

Högskolan Gotland  
Kurs i hållbar utveckling  
Moment 3, fördjupningsuppgift (3hp)  
2012-01-02

Hållbar stadsplanering i ett historiskt perspektiv.



Författare: Jesper Kallhed

Handledare: Malin Jonell

Medbedömare: Patrik Rönnbäck

## Innehåll:

- Inledning
- Syfte och mål
- Material, metod och genomförande
- Sammanfattning
- Vad innebär hållbar stadsplanering?
- Hållbar stadsplanering i ett historiskt perspektiv.

*The garden city of to-morrow* år 1902.

*Le Corbusier och framtidsstaden* år 1925.

*New urbanism* år 1996.

- Vad händer globalt inom hållbar stadsplanering?

*Hållbar stadsplanering globalt*

*Hållbar stadsplanering i Kina.*

*Green urbanism*

- Resultat

*Hållbara argument i Ebenezer Howards trädgårdsstäder.*

*Hållbara argument i Le Corbusiers modernistiska idealplanering.*

*Hållbar stadsplanering idag.*

- Källförteckning

## Inledning

Detta arbete ingår som fördjupningsarbete i kursen "Hållbar utveckling" 7.5 p. anordnad av Högskolan på Gotland. Jag har valt att arbeta med temat "Hållbar stadsplanering - hur vill vi att framtidens stad ska se ut?" där jag vill undersöka dagens stadsplaneideal i förhållande till äldre referenser.

Idag står världens städer för 2% av landyta, 50% av befolkningen, 75% av energianvändningen och 80% av CO<sup>2</sup>-utsläppen. Det är därför viktigt att dagens och morgondagens stadsplaneideal verkligen får positiva konsekvenser för miljön och våra ambitioner vad gäller hållbar utveckling i framtiden. Mitt intresse för dagens planeringsideal, exempelvis New Urbanism, väcktes när jag förstod att urbanismen har äldre referenser i ett historiskt planeringsperspektiv.

## Syfte och mål

Arbetet syftar till att undersöka om begreppet "hållbar stadsplanering" är ett nytt fenomen eller om det finns historiska referenser i äldre stadsplaneideal. Min hypotes är att, exempelvis Ebenezer Howards "*Garden Cities of To-morrow*" från år 1902, eller Le Corbusiers "*The City of tomorrow*" från år 1925, likaledes har hållbara ambitioner i sina utopiska arbeten.

Jag kommer, som avgränsning, främst att fokusera på hållbara argument. Målet är att belysa hållbar stadsplanering i ett historiskt perspektiv samt identifiera hållbara argument i samtidens stadsplanering.

## Material, metod och genomförande

Genom studier av referenslitteratur, främst "*När nyurbanismen kom till stan*" av Elisabeth Klingberg, "*Klimat och miljöstrategi i ett samlat perspektiv*" av Persson, Persson (red) samt "*Att bygga ett hållbart samhälle*" av Birgitta Johansson och Lars Orrskog, vill jag upptäcka hållbara argument och ambitioner i olika stadsplaneideal. Även på internet finns en oändlig mängd information som också har varit värdefull, men eftersom jag vill ha bra källkritik kommer jag att referera till litteratur i första hand.

## Sammanfattning

Genom detta arbete har jag lyckats identifiera ett antal "hållbara" argument som passar i olika planeringsideologier. Urbanismen är, inte förvånande, den ideologi som har mest "hållbara" argument, men även, en så pass modern ideolog som Le Corbusier, har även "hållbara" argument i sin utopiska stadsplanering.

## Var innebär hållbar stadsplanering?

För att lyckas analysera begreppet hållbar stadsplanering är det nödvändigt att utgå från en tydlig definition. Detta visade sig dock inte vara allt för enkelt eftersom olika länder, organisationer, intresseföreningar eller forskare har olika syn och tolkningar på detta begrepp. Jag har valt att använda en definition från boken "Att bygga ett hållbart samhälle" där författaren menar att hållbara städer inte bara är välordnade, miljöanpassade och hygieniska, utan de måste även innehålla vackra platser, offentliga platser och spännande kultur. En hållbar stad måste vara attraktiv för både människor och företag. Författarna redovisar även sex punkter, vilka sammanfattar gemensamma miljöutmaningar inom hållbar stadsplanering och det är dessa sex punkter som jag har använt som utgångspunkt i min analys av stadsplanering i ett historiskt perspektiv.<sup>1</sup>

Hållbara städer skall vara:

- Energisnåla
- Transportsnåla
- Kretsloppsanpassade
- Ha biologisk mångfald
- Blandad bebyggelse
- Ta hänsyn till naturresursen

## Hållbar stadsplanering i ett historiskt perspektiv.

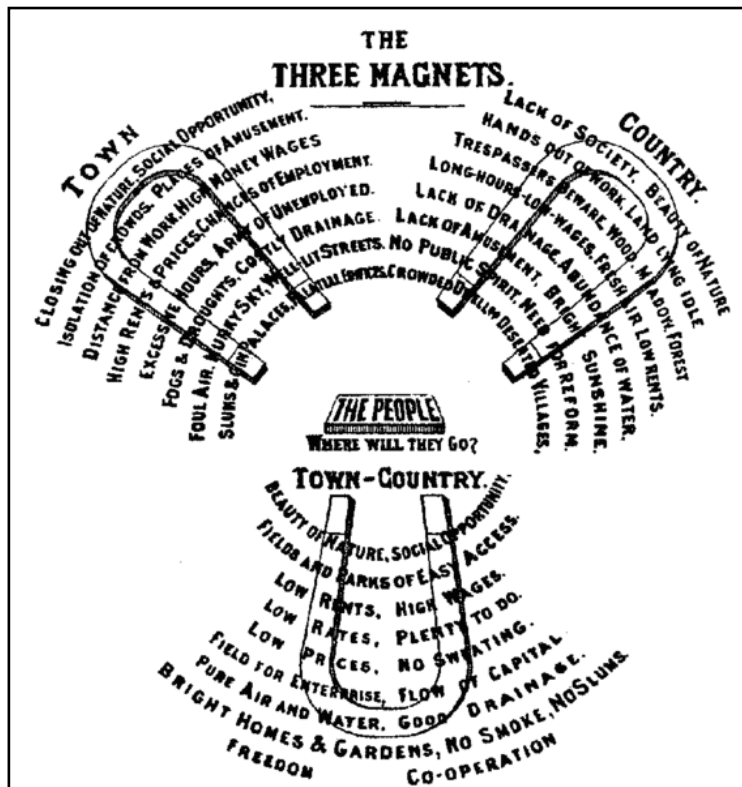
Stadsplanering är inget nytt och redan de gamla grekerna hade planerade städer. En av de första städerna som fick en planerad rutnätsplan är staden Miletos, som hade förstörts i perserkrigen ca. 400-talet f.Kr. Under renässansen på 1500-talet uppstod ett nytt intresse för rutnätsplanen som resulterade i allt fler reglerade stadsplaner. I slutet av 1800-talet började dock rutnätsplanens struktur ifrågasättas. Först ut var Callillo Citte, en österrikiske arkitekt, som hade tröttnat på stadens regelbundenhet och pläderade för en mer mjukare, terränganpassad stadsplanering. Hans bok "*The Birth of Modern City Planning*" från år 1889 inspirerade många och år 1902 publicerade hans engelska kollega Ebenezer Howard boken "Garden Cities of to-morrow" där han framförde sitt koncept med trädgårdsstäder.

---

<sup>1</sup> Birgitta Johansson, 2002

## *The garden city of to-morrow*

Howards trädgårdsstadskoncept är främst ett försök att minska och lösa de sociala problem som uppstått under 1800-talets industrialiseringen. Levnadsförhållandena i industristäderna var bedrövliga, främst på grund av att arbetstagarnas bostäder låg alldeles intill industriområdena eller i utkanten av städernas gränser. Howard analyserar i sin bok skälen till att människor flyttar aningen till staden eller till landet och han tolkade de olika attraktionerna som att de fungerar som magneter. Därför var hans lösning en stadsstruktur som innehåller alla fördelarna med respektive stad och landsbygd.



Från Ebenezer Howards "The garden cities of to-morrow" år 1902.

### *Bebyggelsestruktur*

Howard pläderar för en gemensam strategi för stadens expansion. Tidigare hade förorter tvingats anpassa sig till gamla strukturer och placerats allt för nära städerna. Howards trädgårdsstad skulle bestå av olika zoner där stadens centrum skulle innehålla en park omgiven av en kommersiella, kulturella och administrativ zoner. Runt den centrala parken skulle en "Crystal Palace" finnas där varor, producerade av invånarna, skulle kunna säljas skyddade från väder och vind. Utefter en bred "Grand Avenue" eller utefter några av de mindre ringleder runt centrum, skulle varje familj få ett eget hus med en delad eller ägd trädgård. Den yttre ringen, som var tänkt enbart för små industrier och fabriker, skulle hålla invånarna borta från fabrikenas utsläpp. Ett grönt bälte med en cirkelrund järnväg skulle markera gränsen till landsbygden. För att undvika problem i de växande städerna, begränsades stadens befolkning till maximalt 32 000 personer. Eftersom staden skulle vara självförsörjande med jordbruk

och odlingar, fick ytterligare städer grundas på ett minsta avstånd av cirka 7 km, i syfte att skydda naturen runtomkring. För att kunna byta varor mellan städerna skulle ett järnvägssystem knyta ihop städerna med varandra.<sup>2</sup>

