



Sveriges
lantbruksuniversitet

Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) 15 hp

Hållbar stadsutveckling – studier av Malmö och Prag



Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap, SLU Alnarp
Johanna Kihlström, Landskapsarkitektprogrammet
2010-03-26

SLU – Sveriges Lantbruksuniversitet

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap

Program/utbildning: Landskapsarkitektprogrammet

Examen: Kandidatexamen

Titel (sve): Hållbar stadsutveckling – studier av Malmö och Prag

Titel (eng): Sustainable urban development – studies about Malmo and Prag

Ämne: Landskapsplanering

Nyckelord: stadsplanering, hållbar stadsutveckling, hållbarhet, Malmö, Prag

Författare: Johanna Kihlström

Handledare (SLU): Gunilla Lindholm, Område Landskapsplanering, SLU Alnarp

Examinator (SLU): Mattias Qviström, Område Landskapsplanering, SLU Alnarp

Kurskod: EX0378

Kurstitel: Skriva om landskap

Omfattning (hp): 15 hp

Nivå och fördjupning: Grund C

Ort, månad, år: Alnarp, april, 2010

Serie: Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten

Fotografierna på framsidan är bilder tagna i Malmö och Prag av författaren, undantag: *Turning Torso* fotograferat av Anna Hedman.

Sammandrag

Världens städer strävar idag efter en hållbar utveckling. Sociala, ekonomiska och ekologiska dimensioner måste tas hänsyn till vid planering av städer och en balans mellan dessa faktorer kan vara svår att uppnå. Med grund i litteraturstudier förklaras i denna uppsats vad hållbarhet och hållbar stadsutveckling kan vara. Definitioner av hållbarhet och olika sätt att jobba för hållbar stadsplanering tas upp. Malmö och Prag är två av världens städer som arbetar mot en hållbar stadsutveckling. I uppsatsen beskrivs hur den historiska utvecklingen har skett i de två städerna, för att förstå deras prioriteringar idag. Dessa städer har genom strategiplaner, översiktsplaner och andra program uttryckt sina visioner om hur den hållbara utvecklingen kan uppnås. Dessa program och planer har i denna uppsats studerats för att få en förståelse för hur det arbetas mot en hållbar utveckling i staden. Att förtäta staden och att skapa en blandad stadsmiljö är den urbana formen att eftersträva för att uppnå en hållbar stadsutveckling, enligt de plandokument som studerats. De städer som studerats har en stor miljömedvetenhet som ges i uttryck i deras dokument. Det beskrivs i dokumenten problemen som upplevs och vilka områden som behöver arbetas med, men det saknas ofta beskrivningar om *hur* problemen ska lösas. I sättet att presentera sina visioner och att bli mer hållbara, liknar Malmö och Prag varandra.

Nyckelord: stadsplanering, hållbar stadsutveckling, hållbarhet, Malmö, Prag

Abstract

The cities of the world today strive towards sustainable development. Social, economic and ecological dimensions must be taken into account when planning cities and a balance between these factors can be difficult to achieve. With basis in the literature it is explained in this thesis what sustainability and sustainable urban development could be. Definitions of sustainability and ways of working towards sustainable urban development is described. Malmö and Prague are two cities working toward sustainable urban development. This thesis describes the historical urban development in these two cities, to understand their current priorities. These cities have strategic plans, master plans and other programs that express their visions of how sustainable development can be achieved. These programs and plans have been studied in this paper to understand how they are working towards sustainable development. Compact city and to create a mixed urban environment is the urban form that seek to achieve sustainable urban development, according to the plan documents studied. The two cities have a high environmental awareness, which is given in terms of their documents. The documents describe the urban problems that are perceived and what areas need to be worked on, but often the descriptions of *how* problems should be solved are lacking. Malmö and Prague have similar ways to present their vision and the way they think they can become more sustainable.

Förord

Detta är en kandidatuppsats som skrivs på SLU i Alnarp. Uppsatsen behandlar ämnet hållbar stadsutveckling och hur begreppet används i två städer, Prag och Malmö.

Jag vill tacka Anna, Anja, Marit och Fredrik för att ni alltid finns här. Lisa, Mamma och Pappa tack för ni kommit med kloka synpunkter. Jag vill även rikta ett tack till Gunilla Lindholm, min handledare, som har tipsat mig om litteratur och hjälpt mig att strukturera uppsatsen.

Alnarp, den 26 mars 2010
Johanna Kihlström

Innehållsförteckning

SAMMANDRAG	4	3.4 Malmö	14
ABSTRACT	4	3.4.1 Hållbar utveckling – Sverige	14
		3.4.2 Malmös utveckling	15
		3.4.3 Malmös stadsplanering	16
1. INLEDNING	7	3.5 Prag	19
1.1 Bakgrund	7	3.5.1 Hållbar utveckling – Tjeckien	19
1.2 Mål & Syfte	7	3.5.2 Prags utveckling	19
1.3 Frågeställning	7	3.5.3 Prag stadsutveckling idag	21
1.4 Metod	7		
1.5 Avgränsning	8	4 SAMMANFATTNING	24
2. HÅLLBAR STADSUTVECKLING	9	5 DISKUSSION	27
2.1 Hållbarhet	9	KÄLLFÖRTECKNING	30
2.2 Hållbara städer	10		
3. STADEN MOT HÅLLBAR UTVECKLING	13		
3.1 Globalt	13		
3.2 EU	13		

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Idag är det självklart att staden ska utvecklas på ett hållbart sätt. Staden är ett komplext fenomen, även så utvecklingen av staden, vilket sker hela tiden. Som blivande landskapsarkitekt och stadsplanerare är det viktigt att få en förståelse för hur staden kan utvecklas på ett hållbart sätt. Som student på landskapsarkitektprogrammet stöter jag på begreppet hållbar stadsutveckling ofta. Det är nödvändigt att i yrket som planerare ha en medvetenhet om vad begreppet innebär, och vilken ambition städer har att tillämpa det. Det finns många dokument och skrifter inom olika organisationer och på olika nivåer som framhåller hållbar stadsplanering, och i stort sett alla städer arbetar idag mot en hållbar utveckling. För att få perspektiv på ämnet har jag valt att studera hur två olika städer, Malmö och Prag, tillämpar begreppet hållbar stadsutveckling. Förhoppningen är att jag kan bidra med den kunskapen i mitt framtida yrkesliv.

Jag är personligen mycket intresserad av stadsutveckling, hur staden har utvecklats och hur den fortsätter att det. Då hållbarhet kan vara det viktigaste begreppet i dagens stadsplanering ser jag ett tillfälle att med denna uppsats djupdyka i ämnet. Jag hoppas lära mig mer om hur planeringen fungerar i arbetet mot en hållbar stad.

1.1 Mål & Syfte

Målet med min uppsats är att göra en beskrivning av vad hållbar stadsutveckling kan vara, med utgångspunkt i Malmös och Prags arbete mot hållbar stadsplanering.

Syftet med uppsatsen är att få en förståelse för vad hållbar

stadsutveckling kan vara och hur två europeiska städer arbetar med begreppet i dagens stadsplanering.

Uppsatsen riktar sig till studenter och allmänhet som är intresserade av ämnet hållbar stadsutveckling.

1.3 Frågeställning

Vilka dokument och policier finns om hållbar stadsutveckling? Globalt, i EU, nationellt och på stadsnivå?

Hur har Prag och Malmö förhållit sig till nationella och internationella policier om hållbar stadsutveckling?

Hur vill dessa städer tillämpa detta?

Vilka mål och visioner har de två städerna? Vad fokuserar de på?

1.4 Metod

Undersökningsarbetet har bestått av litteraturstudier. Olika policydokument har studerats för att ta reda på vilka strategier som har tagits fram för arbetet mot en hållbar stadsutveckling. För mitt arbete var litteraturstudier en bra metod, då det finns mycket material att tillgå i olika organisationer och det ger en bra överblick.

En annan metod som jag hade kunnat tillämpa, om tiden tillät mig, skulle vara intervjuer med stadsplanerare i de olika städerna.

Dokumenterna som finns på kommunal nivå har inte granskats av utomstående och kan ofta uppfattas som säljande från kommunens sida. Det är svårt att avgöra vilka roller och vilken kraft de kommunala dokumenterna har i de två städerna, eftersom planprocessen är olika i Tjeckien och Sverige. Tiden har inte tillåtit mig att gå djupare in på planprocessen i de olika länderna, men för

att riktigt förstå planernas och programmens genomslagskraft hade det varit intressant att undersöka.

Det har varit svårt att hitta alternativa beskrivningar av Prags historiska stadsutveckling, då mycket litteratur jag stött på har varit på tjeckiska. Sykoras (1995) beskrivning som jag använt mig av känns trovärdig och stämmer överens med Prags övriga historia. Det har också varit svårt att få fram t.ex. trafikstrategier och miljöprogram utöver strategiplanen för Prag, då språket varit ett hinder. Ifall det upplevs som att Malmö har fått större utrymme vid studier om dagens planering, jämfört med Prag, är språket orsaken.

Jag har använt mig av en kvalitativ metod, som syftar på tolkande analyser av bl.a. litteratur (Davidson, 1994, s 99).

1.5 Avgränsning

I min undersökning om hållbar stadsutveckling har jag valt att jämföra två städer i Europa som jag har anknytning till, Prag och Malmö, och dess arbete med hållbar stadsutveckling. Dels är det intressant att jämföra dessa två städer då de är olika. Malmö som är en tidigare industristad som på relativt kort tid har utvecklats till en kunskapsstad. Prag var tidigare kommunistiskt och sägs idag vara Europas vackraste stad, vilken betydelse har det i dagens stadsutveckling och vad anses som hållbart i Prag? Städerna har också olika status, då Prag är en huvudstad och Malmö en mindre stad. Dessutom ligger Malmö vid havet, vilket inte Prag gör. De båda städerna är även lika i det avseendet att det är två städer som ligger i Europa och båda arbetar mot hållbar stadsutveckling. Gör de det på samma sätt?

Jag har valt att fokusera på städernas strategiplaner och program om hållbar stadsutveckling, för att få ett perspektiv på vad städerna fokuserar på gällande hållbarhet. I sammanställningen har jag strävat efter att få fram de viktigaste dragen i Malmö och Prags

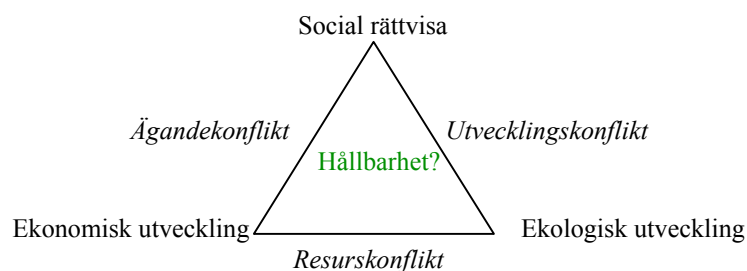
stadsplanering för hållbarhet. Ämnet hållbarhet innehåller långt fler aspekter än de som tagits upp i uppsatsen och i denna uppsats ligger på Malmö och Prags sätt att arbeta mot hållbarhet.

