



VISIONER
UTMANINGAR
REFLEKTIONER

FORSKARRÅDETS
TRENDRAPPORT 2013



SVENSKA
STADSKÄRNOR

SVENSKA STADSKÄRNORS FORSKARRÅD

Nytänkande, kunskap om omvärlden och studier av samhällstrender och städernas förutsättningar är avgörande för att Svenska stadskärnors medlemmar ska kunna fatta välgrundade strategiska beslut. För att långsiktigt öka våra stadskärnors konkurrenskraft är det mycket viktigt att det i Sverige bedrivs spännande och utvecklande forskning inom detta område.

Svenska Stadskärnor instiftade Forskarrådet år 2013 med syftet att bidra till ökad forskning och kunskap kring ämnen relevanta för städer och då särskilt stadskärnor. Rådet ska också bidra till ökad spridning av denna forskning och kunskap till allmänheten och beslutsfattare samt fungera som en plattform mellan näringslivet och akademien för att underlätta kunskapsspridning i båda riktningarna.

FÖRORD

Till Svenska Stadskärnors Årskonferens 2013 har jag i egenskap av ordförande för Svenska Stadskärnors forskarråd bitt framstående forskare att bidra till en trendspaning. Den är tänkt att ge oss en bild av vilka frågor, utmaningar och trender vi som arbetar med att utveckla städer i praktiken står inför.

UPPLÄGGET ÄR EN ENKÄT MED FÖLJANDE TRE FRÅGOR:

- 1. Ur ditt forskningsperspektiv, hur ser visionen ut för den optimala staden?*
- 2. Vilka är i din mening de största utmaningarna för Sveriges städer de närmaste tio åren?*
- 3. Inom ditt forskningsfält, vilka är de tydligaste trenderna som rör städernas utveckling?*

På följande sidor kan du läsa hur forskarna i Svenska Stadskärnors Forskningsråd har besvarat dessa frågor, vilket de har blivit ombudda att göra kort och kärnfullt. Jag hoppas att denna rapport kan vara upplysande och tankeväckande. Mycket nöje!

Rudolf Antoni
Ordförande Svenska Stadskärnors Forskarråd

FORSKARRÅDETS SAMMANSÄTTNING

RUDOLF ANTONI (ORDFÖRANDE)

Rudolf Antoni är analytiker och föreläsare inom stadsutveckling och en av landets främsta föreläsare för kulturens betydelse för staden. Med en bakgrund på SOM-institutet vid Göteborgs universitet arbetar han idag som chef för näringspolitik och utveckling på Fastighetsägarna GFR. Han är även en av författarna till boken *"Utveckla din stad – en guide för städer med ambitioner"*.

ALEXANDER STÄHLE

Alexander Stähle är stadsbyggnadsforskare på KTH och driver sedan 2005 företaget Spacescape som kvalitetssäkrar stadsmiljö och stadsutveckling för kommuner, städer, byggherrar och fastighetsutvecklare. Han har doktorerat i stadsbyggnad med en avhandling om stadsutveckling, förtätning och offentliga rummet.

CHARLOTTA MELLANDER

Charlotta Mellander är professor i nationalekonomi vid Handelshögskolan i Jönköping, director of the Prosperity Institute of Scandinavia och medarbetare till Richard Florida som grundat The Creative Class Group.

SVEN-OLOV DAUNFELDT

Sven-Olov Daunfeldt är docent i nationalekonomi verksam på högskolan i Dalarna. Han är forskare på HUI-Research och därutöver verksam vid Ratio Näringslivets forskningsinstitut. Hans forskning rör bland annat företagsutveckling och penningpolitik samt hur företag kan använda sig av de mänskliga sinnena för att påverka konsumenternas upplevelser och faktiska beteende.

MATTIAS KÄRRHOLM

Mattias Kärrholm är professor i arkitektur vid Malmö högskola. Forskar kring frågor om offentliga rum, arkitekturteori, urban morfologi, urban design, territorialitet, ANT (aktörnätverksteori) och kommersiella miljöer.

JERKER SÖDERLIND

Jerker Söderlind, tekn.dr. på KTH är arkitekt och stadsdebattör, knuten till City i Samverkan i Stockholm samt driver stadsutvecklingskontoret Stadsliv AB. Har bland annat skrivit boken *"Handeln bygger staden"*.

