



15-minuters staden

Resilient stadsplanering eller utopisk vision

Lisa Toreld

Självständigt arbete • 15 hp

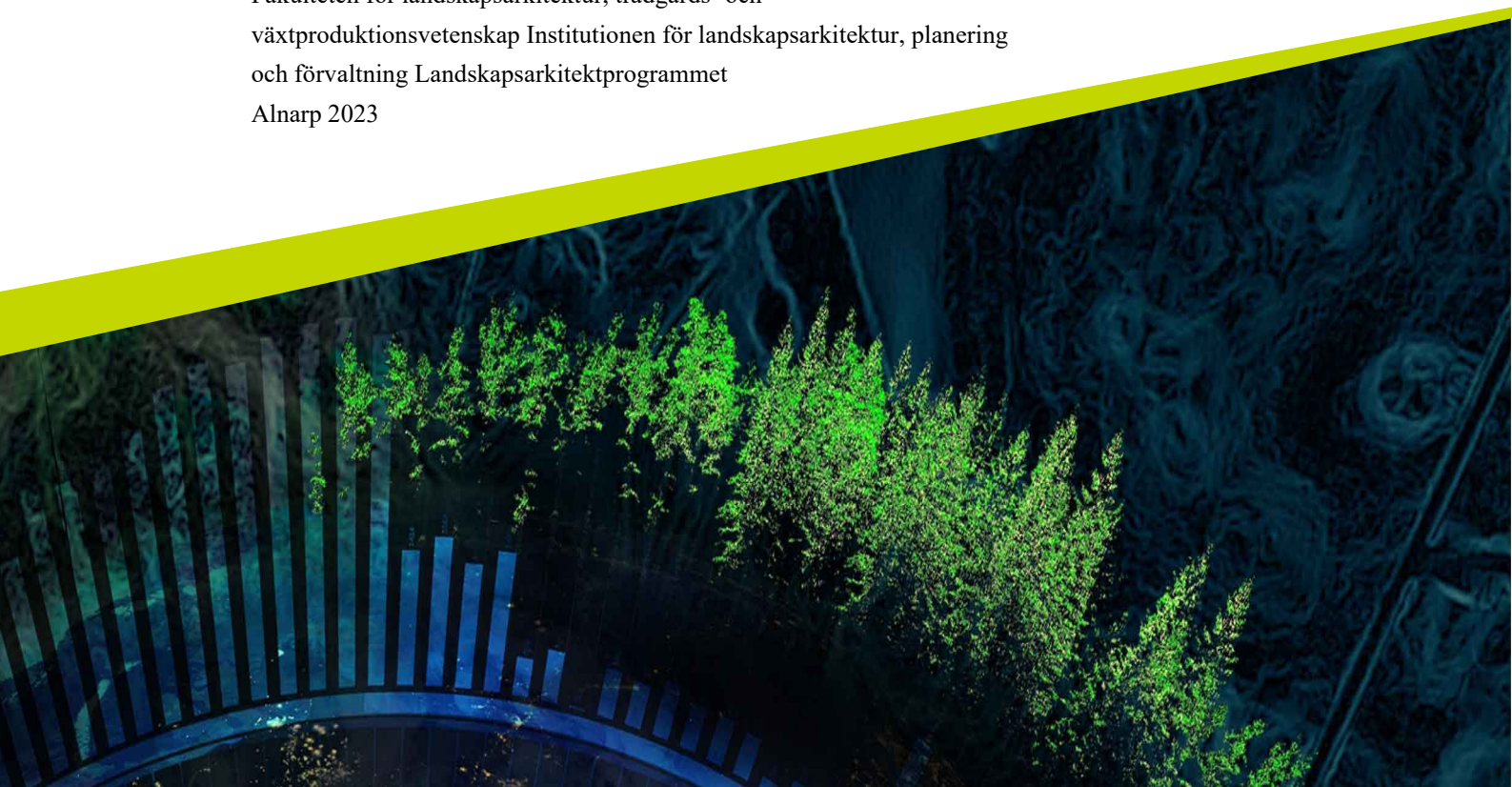
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och

växtproduktionsvetenskap Institutionen för landskapsarkitektur, planering

och förvaltning Landskapsarkitektprogrammet

Alnarp 2023



15-minuters staden – resilient stadsplanering eller utopisk vision

The 15-minute city - resilient urban planning or utopian vision

Lisa Toreld

Handledare: Matilda Alfengård, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Anders Larsson, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: Grundnivå, G2E

Kurstitel: Självständigt arbete i landskapsarkitektur

Kurskod: EX0845

Program/utbildning: Landskapsarkitektprogrammet

Kursansvarig inst.: Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2023

Upphovsrätt: Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd.

Nyckelord: 15-minuters staden, stadsplanering, stadsutveckling, planeringsideal socioekonomiska skillnader, hållbar stadsutveckling

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Sammanfattning

Syftet med arbetet är att undersöka stadsplaneringskonceptet 15-minuters staden och visa på dess möjligheter och problem i relation till svensk stadsplanering. Specifikt är syftet att förstå möjligheter och problem utifrån ett socioekonomiskt perspektiv. Detta görs genom en kvalitativ litteraturstudie. Drivkraften för konceptet är att öka livskvaliteten för stadens invånare genom minskad pendling i staden samt ökad närhet till stadens funktioner. För att uppnå konceptets mål behöver stadslandskapet med dess byggda strukturer omkonstrueras. 15-minuters staden baseras på konceptet Chrono-urbanism och är inspirerat av postmodernistiska ideal men har både likheter och skillnader med tidigare stadsplaneringstraditioner. Den svenska ABC-staden från 1950-talet hade liknande visioner kring närheten mellan stadens funktioner som 15-minuters staden. Studien visar på att dagens stadsplanering i Sverige går i linje med 15-minuters stadens mål och tillvägagångsätt men att konceptet inte används som ett verktyg i stadsplaneringen. Det har identifierats ett flertal fördelar och möjligheter med konceptet men också eventuella problem. Konceptet kan bidra till en förbättrad fysisk och psykisk hälsa, stärka det sociala välbefinnandet och jämna ut socioekonomiska skillnader. Konceptet har fått kritik för att inte vara tillräckligt anpassningsbart efter varje stads enskilda förutsättningar och problem samt för att inte vara tillräckligt komplext för att kunna hantera problem som klimatförändringar, pandemier eller transport. Sammanfattningsvis har 15-minuters staden möjlighet till att vara ett användbart stadsplaneringsverktyg i framtiden om det används på ett genomtänkt sätt.

Nyckelord: 15-minuters staden, stadsplanering, stadsutveckling, planeringsideal, socioekonomiska skillnader, hållbar stadsutveckling

Abstract

The purpose of the work is to examine the urban planning concept of the 15-minute city and show its possibilities and problems in relation to Swedish urban planning. Specifically, the aim is to understand opportunities and problems from a socio-economic perspective. This is done through a qualitative literature review. The driving force for the concept is to increase the quality of life for city residents by reducing commuting in the city and increasing proximity to city functions. To achieve the concept's goals, the urban landscape and its built structures need to be redesigned. The 15-minute city is based on the concept of Chrono-urbanism and is inspired by postmodernist ideals but has both similarities and differences with previous urban planning traditions. The Swedish ABC-city model from the 1950s had similar visions of proximity between city functions as the 15-minute city. The study shows that today's urban planning in Sweden is in line with the goals and approaches of the 15-minute city but that the concept is not used as a tool in urban planning. A number of benefits and opportunities have been identified but also potential problems. The concept can help improve physical and mental health, strengthen social well-being and reduce socio-economic disparities. The concept has been criticized for not being sufficiently adaptable to the individual conditions and problems of each city and for not being complex enough to deal with problems such as climate change, pandemics or transport. In conclusion, the 15-minute city has the potential to be a useful urban planning tool in the future if used in a thoughtful way.

Keywords: 15-minute city, urban planning, urban development, planning ideals, socio-economic differences, sustainable urban development

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
Abstract	4
1. Inledning	6
1.1. Bakgrund.....	6
1.2. Syfte och frågeställningar.....	7
1.3. Avgränsningar.....	7
1.4. Arbetets disposition	8
2. Material och metod.....	9
3. Konceptet 15-minuters staden.....	10
3.1. Planeringens roll i staden	10
3.2. Konceptets uppkomst och bärande idéer	11
3.3. Utvecklingen av 15-minuters staden.....	18
3.4. Konsekvenser och effekter av 15-minuters staden	24
4. Diskussion	29
4.1. Konceptets drivkrafter	29
4.2. Den jämlika staden	29
4.3. Hälsoperspektivet och fysiska förutsättningar	30
4.4. Kommer konceptet att fungera i praktiken?.....	31
4.5. 15-minuters stadens potential i Sverige	32
4.6. Sammanfattande kommentarer	33
4.7. Slutsatser	34
4.8. Metodkritik.....	34
Källförteckning.....	35
Bildförteckning.....	37

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Konceptet “15-minuters staden” myntades år 2016 av Carlos Moreno, professor vid Sorbonneuniversitetet i Paris (Khavarian-Garmsir, Sharifi & Sadeghi, 2022). 15-minuters staden introducerades först som ett konceptuellt ramverk för att minska växthusgasutsläpp som följd av klimatkonferensen i Paris år 2015 (ibid.). Konceptets fokus har däremot förändrats sedan 2016. 15-minuters staden har gått från att vara miljöfokuserat till att dessutom inkludera ekonomiska och sociala perspektiv, och konceptet kan ses ha möjlighet att då även bidra till ekonomisk och social hållbarhet. Khavarian-Garmsir et al. (2022) beskriver hur konceptets popularitet ökade drastiskt år 2020 till följd av COVID-19 pandemin och de utmaningar som den skapade. Paris borgmästare Anne Hidalgo valde även att använda 15-minuters stadens koncept som en central punkt för Paris stadsutveckling i sin framgångsrika omvalskampanj år 2020 som följd av pandemin (ibid.). 15-minuters staden har fått stort genomslag i medier och är det koncept som används i störst utsträckning som referens för lång- och kortsiktiga åtgärder i städer efter COVID-19 (Marchigiani & Bonfantini, 2022). Marchigiani et al. (2022) menar att konceptet innebär en omfattande strukturell förändring av staden som även påverkar samhällsekonomin.

Dagens städer står inför en flerbottnad kris: “Cities are facing a triple crisis in the wake of the pandemic: tackling the health impacts of COVID-19; dealing with the climate and ecological emergency; and addressing social and economic inequality.” (European environment agency, 2021: Urban sustainability in Europe – opportunities for challenging times). De ekonomiska konsekvenserna av COVID-19 har försatt de lokala myndigheterna i en osäker situation där ökade utgifter och minskade intäkter har lett till stora budgetunderskott. European environment agency (2021) menar att detta kan äventyra befintliga hållbarhetsinitiativ. Trots utmaningarna efter pandemin, klimat- och miljökrisen samt social och ekonomisk ojämlikhet menar European environment agency (2021) att städer har potential att vara en viktig drivkraft för både en grön och socialt jämlik omställning i Europa. Men detta förutsätter att städer deltar aktivt i beslutsprocesser från början. European environment agency (2021) förutspår att investeringar i infrastrukturen kommer vara viktigt för att stimulera den ekonomiska aktiviteten i städer efter pandemin. European environment agency (2021) betonar möjligheten att rikta återhämtningen från pandemin så att den ligger i linje med de långsiktiga målen som finns för klimatmässig och social hållbarhet. För att lyckas med detta krävs dock ett starkt engagemang omgående på alla politiska nivåer (ibid.).

15-minuters staden har potential att lösa delar av dagens utmaningar som rör städer (C40 Cities Climate Leadership Group & C40 Knowledge Hub, 2020). C40 är ett nätverk av nästan 100 världsledande städer som samarbetar för att vidta de

brådskande åtgärderna som krävs för att bemöta klimatkrisen. C40 förespråkar att tillämpa 15-minuters staden som ett koncept för att städer ska återhämta sig efter Covid-19: “As cities work towards COVID-19 recovery, the 15-minute city is more relevant than ever as an organising principle for urban development. It will help cities to revive urban life safely and sustainably in the wake of COVID-19” (C40 Cities Climate Leadership Group et al. 2020). C40 Cities Climate Leadership Group et al. (2020) menar att 15-minuters staden kommer att bidra till att minska onödigt resande i städerna, skapa fler offentliga miljöer, ge liv åt lokala huvudgator, stärka känslan av gemenskap, främja hälsa och välbefinnande, öka motståndskraften mot oförutsägbara företeelser i samhället som pandemier och klimathändelser samt förbättra städernas hållbarhet och livskvalitet. Fördelen med 15-minuters staden är att det är ett flexibelt koncept som kommunerna kan anpassa efter stadens kultur och särskilda omständigheter för att tillgodose specifika lokala behov (ibid.).