2. Hållbar stadsutveckling

2.1 Hållbarhet

Hållbarhet är inte något slutmål, utan en ständigt pågående process vid utveckling (Ullstad, 2008). I rapporten *Vår gemensamma framtid* definierar den FN-tillsatta Brundtland-kommissionen hållbar utveckling som en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillgodose sina behov (WCED, 1987). Det klargjordes också i rapporten att hållbarhetsaspekten har fyra ömsesidiga dimensioner: sociala, kulturella, ekonomiska och ekologiska. Alla dessa stolpar måste vara beaktade vid arbetet med hållbar utveckling (WCED, 1987).

Campbell (1996) menar att hållbarhet innebär en balansgång mellan tre mål och konflikterna i ekonomisk utveckling, ekologisk utveckling och social rättvisa. Han anser också att dessa mål kan formuleras i *the planning triangle*. I praktiken uppstår det konflikter mellan de tre målen (Campbell, 1996).



(Fig. 1 efter Campbell)

Campbell fortsätter med att förklara att ägandekonflikten uppstår när olika aktörer tar anspråk på egendom. Ofta handlar konflikten mellan privata intressen och stadens bästa. Vidare menar Campbell

att gränsen mellan den utvecklade staden och den outvecklade vilda naturen utgör konflikten om naturresurser. Han menar dock att denna gräns inte är fast, utan kan ändras beroende på stadens och naturens krafter. Campbell menar att utvecklingskonflikten handlar om svårigheten lösa de andra två konflikterna samtidigt. Han betonar att utvecklingskonflikten är den svåraste att lösa. Ett exempel är att satsningar på ekologisk utveckling kan minska den ekonomiska utvecklingen. Detta leder till att samhällets bottenkikt blir utan några ekonomiska möjligheter, vilket betyder social orättvisa (Campbell, 1996).

Haughton (1999, s 235-237) menar däremot att hänsyn måste tas till följande fem principer för att uppnå hållbarhet och miljörättvisa. För dessa principer finns det inga slutmål, utan ses, precis som den hållbara utvecklingen, också som en ständigt pågående process. *Principen om framtiden* handlar om att ta hänsyn till framtida generationer. Det är detta som även Brundtland (1987) tar upp i sin definition av hållbarhet. Utan *social rättvisa* kan hållbar utveckling inte heller uppnås. *Geografisk rättvisa* handlar om att staden måste sträva mot såväl globala som lokala mål, och ta ansvar för stadens miljökonsekvenser globalt och lokalt. Den fjärde principen, *tillvägagångsättets rättvisa*, framhäver vikten av att alla parter ska ha samma rättigheter och bemötas med öppenhet och rättvist. Politiska gränser ska inte tillåta de som förorenar att vara immuna mot åtal. De som blir offer för föroreningar i andra länderska ha samma rättigheter till försvar som de hade fått i landet där förorenaren befinner sig. *Arternas rättvisa* framhäver alla arters rätt till överlevnad. Det handlar om att betona vikten om att skydda ekosystem och behålla biologisk mångfald (Haughton, 1999).

Adams skriver i rapporten *The Future of Sustainability* (2006, sid. 2) att det är problematiskt att uppnå en balans mellan den ekologiska, ekonomiska och sociala pelaren. Han menar att avvägningar alltid kan göras, vilket leder till att den ekologiska

utvecklingen blir lidande. Adams förklarar att det dels finns s.k. *stark hållbarhet*, vilket innebär att det inte ges utrymme för kompromisser med hjälp av regler, till exempel när det gäller utrotningshotade arter. I myndigheter och kommuner dock, menar han, ges det ofta utrymme för avvägningar och kompromisser, vilket ofta leder till att den ekonomiska utvecklingen har en tendens att vinna. Därför är det svårt att uppnå målen för den ekologiska utvecklingen (Adams, 2006, sid. 3-4). Adams tar även upp svårigheten att mäta hållbarhet. Han anser att ”hållbar” och ”hållbar utveckling” är diffusa begrepp som uttrycker önskvärda lösningar och strävan mot ”grönare” planering. Adams behandlar att problematiken ligger i att dessa begrepp i störst utsträckning finns i strategier, men är svåra att lösa i konkreta beslut (Adams, 2006, sid. 4).

Det pågår en debatt om den sociala rättvisan i den hållbara planeringen. Det handlar om hur dagens socioekonomiska struktur och hållbarhetsstrategierna i politiken gagnar vissa sociala grupper och missgynnar andra (Bradley, 2007, s. 10). Bradley skriver att sociokulturella aspekter ofta saknas i skandinaviska policier för hållbar utveckling, trots en ökad kulturell mångfald (Bradley, 2007, s. 18). Bradley berättar att empiriska studier som hon gjort tyder på att de strategier som finns inom hållbar stadsutveckling byggs på medelklassens normer. Vidare skriver hon att de människor som lever en ekologisk livsstil och tycker sig ta hand om miljön är de som lämnar störst ekologiskt fotavtryck efter sig. Det menar hon beror andra konsumtionsvanor, transportsystem och större boende, i förhållande till den gruppen av människor som inte anser sig leva miljövänligt (Bradley, 2007, s. 260).

2.2 Hållbara städer

Problemet med ohållbara städer beror till stor del på stadens fysiska form. Uppdelning av stadens funktioner har gjort att människor måste köra bil mellan arbete, bostad och service. Det orsakar stora miljöförstöringar. Urban sprawl, stadens utbredning i suburbana områden, gör staden ohållbar i ekonomisk, ekologisk och social synvinkel. Även brist på grönområden i staden leder till ohållbarhet. En annan bidragande orsak är vårt ohållbara konsumerande, som leder till att städer får stora ekologiska fotavtryck. Alltså är det inte endast stadens fysiska form som är anledningen till att städerna utvecklas ohållbart, utan även människors beteende (Burton et. al, 2000). Det är inte endast stadens invånare som slösar på energi, utan även på sättet som staden byggs och förvaltas går det åt mycket energi, skriver Ullstad (2008). Att försöka arbeta resurssnålare med byggandet av staden är en viktig del i arbetet mot en hållbar stad. Det måste byggas med hållbara och energisnåla material (Ullstad, 2008).

Rådberg skriver (2003) att EU 1990 gav ut *The Green Paper On The Environment*, även kallad grönbok. I denna bok sattes likhetstecken mellan ”stadsmässighet” och ”hållbarhet”. Med det menades, förklarar Rådberg, att en kompakt och blandad stad skulle bidra till mindre transporter och en hållbarare och attraktivare stad (Rådberg, 2003).

Då dagens städer är långsiktigt ohållbara har Sveriges Arkitekter genom Ullstad (2008) tagit fram en politiskhandbok för hållbar stadsutveckling. Genom att staden får vara komplex, multifunktionell och tätbebyggd, med alla sina funktioner samlade, får staden ett rikt utbud och alla stadens invånare får tillgång till det. Ullstad menar också att stadens och invånarnas identitet och stolthet måste förstärkas genom förbättring av stadens offentliga rum. Att planera för variation i staden, olika bebyggelse och olika

upplåtelseformer, är nödvändigt för att få nyetablering av verksamheter och service i den nu funktionsuppdelade staden (Ullstad, 2008).

Det talas ofta om att den hållbara staden är tätbebyggd. Rådberg (2003) förklarar att *The Compact City* innebär hög bebyggelsestäthet och blandade funktioner. Han menar att staden ska bygga inåt, istället för att breda ut sig i s.k. urban sprawl. Genom att ta övergivna industriområden i anspråk vid stadsbyggandet kan staden förtätas. Rådberg (2003) ifrågasätter teorin om den täta staden, och menar att det inte är så enkelt att bygga hållbara städer. Han menar att det kanske inte går att hindra utbredning mot stadens ytterområden med planering, då efterfrågan på boende i högexploaterade innerområden inte är så hög (Rådberg, 2003). Vidare diskuterar Rådberg kring miljöförstöring i täta städer respektive glesbebyggda, framför allt ifrågasätter han bilens påverkan. Han menar att det inte finns något samband mellan tätbebyggd stad och minskad bensinkonsumtion, utan att det främst handlar om bensininnehav, bensinpriser och möjligheten att resa med kollektivtrafik (Rådberg, 2003). En mer kretsloppsanpassad syn till hållbar stadsutveckling skulle förespråka en grönare uppluckrad stad istället för den kompakta (Rådberg, 2003). Rådbergs sammanfattning är att staden ska vara måttligt tät och innehålla gröna markreserver, för att uppnå hållbarhet (Rådberg, 2003). I Bradleys avhandling (2007, s. 242) beskrivs problematiken om vad som kan hända om förorter förtätas. Det kan leda till en kombination av de negativa konsekvenserna från innerstaden (oljud, dålig luft, brist på grönområden mm.) och de negativa från förorterna (brist på sociala mötesplatser, och stora avstånd till kultur och service mm.) (Bradley, 2007, s. 242).

Haughton (1999, s 237-240) har också frågat sig vilken som är den mest hållbara urbana formen, och kan, enligt honom, grovt delas in idéerna om hållbar stadsutveckling i fyra olika modeller.

Self-reliant cities: I denna modell vill staden hålla dess negativa effekter inom stadens område. Detta vill uppnås genom minskning av energikonsumtionen och avfall, användning av lokalproducerad energi och utveckling av förnybara energikällor. Genom att tackla föroreningar på plats istället för att föra över det till stadens omgivande områden kan stadens negativa effekter på dess omgivningar minska (Haughton, 1999). Vidare berättar Haughton att fördelen med denna modell är att staden kan uppleva till de rättvisepprinciper som nämndes tidigare. Framför allt framhävs den biologiska mångfalden. Stadens avgränsning är grönområden istället för bebyggda förorter, vilket gynnar den biologiska mångfalden. Nackdelen med en självförsörjande stad är att den förlorar kontakten med omvärlden, och därför inte bidrar till en hållbar utveckling globalt (Haughton, 1999).

Re-designing cities, att bygga om staden, är det vanligaste sättet att närma sig hållbar stadsutveckling på. Det är den dåliga urbana formen som har bidragit till att staden har blivit ohållbar, skriver Haughton. Den glesa bebyggelsen och stadens funktionsindelning är en bidragande orsak till ohållbarhet. Genom att bygga tätare och blanda funktioner, så att stadens invånare har närmre till jobb, boende och service kan man uppnå både social och ekonomisk hållbarhet. I förtätningdiskussionen tas dock inte hänsyn till är hur energiimporten ska minskas och vart spillet tar vägen (Haughton 1999).

Haughton menar att *Externally depended cities* följer uppfattningen om att miljöproblem kan lösas genom att förbättra den fria marknaden. Det betonas möjligheten att med ekonomins makt hitta problemlösande teknologier. Miljöproblemen beror på marknadsbrister och brister hos myndigheter, enligt Haughton (1999). Modellen Fair Shares Cities är mån om miljöns tillgångar och vill försäkra sig om att dessa handskas mer rättvist. Det görs genom kompensation för det som tas av miljön (Haughton 1999).

