

GRÖNA FAKTA

Förtätning av staden – behövs det och hur kan det göras på ett bra sätt?

Sedan år 2008 är det fler människor på jorden som bor i städer än utanför dem. Hur får vi människor att trivas och må väl i städerna samtidigt som vi tar hänsyn till hållbarhetsfrågorna? Det här är ett laddat ämne där det finns många olika åsikter och infallsvinklar. I detta Gröna Fakta låter vi fyra forskare inom området komma till tals och föra fram sina åsikter. Tre av dem har skrivit varsin artikel och den fjärde medverkar i en intervju.

av Thorbjörn Andersson, Per G Berg, Alexander Stähle och Florence Oppenheim

Gröna Fakta produceras av tidningen Utemiljö i samarbete med branschens experter



För stadens attraktivitet är det viktigt att alla slags människor finner motivation att vara där. Sandgrundsparken, Karlstad.

FOTO: JOHAN KRIKSTRÖM

Sju reflektioner om täthet

Staden är en aktuell fråga. Hur staden ska byggas och hur vi ska leva i den diskuteras ofta på tidningarnas debattsidor. Ett av skälen till att den urbana livsformen får sådant fokus är att det löper en stark urbaniseringsvåg över världen. År 2008 inträffade brytpunkten när fler människor av jordens befolkning befann sig boende i städer än på landsbygden. I västvärlden har situationen varit så sedan ännu längre. Tendensen med en galopperande urbanisering kommer att fortsätta enligt alla prognoser. Och det är förmodligen där vi bör göra vår första reflektion.

1. Det urbana vs. landsbygden: Är det bra att alla vill bo i städer? Vem ska bo på landsbygden? Vem ska producera maten? Av Sveriges 290 kommuner är hälften minskande. Ska vi bara konstatera detta faktum och kalla det utveckling eller har det konsekvenser som vi bör göra något åt?

Bör vi med planerande åtgärder styra mot en mera balanserad utveckling?

”Tätt är rätt
– men bara
delvis”

2. Staden är plötsligt populär: För de av oss som är födda 1960 eller tidigare kan man vara lätt förvånad över att så många plötsligt vill bo i städer. På 1970-talet valde

ingen det alternativet. 1970-talets stad var gjord för handel, transporter och trafik. Det fanns mycket lite som attraherade i dessa städer om man vill se staden som livsmiljö. Amerikanska downtowns är en frukt av detta. Ingen bor där.

Den staden består av kontor, trafikleder och parkeringsplatser. Därför lämnade människorna staden under denna epok, även i Sverige. Idealet var det privata, att bo i egen villa. Av miljonprogrammets alla bostäder var så mycket som en tredjedel enfamiljshus. Kvar i staden blev bilar, parkeringar och de som inte hade några alternativ, ofta människor på samhällets skuggsida. Det var också skälet till att parker och torg under denna tid befolkades

främst av det så kallade A-laget, missbrukare och hemlösa. Det var också skälet till att parker och torg hade en massiv nedgång under nästan tre decennier med början på 1960-talets mitt.

3. Alla pratar om täthet: Idag verkar alla propagera för att vi måste bygga tätare städer. Motivet är att människor ska komma närmare varandra för att utveckla sociala liv – interagera, ha det trevligt tillsammans. Och vi bygger också tätare. I många nybyggnadsområden i Stockholm idag bygger vi till och med tätare än i innerstaden. Stenstadskvarteren har en lägre exploateringsgrad än i exempelvis Årstadal. Denna stadsdel är så tätt byggd att det mesta inte får plats. När det gäller barnperspektivet är en riktlinje att varje barn ska ha tillgång till 30 kvm utemiljö. I Årstadal är den siffran fem kvm. Här finns nästan inga offentliga rum. De får inte heller plats. Tätheten har fått råda över stadslivet. Solen når inte ner på gårdarna. Och Årstadal är inte enda exemplet – Hagastaden på Norra stationsområdet kommer att bli ännu tätare.

Det är inte sant att en stad som Stockholm är en gles stad, som exploaterings- och täthetsivrarna ibland säger. Av de 50 tätaste städerna i Europa och Ryssland ligger Stockholm på 12:e plats. Det finns bara en stad i USA som är tätare än Stockholm. De som endimensionellt förespråkar en tätare stad måste förfina sina argument. De måste göra stadsbyggnad till mera än en ensaksfråga. Att bygga tätt för sociala kontakter är bra, men att bara bygga täta städer räcker inte. Det är att förenkla hur stadsbyggande går till.

