

HÅLLBAR OCH ATTRAKTIV STADSUTVECKLING I NACKA STAD

Utlåtande, 2016-06-23

Björn Ekelund, PhD
Universitetslektor, arkitekt MSA
Luleå tekniska universitet
bjorn.ekelund@ltu.se
076-809 52 15

Uppdraget

Uppdraget har varit att belysa pågående diskurser inom hållbar och attraktiv stadsutveckling samt hur de tolkas vid utvecklingen av Nacka stad. Dessutom ingår i uppdraget att sätta dessa teorier och FoU-resultat i relation till området vid Bergs oljehamn och ge ett grovt utlåtande om områdets nuvarande användning påverkar, eller inte, stadens möjligheter till en hållbar och attraktiv utveckling.

Nedanstående rubriker är formulerade för att visa hur Nacka stad och Bergs oljehamn i själva verket är del av ett större komplext stadsbyggnadssammanhang. Rubrikerna har därför formulerats för att redovisa de övergripande sakområden som behöver hanteras i den fortsatta planeringen. Det vill säga att rubrikerna nedan inte bara visar *vad* som ska implementeras i ett hållbart stadsbyggande, utan också *hur* det ska vara möjligt att genomföra.

VAD ÄR HÅLLBAR OCH ATTRAKTIV STADSUTVECKLING?

FoU: Att arbeta med hållbarhet och attraktivitet (se Hidman, Nilsson & Ekelund, 2016) för städers tillväxt är en självklarhet i dagens stadsbyggande. Men vad det innebär rent konkret är inte alltid lika enkelt beskrivet. I FoU-projektet Uthållig kommun (KTH & LTU) genomfördes mellan åren 2003-2014 en stor mängd workshops tillsammans med närmare 60 kommuner representerade av mellan 4-30 kommunala tjänstemän per tillfälle. Syftet var att både arbeta med beskrivningen av hållbar utveckling och att konkretisera detta begrepp ner till möjliga åtgärder och handlingsplaner i respektive kommun. Resultatet blev mycket omfattande men sammanställdes, efter nästan tio års studier, i den lättillgängliga rapporten *Fyra stora och tjugo små steg* (Energimyndigheten, 2012). Resultatet är huvudsakligen en processbeskrivning för hur samverkan och nya arbetssätt är det mest bestående i vägen till hållbar stadsutveckling. Det vill säga att det som kommunerna i mångt och mycket har gemensamt är att det behövs goda processer med en inkluderande allmänhet och många samverkande och samordnade kompetenser för att uppnå hållbar stadsutveckling i ett långsiktigt och holistiskt perspektiv. Detta eftersom stadsplanering och -byggande är en avvägning mellan många olika intressen där alla vågskålar måste vägas mot varandra för att bli framgångsrikt (Willén i PLAN nr 2-2016).

Av rubrikerna till de mer fysiska åtgärderna i respektive kommun i projektet Uthållig kommun var variationen desto större. De flesta åtgärderna går dock att känna igen i flera sammanhang i den västorienterade världen när det nu planeras för hållbara städer. Här återfinns en strävan efter ökad användning av förnybar energi, större satsningar på miljövänliga och mjuka transportslag såsom spårbunden trafik, buss, cykel och gång, beaktande av kulturmiljö, bevarande och vidareutveckling av rekreation och naturvärden, levande gaturum och mångfunktionella centrumkärnor (Ranhagen, 2010). Dessa ambitioner återfinns, i olika specifika former, lika mycket i Borås och Malmö som det

gör i Auckland och Toronto. Inom ramen för Uthållig kommun återfanns också ett tydligt fokus mot att städerna vill sträva efter tätare stadsstrukturer, större samutnyttjande av infrastruktur och viljan att arbeta med stråk i större utsträckning än tidigare. Även detta går att känna igen i flera andra delar av västvärlden.

Som en förlängning av projektet Uthållig kommun har Business Sweden (tidigare Exporrådet) utvecklat resultatet från Uthållig kommun till en modell för hållbar stadsutveckling som nu exporteras till många platser runt om i världen, den så kallade SymbioCity Approach. I rapporten *The SymbioCity Approach – a conceptual framework for sustainable urban development* (Ranhagen & Groth, 2012) återfinns de tematiska ämnesområden som modellen vilar på. Dessa är Mobilitet, Byggnadsutformning, Urbana funktioner, Offentliga rum, Landskap och ekosystem, Avfall, Vatten, Energi och Informations- och kommunikationsteknologi. Modellen har tillämpats i projekt såväl i Amerika och Europa som i Afrika och Asien.

I Nacka: Av de ämnesområden som definieras inom både Uthållig kommun och SymbioCity finns det flera som berör en hållbar och attraktiv stadsutveckling i Nacka stad. I kommunens plandokument och utredningar återkommer teman om transporter och hållbar mobilitet, byggnaders prestanda och form, den funktionsblandade staden, tillgängliga och attraktiva offentliga rum, gröna korridorer, resilienta socioekologiska system, effektiva och sorterande avfallssystem, bevarande och vidareutveckling av kulturmiljö, samutnyttjad infrastruktur för vatten och mångfunktionella ytor, prioritet till förnybar energi samt en smart och välutvecklad styrning av stadens system. Kommunens formulering av en hållbar och attraktiv stad förefaller därmed relevant, samtida och väl underbyggd.

BEHOVET AV TILLGÅNG PÅ MARK

FoU: Den stadsutveckling som nu sker i Hagastaden och Liljeholmskajen i Stockholm är två kritiserade exempel på där konflikten mellan täthet och ekonomi har fått konsekvenser på utvecklandet av en hållbar stad. Det finns i båda exemplen ett parkunderskott, risk för mörka lägenheter, alldeles för små lekgårdar för förskolebarn och brist på allmän service såsom skolor, idrottsplatser, parklekar och offentliga rum (se exempelvis PLAN nr 6-2015). En möjlig anledning till dessa brister ligger just i att svåra och kostsamma lokaliseringar driver upp våningshöjder och exploateringar bortom det som kan anses som goda och attraktiva livsmiljöer både på kort och lång sikt. Och att kostnadsfördelningen måste ske på relativt liten andel byggbar mark.