En viktig del i hållbar stadsplanering är att planeringen inte kan ske endast inom kommunen. Kommunens invånare rör sig över kommungränserna och det behövs samplanering för att tillgodose de behov som finns, till exempel kommunikation (Ullstad, 2008).

En annan aspekt av hållbar stadsutveckling är kulturarvets påverkan. Tweed och Sutherland (2007) tar i sin artikel upp kopplingen mellan det byggda kulturarvet och hållbar stadsutveckling. De menar att det finns en nära koppling och att hänsyn måste tas till människans förhållande till kulturarvet vid vidare utveckling av städer. Diskussionen kring hållbar stadsutveckling tar endast upp tekniska aspekter, menar de, till exempel koldioxidutsläpp och energiförbrukning. Kulturarvet i staden är en viktig del av socialt välbefinnande och för stadens identitet, anser författarna. Idag identifieras och skyddas kulturarvet genom listor och beskrivningar av vad som ska bevaras, men det är svårt att få in det i den konkreta stadsplaneringen. Författarna anser att relationen mellan människor och det byggda kulturarvet måste förstås för att få en bra diskussion om hållbar stadsutveckling. När den förståelsen finns kan lösningar som innefattar fördelarna med kulturarvet och fördelarna med utveckling av staden åstadkommas. (Tweed & Sutherland 2007).

3. Staden mot hållbar utveckling

3.1 Globalt

Många städer och länder står inför samma problem och utmaningar angående hållbar stadsutveckling, därför är det viktigt med internationellt samarbete. Många problem kan inte lösas nationellt, utan det krävs ett samarbete över landsgränserna. På FN-konferensen i Rio de Janeiro om miljö och utveckling 1992 antogs handlingsprogrammet Agenda 21. Dokumentet innehåller riktlinjer för hur det ska arbetas mot en hållbar utveckling. Dokumentet är politiskt och moraliskt bindande, dock inte juridiskt. Agenda 21 talar om vilka mål som ska uppnås och vilka åtgärder som krävs. I dokumentet beskrivs att ökad fattigdom och förstöring av ekosystemet inte kan lösas på nationell nivå, utan att det måste finnas ett internationellt samarbete. För att få en hållbar utveckling bär regeringarna huvudansvaret för att följa handlingsprogrammet, men berörda kommuner, organisationer på alla nivåer och individer i samhället ansvarar också att följa riktlinjerna. I Agenda 21 ingår kapitlet Att främja en hållbar utveckling av boende och bebyggelse. Det övergripande målet för bebyggelsesektorn är att förbättra boendets sociala, ekonomiska och miljömässiga kvalitet. Agenda 21 föreskriver också att alla länder ska utarbeta en nationell strategi för hållbar utveckling (FN, 1992a).

Vid samma konferens antogs även Riodeklarationen. Denna innehåller 27 grundläggande principer om miljö- och utvecklingsarbete (FN, 1992b). I den föreskrivs bland annat att miljöskydd ska ingå i utvecklingsprocessen och att alla länder ska eliminera ohållbara konsumtionsmönster. Riodeklarationen tar upp att alla länder måste utrota fattigdomen, då det är förutsättningen för hållbar utveckling.

3.2 EU

På EU-nivå har det tagits fram en strategi om hållbar urban utveckling. Dokumentet *En temainriktad strategi för hållbar stadsutveckling* (Europeiska Gemensamma Kommissionen, 2006) inriktar sig på fyra prioriterade områden: förvaltning av den urbana miljön, urbana transporter, hållbart byggande och stadsplanering. Syftet med den tematiska strategin är framför allt att förbättra städernas miljö och miljöprestanda.

Inom området stadsförvaltning är den viktigaste delen att se till att alla stora städer med över 100 000 invånare antar en miljöledningsplan. Enligt dokumentet är miljöarbeten som görs i staden ofta uppdelade i olika områden som vägar, transport, byggnader och energi och förvaltas på olika håll. Det behövs en gemensam administration för alla dessa för att få en effektivare och mer hållbar stadsförvaltning (Europeiska Gemensamma Kommissionen, 2006).

EU-kommissionen rekommenderar att alla städer med över 100 000 invånare utarbetar och genomför planer för ett hållbart *stadstransportsystem*. Detta behöver göras eftersom stadstrafiken har en direkt inverkan på luftföroreningar, buller, trafikstockningar och koldioxidutsläpp. 80 % av bullret beror på vägtrafiken.

För att uppmuntra användning av alternativa bränslen och miljövänligare fordon bör det också utarbetas åtgärder för detta, anser kommissionen.

Vidare menar kommissionen att myndigheter behöver ta fram långsiktiga planer för att lyckas med att planera för offentliga kommunikationssystem av hög kvalitet, säkra gång- och cykelvägar, infrastruktur och fordon.

Det tas också upp i strategin att *hållbart byggande* är viktigt för stadsutvecklingen, då dåliga byggmetoder och dåliga konstruktioner

kan få allvarsamma följder på hälsa och miljö. Alla länder inom EU råds att arbeta fram ett nationellt program för hållbart byggande. Lokala myndigheter kan arbeta för ett hållbart byggande genom att utarbeta normer och se till att dessa följs, höja medvetenheten och för sina egna byggnader använda de bästa byggnadsmetoderna. Upprustning av befintliga byggnader är en viktig del av hållbart byggande. CEN (Europeiska standardiseringskommittén) har av kommissionen fått i uppdrag att ta fram metoder att bedöma integrerade miljöprestanda hos byggnader. Det gör att byggnader över hela Europa kan jämföras och det ges möjligheten att utbyta bästa metoder (Europeiska Gemensamma Kommissionen, 2006). För att uppnå en hållbar stadsplanering i EU-länderna föreslår kommissionen att medlemsländerna ska:

- ta miljöfrågorna i beaktning vid utformning av stadsplaner,
- främja återanvändning av övergivna tomter, framför allt industriområden och övergivna byggnader,
- uppmuntra till tätare bebyggelse och motarbeta städernas spridning
- tänka på klimatförändringarnas följder vid markanvändningsplanering i städerna (Europeiska Gemensamma Kommissionen, 2006).

3.4 Malmö

3.4.1 Hållbar utveckling – Sverige

Sverige har internationellt sett en stark position inom hållbar stadsutveckling och regeringen vill satsa på att bli ännu bättre (Regeringskansliet, 2010). Därför har Boverket av regeringen fått i uppdrag att utarbeta ett förslag till strategi för en hållbar utveckling.

Boverket (2004) skrev i sin rapport om vilka utmaningar Sveriges städer och tätorter står inför. Boverket definierade dessa utmaningar, och vad som ingår i dem:

Utmaningar till helhetssyn

Boverket anser det viktigt med en helhetssyn i planeringen. De tror att ny teknik kan hota förmågan till helhetssyn, då tekniken vinner över den totala miljöupplevelsen. Vidare förespråkar Boverket för ökad delaktighet hos stadens invånare. Alla människor har erfarenheter som kan bidra till en bättre livsmiljö, och detta borde utnyttjas i planeringen. Boverket menar att en ökad folkbildning om städerna kan leda till ett större miljöintresse, då staden kan ses i en helhet. En stads kulturhistoria kan engagera sina invånare i till arbetet mot en positiv stadsutveckling, menar Boverket. Boverket förespråkar forskning om städer för att uppnå en hållbar utveckling. Då kommuner har ett stort ansvar i arbetet mot en hållbar stadsplanering, är det viktigt att alla kommuner har samma kunskap (Boverket, 2004, sid. 45-55).

Utmaningar om städernas strukturer

För att få en robust, nåbar och uthållig bebyggelsestruktur i regioner bör tätorter samverka, föreslår Boverket. Städerna bör byggas tätt, funktionsblandat och grönt och gränsen mellan stad och land bör få en tydlig gestaltning. Det är viktigt att staden har lättillgänglig handel och service. För att främja hållbara stadsstrukturer, menar Boverket att markförsörjning och framförhållning i planeringen behövs. Trafikstrukturen i staden ska gynna miljövänliga transporter (Boverket, 2004, sid. 56-75).

Utmaningar i stadsmiljöns utformning, stadslivet utbud och den urbana livskvaliteten.

Boverket menar att staden ska vara en stad med blandade funktioner, och den byggda miljön ska bevaras och utvecklas. Gator och torg ska vara tillgängliga och ha en mångsidig användning. Tillgång till grönytor och närrökreation är viktigt, likaså utbud av kultur och

sociala mötesplatser. Städerna måste kunna erbjuda ett bra boende för alla stadens invånare och erbjuda möjlighet till sysselsättning. Stadens invånare ska känna sig trygga i staden och uppleva staden utan buller och ren luft (Boverket, 2004, sid. 76-110).

Utmaningar för ett robustare samhälle

Städerna och tätorterna ska vara beredda på svåra samhällspåfrestningar och förbereda sig för klimatförändringarna (Boverket, 2004, sid. 111-116).

Det senaste 20 åren har intresset för miljöfrågor i planeringen blivit större, dels på grund av Rio-konferensen 1992. I alla planeringsdokument ingår idag begreppet hållbar utveckling (Nilsson, 2001, s 31). Nilsson (2001) menar att miljöarbetet i kommunerna sker främst genom översiktsplanerna och det lokala Agenda 21-programmet.

3.4.2 Malmös utveckling

För att förstå hur Malmö utvecklas idag är det intressant att göra en historisk överblick över Malmös stadsplanering. Den dominerande delen av Malmös stadsyta har kommit till under det senaste halvsekle (Malmö stad, 2000b, sid. 2).

Malmö grundades år 1250-talet (Malmö Stad, 2000c, sid. 14) och var på medeltiden och fram till brytningen från det Danska riket år 1658 en nordisk storstad. Efter storstadstiden följde en period av tillbakagång, men när industrialismen kom till Sverige på 1800-talet fick Malmö uppleva en befolkningstillväxt (Malmö Stad, 2000b, sid. 2). Det skedde under industrialismen en stor inflyttning från landsbygdens jordbrukssamhälle till närliggande städernas fabriksarbete (Nilsson, 2001). Det skedde en successiv utvidgning av bebyggelsen fram till andra världskriget. Nya stadsdelar kom till genom koncentrerad bebyggelse (Malmö Stad, 2000c, sid. 14).

Dagens planering uppkom efter andra världskriget. Det fanns ett behov av att snabbt och effektivt kunna bygga upp europeiska städer som drabbats av kriget (Nilsson, 2001 s. 12). I Sverige introducerades byggnadslagen år 1947. I samband med den infördes det kommunala planmonopolet, som gjorde det möjligt för kommunen att kontrollera var, när och hur bebyggelseutvecklingen skulle ske. Generalplaner skulle fungera som översiktlig planering i kommunen, och skulle beskriva en stads utveckling på längre sikt (Nilsson, 2001, s. 13).

Den positiva befolkningsutvecklingen fortsatte efter andra världskriget, vilket berodde på en ökad export till Europas återuppbyggnad (Nilsson, 2001 s. 13). Samtidigt ökade utrymmesstandarden på boendet, vilket ledde till bostadsbrist. Därför var det viktigt ett viktigt mål i Generalplan för Malmö 1966 att höja exploateringen i stadens ytterområden (Malmö Stad, 2000b, sid. 5).

