

# RÄTTVIS PLANERING?

2015-01-16

Av: Ekologigruppen

Från olika håll kommer signaler om att olika grupper av människor i stadens lever sina liv allt mer åtskilda från varandra. Ojämligheten i samhället har tagit sig tydliga geografiska uttryck. Det vill säga; den plats du bor på speglar med stor sannolikhet vad du har för socio-ekonomiska förutsättningar. Detta innebär också att du sannolikt mestadels träffar människor som liknar dig själv i ditt eget bostadsområde.

Som vi har skrivit om tidigare i bloggen är det i mötet mellan människor som vi kan förändra och vidga våra normer och synsätt. När vi ser och möter människor med olika ålder, kön, bakgrund m.m. kan vi också bredda vår uppfattning om hur människor kan vara. Här spelar det offentliga rummet en betydande roll som mötesplats för människor med olika erfarenheter och livsstilar. Vad får det för konsekvenser för människors syn på sig själva, på andra och vilka möjligheter som ges i vårt gemensamma samhälle om dessa möten sker alltmer sällan? Och kan vi som planerar städer göra något åt detta?

Dessa frågor uppmärksammas allt oftare och den sociala hållbarheten har alltmer kommit upp på dagordningen. Inte minst är det faktum att Malmö stad och Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö tilldelades 2014 års planpris av Sveriges arkitekter ett bevis för detta. Kommissionen har genom sitt arbete fördjupat förståelsen kring hur den fysiska miljön samverkar med de icke-fysiska sociala aspekterna.

## Ojämlighetens geografiska uttryck

Jag som samhällsplanerare kan lätt känna mig maktlös eftersom ojämlikheten idag beror på så mycket mer än det som kan styras med den fysiska planeringen. Det handlar bland annat om normer, politik och människors olika förutsättningar som vi inte kan styra eller påverka enbart genom hur vi planerar våra städer. Samtidigt har stadsplaneringen många gånger skapat strukturer som förstärkt ojämlikheten och försvårat för möten mellan människor. Bland annat har ideal kopplat till kärnfamiljen, mannen och bilen genererat stadsdelar som frånkopplats sina grannstadsdelar och således bidragit till mer isolerade områden. Detta ideal var levande till exempel under miljonprogramstiden men sättet att planera nya områden som separata "bostadsbubblor" är i allra högsta grad levande även idag, i synnerhet när det gäller nya småhusområden. De vägar som skiljer stadsdelar åt utgör ofta mentala och fysiska barriärer snarare än kopplingar mellan dem.

I och med att stadsdelar inte sammankopplas har ojämlikheten kunnat ta sig fysiska och geografiska uttryck. Lite förenklat kan man säga att olika grupper hamnar i olika stadsdelsbubblor åtskilda från varandra. Detta innebär att vi som arbetar med stadsutveckling också har ett ansvar att fundera över vilka fysiska åtgärder som vi kan vidta för att läka ihop stadsstrukturen mellan dessa bubblor, bryta de barriärer som håller isär stadsdelar och underlätta för människor i olika områden att träffas.



*En vanlig syn i hela landet. Funktionsseparerade småhusområden som bygger på att hushållen har tillgång till en eller två bilar. Strukturen byggs ofta upp kring återvändsgator vilket gör att grannstadsdelar inte sammankopplas.*

## Orättvisa strukturer

De fysiska strukturerna kan också skapa orättvisa i och med att det kan vara svårt att få sin vardag att fungera. I trafik- och funktionsseparerade områden som utformats för att förhindra genomströmning av trafik och människor utifrån är det till exempel svårare att skapa effektiv kollektivtrafik. Har du en bil kan du trots dåliga strukturer klara din och din familjs dagliga aktiviteter, men har du inte det är du hänvisad till en, i många fall ineffektiv, kollektivtrafik och väntan på otrygga busshållplatser längs olika genomfartsleder. I resursstarka områden kan brister i stadsstrukturen alltså kompenseras genom bilinnehav men i resurssvaga områden blir konsekvensen en sämre tillgänglighet till de nödvändiga funktioner som finns utanför den egna stadsdelen. Mot bakgrund av att män i större utsträckning än kvinnor reser med bil och att unga inte ens har bilen som möjligt resealternativ blir det tydligt att dessa orättvisa strukturer särskilt drabbar kvinnor, unga och resurssvaga personer. Det rör sig inte om några minoriteter som drabbas, det är snarare en minoritet som gynnas.



*Trafikleder som omgärdar stadsdelar skapar ofta barriärer snarare än att ha en sammankopplande funktion. Åtminstone för den som inte tar sig fram med bil.*

## Sammankopplade strukturer

När vi som har inflytande över de fysiska strukturerna planerar våra städer är det nödvändigt att se till att vi inte förstärker och reproducerar dessa ojämlika strukturer. Istället måste vi skapa förbättrade villkor som kan bana väg för ett mer jämlikt samhälle där områden växer ihop och där människor kan röra sig obehindrat mellan olika områden, kan möta olika typer av människor och ta del av viktig service. Effektiva ärendekedjor, där mataffären ligger nära busshållplatsen och förskolan, integrerat bland bostäderna, underlättar vardagen. Om stadsdelarna integrerar bostäder med offentlig och kommersiell service och dessutom utformas i en sammankopplad struktur blir genomströmningen större och sannolikheten att möta andra människor ökar.

Genom att aktivt bryta de fysiska strukturer som upprätthåller barriärer och orättvisor kan stadsdelar växa både geografiskt och mentalt. Det som idag är mellanrum och barriärer kan bli nya attraktiva delar av staden och bör planeras för hög tillgänglighet och med omsorg om de offentliga platserna för att på så sätt öka kontaktytorna. Det behöver inte innebära att vi bygger bort alla gröna mellanrum, men att vi skapar förbindelser genom det gröna och på många håll också skapar gröna mötesplatser mellan stadsdelarna.

Det här perspektivet på rättvisa är inte bara viktigt när helt nya områden ska planeras, utan framförallt måste det tas på allvar även i befintliga områden.

## Vilja och kunskap i processen

Ett sätt att lyfta rättvise- och jämlikhetsfrågorna tidigt i planeringsprocessen är att ställa sig ett antal frågor kring vad utvecklingen kan få för sociala konsekvenser. Vem gynnas av den här strukturen? Underlättar den vardagen för alla människor, oavsett socio-ekonomiska förutsättningar? Kan strukturen främja oväntade möten mellan människor? Precis som miljökonsekvensbeskrivningar för planer och program ska undersöka och beskriva konsekvenser på den fysiska miljön kan en social konsekvensanalys undersöka vad nya åtgärder, infrastruktur och bebyggelse får för konsekvenser för människor, alla olika sorters människor. En viktig aspekt av en mer rättvis planering är att öka representationen i planeringsprocessen genom dialog. Många samrådsprocesser lider av en smalt deltagande med representanter ur endast ett fåtal samhällsgrupper. Det är därför särskilt viktigt att fundera över om metoderna för dialogen fångar upp erfarenheter och ökar inflytandet från alla grupper för att få in så mycket kunskap som möjligt i processen.



*Dialogmöten är ett sätt att bredda planeringen med erfarenheter från olika grupper. Denna bild är från en dialog i Järfälla kommun.*

Viktigast av allt är kanske att det finns en vilja att skapa förändring. Att den kunskap och de erfarenheter vi samlar in faktiskt används för att göra en skillnad. Vi måste tackla och prioritera dessa frågor nu och låta de synas i planprocesser och i resursfördelning!