STIG MONTIN

Stig Montin är professor i offentlig förvaltning vid Göteborgs universitet. Tidigare forskningsledare/föreståndare för Centrum för Urbana och Regionala Studier (CUREs) vid Örebro universitet. Verksam bland annat som forskare och projektledare inom Mistra Urban Futures i Göteborg i det internationella pilotprojektet *"Governance, Policy and Knowledge in Urban Sustainability"*.

I. VISIONEN FÖR DEN OPTIMALA STADEN

ALEXANDER STÅHLE

Den "optimala staden" kan tyckas vara ett problematiskt begrepp, men alla som på något sätt jobbar med eller för staden kommer inte ifrån frågan om vision eller målbild. Det är svårt att studera våra städer utan att ha en åsikt eller värdering kring det man ser. Som stadsbyggnadsforskare kan man inte annat än förvånas och ibland förfasas över hur otroligt olika stadsmiljöer är utformade. Hur olika teorier om hur livet ska levas givit så olika urban form. I synnerhet under 1900-talet experimenterades det friskt och vi kan idag se resultatet av detta, i exempelvis miljonprogramsbyggelsen, där man suboptimerade funktioner och anpassade miljön helt och fullt till massbilismen. Man kan då tycka det är lika absurt att man nu på 2000-talet så starkt ifrågasätter detta och i många fall inte alls bygger på de modernistiska teorierna.

Jag skulle säga att den optimala staden har två grundläggande egenskaper.

1. Den är flexibel och föränderlig 2. Den är hållbar och pålitlig.

Dessa syntes vara motstridiga men det är stadens övergripande mål att integrera motsättningar och främja gemenskapen mellan människor, för att citera Stravinsky.

CHARLOTTA MELLANDER

Den optimala staden varierar naturligtvis från plats till plats, men vissa ingredienser är viktiga: mångfald, estetiskt tilltalande, bra mötespunkter, god kvalitet på grundskola, inkluderande osv.

JERKER SÖDERLIND

Den optimala staden finns redan. Denna optimala stad är ekonomiskt attraktiv och lönsam, ekologiskt hållbar och resurssnål samt socialt integrerad och gemenskapshetsskapande. Denna optimala stad är den som byggdes under 1800-talet, under perioden mellan att tågtrafiken hade introducerats och innan den period då privatbilismen tog över en stor del av persontransporterna. Denna optimala stad är inte ett resultat av vetenskapliga, politiska eller teoretiska uträkningar. Av den anledningen behövs det i princip inga nya modeller eller processverktyg för att skapa en optimal stad. Det som behövs är modet (och insikten) att a) erkänna att stadsplaneringen under 1900-talet är ett katastrofalt misslyckande ur alla hållbarhetskriterier (ekonomi, ekologi, socialt) samt b) förmågan (och viljan) att åter börja skapa förutsättningar för byggande av mer 1800-talsstad, såväl tät stadsbebyggelse som mer gles landsbygdsmiljö.

MATTIAS KÄRRHOLM

Det finns inte en vision för den optimala staden. Ett av de största problemen inom stadsutveckling har varit idén om att staden ska byggas efter en modell. Staden kräver en mångfald av modeller, aspekter och perspektiv. Det är samexistensens av dessa som är utmaningen.

STIG MONTIN

Den optimala staden utifrån mitt perspektiv som demokrati- och förvaltningsforskare skulle kunna vara "en rättvis stad", men det blir ju lite väl övergripande. Möjligen kan det avgränsas till två typer av rättvisa. Den första är proceduriell rättvisa, som i korthet innebär att alla behandlas med lika omtanke och respekt (Rothstein) och substantiell rättvisa som innebär att skillnaderna i ekonomiskt, socialt, politiskt och kulturellt hänseende skall vara rimliga. I båda fallen handlar det i grunden om att behålla och helst stärka medborgarnas tillit till staden som politiskt system.

SVEN-OLOV DAUNFELDT

Den optimala staden är öppen, dynamisk och säker – en stad som får människor att växa både socialt och arbetsmässigt.

2. DE STÖRSTA UTMANINGARNA FÖR SVERIGES STÄDER DE NÄRMASTE 10 ÅREN

ALEXANDER STÄHLE

Våra städer har från ett stadsbyggnadsperspektiv tre stora utmaningar.

1. Optimera trafiksystemet i städerna så att de gör nytta istället för skada, det betyder bland annat att avveckla störande fordonstrafik.
2. Utveckla täta funktionsblandade miljöer där bostäder, kontor och handel tillsammans skapar stadsliv och attraktivitet.
3. Utveckla platsers identitet så att hemmahörande känner trygghet samtidigt som besökare känner öppenhet, platser som integrerar det lokala med det regionala och det globala och som främjar social mångfald.