Att bygga en hållbar och attraktiv stad i redan förtätade områden är en svår balansgång mellan ekonomisk genomförbarhet, täthet och livskvalitet. I FN-rapporten *Urban patterns for a green economy – Leveraging density* (UN-Habitat, 2012) anges tillgången på mark som en av åtta särskilt viktiga punkter för förtätning, det vill säga att det krävs ett bra och effektivt markutnyttjande för att åstadkomma vinster både avseende ekologiskt fotavtryck, men också för att spara så mycket annan värdefull mark som möjligt. Om marktillgången blir för liten riskerar exploateringen att få negativa konsekvenser både för de allmänna intressena och för boendemiljöer, vilket skulle kunna vara den effekt vi ser i Hagastaden och Liljeholmskajen.

I Nacka är förutsättningen för ny exploatering relativt given. Dels genom tunnelbaneavtalet som innebär att 13500 bostäder ska byggas på Sicklahalvön till 2030, och dels genom pågående förhandlingar om östlig förbindelse vilket innebär att ytterligare 10000 bostäder kan komma att byggas i Nacka till år 2035. Den mark som behövs för att bygga 13500 nya bostäder på Sicklahalvön är kraftigt begränsad, dels av naturliga skäl såsom topografi och vatten, men också av naturskydd i form av naturreservat. Nacka är också redan bebyggt med både småhus och flerbostadshus och har en historia värd att uppmärksamma (Jerjis, 2014) vilket gör att både kulturmiljöskydd och befintliga fastigheter kan verka begränsande på möjligheten att bygga nytt. Men i Nacka kommer tillgången på

mark inte nödvändigtvis att påverka möjligheten att uppnå de högt ställda målen om antalet bostäder, men tillgången på mark kommer ha mycket stor effekt på *hur* det uppnås. Kommunen ska uppfylla högt ställda mål med relativt små tillgångar och i nuläget finns en brist på det som skulle kunna kallas enkel byggbar mark i attraktiva lägen. Det som idag återstår är i huvudsak natur- och kulturvärda områden, områden med stora topografiska skillnader, områden med en kostsam geologi eller platser med andra problematiska förutsättningar för byggande. Det innebär med samma logik som i övriga stadsutvecklingsprojekt i Stockholm att risken för mindre värdefulla och mindre attraktiva stadsformer prioriteras för att klara grundläggande ekonomiska krav. Det kan helt enkelt bli oproportionerligt höga byggnader eller allt för täta stadsmiljöer för att kunna uppnå de kvalitetskrav som eftersträvas. Det vill säga att befintliga platsspecifika värden byggs bort och att den bebyggelse som uppförs antingen blir för hög eller för kompakt, i relativa mått.

För att motstå en sådan utveckling i en unik stadsmiljö som Nacka krävs förutseende inom markpolitiken, både vad gäller att maximera tillgången till byggbar mark och att sätta tydliga riktlinjer för geografiskt fördelad bebyggelse. Enkelt förklarat innebär det att det först och främst krävs rikligt med mark för att få plats med en stadsstruktur som har en höjd, bredd, dimensionering och innehåll som bedöms attraktiv, och att därefter säkerställa att denna stadsstruktur ges möjlighet till en kontinuitet och struktur som byggs för att uppnå ekologiska och sociala värden. Ett av politikens viktigaste åtagande är därför att säkerställa marktillgången samt att säkerställa kontinuitet och byggbarhet för den stadsutveckling som eftersträvas.

Som ett exempel på vikten av att säkerställa marktillgången hänvisas till FoU-rapporten *Tunnelbanestationssamhället 2030, och framåt* (Sweco, KTH & LTU, 2015). Där redovisas resultaten från workshops med AtriumLjungberg, Nacka kommun, FUT, MTR och Riksantikvarieämbetet kring vad som enligt dessa parter är en önskvärd stadsutveckling i Nacka i anslutning till Sickla station. Resultatet blev bland annat att det framtidsscenario som eftersträvas, och som bäst uppfyller de uppställda intentionerna, är en relativt centraliserad stadskärna med hög lokal attraktivitet där det finns ett tydligt vägnät för gång och cykel som möjliggör att olika funktioner kan spridas ut till mer perifera lägen. Detta ska ställas mot att det fram till nu har skett en utveckling av centraliserade kärnor med god regional tillgänglighet i första hand (Sweco, KTH & LTU, 2015). Säkerställandet av ytterligare mark, som om den inte är tillräcklig annars riskerar att domineras av nuvarande utveckling, är därför en av de viktigaste åtgärderna för att åstadkomma en önskvärd riktningförändring i Nacka.

Sammantaget innebär det att även små reduktioner av den tillgängliga marken får stora rumsliga effekter på den intention som finns om en attraktiv och hållbar stad i Nacka stad som helhet. Marktillgången i Bergs oljehamn är angivet för 2000 bostäder av 13500 totalt. Det är procentuellt sett en relativt stor del av det totala antalet och kan därför vara mycket betydelsefull med avseende på de följd effekter som kommer i övrig stadsbebyggelse i Nacka, inte bara för vad som sker just i området för Bergs oljehamn.

VIKTEN AV FÖRTÄTNING

FoU: I det hållbara stadsbyggandet blir städerna tätare, även om just begreppet täthet behöver redas ut närmare. Det som är täthet i Nykvarn är inte samma sak som täthet i Stockholm och enligt vissa är det inte ens självklart att täthet har de ekologiska effekter som de ibland tillskrivs (Lundevall, 2016), utan snarare att det är andra performativa effekter av täthet som är målet, det vill säga vad tätheten leder till utifrån ett holistiskt perspektiv. Men för att ändå arbeta med någon form av gemensamt begrepp kring hur täthet definieras och vilka följd effekter täthet har så kan FN-rapporten *Urban patterns for a green economy – Leveraging density* (UN Habitat, 2012) användas som hjälpmedel.