4. Den modernistiska staden: Skälet till att tätheten har förespråkare är att vi har upplevt en kort men ödesdiger period av modernistisk stad där stadsbyggnaden är utdragen, gles och inrättad efter bilen. Sådana städer blir för ödsliga, inriktade på bilburna, saknar offentliga rum och därmed kontakt mellan människor, och saknar människor över huvud taget. Det slags städer vill vi inte ha. Vi måste bygga mer för människor än för bilar. Vi måste bygga tätare än Los Angeles. Men vi bör inte bygga så tätt att staden blir en enda kaka av komprimerade bostadsrätter utan offentliga rum emellan.

5. Ohederliga argument: I täthetsdiskussionen finns också falskspel. Byggbolagen vill bygga med en högre exploatering eftersom deras vinst då blir högre. Byggbolagen utger sig idag för att vara samhällsbyggare men är det ytterst sällan. De är aktiebolag med avkastningskrav. Och de lånar gärna trovärdighet av de stadsbyggare som vill bygga tätare.

6. Tätt är inte ekologiskt: Ett argument som ofta används för att bygga tätare är att det skulle vara mera ekologiskt och just det ordet verkar öppna alla tillgängliga dörrar i dagens debatt. Ju fler människor som bor på liten yta ju mindre reser vi, läser man. Det stämmer inte. Stockholmare reser mest av alla svenskar. Man reser till lantställen, till shoppingcentra, till platser som ligger utanför staden, till sådant som inte rymts i den täta staden. Kanske till natur eller park. Tron på att den täta staden är ekologisk bygger på att alla stannar på samma plats och den logiken kantraras. Resvanor beror på så många andra saker.

7. Tätt är rätt – men bara delvis: Att tätheten har förespråkare beror också på att de har rätt, åtminstone delvis. Täthet är med all



Tre viktiga faktorer för stadskvalitet är trygghet, komfort och upplevelser. Man ska få vara med om något.

FOTO: THORBJÖRN ANDERSSON

logik positiv för det sociala livet, men med samma enkla logik förstår vi också att tätheten har sina bortre gränser. När New Yorks projektchef Robert Moses byggde motorvägar genom staden på 1950-talet utspelade sig en polemik mellan hans ståndpunkt och den som förfäktades av Jane Jacobs.

Jacobs bodde i Greenwich village på södra Manhattan och blev något av en självlärd urbansociolog på 1950–60-talet. Jacobs skrev boken *The death and life of great American cities* 1961 och som byggde på de observationer hon hade gjort i stadsdelen där hon bodde. Hon dömdes sedermera i rätten för uppvigling och emigrerade till Kanada. I sin bok noterar hon fyra principer som hon

menar hjälper till att skapa en bra stad:

1. Staden måste ha en tillräcklig täthet för att skapa socialt liv.
2. Kvarter måste vara tillräckligt korta för att kunna generera ett aktivt gatuliv.
3. I staden måste finnas inslag av såväl gammalt som nytt för att skapa minne, tidsdjup och berättelser.
4. Alla delar av staden måste vara funktionsblandade.

Det där var på 1960-talet, men det är fortfarande bra rekommendationer. De som bara tänker på täthet borde ta dem till sig.

THORBJÖRN ANDERSSON
LANDSKAPSARKITEKT LAR/MSA
PROFESSOR SLU

Fungerande täthet i framtidens städer

Vi lämnar nu den första vågen av förtätning av svenska städer. Spridande städers (till exempel i USA) markslöseri, energifrosseri och bilberoende avskräcker i klimatförändringarnas era. Men den oreflekterat förtätade staden verkar inte heller vara lösningen: Nya täta och höga kvarter med brist på utblickar och insynsskydd, bullriga, blåsiga och små innergårdar och slagskugga under vinterhalvåret har blivit vanligare när husen krupit närmare varandra, byggts högre och slutits i alla väderstreck. Ändå måste vi av en rad skäl försöka bygga tätare – men hur gör vi det utan att göra nya misstag?