CHARLOTTA MELLANDER

Att samla krafter i staden och att faktiskt jobba gemensamt för att göra staden till en roligare, bättre och mer attraktiv plats. Sedan står olika städer inför olika utmaningar. Stora städer har boende- och infrastrukturproblem, samt sociala problem (t ex inkomstklyftor, hemlöshet etc) att lösa. Dessutom är det viktigt att stora städer kopplar upp sig, t ex via direktflyg, till andra större städer i världen. Mindre städer har utmaningen i att behålla sin befolkning, framförallt den yngre generation, samt att på ett effektivt sätt "koppla upp sig" infrastrukturmässigt mot platser som är starkare storleksmässigt och ekonomiskt.

JERKER SÖDERLIND

A. Att hantera den nödvändiga och självklara avvecklingen av mindre livskraftiga regioner och städer som inte uppfyller det moderna näringslivets krav och hushållens preferenser vad gäller önskad livsmiljö. Många mindre kommuner lever i missuppfattningen om att "hela Sverige ska leva" (inklusive den egna orten, som på sin höjd kan utvecklas till en halvhyfsad bostadsort med allt mer långpendling till de orter där arbetslivet fortfarande kan utvecklas.) En motsatt inställning till samhällsplaneringen skulle kunna formuleras som att "Alla ska få leva där de vill".

B. Att fullständigt avveckla 1900-talets regelverk och ekonomiska styrsystem, eftersom dessa genererar och upprepar byggandet av icke attraktiva och icke ekologiska stadssystem och transportsystem. Detta gäller speciellt dagens system för investeringar i transportsystem, t ex Trafikverkets verksamhet.

C. Att återuppbygga ett politiskt ledarskap som kan hantera dagens tendens till del- och suboptimering av stadsmiljön. 1900-talets politiskt styrda funktionsuppdelning och suboptimering har i dagsläget följts av en privatekonomiskt styrd funktionsuppdelning och suboptimering, det vill säga varje företag bygger sina separata enheter utan möjlighet till eller vilja till att skapa en fungerande helhet.

MATTIAS KÄRRHOLM

En av de stora utmaningarna är segregationen både inom staden och mellan kommuner. Kopplat till detta är frågan om offentliga rum, hur ökar vi mångfalden i de offentliga rummen?

STIG MONTIN

Utan att analyserat detta närmare så vill jag peka ut två utmaningar. Den första handlar om att balansera mellan, å ena sidan, att främja de aktörer och strukturer som antas främja stadens utveckling i framför allt ekonomiskt hänseende. I korta ordalag handlar det om att främja den "kreativa klassen" (den attraktiva staden). Å andra sidan handlar det om att stödja och bemäktiga dem som inte når ändra fram i det aktiveringspolitiska spåret.

Konkret handlar det om försörjningsstöd, men också att öka människors kollektiva och individuella självförtroende som aktiva medborgare. I de bästa av världar sammanfaller dessa två inriktningar, men om de ekonomiska, kulturella och sociala skillnaderna ökar i samhället blir det allt svårare att klara denna balansering. Den andra utmaningen är att i praktiken hålla liv i föreställningen om en framgångsrik ekologisk modernisering. Tanken är att ekonomisk tillväxt kan öka utan att tillväxten av användningen av ändliga resurser ökar i motsvarande grad. Helst skall den senare minska. Det kallas också för "frikoppling" och har i flera hänseenden varit framgångsrik. Någon absolut frikoppling är det dock inte, framför allt inte om vi räknar med alla importvaror som vi konsumerar. I ett avseende sker varken absolut eller relativ frikoppling och det gäller utsläppen av växthusgaser. Det är en stor utmaning.

SVEN-OLOV DAUNFELDT

Infrastrukturen kring städerna måste förbättras för att underlätta pendling och skapandet av attraktiva stadsmiljöer. Något måste göras för att motverka de integrationsproblem som nu finns i många städer som leder till främlingsfientlighet och en destruktiv stadsmiljö. En succesiv avreglering behöver ske av den sönderreglerade bostadsmarknaden.

3. TYDLIGASTE FORSKNINGSTRENDERNA

ALEXANDER STÄHLE

De starkaste trenderna inom stadsbyggnadsforskningen adresserar ovan nämnda utmaningar.

1. Trafikforskningen har i många fält ställt om och studerar nu hur bilsamhället kan undvikas och hur täthet och förtätning kan skapa hållbart resande med gång, cykel och kollektivtrafik.