I Malmös generalplan från 1956 syns ett enkärnigt stadsmönster, men om ytterområden skulle bebyggas, vilket medförde större trafikbelastning, var staden tvungen att övergå till en flerkärnig struktur. Limhamn, Rosengård, Fosie, Burlöv och Hyllie planlades som avlastningscentra (Malmö Stad, 2000c, sid.14).

Under 1960- och 1970-talen byggdes det statstödta bostadspolitiska programmet för att möta bostadsbristen (Malmö Stad, 2000b, sid. 2). I Sverige skulle en miljon bostäder byggas på 10 år enligt det s.k. miljonprogrammet (Nilsson, 2001, s 14). 1950- och 1960-talen präglades av snabb stadsutveckling och det fokuserades på att tillgodose det kvantitativa utbyggnadsbehovet (Malmö Stad, 2000b, sid. 8).

På grund av en sämre nationell ekonomi på 70-talet, vände tillväxttrenden i Sveriges städer och en nedgång var på väg (Nilsson, 2001, s. 15). På 1970-talet fick industristaden Malmö uppleva kris i näringslivet, problem med sysselsättningen och lägre befolkningstillväxt. Eftersom det var osäkert hur staden skulle

utvecklas var det viktigt med flexibilitet i Generalplan från 1980. Trots den negativa befolkningsutvecklingen och industrinedgången gavs det i Generalplan 1980 utrymme för expanderingsplanen. I planen kritiserades förstadsbebyggelsen och det föreslogs ett mer allsidigt stadsinnehåll för att hindra zoneringsplaneringen. I samma plan föreslås också att den bästa jordbruksmarken bör bevaras (Malmö Stad, 2000b, sid. 21).

Malmö centrum var på 1960-talet föremål för s.k. sanering, vilket innebar att stora delar av centrum revs för att ersättas med kontors- och handelsbyggnader. Först på 1970-talet ändrades synen på bevarandevärden och i generalplanen från 1980 framhävs det centrums attraktivitet mer, och uppmanar om försiktighet gällande centrums omvandling. Samtidigt avlastas centrum med funktioner som inte behöver ligga i centrum. Tio nya stadsdelscentra föreslogs, varav sju byggdes. Dessa ligger till grund för dagens stadsdelar (Malmö Stad, 2000b, sid. 21).

På 90-talet drabbades ekonomin av en ny kris, vilket bidrog till att Malmö var med om en orolig tid med kriser i bostadsbyggande, sysselsättning och växlande politisk styrelse. År 1990 togs det fram en ny Översiktsplan för Malmö, bland annat inför ändringar i näringslivet och diskussioner om Öresundsbron. Osäkerheter i samhällsutvecklingen påverkade i stor grad översiktsplanen och nya frågor väcktes, så som stadsförnyelse, miljöfrågor, bevarande av bebyggelse och naturresursfrågor. Huvudmålen i översiktsplanen var att staden ska vara fungerande och utvecklingsbar, en ekologisk grundsyn, jämnare befolkningssammansättning. Skönhet, trivsamt och upplevelserikedom är ledord för översiktsplanen från 1990 (Malmö Stad, 2000b, sid. 21). 1995 gick Sverige med i EU, vilket medförde krav på miljö- och naturvårdslagsstiftning (Nilsson 2001, s. 22).

Vad gäller miljöfrågorna togs de upp i de första generalplanerna som upprättades, men då var handlade de om

hygieniska aspekter som renhållning och avlopp. I Generalplan 1980 behandlades buller och avgaser, men först i översiktsplanen 1990 behandlades den fysiska planeringen med en ekologisk grundsyn.

Under den ekonomiska krisen på 90-talet vände befolkningstrenden och en tillväxt började åter. Malmö fick en tydlig multikulturell prägel med 23% utrikes födda invånare (Malmö Stad, 2000c, sid. 18).

I Sverige utvecklas städerna efter industrisamhället. Industrin är fortfarande en viktig del för ekonomin, men personalen som behövs idag är snarare bunden till marknadsföring, produktutveckling, information och liknande. Efter industrisamhället utvecklas staden till ett kunskapssamhälle. Många nya arbeten kräver högt utbildad personal, vilket bidrar till en inflyttning till städer med högskola och universitet. I översiktsplanen tas frågan upp om den ökade inflyttningen till städer är en generationsfråga (Malmö Stad, 2000c, sid. 19).

Den senaste översiktsplanen från 2000 för Malmö har syftet att ge utrymme för fler bostäder och arbetsplatser. Samtidigt ska Malmö som en koncentrerad stad, med dess fördelar, behållas (Malmö Stad, 2000b, sid. 38). År 2000 öppnades Öresundsbron, tillsammans med Yttre Ringvägen (Malmö Stad, 2000c, sid. 16). Malmö har utvecklats från en industristad till dagens kunskapssamhälle.

3.4.3 Malmös stadsplanering

Malmö stadsbyggnadskontors vision är att arbeta framtid- och utvecklingsinriktat samtidigt som sociala, kulturella och arkitektoniska värden tas tillvara. Det ska även finnas en miljö- och kretsloppsmedvetenhet (Malmö stad, 2010a).

Malmös översiktsplan beskriver stadens visioner och mål och ska fungera som ett underlag i all planering (Malmö Stad, 2000c, sid. 10). I översiktsplanen beskrivs staden som en mötesplats. Det

beskrivs Malmös offentliga platser, men även butiker, biografier och caféer som mötesplatser. Det är platser där alla människor kan mötas, oavsett kön och ålder (Malmö Stad, 2000c, sid. 25).

Malmö anser att möjligheten att utvecklas mot ett ekologiskt hållbart samhälle är beroende av stadsstrukturen och markanvändningen. Det anses att utveckling inom de befintliga strukturerna måste ske, både när det gäller bostäder, verksamheter och kommunikationer (Malmö Stad, 2000c, sid. 38).

Översiktsplanen för Malmö ska visa utvecklingsområden även inom staden. Exempelvis hamnområden och övergivna industriområden föreslås som utvecklingsområden. Att utnyttja och utveckla den byggda miljön, som bebyggelse, torg, parker och gator, anses som en del i hållbarhetsarbetet. Översiktsplanen nämner också de kulturhistoriska värden som den byggda miljön innehar (Malmö Stad, 2000c, sid. 50).

Storskaligt byggande har lett till att Malmö fått stämpeln om att vara en segregerad stad. I Malmö handlar det till stor del om etnisk segregation, vilket begränsar möjligheter som ett multikulturellt samhälle innebär. Malmö anser det som nödvändigt att komma tillrätta med den sociala och etniska segregationen. Lösningen på problemet anses vara arbetsmarknadspolitik och utbildning. Även skolor, vård och fritid måste arbeta för minskad segregation. Bostadsområden som präglas av segregation har ett stort behov av att öka sin attraktivitet. I översiktsplanen betraktas dessa områden som utvecklingsområden, som måste förnyas (Malmö Stad, 2000c, sid. 25-26).

Malmö har tagit sig an utmaningen att år 2020 vara världsbäst på hållbar stadsplanering och kommunen har därför antagit ett miljöprogram (Malmö Stad, 2009b) som sträcker sig från 2009 till 2020. Programmet ska fungera som ett underlag för Malmös arbete med hållbar utveckling och vara underlag för kommande översiktsplaner. Programmet fokuserar på den ekologiska aspekten

av hållbarhet. Visionen är att Malmö år 2020 ska vara en tätare, grönnare och mer blandad stad. För att klara målet om att bli världsbäst måste Malmös nämnder, styrelser, förvaltningar och bolag samarbeta. I miljöprogrammet har det formulerats fyra övergripande miljömål:

- *Klimatsmartaste staden.* Målet handlar om att sänka energiförbrukningen, endast använda förnybar energi och minska utsläpp. Genom att ändra kollektivtrafiken till spårbunden trafik och annan miljövänlig kollektivtrafik och utökade cykelvägar ges möjlighet att resa miljövänligt. Malmö ska förbereda för klimatförändringar, så som förändringar i medeltemperatur och höjd havsnivå (Malmö Stad, 2009b, sid. 7).
- *Framtidens stadsmiljö.* Malmö strävar mot att vara en ledande kunskaps-, demonstrations- och utvecklingsstad. Malmö ska upplevas som en stad med god stadsmiljö med låga bullernivåer och ren luft. Staden ska vara tät och blandad med en yteffektiv markanvändning genom återanvändning av gamla industriområden. Malmös grönområden och vattenmiljöer ska förbättras och tas hand om. Gröna tak och dagvattenhantering ska utöka de gröna och blåa inslagen i staden. Malmös invånare ska bo tryggt och säkert och alla barn ska ha rätt till inspirerande lekmiljöer utomhus (Malmö Stad, 2009b, sid. 8).
- *Naturtillgångar används hållbart.* Genom att bygga och utveckla i den befintliga bebyggelsen sparas markresurser och bördig åkermark runt om staden. Biologisk mångfald gynnas av odlingsfria och sprutfria områden i odlingslandskapet. Vattenföroreningar ska minska och den

biologiska mångfalden ska skyddas (Malmö Stad, 2009b, sid. 11).

- *Göra det enkelt för invånarna att vara miljövänliga.* Farliga ämnen ska fasas ut ur kretsloppet och hållbara materialval ska göras inom alla sektorer. Avfallet måste minska och systemet för återvinning bör vara enklare. Malmöbon ska enkelt kunna göra miljövänliga val (Malmö Stad, 2009b, sid. 12).

Malmöns befolkning har ökat med drygt 55 000 invånare de senaste tio åren och befolkningen väntas fortsätta öka (SCB, 2010). De senaste tre åren har befolkningsökningen varit 5000 personer och år. Det betyder att invånarantalet år 2020 är 350 000 om ökningen fortsätter i samma takt som idag (Malmö Stad, 2009a, sid. 2). Det har därför ansetts som nödvändigt att utarbeta en grönplan (Malmö Stad, 2003). Denna ska fungera som en vägledning för skydd och förvaltning av de befintliga grönområdena, samt vara ett underlag för fysisk planering. Malmö stad har arbetat med att klassificera grönområdena, göra bristanalyser och föreslå förändrings- och förnyelsearbeten. Målen med förslagen är förbättra rekreativsmöjligheterna för invånare i Malmö och öka den biologiska mångfalden, både i staden och på landsbygden (Malmö Stad, 2003).

Även ett naturvårdplan har utarbetats, som beskriver naturen och de mest värdefulla naturinslagen i Malmö. Detta fungerar bland annat som en vägledning för stadens planering. (Malmö Stad, 2000a)

För att förhindra framtida trafikchaos i Malmö har en trafikstrategi (Malmö Stad, 2004) tagits fram. I denna beskrivs målen om hur Malmö ska bli en trygg och tillgänglig stad för invånarna i Malmö, regionen ska bli starkare och transportererna mer effektiva. Genom färre trafikolyckor, utveckling av cykelvägnätet

och effektivare kollektivtrafik kan staden bli tryggare för malmöborna. Satsningen på Citytunneln, vidareutveckling av Öresundstrafiken och förtätning av stationsnära områden ska bidra till att regionen blir starkare. Målet om effektiva transporter handlar om hur såväl person- som godstrafik kan bidra till en hållbar utveckling (Malmö Stad, 2004).