Enligt UN-habitat finns det först och främst åtta huvudanledningar till varför förtätning är nödvändigt för ett hållbart stadsbyggande, dessa är; förstärk, bevara och öppna upp naturområden, integrera och anpassa (retrofit) infrastruktur för att öka tätheten i lämpliga lägen, utveckla en hållbar transportstrategi som fokuserar på icke-motoriserade eller kollektiva transporter, identifiera och intensifiera delcentra/noder, öka befolkningsunderlaget för att försörja noder och kollektiva resor, förstärk gaturummet som en plats för mångfunktionalitet med en bred uppsättning aktiviteter, förstärk och utveckla konceptet med funktionsblandning, samt utveckla förutsättningar för nya former av ägande, byggande, kooperativ, delande och gemensamma ekonomier.

Det som UN-habitat anger som en lämplig täthet för att nå en optimal ekonomisk, ekologisk och social nytta är ca 150 personer/ha inom stadens gränser, det vill säga inom bebyggda områden. Det är ett kvantitativt mått som förstärker ställer en hel del följdfrågor kring innehåll och utformning, men kan ändå sägas vara relevant som ett riktmärke. Som en jämförelse kan nämnas att Midsommarkransen och Aspudden är stadsdelar med ungefär 150 pers/ha (Ståhle i PLAN nr 6-2105). Vid denna brytpunkt uppnås fördelar för samutnyttjande av infrastruktur, men också en sådan grad av folkliv som kan upplevas attraktivt och bidra till trivsel, trygghet och lokal identitet i ett område. Vid denna brytpunkt uppstår positiva ekologiska följd effekter genom att god kollektivtrafik blir ekonomiskt försvarbart och leder till färre biltransporter, dessutom kan höga investeringskostnader för samutnyttjade energisystem och annan infrastruktur fördelas på fler parter och en mer kontinuerlig stadsstruktur kan leda till större bostadsvolymer och därmed lägre energibortfall men också ett tillräckligt stort befolkningsunderlag för att skapa ekonomiska vinster (Jabareen, 2006). Enligt Jabareen (2006) är just kompakthet den faktor som har störst påverkan på byggandet av hållbara städer. Vidare pekas på att en högre täthet, på rätt sätt, ger bättre förutsättningar för social inkludering och minskad segregation genom att skapa sammankopplade, funktionsblandade och kontinuerliga stadsstrukturer (Legeby, 2015). I rapporten från FN (UN-habitat, 2012) menas också att en högre täthet är ett sätt att öka effektiviteten av markanvändningen och på så vis reducera ekologiska och rumsliga avtryck på mark som kan vara värdefull för andra ändamål såsom naturmark, odling, rekreation etc.

I Nacka: Som med alla kvantitativa mått måste de platsanpassas, inte minst till ett hållbart stadsbyggande i Nacka. Vad är täthet i Nacka? Kulturella faktorer behöver bidra i definitionen, markanvändningen måste bli specifik, önskade resmönster behöver bli kända och möjligheten till samutnyttjande och optimering av infrastruktur måste kartläggas. Genom dessa och andra åtgärder kan täthet formuleras unikt, både i vart projekt för sig men också i ett större strukturellt perspektiv för hållbar utveckling i Nacka. Frågan om vilken täthet som skapar ett attraktivt och hållbart stadsbyggande i Nacka blir således avgörande. Det vi vet i den ekvationen är att Nacka år 2030 kommer att ha en betydligt högre befolkningsandel än idag. Det är alltså en grundförutsättning att Nacka behöver förtätas, men frågan om hur återstår till stor del. En utgångspunkt är dock att eftersträva en så optimal markanvändning som möjligt för den tillgängliga mark som finns till förfogande och här blir Bergs oljehamn naturligtvis en strategiskt viktig plats. Det är på många vis den yttersta länken i stadsbyggandet som också skapar förutsättningar för förtätning i närheten av bostadsområden som idag kan upplevas utestängda, det är den yttersta länken av förtätning i anslutning till vatten- och naturområden som bör integreras i stadsbyggandet, det är den yttersta länken av områden som kan skapa goda förutsättningar för ökat kollektivtrafikanvändande och det är den plats i utvecklingen av Nacka stad som har mycket goda förutsättningar att utvecklas till ett delcentrum, en lokal nordlig nod. Genom dess placering i den yttersta kanten av stadsutvecklingen förflyttas också randeffekter av stadsbyggandet till en kant mot vatten och grönska som i sin tur utgör starka attraktorer. Det vill säga att det finns naturliga målpunkter inom denna ytterränd. Så, istället för en otydlig och oattraktiv randzon i stadsutvecklingen sydväst om Bergs oljehamn skapas

goda förutsättningar för stråk, flöden och stadsliv som både kan variera och vara socialt rikt och befolkat över stora delar av dygnet. Men det är också en stadsutveckling som på ett unikt sätt kan kombinera stadens puls med platser för lugn och rekreation. Det är helt enkelt en plats som skapar förutsättningar för att hela stadsutvecklingens längd, från centrum till periferi, ska bli optimalt använd.

RÄTTEN TILL OFFENTLIGA RUM

FoU: En viktig och aktuell fråga om hållbar stadsutveckling handlar om att rättvist fördela offentliga rum mellan så många människor som möjligt (se Tunström, Gunnarsson-Östling & Bradley, 2015). Det kan handla både om global rättvisa, det vill säga fördelning av offentliga rum i ett globalt perspektiv, men också om en lokalt rättvis fördelning. Inte sällan är dessa också sammanvävda (se Bradley, 2009).