Förtätningens språkbruk

Forskningsprojektet Funktionell Täthet har analyserat förtätning i Sverige och även jämfört med städer i omvärlden. Förvirringen kring begreppet och hur man kan mäta för-

tätning är stor – och åsikter om vad som är god förtätning går isär. Designidéer verkar spela en liten roll – medan exploateringsantal och dess koppling till byggekonomin avgör hur förtätningens objekt formges. Detta

kallas i vårt projekt fastighetsförtätning, till skillnad från stadsbyggnadsförtätning, som förutom hus också väger in andra förtätningselement: skolor och vård, affärer, torg, kulturhus, innergårdar, parker och andra



Ett nytt tätt kvarter byggs vid Frodeparken på delar av den nedlagda bangården i Uppsala. De nya husen är en del av en pågående förtätning av centrum i Uppsala med hotell, butiker, bostadsrätter och Uppsalahems solcellsfinansierade hyresbostäder. De tre bostadsrättshusen under uppbyggnad tar upp samma yta som två av folkhemshusen i bakgrunden och rymmer tre gånger fler boende. Innergårdsytan per boende är tio gånger större för folkhemshusen.

FOTO: GUNNAR BRITSE/PER G BERG

grönytor. Andra begrepp är vertikal förtätning (högre hus) och demografisk förtätning (med avsikt att få en spridning av åldrar).

Stadstypernas förtätning

I dag genomförs förtätning i alla stadstyper: bland storvillor, småstugor, flerbostadshus i förorter, i nedlagda hamnar och på grönytor i stadskärnan. I Stockholm, Göteborg, Malmö och Uppsala byggs höga punkthus bland folkhemmens trevåningshus (från 1950-talet), men också radhus i ytterförorter och flerbostadshus i villaområden. Inte alltid sker förtätningen för att fylla ett lokalt behov – utan mer för att de nya husen är attraktiva på bostads- eller kontorsmarknaden. Våra grannskapsstudier visar tydligt att varje stadstyp har specifika behov som skulle kunna tillgodoses genom förtätning. Egnahemsområden behöver till exempel ofta återskapa butiker och mötesplatser inomhus och utomhus. Folkhemshusområden saknar bekväma lägenheter med svängtrum och hiss för de äldre som inte längre orkar springa i trappor eller hoppa över trösklar. De yttre förorterna behöver kompletteras med villor och radhus, och storvillaoområdena med hyreshus för att minska segregationen.

Grönstrukturen och täthet

Enkla beräkningar visar att fri- och grönytor per kvm boendeyta minskar dramatiskt när vi jämför moderna stadskvarter med äldre. 2000-talets innergårdar i storstäderna har i storleksordningen 1–2 kvm jämfört med folkhemshusens 15–20 kvm grönyta per boende. Det betyder mindre lektytor och mindre nära rekreationsgrönska, vilket ställer högre krav på närhet till offentliga parker och skogsmarker och vatten att ströva i/vid. I Sverige är trenden att grönytor används för förtätning ända in i stadskärnorna. Samtidigt sneglar kontinentala Europa på Sverige när man – till exempel i Paris – vill bygga nya stadsdelsparkar och skapa gröna mikro-innergårdar i täta stadskvarter.

Hållbara transporter ger ny förtätning

Över hela Europa utvecklas nu framtidens transportnät för framtidens transportslag. Biltrafiken tonas ner, medan spårvagnar, bussar och aktiva transporter (gång och cykel) fasas in i städernas mobilitet. Samtidigt utvecklas intelligenta transportsystem också för allmänna och aktiva transporter – information och service via skärmar vid hållplatser och knutpunkter och via mobilapplikationer. När transportslagen fördelas om i en ny och mer hållbar mix, frigörs ytor för



Det täta kvarteret Vauban i Freiburg byggdes med måttlig höjd (3–5 våningar) med utrymme för en heltäckande grönstruktur i fyra skalor, ett aktivt transportnät uppbyggt kring kvarterets spårvägslinje. Vauban har sedan inflyttningen ett rikt näringsliv med kommersiell och samhällelig service och kultur och området försörjs med bioenergi och solcells-el.

FOTO: HENRIK ANDERSSON

förtätning – vare sig detta sker med hus eller med torg och grönytor.

