

Mistra Urban Futures Reports  
2014:03



# Perspektiv och målkonflikter inom hållbar stadsutveckling

Sebastian Svenberg



Mistra Urban Futures är ett internationell centrum som arbetar för att skapa en hållbar stadsutveckling. Huvudkontoret ligger i Göteborg. Centrumet är verksamt i fem städer runt om i världen: Göteborg, Kapstaden, Kisumu, Manchester och Shanghai. En förutsättning för att framgångsrikt skapa städer som är rättvisa, gröna och täta, och som leder mot en hållbar utveckling, är att gemensamt producera ny kunskap. Genom en global Arena skapas utbyte med omvärlden och mellan de fem städerna.

## Förord

Denna rapport är skriven inom WISE – Well Being in Sustainable Cities – ett projekt inom Mistra Urban Futures. Rapporten är skriven som ett första steg i delprojektet ”Redefining urban progress: exploring new paths toward attractive low-carbon futures” - finansierat av forskningsstiftelsen Mistra och forskningsrådet FORMAS. Projektet bedrivs i nära samarbete mellan forskare och personer som arbetar med strategisk planering inom Göteborgs stad och Västra götalandsregionen. Projektledare är John Holmberg (Chalmers) och författare av denna rapport är Sebastian Svenberg (Chalmers/GU).

# Innehållsförteckning

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Förord</b>  | <b>3</b>  |
| <b>Innehållsförteckning</b>                                | <b>4</b>  |
| <b>Inledning</b>   | <b>5</b>  |
| <b>Olika perspektiv och strategier för stadsutveckling</b> | <b>6</b>  |
| New Economic Geography                                     | 6         |
| Creative class theory                                      | 7         |
| Smart city och riktade innovationssatsningar               | 8         |
| "Green economy at the local scale"                         | 10        |
| <b>Diskussion om spänningsfält och målkonflikter</b>       | <b>12</b> |
| <b>Referenser</b>  | <b>16</b> |

## Inledning

Staden och det urbana samhället är en mycket viktig nivå i strävan för utveckling och hållbarhet. Detta har många konstaterat och idéerna för vad som utgör en bra stad är otaliga. Likaså finns det för de flesta städer en lång rad visionsdokument och uppsatta mål som ska styra både politiken och det fortlöpande förvaltningsarbetet i en eller annan riktning. Många av dessa städers mål och visioner är orienterade mot någon typ av hållbarhetsperspektiv<sup>1</sup>. Vi verkar alltså inte lida brist på mål och visioner om hållbarhet. Frågan är vilken riktning vi i praktiken strävar efter och om de många olika målen står i konflikt med varandra.

Den urbana nivån eller staden i sig utgör inte ett hållbarhetsproblem, utan bär snarare på många möjligheter såsom att effektivt kunna distribuera energi, hitta gemensamma lösningar och minimera transportbehoven. För att minska samhällets klimatpåverkan framträder staden som en nyckel. Samtidigt kan en stad utvecklas i många riktningar och sett i ett konsumtionsperspektiv ser vi idag att de flesta städer ökar sin miljö- och klimatpåverkan. I denna mening är staden en form som fylls med olika innehåll. Vad detta innehåll skall vara är bland annat beroende på mål och värderingar som möter naturligt givna villkor och globala dynamiker.

Den här rapporten syftar till att undersöka ett antal perspektiv på stadsplanering som alla på något sätt är inriktade på hållbar utveckling men som sinsemellan skiljer sig åt. Jag kommer att jämföra perspektiven med varandra och diskutera dem i relation till klimatfrågan, för att slutligen presentera ett antal spänningsfält där konflikter mellan olika mål uppstår.

De perspektiv som presenteras i den här rapporten finns alla representerade i Göteborg och Västra Götalandsregionen, antingen som praktik eller nämnda i dokument, och urvalet är gjort med detta i åtanke. Syftet är dock inte att undersöka praktiska exempel från Göteborg utan att poängtera några av de spänningsfält som finns mellan perspektiven i stort. Arbetet är alltså inte inriktat på empiriska analyser eller en kartläggning av olika projekt. Dock används ett antal internationella och lokala exempel för att illustrera perspektiven.

---

<sup>1</sup> En studie från London School of Economics (2012) undersöker 90 olika städer som alla aspirerar på att vara gröna. Studien visar att en stor del av dessa har ytterst grunda strategier för att uppnå hållbarhet och att dessa är löst förankrade i politiken i stort. 65 % av städerna anger ekonomisk tillväxt som det primära målet med sin gröna policy.