En förutsättning för att det offentliga ska göras till allas angelägenhet är att platser och stråk tillgängliggörs i största möjliga utsträckning för så många som möjligt. Därmed inte sagt att det alltigenom öppna är önskvärt utan snarare att behovet av ett utestängande minimeras och görs på sådant sätt att de gränser/kanter som uppstår mellan privata och offentliga rum optimeras för ett socialt värde, inte för att definiera ägandegränser (Gehl, 1971).

Den ena formen av begränsning till rätten att nyttja offentliga rum är alltså de rena ägandeförhållandena som kan sägas definiera denna rättighet (Hedström & Lundström, 2013). Helt enkelt en fråga om var de juridiska gränserna går. Den andra formen av begränsning är mer subtil, men minst lika angelägen att hantera för ett hållbart stadsbyggande. Den handlar om osynliga gränser såsom sociala konventioner, kulturella anpassningar eller influensområden av mer teknisk karaktär (Lefebvre, 1991). I dess negativa form, för hållbar stadsutveckling, kan det ta sig uttryck genom begränsat utrymme för människor från en specifik kultur, genus, sexuell läggning ålder, kön eller annat som kan upplevas diskriminerande eller rent av segregande (Legeby, 2014). På samma sätt fungerar ex skyddsavstånd för buller, farligt gods, partiklar etc. Nämligen att de osynliga gränserna ger földeffekter på tillgången till ett specifikt rum. I rapporten *Bättre plats för arbete* (Boverket, 1995) anges exempelvis att ett skyddsavstånd till en större förbränningsanläggning bör vara 700 meter. I den bemärkelsen blir tomrummet, eller det område som inte kan användas, en osynlig barriär som också skapar begränsning av rätten till det offentliga rummet.

I Nacka: Tillgängligheten till offentliga rum är en nyckelfråga för en hållbar och attraktiv utveckling av Nacka stad. Några av kommunens mest kvalitativa platser återfinns vid vattnet, i naturreservat eller i vackra topografiska miljöer. Dessa offentliga miljöer bör i största möjliga mån göras tillgängliga för allmänheten genom att öppnas upp och integreras för så många som möjligt. I fallet med utvecklingen av Nacka stad i anslutning till Bergs oljehamn är utgångspunkten att cirka en femtedel av de kantzoner som vänder sig mot dessa kvalitativa platser är instängda eller har en kraftigt försämrad tillgänglighet på grund av staket och uppbyggda barriärer. Det här blir särskilt påtagligt om vatten, skog och andra naturvärda miljöer riskerar att gå förlorade till privata aktörer, vilket är något som bör undvikas i all form av hållbar stadsutveckling oavsett om det gäller en park i London eller en strandzon i Nacka. Utöver de rent juridiskt exkluderande rummen är i fallet Bergs oljehamn förutsättningen sådan att det också finns den osynliga begränsningen som närmast kan liknas vid en socioteknisk exkludering av rätten till offentliga rum vilket inte bara påverkar användandet utan också hur gränserna mot anläggningen domineras av det som brukar kallas "döda rum" (Newman, 1972). I dessa otydliga rum, eller icke-platser (Augé, 1995) som skapas av skyddsavstånd och värnandet av människors hälsa, där gränsen mellan privat och offentligt blir luddigt ökar riskerna för

nedskräpning, brottslig verksamhet och otrygghet. Något som ytterligare kan få en socialt exkluderande effekt (Minoura, 2016).

EFFEKTIVISERA GEMENSAM INFRASTRUKTUR

FoU: Till det gemensamma i stadsbyggandet räknas ofta sådant som är finansierat av statliga eller kommunala medel, men det kan också vara rumsdefinitioner i staden som tillhör en allmänhet i ett större demokratiskt perspektiv (Rönnlund & Tollefsen, 2016) vilket behandlades i föregående rubrik. Vanligtvis tänker vi oss dock de gemensamma resurserna inne i staden såsom infrastruktur i form av exempelvis parker, vägar, ledningar, transformatorstationer, vattenreningsverk eller liknande. En del av dessa infrastrukturanläggningar drivs av kommunalt ägda bolag med vinstkrav medan andra är helt finansierade av kommunala eller statliga medel. Bolagsformen kan variera men benämningen gemensam består.

Storskaliga former av gemensam infrastruktur är ofta förknippad med stora investeringar och långa avskrivningstider vilket gör att de värden som förväntas genereras bör vara av samhällsekonomisk karaktär. Det här märks inte minst i pågående debatt om kostnaden för att bygga höghastighetsbana i Sverige. Argumenten för samhällsekonomisk nytta kan då vara att fler får tillgång till en större arbetsmarknad, mindre orter har lättare att få nyetableringar eller ökat befolkningsunderlag, stadsdelar ges förutsättningar för att etablera lokal service, fler får uppleva rätten till bostad som en verklighet etc. Bakgrunden till detta kan sägas komma av att infrastruktur, enligt Gullberg m.fl. (2007), binder samman områden och bidrar till fortsatt och utspridd decentralisering genom dels en intensifiering och utvidgning av förortsområden dels en sammanknytning av tätorter med stort avstånd från varandra. Men infrastrukturen kan också bidra till att förstärka redan existerande strukturer samt bidra till en fortsatt regionförstoring och framväxt av en polycentrisk stad med en ny och högre täthet i nya centra och knutpunkter, (Se Ranhagen, 2010). Det här innebär i princip att den storskaliga infrastrukturen har positiva regionala effekter men också att det finns lokala vinster i den småskaliga infrastrukturen genom att öka användningen av dessa gemensamma resurser. Trafikverket (2004:80) har i samma anda myntat begreppet Fyrstegsprincipen som kommer av propositionen Transportpolitik för en hållbar utveckling (1997/98:56). Fyrstegsprincipen innebär att alla projekt ska börja med att först pröva sådana åtgärder som kan påverka resbehovet, därefter genomföra åtgärder som ger ett mer effektivt utnyttjande av befintligt vägnät, i det tredje steget prövas begränsade utbyggnadsåtgärder och i det fjärde och sista steget prövas nyinvesteringar.