Nya fällor med förtätning

Forskning och praktisk planering visar upp ett exempel på förtätning med hus som sparar energi och vatten, med invånare som ökar underlaget för samhälls- och kommersiell service och där boendekvaliteter inte har förlorats. I Sverige finns en rad fungerande nya täta kvarter med Västra Hamnen i Malmö och Hammarby sjöstad i Stockholm som ledande exempel – i Europa finns till exempel Südstadt i Tübingen, Vauban i Freiburg, Culemborg och Houten utanför Utrecht – alla goda exempel på ny, tät bebyggelse där måttlig höjd, större, ljusare och grönare innergårdar är försäljningsargument för 2020-talets barnfamiljer och seniorboende. Det finns också ett växande urval av fall med mörka och instängda innergårdar, otillräckliga vistelsezoner, problem med insyn och svag boendekontakt med gator och innergårdar. Det är svårt att tro att dessa misslag kommer att upprepas eller förvärras i längden.

I en andra förtätningssvåg dyker i stället två nya problem upp. Det första handlar om en mekanism som gör att förtätningen hindrar bostadsbyggandet. I städer med stor inflyttning tenderar förtätning-

en att driva upp mark- och fastighetspriserna i städernas centrala delar. Lönsamheten att bygga i "A-lägen" är till slut så stor att byggföretagen bara vill bygga där vilket i praktiken leder till att byggandet avstannar i periferin.

Det andra problemet berör invasiv förtätning – vilket innebär att byggandets aktörer ser en ny möjlighet att massförtäta en hel befintlig stadsdel. Detta handlar inte om enstaka "ifyllnadsförtätning" eller om förtätning i hamnar eller industriområden. Det handlar inte om nya enklaver i städernas utkanter eller att ta "oanvända" grönområden i anspråk.

Denna nya förtätningssvåg saknar helt praktiska förebilder i omvärlden, är inte vetenskapligt förankrad och saknar en tydlig designidé. Storskaliga planer med många tusen nya bostäder

börjar nu ta form i storstäderna. Konsekvensanalyser av invasiv förtätning för den befintliga stadsdelens mogna lokalsamhällen, kultur och finmaskiga grönstruktur är en formidabel utmaning att ta sig an. Är grunden för invasiv förtätning en förhoppning: "Låt oss bygga så får vi se vad som händer – vi kan kanske rätta till det som blev fel i efterhand"?

PER G BERG

PROFESSOR I LANDSKAPSARKITEKTUR
– UTHÅLLIG SAMHÄLLSBYGGNAD VID SLU

"I Sverige är trenden att grönytor används för förtätning ända in i stadskärnorna"



I enkätundersökningar som gjordes 2001 och 2005 ansåg färre än var sjätte innerstadsboende stockholmare sig uppleva en brist i tillgången på parker och naturområden. Detta faktum analyserades av artikelförfattaren, som kom fram till fyra faktorer som avgör upplevelsen av grøntillgången. Ingen av dessa faktorer var tæthet.

BILD: SPACESCAPE

Nyckeln till bra förtætning

Jag fick frågan idag igen. Det räcker med att jag nämner att jag arbetar med stadsplanering, så kommer frågan ganska snart. ”Vad tycker du, ska vi ha förtætning eller grönområden?” Jag tänker att det här verkligen är en viktig fråga för folk i allmänhet och jag är glad över att jag ägnade mitt doktorsarbete på KTH åt den. För det som triggade mitt forskningsarbete var just det faktum att det inte verkar finnas något samband mellan hur mycket grönområden man har och hur tätt man bor. Sambandet mellan förtætning och grönområden är komplext och just därför väldigt intressant för stadsplaneringen. Det finns nämligen mycket tättbebyggda miljöer där man upplever en stor tillgång på grönområden, och tvärtom, mer glesbebyggda områden där man upplever brist.

OM 50 ÅR kommer det att bo fler människor i städer än det idag bor människor på hela planeten. Om bara 30 år kommer bebyggelsemassan att ha fördubblats. Hittills, i synnerhet efter andra världskriget, har städerna i huvudsak vuxit utåt, genom utbredning eller så kallad ”urban sprawl”. Enligt ledande stadsforskare, och inte minst FN:s organ för stadsutveckling UN Habitat, har detta varit förödande, därför att det lett till omfattande konsumtion av skog, jordbruksmark och värdefull natur, ökat bilberoende, mer biltrafik, utsläpp, miljöförstöring och trafikolyckor, och inte minst orättvisor i fördelningen av resurser och närhet till arbetstillfällen.