1.2. Syfte och frågeställningar

Syftet med arbetet är att undersöka stadsplaneringskonceptet 15-minuters staden och visa på dess möjligheter och problem i relation till svensk stadsplanering. Specifikt är syftet att förstå möjligheter och problem utifrån ett socioekonomiskt perspektiv. De frågeställningar som arbetet kommer utgå från är:

- Vilka drivkrafter ligger till grund för stadsplaneringskonceptet 15-minuters staden?
- Hur har 15-minuters staden vuxit fram samt vilka kopplingar kan ses till tidigare planeringstraditioner i modern tid och samtida svensk stadsplanering?
- Vilka socioekonomiska fördelar samt potentiella problem har identifierats med 15-minuters staden?

1.3. Avgränsningar

Arbetet har avgränsats till att utgå från litteratur från en västerländsk planeringskontext med exempel från Europa och Nordamerika. Litteraturstudien har avgränsats till ett fokus på de socioekonomiska delarna av konceptet. Arbetet kommer därmed inte undersöka konceptet utifrån klimataspekter och se till konceptets påverkan på klimatförändringar. Denna avgränsning är gjord för att arbetet skall kunna fördjupas mer gällande socioekonomiska faktorer istället för att belysa konceptets alla delar ytligt. Klimatförändringar och koldioxidutsläpp är några av problemen som 15-minuters staden försöker lösa. Dessa problem påverkar också socioekonomiska faktorer som exempelvis hälsa och dessa aspekter kommer därför delvis tas upp i arbetet.

1.4. Arbetets disposition

Uppsatsen inleds med en beskrivning av arbetets metod för insamling och bearbetning av data. Arbetet fortsätter sedan med en litteraturstudie som är uppdelad i fyra avsnitt utifrån de tre frågeställningarna. Avsnitt ett beskriver vad stadsplanering och planeringsideal innebär samt redogör för hur de påverkar stadens utformning. Därefter följer avsnitt två med bakgrundsinformation gällande vad stadsplaneringskonceptet 15-minuters staden innebär, dess historia och nutida visioner. Avsnitt tre redogör för tidigare stadsplaneringstraditioner och nutida svensk stadsplanering samt analyserar det i relation till 15-minuters stadens idéer. Litteraturstudien avslutas med en undersökning av vilka potentiella möjligheter och problem som har identifierats med konceptet. Därefter avrundas arbetet med en diskussion, sammanfattning, de viktigaste slutsatserna och en metodkritik med förslag på vidare studier.

2. Material och metod

Arbetet består av en kvalitativ litteraturstudie, där tvärvetenskapliga artiklar utgör det huvudsakliga materialet. För att besvara uppsatsens frågeställningar har data samlats in från artiklar, rapporter och litteratur i både digitalt format och tryckt skrift. Så aktuella källor som möjligt har använts eftersom konceptet fortfarande är i sin utvecklingsfas. Äldre källor har däremot använts för att beskriva planeringens roll i staden utifrån en svensk planeringskontext samt för att undersöka tidigare stadsplaneringstraditioner för att förstå hur konceptet växte fram. I sökandet av information har databaserna ScienceDirect, Web of Science, Google scholar och Primo använts. Sökord som använts under insamlandet av data var: 15-minute city, Garden city, Modernism, Satellite city, ABC-stad, Smart Cities, Chrono-urbanism och New urbanism.

Därefter bearbetades materialet och det gjordes ett urval av vilken information som var relevant att inkludera utifrån syftet. Under insamlingen av data lästes även inlägg och artiklar i bloggar och nyhetsmedia men dessa har inte använts i arbetet på grund av att de saknade vetenskaplig grund. Källorna bidrog däremot till en inblick i ämnet samt större förståelse för konceptet. Det enda undantaget är inlägget *Urban proximity and the love for places Chrono-urbanism, Chronotopia, Topophilia* som Carlos Moreno (2020), grundaren av konceptet, lagt upp på sin hemsida moreno-web.net. Det material som valdes ut till arbetet är från både myndigheter, vetenskapliga förespråkare och kritiker till konceptet för att ge en nyanserad bild av 15-minuters staden som koncept. Arbetets metod har varit relevant då den kan bidra med kunskap om ämnet samt ge en grund för vidare undersökningar av konceptet 15-minuters staden.

3. Konceptet 15-minuters staden

3.1. Planeringens roll i staden

För att kunna undersöka vad 15-minuters staden som planeringkoncept innebär så behöver först begreppen planering och planeringsideal i staden presenteras. Planering används som ett medel när det uppstår ett behov av att lösa konflikter och för att samordna olika markplaneringsbehov (Nyström & Tonell, 2012). Markanvändningsplanering kan definieras som "samhällets behov att reglera och styra utnyttjandet av mark och vatten, med hänsyn till såväl medborgarnas välfärd som företagens och organisationernas nytta." (Nyström & Tonell, 2012:16). Nyström och Tonell reflekterar kring svårigheten att hantera de planeringsproblem som skapas till följd av konflikter i samhället. Planeringsproblem är beroende av mänskliga handlingar där valmöjligheterna är obegränsade. Däremot menar Nyström och Tonell (2012) att planeringen kan förbättras genom kunskap om samhällsliga processer vilket leder till att vi bättre kan förbereda oss inför framtiden.

Stadsplanering som en politisk process

Stadens utveckling kan styras av en demokratisk marknadsekonomi eller en auktoritär planekonomi och trots sina olikheter kan de få samma sorts stadsstruktur om båda systemen följer samma stadsbyggnadsideologi (Söderlind, 1998). Enligt den svenska konstitutionen har politiker inte rätt att detaljstyra ett enskilt företags eller statligt verks verksamhet (ibid.). Söderlind (1998) menar att gränsen mellan offentligt och privat, mellan nödvändighet och frihet, behöver hållas öppen för att främja stadens liv och samhällsekonomin men också en hållbar samhällsutveckling på sikt (ibid.).

Stadsplanering genomförs på uppdrag av olika aktörer med varierande metoder i syfte att tillgodose uppdragsgivarens intressen (Nyström & Tonell, 2012:111). Nyström och Tonell menar att planering vanligtvis fungerar som vägledning för att lösa existerande samhällsproblem. Det kan även förekomma planering för systemförändring i samhället men denna är inte lika vanlig. Detta beror på att de aktionsgrupper som förespråkar förändring ofta har motsatt åsikt till den politiska majoriteten och ges därför sällan tillfälle att medverka i planeringen. Nyström och Tonell (2012) menar att stadsplanering är en metod för att försöka få alla olika påverkande faktorer i samhället att fungera tillsammans, samtidigt som planeringen bör beakta människans påverkan på sin omgivning. Planerare bör då sträva efter lösningar som är socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbara och väga mellan dessa på ett så optimalt sätt som möjligt. Nyström och Tonell (2012) lyfter fram att detta kan bli problematiskt då olika aktörer har varierande motiv med planering samt prioriterar resurser olika. Khakee (2000:44) betonar att stadsplaneringen är en politisk process där planeraren bör vara medveten om att politiska restriktioner och maktförhållanden i samhället begränsar den effektiva planeringen. Gunnar Olsson, professor i ekonomisk geografi med samhällsplanering, tar det ett steg längre och beskrev redan år 1968 i "Planeringens öga" det som att stadsplaneringen "fungerar som politikens och

byråkratins förlängda arm dels att utvecklingen inte styrs från en enda punkt utan i stället finns förborgad i en samling mikromakter” som citeras i Nyström och Tonell (2012:86). Nyström och Tonell tolkar detta som att det är svårt att kritisera makten då dessa mikromakter är i ständig förvandling med skiftande omklädnad. De menar att dagens stadsplanering återspeglar och återspeglas av dagens dominerande ideologi. Planering verkar ihop med politiken och ideologier och väver därmed ihop de behov och önskemål som finns i samhället idag. Sammanfattningsvis menar Olsson (1968 se Nyström & Tonell, 2012:3) att planering är en form av maktutövning som huvudsakligen sker i de två dimensionerna tid och rum.

Ullstad (2008) beskriver hur planeringsideal och historiska händelser påverkar samhället och stadens utformning kan därför ses som ett resultat av dessa. Dagens städer är utformade efter olika ideal som verkat under lång tid samt att varje tidsepok och trend har satt sina spår i staden. Ullstad menar att stadsplaneringen behöver förhålla sig till de spår som historien har satt på staden och utgå från dessa vid planeringen inför framtiden. Genom att bygga på de befintliga strukturerna kan stadens värden utvecklas och de brister som finns idag kan åtgärdas.

Sammanfattning och reflektion

Nyström och Tonell (2012), Khakee (2000) och Olsson (2012) betonar politikens inflytande på stadsplaneringen. Litteraturgenomgången visar på att de ideal som finns inom planering återspeglar samhällets visioner kring hur staden skall fungera. Beslutsfattare har makten att påverka stadsplaneringen och därmed samhällsutvecklingen, vilket i sin tur påverkar alla individer som är en del av staden. Stadens utformning kan ses som ett resultat av tidigare planeringsideal och historiska händelser. Idealen förändras i relation till samhällssituationen och rådande ideologier. Ett exempel på detta är trädgårdsstadsrörelsen som skapades som en motreaktion på industrialiseringen (Planning tank, 2020). Trädgårdsstaden erbjöd ett grönare och mer hälsosamt alternativ till de överfulla och smutsiga industristäderna i början av 1900-talet. Förändrade omständigheter i samhället påverkade hur invånarna tänkte vilket ledde till en förändring i stadsstrukturen.

3.2. Konceptets uppkomst och bärande idéer

Avsnittet kommer att undersöka hur 15-minuters stadens koncept har vuxit fram och förklara konceptets bärande idéer. Den andra delen kommer att redogöra för konceptets bakgrund samt vilka tankar konceptet baseras på. Avsnittet avslutas med att beskriva konceptets grundpelare och visioner.

3.2.1. 15-minuters stadens uppkomst

Som följd av ökande utmaningar inom hållbarhet och urbanisering har ett flertal modeller och koncept för städer vuxit fram, exempelvis Compact City, Eco-city, Sustainable City, 80 cities och Smart City (Allam et al. 2022a). Av dessa nya

modeller och koncept har 15-minuters staden nyligen fått extra mycket uppmärksamhet (ibid.). 15-minuters staden bygger vidare på konceptet Chrono-urbanism som förespråkar ökad närhet mellan stadens funktioner och förbättrad social interaktion (Moreno, Allam, Chabaud, Gall & Pralong, 2021). Ett av resonemangen inom Chrono-urbanism bygger på tesen att desto mer tid befolkningen tvingas spendera på att transportera sig desto sämre är invånarnas livskvalité. Carlos Moreno, upphovsmannen till 15-minuters staden, förespråkar en stadsmiljö där lokalbefolkningen har tillgång till alla sina grundläggande behov på ett avstånd som inte är längre än 15 minuter till fots eller med cykel (Moreno et al. 2021). Konceptet härstammar från de principer som Carlos Moreno utvecklade i sin version "en levande stad". Han menar att det är nödvändigt att reparera de urbana och sociala fragment som modernismens har bidragit till (ibid.). Moreno (2020) beskriver chrono-urbanism på följande sätt:

“Thinking about chrono-urbanism means questioning in depth what the city offers residents for the use of their life time. The legacy of Fordism, a lifestyle based on a very strong specialization, with a spatially segmented urban life, has resulted in the “theft” of what is most precious to men, our useful time.” (Moreno, 2020: Urban proximity and the love for places Chrono-urbanism, Chronotopia, Topophilia)

Inom 15-minuters staden läggs fokuset på avståndet 15 minuter, däremot är det inget som Moreno lägger större vikt vid i det praktiska tillämpandet av konceptet (Moreno et al. 2021). Konceptet är menat att vara flexibelt och skall kunna anpassas till enskilda städer utifrån deras morfologi och specifika behov och egenskaper (ibid.). Närhetsfaktorn går att definiera på olika sätt då tidsaspekten exempelvis varierar beroende på den transportmetod som invånarna använder. En cyklist kan täcka ett betydligt större geografiskt område på 15 minuter i jämförelse med en fotgängare. Moreno menar att konceptet snarare belyser behovet av närhetsbaserad planering. Denna aspekt av planering anser han vara avgörande för att upprätthålla livskvaliteten och tillhandahålla grundläggande stadsfunktioner (ibid.).