2. I anslutning till detta handlar mycket av stadsbyggnadsforskningen om att analysera vad som är täthet och vad är funktionsblandning. Hur kan man mäta dessa egenskaper och hur hänger de ihop med andra samhälleliga och ekonomiska tendenser.

3. Ett mycket stort och växande forskningsfält handlar om det offentliga rummet. Hur kan stadens offentliga stråk och platser bidra till att människors träffas och ser varandra. Hur påverkar stadsmiljön social och etnisk segregation? Många fastighetsutvecklare talar om place making, men det är också ett begrepp som kan studeras som gentrifieringsprocess och hur stadsbor med olika bakgrund inbegrips eller hålls utanför samhället.

CHARLOTTA MELLANDER

I min del av forskningen läggs det just nu mycket fokus på att samla in data för utvecklingsländer, där urbana regioner nu står inför väldiga utmaningar. På vilket sätt kan man dra nytta av det vi redan vet och på vilket sätt måste det till nya synsätt för att förstå utvecklingen här. En del av detta jobb fokuserar på att samla in stora dataset från ställen vi normalt sett inte får data ifrån, t ex kollektivtrafikbolag, kreditkortsföretag etc, och det är mycket fokus på sk. "big data". Metodmässigt går vi mot finare och finare ekonometri med mer och mer storskaliga, ofta geo-kodade, dataset. Vi börjar mer att rikta in oss på distribution INOM städer istället för distribution mellan städer (exempelvis: spelar det någon roll VAR vi bor och VAR vi jobbar inom regionen).

JERKER SÖDERLIND

En viktig trend är att människor åker bil för att handla, roa sig, arbeta etc. Detta gör att handeln (trots allt tal om motsatsen) i allt större utsträckning hamnar i motorledsnära lägen, separerat från andra funktioner. En formulering som att "Handeln bygger staden" är således felaktig och missvisande. Den forskning som skulle kunna behövas, är att finna ekonomiska modeller som gör det privatekonomiskt möjligt och rationellt (ur handelsetablerarens perspektiv) att placera handel i mer tätbefolkade och högexploaterade lägen, där det dock är betydligt dyrare att ordna parkeringsplatser.

En annan viktig trend är e-handeln, dvs den platsbefriade handelns kommande segertåg, övergången från fysiskt låst handelsplats till digitaliserad handelsplats. Denna i grunden positiva tendens gör att det kan komma att bli mer ekonomiskt rationellt att återuppta byggandet av optimala städer (alltså 1800-talsstäder). Skiftet från handel i form av "saker man bär med sig hem" till handel i form av "service och tjänster och upplevelser" kan innebära att funktionsoptimerade och fysiskt separerade handelsplatser av 1900-talstyp, kan upplevas som passé. Men det är en sak att peka på en tendens, en annan sak att genomföra en återgång till byggandet av städer i stället för funktionsområden. Se bara på den kommande "Mall of Scandinavia" i Solna, Emporia i Malmö och Fileds i Köpenhamn. Handelsutvecklarna fortsätter att skapa sub-optimerade handelsplatser som de facto uttraderar alla möjligheter att bygga städer.

MATTIAS KÄRRHOLM

Förutom ökat fokus på segregation, kommersialisering och offentlighet, har tidsperspektivet vuxit fram som en stark (och delvis nygammal) fråga. Hur kan vi tänka staden i tid snarare än rum? På vilket sätt påverkar (möjliggör/begränsar) staden våra möjligheter att använda vår tid?

STIG MONTIN

Inom mitt forskningsfält, som är statsvetenskaplig förvaltningsforskning och kommunforskning, formas trenderna av hur våra studieobjekt förändras. En trend är det ökade intresset av att studera "medborgardialoger" i stadspolitiken. Det är en tämligen bred beteckning, men handlar i grova drag om att försöka få medborgarna att bli "medskapare" och medansvariga i utvecklingen. Syftet, som det framställs i bland annat skrifter från Sveriges kommuner och landsting, är att göra medborgardialogen som en del i styrsystemet.

En annan trend är att försöka förstå hur och varför en viss stadspolitik formas. Vilka aktörer, med vilka idéer får genomslag i t ex den fysiska planeringen och den lokala välfärdspolitiken inom och vid sidan av de politiska partierna? Hur och varför skiljer sig politiken mellan olika städer?