Då Malmö är inne i en expansiv fas har det gjorts en utredning (Malmö Stad, 2009a) om hur Malmö ska växa på ett hållbart sätt: inåt, utåt eller både och. Utgångspunkt för hur staden ska växa är höga krav på markutnyttjande, funktionsblandning, cykelvänlighet och kollektivtrafiksanpassning. Alternativet *utåt* innebär en utbyggnad av staden längs kollektivtrafiklinjer, var det bildas nya täta småorter utanför staden med gröna områden nära. Alternativ *inåt* går ut på att förtäta staden och omvandla verksamhetsområden. Det skulle leda till ett rikare stadsliv, enligt programmet. En blandning av dessa två skulle ge alternativ *inåt & utåt*, vilket betyder att både förtättnings- och utbyggnadsmöjligheterna utnyttjas (Malmö Stad, 2009).

Malmöns utvecklingschef Peter Lindhqvist (Malmö Stad, u.å.a) anser att Malmö är en unik stad, då flera hållbarhetsprojekt verkligen har genomförts. Exempel på klimatsmarta projekt i Malmö är Bo01 och Ekostaden Augustenborg. Kommunstyrelsens ordförande i Malmö, Ilmar Reepalu, menar:

"Transporter och byggnader står för den största klimatpåverkan. Det innebär att vi till stora delar måste hantera klimatfrågan på det lokala planet, att vi måste arbeta för den hållbara staden. Kommuner måste ofta fungera som föregångare i klimatfrågan." (Malmö Stad, u.å.b)

3.5 Prag

3.5.1 Hållbar utveckling – Tjeckien

Första delen av 1990-talet var myndigheter inte inblandade i stadsutveckling, då det rådde ett nyliberalt tankesätt. Det ansågs att en oreglerad marknads sätt att tilldela resurser skulle bidra till ett rikt, ekonomiskt och socialt rättvist samhälle (Sykora, 2006). Sykora menar att myndigheters största uppgift var att minska statlig inblandning så långt som var möjligt. Först mot slutet av 90-talet började städer utveckla planer och visioner för stadsutvecklingen. Tjeckiska myndigheter och professionella fick lära sig att hållbar stadsutveckling stod högt på andra europeiska länders agenda (Sykora, 2006).

På nationell nivå har det tagits fram en strategiplan för hållbar utveckling (2004). I den beskrivs att målen i strategiplanen är formulerade utifrån de tre hållbarhetspelarna: den sociala, ekonomiska och ekologiska (Government Council for Sustainable Development Prague, 2004). Målet är att det ska finnas en balans mellan pelarna, men det beskrivs inte konkret hur det ska uppnås. Compact city, utnyttjande av outnyttjad mark och anti-sprawl är argument som tas upp i dokumentet, men hur det ska lösas är upp till varje stad att bestämma, påstår Sykora (2006). De flesta kommuner, framför allt stora och medelstora kommuner, har policyprogram om hur kommunen ska utvecklas, Programmen kallas ofta för strategiplaner (Sykora, 2006). Dokumenten *Town and Country Planning in the Czech Republic* förespråkar att övergivna industriområden, s.k. brownfields, tas i anspråk vid stadsutveckling. Fördelarna med att utnyttja brownfields ses, det bidrar till återanvändning, jobbopportuniteter, försköning av området och att staden inte sprids ut i omgivningen (Ministry of Regional Development, 2007, sid. 13).

Tjeckien är uppdelat i 14 regioner och 6489 kommuner. Regionerna arbetar utifrån sin egen budget enligt de lagliga villkoren. Regionen kontrollerar kommunernas verksamhet. Kommunerna är en självständig enhet arbetar utifrån deras budget enligt lag (Ministry of Regional Development, 2007). Sykora (2006) beskriver att det i Tjeckien är stadens myndigheter som är ansvariga för stadsutvecklingen. Lokala myndigheter tacklar, ibland med statlig hjälp, de problem som finns inom stadsplaneringen. Vidare beskriver hon att möjligheten för lokala myndigheter att påverka sin stads utveckling beror dels på lagen, men även stadens ekonomiska styrka och humankapital.

Sykora (2006) anser att Tjeckien fortfarande har problem med stadsplanering. Det beror på, menar han, att det saknas en gemensam stomme som beskriver problem och utarbetar en nationell policy om urban utveckling (Sykora, 2006).

3.5.2 Prags utveckling

För att förstå hur stadsutvecklingen i Prag ter sig idag är det viktigt att lyfta fram hur stadsutvecklingen har sett ut genom historien. Sykorá beskriver i kapitlet Prague i boken *European Cities Planning System & Property Market* (1995, s. 321-324) Prags stadsutveckling.

Prags slott, Hradcany, fördes upp i slutet av 800-talet, strategiskt placerad vid Vlatavafloden där handelsvägen kunde kontrolleras. Slottet Vyserad byggdes på 900-talet och det utvecklades en stad mellan dessa två slott på båda sidor om floden. (Sykorá, 1995)

Morris (1994, s 229) skriver att stadsutvecklingen på 1250-talet tillförde staden Malá Strana på vänstra sidan av Vltava, där Pragslottet byggdes. Vidare beskriver Morris att Stare Mesto, Gamla staden, hade utvecklats på högra sidan om floden och tillväxten ökade och blev ett viktigt handelsstopp efter den första brons

tillkomst år 1153. Stare Mesto, från år 1232, är omsluten av en ringväg och inom denna antar staden en typisk medeltida planform, där bland annat det kända Gamla Stadens torg ligger (Morris, 1994). Sykorá skriver att utvecklingen av Prag kulminerade då Karl IV planerade för byggandet av den Nya Staden, Nové Mesto år 1348. Perioden då Karl IV var regent, 1346-1378, var urbaniseringens storhetstid i Prag. Staden anlade vid den tiden, Karlsuniversitet och Karlsbron byggdes år 1352. (Morris, 1994).

Prags fyra städer Hradacany, Malá Strana, Staré Mesto och Nové Mesto var politiskt oberoende av varandra. Med sina 40-50 000 invånare och en yta på 800 ha var Prag en av de största europeiska städerna. 1784 slogs de fyra historiska städerna ihop och 1883 hade Josefov och Vysehrad kommit till och dessa utgör tillsammans den historiska kärnan av Prag. Efter sammanslagningen hade den centrala stadskärnan 120 000 invånare (Sykora, 1995).

Under 1800-talet utgjorde industrialismen grunden för stadens fortsatta utveckling. Fabriker etablerades bortom stadens gränser och förorter växte fram. Till att börja med bredde dessa förorter ut sig runt hela staden utan några stadsplaner, men i andra hälften av århundradet började stadsplaner tas fram även för förorterna. Förorternas expansion bidrog till att befolkningsutvecklingen avtog i Prags centrum (Sykora, 1995).

Morris (1994) tar upp hur den norra delen av Staré Mesto revs i början på 1900-talet. Staden ersattes med ny struktur och en stor bred boulevard. Inspirationen till detta kom från Hausmanns art nouveau ombyggnad av Paris (Sykora, 1995). Morris menar att detta var olyckligt och orsakade disharmoni med den historiska omgivningen.

1918 blev Prag huvudstad för den oberoende staten Tjeckoslovakien. Sammanslagningen av 37 kommuner 1922 blev Storprag och staden blev åtta gånger större till ytan med ett invånarantal på 677 000 (Sykora, 1995, s 323). Stadsutvecklingen

skedde främst utanför stadskärnan där det byggdes villor med trädgårdar (Sykora, 1994, s 323). Sykora skriver att vid uppförandet av nya stadsbyggnader togs hänsyn till de regler gällande konserveringen av den historiska urbana strukturen, vilket innebar att inga särskilt höga eller stora byggnader restes. Även Morris (1994) tar upp det historiska bevarandet, trots 1900-talets ekonomiska kriser och påpekar att staden undkom allvarlig skada trots andra världskriget.

I och med kommunistkuppen 1948 började en ny bebyggelseepok i Prags stadsutvecklingshistoria (Sykora, 1995 s 324). Sykora beskriver att såväl mark i staden som de flesta hus och byggnader blev statsägda. Staten tog över förvaltning av befintliga byggnader och det var staten som stod för nybyggnationer. Idén var att sudda ut gränsen mellan urbant och ruralt liv, och det ledde till att utvecklingen i princip upphörde. Det ledde i sin tur till bostadsbrist, vilket skulle lösas med att bygga stora bostadskomplex utanför staden. 1968 och 1972 byggdes stora bostadsområden som var och ett har ca 100 000 invånare. Dessa hus, som var uppförda av kommunisterna, beboddes 1993 av 830 000 av Prags invånare, som totalt omfattar ca 1 200 000 (Sykora 1993).

Sykora (2006) skriver att efter 1990 har centrala delar av Prag, och övriga tjeckiska städer, upplevt ett tryck av nyinvesteringar. Detta har lett till ökad användning av centrum samt ökad biltrafik och minskning av grönområden. Det fanns på 1990-talet ingen markanvändningsplan vilket gjorde det svårt med stadsplanering, framför allt vid arbetet med utvecklingsområden (City Development Authority Prague, 2008).

Sykora (1995) menar att Prags myndigheter står inför flera viktiga utmaningar och problem som måste lösas. Bland annat, menar han, är det viktigt att skydda den historiska kärnan. En upprustning av centrala stadsdelar, där det finns större frihet för utveckling än i det historiska centrumet, borde göras. I de

socialistiska stadsdelarna finns idag inga stadskvaliteter, som blandade funktioner och service. Därför bör det göras småskaliga insatser i dessa områden för att få kompletterande boendefunktioner med serviceutbud och jobbomöjligheter, anser Sykora. Han förespråkar även att utnyttja gamla industriområden och bangårdar för kommersiell och industriell utveckling. Stadens centrum kan på så sätt utvidgas, vilket kan minska bebyggelsestrycket och det kommersiella trycket på den historiska kärnan (Sykora, 1995).

3.5.3 Prag stadsutveckling idag

Prag är Tjeckiens huvudstad med ca 1,2 miljoner invånare. Staden är både en kommun och en region. Stadsplanering inkluderar därför flera olika nivåer: kommunen Prag, storstadsregionen Prag, Prag som en del i nationella regionen och Prag som en del av Europa. Prag är indelat i 16 stadsdelar, som i sin tur delas in i 60 delvis självstyrande stadsdelar (Sykora, 2006).