I Nacka ser kommunen stora möjligheter med att både påverka behovet av infrastruktur men också av att skapa ett mer effektivt användande. På samma sätt som Trafikverket och regeringen så vill Nacka kommun värna återbruk och resursanvändning i så stor utsträckning som möjligt, även om det formuleras med alla gemensamma resurser för ögonen. Det gäller allt från byggandet av tunnelbana till större trafikleder i tunnel och på vatten. Men det handlar också om grönytor, energiproduktion, mindre vägar, avfall etc. Detta omsatt i fyrstegsprincipen innebär exempelvis att i första hand eftersträva en ökad lokal dagvattenrening för att avlasta vattenreningsverk, att bygga nya bostäder i lägen där gatunätet redan har någon form av grundstruktur, att i så stor utsträckning som möjligt möjliggöra en reduktion av energibehovet för att slippa bygga ut el- och värmeproduktionen, att öka den sociala betydelsen av gatan som offentligt rum. Etcetera.

I fallet Bergs oljehamn finns flera gemensamma resurser tillgängliga. Där finns tillgången till vattnet, där finns energidistributionen och där finns väginfrastrukturen som självfallet behövs för industriverksamhet. Men den slutsats som måste dras av detta bör inte nödvändigtvis fokusera på tillgången på resurser, utan snarare huruvida de är gemensamma och effektivt utnyttjade för ett flertal eller inte. I exemplen som anges ovan – vatten, vägar och energi – är förutsättningarna sådana

att dessa i stor utsträckning präglas av privat användande av ett fåtal, inte av det gemensamma användandet för ett flertal Nackabor. Den gemensamma infrastruktur som redan är byggd behöver alltså optimeras för samutnyttjande av så många som möjligt när städerna blir trängre, och här finns mycket goda förutsättningar för en sådan effektivisering genom stadsutveckling på området för Bergs oljehamn.

STADSUTVECKLING NÄRA STATIONER

FoU: *Alla behöver närhet* är titeln på en bok som är skriven av en av Sveriges främsta stadsbyggnadsforskare, Alexander Ståhle. I boken klargörs vikten av att skapa närhet i framtidens stadsbyggnad för ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet, inte minst med fokus på hur vi ska transportera oss i framtidens städer. En av de viktigaste faktorerna för ett hållbart resande är att planera ny stadsutveckling nära stationer eftersom det har visats att städernas form har stor effekt på att minska bilberoendet och främja kollektivtrafikresande, cykel- och gångtrafik (Stead et.al., 2000; Williams 2001, m.fl.). Stead et.al. (2001) har också visat att det faktiska resandet och resbehovet påverkas av befolkningstäthet, avstånd mellan stad och regional kärna, möjligheter till förtätning av den byggda miljön, ortens decentraliseringsgrad, stadsform och blandning av olika funktioner och lokal rumslig konfiguration (planform, rörelsestråk, grannskap). Enligt Naess (2006) är följande strukturfaktorer särskilt viktiga att beakta för att skapa nya resbeteenden; lokalisering av bostad i förhållande till centrum, avstånd från bostad till sekundärt centrum (lokal nod), boende och arbetsplatstäthet som omger den enskilda bostaden samt avstånd till närmaste järnvägsstation eller station för spårbunden trafik. Stöd för detta kan också hämtas från den danska forskningen om effekterna av stationsnärhetspolitiken i Köpenhamsregionen som lett till att begreppet ”stationsnärhetseffekten” myntats för avstånd inom en radie av ca 600 m från stationer (se Hartoft-Nielsen, 2003). Den innebär i korthet att andelen kollektivtrafikresande vid en station är relativt högt för arbetspendling inom detta avstånd, men att det minskar drastiskt vid längre avstånd. Men samtliga studier ovan lämnar till viss del frågor om hur vi mäter avstånd och urbant innehåll obesvarade. I merparten av ovanstående studier används radiella mått, det vill säga ett metriskt fågelavstånd från en punkt till en annan eller mer generella beskrivningar av stadsform. Så för att fördjupa kunskapen om hur stadsform, mått och hållbart resande beror av varandra genomfördes studien *Klimatsmarta och attraktiva transportnoder* under åren 2014-2015 vid Luleå tekniska universitet och Kungliga tekniska högskolan i Stockholm (Ranhagen, Troglia & Ekelund, 2015). I studien visas att en utökad stationsnärhetseffekt kan uppnås ända upp till avstånd på ca 3000 m från en järnvägsstation, under förutsättning att detta avstånd hanteras på ett sådant sätt att både tidsavstånd och upplevt avstånd reduceras. Det krävs alltså en avståndsanpassad gestaltning av staden. I stationens närområde (0-600m) framstår den detaljerade utformningen av en varierad blandstad med attraktiva, trygga, offentliga rum som mycket betydelsefullt. Inom det medellånga avståndet från stationen (600-1500m) behöver stadsutvecklingen prioritera sådant som mix av servicefunktioner, att reducera upplevda avstånd och motverka barriärer samt skapa en kontinuitet mellan stationen och övriga stadsdelar. På längre avstånd från stationen (1500-3000m) betonas däremot vikten av snabba cykelvägar och attraktiva lokalcentrum som är strategiskt placerade och samverkar med både buss- och cykelstråk mellan perifera stadsdelar och stationen. Studien genomfördes genom att jämföra radiella mått med tids-, metriska och topologiska mått. Slutsatsen är att stadsutveckling nära en station inte entydigt kan definieras med hjälp av ett radiellt mått, så som redovisats i tidigare studier. Det definieras snarare av ett betydligt mer komplext samband mellan stadsform och mått som innehåller både upplevelsevärden och rumsliga värden beskrivet i tid, meter och topologi/upplevelse.