*Vad är det som är hållbart i Howards trädgårdsstad?*

- Det första "hållbara" är att staden är planerad med en maximal storlek i avseende på befolkning, yta och omgivande jordbruksmarker. Detta innebär, inte bara att staden blir självförsörjande, utan även att staden får en fotgängarvänlig planering, "gångbarhet", där alla centrala funktioner går att nås inom ett rimligt avstånd, exempelvis inom 10 minuters gångavstånd från bostaden.
- Det andra hållbara argumentet är stadens kontinuerliga gatusystem som fördelar trafiken gradvis från breda boulevarder till mindre gator och gränder. Även stadens kollektivtrafiklösningar är planerade och innebär att de resande har flera olika alternativ att välja på, inte minst den spårbundna trafiken som sammanbinder stadens ringar.
- Ett tredje argumentet är stadens funktionsblandade kvarter, där en blandad befolkning i olika åldrar, inkomstnivåer och kulturer gör att staden får ett kontinuerligt åldrande. D.v.s. staden kan åldras utan att det blir problem med bl.a. ålders segregering. Howard ville även blanda olika storlekar, hustyper, upplåtelseformer och prisklasser.
- Ett fjärde hållbart argument är Howards fokus på skönhet, estetik och mänskligt välbefinnande, med betoning på värdet av det publika rummet. Stadens täthet ger även sociala och miljömässiga kvaliteter. Howard vill ha tydligt avgränsade områden, såsom ett allmänt centrum med hög täthet i mitten och gradvis lägre ju längre bort från centrum man kommer.
- Sammanfattningsvis så är Howards ideala trädgårdsstad planerad för hög livskvalitet, välstånd och med platser som berikar, upplyfter och inspirerar människor.

### ***Le Corbusiers framtidsstad år 1925***

*Le Corbusiers grundläggande principerna för modern stadsplanering.*

År 1925 publicerade Le Corbusier "*The City of Tomorrow and its Planning*" där han presenterar den moderna staden och dess estetik. Staden är skapad utifrån modernistiska tankar och formad av tidens utopiska och positivistiska framtidstro. Citat såsom *Vår snabba bil tar oss mellan majestätiska skyskrapor* beskriver den lite naiva utopin som fanns.

---

<sup>2</sup> Eva Eriksson, Stockholm 1990, sid 278.



Le Corbusiers plan "*The City of Tomorrow and its Planning*" från år 1925.

Le Corbusier menade att hela den moderna staden skall vara som är en park där skyskraporna blir gigantiska klätterträd. Den består av 24 skyskrapor med bostäder, affärer och hotell för 1 miljon invånare. I skyskrapornas enorma geometriska fasader återspeglas solen och himlen. I stadens centrala delar finns butiker, caféer, restauranger, lyxaffärer av olika slag, ett magnifikt forum, enorma parker där hela konceptet utstrålar ett spektakel av ordning och vitalitet. Runt staden finns ett antal "trädgårdsstäder" för ytterligare 2 000 000 invånare. I dessa förorter finns trädgårdar, spel- och idrottsplatser och där "syns himlen överallt".<sup>3</sup>

Corbusier ansåg att den moderna staden måste vara tätbefolkad, där 95 procent av marken är öppen och övriga 5 procent utgörs av de glest placerade skyskraporna. Corbusier ansåg att en modern stad måste ha klar och frisk luft och därför blir stadens öppna utrymmen stadens "lungor". Han ansåg att vi måste öka antalet öppna ytor och minska avstånden mellan dem. Stadens bostadsområden får inte heller placeras längs stadens genomfartsleder som är fulla av buller, damm och berövad allt ljus.