På kommunal nivå har det för staden Prag tagits fram en strategiplan (City Development Authority Prague, 2008), vilken är till för att specificera de prioriteringar som finns för stadens utveckling. Med hjälp av strategiplanen vill staden gå mot en hållbar utveckling. Strategiplanen tar därför upp vilka problem det finns i staden idag och vilka utmaningar som står inför. I planen har det formulerats vad som är viktigt för Prags utveckling, och det är en överenskommelse mellan politiker, experter och stadens invånare. I strategiplanen finns följande mål uppsatta:

- *Prag i ett nytt Europa.* Målet är att vara en lyckad och respekterad stad, som är en viktig europeisk och global mötesplats, en respekterad huvudstad och en bra regional granne. För att kunna utnyttja stadens möjligheter är det viktigt med en förbättring av dagens ojämna förvaltning av

staden (City Development Authority Prague, 2008, sid. 33-39).

- *Konkurrenskraft.* Prag strävar mot att bli en konkurrenskraftig stad med en effektiv ekonomi. Genom kunskap, en fungerande arbetsmarknad och en attraktiv stad för invånare och besökare vill Prag få rollen som landets innovativa centrum (City Development Authority Prague, 2008, sid. 41-51).
- *Människor i Prag.* Att vara en trevlig och attraktiv stad som tillfredsställer invånarnas och besökarnas behov är en viktig del av Prags utveckling. Staden vill erbjuda en hög levnadsstandard och möjligheter, gällande utbildning, arbete, boende och vård, för alla (City Development Authority Prague, 2008, sid. 55-71).
- *Miljön.* För att vara en attraktiv och hållbar stad vill staden uppnå höga kvaliteter på natur- och urban miljö. Staden ska göra så gott den kan för att minska miljöpåverkan. Genom att skapa en balans mellan bebyggelse och mark kan staden bli ren, hälsosam och harmonisk. Genom att stödja miljövänliga projekt kan nya byggnader minska sitt energibehov (City Development Authority Prague, 2008, sid. 71-89).
- *Infrastruktur.* Prag vill utveckla och förbättra stadens transportsystem och infrastruktur, så att den alltid är modern, pålitlig, effektiv och miljövänlig (City Development Authority Prague, 2008, sid. 90-109).
- *Trygghet och säkerhet.* Både invånare och besökare ska känna sig trygga i Prag. Det gäller både i vardagen såväl som

vid särskilda omständigheter, som till exempel naturkatastrofer (City Development Authority Prague, 2008, sid. 111-123)

- *Administration och ledning.* Prag vill vara en dynamisk och välkomnande stad gällande administration, effektivt tillhandahålla service, säkerställa publika intressen, effektivt samarbete som gynnar tredje parter att göra affärer. Man vill även uppmuntra medborgarnas deltagande i stadsutveckling (City Development Authority Prague, 2008, sid. 125-129).
- *Spatial utveckling.* Prag strävar efter att få en mer balanserad användning av stadens centrum och förbättra stadens struktur och arkitektur. Genom att använda s.k. utvecklingsområden och göra dessa attraktiva, kan trycket på den historiska kärnan lättas (City Development Authority Prague, 2008, sid. 131-139).

Vidare beskrivs det i strategiplanen att centrum av Prag har haft svårt att stå emot det kommersiella trycket. För att skydda kulturarvet är det därför avgörande att hitta attraktiva platser att utveckla utanför den centrala kärnan, för att skydda kulturarvet. Samtidigt är det en möjlighet för de dåligt strukturerade stadsdelar att utvecklas och skapa aktiviteter och jobbomöjligheter. I strategiplanen beskrivs det med att gå från en monocentrisk struktur till en polycentrisk. Det har byggts flera storskaliga köpcentrum utanför staden. Många av dessa ligger i anslutning till allmänna kommunikationsmedel, men utan att ta hänsyn till omgivningen. Ett alternativ är att begränsa köpcentrumens utveckling och främja småskaliga urbana projekt. Ett lyckat exempel på ett utvecklingsområde är Smíchov–Andel, som gränsar till stadskärnan. Här blandas boende med kontor, restauranger, caféer, shopping etc.

Strategiplanen tar upp flera sådana utvecklingsområden som har möjlighet att bli en ny attraktiv stadsdel med all service och alla möjligheter (City Development Authority Prague, 2008, sid. 135). Staden har tagit fram ett koncept innehållande tre bälten: Centrum, den täta staden och stadens förort. Centrum är den historiska kärnan, där målet att minska trycket på den. Därigenom kommer nya möjligheter att skydda och hitta passande användningsområden för det centrala historiska området. Att rusta upp de publika platserna, framför allt de som är överbelastade med biltrafik, är en viktig del av arbetet med centrum. Med den täta staden menas dels förorterna som kom till innan andra världskriget med stora hyreshus och villabebyggelse, men även de stora bostadsbebyggelserna från efterkrigstiden. Staden har inte för avsikt att göra större ingrepp i dessa områden, förutom övergivna industriområden som har stor utvecklingspotential. En förbättring av befintliga centrum i dessa områden, kan det leda till en positiv utveckling av de monotona bostadsområdena. Ett problem idag är att invånarna har långt mellan arbete, boende, skola och service, vilket har lett till ohållbart användande av bilen. Ingreppen som görs i områdena bör inte vara baserad på framtvungade liknelser från stadskärnan, utan ska ha sin egen identitet. Stadens utkant karaktäriseras av förortslandskap med ursprungliga rurala områden. Hotet som finns här är det oreglerade ockupationen av obebyggda marker för byggande av satellitstäder, fabriker och kommersiella centrum. Detta är det bästa området för expanderande av grön- och vattenområden som sedan kan länkas ut i regionen Centralbohemia. (City Development Authority Prague, 2008, sid. 135-136).

I strategiplanen tas det även upp att grönområdena i staden måste förbättras och bli fler. Under inga omständigheter får ett befintligt grönområde bebyggas utan att det ersätts med ett likvärdigt (City Development Authority Prague, 2008, sid. 139).

För att skydda den historiska kärnan i Prag och för att skapa en hållbar utveckling i denna, pågår arbetet med att ta fram en plan för historiska centrumet, som står på UNESCO:s världsarvslista (City Development Authority Prague, 2008, sid. 54).

Det nämns i strategiplanen för Prag att det finns sociala problem i vissa bostadsområden i stadens ytterområden. Det beskrivs inte hur problemen kan lösas, men förbättringar framhävs och åtgärder är nödvändiga (City Development Authority Prague, 2008, sid. 67).

Sykora (2006, sid. 134) skriver att Prag år tog 1999 fram en masterplan, vars funktion är att lokalisera funktioner i staden och att reglera utvecklingsprocessen. Sykora menar att huvudprinciperna om Prags utveckling, som ges i uttryck i masterplanen är:

- Tät stadsstruktur;
- Genom att dra ut gränserna från centrum ska koncentrationen av funktioner spridas ut till sekundära centrum;
- Medelhöga flerbostadshus lokaliseras i innerstaden och låga enfamiljshus i ytterkanten av staden, angränsande till befintlig bebyggelse;
- Nya rekreatiomsområden och parker i stadens förorter
- Utveckling i områden som ligger i nära anslutning till allmänna kommunikationsmedel, och i stadens utkant nära tågstationer.
- Utveckling av tunnelbanan;
- Att bygga en inre och yttre ringled (Sykora, 2006 s.134).

Prag ansökte år 2008 om European Green Capital Award och har gjort en sammanställning av ansökan till den (Prague City Hall, 2008). I den nämns att Prag idag har Centraleuropas bäst fungerande kollektivtrafik, vars stomme är tunnelbana, spårvagn och tåg dit ett bussnät är påkopplat. E-polis (u.å.), European Sustainable Cities

Network, menar dock att Prag inte har någon hållbar trafikstrategi, då 80% av trafikbudget går till utbyggandet av motorvägar och tunnlar (E-polis, u.å.).

4 Sammanfattning

Hållbar stadsutveckling i Malmö och Prag

Enligt de dokument som studerats arbetar både Malmö och Prag utifrån den ekonomiska, ekologiska och sociala utvecklingen. I Malmös översiktsplan nämns Brundtlands definition (WCED, 1987) av hållbarhet. Även i Prags strategiplan beskrivs hållbarhet med att ta hänsyn till framtidens generation, precis vad som sägs i Brundtlandsdefinitionen.

En jämförelse mellan Malmö och Prags historiska utveckling visar skillnaden på städernas bebyggelse. Prags största utveckling skedde under medeltiden, vilket fortfarande utgör en stor del av staden idag. Malmö däremot har fått sitt utseende under de senaste 50 åren.

Malmös miljöprofilering tog sin form i början av 1990-talet, när miljöfrågorna väcktes i översiktsplanen år 1990. Sveriges inträde i EU var också en anledning till ökat miljöarbete, då det ställdes miljökrav på städerna i medlemsländerna. Sedan Rio-konferensen ingår *hållbar stadsutveckling* i alla planeringsdokument och enligt de dokument som studerats gäller det även Malmö och Prag. Att Malmö satsar på att bli världsbäst på hållbar stadsplanering betyder att staden satsar hårt för att vara en miljövänlig stad. Redan idag har Malmö profilerat sig som en stad som jobbar mycket med hållbarhetsfrågor. Malmö vill satsa på spårbunden kollektivtrafik och utökade cykelvägar för att skapa möjligheter för ett hållbart resande. Malmö har en vision om att vara en tätare, grönnare och blandad stad, vilket uppges i Miljöprogram för Malmö (2009b).

Ur Prags strategiplan kan utläsas att ett av stadens viktigaste mål inom hållbar stadsplanering är att skydda den historiska stadskärnan. Den stadsstruktur som därför förespråkas är den polycentriska,

vilken ska avlasta Prags historiska stadsdel från trycket som finns idag.

Hur har de använt EU: s rekommendationer gällande hållbar stadsutveckling?

EU-kommissionen rekommenderar alla medlemsstater att utföra strategiplaner för hållbar utveckling. Det har både Tjeckien och Sverige gjort i form av *Czech Republic Strategy Plan on Sustainable Development* och *Boverkets strategi för hållbar utveckling*.

EU-kommissionen betonar vikten av att anta en plan för stadstransportsystem, då bilen är en stor miljöbov. Staden Prag är mån om problemet och inser att lösningar måste göras för att få bort bilen, framför allt från centrum. En del av den lösningen är förbättring av kollektivtrafiken. Den är redan idag omfattande, men det finns alltid utrymme för förbättring och modernisering. Att 80% av trafikbudgeten går till motorvägar kan dock verka motsägelsefullt. I strategiplanen för Prag finns alltså visioner om hållbar trafikutveckling, men enligt E-polis (u.å.) lever staden inte upp till dessa. I Malmö görs också satsningar på trafikförbättring. Genom en trafikstrategi hoppas Malmö på att förbättra trafikmiljön och minska bilanvändandet (Malmö Stad, 2004).

En gemensam administration för stadsförvaltningar är något som EU-kommissionen förespråkar. Det tas upp i Malmös miljöprogram. Vikten av att ha ett samarbete mellan stadens förvaltningar, bolag, nämnder och styrelser, för att uppnå målen som är satta i miljöprogrammen, framhävs. I Prags strategiplan beskrivs att förvaltningen idag är av ojämn kvalitet, och för att kunna utnyttja Prags möjligheter om positiv utveckling, måste denna förbättras. Det framgår dock varken i Malmös eller i Prags dokument *hur* samarbetet ska ske.