I Nacka bygger en stor del av den pågående stadsutvecklingen på att överenskommelsen i samband med utbyggd tunnelbana kräver flera nya bostäder. En förutsättning för det är att de nya bostäderna bör ligga nära stationen. För att nå visionen om en hållbar och attraktiv stadsutveckling är det dock nödvändigt att reducera eller eliminera barriärer och ersätta dem med kontinuerliga och attraktiva stråk som binder samman områden på olika avstånd från stationerna. På så sätt kan både upplevda och verkliga avstånd minskas. Merparten av den föreslagna bebyggelsen i Nacka har mycket goda förutsättningar till detta, men ligger då Bergs oljehamn nära en station? För att svara på en sådan fråga med säkerhet krävs, såsom antyds ovan, en relativt noggrann och genomarbetad fördjupning av hur just måtten tid, meter och upplevelse påverkas av det utvecklingsförslag som föreslås i strukturplanen. Men som ett riktvärde baserat på radiella mått ligger Bergs oljehamn åtminstone inom de 1500-3000 m som har varit avgörande för tidigare studier. Och med utgångspunkt i den strukturplan som har tillhandahållits (Nacka stad, 2014) finns stor potential för att närhet till stationen ska uppstå, även om de indikatorer som krävs för ett utvecklande av både upplevd och faktisk närhet kommer att variera och behöva platsanpassas i den fortsatta planeringen. Med det i åtanke är således Bergs oljehamn en viktig del av en hållbar och attraktiv stadsutveckling i Nacka eftersom området antagligen kan sägas ligga nära en station.

EN NY TYP AV FUNKTIONSBLANDNING

FoU: En del i att utveckla den hållbara staden innebär att skapa funktionsblandning. Men till dags dato har detta begrepp varit relativt enkelsidigt beskrivet som en blandning av bostäder, kontor och service/handel. För en genuint hållbar stadsutveckling krävs en betydligt större integration av många olika funktioner och betydligt fler mångfunktionella platser än bara sådana som stödjer ovanstående. Det skulle kunna beskrivas som att den framtida staden är ett mer komplext system av funktioner och flöden än vad byggbranschen möjligtvis är van vid. En sådan komplexitet som smugit sig på är förstås den som kommer av digitaliseringen. Idag är en hållbar utveckling inte sällan förknippat med den smarta staden, där flöden av både människor och information kan styras och optimeras för att på bästa sätt samordna våra liv. En annan, inte lika fullt utvecklad men minst lika intressant, utveckling på samma tema är integrationen av produktions- och distributionsmiljöer i städerna. Hur gör vi för att öka innehållet i den funktionsblandade staden genom att skapa plats för produktions- och distributionsmiljöer, och varför?

Utvecklingen av städer mot att vara mer digitala och mer funktionsblandade kommer av nya sätt för samhällen att organisera sig. Istället för att vi enbart är konsumenter eller producenter i ett massproducerande/-konsumerande samhälle (Littig & Griessler, 2005) går vi mot ett allt mer nedbrutet samhälle av tjänste- och varuutbyte (Toffler, 1997). På sikt kan det också innebära att vi på eget bevåg bygger ett samhälle där vi som medborgare blir både producenter och konsumenter av de produkter som efterfrågas på samma sätt som Web 2.0 har utvecklats (Ritzer & Jurgenson, 2010). Det här kallas för att vi som invånare går allt mer mot att bli prosumenter.

Ett första steg mot ett prosumentsamhälle kan ses i en ökande andel byggemskaper som redan prioriteras i städer som Linköping och Malmö. Det kan också märkas i vår strävan efter en större andel självförsörjning av exempelvis mat på det sätt som sker i Stockholm och Lund. Men det sakområde som har kommit längst inom utvecklingen av prosumentsamhället är energisystemsektorn. Där vigde man redan år 2014 det årets stora Energikonferens arrangerad av Energimyndigheten till tre huvudsakliga teman; hållbara och smarta städer, producerande konsumenter samt hållbart ledarskap. Alla tre temaområden är fortfarande relevanta i ett större perspektiv, men det som kanske väcker störst nyhetsvärde av dessa är just framtidsspaningen om producerande konsumenter, som i ett svep förflyttar globala system till lokala sammanhang på ett mycket effektivt sätt (Swyngedouw, 2004).

Det som gör att energisystemet kommit så pass långt i en anpassning mot ett prosumentsamhälle ligger i dess stora flexibilitet. En anläggning kan anpassas både i skala och form för att passa specifika rumsliga förutsättningar. Det kan vara byggnadsintegrerade anläggningar eller fristående i en park. Det som är den stora begränsningen för en än snabbare omställning ligger i takten för utbyggnad av smarta nät. Det vill säga distributionsanläggningar som klarar styrning och kapacitet som kan hantera stora fluktuationer och riktningar. Utbyggnaden av smarta nät är en av de viktigaste frågorna i byggandet av smarta städer. I en stadsmiljö finns alltså stora möjligheter att integrera fler funktioner än bara bostäder, kontor, service, men det kräver betydligt smartare städer och en anpassning till ett betydligt mer komplext samhällsbyggande som tar fasta på en ny social grund för stadsbyggande.

I Nacka: För Nacka stad blir således frågan om att integrera fler funktioner och att anpassa utbyggnaden av staden till en ny typ av samhälle bortom masssamhället (Toffler, 1980) viktigt att förhålla sig till och att reda ut i byggandet av ett hållbart och attraktivt Nacka. I fallet Bergs oljehamn är området idag starkt förknippat med skyddsavstånd, riskområden, miljötillstånd och avståndzoner. Därmed inte sagt att det inte går att integrera i stadsutvecklingen. Men det förutsätter att anläggningens storlek och verksamhet går att förena med ett socialt innehåll på det sätt som exempelvis det nya kraftvärmeverket i Köpenhamn (Ingels, 2015), ritat av BIG, lyckats förena tekniska och sociala värden. Om denna strävan förbises eller är omöjlig att kombinera blir effekten snarare exkluderande istället för inkluderande, som i nuläget i fallet Bergs oljeterminal. Vid en sådan slutsats bör platsen istället optimeras för en ny form av samhällsstruktur och en vidgad syn på begreppet funktionsblandning genom en genuint hållbar och attraktiv stadsutveckling.