I centrum av staden skulle en underjordisk centralstation placeras. På dess tak, vilket innebär två våningar över marknivån, skulle en flygplats för flygtaxi anläggas. I centralstationen finns tunnelbanan och förorternas tåglinjer. Avståndet mellan tåglinjens olika hållplatser, tunnelbanestationer samt avstånd mellan olika gator bör inte vara längre än ca 400 meter, dock ibland uppdelade till 200 meter.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Christer Bodén, Helsingborg, 1989, sid. 183.

<sup>4</sup> Planering och byggande under 750 år, Bertil Sannel, 2005. Sid 109. Ingår i Planeringens utmaningar... Gunnel Forsberg 2005.

### *Stadens trafik:*

Le Corbusier ansåg att befintliga gator i en stad bör minskas med två tredjedelar och att gator skall klassificeras enligt följande tre typer: (A) tung trafik, (B) lättare godstrafik och (C) snabb trafik.

- A. Tung trafik skall gå under jord i tunnlar. Under staden skall det finnas öppna ytor, våningar, där enbart betongpålar bär upp taken och mellan dessa ytor skall ett slags godshus finnas där den tunga trafiken skulle kunna lasta och lossa.
- B. Lättare gods trafik på marknivå där gatorna går i alla riktning och där mindre lastbilar gör korta resor.
- C. Snabb trafik, som täcker en stor del av staden. Dessa vägar, som går åt alla riktningar, är förhöjda och har en bredd av 120 meter. Stadens vägar skall bilda två axlar i staden och utgöras av snabb enkelriktad trafik på enorma betongbroar, 120 till 180 meter bredda.

### *Sammanfattning av Le Corbusiers grundläggande principer:*

- Han vill koncentrera våra städer.
- Han vill minska antalet vägar med 1/3 del, men samtidigt öka dess kapacitet.
- Han vill öka stadens ekonomiska medel.
- Han vill öka andelen parker och öppna ytor.

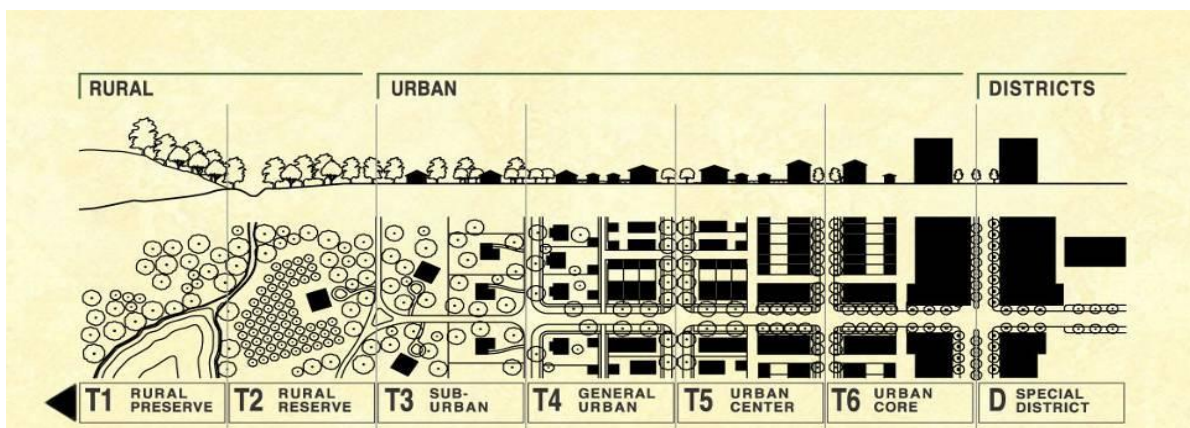
### *Vad är hållbart i Le Corbusiers modernistiska idealplanering?*

- Karakteristiskt för staden är dess gigantiska och enformiga byggnader. Corbusier ansåg att stadens täthet ger sociala och miljömässiga kvaliteter. Likaså stadens skönhet, estetik och mänskligt välbefinnande.
- Corbusier tänkte sig staden som "gångbar" där alla centrala funktioner finns inom ett acceptabelt gångavstånd från bostaden. Staden har även ett kontinuerligt gatusystem som fördelar trafiken åtskilt, från de gigantiska motorvägarna till allt mindre gator.
- Hållbart är även hans fokusering på kollektivtrafik, dess kapacitet samt hans ambitioner att minska miljöpåverkan av trafikens negativa effekter, såsom buller och framkomlighet för gående.
- Le Corbusier menar även att ett allmänt centrum med hög täthet gör staden mer levande vilket innebär hög livskvalitet, välstånd, platser som berikar, upplyfter och inspirerar den moderna människan
- Min tolkning är dock att stadens främsta nackdel är att den saknar funktionsblandade kvarter med en blandad befolkning, åldersgrupper, inkomstnivåer och kulturer.