I de dokument som studerats har det inte funnits någon tydlig strategi för hållbart byggande, som EU-kommissionen rekommenderar ska upprättas. Det kan ingå i de olika kapitlen om miljö och hållbarhet, men det finns inget uttalat om att städerna ska utarbeta normer för hållbart byggande. EU-kommissionen anger att det på nationell nivå bör finnas ett program för hållbart byggande, vilket inte har stötts på i undersökningen, varken för Tjeckien eller Sverige.

För att sammanfatta Tjeckien och Sverige, med sina städer Prag och Malmö, kan sägas att EU:s rekommendationer tas i beaktning gällande miljöfrågorna i stadsplanerna. Den urbana formen som både EU, Malmö och Prag förespråkar är den täta. Återanvändningen av brownfields är ett sätt att uppnå hållbarhet, anser EU, vilket även Malmö och Prag tar upp i sina strategier. I EU-strategin nämns det att medlemsländerna ska förbereda sig för klimatförändringar och dess konsekvenser. Ur Malmös miljöprogram kan det utläsas att staden ska förbereda sig för klimatförändringarna och höjda havsnivåer. Prags strategiplan betonar vikten att skapa en trygghet hos invånare i Prag, och det, menar de gäller både i vardagen och vid naturkatastrofer. I strategiplanen nämns inte konkret att förberedelser ska ske inför klimatändringar, men det ses som ett hot.

Vilka likheter och olikheter finns det i Malmö och Prag?

I både Malmö och Prag genomsyrar hållbarhet stadsvisionerna. Det betonas att all utveckling måste ske i balans med de sociala, ekologiska och ekonomiska dimensionerna.

I Prag är bevarandet och skyddet av den historiska stadskärnan ett viktigt mål i stadens strategiplan. I Prag finns en intention att lätta på trycket som kommer från investerare, handel och turister och skapa en polycentrisk stadsstruktur. Att skapa en polycentrisk

stadsstruktur är inget som tas upp i Malmös planer. Det kan bero på att Malmö är mindre och inte har det behovet av och underlaget till att skapa en sådan struktur. I Malmö fokuseras det istället mer på att samla staden och inte sprida ut den. Dock kan den polycentriska strukturen jämföras med Malmös historia, då man på 1950-talet ville avlasta centrum med nya stadsdelscentrum. Idag finns det en viss utspridning av centrum, men Malmö jobbar inte idag för att minska trycket på innerstaden. Däremot finns det redan dessa avlastningscentrum i Malmös olika stadsdelar.

Malmö har havet och den höjda havsnivån i samband med ökad medeltemperatur att tänka på. I miljöprogrammet sägs att staden ska förbereda sig inför det. Även Prag måste förbereda sig för klimatförändringar, men i strategiplanen tas det endast upp som ett hot. I Malmös miljöprogram beskrivs även att staden satsar på att vara en ledande kunskaps och utvecklingsstad. Det framgår även i Prags strategiplan att staden strävar mot att vara ett ekonomiskt centrum och inneha en stark position i Europa.

Malmös strategi kan kopplas till Boverkets strategi för hållbar utveckling. Boverket föreslår att Sveriges städer ska vara tätbebyggda med blandade funktioner, vilket Malmö följer. Både Malmö och Prag förespråkar effektiv markanvändning genom att utnyttja brownfields.

Prag anses ha Centraleuropas bästa kollektivtrafik. Det kan inte Malmö skryta med, men båda städerna jobbar med målen att utveckla kollektivtrafiken. Städerna har båda uppfattat att en väl kollektivtrafik som något viktigt för att uppnå hållbarhet. Däremot har E-polis (u.å.) hävdad att Prag inte följer sina intentioner, då 80% av budgeten går till byggnad av motorvägar.

Malmö vill utöka stadens grönska med gröna tak och få in vatten i staden med hjälp av dagvattenhantering. Något liknande finns inte beskrivet i Prags strategiplan, men det kan ingå som en del av miljömålet om höga urbana miljöer. Generellt gäller det för båda

städerna att problem och mål uttalas, men det ges inga konkreta lösningar och tillvägagångssätt för att uppnå målen. Malmö och Prag har en liknande metod att arbeta med hållbar utveckling. Det handlar främst om att uppge hållbara mål i strategiplanen och översiktsplanen.

5 Diskussion

Efter Brundtlandskommissionens definition av hållbar utveckling fick världens länder helt nya förutsättningar vid planering av städer. Resurserna ansågs tidigare alltid vara oändliga och städerna byggdes därefter. Det är därför idag en stor utmaning att planera städer utifrån att resurserna ändliga, då det inte har pågått längre än 25 år. Den moderna planeringen kom till efter andra världskriget, vilket betyder att planeringen pågick i ungefär 45 år innan insikten om att resurserna var ändliga kom. Detta betyder att städerna måste skolas om i planeringsfrågor, och hänsyn måste plötsligt tas till den ekologiska utvecklingen. Vad betyder då det för städernas arbete mot hållbarhet? Balansen mellan den ekonomiska och ekologiska utvecklingen och den sociala rättvisan måste uppnås och i strategiplanerna kan utläsas att städerna är medvetna om det. Det kan finnas en svårighet i att uppnå balansen, då stadsplaneringen inte är invand att sträva mot ekologisk hållbarhet.

Haughtons rättvisepprinciper (1999) kan diskuteras i detta sammanhang. Han menar att hållbarhet inte kan uppnås om det saknas *social rättvisa*, vilket även Bradley (2007) diskuterar. Deras rättvisaspekt på hållbar stadsplanering är intressant i jämförelsen mellan Malmö och Prag. Enligt Bradley tas det inte hänsyn till de sociokulturella dimensionerna i skandinaviska strategiplaner. I Malmös översiktsplan beskrivs dock stadens segregationsproblematik, vilket kan ses som en sociokulturell dimension. Dessutom tar Malmö upp sociala dimensioner i översiktsplaneringen, genom att till exempel betona att staden är en social mötesplats för alla människor. Det sistnämnda måste, enligt Haughton, betyda att då hänsyn tas till de sociala dimensionerna och, om de andra rättvisepprinciperna uppnås, kan en hållbar utveckling ske. Haughtons *princip om framtiden* uppnås också i båda städernas dokument om hållbar utveckling. Då både Prags strategiplan och

Malmös översiktsplan utgår från Brundtlandskommissionens definition av hållbar utveckling, uppfyller de även Haughtons kriterier. Den *geografiska rättvisan* som behandlar stadens globala och lokala miljömål kan ses som behandlade. Då både Tjeckien och Sverige är medlemmar i EU, måste länderna och deras städer beakta och följa EU:s rekommendationer, vilket betyder hänsynstagande av miljömål i både lokala och större sammanhang. Målen i båda städerna är att uppnå miljömål, både lokalt och globalt. Båda städerna strävar efter en ekologiskt hållbar miljö, vilket kan innefatta ökad biologisk mångfald. Därför är det möjligt att säga att Prag och Malmö arbetar för *arternas princip*. Det är svårt att diskutera huruvida städerna uppfyller principen om *tillvägagångssättet* eller inte. Det tas i städernas program och planer inte upp hur miljöförstöring ska regleras och bötfällas. Detta finns antagligen beskrivet i bindande dokument och lagar som i denna studie inte undersökts.

Den sanering som Malmö upplevde på 60-talet, när äldre bebyggelse revs och ersattes med nya stora byggnader, pågick inte på samma sätt i Prag. Staden har lyckats bevara en stor del av den gamla bebyggelsen. Det är anledningen till att Prag har ett stort intresse av att bevara sin gamla bebyggelse, vilket gör det till ett av de viktigaste målen i strategiplanen. Som Tweed & Sutherland diskuterar i sin artikel (2007) kan kulturarvets påverkan av stadsutveckling vara en viktig aspekt i hållbarhetsfrågan. För Prag utgör den gamla stadskärnan stadens identitet och människor reser från hela världen för att beundra den historiska stadskärnan i Prag. Det betyder att det även finns en ekonomisk aspekt i denna fråga. Tweed & Sutherland menar att kulturarvet är en viktig del i det sociala välbefinnandet (2007). Enligt dem blir arbetet med att skydda kulturarvet en social fråga. Deras resonemang om svårigheten att få in kulturarvskyddet konkret i den hållbara utveckling, kanske inte gäller Prag helt och hållet. Strategin för att

skydda den historiska stadskärnan är att avlasta centrum från det tryck som finns idag. Den polycentriska stadsstrukturen, som Prag eftersträvar, kan jämföras med Malmös försök att minska belastningen på centrum på 1950-talet. Vid den tiden hade Prag inte det problemet, då innerstadsmiljön glömdes bort och avbefolkades. Prag verkar ha hittat en bra utbyggnadsstrategi, med tanke på skyddet av den historiska stadskärnan. Då saneringen i Malmö pågick, fanns det inga bekymmer om att resurserna skulle ta slut i framtiden. Idag skulle det kanske inte ske, då hållbarhetsfrågan är aktuell i all planering, och att utnyttja befintlig bebyggelse kan vara en del av den planeringen.

Riktlinjer och mål från strategierna på olika nivå ger utrymme för tolkningar. Boverkets förslag till strategi (2004) beskriver vad som bör göras, men dessa riktlinjer är inte konkreta, vilket gör det möjligt för städer att lägga in sina egna tolkningar. Vad gäller strategierna på lokal nivå, alltså strategiplanen för Prag och översiktsplaner och program i Malmö, beskriver även dessa vad som bör göras. *Hur* målen ska uppnås nämns inte, vilket kan leda till att dessa blir föremål för tolkning.

Hur ska städerna byggas? Tätt, utbrett, grönt? Det är den frågan som många planerare står inför. En tät stad verkar dock vara den mest eftersträlvade urbana formen i båda städerna. Förtätning förespråkas i både Malmö och Prag. Malmö strävar efter att vara en blandad stad, vilket kan uppnås genom förtätning. Innebär en blandad stad större social rättvisa? Finns det sociala skäl till förtätning? Ett skäl till att Malmö vill förtäta är att staden inte vill sprida ut sig på grund av att jordbruksmarken runt omkring är värdefull. Det kan betyda att det är den ekonomiska dimensionen som spelar en viktig roll i förtättningsfrågan. Det framgår i de studerade dokumenten att en viktig anledning till förtätning är den ekologiska aspekten. Enligt Campbells teori (1996) ska det uppnås en balans mellan ekonomiska, ekologiska och sociala

dimensionerna, men allt som oftast uppstår det konflikter mellan dessa. Man kan fråga sig vilken dimension som är vinnaren i förtättningsstrategin. Kan det vara alla tre, då förtätning verkar vara den mest utspridda teorin om hållbar utveckling? I EU, på nationell nivå, och i Malmö och Prag eftersträvas en tät och blandad stad. Enligt Houghtons (1999) teoriindelning ingår förtätning i *Re-designing cities*, och han påstår att minskningen av energiimporten inte brukar beaktas i denna modell. Det kan betyda att, om det även gäller i Malmö och Prags strategier om förtätning, det är den ekologiska pelaren som blir lidande i förtättningsdiskussionen.