# Olika perspektiv och strategier för stadsutveckling

## NEW ECONOMIC GEOGRAPHY

New Economic Geography (NEG) handlar om att förstå de grundläggande villkoren för städer och storstadsregioner i den globala ekonomin. Teorin kretsar kring att förklara lokalisering och klusterutveckling; var ekonomisk aktivitet äger rum och varför (Fujita and Krugman 2004:144). Kunskap från NEG lägger också grunden för ett antal aspekter som anses viktiga för att uppnå konkurrenskraft. Ett enkelt sätt att beskriva den normativa aspekten av den nya ekonomiska geografin är att arbetskraften är mer rörlig än vad produktionscentra är. Man bör därför på olika sätt främja att denna arbetskraft rör på sig mot sådana centrum och att utveckla infrastruktur för resande. Med täta urbana centra skapas starka lokala hemmamarknader i takt med att arbetsplatser, kunder och utbud flyttar närmare varandra vilket resulterar i stordriftsfördelar. Det innebär också att större sammanhängande regioner anses mer konkurrenskraftiga och att regionförstoring därför att föredra. Sådana regioner skapar också en diversifierad ekonomi genom att individer och företag kan bli mer specialiserade. Alltså en högre grad av arbetsdelning och specialisering.

En som vidareutvecklat den nya ekonomiska geografin är Edward Glaeser<sup>2</sup>, som bland annat förespråkar en ”rumsligt neutral politik”, vilket innebär att man bör minimera de statliga subventionerna till landsbygden och tillåta konkurrenskraftiga storstadsregioner att växa. Han menar också att städers specifika och unika konkurrensfördelar skall uppmärksammas, men detta görs bäst på lokal politisk nivå snarare än nationell (Glaeser 2012: 241-242). En generell politisk princip bör vara att satsa på humankapital genom att höja utbildningsnivån och att attrahera högutbildade till storstadsregioner.

Vad gäller hållbarhet och klimathänsyn så är detta något som endast indirekt adresseras inom NEG. Framförallt poängteras tätheten som centralt och att detta inte bara skapar en stark hemmamarknad utan också ger större möjligheter för energieffektivisering. Städers täta centrum är alltså positivt både för ekonomin och energianvändningen. Samtidigt är regionförstoring en motsatt rörelse som givetvis kan skapa större ytor och mer transporter. De kan dock förstås inom samma logik som handlar om att köpare, säljare och arbetskraft skall hitta varandra på en sammanhängande yta. Glaeser poängterar att koldioxidskatt kan vara viktigt för att forma om städer och göra det ”energibesparande storstadslivet mer tilltalande”, vilket framförallt handlar om att styra bort ifrån utbredningen av städernas villa-förorter. I stort kan man dock säga att klimathänsyn inte är ett grundläggande mål i sig inom NEG, utan att NEG främst är ett perspektiv som förklarar ekonomiska villkor och konkurrenskraft.

Exempel på NEG-perspektiv i Göteborg och Västra Götaland är satsningarna på regionförstoring och förbättrade pendlingsmöjligheter, men man kan också räkna in event-

---

<sup>2</sup> På svenska finns t.ex. ”Stadens triumf” (Glaeser 2012)

och besöksnäringen som ett exempel på en uppmärksammas näringsgren och konkurrensfördel för Göteborg och regionen.

#### *Exempel – Milanos modeindustri*

NEG har i stort sett handlat om en förklarande ansats snarare än policy-rekommenderande. Glaeser har dock satt in NEG något mera i ett policy-perspektiv, och han ger ett antal exempel på framgångsrik styrning av städer. Ett av dessa exempel är Milanos modeindustri som han menar är utmärkande för de ekonomiska och geografiska förutsättningarna. Milano har gått ifrån att vara en stad orienterad mot tillverkningsindustri till att det idag istället är tre fjärdedelar som arbetar i tjänstesektorn. De har kunnat utvecklas som stad genom att fokusera på specialiserade kunskaper inom modeindustrin och är på så sätt ett exempel på den specialisering som tillåts framträda i starka regioner. Samtidigt har man attraherat humankapital genom att spännande produktion och konsumtion utvecklats parallellt med varandra och gett en stor hemmamarknad.