Sedan konceptet föreslogs 2016 har det som tidigare nämnt fått stor spridning i media och lett till diskussioner kring stadsplanering i fler globala städer än Paris (Moreno et al. 2021). Det har bildats nya liknande varianter av 15-minuters staden som också baseras på chrono-urbanismens filosofi om en närhetsbaserad stadsplanering. Exempel på några av dessa nya varianter är *The 20-minute City* och *The 15-minute walkable neighbourhoods* (ibid.). Moreno et al. (2021) menar att de modeller och koncept som är kopplade till chrono-urbanismen stöttas av studier som gjorts gällande stadstempo. Dessa studier betonar vikten av att titta på stadstempo för att förstå livskvaliteten i staden (ibid.). Moreno et al. (2021) betonar även att avstånd i staden endast är relevant när det är kopplat till en tidsmässig dimension.

3.2.2. Konceptets bärande idéer

Dan Luscher (2016), grundaren av "The 15-minute city project", menar att 15-minuters staden sätter stadens invånare i fokus vid planeringen av staden. Detta görs genom att alla invånare får möjlighet till att nyttja de grundläggande resurserna eller tjänsterna som finns att tillgå i en stad. Luscher menar att det är just dessa möjligheter som drar människor till städer: "Access - to opportunity, to urban amenities, to variety, and to other people - is why people choose to live in cities." (Luscher, 2016: Introducing the 15-Minute City Project). Konceptets grundtanke är att alla stadens invånare skall kunna nå de viktigaste funktionerna och tjänsterna inom en 15-minuters promenad eller cykeltur utifrån deras hem. Inom konceptet anses gång och cykel vara de enklaste sätten att förflytta sig, utan bilar eller andra motordrivna transportmedel (ibid.). Luscher (2016) menar att konceptet kommer medföra en skiftning i hur stadsplanerare tänker och planerar städer. Han menar att planeringen först och främst kommer att utgå från tid i stället för utrymme i staden, hur stadsdelar kan anpassas så att människor spenderar mindre tid att förflytta sig från punkt A till punkt B. I dagens stadsplanering diskuteras urban mobilitet och hur städer kan avlastas ofta genom att fokusera på resornas hastighet, alltså hur det skall bli möjligt för människor att resa långa sträckor under kort tid (ibid.). Denna strategi anser Luscher (2016) vara mindre lämplig. Utvecklingen av motordrivna fordon har lett till att resehastigheterna i städerna har ökat, samtidigt som även pendlingsavståndet har ökat i samband med städernas expansion. Detta leder till att de boende i staden spenderar lika mycket tid på resande, bara med högre hastighet och längre avstånd, något som benämns som Marschettikonstanten. Luscher (2016) menar att dagens samhällsutveckling leder till att de människor som inte kan nyttja eller har råd med kollektivtrafik och bil, inte har möjlighet att tillgodose lika många av sina behov i nära anslutning till sin bostad vilket leder till att de hamnar efter i samhället. Av denna anledning bör städer planeras och byggas efter stadens befintliga kvaliteter och justera avståndet mellan dessa för att minska behovet av att resa samt begränsa byggandet och förvaltandet av dyr transportinfrastruktur (ibid.).

15-minuters staden skall leda till en högre livskvalitet för invånarna då det kan hjälpa till att uppfylla viktiga sociala funktioner i staden (Moreno et al. 2021). Moreno et al. (2021) pekar ut sex av dessa funktioner: boende, arbete, handel, hälsovård, utbildning och underhållning. För att funktionerna skall uppnås behöver stadslandskapet med dess byggda strukturer omkonstrueras. Moreno et al. (2021) har även identifierat fyra aspekter som han anser vara viktiga att utgå från när det gäller stadsomvandlingsprocessen. Dessa aspekter har blivit grundpelarna av konceptet och benämns som density, proximity, diversity och digitalization, alltså hur tät staden är, avståndet mellan viktiga funktioner och tjänster, mångfald samt digitalisering. En betydande poäng som Moreno et al. (2021) tar upp är att det inte är hållbart att enbart titta på närhetsfaktorn, alltså avståndet mellan viktiga funktioner och tjänster, utan det är när den kombineras med de övriga tre grundpelarna som de önskade urbana förändringarna kan ske. De fyra aspekterna

kommer utredas i följande avsnitt.



Figur 1: Figuren visar på konceptets fyra grundpelare: stadens täthet, avståndet mellan viktiga funktioner och tjänster, mångfald och digitalisering (Moreno, Allam, Chabaud, Gall & Pratloug, 2021:102)

Stadens täthet

Inom konceptet av 15-minuters staden syftar begreppet density på antalet personer per kvadratmeter, alltså hur tät staden är (Moreno et al. 2021). Stadens täthet har en direkt koppling till mängden resande samt hur hög mångfald det finns i en stadsdel. Målet med 15-minuters staden är att den ska skapa en balans i antalet människor i en stadsdel för att den skall vara hållbar. Anledningen till detta är för att staden ska kunna förse invånarna med tjänster samtidigt som den bidrar till en hållbar resursförbrukning (Moreno et al. 2021). Han sammanfattar betydelsen av tätheten i staden med “the emphasis here is on the optimal density that ultimately allows sustainability pursuits to be achieved on the economic, social and environmental frontiers.” (Moreno et al. 2021:102). Genom att planera en stad noga och bygga tätt kan behovet av motordrivna fordon minskas vilket är fördelaktigt då de är både resurs- och tidskrävande. En hög täthet i staden, alltså en hög koncentration av byggda miljöer, för stadens tjänster och funktioner närmare varandra. Detta gör det möjligt för invånarna att nå de viktigaste tjänsterna i staden genom att gå eller cykla, och inte vara beroende av motordriven trafik (ibid.).

Enligt 15-minuters stadens koncept bör byggnaderna i staden vara multifunktionella i så hög utsträckning som möjligt för att staden skall kunna förtäta på ett effektivt sätt (Allam, Nieuwenhuijsen, Chabaud & Moreno, 2022b). Byggnader skall ha blandade användningsområden och fylla funktioner som exempelvis bostad, handel eller nöje vilket främjar mångkulturalism. I likhet med Moreno et al. (2021) menar Allam et al. (2022b) att multifunktionella byggnader är en metod för att förtäta staden vilket i sin tur leder till kortare reseavstånd för

invånarna och ett minskat behov av motordrivna fordon. En minskning av motordrivna fordon bidrar i sin tur till en minskning av luftföroreningar i staden, minskade koldioxidutsläpp i atmosfären samt minskade bullernivåer. De ytor som bilen tidigare dominerade kan omvandlas till offentliga grönområden som bland annat hjälper till att binda koldioxid och dämpar effekten av urbana värmeöar (Allam et al. 2022b). Allam et al. (2022b) menar att en ökad täthet kombinerat med multifunktionella ytor i staden på detta sätt kan leda till en förbättrad hälsa för invånarna.

Litteraturstudien visar att en högre täthet och större mängd multifunktionella ytor ger fördelar för människorna i staden. Perspektivet stöts av Ullstad som skriver:

“Genom att vara tät och samlad kan staden ge ett stort och varierat utbud tillgängligt för alla. Tätheten är en förutsättning för stadens ekonomiska kraft och stadspuls. [...] Stadsfunktioner läggs ut på landet och landet byggs in i staden. Det är en utglesning som skadar stadens funktion, misshushållar med marken och tränger bort de areella näringarna runt staden.” (Ullstad 2008:16).

Citatet visar på att förtätning kan skapa socioekonomiska fördelar men också ökade upplevelsevärden. Ullstad (2008) förespråkar en ökad täthet i staden och menar att stadens funktioner bör ligga samlade och inte vara spridda som öar i landskapet.

Närhet - avståndet mellan viktiga funktioner och tjänster

Närhetsfaktorn är en stor del av konceptet i 15 minuters-staden (Moreno et al. 2021). Som nämnt tidigare menar Moreno et al. (2021) att invånarna skall nå de viktigaste funktionerna i staden via en 15 minuters cykeltur eller promenad utifrån boendet. Han menar att denna närhetsaspekt är väsentlig för att minska pendlingstiden för invånarna i staden och därmed de konsekvenser som pendlingen medför för miljö, ekonomi och sociala faktorer. Genom att titta på avståndet mellan viktiga funktioner och tjänster kan även de sociala interaktionerna i stadsrummet gynnas. Moreno et al. (2021) menar att närheten till de viktigaste funktionerna och att effektivt kunna ta sig mellan dessa inom ett begränsat tidsspänn, är essentiell faktor att ta hänsyn till vid planering. Desto närmare det är till de nödvändiga tjänsterna desto bättre kan invånarna nyttja dem, vilket gäller för både kommersiella och allmänna inrättningar. Tankesättet att planera utifrån närhet grundar sig ur chrono-urbanismen som undersöker kopplingen mellan de rumsliga och tidsmässiga dimensionerna. Funktionerna i stadens förhållande till varandra undersöks utifrån ett avståndsbaserat perspektiv vilket sedan kan omvandlas till en tidsbaserad indikator (ibid.). I 15-minuters staden blir alltså den tidsbaserade indikatorn 15 minuter. Närhetsfaktorn hör ihop med att det skall finnas multifunktionella ytor och byggnader i den grundläggande infrastrukturen. Moreno et al. (2021) tar upp Paris som exempel där det har blivit en norm att skolgårdar blir offentliga under kvällstid för att de boende skall kunna bruka dem som grönytor. På detta sätt kan användningen av stadens grönytor, eller andra typer av ytor, maximeras vilket kan leda till ökade sociala, ekonomiska och miljömässiga fördelar. Moreno et al. (2021) menar att detta sätt att tänka inom

stadsplanering bidrar till ett annat perspektiv där staden är mer utformad efter den mänskliga skalan och anpassningsbar efter stadens invånare (ibid.).

Mångfald

Inom kontexten av 15-minuters staden innebär begreppet diversity, mångfald, två saker: (1) behovet av blandade stadsområden för att skapa en sund fördelning av bostäder, handel och underhållning samt (2) en mångfald av kulturer och människor (Moreno et al. 2021). Blandade stadsområden beskrivs som en nyckelfaktor för att upprätthålla sociala och ekonomiskt livskraftiga städer. Då detta garanterar att det finns tillräckligt med bostäder för alla stadsbor samt främjar integration (ibid.). Blandade stadsområden är alltså ett sätt att främja socioekonomiska faktorer. Genom att skapa stadsdelar med blandad användning kan olika kulturer välkomnas för både sociala och ekonomiska fördelar men också leda till en ökad social sammanhållning (Allam et al. 2022a). Detta innebär i praktiken att stadsplanerare bör sträva efter att länka samman markanvändning av bostadsområden, kommersiella, institutionella och kulturella infrastrukturer med boende, arbete, tjänster och nöjen. För att göra detta så krävs det att staden byggs tätt, att det byggs bostäder för olika inkomstgrupper, olika typer av bostäder, se till att det finns en balans mellan antal arbetstillfällen och bostäder inom stadsdelen, varierad bostadsstruktur och skapar förutsättningar för kulturell mångfald. Genom att variera bostadsformer kan stadsdelen uppnå en social blandning där människor med olika bakgrund och inkomstnivåer interagerar med varandra (ibid.).