I strategiplanen för Prag nämns det att det finns sociala problem i vissa områden, framför allt i de stora bostadsområdena utanför staden. Malmö har uttalat att det finns sociala problem i staden i form av segregation. Både etnisk och social segregation är av betydande problem i Malmö. Det vill staden lösa med förbättring och utveckling av bostadsområdena som upplever problemet. Frågan är vilken av de tre hållbarhetsdimensionerna som vägs in i detta problem. Den sociala rättvisan kan verka som ett självklart mål, men det skulle även kunna vara ekonomiska aspekter som spelar in. Där sociala problem finns ligger ofta ekonomiska problem i botten, det kan uppfattas som att den ekologiska aspekten blir bortglömd.

Att se tillbaka på städernas historiska utveckling kan hjälpa oss i arbetet mot hållbar stadsutveckling. Vi kan lära oss av misstag, och lära oss av bra exempel. Som blivande landskapsarkitekt är det intressant att försöka förstå hur en stad har utvecklats och hur den kommer att kunna fortsätta utvecklas hållbart. Efter arbetet med den här uppsatsen förstår jag att det är många faktorer som påverkar stadens hållbara utveckling. Enligt de dokument jag studerat finns en intention att tillfredsställa alla grupper av människor i staden, alla myndigheter, alla bolag, alla administrationer och nämnder. Det säger sig självt att det är svårt att uppnå den tillfredsställelsen hos alla, därför hade det varit intressant att göra ett fortsatt arbete om att

utvärdera stadens genomförda projekt. Är det så att städerna får en grönare stämpel om de i sin strategiplan och i sina översiktsplaner betonar hållbarhet som det viktigaste målet? Jag skulle vilja påstå att så är fallet. Malmö menar att de är unika eftersom de genomför hållbara projekt. Jag har uppfattat det som att Malmö verkligen satsar på att uppnå målet att vara en hållbar stad. Vad gäller andra städer, t.ex. Prag kan jag tänka mig att en strategiplan självklart uttrycker stadens vision, men att det kanske stannar där. Prag har upplevt en stor omställning av samhället och stadens planering, vilket gör att de först måste uppnå mer grundläggande mål än hållbarhetsfrågan. Är inte hållbarheten det mest grundläggande? Jo, det borde vara det. Enligt Campbell bör det strävas efter en balans mellan ekonomiska, ekologiska och sociala, därför blir alla delarna lika grundläggande. Däremot tror jag att den ekonomiska dimensionen fortfarande vinner i Prag, när gamla byggnader rustas upp och många av invånarna kör bil.

Frågan är vad utslaget av strategiplaner och miljöprogram blir? Hur ser det ut om 20 år när hållbara städer har eftersträvat längre än idag? Ju längre tiden går och ju mer vi jobbar med frågan hållbarhet, desto närmre kan vi komma mot det hållbara samhället. Jag tror att det krävs tid, och mycket handlar om att ändra beteende, både hos stadens invånare och hos stadens ledning. Alla måste förstå att det inte räcker med att säga att vi ska jobba mot ett hållbart samhälle, utan att idéerna verkligen genomförs. För att förstå vad hållbar stadsplanering *är* krävs det en omfattande forskning, då olika teorier måste prövas och långsiktiga konsekvenser måste utvärderas. I en uppsats av denna omfattning, kan endast en liten bild ges av vad hållbar stadsplanering *kan vara*. Då hållbarhet ses som ett långsiktigt mål krävs det därför att det på global, regional och nationell nivå utarbetas gemensamma mål om hur världen ska se ut i framtiden.

Källförteckning

Adams, W.M, (2006) *The Future of Sustainability Re-thinking Environment and Development in the Twenty-first Century - Report of the IUCN Renowned Thinkers Meeting, 29-31 January 2006* [Online], tillgänglig via cmsdata.iucn.org/downloads/iucn_future_of_sustainability.pdf [2010-03-25]

Boverket (2004), *Hållbara städer och tätorter i Sverige – förslag till strategi*, Karlskrona: Boverket

Bradley, Karin, (2009) *Just Environments - Politicising Sustainable Urban Development*, Stockholm: Universitetservice AB

Burton, Elisabeth; Jenks, Michael; Williams Kate (2000), *Achieving Sustainable Urban Form*, London : E & FN Spoon

Campbell, Scott (1996), Green Cities, Growing Cities, Just Cities?- Urban Planning and the Contradictions of Sustainable Development i *Journal of the American Planning Association*, 1996, tillgänglig via <http://www-personal.umich.edu/~sdcamp/Ecoeco/Greencities.html> [2010-03-25]

City Development Authority Prague (2008), *Strategic Plan for Prague* [Online] tillgänglig via http://www.urm.cz/en/strategicky_plan [2010-03-25]

Davidson, Bo (1994), *Forskningsmetodikens grunder -att planera, genomföra och rapportera en undersökning*, Lund: Studentlitteratur

E-polis hemsida [Online], tillgänglig via

<http://www.e-polis.info/drupal6/node/33> [2010-03-25]

Europeiska Gemensamma kommissionen (2006), *Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet om den temainriktade strategin för stadsmiljö*, Bryssel, [Online] tillgänglig via http://ec.europa.eu/environment/urban/thematic_strategy.htm [2010-03-25]

FN (1992a), *Agenda 21* [Online], tillgänglig via http://www.un.org/esa/dsd/agenda21/res_agenda21_00.shtml [2010-03-25]

FN (1992b), *Riodeklarationen* [Online], tillgänglig via <http://www.un.org/documents/ga/conf151/aconfl5126-1annex1.htm> [2010-03-25]

Government Council for Sustainable Development Prague (2004), *The Czech Republic Strategy for Sustainable Development*, tillgänglig via [http://www.mzp.cz/AIS/web-pub-en.nsf/\\$pid/MZPJHFJRHBR4](http://www.mzp.cz/AIS/web-pub-en.nsf/$pid/MZPJHFJRHBR4) [2010-03-25]

Haughton, Graham (1999), Environmental Justice and the Sustainable City i *Journal of Planning Education and Research* 18, sid. 233-243

Malmö Stads hemsida (2010a), *Klimat* [Online], tillgänglig via <http://www.malmo.se/Kommun--politik/Forvaltningar--bolag/Stadsbyggnadskontoret/Vision-och-verksamhetside.html> [2010-03-25]

Malmö Stads hemsida (2010b), *Stadsbyggnadskontoret* [Online], tillgänglig via <http://www.malmo.se/Kommun-->

[politik/Forvaltningar--bolag/Stadsbyggnadskontoret/Vision-och-verksamhetside.html](http://www.malmo.se/politik/Forvaltningar--bolag/Stadsbyggnadskontoret/Vision-och-verksamhetside.html) [2010-03-25]

Malmö Stad (2009a), *Hur kan Malmö växa – hållbart* Dialog-pm2009:1 tillgänglig via <http://www.malmo.se/medborgare/stadsplaneringtrafik/stadsplaneringvisioner/oversiktsplanerstrategier/pagaendeoversiktsplanering/hurk-anmalmovaxahallbart.4.af27481124e354c8f1800039193.html> [2010-03-25]

Malmö Stad (2009b), *Miljöprogram för Malmö* [Online] tillgänglig via <http://www.malmo.se/Medborgare/Miljo--hallbarhet/Miljoarbetet-i-Malmo-stad/Malmo-stads-miljoprogram.html> [2010-03-25]

Malmö Stad (2004), *Trafikstrategi för Malmö* [Online] tillgänglig via <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Oversiktsplaner--strategier/Trafikstrategi-for-Malmo.html> [2010-03-25]

Malmö Stad (2003), *Grönplan för Malmö* [Online] tillgänglig via <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Oversiktsplaner--strategier/Gronplan-for-Malmo-2003.html> [2010-03-25]

Malmö Stads hemsida (2000a), *Naturvårdsplan*, [Online], tillgänglig via <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Oversiktsplaner--strategier/Naturvardsprogram-for-Malmo.html> [2010-03-25]

Malmö Stad (2000b), *Malmös general- och översiktsplaner 1950-2000* [Online] tillgänglig via

www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering.../Stadsplanering.../OSIM.pdf [2010-03-25]

Malmö Stad (2000c), *Malmös Översiktsplan* [Online] tillgänglig via <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Oversiktsplaner--strategier/Oversiktsplan-for-Malmo-2000.html> [2010-03-25]

Malmö Stad (u.å.a), *Making Sustainability Reality*, film [Online] tillgänglig via <http://www.malmo.se/sustainablecity> [2010-03-25]

Malmö Stad (u.å.b), *Klimat* [Online] tillgänglig via <http://www.malmo.se/Medborgare/Miljo--hallbarhet/Klimat--energi/Vad-gor-Malmo-stad.html> [2010-03-25]

Ministry of Regional Development (2007), *Town & Country Planning in the Czech Republic* [Online] tillgänglig via <http://www.uur.cz/images/publikace/metodickeprirucky/plnezeni/uzemni-planovani-v-cr-2007-cz-an/uzemni-planovani-cr-08-2007-an.pdf> [2010-03-25]

Morris, Anthony Edwin James (1994), *History of Urban Form*, New York: Longman Scientific & Technical

SCB [Online], *Befolkningsstatistik*, tillgänglig via http://www.scb.se/Pages/ProductTables___25795.aspx [2010-03-25]

Nilsson, Kristina (2001), *Planering för hållbar utveckling – dilemman för kommunala översiktsplanerare*, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm

Prague City Hall (2008), *Prague - sustainable development indicators* [Online] tillgänglig via [http://envis.prahamesto.cz/\(nhsx5mjnio345weyjasfo\)/default.aspx?ido=6085&sh=-1406079109](http://envis.prahamesto.cz/(nhsx5mjnio345weyjasfo)/default.aspx?ido=6085&sh=-1406079109) [2010-03-25]

Regeringskansliet [Online], tillgänglig via <http://www.sweden.gov.se/sb/d/3358/a/66735> [2010-03-25]

Rådberg, Johan (2003), Tätt eller glest – trender och åsikter om god stadsplanering, *Gröna Fakta* 1/2003

Sutherland, Margaret, Tweed, Christopher (2007) *Built cultural heritage and sustainable urban development* i *Landscape & Urban Planning* 83 sid. 62-69

Sykora, Ludek (2006), Urban Development, Policy and Planning in the Czech Republic and Prague. i: *Spatial Planning and Urban Development in the new EU member states*. red. Uwe Altröck, Simon Günther, Sandra Huning, Deike Peters, Hampshire: Ashgate

Sykora, Ludek (1995), Prague. i: *European Cities Planning System & Property Markets*, James Berry, Jim Berry, Stanley McGreal, London, E & FN Spon

Ullstad, Erland (2008), *Hållbar stadsutveckling – en politisk handbok från Sveriges Arkitekter*, Intellecta

WCED (1987), *Our common future*, Oxford: Oxford University Press.