#### CREATIVE CLASS THEORY

Creative class theory kretsar kring idén om den så kallade kreativa klassen som en mycket viktig komponent för ett samhälles ekonomiska tillväxt och i viss mån också städernas förändringskraft i form av nyskapande och innovationsförmåga. Teorin om den kreativa klassen är främst utvecklad av den amerikanska urbanforskaren Richard Florida<sup>3</sup>, men teorierna ligger också nära det som den svenske ekonomen Åke Andersson benämnde som K-samhället<sup>4</sup>. Florida menar att en stad på olika sätt bör attrahera denna klass som består av bl.a. av ingenjörer, konstnärer, forskare och internet-entreprenörer. Det handlar alltså om högutbildade grupper i samhället med kreativa yrken. Attraktionskraft är dock inte, såsom man traditionellt tänker sig, bara en fråga om att skapa företag där människor vill arbeta eller att satsa på infrastruktur. Det handlar om att skapa spännande städer genom att satsa offentliga medel på kulturinstitutioner och attraktiva boendemiljöer för kreativa människor. Det är också viktigt att det finns någon typ av socialt skyddsnät för de som är beredda att prova nya idéer, samt att sträva efter tolerans för homosexualitet och mångfald<sup>5</sup>.

Teorin om den kreativa klassen har i högre grad än NEG handlat om policyrekommendationer. Liksom Glaeser så fokuserar perspektivet på vikten av högutbildade personer för städernas ekonomiska tillväxt och utveckling. Även om inte alla kommer att tillhöra den kreativa klassen så anses denna grupp central för samhällets omdaning och för att skapa ekonomisk utveckling. En stad som kan erbjuda välbefinnande och trivsel kan också attrahera innovationsförmåga, generera högteknologi och en positiv

---

<sup>3</sup> I svensk översättning finns bland annat "Den kreativa klassens framväxt" (Florida 2006)

<sup>4</sup> Se t.ex. boken "Kreativitet – Storstadens framtid; en bok om Stockholm" (Andersson 1985)

<sup>5</sup> Ett exempel på indikator att navigera efter är det som kallas gay-index, dvs. hur många homosexuella det bor i ett givet område. Florida menar att värdet på gay-index har ett signifikant samband med en stads attraktivitet och konkurrenskraft.

utveckling. Det är också genom nyskapande som hållbarhet kommer in inom teorin om den kreativa klassen. Den grupp med störst möjligheter att skapa hållbarhet är den som är beredd att pröva nya idéer. Florida argumenterar också för vikten av tätare större städer som ett sätt att minska samhällets klimatpåverkan<sup>6</sup>.

Teorin om den kreativa klassen finns representerat bland annat i Västra Götaland regionens ”Vision 2020”<sup>7</sup> och tidigare i VGR-rapporten ”Quality of life as a location factor for highly qualified people” (Müller and Wagner 2008). I den senare kombinerar man också Richard Florida med Edwards Gleasers perspektiv på humankapital. Man slår fast vikten av att Västsverige koncentrerar sig på faktorer som lockar talanger, men också om att ta tillvara på kompetens från invånare med olika bakgrund.

#### *Exemplet Cleveland i Ohio; The Lorain avenue master plan*

”The Lorain avenue plan”<sup>8</sup> var en kommunal satsning i Cleveland som handlade om att revitalisera en centralt belägen men något nedgången stadsdel. I centrum för att göra detta var en gammal teater som man avsåg att fylla med nytt innehåll. Detta gjorde man genom att inhysa konstnärer i teaterns lokaler, mot en låg kostnad, och att upplåta lokalen för skapande och engagemang av olika slag. Parallellt med restaureringen av teatern såg man till att upplåta både åt konstnärer och företag att ha verksamhet i affärslokaler längs the Lourain avenue.

Förhoppningen med projektet var att attrahera nya människor till en stadsdel som man ansåg hade många möjligheter, men vars potential och ytor inte utnyttjades. Detta sätt att tänka hamnar inom teorierna om att den kreativa klassen bör attraheras för att på så sätt skapa ”ripple-effects” för en stadsdel eller en hel stad.

#### SMART CITY OCH RIKTADE INNOVATIONSSATSNINGAR

Precis som de andra perspektiven i den här rapporten så handlar smart city om att handskas med och svara på den snabba urbaniseringens utmaningar. Det är dock ett perspektiv, eller snarare en samling innovationer och idéer, som i större utsträckning än de andra perspektiven kan inriktas på att minska städernas energianvändning och att frångå BNP-tillväxt från miljöpåverkan. Det handlar i sådana fall om en typ av eco-efficiency; dvs. att optimera satsningar på hållbarhet genom att minska material- och energiintensiteten på varor och tjänster (Huppes and Ishikawa 2005).