Moreno et al. (2021) menar att en mångkulturell stad skapar ett bredare utbud av tjänster och produkter med kulturell koppling vilket gynnar kulturarvet. Förutom de sociala fördelarna skapar en mångfald i staden även ekonomiska möjligheter (Moreno et al. 2021). En mångkulturell stad kan gynna turismen då staden blir attraktiv för besökare vilket i sin tur gynnar besöksnäringen. Ökad ekonomisk omsättning inom turistsektorn leder till ökad sysselsättning i staden i form av nya företag och ekonomisk livskraft. Förbättrade ekonomiska förutsättningar skapar i sin tur ökade möjligheter till förbättrad livskvalitet, vilket är ett av målen inom 15-minuters staden (ibid.). Däremot innebär turismen ett ökat resande till staden och ökad konsumtion, vilket kan tolkas gå emot konceptets vision kring ett minskat resande i staden och minskad klimatpåverkan. För att maximera mångfalden och de fördelar som följer med det menar Moreno et al. (2021) att planerare bör se bortom 15-minuters staden och även fokusera på den småskaliga byggnadsnivån med minutavstånd.

Digitalisering

Digitalisering bidrar till att möjliggöra de övriga tre delarna av 15-minuters staden (Allam, Bibri, Chabaud & Moreno 2022a). Digitalisering och digitala verktyg gör det bland annat möjligt att hitta de optimala strategierna för att maximera användarnas upplevelse. Genom att använda exempelvis sensorer i staden kan användbarheten av offentliga ytor såsom gång och cykelvägar samt grönområden undersökas. På det sättet kan data som samlas in appliceras i stadsplaneringen för att anpassa staden efter invånarna. Dessutom har digitalisering potential att förbättra stadsplaneringen i olika sammanhang, inte enbart för att gynna

invånarna. Insamlad data kan användas för att öka kapaciteten och effektiviteten på stads-, regions-, samhälls- och individnivå ur ett hållbarhetsperspektiv. Digitalisering är ett kraftfullt hjälpmedel för skapandet och implementeringen av hållbara lösningar i städerna genom exempelvis energieffektiva byggnader, förnybar energi och förbättrad avfallshantering, alltså generellt sett skapa smartare städer (ibid.). Moreno et al. (2021) argumenterar för att digitala lösningar kan bidra till mer motståndskraftiga städer när det gäller klimatförändringar. Han beskriver hur digitala tjänster såsom onlineshopping, kontantfria transaktioner och virtuella kommunikationer och kontakter kan göras utifrån hemmet och därmed minska behovet av att resa. Ett minskat behov av att resa och därmed användandet av bil, bidrar till minskade utsläpp både i staden och globalt. Moreno et al. (2021) menar att digitaliseringen är nödvändig för att möjliggöra en optimal resursanvändning. Förbättringar i klimatet och mer hållbara lösningar har möjlighet att öka invånarnas hälsa och livskvalitet vilket kommer utvecklas senare.

Sammanfattningsvis är digitala verktyg som samlar in data en viktig del av samhällsutvecklingen i framtiden. De digitala verktygen fungerar både som en tillgång för privatpersoner och som ett redskap för stadsplanering. Datainsamlingen gör det möjligt att optimera samhällstjänster och kan skapa grönare lösningar för staden. Digitalisering är ett verktyg som kan utveckla effektiviteten av de övriga tre grundpelarna i konceptet, men är särskilt effektivt när det gäller att undersöka närhetsaspekten i samhället.

3.3. Utvecklingen av 15-minuters staden

15-minuters staden har inte enbart kopplingar till Chrono-urbanismen utan kan även härledas tillbaka till mer traditionella stadsplaneringsideal. Enligt tidigare del "Planeringens roll i staden", återspeglar planeringsidealen samhällets visioner kring hur staden skall fungera. Dessa ideal förändras i relation till rådande samhällssituation och ideologi där varje tidsepok har satt sina spår i staden (Ullstad, 2008). Detta avsnitt kommer att gå igenom tidigare planeringstraditioner och stadsplaneringskoncept samt visa på dess grundläggande idéer. Planeringstraditionerna kommer sedan att sättas i relation till 15-minuters staden för att undersöka vilka likheter och skillnader det finns i ideologierna samt hur de har tilläpats i den praktiska utformningen av staden. Planeringstraditionerna kommer att undersökas och analyseras utifrån 15-minuter stadens fyra grundpelare (Moreno et al. 2021) samt utifrån ett socialt perspektiv.

3.3.1 Tidigare planeringstraditioner och stadsplaneringskoncept

Rutnätsplan - klassisk och traditionell stadsstruktur

I samband med industrialiseringen på slutet av 1800-talet byggdes de svenska städerna ut enligt rutnätsplaner (Björk, Nordling & Reppen, 2012). Stadsplanen bestod av ett rutnät med rätvinkliga gator och rektangulära kvarter vilket gjorde staden lätt att orientera sig i. Karakteristiskt för rutnätsplanen är breda huvudgator med planterade träd, jämnhöga flerbostadshus samt mörka och trånga innergårdar på grund av den täta kvarterstrukturen.

Trädgårdsstaden: 1920

Trädgårdsstaden var en stadsplaneringsmodell som först presenterades på 1890-talet av Ebenezer Howard, en brittisk stadsplanereformator, i sin bok *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform* i syfte att förena stadens och landsbygdens egenskaper (Nationalencyklopedin, u.å.a). Trädgårdsstaden erbjöd en omfattande vision av sociala och politiska reformer som innebar en gradvis omvandling av de befintliga städerna (Ward, 1992). Howard ansåg att städerna var alltför förtätade. Städerna skulle decentraliseras och istället bestå av ett sammanhängande nätverk av trädgårdsstäder, gemensamt kallat för den sociala staden (ibid.).

Trädgårdsstaden var en global stadsplaneringstradition men utvecklades på olika sätt i olika länder då den anpassades efter den lokala traditionen (Rådberg, 1994). Svensk stadsplanering influerades av trädgårdsstadens modell som mest under 1920-talet och beskrivs som mer omväxlande, öppen och luftig i jämförelse med de tyska och engelska trädgårdsstäderna. I Sverige består trädgårdsstaden av flera typer av hus där radhus och friliggande hus samsas (ibid.). Inom trädgårdsstaden fanns ambitionen att skapa en sammanhållen stadsbild med rötter i den förindustriella staden. Denna ambition försvann när funktionalismen slog igenom men återkom sedan igen på 1970-talet (ibid.).

Modernismen och funktionalism

Modernismens rationella planeringsmodell uppstod som följd av den tekniska utvecklingen på 1920-talet (Sharifi, 2016). Huvudmålet var att återförena människan med naturen och befria människan från de överfulla stadsområdena, liksom trädgårdsstadens vision. Sharifi (2016) lyfter fram modernismens strävan av att hantera samhällsproblem som ohälsa och social orättvisa samt lösa bristen på estetiskt tilltalande miljöer. Under 1960-talet till 1970-talet genomsyras dessa ideer planeringen inom stadsbyggnad (ibid.). Rådberg (1994) beskriver hur ambitionen att kombinera olika slags hus till en helhet försvinner. Under funktionalismen placeras småhusområdena för sig och flerfamiljshusen för sig samtidigt som friliggande lamellhus eller höga skivhus tillförs i staden. Införandet av bostadshöghus med stora öppna mellanrum var ett sätt att få hög exploateringsgrad men samtidigt få in sol, ljus och luft i lägenheterna (ibid.). Ullstad (2008) beskriver hur samhällen expanderades med förorter en bit utanför staden och verksamheter fördelades ut i olika stadsområden beroende på dess funktion. Ullstad (2008) beskriver även hur hierarkin i trafiken förändras på 1960-talet och bilen blir överordnad. Som följd av den explosionsartade ökningen av bilismen separeras biltrafiken från gång- och cykeltrafiken för att minska risken för olyckor (Björk, Nordling & Reppen, 2012). Björk et al. (2012) menar att stadsdelarna från denna tid inte har något egentligt gaturum då gatan enbart fyller funktionen som trafikled.

Satellitstad, ABC-stad och drabantstad: 1940–1950

Satellitstad, eller drabantstad som det också kallas, är en stad som anlagts för att decentralisera storstadstillväxt och skulle ersätta ett fortsatt förortsbyggande (Nationalencyklopedin, u.å.b). Enligt nationalencyklopedin är satellitstaden begränsad i sin storlek och separerad från centralorten med grönområden. Syftet med satellitstaden är att den i huvudsak skall vara självförsörjande, men ekonomiskt och kulturellt relaterad till moderstaden. Ebenezer Howard framförde ett tidigt idéförslag av satellitstaden 1898 och fick sitt genombrott i Greater London Plan 1944 (ibid.). Satellitstäderna blev i verkligheten inte medvetet utformade platser utan städerna var snarare marknadsdrivna, oplanerade resultat av förortsbyggandet (Leynseele & Bontje, 2019). Termen "satellitstäder" kom senare att förknippas med industriella förorter och en utglesning av staden (ibid.).

ABC-staden är det begrepp som används i Sverige för denna typ av stadsplanering där ABC står för arbete, bostad och centrum (Urbanutveckling, u.å.). Tanken var att den moderna människan skulle ha närhet till arbete, boende och centrum samt kunna tillbringa sin fritid i den nya stadsdelen utan att behöva lämna den (Boverket, 2019). Centrumet kunde exempelvis erbjuda butiker, kultur, samhällsservice, skolor och hälsovård. Vem som myntade begreppet ABC-stad och när det gjordes är fortfarande okänt men arkitekten Sven Markelius beskrivs som ABC-stadens andlige fader. Exempel på ABC-städer i Sverige är Vällingby, Farsta, Solberga och Kortedala (ibid.).

Neotraditionella principer och postmodernism

Neotraditionalism utvecklades i början av 1980-talet som en form av postmodern urbanism med syfte att lösa de problem som modernistiska stadsomvandlingar

orsakade (Sharifi, 2016). Det finns ett flertal olika modeller och koncept med ett nytraditionalistiskt tillvägagångssätt men det kändaste exemplet är "New Urbanism" som etablerades 1993. Utvecklandet av neotraditionell planering initierades främst i USA i syfte att gå tillbaka till den traditionella amerikanska staden, innan bilismens påverkan. Neotraditionalistiska modeller försöker lösa sociala problemen genom att ändra den fysiska utformningen av staden. Modellerna kännetecknas bland annat av multifunktionell användning av byggnader, en blandning av boendetyper, kollektivtrafik, minskat bilberoende, mänskligt anpassade gatumiljöer som främjar gångtrafikanter och minskade pendlingsavstånd (ibid.). Inom den postmodernistiska eran i Sverige börjar stadsplaneringen gå ifrån idén med trafikseparering (Björk, Nordling & Reppen, 2012). Det slutna gaturummet hamnar istället i fokus (ibid.).

3.3.2 Kopplingen mellan olika planeringstraditioner och stadsplaneringskoncept

Blandade stadsfunktioner - blandade stadsområden och social mångfald

Enligt Ebenezer Howards modell av trädgårdsstaden så delas staden upp i olika områden där de olika stadsfunktionerna är separerade (Sharifi, 2016). Stadens invånare skulle bo i stora bostadsområden separerade från handel och arbete (ibid.). Idén om att stadens funktioner skall vara utspridda och separerade över staden återfinns i modernismens ideologi (Ullstad 2008). Ullstad (2008) beskriver hur bostäder, handel, småindustri och skolor med mera separerades där varje funktion fick sin plats. Stads kvarteret med blandade funktioner och den gamla gatan med sitt gemensamma multifunktionella rum försvann (ibid.). Denna typ av funktionsseparering är något som helt går emot 15-minuters stadens vision. Att skapa blandade multifunktionella bostadsområden ingår i ett av konceptets grundpelare, mångfald, och anses leda till både sociala och ekonomiska fördelar (Allam et al. 2022a). Moreno et al. (2021) menar dessutom att det är nödvändigt att reparera de urbana och sociala fragment som modernismens metoder har skapat. Moreno et al. (2021) argumenterar istället för att skapa en blandning av bostäder, handel och kultur samt en mångfald av människor, vilket anses vara en nyckelfaktor för att upprätthålla ekonomiskt livskraftiga städer. 15-minuters stadens koncept innebär att städer bör sträva efter en mångfald av kulturer samt arbeta för att främja integration (ibid.). Visionen kring social mångfald är en aspekt 15-minuters staden delar med trädgårdsstaden. Howard föreställde sig ett samhälle med invånare av olika bakgrund, däremot misslyckades trädgårdsstaden genomföra detta i praktiken (Sharifi, 2016).