## ***New urbanism 1980-talet***

Nyurbanismen uppstod som en reaktion mot modernismens stora strukturlösa städer och förslummade innerstäder. Under 1970-talet hade arkitekterna Andrés Duany och Elizabeth Plater-Zyberk (DPZ) börjat studera Europas medeltida städer i syfte att förstå varför dessa städer kändes så charmiga. Nyurbanismen, som kom som en reaktion på modernismens stadsbyggande, strävar mot social-, estetisk-, ekonomisk- samt hållbar utveckling. Kännetecknande för nyurbanism är dess småskalighet och dess strävan efter att kunna röra sig i staden till fots. Man strävar även efter att göra staden mer omväxlande till både utseende och funktion, med både bostäder, butiker, tjänster och andra typer av mindre arbetsplatser, samt små parker. New Urbanismens första och mest framgångsrika projekt var samhället Seaside, på den amerikanska östkusten i Florida år 1981.<sup>5</sup>



Charter for New Urbanism (CNU) från år 1993, är idag en internationell rörelse.

*CNU har fastslagit 10 punkter för ett nytt stadsbyggande.*<sup>6</sup>

### ***1. Walkability***

- Fotgängarvänlig planering med alla stadens centrala funktioner inom 10 minuters gångavstånd från bostaden.

### ***2. Connectivity***

- Kontinuerliga gatusystem som fördelar trafiken.
- Gradvis finmaskigare gatunät med boulevarder, gator och gränder.

### ***3. Mixed-use & Diversity***

- Funktionsblandade kvarter.
- Blandad befolkning: olika åldrar, inkomstnivåer, kulturer och raser.

### ***4. Mixed Housing***

- Blandning av olika storlekar, hustyper, upplåtelseformer och prisklasser.

<sup>5</sup> Klingberg E. 2006. Sid 159.

<sup>6</sup> <http://www.newurbanism.org/>

5. *Quality Architecture & Urban Design*
  - Fokus på skönhet, estetik och mänskligt välbefinnande.
  - Betona värdet av det publika rummet.
6. *Increased density*
  - Täthet ger sociala och miljömässiga kvaliteter.
7. *Smart transportation*
  - Fotgängarvänlighet, kollektivtrafikförsörjning
8. *Sustainability*
  - Minsta möjliga miljöpåverkan.
  - Energieffektivitet.
9. *Traditional Neighborhood Structure TND = Traditional Neighborhood Development.*
  - Tydligt avgränsade områden, publikt centrum, högst täthet i mitten, gradvis lägre längre bort från centrum, "from urban to rural".
10. *Quality of Life*
  - Sammantaget innebär allt detta, hög livskvalitet, välstånd, platser som berikar, upplyfter och inspirerar människor.

## Vad händer idag globalt inom hållbar stadsplanering?

### ***Hållbar stadsplanering globalt***

År 1996 träffades världens ledare i Istanbul för att diskutera hur världens länder skall lyckas uppnå en hållbar stadsutveckling. Problemen hade redan diskuterats år 1992 i Rio de Janeiro, när Agenda 21 dokumentet skapades. Resultatet blev ett globalt handlingsprogram, "UN:s Habitat agenda" med målen "en rimlig bostad för alla" samt "en hållbar utveckling av människors boplatser i en värld med växande städer".<sup>7</sup>

Eftersom även alla Europeiska städer står inför liknande problem har EU tagit fram en strategi för hållbara stadsmiljöer. Den är indelad i fyra huvudområden: *förvaltning av städer, transporter, byggnation och stadsplanering*.<sup>8</sup>

I Sverige har regeringen tillsatt en arbetsgrupp för att få fart på arbetet med hållbar stadsutveckling, "delegationen för hållbara städernas verksamhet...". I den kan man läsa att Sverige skall ha en fortsatt ledande roll i ett globalt sammanhang och att städernas problem kan vändas till möjligheter. Sverige kan bli ett föregångsland och exportör av kunskap och teknik i ett globalt sammanhang. Signifikativt för Sveriges koncept att nå en hållbar stadsutveckling är att den bygger på att olika aktörer kan samverka för att åstadkomma resultat. På nationell nivå måste våra myndigheter och andra institutioner samverka för att lyckas. På lokal och regional nivå måste

---

<sup>7</sup> SOU 2003:31, En hållbar framtid i sikte, sid 27.