VISIBILITET OCH IDÈ

FoU: För att förklara det här på enklaste möjliga sätt kan en säga att det som syns också finns. Det vill säga att om vi synliggör vissa värden i staden så kan det få effekt antingen på viljan att ge plats till detta värde, men det kan också ge effekt i form av en vilja till förändring (Wallenstein, 2004). I båda fallen ger synligheten alltså ett värde till oss människor i att förstå och tolka det samhälle vi lever i (Merleau-Ponty, 1995). På samma sätt tenderar det osynliga snarare att få motsatt effekt liknande det som sker vid globaliseringens negativa effekter av inhumana produktionsplatser i andra delar av världen. Det osynliga är svårare för medborgare att reagera på. Det här är en förutsättning också för stora industrialanläggningar. En integrerad industrialanläggning, oavsett storlek, kan ha fördelar utifrån ett rent psykologiskt perspektiv om de integreras på rätt sätt med tydligt sociala värden (Dunstan m.fl., 2005). I avhandlingen *Rumslig legitimitet: när hållbar utveckling medvetandegörs* visas att något så på förhand givet som en kraftledning kan ges en rumslig form på så sätt att den kan integreras med nytta för både människor och en specifik plats. Vidare visar studien att en sådan utvecklat rumslig och social integration kan leda till attitydförändringar (Ekelund, 2010).

I Nacka: Med det som utgångspunkt står Nacka inför en svår uppgift i strävan efter hållbar stadsutveckling. Å ena sidan är ett av de starkaste landmärkena i Nacka det vattentorn som ligger strax norr om Värmdöleden, å andra sidan finns Bergs oljehamn som framför allt syns från de centrala delarna av Stockholm och från Stockholms inlopp. Den ena tekniska anläggningen ger bilden av det hållbara Nacka, medan den andra möjligtvis kan betraktas som motsatsen. Vilken väg framåt i detta som bör förordas, utifrån tanken om det synliga som förutsättningen för att skapa legitimitet för olika samhällsfenomen (Ekelund, 2010), bör vara en fortsatt diskussion. Men med utgångspunkt i pågående arbete med en hållbar och attraktiv stadsutveckling i Nacka förefaller en flytt av Bergs oljehamn från nuvarande läge som en rimlig åtgärd. Och den intentionen bör närmast ses som den tillämplade reaktionen av förändring, som anläggningen till dags dato har gett upphov till både i Nacka och i Stockholm.

SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER

En hållbar och attraktiv stadsutveckling i Nacka

Hållbarhet och attraktivitet är svårdefinierade begrepp som omfattar många olika kompetenser och discipliner. Men som i alla sammanhang där de uttrycks kommer de förr eller senare att bli platsspecifika i någon form. Baserat på tidigare forskning i projektet Uthållig kommun och med utgångspunkt i Exportrådets formuleringar i the SymbioCity Approach verkar de intentioner som eftersträvas för en hållbar och attraktiv stadsutveckling i Nacka stad vara i stort sett liknande de som har formulerats i både nationella och internationella studier. Den argumentation som föreligger för att bygga ut staden, även inom Bergs oljehamn, förefaller således vara relevant, samtida och väl underbyggd.

Optimera tillgången på mark för att uppnå visionen

Hållbarhet är en fråga om att balansera effektivitet med goda upplevelsevärden och ineffektivitet. Bara så kan en optimalt hållbar stadsutveckling uppstå. I den balansakten går det inte att bara se till en enskild och isolerad plats eller frågeställning, det krävs en sammanvägning av flera olika värden. Vikten av balans är särskilt tydligt i frågan om tillgången till mark. Rätt avvägningar mellan ekonomi och exploatering är starkt påverkande på stadsform, rumslig identitet och hur ny bebyggelse kan integreras i Nacka. För att inte hamna i ett läge där exploateringen av Nacka stad blir allt för storskalig på endast ett fåtal platser så måste all tillgänglig mark optimeras. Med optimering menas inte att bygga mycket på ett fåtal platser, utan att kunna bygga lagom och anpassat överallt. Här är marken vid Bergs oljehamn en viktig resurs som inte i första hand påverkar antalet bostäder i Nacka, utan är av betydligt större vikt för att påverka vilken stadsutveckling som kan ske på andra håll på Sicklahalvön.

Tänk strategiskt kring täthet för att uppnå optimal nytta av helheten

Förtätning är enligt UN-Habitat en förutsättning för hållbar stadsutveckling, och Nacka stad står inför ett sådant faktum. Frågan om *hur* är särskilt strategiskt viktigt med avseende på Bergs oljehamn. Platsen är på många vis den yttersta länken i stadsbyggandet och skapar förutsättningar för förtätning i närheten av bostadsområden som idag kan upplevas utestängda, det är den yttersta länken av förtätning i anslutning till vatten- och naturområden som bör integreras i stadsbyggandet, det är den yttersta länken av förtätning som kan skapa goda förutsättningar för ökat kollektivtrafikanvändande och det är den plats i utvecklingen av Nacka stad som har mycket goda förutsättningar att utvecklas till ett lokalt centrum. Genom dess placering i den yttersta kanten av stadsutvecklingen förflyttas också randeffekter av stadsbyggandet till en kant mot vatten och grönska som i sin tur utgör starka attraktorer. Det vill säga att genom förtätning i Bergs oljehamn skapas naturliga målpunkter inom denna ytterränd. Det är helt enkelt en plats som vid förtätning skapar förutsättningar för att hela stadsutvecklingens längd, från centrum till periferi, ska bli optimalt använd.