Litteraturstudien visar att genom att separera olika funktioner i staden, så som modernismen och trädgårdsstaden strävade efter, leder stadsplaneringen till ökade pendlingssträckor i staden. Funktionsseparering leder till ett ökat avstånd mellan boende, handel och jobb vilket i sin tur leder till att de boende behöver spendera mer tid på att ta sig mellan dessa. Enligt konceptet Chrono-urbanism, som 15-minuters staden bygger vidare på, leder den ökade tiden som spenderas på att pendla till en försämrad livskvalitet (Moreno et al. 2021). Modernismen ville

separera bostaden från industrierna och befria människan från överfulla stadsområden och därmed uppnå en förhöjd livskvalitet (Sharifi, 2016). Samtida stadsplaneringskoncept som baseras på Chrono-urbanismen vill istället föra bostaden och arbetet närmare varandra för att öka livskvaliteten (Moreno et al. 2021). Detta är ett exempel på hur stadsplaneringen har förändrats medans målet, en förbättrad livskvalitet, förblir det samma.

15-minuters stadens mål gällande minskade pendlingsavstånd delas av de neotraditionalistiska modellerna (Sharifi, 2016). De neotraditionella modellerna strävar även efter en multifunktionell användning av byggnader vilket liknar mångfaldsaspekten inom 15-minuters staden (ibid.). 15-minuters stadens koncept har även liknande drag som den klassiska staden gällande blandade stadsfunktioner. Ullstad (2009) beskriver hur strukturen i den klassiska staden är tydlig och konstnärligt gestaltad medan innehållet lämnas oreglerat. Det finns en social och ekonomisk hierarki i staden men trots detta är stadsfunktionerna blandade. Ullstad (2008) beskriver en flexibilitet i den klassiska staden där stadens funktioner varierar medans kvarterstrukturen kvarstår och binder ihop funktionerna.

Täthet och närhet till funktioner inom staden

Både trädgårdsstaden och modernismen delar visionen om att den tidiga 1900-tals staden var alltför förtätad (Ward, 1992; Sharifi, 2016). Frank Lloyd Wright föreslog en radikal modernistisk idé kring stadsbyggnad (Sharifi, 2016). Influerad av hans kärlek för naturen argumenterade han för att ersätta storstäderna med bosättningar ute i landskapet med låg täthet. Han menade att tillgången på mark och billig energi, bilen, och ett omfattande nätverk av motorvägar kunde användas för att ge plats åt människor. Genom att sprida ut bostäderna och näringslivet i landskapet kunde människan återförenas med naturen. Wright ansåg att detta var den enda stadsform som kunde ge tillbaka människan sin förlorade frihet. Dessa tankar var mycket inflytelserika gällande förortsutvecklingen i USA men också på andra håll, något som kom att skapa ett flertal problem (ibid.). Medan Modernismen och trädgårdsstaden strävade efter att lösa upp den täta kvarterstrukturen som varit ideal i den klassiska staden, verkar 15-minuters stadens koncept snarare se kvarterstrukturens täthet som önskvärd. 15-minuters staden vill i stället förtäta staden och därmed uppnå sociala, ekonomiska och miljömässiga fördelar i staden (Moreno et al. 2021; Allam et al. 2022b). Närheten mellan stadens funktioner samt stadens täthet är två av grundpelarna inom 15-minuters stadens koncept och är väsentliga för att minska pendlingsstiden för invånarna (Moreno et al. 2021). Även Satellitstaden skiljer sig från 15-minuters staden gällande närhetsaspekten då stadsdelen separeras från staden, men är fortfarande beroende av moderstaden (Nationalencyklopedin, u.å.b). Invånarna i satellitstaden måste därmed pendla till moderstaden av ekonomiska och kulturella skäl (ibid.).

En ytterligare skillnad gällande de tidigare planeringidealerna och 15-minuters staden är användandet av bil. Bilen möjliggjorde stadens spridning ut i landskapet och gjorde trädgårdsstadens och modernismens visioner verkliga. Moreno et al. (2021) och Luscher (2016) argumenterar snarare för ett minskat behov av

motordrivna fordon av anledningen att de är resurskrävande, tidskrävande och förstärker socioekonomiska skillnader hos befolkningen.

Fokus på människan, det sociala perspektivet

15-minuters staden beskrivs som ett koncept för människan då den utgår från mänskliga faktorer och invånarnas möjlighet till att nyttja resurser eller tjänster i en stad (15 minute city, 2016; Moreno et al. 2021). Luscher (2016) anser att 15-minuters stadens koncept gör att stadens invånare hamnar i fokus inom stadsplaneringen. Moreno et al. (2021) har ett liknande perspektiv och menar att 15-minuters staden är utformad efter den mänskliga skalan och anpassningsbar efter stadens invånare.

En gemensam faktor för de tidigare stadsplaneringstraditionerna som litteraturgenomgången visade på är fokuset på människans välmående, det som skiljer sig är visionen kring hur denna skulle konstrueras i praktiken. Idealet kring skalan i städerna är i stället något som har förändrats beroende på tidsperiod. Modernismens önskan att få in sol, ljus och luft i städerna resulterade i stora öppna mellanrum som inte matchade den mänskliga skalan (Rådberg, 1994). Modernismen försökte skapa nya och fungerande miljöer genom att bryta tidigare planeringstraditioner men misslyckades med att ta lärdom från dem (Sharifi, 2016). De nya stadsplanerna resulterade i många fall i att människor med låg inkomst var tvungna att flytta, trots att det var denna samhällsgrupp som modernismen ursprungligen skulle gynna. Sharifi (2016) beskriver hur modernismens stora och öppna skala med höghus och superblock skiljer sig från trädgårdsstadens småskaliga byggnadsstil. Trädgårdsstaden var mer anpassad efter den mänskliga skalan då det fanns en gräns för husens höjd och begränsad i stadens storlek gällande yta och befolkningsmängd (ibid.). Gällande den mänskliga skalan så liknar trädgårdsstaden 15-minuters staden, däremot avsaknar 15-minuters staden någon begränsning i stadens byggnader. Moreno et al. (2021) belyser snarare den mänskliga skalan i form av resavstånd inom staden och närhetsbaserad planering. Sharifi (2016) beskriver hur trädgårdsstaden, i likhet med modernismen, misslyckades gällande sociala strukturer. Trädgårdsstäderna misslyckades med att tillgodose behoven hos sociala grupper med låg inkomst (ibid.). Även de neotraditionella modellerna har misslyckats med att dra lärdomar från tidigare planeringstraditioner (ibid.). Sharifi (2016) beskriver hur den neotraditionella rörelsen inte har varit effektiv gällande att öka mångfalden och minska socioekonomiska segregation i amerikanska städer. Varken trädgårdsstaden, modernismen eller neotraditionella rörelser i sin helhet har alltså lyckats med det sociala perspektivet enligt Sharifi (2016).

Digitalisering

Digitaliseringsdelen av 15-minuters staden har liknande tankar kring möjligheterna med digitala verktyg som det samtida konceptet Smart City (Moreno et al. 2021). Moreno et al. (2021) lyfter fram att det kan argumenteras för att 15-minuters staden har hämtat sin inspiration från Smart City. Smart City konceptet värderar invånardeltagande och strävar efter att skapa ett inkluderande samhälle som förser invånarna med tjänster i realtid genom olika plattformar.

Moreno et al. (2021) menar att detta stämmer överens med 15-minuters stadens visioner. Smart cities handlar om att effektivisera stadens traditionella nätverk och tjänster med hjälp av digitala lösningar vilket gynnar företagen och invånarna i staden (European commission u.å.). Digitaliseringen möjliggör sociala, miljömässiga och ekonomiska förbättringar inom staden, exempelvis en bättre resursanvändning, mindre utsläpp, ett smartare transportnät, säkrare offentliga miljöer och kan tillgodose behoven hos den åldrande befolkningen (ibid.). Digital teknik kan även skapa en mer lyhörd stadsförvaltning, då den skapar förutsättningar för en bättre medborgardialog (ibid.).

3.3.3 15-minuters staden ur en svensk planeringskontext

ABC-staden från 1950-talet, den svenska varianten på Satellitstaden, delar samma vision som 15-minuters staden gällande närhetsaspekten. Båda koncepten eftersträvar att invånarna ska ha närhet till arbete, bostad och centrum (Boverket, 2019; Moreno et al. 2021). Till skillnad från den engelska Satellitstaden var den svenska modellen självförsörjande och inte ekonomiskt eller kulturellt förknippad med moderstaden (Boverket, 2019; Nationalencyklopedin, u.å.). Bebyggelsen av ABC-staden skedde enbart på obebyggd mark som ofta låg långt utanför stadskärnorna på grund av att städernas centrala delar var färdigbyggda vilket skiljer sig från 15-minuters staden som snarare utgår från den befintliga staden (Boverket, 2019). En ytterligare skillnad mellan koncepten är att ABC-staden saknar miljö- och digitaliseringsperspektivet som är viktiga aspekter inom 15-minuters staden (Boverket, 2019; Moreno et al. 2021).

I en nutida svensk planeringskontext syns drag av både 1950-talets ABC-stad och den moderna 15-minuters staden. Sweco, som benämner sig som Europas ledande konsultföretag inom arkitektur och teknik, utvecklar något som de benämner *närastaden* i Sverige vilken grundar sig på 15-minuters stadens koncept (Sweco, u.å.). På detta sätt beskriver Sweco hur de utvecklar *närastaden*:

“Genom att involvera expertis inom olika discipliner på Sweco kan vi jobba med hela skalan av instrument och planeringsverktyg. Arkitekturen och stadsbyggandet i *Närastaden* är grundläggande för hur vi strukturerar stadsrummet och hur invånarna kan nå samhällsliga resurser Det krävs en större omställning av infrastrukturen som underlättar cykel och gång i våra stadsdelar.” (Sweco, u.å.: *Närastaden – Sweco och 15-minutersstaden*)

Även Sweco liknar 15-minuters staden med ABC-staden, där de beskriver att skillnaden mellan koncepten är den starka kopplingen till vår tids digitalisering och klimatomställning. De menar att om ABC-stadens koncept förlängs till ABCDE-staden, där D står för Digitalisering och E för Environment/Ekosystem, kan det liknas med 15-minuters staden (ibid.). Sweco menar att flera mindre städer i Sverige redan lever efter 15-minuters staden men att storstäder behöver utvecklas. Genom att skapa fler alternativ till det privata bilägandet och anpassa byggnader så att de har skiftande funktioner under dygnet kan det lokala livet i staden gynnas (ibid.).

Linnea Saidunin granskade Stockholms, Göteborgs och Malmös översiktsplaner i arbetet *Den Post-Pandemiska Staden - Covid-19 och dess möjliga effekter av nutida svenska stadsbyggnadstrender* (2022). Hennes undersökning visade på att alla tre kommuner arbetar för att skapa en multifunktionell tät stad, grön infrastruktur och för att utöka gång- och cykelnätverket. Stockholm stad vill bland annat utveckla och skapa möjlighet till multifunktionalitet i bostadsdominerade områden i syfte att skapa mer levande miljöer i staden och mer aktivitet under dygnets alla timmar (Saidunin, 2022). Göteborg stad jobbar för att det skall finnas arbetsplatser, handel, parker, samhällsservice, fritidsaktiviteter och kultur nära boendet (ibid.) Malmö stad har exempelvis ambitionen att göra cykeln till allas förstahandsval genom att prioritera cykeln i staden och öka andelen cykelparkeringar. Saidunins arbete gällande stadsplaneringen i Sveriges tre största städer visar på att alla tre kommuner arbetar i linje med 15-minuters stadens koncept (Saidunin, 2022). Kommunerna delar några av 15-minuters stadens mål och tillvägagångssätt, även om de inte använder konceptet som ett verktyg i stadsplaneringen (ibid.).

I Sverige sker en urbanisering: “För 200 år sedan bodde 90 procent av Sveriges befolkning på landet. Idag är det nästan tvärt om, 85 procent av oss bor i tätorter.” (SCB, 2015: Urbanisering – från land till stad). I Sverige sker även en förtätning av städer och tätorter vilket innebär att den urbana befolkningen ökar i snabbare takt än städernas yta (SCB, 2019). SCB (2019) menar att förtätning skapar en mer resurseffektiv och hållbar urbanisering. Data visar att Sverige avviker från den globala trenden där det i stället sker en kraftig stadsspridning, så kallad urban sprawl (SCB, 2019). I Sverige var förhållandet mellan arealtillväxt och befolkningstillväxt 0,142 under perioden 2012 till 2015 i jämförelse med städernas areella tillväxt av FN som uppskattas ha varit 1,28 under perioden 2000–2014 (SCB, 2019). Den nutida svenska urbana utvecklingen gällande förtätning går i linje med 15-minuters stadens vision om en förtätad stad. Moreno et al. (2021) menar att en förtätning inom staden skapar en hållbar resursförbrukning och för stadens funktioner närmare varandra.