En tanke som är gemensam inom smart-cities är att sammankoppla den fysiska och den digitala världen, för att på så sätt ”smart” kunna samordna och styra energianvändning och

---

<sup>6</sup> <http://www.theatlanticcities.com/jobs-and-economy/2012/04/why-bigger-cities-are-greener/863/>

<sup>7</sup> [http://www.vgregion.se/upload/Regionutveckling/Naringsliv/Strategi2020/VG2020\\_ver\\_rf.pdf](http://www.vgregion.se/upload/Regionutveckling/Naringsliv/Strategi2020/VG2020_ver_rf.pdf)

<sup>8</sup> <http://planning.city.cleveland.oh.us/maps/pdf/LorainAvenueMasterPlan08.pdf>  
[http://www.indiana.edu/~spea/pubs/undergrad-honors/honors\\_vol.3\\_no.6.pdf](http://www.indiana.edu/~spea/pubs/undergrad-honors/honors_vol.3_no.6.pdf)



planera enligt den återkoppling och data som finns inbyggd i tekniken (Rocco 2013). Målet kan vara t.ex. ekologisk hållbarhet, men det kan också finnas andra anledningar till att satsa på innovationer och utveckla smart teknik<sup>9</sup>. Konkret kan det handla om så kallade smart-grid som automatiskt fördelar användningen av el i ett nät<sup>10</sup> eller att styra trafikflöden genom aktiv styrning av alla fordon i ett trafiknät<sup>11</sup>.

Fler exempel finns på en hemsida där Europeiska smart-city projekt och idéer finns samlade<sup>12</sup>. Att på detta sätt sprida ”best-practice”-innovationer kan i sig förstås som en del av smart-city perspektivet och dess fokus på kommunikationsteknik och spridning av ny teknik.

För att genomföra större smart-city projekt krävs riktade satsningar som kombinerar politiska initiativ och stadsplanering med finansiering av tekniska utvecklingsprojekt. Det som driver dessa projekt är alltså att lösa problem och skapa hållbara städer, men inte nödvändigtvis att förändra människors beteenden. Fokus ligger istället på att den tekniska infrastrukturen och att förnyelsebara energikällor ska användas så effektivt som möjligt och att utveckla teknik som minskar energianvändningen och miljöpåverkan från våra vardagliga praktiker. Det urbana är därför en mycket central enhet för planering av hållbarhetsåtgärder, och det omfattar inte bara metropoler eller storstäder. Av de städer med intention att skapa en smart-city finns tvärtom en lång rad medelstora städer<sup>13</sup>.

#### *Exempel – Amsterdam, Bornholm, Göteborg*

En stor mängd städer arbetar med hållbarhet enligt en smart city-modell och Amsterdam<sup>14</sup> och Barcelona<sup>15</sup> är två som ligger långt framme. I Amsterdam finns bland annat Smart parking (MobyPark) som är ett bokningssystem för parkeringsplatser. Alla parkeringsplatser finns registrerade i ett system och med hjälp av en app för smartphone kan man se i realtid var det finns lediga platser så att man slipper köra runt och leta.

Ett annat exempel är Danska Bornholm<sup>16</sup> som kombinerar förnyelsebara energikällor, värmepumpar och smart-grid. En feed-in kampanj ökade antalet installerade värmepumpar på Bornholm och dessa kombinerades med ett data-system (en dator inkopplad till varje enskilt hushåll) som kan styra värmepumparna och på så sätt balansera el-tillförseln i nätet

---

<sup>9</sup> ”The main goal that the smart city project aims to achieve is to promote a sustainable development taking advantage of information and communications technology (ICT) to supply energy more effectively, increase efficiencies, reduce costs, and enhance quality of life, bringing large benefits to the population.” (ibid.)

<sup>10</sup> <http://eu-smartcities.eu/content/distributed-generation>

<sup>11</sup> <http://eu-smartcities.eu/content/city-congestion-management>

<sup>12</sup> <http://eu-smartcities.eu/solution-proposals>

<sup>13</sup> Exempel på medium-stora smart cities i Europa finns listade på en hemsida där man också gjort en ranking av hur bra de lyckats att minska miljö- och klimatpåverkan: <http://www.smart-cities.eu/why-smart-cities.html>

<sup>14</sup> <http://www.amsterdamsmartcity.com>

<sup>15</sup> <http://cityclimateleadershipawards.com/barcelona-barcelona-smart-city/>

<sup>16</sup> <http://eu-smartcities.eu/content/how-maintain-stability-supply-once-far-greater-percentage-power-production-comes-renewable>

från fluktuerande källor såsom vindkraftverk och solceller. Detta system gör det också möjligt att ha en större andel vindkraft i nätet.

Dessa exempel är båda typiska exempel på hur mjukvarulösningar och fysisk struktur kopplas samman. Göteborg är också representerat som smart-city med CELSIUS-projektet inom fjärrvärme och fjärrkyla<sup>17</sup>. De olika initiativen i Europa finns samordnade genom EU-projektet ”The Smart Cities and Communities European Innovation Partnership” (EIP)<sup>18</sup>.