Stärk och medvetandegör rätten till stadens offentliga rum

Människors tillgång till offentliga rum begränsas vanligtvis av två olika gränsdragningar. Det är fysiska/juridiska gränser och det är sociala/osynliga gränser. Tillgängligheten till offentliga rum är en nyckelfråga för en hållbar och attraktiv utveckling av Nacka stad. Några av kommunens mest kvalitativa platser återfinns vid vattnet, i naturreservat eller i topografiskt vackra miljöer. Dessa offentliga miljöer bör i största möjliga mån göras tillgängliga för allmänheten genom att öppnas upp och integreras i stadsutvecklingen. I nuläget gör Bergs oljehamn att cirka en femtedel av de kantzoner som vänder sig mot dessa kvalitativa platser är instängda eller har en kraftigt försämrad tillgänglighet på grund av staket och uppbyggda barriärer. Utöver de rent fysiskt/juridiskt exkluderande rummen är i fallet Bergs oljehamn förutsättningen sådan att det också finns det

osynliga utestängandet som skapas av skyddsavstånd och värnandet av människors hälsa. Sammantaget har Bergs oljehamn därmed en mycket stor inskränkning i rätten till offentliga rum. Av den anledningen bör marken snarare användas för stadsutveckling, under förutsättning att den föreslagna stadsformen prioriterar offentliga rum och aktivt arbetar för allas rätt till dessa.

Effektivisera gemensam infrastruktur

Hållbarhet kommer av ett effektivt samutnyttjande av gemensamma resurser, inte minst när det gäller infrastruktur. I utvecklingen av Nacka till en hållbar och attraktiv stad vill kommunen värna återbruk och effektiv resursanvändning i så stor utsträckning som möjligt. Det gäller allt från byggandet av tunnelbana till större trafikleder i tunnel och på vatten. Men det handlar också om grönytor, energiproduktion, mindre vägar, avfall etc.

I fallet Bergs oljehamn finns flera gemensamma resurser tillgängliga. Där finns tillgången till vattnet, där finns energidistributionen och där finns gator som behövs för industriverksamhet. Idag präglas de av privat användande av ett fåtal, inte av det gemensamma användandet för ett flertal Nackabor. Den gemensamma infrastruktur som redan är byggd behöver alltså optimeras för att användas av så många som möjligt när städerna blir trängre, och här finns mycket goda förutsättningar för en sådan effektivisering genom att ersätta området för Bergs oljehamn med en tät och hållbar stadsutveckling.

Stationsnärhet kan uppstå på långa avstånd

Närhet till stationer är inte enkelt definierat. Det påverkas av så mycket mer än radiellt avstånd. Snarare är det en kombination av metriska mått, tidsmått och topologiska mått som bäst beskriver närhet. I Nacka är en förutsättning för hållbar stadsutveckling att skapa närhet till stationer. För att nå visionen om en hållbar och attraktiv stadsutveckling är det dock nödvändigt att reducera eller eliminera barriärer och ersätta dem med kontinuerliga och innehållsmässigt relevanta stråk som binder samman områden på olika avstånd från stationerna. På så sätt kan både upplevda och verkliga avstånd minskas.

Merparten av den föreslagna bebyggelsen i Nacka har mycket goda förutsättningar till att upplevas nära en station, men ligger då Bergs oljehamn i ett sådant läge? Med utgångspunkt i den strukturplan som har tillhandahållits finns stor potential för att närhet till stationen ska uppstå, men de indikatorer som krävs för ett utvecklande av både upplevd och faktisk närhet kommer att behöva platsanpassas i den fortsatta planeringen. Med det i åtanke bidrar således Bergs oljehamn till en hållbar och attraktiv stadsutveckling i Nacka eftersom området antagligen kan sägas ligga nära en station.

Vidga innehållet av funktionsblandning

Det är av stor vikt att bredda och utvidga begreppet funktionsblandning för att skapa hållbar och attraktiv stadsutveckling, såväl i Nacka stad som på andra håll. Att utöka funktionsblandningen betyder bland annat att nya former av produktions- och distributionsanläggningar måste kunna integreras i städerna och anpassas till utvecklingen av smarta städer och nya samhällssystem, exempelvis i form av lokala ekonomier, byggemenskaper, stadsodling, prosumenter etc. Men det ställer i sin tur krav på att stadsutvecklingen lyckas kombinera ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet. Om det föreligger en konflikt mellan anläggning och stadsutveckling bör en optimering av marken alltid förordas. Här förefaller Bergs oljehamn i dess nuvarande form svårigen kunna anpassas till utvecklingen av en hållbar och integrerad produktions- och distributionsmiljö. Men möjligheten till anpassning kan diskuteras vidare.

Arbeta aktivt med representativa miljöer

I alla typer av städer är det nära till olika former av bilder av samhället, så kallade representativa miljöer. I en hållbar stad kan det innebära närhet till kollektiva transporter likväl som det kan vara närhet till icke kommersiell service, natur eller andra människor. Det synliga skapar bilden av och förståelsen av samhället. När det gäller synlighet och idéutveckling har Nacka flera olika sakfrågor som berörs. Det gäller transportinfrastruktur, det gäller vattentorn och det gäller inte minst Bergs

oljehamn, och här finns inte något rätt eller fel, bara ett konstaterande. För Nacka kan konstateras att vattentornet idag är ett starkt landmärke som förknippas med positiva värden. Men i strävan efter att flytta Bergs oljehamn framstår istället motsatsen. Pågående strävan efter att flytta anläggningen bör därför tolkas som ett resultat av en idéutveckling som skett under lång tid och därmed är en naturlig följd av ett förändrat samhälle och viljan att hitta nya former av representativa miljöer.