3.4. Konsekvenser och effekter av 15-minuters staden

I avsnittet redovisas några av de fördelar som har identifierats med 15-minuters staden men lyfter även fram den kritik som konceptet har mottagit. Konsekvenserna och effekterna baseras utifrån en social synvinkel och tar bland annat upp faktorer som kan kopplas till invånarnas hälsa, särskilt utsatta samhällsgrupper och socioekonomiska skillnader.

3.4.1 Fördelar

Stadsklimatets påverkan på hälsan

15-minuters staden har potential att förbättra hälsan för stadens invånare på ett flertal fronter via förtätning och multifunktionella ytor och byggnader (Allam et al. 2022b). Som nämnt tidigare i resultatdel 3.1.2 är multifunktionella byggnader

är en metod för att förtäta städer vilket i sin tur leder till kortare reseavstånd för invånarna och ett minskat behov av motordrivna fordon (Moreno et al. 2021; Allam et al. 2022b). En minskning av motordrivna fordon bidrar i sin tur till minskade koldioxidutsläpp i atmosfären samt minskade luftföroreningar i staden. Data från WHO (2022) visar på att luftföroreningar är en de största riskerna i miljön som påverkar hälsan. Luftföroreningar i utemiljön påverkar både låg-, mellan- och höginkomsttagande länder och uppskattades orsaka 4.2 miljoner förtida dödsfall år 2019. Däremot uppskattas 89% av de förtida dödsfallen ske i låg- och mellaninkomsttagande länder (ibid). Datan visar på att det finns ett samband mellan inkomst och luftkvalitet vilket i sin tur påverkar befolkningens hälsa. 2019 uppskattades 99% av jordens befolkning leva på platser där WHO:s riktlinjer för luftkvaliteten inte uppfylldes. WHO (2022) menar att minskade luftföroreningsnivåer kan minska omfattningen av sjukdomar och hälsoproblem som stroke, hjärtsjukdomar, lungcancer samt kroniska och akuta luftvägssjukdomar som astma. Enligt WHO (2022) kan luftkvaliteten förbättras av ett flertal metoder, bland annat via transportsektorn och stadsplanering. Transportsektorn behöver övergå till fordon med lägre utsläpp som exempelvis eldrivna bilar, bygga en snabbare och mer attraktiv kollektivtrafik samt utveckla gång och cykelnätet i städer. Stadsplaneringen kan förbättra byggnaders energieffektivitet, utveckla städernas grönområden samt skapa mer energieffektiva städer genom förtätning (WHO, 2022). 15-minuters stadens koncept stöttar några av dessa åtgärder för att förbättra luftkvaliteten, därav ett utökat cykel- och gångnätverk, utveckling av grönområden samt förtätning (Moreno et al. 2021; Allam et al. 2022b). 15-minuters stadens koncept har därmed möjlighet att motarbeta de hälsoproblem som luftföroreningar orsakar på en stadsnivå vilket gynnar alla som bor i en stad. Förbättrad luftkvalitet i staden kommer förbättra hälsan och därmed höja livskvaliteten i staden hos alla invånare, oavsett inkomst.

Allam et al. (2022b) menar att de ytor som bilen tidigare dominerade i staden kan omvandlas till offentliga grönområden som hjälper till att binda koldioxid och dämpar effekten av urbana värmeöar. Värmeöar orsakar värmestress vilket kan medföra stora risker på olika individer beroende på hälsotillstånd (Folkhälsomyndigheten, 2018). Samhällsgrupper som till exempel äldre, små barn, gravida och personer med funktionsnedsättning är särskilt sårbara för värmestress (ibid.). Förutom att grönområden hjälper till att dämpa effekten av värmeöar har de även en viktig roll för det mänskliga välbefinnandet (Boverket, 2022). Parker, grönområden och natur erbjuder miljöer för social samvaro, mental återhämtning och fysisk aktivitet (ibid.). Boverket (2022) menar att dessa grönmiljöer har stor potential att förebygga växande samhällsutmaningar som psykisk ohälsa, ökad fetma och minskad fysisk aktivitet. 15-minuters staden strävar efter att invånarna i staden skall ha nära till naturområden (Cities Climate Leadership Group et al. 2020), något som Boverket (2022) anser har stor betydelse för hälsoeffekten. Ett flertal studier visar att om grönområdet ligger mer än 300 meter från bostaden minskar användningen och därmed de positiva hälsoeffekterna (Boverket, 2022). För vissa samhällsgrupper kan avståndet vara ännu kortare, som exempelvis barn, personer med funktionsnedsättning och äldre (ibid.).

Sammanfattningsvis anser Allam et al. (2022b) att 15-minuters stadens koncept främjar kortare resavstånd i städerna, minskade nivåer av luftföroreningar, minskade koldioxidutsläpp, minskade bullernivåer, ökade grönytor och minskad effekt av värmeöar. Sammantaget kommer detta leda till en bättre folkhälsa med en minskning av hälsokomplikationer som till exempel hjärt- och kärlsjukdomar, problem med andningsorganen, fetma, hjärnsjukdomar som Alzheimers och cancer (ibid.).

Möjligheten med grönområden

Boverket (2022) menar att ökade grönytor inte bara kan leda till förbättrad hälsa, utan även gynna ett socialt välbefinnande. Grönytor fungerar som arenor för social hållbarhet och demokrati:

“Parker och grönområden spelar också en viktig roll som offentliga rum och demokratiska mötesplatser i den byggda miljön där olika grupper i samhället kan mötas oavsett socioekonomisk status, kön, funktionsvariation, ålder, religion eller etnisk bakgrund. De är viktiga delar av det offentliga rummet som är gratis att besöka och vistas i.” (Boverket, 2022: Grönplanera för människors hälsa och välbefinnande)

Boverket (2022) lyfter även fram grönområdets möjlighet att skapa ett socialt kapital i form av social interaktion, möten mellan människor och verka för en känsla av gemenskap i en stadsdel eller ett landskap. Boverket (2022) tar upp att det finns ett tydligt samband mellan mängden grönska i gaturummet och den upplevda sociala sammanhållningen på grannskapsnivå. Däremot påverkas denna effekt av kvaliteten på grönskan (ibid.).

3.4.2 Kritik och eventuella problem

Luscher (2016) anser att alla invånare borde ha tillgång till grundläggande urbana resurser och tjänster, men att detta inte är fallet idag. Han menar att det utifrån en amerikansk synvinkel är ovanligt med bostadsområden i staden som har den typen av gångavstånd som 15-minuters staden föreslår (ibid.). För att dessa bostadsområden skall bli normen i staden behöver de göras ekonomiskt tillgängliga. Detta för att invånarnas inkomst inte skall avgöra livskvaliteten i staden (ibid.).

Hur 15-minuters staden faktiskt skall appliceras i en stadskontext är något som ifrågasattes vid LSEs digitala debatt *The Urban Age Debate: Localising Transport* år 2021 (London School of Economics and Political Science u.å.). Debatten innehöll resonemang från framstående personer inom mobilitet och ekonomi som diskuterade kring de förändringar som skett gällande transport och tillgänglighet i staden. Edward Glaeser, professor i ekonomi på Harvard universitet, tog ett starkt avstånd från 15-minuters staden i debatten gällande socioekonomiska klassfrågor:

“I am very worried that a focus on enabling upper-middle income people to walk around in their nice little 15-minute neighbourhood precludes the far

larger issue, which is how do we make sure our cities once again become places of opportunity for everyone? I am only interested in urban planning concepts that fundamentally solve that and I cannot see how the 15-minute city does.” (London School of Economics and Political Science, u.å.: Localising Transport Debate Summary)

Glaeser menar ändå att 15-minuters staden tar upp värdefulla aspekter såsom ökad tillgänglighet och ett minskat fokus på bilens roll i samhället (ibid.). Däremot anser han att det är ohållbart att dela upp staden i 15-minuters områden. Staden måste bestå som en helhet och vara ihopkopplad med resterande delar av världen, inte enbart relatera till de människor och funktioner som är närmast (ibid.). Sammanfattningen av debatten visar att 15-minuters staden inte är ett koncept som enkelt kan appliceras i global skala men att dess bärande idéer bör omfamnas (ibid.). Skalan av konceptet är något som Khavarian-Garmsir et al. (2022) också uppmärksammar och menar att det råder en viss förvirring gällande konceptets omfattning. Namnet “15-minuters stad” antyder att konceptet täcker en stadsnivå men dess fokus ligger snarare på den mindre skalan med bostadsområden eller stadsdelar (ibid.). Khavarian-Garmsir et al. (2022) menar även att 15-minuters staden misslyckas med att ta hänsyn till stadens komplexitet. Khavarian-Garmsir et al. beskriver det som att “Cities are systems of systems, with subsystems interacting and affecting each other.” (Khavarian-Garmsir et al. 2022:3). Resultatet av 15-minuters stadens förenklade bild av stadsstrukturen gör att konceptet misslyckas hantera komplexa problem så som klimatförändringar, pandemier och transport (Khavarian-Garmsir et al. 2022), vilket är problem som 15-minuters staden förväntas lösa (C40 Cities Climate Leadership Group et al. 2020). Khavarian-Garmsir et al. (2022) menar att 15-minuters staden bygger på en strategi som inte kan tillämpas på alla städer då stadsplaneringen behöver ta hänsyn till varje stads unika geografiska förutsättningar och problem. Marchigiani och Bonfantini (2022) framför liknande kritik kring 15-minuters staden. De menar att konceptet behöver hanteras som ett planeringsverktyg snarare än ett konkret fysisk koncept. Hur effektivt konceptet blir avgörs då av hur väl planeringen utgått ifrån stadens unika förutsättningar.

15-minuters staden har kritiserats för att konceptet bäst lämpar sig för europeiska städer som exempelvis Oslo, London och Barcelona och inte för länder på det södra halvklotet eller Nordamerika (TUMI, 2021). Även om fokuset inom konceptet ligger på stadsplanering som utgår från den mänskliga faktorn, bygger konceptet främst på rumsliga och miljömässiga observationer (ibid.). TUMI (2021) menar att konceptet förbiser socioekonomiska skillnader såsom demografiska aspekter, social sammansättning, individers sysselsättning och inkomst. Likt Glaeser (London School of Economics and Political Science u.å.) och Khavarian-Garmsir et al. (2022) anser TUMI (2021) att 15-minuters staden har misslyckats med att se till stadens helhet och därför kommer att misslyckas med att få bort segregation i staden. Konceptet kan snarare komma att förstärka problemen med segregation och skapa gentrifiering. För att konceptet skall lyckas i den fysiska planeringen av staden behöver insatserna i stadsutvecklingen genomföras med socialt inkluderande metoder (TUMI (2021). TUMI (2021) menar att 15-minuters staden bör inrikta sig på låginkomstområden i staden och

fokusera på inkluderande planering samt att bygga bostäder till rimliga priser (ibid.). Detta stämmer överens med Luschers (2016) vision om att bostadsområden med hög levnadsstandard behöver göras ekonomiskt tillgängliga för alla.

Khavarian-Garmsir et al. (2022) tar även upp konceptets brist på att se till skillnader i beteenden hos individer och olika grupper i samhället. Khavarian-Garmsir et al. (2022) tar upp olika behov och beteendemönster gällande gång som exempel. Gångbeteendet skiljer sig mellan olika individer beroende på ålder gällande hastighet men också behovet av att röra på sig. Yngre personer har ett annat behov och andra förutsättningar än äldre människor att med promenad förflytta sig i staden. Denna kritik är särskilt betydelsefull eftersom det är ett stort fokus på gång- och cykelvägar inom konceptet (Moreno et al. 2021).