<sup>8</sup> EU KOMMISSION, Den temainriktade strategin för stadsmiljön, Bryssel 2006

kommuner, arkitekter, planerare, byggare, fastighetsbolag, experter, konsulter och andra aktörer samverka för att nå resultat.<sup>9</sup>

### ***Hållbar stadsplanering i Kina.***

Jag vill påstå att Kina är idag världsledande inom Grön urbanism. Ett exempel är Dongtan, världens första eko-stad, en grön stad som har minimal negativ påverkan på miljön och som revolutionerar hur städer byggs. Genom hållbar design och planering är staden självförsörjande, genererar all energi från förnybara resurser, producerar all odlad mat och återför allt avfall tillbaka till naturen. Invånarna bor, arbeta och "lever" i staden.

Enligt *China.com.cn* har kinas regering beslutat att framtidens städer skall vara klimatneutrala, energi- och transportsnåla. De skall minska avfallshanteringen, ha ett snålt resursutnyttjande och liten markexploatering. För att trafiken ska minskas måste bostäder, arbete, förskolor, skolor och affärer ligga nära varandra. Affärer med mat, kläder, husgeråd och annat som människor behöver till vardags ska inte placeras i industriområden, längs motorleder eller i tätorternas utkanter, dit det är svårt att ta sig utan bil. Fler måste få möjlighet att gå, cykla och använda kollektivtrafik på ett säkert och effektivt sätt. Städerna skall därför i vissa delar vara bilfria. Egna filer för bussar, modern snabbspårväg samt ökad satsning på spårbunden trafik är exempel på metoder för att skapa bilfria stadsdelar. Närhet skapar också ökad trygghet och ökat intresse för de människor som bor runt omkring. Gröna naturområden ska vara en del av stadsmiljön. Alla ska ha möjlighet till ett rikt friluftsliv, naturupplevelser och ren luft.<sup>10</sup>

I korthet innebär Kinas strategi för stadsplanering följande:

#### ***Hållbarhet:***

- Ett ekologiskt fotavtryck nära det globala på 2,2 hektar per person.
- Maximal användning av lokalt färska ekologiskt odlade livsmedel.
- Självförsörjning av vatten.
- Långsiktig hållbarhet mot effekterna av klimatförändringar.

#### ***Energi:***

- Minimera energianvändningen i byggnader och transporter.
- Att skapa maximal användning av förnyelsebar energi med målet självförsörjning av energi.

#### ***Återvinning:***

- Slutna kretslopp där allt avfall återanvänds eller återvinns.

#### ***Byggnader:***

- Stadsplanering för tillgänglighet, med bostäder nära arbetsplatser och offentliga tjänster, säkra gång- och cykelvägar och effektiv kollektivtrafik.
- Gröna områden och funktioner, vatten för att öka den biologiska mångfalden och skapa en traditionell kinesisk känsla för platser i hela staden.

<sup>9</sup> SOU Delegationen för Hållbara städer Miljövårdsberedningen Jo 1968:A. S. 4

<sup>10</sup> <http://www.china.com.cn/chinese/zhuanti/2005cxfz/815959.htm>

- Världsklass inom fritid, ekoturism, hälsa och kunskap, företagande, utveckling med fokus på ny teknik.

*Transport:*

- Design för noll partikelutsläpp från transportfordon.

### **Green urbanism**

Jag vill slutligen uppmärksamma begreppet "*Green urbanism*" som pågår runt om i världen. Principerna för grön urbanism är en stadsplanering som syftar till att minimera stadens påverkan på miljön, ingen fossil energianvändning, inga avfall och inga utsläpp koldioxidutsläpp. Grön urbanism är en viktig drivkraft för att minska våra koldioxidutsläpp, utarmning av resurser och miljöförstöring. Enligt Dr. Steffen Lehmann, som är professor vid University of South Australia, finns det 15 principer för grön urbanism och för att vi skall uppnå en hållbar stadsutveckling:<sup>11</sup>

Dessa 15 vägledande principerna för grön urbanism är:

1. *Klimat och topografianpassning*  
Baserat på klimatförhållanden måste varje hållbart projekt bibehålla biologisk mångfald, ekosystem och landskapets form. Naturliga kretslopp och naturliga anpassningar för att reglera temperatur, luftfuktighet, ljus, vind och buller måste bevaras.
2. *Förnybar energi och inga CO<sup>2</sup>- utsläpp*  
Anslut stadsdelar till lokala kraftverk där förnybara energikällor, såsom solenergi, solvärme, vind och vågkraft, biomassa, geotermisk energi, minivattenkraft eller annan ny grön teknik, står för elproduktionen.
3. *Utan avfall*  
Städer bör sträva efter att få så lite avfall som möjligt redan i stadsplanering. Vid tillverkning av metaller, glas, plast, papper samt till nya produkter behövs bättre förståelse för kretsloppet. Även för näringsämnen såsom det globala kvävet kretslopp .
4. *Vatten*  
Städer kan användas som avrinningsområden genom att främja uppsamling av regnvatten och återvinning och återanvända avloppsvatten och dagvatten.
5. *Landskap, trädgårdar och biologisk mångfald i staden*  
Bygg trädgårdar och gröna tak i innerstaden. Växter kan användas för luftrening. Genom att bevara grönområden, trädgårdar och åkrar, samt gröna bälte runt staden, kan växter absorbera CO<sup>2</sup>.

---

<sup>11</sup> Lehmann s. 2010. Sid 1.

6. *Hållbara transporter*  
Integrera icke-motoriserade transporter, dvs. cykling och promenader. Smart infrastruktur med exempelvis elbilar, integrerade transportsystem med busstransit, järnväg och cykelstationer.
7. *Lokala och hållbara material*  
Användandet av regionala, lokala material med mindre lagrad energi.
8. *Förtätning och upprustning av befintliga stadsdelar*  
Hållbara strategier för befintliga stadsdelar.
9. *Gröna byggnader och distrikt med passiva konstruktioner*  
Gröna strategier som erbjuder tillgång till sol till alla nya byggnader.
10. *Friska och blandad städer*  
Det viktigaste för staden är prisvärda bostäder, blandade funktioner, användning och ett hälsosamma samhällen.
11. *Lokal mat och korta försörjningskedjor*  
Hög livsmedelssäkerhet genom lokal odling och "Slow Food" initiativ.
12. *Kulturarv, identitet och känsla för platsen*  
En hållbar stad har hög luftkvalitet, inga föroreningar, god hälsa vilket främjar det offentliga rummets nätverk.
13. *Stadsförvaltning och ledarskap*  
Staden tillämpar god stadsförvaltning genom att kombinera hållbara metoder för upphandling, såsom miljöbudgetering.
14. *Utbildning, forskning och kunskap*  
Staden erbjuder hållbar teknisk utbildning, fortbildning, forskning, erfarenhetsutbyte och kunskapsspridning för alla i stadens utveckling.
15. *Strategier för städer i u-länder*  
Särskilt hållbara strategier för städer i utvecklingsländer, exempelvis genom att utbilda lokalbefolkningen, skapa nya arbetstillfällen och nya jobbstrukturer för att harmonisera effekterna av en snabb urbanisering och globalisering.

## Resultat

Detta arbete syftade till att undersöka om begreppet "hållbar stadsplanering" är ett nytt fenomen eller om det finns äldre referenser. Min hypotes var att Ebenezer Howards "*Garden Cities of To-morrow*" och Le Corbusiers "*The City of tomorrow*" hade hållbara ambitioner i sina utopier.

Jag har lyckats identifiera ett antal "hållbara" argument som passar i de olika planeringsideologierna. Urbanismen är, inte förvånande, den ideologi som har mest "hållbara" argument, men även, en så pass modernistisk ideolog som Le Corbusier, har lyckats få med några "hållbara" argument i sin utopiska stadsplanering.

### ***Hållbara argument i Ebenezer Howards trädgårdsstäder.***

- Trädgårdsstaden är planerad med en maximal storlek i avseende på befolkning, yta och omgivande jordbruksmarker. Staden är självförsörjande, fotgängarvänlig och "gångbar".
- Staden har kontinuerliga gatusystem. Staden har bra kollektivtrafiklösningar såsom spårbunden trafiken som sammanbinder stadens ringar.
- Staden har funktionsblandade kvarter, blandad befolkning, olika åldrar, inkomstnivåer och kulturer.
- Howard har fokus på skönhet, estetik och mänskligt välbefinnande. Stadens täthet ger även sociala och miljömässiga kvaliteter.
- Sammanfattningsvis är Howards ideala trädgårdsstad planerad för hög livskvalitet, välstånd och med platser som berikar, upplyfter och inspirerar människor.