#### ”GREEN ECONOMY AT THE LOCAL SCALE”

Detta perspektiv har utvecklats med ett antal olika epitet, men ekonomerna Tim Jackson och Peter Victor kallar det för Lokal grön ekonomi (Green economy at the local scale) i en rapport från 2013<sup>19</sup>. Perspektivet har ett fokus på en stads förutsättningar som främst utgår ifrån de fysiska och miljömässiga förutsättningarna och sätter dessa som ramar för samhället. De börjar med två utgångspunkter för sitt resonemang. Den första utgångspunkten är att vi har en ekonomi som befinner sig inom ett antal planetära gränser och att dessa gränser inte kan eller bör överskridas. Den andra utgångspunkten är att vårt nuvarande sätt att mäta välbefinnande missar målet, det vill säga att kvantitativa BNP-siffror inte säger något om vilka kvalitativa mål ett samhälle uppnår och att det inte heller verkar leda oss i riktning mot välbefinnande av den form vi verkligen vill ha. Jackson & Victor menar att vi, för att kunna leva i någon typ av välfärd samtidigt som vi håller oss inom det ekologiska systemets gränser, bör lära oss att utnyttja den lokala ekonomins möjligheter.

Jackson och Victor identifierar fyra aspekter som är viktiga om vi ska kunna uppnå hållbarhet; företagets roll, arbetets kvalitet, strukturer för investeringar samt pengaekonomins natur. Företagets roll, eller något som de kallar ”*enterprise for the community*”, bör vara inriktat på att tillgodose grundläggande behov såsom mat och boende. Sådana företag bör också organisera samhällsservice såsom hälsovård och energiproduktion samt tillgodose de varor och tjänster som är viktiga för vår välfärd. För att göra detta kan det vara viktigt att utveckla nya former för företagande, såsom kooperativ eller lokal-finansierade företag. Det är av vikt att samhällen fokuserar på *arbeten* som är meningsfulla med hänsyn till dess nytta, men att också reducera antalet timmar i lönearbete. Vidare är *investeringar* något som elementärt bör handla om att avsätta inkomster i nutid för att bibehålla, skydda och stärka de tillgångar som gör det möjligt att leva gott i framtiden. Därför kan eller bör investeringar i sådant som t.ex. oljetillgångar inte rymmas inom ett sådant syfte. Slutligen är *pengaekonomin* givetvis en viktig komponent för utbyten

---

<sup>17</sup> För mer information om CELSIUS (smart district heating and cooling solutions):  
[http://www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/ovrigt.goteborg\\_pa\\_vag\\_att\\_bli\\_en\\_smart\\_city\\_inom\\_eu](http://www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/ovrigt.goteborg_pa_vag_att_bli_en_smart_city_inom_eu) /och/ <http://eu-smartcities.eu/content/celsius-smart-district-heating-and-cooling-solutions>

<sup>18</sup> <http://ec.europa.eu/eip/smartcities/>

<sup>19</sup> ”The principle goal of the green economy is to deliver prosperity. In other words, the green economy must deliver the capabilities for individuals to flourish and communities to thrive.” (Jackson and Victor 2013:6)

och handel, men oreglerat skapande av pengar genom vinst-driven långivning skapar ohållbar finansiell instabilitet. Banker bör därför handla med ”verkliga” tillgångar och krediter och inte kunna skapa pengar genom skuld på det sätt som görs idag. Jackson & Victor lyfter upp ett antal exempel på banker som sysslar med ”Green investments”, det vill säga banker som lånefinansierar företag som satsar på ekologiskt hållbara projekt<sup>20</sup>.

I Västra Götaland finns detta perspektiv representerat i bland annat Omställningsrörelsen som arbetar för att Göteborg ska bli mindre beroende av fossila bränslen, och mer ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart<sup>21</sup>. Det kan dock också kopplas till enskilda initiativ såsom klädbyttardag, vilket är exempel på ett utbyte som sker med hållbarhet och social interaktion som grundläggande mål men som också fyller en materiell funktion.

#### *Exempel - Transition Town Totnes*

Transition Town Totnes<sup>22</sup> är ett helhetsgrepp för att förändra den Brittiska staden Totnes i syfte om att skapa kraftigt minskad klimatpåverkan och oberoende från fossila bränslen<sup>23</sup>. Staden var pionjär för så kallade omställningsstäder<sup>24</sup>. Vad man i praktisk mening har gjort i Totnes är skapandet av kooperativa företag för att investera i förnybar energi såsom solenergi och vindkraftverk. Man har också utvecklat kunskapen om hållbart byggande genom studiecirkel och byggprojekt. Vidare har man sedan 2007 haft den komplementära valutan ”Totnes Pound” som används av 75 olika företag i Totnes.