Mexicos förra president Filipe Calderon, som med Al Gore lett den stora utredningen *The New Climate Economy*, säger ”The current model of urban sprawl is promoting social exclusion. We cannot have these cities with low density, designed for the use of cars. We recommend those cities should have more density and more mass transportation.” Världssamfundet FN menar att tillgången till den täta stadens livskvaliteter är en mänsklig rättighet. UN Habitats president Joan Clos är mycket tydlig här. ”To provide for expanding city populations and avoid uncontrolled urban expansion and its environmental impacts, urban planners should prioritise densification.”

Om du är rädd om miljön och kämpar för rättvisa så skulle jag lita på FN. Men det är också bra för den ekonomiska utvecklingen med tätare stad. Ju större stad, desto attraktivare blir ett tätt centrum därför att tillgängligheten är bäst här. Det betyder också att den växande kultur-, it- och tjänsteindustrin vill ligga här. Samtidigt vill fler bo centralt, därför att det är tidsbesparande och lättare löser livspusslet. Marknadsundersökningar visar att efterfrågan är stor att bo tätt. Därför finns det även starka ekonomiska drivkrafter för förtætning.

NU ÄR DET med förtætning som med alla samhällsfrågor att det inte finns några enkla svar. ”It is not how dense you make it, it is how you make it dense” som Vancouvers förra planchef Brent To-

derian brukar säga. Det är inte frågan om förtætning är bra eller dåligt i sig. Det finns bra och dålig förtætning, det finns bra och dålig tæthet. Detta visar genomförda marknadsundersökningar, att det inte är tætheten i sig som efterfrågas utan framförallt är det kvaliteten i stadsmiljön, gator för gång och cykel, butiks- och kulturutbudet, och inte minst bra parker. En stark drivkraft till förtætning är alltså grönområdena själva.

ATT DET FINNS bra och dålig tæthet var utgångspunkten för mitt doktorsarbete på KTH 2003–2008. Arbetet utgick ifrån två stora enkätundersökningar. Temo 2001 och Utrednings- och statistikkontoret 2005 frågade hur stockholmarna ställer sig till tillgången på parker och naturområden och då svarade färre än var sjätte innerstadsboende att de upplevde en brist, medan mer än var tredje person uttryckte ett sådant missnöje i vissa mycket glesare förorter. Jag analyserade detta på alla ledder och bredder och kom genom statistisk analys fram till att det finns fyra faktorer som avgör upplevelsen av grøntillgången, och ingen av dem var tæthet.

Den första var närheten, mätt i gångavstånd till närmaste grönområde från bostaden. Detta har visats i annan forskning. Den andra var orienterbarheten, hur lätta grönområdena var att hitta, mätt i antalet riktningförändringar från bostaden till närmaste grönområde. Denna faktor har inte varit lika känd och utforskad. Den tredje var, ganska självklart, grönområde-

nas kvaliteter, mätt i antalet användningsområden, så som lek, picknick, promenader med mera. Den fjärde var grönområdets area, mätt i antalet hektar yta inom gångavstånd. Den upplevda tillgången på grönområden beror alltså på strukturen av grönområden, inte på tätheten. Detta torde vara goda nyheter för stadsplaneringen, för det betyder att det skulle kunna gå att förtäta om närhet, orienterbarhet och kvalitet går att utveckla.

TITTAR MAN NÄRMARE på Stockholm kan man konstatera att miljöer som är kompakta, i bemärkelsen både täta och gröna, har högre fastighetsvärden, bättre hälsotal, större blandning av boyta och lokalyta, och ett högre exploateringsstryck. Således verkar det som att parker tillsammans med täthet är en nyckel till den i planeringssammanhang så eftertraktade blandstaden.

I blandstaden kan olika verksamheter och intressen samverka, gemensamma funktioner och kollektiva nyttigheter som till exempel parkering och parker samutnyttjas av dag- och nattbefolkning. FN har påpekat att det behövs täthet för att få till en blandstad och man menar att en eftersträvarvärd funktionsblandning är 40–60 procent. FN rekommenderar också att minst 30 procent av markytan bör upptas av gatumark då detta säkerställer tillräckligt mycket mark för att skapa ett väl sammankopplat gatunät som ger rörelsefrihet och minimerar trängsel. Detta är ett

stort problem i många oplanerade kåkstäder och villaförorter.