4. Diskussion

Syftet med arbetet var att undersöka stadsplaneringskonceptet 15-minuters staden och visa på dess möjligheter och problem i relation till svensk stadsplanering. Specifikt var syftet med arbetet att förstå möjligheter och problem utifrån ett socioekonomiskt perspektiv. Kapitlet inleds med att diskutera resultatet från litteraturstudien utifrån frågeställningarna. Kapitlet avslutas med slutsatser från litteraturstudien, avslutande reflektioner samt en metodkritik med förslag på vidare studier.

4.1. Konceptets drivkrafter

Litteraturstudien visar på ett flertal drivkrafter bakom konceptet 15-minuters staden vilka baseras på ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. En av de grundläggande drivkrafterna i konceptet är att förbättra livskvaliteten för invånarna genom att uppfylla viktiga sociala funktioner i staden (Moreno et al. 2021). Detta åstadkoms genom en ökad närhet mellan stadens funktioner och förbättrad social interaktion. Idéerna härstammar från konceptet Chrono-urbanism som 15-minuters staden bygger på (ibid.) Ideologin inom 15-minuters staden är att alla invånare bör ha tillgång till de resurser eller tjänster som finns att nyttja i en stad, oberoende av socioekonomiska skillnader (Luscher, 2016). De bostadsområden som erbjuder en högre livskvalitet bör göras ekonomiskt tillgängliga för att inkomst inte skall avgöra individers välbefinnande (ibid.). Övriga drivkrafter bakom konceptet är att minska resandet i staden och därmed den tid som spenderas på pendlande, skapa stadsområden med blandad bebyggelse och funktion, främja kulturell mångfald, utöka grönområden, minska segregation, minska mängden koldioxidutsläpp i atmosfären och skapa energimässigt grönare städer (Moreno et al. 2021, Allam et al. 2022a, Allam et al. 2022b; Luscher, 2016; C40 Cities Climate Leadership Group et al. 2020). Detta åstadkoms genom att arbeta med förtätning, multifunktionella byggnader, använda digitala verktyg samt genom att använda närhetsbaserade indikatorer vid stadsplanering (ibid).

4.2. Den jämlika staden

15-minuters staden är en av ett flertal stadsmodeller och koncept som vuxit fram till följd av de växande utmaningarna inom hållbarhet och urbanisering (Allam et al. 2022a). Konceptet baseras på Chrono-urbanismens filosofi men härstammar från de principer som Carlos Moreno utvecklade i sin version "en levande stad" (Moreno et al. 2021). 15-minuters staden tar efter några av de tidigare planeringstraditionernas tankar och visioner men tar också avstånd från vissa delar. 15-minuters staden kan antas vara inspirerat av postmodernistiska ideal och koncept på grund av dess starka likheter. Konceptet har även starka likheter med ABC-staden i Sverige på 1950-talet (Boverket, 2019; Moreno et al. 2021) och Smart City konceptet (Moreno et al. 2021). Separeringen av olika funktioner i staden, så som modernismen och trädgårdsstaden strävar efter, är en direkt

motsats till den förtätning som 15-minuters staden arbetar för (Sharifi, 2016; Rådberg 1994; Ullstad, 2008; Allam et al. 2022a; Moreno et al. 2021). Modernismen är den planeringstradition som har minst likheter med 15-minuters staden gällande stadens utformning, även om de har liknande mål med stadsplaneringen (ibid). Varken trädgårdsstaden, modernismen eller neo-traditionella rörelser har i sin helhet lyckats med det sociala perspektivet i amerikanska städer enligt Sharifi (2016), trots att det var avsikten. Det leder till frågan vad 15-minuters staden har som de tidigare planeringstraditionerna inte hade. Om 15-minuters staden inte tar lärdom från tidigare misslyckanden finns risken att konceptet går i samma fotspår. Detta är särskilt relevant med tanke på den kritik som konceptet mottagit gällande dess påverkan på sociala faktorer. Glaeser (London School of Economics and Political Science u.å.) menar att 15-minuters staden kommer att misslyckas med att skapa en jämlik stad där alla invånare har samma möjligheter, konceptet kommer snarare att gynna befolkning med högre inkomst. Konceptet har fått kritik för att förbise socioekonomiska skillnader såsom demografiska aspekter, sociala strukturer, individers sysselsättning och inkomst, vilket kan leda till att segregationen ökar och att gentrifiering skapas (TUMI, 2021). 15-minuters staden anses också misslyckas med att se till de skillnader som finns i beteendet hos olika individer och grupper i samhället (Khavarian-Garmsir et al. 2022). För att 15-minuters staden skall lyckas med sin vision gällande en jämlik stad där alla har tillgång till de resurser och möjligheter som finns i en stad, behöver denna kritik beaktas. Konceptet behöver omvärderas och utvecklas för att det inte skall misslyckas med de socioekonomiska aspekterna som tidigare planeringsideal gjort. Om stadsplanerare som använder sig av 15-minuters stadens koncept förbiser de varningar som kritiker lyfter fram kan det leda till omfattande konsekvenser för socioekonomiska faktorer. Planerare bör därför vara försiktiga med att skapa starka förändringar i stadsstrukturen på grund av detta.

4.3. Hälsoperspektivet och fysiska förutsättningar

Förespråkare av konceptet menar att 15-minuters staden sätter stadens invånare i fokus (Luscher, 2016; Moreno et al. 2021). Däremot finns det ett flertal aspekter som gör att det går att ifrågasätta hur väl konceptet kommer gynna alla i samhället. Inte bara utifrån socioekonomiska frågor utan även ur ett hälsoperspektiv och hur väl individers olika fysiska förutsättningar tas hänsyn till.

En ifrågasättbar aspekt av 15-minuters staden är hur väl digitaliseringen egentligen kommer att bidra till ett förbättrat mående för invånarna. Moreno et al. (2021) menar att digitala verktyg har möjlighet att föra stadens tjänster till hemmet vilket minskar behovet av att resa. Detta skapar fördelar för klimatet då ett minskat resande leder till minskade koldioxidutsläpp i staden och globalt (ibid.), men hur påverkar det invånarna? Om befolkningen kan konsumera och arbeta hemifrån så minskar behovet av att gå ut. Detta leder då till minskad kontakt med andra människor, åtminstone i den fysiska miljön. 15-minuters staden strävar efter att uppnå en social blandning där människor med olika bakgrund och inkomstnivåer interagerar med varandra (Allam et al. 2022a). Hur skall detta åstadkommas om invånarna konsumerar och arbetar hemifrån och inte

rör sig i den fysiska staden där det spontana sociala mötet kan uppstå? Digitaliseringen kan på detta sätt leda till en minskning av social interaktion och därmed påverka det sociala välmåendet. Om digitaliseringen påverkar hur mycket invånarna rör sig i staden påverkas även den fysiska hälsan i form av att vardagsmotionen minskar. Slutsatsen är att digitaliseringen har ett flertal fördelar som presenteras i litteraturstudien men att det privata användandet av digitala verktyg bör regleras för att det inte skall påverka det mänskliga välmåendet.

Khavarian-Garmsir et al. (2022) tar upp konceptets brist på att se skillnader i beteenden hos individer och olika grupper i samhället och tar upp promenadmöjlighet som exempel. Detta är en viktig kritik som kan utvecklas vidare. Konceptet bygger på visionen att minska avståndet mellan olika funktioner i staden och därmed öka livskvaliteten för invånarna (Luscher, 2016; Moreno et al. 2021). Tanken är att detta skall åstadkommas genom att utöka gång- och cykelnätverket (ibid). 15-minuters staden utgår från att alla har samma fysiska förutsättningar och misslyckas därför med att se till de individer som faller utanför ramarna. Vad händer med de individer i samhället som inte har samma fysiska förutsättningar att gå eller cykla? Hur påverkas dessa individers möjlighet att nyttja stadens resurser och tjänster? Konceptet 15-minuters staden nämner inte hur dessa samhällsgrupper kommer att påverkas, eller om de kommer att påverkas alls. Individers förmåga och möjlighet att röra på sig varierar beroende på individuella förutsättningar exempelvis ålder. En sträcka som tar 15 minuter för en person att gå kan ta betydligt längre tid för en annan, eller vara en helt ogenomförbar sträcka för en tredje. Närhetsaspekten kan däremot gynna de med sämre fysiska förutsättningar då tjänster och funktioner kommer närmre boendet vilket leder till kortare transportsträckor. Men frågan kvarstår fortfarande angående hur de som är beroende av personbil påverkas och om deras möjlighet att förflytta sig kommer att begränsas?

4.4. Kommer konceptet att fungera i praktiken?

Litteraturstudien visar att det råder skilda meningar gällande möjligheterna med 15-minuters staden. Medan vissa anser att 15 minuters staden är ett flexibelt koncept som kan anpassas efter stadens unika förutsättningar och behov menar andra det motsatta. Moreno et al. (2021) menar att 15-minuters staden är ett flexibelt koncept som skall kunna anpassas till enskilda städer utifrån deras morfologi och specifika behov och egenskaper. Detta stöts av C40 Cities Climate Leadership Group et al. (2020) som ser stora möjligheter med konceptet och menar att det har potential att hjälpa till med de socioekonomiska problem och klimatutmaningar som finns i städer idag. De anser att konceptet kan anpassas efter specifika lokala behov, olika kulturer och skiftande omständigheter (ibid.). Kritiker ifrågasätter hur väl denna vision faktiskt kommer att utspela sig i verkligheten. Khavarian-Garmsir et al. (2022) anser att 15-minuters staden bygger på en strategi som inte kan tillämpas på alla städer då det inte tar hänsyn till varje stads unika geografiska förutsättningar och problem. Resultatet av 15-minuters stadens förenklade bild av stadsstrukturen gör att konceptet misslyckas hantera komplexa problem så som klimatförändringar, pandemier eller transport (ibid.).

Det har även fått kritik för att bäst lämpa sig för europeiska städer och inte vara applicerbart i den skala som förespråkas (TUMI, 2021). Konceptet bör snarare användas som ett planeringsverktyg än en konkret fysisk modell för att planerare ska kunna ta hänsyn till städernas unika förutsättningar och på det sättet uppnå konceptets visioner (Marchigiani & Bonfantini, 2022).

4.5. 15-minuters stadens potential i Sverige

Det kan konstateras att konceptet är relevant för svensk stadsplanering och förtätningen av det svenska samhället då stadsplaneringen i Sverige har utformat liknande tillvägagångssätt att hantera de problem som finns i samhället idag. Litteraturstudien i avsnitt "15-minuters staden ur en svensk planeringskontext" visar att både den kommersiella och statliga stadsplaneringen inom Sverige arbetar för att gynna det lokala livet i staden och har liknande metoder som 15 minuters staden för att uppnå detta. (Sweco, u.å.; Saidunin, 2022). Det sker även en positiv trend gällande förtätning i Sverige idag som skiljer sig från andra länder i FN (SCB, 2019). Utifrån den utvecklingen som sker inom svensk stadsplanering idag, återstår frågan om 15-minuters staden kan bidra med något mer till stadsplaneringen. Svensk stadsplanering arbetar efter konceptets idéer och därmed tjänar det inget syfte att strikt implementera konceptet i sin helhet inom stadsplanering. Precis som Marchigiani och Bonfantini (2022) lyfter fram, skall konceptet användas som ett planeringsverktyg och inte som ett konkret fysiskt koncept. Det återstår att se hur Stockholm, Göteborg och Malmö lyckas med att skapa en multifunktionell tät stad, grön infrastruktur och att utöka gång- och cykelnätverket. I framtiden kan städernas metoder utredas, om städerna inte lyckats med målet kan det vara relevant att se till 15-minuters stadens koncept för alternativa metoder. I dagens planeringskontext kan konceptet fungera som stöd för de samhällsförändringar som svenska planerare arbetar mot eftersom de har samma mål. Konceptet har stöd av källor som European environment agency (2021) och C40 Cities Climate Leadership Group et al. (2020) vilket ökar trovärdigheten för konceptets idéer.

En faktor som 15-minuters staden förespråkar, som i stället kan bli ett problem i Sverige är digitaliseringen. 15-minuters staden menar att digitala verktyg möjliggör för invånarna att konsumera utifrån hemmet och därmed minska behovet av att resa (Moreno et al. 2021). Detta skapar konsekvenser för det lokala näringslivet. Idag pågår en centrumdöd i många mindre svenska städer till följd av att internethandel konkurrerar ut dom fysiska butikerna (Sveriges Radio, 2019). En ökad konsumtion via nätet skulle då förvärra de redan existerande problemen.