---

<sup>20</sup> <http://www.greeninvestmentbank.com/>

<sup>21</sup> <http://omstallninggoteborg.se/oms/>

<sup>22</sup> <http://www.transitiontowntotnes.org>

<sup>23</sup> ”To help create thriving, healthy, caring local communities where people's ways of life take into account the needs of future generations as well as the present ones.”

<sup>24</sup> <http://www.transitionnetwork.org>

## Diskussion om spänningsfält och målkonflikter

Nedan följer en diskussion som utmynnar i ett antal frågeställningar. Läsaren kan givetvis förhålla sig till dessa som frågor möjliga att besvara. Dock ska frågorna snarare förstås som en identifiering av ett antal spänningsfält som i vid mening kan vara relevanta att synliggöra eller diskutera i relation de olika perspektiven.

Perspektiven som presenterats ovan innehåller ett antal olika idéer om hur vi bör förstå stadens förutsättningar, vad som utgör en positiv stadsutveckling och hur en sådan kan komma till stånd. En första fråga där de skiljer sig åt är synen på stadens grundläggande *villkor*, alltså vad det är som överhuvudtaget *möjliggör eller begränsar* en stads utveckling och framtid.

Nya ekonomiska geografin (NEG) och Teorin om den kreativa klassen (CC) är tämligen lika i att de båda fokuserar på stadens konkurrenskraft och roll inom en global ekonomi. Hur en stad bäst lyckas dra till sig humankapital och ekonomiskt kapital är den grundläggande frågan och man kan alltså se konkurrensen som det centrala villkoret inom båda dessa teorier.

Smart city (SC) är orienterat mot en annan typ av problematik som utgår ifrån och uppmärksammar vissa problem som uppstår trots att en stad lyckas konkurrera, eller som en oundviklig konsekvens av den globala konkurrensen, beroende på hur man ser det. Hursomhelst är det vår förmåga att skapa någonting nytt och att utveckla tekniken som avgör om vi ska kunna minska klimatpåverkan och därigenom nå en positiv stadsutveckling. Därför kan man också säga att tekniken är det grundläggande villkoret inom Smart city och att skapandet av det nya både är en möjlighet liksom det är en begränsning, beroende på vilka problem tekniken kan eller inte kan lösa.

Slutligen har vi den Gröna lokala ekonomin (GE) som utgår ifrån att stadens överskridande av de planetära gränserna är dess mest grundläggande problem. Vår förmåga att hålla oss inom dessa gränser bör enligt detta perspektiv vara målet för all stadsplanering och så länge en stad genom sina aktiviteter medverkar till att minska bärkraften i de ekologiska systemen så kan man förstå utvecklingen som negativ. Alltså, vad som utgör våra möjligheter och begränsningar inför framtiden är hur väl vi lyckas förhålla oss till de ekologiska systemen som grundläggande villkor.

**Figur: Olika stadsutvecklingsperspektiv och vilket centralt villkor de relaterar till**



*Något tillspetsat kan man alltså kunna fråga sig om det är konkurrensen, tekniken eller de ekologiska systemen som sätter gränserna för staden som tillvaro och om dessa står i konflikt med varandra?*

*Är New Economic Geography ett rådande paradigm inom stadsplaneringen idag och vad får det för effekter i ett miljö- och klimatperspektiv respektive fördelningspolitiskt?*

*Vilka gränser finns, eller bör finnas, för våra ansträngningar att skapa konkurrenskraft? Kan en stad eller regions storlek, invånarantal och humankapital någonsin anses tillräcklig?*

Hur förhåller sig då dessa olika synsätt till miljö- och klimatproblematik? Perspektiven är i högst varierande grad inriktade på ekologisk hållbarhet, och vad gäller NEG och CC så är dessa perspektiv endast indirekt orienterade mot frågor som har med klimathänsyn och energianvändning att göra. Stordriftsfördelarna och agglomerationseffekterna, som är centrala inom NEG, är *former* för marknad snarare än ett särskilt *innehåll* och dynamiken kretsar inte heller kring någon bestämd riktning för den lokala hemmamarknaden. På liknande sätt menar Richard Florida t.ex. att kreativitet och innovationsförmåga är viktigt, men hur innovationsförmåga kan eller bör riktas för att skapa hållbarhet är inget som han vidareutvecklar. Kreativiteten är i första hand ett medel för tillväxt och konkurrenskraft. Inom båda perspektiven anser man dock att täthet och innovationskraft skapar goda miljö- och klimateffekter, men alltså utan att detta ges någon uppmärksamhet som grundläggande mål.