NÄR DET GÄLLER yta för offentliga platser och parker (public open space) rekommenderar UN Habitat minst 15 procent av markytan. Faktum är att både Stockholms och New Yorks tätaste stadsdelar har mer än 15 procent offentlig grönyta. I en ny studie som jag varit med att genomföra i Bergens kommun i Norge har vi gått igenom samtliga erkända mått på utemiljö i stad. Vi kan preliminärt konstatera att UN Habitats mått är högst rimliga med skandinaviska mått. Vårt att nämna är även de av Boverket rekommenderade avståndsmåttet 300 meter till närmast grönområde. Detta mått kommer ursprungligen från SLU-forskaren Patrik Grahn som studerat avstånd och vardagsrekreation. Andra mått som vi studerat är grönyta per person, vilket fångar tätheten i relation till grönytan. Detta mått visar sig inte vara relevant för upplevelsen av grönhet, men däremot verkar det fånga det potentiella trycket på grönytorna och därmed slitaget. Det verkar som stadsdelar som ligger under fem kvm

grönyta per person kan ha trängselproblematik och parker som ligger i dessa stadsdelar kan ha ett sådant hårt tryck att de har begränsade gröna gräsmattor, vilket innebär att de får större inslag av konstgjorda ytor så som konstgräs eller gummi för att upprätthålla kvalitet.

SAMMANFATTNINGSVIS: TÄTHET MED bra och stora parker verkar göra den hållbara attraktiva blandstaden tack vare att de ska-

par miljökvaliteter som gör att människor bor kvar sida vid sida med utvecklingen av kommersiella verksamheter. När de gröna stadsrummen däremot försummas flyttar boende ut från stadskärnan, vilket bidragit till 1900-talets sprawl och utglesade förortslandskap. I Amerika talar man om "doughnut cities" där innerstaden övergivits och förfallit. Andra drivkrafter för 1900-talets utglesning var fabriker

och miljöstörande verksamheter. Dessa har dock flyttat ut ur stadskärnorna men är idag ersatt av biltrafiken, som otvetydigt är det mest störande, förorenande och skadliga i stadsmiljön, som gör att människor klagat på buller, dålig luft och otrygghet, i synnerhet för barnen. Det olyckliga är att utglesningen genererar i sig själv en biltrafik som stör och tar plats i stadskärnan från parker, vilket gör kärnan mer och mer oattraktiv. En ond spiral som endast kan hindras genom en förändrad stadsplanering, det vill säga kvalitativ förtätning.

Vi har idag extremt utspridda utglesade städer som innebär stora miljöproblem, orimliga orättvisor och hinder för ekonomisk utveckling. Det är inte bara FN som förordar förtätning, det gör i princip alla offentliga myndigheter och kommunala översiktsplaner och stora miljöorganisationer. Min poäng är kort sagt att bilismutveckling och parkutveckling är nyckeln till bra förtätning. Eller som Bogotas före borgmästare Enrique Peñalosa uttryckte det på Great Cities Conference i Chicago 2001 "High-quality public pedestrian space, and parks in particular, are evidence of a true democracy at work!"

"Vi har idag extremt utspridda utglesade städer som innebär stora miljöproblem, orimliga orättvisor och hinder för ekonomisk utveckling"



Analysen av Stockholm visar att där har miljöer som är både täta och gröna högre fastighetsvärden, bättre hälsotal, större blandning av boyta och lokalyta, och ett högre exploateringsstryck. Det verkar därför som att parker tillsammans med täthet är en nyckel till den i planeringssammanhang så eftertraktade blandstaden, där olika verksamheter och intressen kan samverka och exempelvis parkering och parker kan samutnyttjas av både dag- och nattbefolkning.

BILD: SPACESCAPE

ALEXANDER STÄHLE
LANDSKAPSARKITEKT
STADSBYGGNADSFORSKARE VID KTH

”Bostäder byggs på bekostnad av tidigare fasta principer”

En av kritikerna till förtätning är forskaren

Josefin Wangel vid avdelningen för miljöstrategisk analys på KTH.

