANDSTADEN - ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?* Boverket, Formas, Regeringskansliet.

Boverket (2010). *Socialt hållbar stadsutveckling*.

Bradley, K. (2009). *Just Environments*. Diss. Kungliga Tekniska Högskolan. Stockholm: Universitetsservice AB.

By, U. (2013). Om alla bodde som i Hammarby sjöstad vore det en katastrof. *Dagens nyheter*, 13 april. <http://www.dn.se/sthlm/om-alla-bodde-som-i-hammarby-sjostad-vore-det-en-katastrof/>

Cars, G., Karlbro, T. & Lind, H. (2013). *Nya regler för ökat bostadsbyggande och bättre infrastruktur*. Stockholm: SNS Förlag.

Ejvegård, R. (2009). *Vetenskaplig metod*. Lund: Studentlitteratur.

Hall, K. (2012). Så skapas en hållbar dagvattenhantering. *PLAN*, 2, ss. 36-41.

Holmberg, B. (2011). Bebyggelsestruktur och transporter. *PLAN*, 4, ss. 22-26.

Jackson, T. (2012). *Välfärd utan tillväxt*. Stockholm: Ordfront förlag.

Jarvis, H., Pratt A. C. & Cheng-Chong Wu, P. (2001). *The Secret Life of Cities*. Harlow: Prentice Hall.

Johansson, B. OH. (1996). Kulturmiljön som resurs i en hållbar stadskultur. *PLAN*, 4, ss. 195-199.

Lieberman (2012)

Karlsson, S. (2013). Vad är av värde?. I Tengroth, S. (red.) *Att svära i kyrkan: tjugofyra röster om evig tillväxt på en ändlig planet*. Uppsala: Pärspktiv, ss. 47-53.

Lundström, M. J. (2009). *Planering och hållbar bebyggelseutveckling i ett energi- och klimatperspektiv*. Lic.-avh. Kungliga Tekniska Högskolan. Stockholm: US-AB.

Modin, A. (2002) Blandstad – en vision, med och utan verklighet; i *PLAN* nr 2 2002

Nilsson, Kristina L

- ~~Planning in a sustainable direction~~

Stockholms stad (2007). *Vision 2025*. Stockholm: Stadsbyggnadskontoret

- Stockholms stad (2008). *Karolinska – Norra Station, fördjupning av två översiktsplaner*. Stockholm: Stadsbyggnadskontoret
- Stockholms stad (2009a). *Fördjupat program för Hjorthagen*. Stockholm: Stadsbyggnadskontoret
- Stockholms stad (2009b). *Samrådsredogörelse*. Stockholm: Stadsbyggnadskontoret
- Stockholms stad (2010). *Övergripande program för miljö och hållbar stadsutveckling i Norra djurgårdsstaden*. Stockholm: Stadsbyggnadskontoret
- Stockholm stad (2014). *Plusenergitävling i Brofästet*. <http://bygg.stockholm.se/Alla-projekt/norra-djurgardsstaden/Aktuellt/NDS-siktar-pa-plusenergihus/> [2014-05-17]
- Wangel, J. (2013). Hur hållbara är Hammarby sjöstad och Norra Djurgårdstaden?. I Teleman, H., Caldenby, C., Ullstad, E., von Platen, F. (red.) *Hållbarhetens villkor*. Malmö: Arena
- SVT (2014). *Var ska vi bo när staden blir ett varumärke?* <http://www.svt.se/opinion/var-ska-vi-bo-nar-staden-blir-ett-varumärke/> [2014-05-13]
- Tunström, M. (2009). *På spaning efter den goda staden*. Diss. Örebro universitet. Kålleröd: Intellecta Infolog.
- Tottmar, M. (2014). Landstinget: Det lönar sig inte att bygga fler bostäder. *Dagens nyheter*, 30 april.
- Vägverket (2007). *Trafik för en attraktiv stad*.
- Världsnaturfonden WWF (2014). *Ekologiskt fotavtryck*. <http://www.wwf.se/vrt-arbete/hllbara-stder/ekologiska-fotavtryck/1514219-hllbara-stder-2-ekologiska-fotavtryck-2> [2014-05-17]
- Wackernagel, M. & Rees, W. (1996). Our Ecological Footprint. I Wheeler, S. M. & Beatley, T (red.) *The Sustainable Urban Development Reader*. Oxon: Routledge.
- Wheeler, S. M. & Beatley, T (2004). *The Sustainable Urban Development Reader*. Oxon: Routledge.
- Winstrand, J. & Ölcer, D. (2014). *Hur skuldsatta är de svenska hushållen?* (Ekonomiska kommentarer 2014:1). Stockholm: Riksbanken.
- Liebermann, A. (2012). *Dyrt bo i nybyggd lägenhet*. <http://www.svt.se/nyheter/ekonomi/dyrt-att-bo-i-nybyggd-lagenhet> [2014-05-23]
- Åhman, H. (2013) Social sustainability – society at the intersection of development and maintenance, *Local Environment: The International Journal of Justice and Sustainability*, 18:10, 1153-1166, DOI: [10.1080/13549839.2013.788480](https://doi.org/10.1080/13549839.2013.788480)