En tredje trend är att studera vad som främjar respektive hindrar samverkan av olika slag samt resultat av samverkan. Det kan gälla samverkan mellan städer, mellanförvaltningar och mellan offentliga och privata aktörer.

En fjärde trend är analyser av "granskningsamhällets" expansion. I takt med bland annat välfärdproduktionens fragmentering och "skandaler" inom olika områden har efterfrågan på kontroll och tillsyn ökat. Både för att kontrollera att kraven på likvärdighet följs och för att främja förutsättningarna för en fungerande valfrihet. Det handlar om statlig tillsyn över skolor och omsorg samt kommunernas uppföljning och kontroll som huvudmän, men också andra organisationers granskning och ranking av välfärdstjänster.

SVEN-OLOV DAUNFELDT

Under en lång tid har vi sett att handeln succesivt har förskjutits ut mot större externa handelsplatser. En intressant internationell utveckling är att städernas handelsplatser blir alltmer attraktiva och att handeln blir allt viktigare för att locka till sig besökare till städerna.

REFLEKTIONER

Att möta urbaniseringstrenden tror jag är vår tids stora utmaning. I början av 1900-talet var det bara drygt 20 procent av Sveriges befolkning som bodde i städer. Idag är siffran nära 75 procent. Det är en snabb och betydelsefull omdistribution av landets kompetens och kapital som skapar problem för såväl stora som små städer. En av dem är bostadsbrist överallt där människor vill bo. En annan utmaning är så kallad "brain drain" det vill säga en förlust av kompetens och kreativitet där den behövs som mest. Mönstret ser likartat ut i storstädernas förorter som i stora delar av den svenska glesbygden. De som utbildar sig, de som får ett jobb tenderar att flytta därifrån vilket gör att den negativa spiralen accelererar.

Urbaniseringen är inte en trend att motverka utan ett faktum att förhålla sig till. Detta innebär inte att två tredjedelar av landet lika gärna kan rulla över på rygg och ge upp. Tvärtom så krävs en offensiv politik och ett aktivt kapital som gemensamt satsar på att bygga attraktiva människovänliga städer, med kultur, tolerans och kreativitet som växer underifrån. Jag vill se gröna hållbara städer, högväxta kaxiga städer, en mångfald av städer med olika egenheter, utbud, puls och själ som gör dem värda att bli älskade, inte bara tolererade. Jobb och tillväxt följer människor. En av de största utmaningarna är att sprida kunskap om detta bland politiker, fastighetsbranschens aktörer och det övriga näringslivet.

Det är därför jag anser att behovet av en nationell stadspolitik är uppenbart. Detta var ett ämne som låg till grund för ett seminarium som Svenska Stadskärnor arrangerade i riksdagen den 22 maj 2013 med inbjudan av moderaterna. Stadens frågor är både många och komplicerade och lösningen på problemen och utmaningarna inför framtiden står inte att finna genom att ta tag i en av dem. Det behövs ett samlat grepp, ett övergripande ansvar och det behövs gedigen kunskap. Jag talar inte om social ingenjörskonst utan om att på bästa sätt släppa fram potentialen som finns i våra städer. 2000-talet är utan tvekan städernas tid. Ska vi då låta städerna helt enkelt bli som de blir? Om vi inte har en plan, vet vi då ens vart vi är på väg?

Regeringen har under parollen Attraktionskraft Sverige en uttalad vision om att Sverige ska bli världens bästa land att vistas, verka och växa i. Visst kan man säga att hela landet ska leva, men det är städerna som är motorerna. Urbaniseringstrenden är skarp och tydlig. Det är städerna som driver den ekonomiska och samhällsliga utvecklingen, det är städerna som samlar kompetensen och den kreativa potentialen och det är därför i städerna som vi kommer att finna lösningarna på framtidens utmaningar. Om Sverige ska bli världens bästa land att vistas, verka och växa i måste vi också utveckla världens bästa städer. Och det kan vi inte göra så länge kunskapen och besluten åker i olika stuprör.

Rudolf Antoni

Ordförande Svenska Stadskärnors Forskarråd

FORSKARRÅDET

RUDOLF ANTONI
Ordförande

rudolf.antonifastighetsagarna.se

tel 031-755 33 13
(sms 0709-55 60 13)

Twitter: [@RudolfAntoni](https://twitter.com/RudolfAntoni)



**SVENSKA
STADSKÄRNOR**

Box 186 201 21 MALMÖ Besök: Jörgen Kocksgatan 1 B
Telefon: 040-18 44 00 E-post: info@svenskastadskarnor.se
www.svenskastadskarnor.se