4.6. Sammanfattande kommentarer

Vilka drivkrafter ligger till grund för stadsplaneringskonceptet 15-minuters staden?

- En förbättrad livskvalitet för stadens invånare då sex viktiga sociala funktioner uppfylls: boende, arbete, handel, hälsovård, utbildning och underhållning.
- Alla invånare bör ha tillgång till de grundläggande resurser eller tjänster som finns att tillgå i en stad via en 15-minuters gång- eller cykeltur.
- Minska tiden som invånarna spenderar på att pendla för att denna skall kunna läggas på mer meningsfulla aktiviteter.
- De byggda strukturerna i staden behöver omkonstrueras, städer bör planeras och byggas efter stadens befintliga kvaliteter och justera avståndet mellan dessa.

Hur har 15-minuters staden vuxit fram samt vilka kopplingar kan ses till tidigare planeringstraditioner i modern tid och samtida svensk stadsplanering?

- 15-minuters staden baseras på konceptet Chrono-urbanism och är inspirerat av postmodernistiska ideal.
- Stadsplaneringen har förändrats beroende på rådande samhällssituation och ideologi men målet med planeringen, en förbättrad livskvalitet, är gemensamt för samtliga planeringstraditioner.
- Konceptet har minst likheter med modernismen och störst likheter med den svenska ABC-staden.
- Bilens roll i samhället har präglat stadsplaneringen. 15-minuters staden strävar efter ett minskat behov av den privatägda bilen.
- Sveriges tre största kommuner delar några av 15-minuters stadens mål och tillvägagångssätt men använder inte konceptet som ett verktyg i stadsplaneringen.

Vilken potential och vilka problem har identifierats i samband med 15-minuters staden?

- Konceptet kan bidra till en förbättrad fysisk och psykisk hälsa, stärka det sociala välbefinnandet och förbättra klimatet i städer.
- Konceptet kan bidra med att jämna ut socioekonomiska skillnader, men för att göra detta krävs det att de områden som byggs efter 15-minuters stadens koncept görs ekonomiskt tillgängliga för alla invånare.
- Konceptet har fått kritik för att inte vara tillräckligt anpassningsbart efter varje stads enskilda förutsättningar och problem samt för att inte vara tillräckligt komplext för att kunna hantera problem som klimatförändringar, pandemier eller transport.
- Konceptet behöver hanteras som ett planeringsverktyg snarare än en konkret fysisk modell.

4.7. Slutsatser

Avslutningsvis har 15-minuters staden möjligheten att vara ett användbart verktyg inom stadsplanering i framtiden om det används på ett genomtänkt sätt. Konceptet har prisats för dess potential men även mottagit kritik för att inte vara tillräckligt anpassningsbart och flexibelt. Konceptet ser till flera kommande utmaningar i städer i framtiden, bland annat förtätning, klimatförändringar och ett minskat beroende av bil i städerna. Konceptets grundtanke om att alla invånare skall ha nära till stadens funktioner är inte ny. Däremot är strategin om att kombinera ekonomiska, sociala och miljöfrågor något som gör konceptet unikt. 15-minuters stadens senare fokus på socioekonomiska faktorer gör konceptet inte bara mer övertygande, utan även mer realistiskt. Det är av liten betydelse för hur väl klimatanpassade städerna är, om förändringen av stadsrummet inte ser till de som lever i det. Genom att även ha ett socioekonomiskt perspektiv kan stadens utveckling vara mer hållbar och långsiktig. Det är däremot viktigt att belysa konceptets brister gällande socioekonomiska frågor idag och att konceptet behöver utvecklas ytterligare inom detta innan konceptet appliceras i verkligheten. Genom att använda konceptet som ett verktyg i stadsplaneringen, och se till konceptets grundpelare, kan städerna utveckla miljöer med högre livskvalité för stadens invånare. Däremot är det svårt att föreställa sig hur konceptet skulle kunna användas på en mer konkret nivå. Litteraturstudien visar på en brist på konkreta åtgärder för hur visionen av 15-minuters staden ska kunna förverkligas, i både den mindre stadsdelsskalan och global skala. Då stadens byggda strukturer ofta redan är satta så krävs nya innovativa lösningar inför framtiden, lösningar som konceptet misslyckas med att leverera på ett övertygande sätt. Ur ett svenskt planeringsperspektiv har de tre största städerna i Sverige redan liknande mål och tillvägagångssätt som 15-minuters staden, även om de inte uttalat använder konceptet som ett verktyg i stadsplaneringen.

4.8. Metodkritik

Litteraturstudien har inte framgångsrikt besvarat frågeställningen "Hur har 15-minuters staden vuxit fram samt vilka kopplingar kan ses till tidigare planeringstraditioner i modern tid och samtida svensk stadsplanering?" gällande den svenska planeringskontexten. Litteraturstudien och innehållsanalysen har identifierat ett antal kopplingar mellan 15-minuters staden och svensk stadsplanering men det krävs vidare studier för att fullständiga slutsatser skall kunna dras. I vidare undersökningar av detta är det eventuellt intressant att använda andra insamlingsmetoder av material för att komplettera och nyansera den litteratur som undersökts i detta arbete. Ett exempel på metod som hade varit givande är intervjuer, lämpligen med stadsplanerare från kommunen eller den privata sektorn. Orsaken till att intervjuer inte gjordes i denna studie beror på att det inte skulle gå att genomföra detta på ett tillfredställande sätt inom tidsramen för en kandidatuppsats.

Eftersom 15-minuters staden fortfarande är i sin utvecklingsfas behöver konceptet vidare undersökas om några år för att utvärdera dess relevans för stadsplanering. I detta stadie finns det troligtvis mer konkreta exempel på hur konceptet tillämpas i verkligheten vilket skapar ett större underlag för utvärdering.

Källförteckning

Allam, Z., Bibri, S.E., Chabaud, D. & Moreno, C. (2022a). The Theoretical, Practical, and Technological Foundations of the 15-Minute City Model: Proximity and Its Environmental, Social and Economic Benefits for Sustainability. *Energies*, 15, 6042. <https://doi.org/10.3390/en15166042>

Allam, Z., Nieuwenhuijsen, M., Chabaud, D. & Moreno, C. (2022b). The 15-minute city offers a new framework for sustainability, liveability, and health. *The Lancet Planetary Health*, 6, [https://doi.org/10.1016/S2542-5196\(22\)00014-6](https://doi.org/10.1016/S2542-5196(22)00014-6)

Luscher, D. (2016). *Introducing the 15-Minute City Project*. 15 minute city. [Blog]. 16 juni. <https://www.15minutecity.com/blog/hello> [2023-01-25]

Björk, C., Nordling, L. & Reppen, L. (2012). *Så byggdes staden: [stadsbyggnad, arkitektur, husbyggnad]*. 3., uppdaterade och utök. uppl. Stockholm: Svensk byggtjänst

Boverket (2022). *Grönplanera för människors hälsa och välbefinnande* https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/gronplan/darfor-behovs/for_manniskor/ [27-02-2023]

Boverket (2019). *Konsten att bygga en stad - svenska stadsplaner genom seklerna* (ISBN tryck 978-91-7563-654-2 2019:1), tryck Boverket internt, ISBN PDF 978-91-7563-655-9

C40 Cities Climate Leadership Group & C40 Knowledge Hub (2020). *How to build back better with a 15-minute city*. https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-build-back-better-with-a-15-minute-city?language=en_US [20-02-2023]

European commission (u.å.). *Smart cities*. https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/city-initiatives/smart-cities_en [15-02-2023]

European environment agency (2021). *Urban sustainability in Europe – opportunities for challenging times*. <https://www.eea.europa.eu/publications/urban-sustainability-in-europe/urban-sustainability-in-europe> [08-02-2023]

Folkhälsomyndigheten (2018) *Värmestress i urbana utomhusmiljöer - Förekomst och åtgärder i befintlig bebyggelse*. (18061). Östersund: Folkhälsomyndigheten www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material [24-02-2023]

Khakee, A. (2000) *Samhällsplanering*. Lund: Studentlitteratur

Khavarian-Garmsir, A.R., Sharifi, A. & Sadeghi, A. (2022) The 15-minute city: Urban planning and design efforts toward creating sustainable neighborhoods. *Cities*. 132, 104101. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.104101>

Leynseele, Y.V. & Bontje, M. (2019) Visionary cities or spaces of uncertainty? Satellite cities and newtowns in emerging economies. *International Planning Studies*, 24, sid 207–217. <https://doi.org/10.1080/13563475.2019.1665270>

London School of Economics and Political Science (u.å.). *Localising Transport Debate Summary*.
<https://www.lse.ac.uk/Cities/urban-age/debates/key-takeaways-3> [25-02-2023]

Marchigiani, E. & Bonfantini, B (2022). Urban Transition and the Return of Neighbourhood Planning. Questioning the Proximity Syndrome and the 15-Minute City. *Sustainability*, 14, 5468. <https://doi.org/10.3390/su14095468>

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., Pratlong, F. (2021) Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4, 93–111.
<https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>

Moreno, M. (2020) *Urban proximity and the love for places Chrono-urbanism, Chronotopia, Topophilia*. Carlos Moreno. [Blogg]. 21 februari
<https://www.moreno-web.net/urban-proximity-and-the-love-for-places-chrono-urbanism-chronotopia-topophilia-by-carlos-moreno/> [15-02-2023]

Nationalencyklopedin. (u.å.a). *Ebenezer Howard*.
<http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/ebenezer-howard> [2023-02-16]

Nationalencyklopedin. (u.å.b). *Satellitstad*.
<http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/satellitstad> [13-02-2023]

Nyström, J. & Tonell, L. (2012). *Planeringens grunder, en översikt*. Lund: Studentlitteratur

Planning Tank. (2020). *Garden City Movement by Sir Ebenezer Howard*.
<https://planningtank.com/planning-theory/garden-city-movement> [12-02-2023]

Rådberg, J (1994) *Den svenska trädgårdsstaden*. Stockholm: Statens råd för byggnadsforskning

Salingaros, N.A. (2006) Compact City Replaces Sprawl. *Crossover: Architecture, Urbanism, Technology* (010), sid. 100-115.
https://www.academia.edu/188203/Compact_City_Replaces_Sprawl

SCB (2019) *Genomförandet av Agenda 2030 i Sverige Statistisk lägesbild 2019*. (ISSN: 1654-0743). Online: SCB

SCB (2015) *Urbanisering – från land till stad*
<https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2015/Urbanisering--fran-land-till-stad/>
[01-03-2023]

Sharifi, A (2016) From Garden City to Eco-urbanism: The quest for sustainable neighborhood development. *Sustainable Cities and Society*, 20, sid 1-16
<https://doi.org/10.1016/j.scs.2015.09.002>

Sveriges Radio (2019) *Butiksdöden i mindre städer* (11-06-2019)
<https://sverigesradio.se/artikel/7239650> [01-03-2023]

Sweco (u.å.) *Närastaden – Sweco och 15-minutersstaden*
<https://www.sweco.se/15-minutersstaden/> [24-02-2023]

Söderlind, J. (1998) *Stadens renässans*. Första upplagan, Kristianstad: SNS Förlag

TUMI (2021) *The 15-minute City* <https://www.transformative-mobility.org/publications/the-15-minute-city> [25-02-2023]

Ullstad, E. (2008) *Hållbar stadsutveckling, en politisk handbok från Sveriges Arkitekter*. Stockholm: Sveriges arkitekter

Urban Utveckling (u.å.) *ABC-stad*.
<https://urbanutveckling.se/abc-stad/> [16-02-2023]

Ward, S. (1992). *The garden city: past, present and future*. 1, London: Spon

WHO - World Health Organization (2022) *Ambient (outdoor) air pollution* (19-12-2022)
[https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health) [24-02-2023]

Bildförteckning

Figur 1: Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., Pratlong, F. (2021) *Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities*. *Smart Cities* 2021, 4, 93–111.
<https://www.mdpi.com/2624-6511/4/1/6>

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Även om du inte publicerar fulltexten kommer den arkiveras digitalt. Om fler än en person har skrivit arbetet gäller krysset för samtliga författare. Du hittar en länk till SLU:s publiceringsavtal på den här sidan:

- <https://libanswers.slu.se/sv/faq/228316>.

JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.