Man kan uttrycka det som att både Glaeser och Florida förlitar sig på en typ av nedsippningseffekter. Man pratar ibland om trickle-down economics vad gäller de sociala effekterna av ekonomisk tillväxt. Motsvarande begrepp för miljö- och klimathänsyn skulle då vara *trickle-down environmentalism* (jmf. Campbell 1996). Begreppet indikerar en uppfattning om att vi genom att skapa tillväxt och innovationskraft också kommer att se förbättringar sippra ned till miljö- och klimatområdet, som ett led i en generell utveckling eller framsteg på andra områden.

En central del av teorin om den kreativa klassen är att de städer som är bäst på att attrahera högutbildade kreativa människor också kommer att utvecklas snabbast. *Men är detta ett nollsummespel mellan olika städer eller kommer det hela samhället till gagn i slutändan? På vilka grunder kan man tänka sig att det också leder till ekologisk hållbarhet?*

Grön lokal ekonomi handlar om att sätta upp de ekologiska ramarna snarare än konkurrenskraft som absolut bestämmande för ett samhälle. Detta handlar alltså om att sätta miljö- och klimathänsyn i första rummet. Frågan är hur detta påverkar välfärden och möjligheten för människor att leva ett gott liv. Dagens välfärdsmodell bygger på skatteintäkter från lönearbete. Jackson & Victor menar att den gröna lokala ekonomin utgår ifrån välfärd och människors livsvillkor i mera direkt mening och att det finns många olika vägar mot ett sådant mål. Ett exempel på detta är att arbeten bör värderas utifrån i vilken utsträckning de bidrar till omsorg och långvarig uppbyggnad i ett samhälle snarare än att se ökade produktivitet som ett mål i sig, även av sådant som i längden är destruktivt eller ohållbarhet. Man kan se det som att välfärd skapas med tillgängliga resurser och i *direkt* mening, snarare än *via* konkurrenskraft och ständigt utökade kapital och befolkningstillväxt.

För Jackson & Victor så är konkurrensen inte en förutsättning för hållbarhet utan snarare en del av dess hinder. Deras idéer är inte heller inriktade på konkurrenskraft utan möjligheterna att agera för hållbarhet i direkt mening. De förringar dock inte det faktum att stora och små städer idag är mycket konkurrensutsatta, men de menar att bara en (lokal) ekonomi som delvis eller helt frigör sig från konkurrens kan vara hållbar. Frågan är i vilken grad man ska förstå den Gröna lokala ekonomin som frikopplad från global handel och vilka positiva och negativa effekter detta i så fall skulle föra med sig. Det kan finnas en risk att välfärden blir allt för beroende av det lokala sammanhanget eller familjen om inte den skattefinansierade välfärden är fullt så utbredd.

Att skapa starka regioner och stordriftsfördelar genom att koppla ihop arbetsmarknad, produktion och konsumtion såsom förespråkas inom NEG, innebär också att man skapar större behov av resande och därmed mer transportarbete. Regionförstoringen av Göteborg leder till exempel till ökade resandeavstånd. En avhandling från Göteborgs universitet (Gil Solá 2013) visar dessutom att regionförstoringen i Västra Götaland realiserar genom längre restider, inte snabbare resor. Den genomsnittliga pendlingstiden och reslängden fortsätter alltså att öka vilket står i konflikt med mål om en lägre klimatpåverkan och minskad energianvändning.

I Göteborg satsar man på att bli en populär besöksstad och ser detta som en av stadens konkurrensfördelar. Det innebär att man också kommer att ha ett fortsatt ökat flygande till och från regionens flygplatser.

*Är det rimligt att se regionförstoring som ett exempel på målkonflikt mellan idén om större hemmamarknader och klimathänsyn? Är också det ökande flygandet ett exempel på konflikt mellan olika perspektiv på stadsutveckling?*

*I vilken grad är det rimligt att förlita sig på teknikutveckling och innovation som ett sätt att överkomma sådana här målkonflikter? Är t.ex. utvecklingen av Göteborg som en smart city tillräcklig för att komma till rätta med stadens ökande klimatpåverkan? (i ett konsumtionsperspektiv)*

Att en stad befinner sig i någon typ av konkurrens med andra städer är sällan betvivlat. Samtidigt är det få som bestrider att en stad befinner sig inom de planetära- och ekologiska systemens gränser. Att göra dessa gränser till en del av den politiska realiteten har visat sig svårt, och ett strategi- eller visionsdokument är inte en garant för att gränserna verkligen inkluderas i planeringen eller politiken. Ett tillvägagångssätt, som genomförts på nationell nivå, är att genom en ”klimatlag” införa koldioxidbudget för ett lands utsläpp<sup>25</sup>.