- I en stad av lite större storlek är det absolut viktigaste att de grönytor som finns får vara kvar. Ur mitt perspektiv är det en absurd prioritering att bygga på grönytor istället för på till exempel parkeringsplatser, säger hon.

JOSEFIN WANGEL ÄR engagerad i hållbarhetsfrågor och stack ut hakan ordentligt våren 2013 när hon i en intervju i Dagens Nyheter kritiserade både Hammarby sjöstad och Norra Djurgårdsstaden för att komma farligt nära ”greenwashing” – miljöfokuserad marknadsföring på falska premisser.

Hon är annars mest kritisk till den förtätning som planeras och utförs i den befintliga staden, jämfört med områden som Hammarby sjöstad som byggs på tidigare industrimark.

– Där uppstår inte samma problem med att grönytor försvinner. Fast å andra sidan försvinner småskalig industri ut ur staden som då blir en plats för boende och kommunikation, och för dem som jobbar inom kunskapssektorn. De som producerar blir hänvisade att flytta utanför staden.

GRÖNYTOR FYLLER MÅNGA olika funktioner. Ur ett ekologiskt perspektiv kan en skräpig grönyta vara värdefull, även om den inte är vacker att se på. Gröna strukturer tar hand om regnvatten, jämnar ut temperaturskillnader och dämpar buller. Om man måste välja bort eller minska ner de grönytor som finns, är det också väsentligt att fundera över om de som finns kvar verkligen fungerar för hela befolkningen.

– En skogsbacke är ju härlig för barn men inte lika tillgänglig för äldre. Vi mäs-

te också se till att grönytor ger de hälsoeffekter som naturen i sig själv ger. Det innebär att ytorna måste få komma undan lite och till exempel inte kan ligga precis bredvid en stor bilväg.

ETT EXEMPEL PÅ lyckad förtätning är enligt Josefin Wangel Högdalen, där hon själv bor.

– Där har man lyckats förtäta så försiktigt så att det knappt märks genom att identifiera små ytor, till exempel en gammal uppställningsplats och liknande, för byggnation.

Hon framhåller också Hammarby sjöstad där man byggde två stora ekodukter för att öka tillgängligheten för djur men också människor. Där finns även vassparken, som i och för sig hör till den blå strukturen men som ger en naturkänsla åt hela stadsdelen.

Och de satsningar på klimatanpassningar som har gjorts i Norra Djurgårdsstaden, där en av huvudstrategierna är att jobba med att öka andelen grönstruktur.

– I de här två exemplen kan vi tydligt se att de har jobbat bra med de här frågorna men att dessa områden också har gynnsamma lägen i direkt anslutning till samman-

hängande grönområden som gör det lättare att förtäta.

JOSEFIN WANGEL ÄR kritisk till Stockholms stad och regionen som har antagit målet om att vara en tillväxtregion där de ska försöka bygga bostäder åt så många som möjligt.

– Detta är en politisk prioritering, och man skulle kunna göra andra prioriteringar. Borde de inte istället fråga sig vilken typ av stad vi vill ha? Större är inte alltid bättre.

Kanske måste vi sätta stopp för expansionen av redan stora städer någon gång.

Hon hänvisar till en rapport beställd av Stockholms stad som redovisar möjligheter att öka bostadsbyggandet väsentligt men där detta sker på bekostnad av tidigare fasta principer när det gäller bullerzoner, att inte bygga på grönytor eller stora kulturhistoriskt intressanta miljöer.

– Före rapporten var målet för bostadsbyggandet betydligt lägre. Att börja tulla på de här viktiga principerna är en förskjutning i prioriteringar som oroar mig, säger hon.

”Borde de inte i stället fråga sig vilken typ av stad vi vill ha?”

FLORENCE OPPENHEIM

Detta nummer av Gröna Fakta

är skrivet av Thorbjörn Andersson, landskapsarkitekt LAR/MSA och professor i landskapsarkitektur vid SLU, Per G Berg, professor i landskapsarkitektur – uthållig samhällsbyggnad vid SLU, Alexander Ståhle, landskapsarkitekt och stadsbyggnadsforskare vid KTH samt Florence Oppenheim, redaktör på Tidningen Utemiljö.

Gröna Fakta 2/2015. Redaktör: Florence Oppenheim ISSN 0284-9798.