### ***Hållbara argument i Le Corbusiers modernistiska idealplanering.***

- Staden är förvisso gigantisk och med enformiga byggnader, men Corbusier ansåg dock att stadens täthet ger sociala och miljömässiga kvaliteter.
- Staden är "gångbar", alla centrala funktioner finns inom ett acceptabelt gångavstånd och staden har ett kontinuerligt gatusystem.
- Hållbart är även kollektivtrafiken, dess kapacitet samt hans ambitioner att minska trafikens negativa effekter såsom buller och framkomlighet för gående.
- Stadens centrum har hög täthet vilket gör staden mer levande, höjer dess livskvalitet, välstånd och inspirerar den moderna människan.

## **Hållbar stadsplanering idag.**

Jag har försökt att identifiera vad som utmärker hållbar stadsplanering enligt de senaste rönen.

Enligt min tolkning är det framförallt Kina som idag leder arbetet med att skapa en snabb och ambitiös hållbar stadsplanering.

Dagens terminologi, exempelvis "*Green urbanism*", syftar till att minimera stadens påverkan på miljön.

Dagens strategier för att nå en hållbar stadsutveckling innebär följande:

- *Stadens struktur:*
  - Rimliga gångavstånd*
  - Fokus på trädgårdar och biologisk mångfald, landskap-, klimat- och topografianpassning.
  - Stadens centrum har hög täthet som minskar ju lägre bort man kommer.
  - Prioriterar lokalt odlad mat och korta försörjningskedjor.
- *Gatan och trafikens struktur:*
  - Kontinuerliga gatusystem som fördelar trafiken.
  - Smarta kollektivtrafikförsörjningar.
  - Hållbara transporter med målet inga partikelutsläpp
- *Bebyggelsen och befolkningens struktur:*
  - Blandade hustyper, storlekar, upplåtelseformer samt prisklasser.
  - Arkitektur med fokus på kvalitet, skönhet, estetik och mänskligt välbefinnande.
  - Gröna och passiva byggnader.
- *Miljöpåverkan och energieffektivitet.*
  - Hållbarhet i resursanvändning, ekologi och vattenförsörjning
  - Hållbarhet mot klimatförändringar.
  - Minimera energianvändningen i byggnader och transporter.
  - Självförsörjning av förnybar energi.
  - Inga CO<sup>2</sup>- utsläpp.
  - Kretslopp och självförsörjande på vatten och avlopp.
  - Lokalt producerade och hållbara material.
  - Slutna kretslopp där allt avfall återanvänds eller återvinns.
- *Ledord:*
  - Hög livskvalitet, välstånd, platser som berikar, upplyfter och inspirerar människor. Utbildning, forskning och kunskap. Kulturarv, identitet och känsla för platsen

## Litteraturförteckning

(u.d.). Hämtat från <http://www.newurbanism.org/>.

2005, C. n. (den 18 mars 2005).

<http://www.china.com.cn/chinese/zhuanti/2005cxfz/815959.htm>.

Birgitta Johansson, L. O. (2002). *Att bygga ett hållbart samhälle*. Stockholm: Natur och kultur.

Bodén, C. (1989). *Modern arkitektur*. Helsingborg: ArchiLibris Bokförlag.

Eriksson, E. (1990). *Den moderna stadens födelse*. Stockholm: Ordfronts förlag.

EU, K. (2006). *Den temainriktade strategin för stadsmiljön*. Bryssel: EU kommissionen.

Habitat, S. f. (2003). *En hållbar framtid i sikte*. Oslo: SOU2003:31.

Klingberg, E. (2006). *När urbanismen kom till stan*. Göteborg: Pratminus förlag.

Lehmann, S. (2010). *Green Urbanism: Formulating a Series of Holistic Principles*. Institut Veolia Environnement.

Miljöårsberedningen. (2004). *Delegationen för Hållbara städer Miljöårsberedningen Jo 1968:A. S. 1*. Stockholm: Edita Norstedt Tryckeri AB.

Persson, P. (2010). *Klimat och miljöstrategi i ett samlat perspektiv*. Lund: Studentlitteratur.

Sannel, B. (2005). Planering och byggande under 750 år. i G. Forsberg, *Planeringens utmaningar och tillämpningar* (ss. 108-134). Uppsala: Uppsala Publishing House.

Bilder:

Framsida: <http://www.karlskoga.se/images/18.477f552e126b841ed5d80003598/medeltida+stad.jpg>

Sidan 4: <http://www.library.cornell.edu/Reps/DOCS/howard1.gif>

Sidan 6: <http://www.planetizen.com/files/radiant-city.jpg>

Sidan 8: [http://www.newurbanism.org/images/548\\_Transect.gif](http://www.newurbanism.org/images/548_Transect.gif)