*Skulle en koldioxidbudget på stad- eller regionnivå kunna vara en väg för att inkorporera absoluta gränser i planeringsarbetet?*

Genom denna analys av olika perspektiv på stadsutveckling, och de frågor som jag lyfter upp, så hoppas jag att kunna bidra till en konstruktiv diskussion om hur vi vill att våra städer ska utvecklas i framtiden.

---

<sup>25</sup> <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2008/27/contents>

## Referenser

Andersson, Åke E. (1985), *Kreativitet - storstadens framtid : en bok om Stockholm* (Stockholm: Prisma :)

Campbell, Scott (1996), 'Green Cities, Growing Cities, Just Cities?: Urban Planning and the Contradictions of Sustainable Development', *Journal of the American Planning Association*, 62 (3), 296-312

Florida, Richard (2006), *Den kreativa klassens framväxt*, trans. Anna Sörmark (Stockholm: Daidalos)

Fujita, Masahisa and Krugman, Paul (2004), 'The new economic geography: Past, present and the future\*', *Papers in Regional Science*, 83 (1), 139-64

Gil Solá, Ana (2013), *På väg mot jämställda arbetsresor : vardagens mobilitet i förändring och förhandling* (Göteborg: Institutionen för ekonomi och samhälle, Avdelningen för kulturgeografi, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet)

Glaeser, Edward L. (2012), *Stadens triumf : hur vår största uppfinning gör oss rikare, smartare, grönnare, friskare och lyckligare*, trans. Patricia Wadensjö (Stockholm: SNS förlag)

Huppés, Gjalte and Ishikawa, Masanobu (2005), 'A Framework for Quantified Eco-efficiency Analysis', *Journal of Industrial Ecology*, 9 (4), 25-41

Jackson, Tim and Victor, Peter A. (2013), 'Green Economy at Community Scale', (Toronto: Metcalf Foundation <http://www.metcalffoundation.com/wp-content/uploads/2013/10/GreenEconomy.pdf>)

Müller, Urs and Wagner, Andrea (2008), *Västsverige/Göteborg : quality of life as a location factor for highly qualified people* (Mariestad: Regionutvecklingssekretariatet, Västra Götalandsregionen)

Rocco, Papa (2013), 'Editorial Preface. Smart Cities: Researches, Projects and Good Practices for Infrastructures', *Tema. Journal of Land Use, Mobility and Environment*, v. 6, n. 3, p. 291-292 (Available at: <http://www.tema.unina.it/index.php/tema/article/view/2189/2114>)

Rode, Philipp and Floater, Graham (2012), 'Going green: how cities are leading the next economy', in London School of Economics (ed.), *LSE Cities* (<http://eprints.lse.ac.uk/47834/>).

### **Övriga referenser och internetlänkar (i den ordning de förekommer)**

<http://www.theatlanticcities.com/jobs-and-economy/2012/04/why-bigger-cities-are-greener/863/>

[http://www.vgregion.se/upload/Regionutveckling/Naringsliv/Strategi2020/VG2020\\_ver\\_rf.pdf](http://www.vgregion.se/upload/Regionutveckling/Naringsliv/Strategi2020/VG2020_ver_rf.pdf)

<http://planning.city.cleveland.oh.us/maps/pdf/LorainAvenueMasterPlan08.pdf>

[http://www.indiana.edu/~spea/pubs/undergrad-honors/honors\\_vol.3\\_no.6.pdf](http://www.indiana.edu/~spea/pubs/undergrad-honors/honors_vol.3_no.6.pdf)



### Smart city

<http://eu-smartcities.eu/content/distributed-generation>

<http://eu-smartcities.eu/content/city-congestion-management>

<http://eu-smartcities.eu/solution-proposals>

<http://www.smart-cities.eu/why-smart-cities.html>

<http://www.amsterdamsmartcity.com>

<http://cityclimateleadershipawards.com/barcelona-barcelona-smart-city/>

[http://www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/ovrigt,goteborg\\_pa\\_vag\\_att\\_bli\\_en\\_smart\\_city\\_i\\_nom\\_eu](http://www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/ovrigt,goteborg_pa_vag_att_bli_en_smart_city_i_nom_eu)

<http://eu-smartcities.eu/content/celsius-smart-district-heating-and-cooling-solutions>

<http://ec.europa.eu/eip/smartcities/>

### Gröna investeringar och omställning

<http://www.greeninvestmentbank.com/>

<http://omställninggoteborg.se/oms/>

<http://www.transitiontowntotnes.org>

<http://www.transitionnetwork.org>

### Klimatlagstiftning

<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2008/27/contents>