

hållbar stadsutveckling i öresundsregionen

– köpenhamns och malmös gröna profilering

stefan anderberg

Målet »hållbar utveckling» riktar en utmaning till länder, regioner och kommuner att försöka förena ekonomisk tillväxt med en positiv social och miljömässig utveckling. Miljö handlar inte längre främst om skyddande åtgärder och kostnader utan ses i ökande utsträckning som en »möjlighet». Genom att förbättra sin miljö och använda sina resurser mer effektivt kan städer och regioner bli mer attraktiva för sina invånare, potentiella tillflyttare och investerare samt turister. Ett växande antal städer i Europa och delar av övriga världen har under beteckningen »hållbar stad» försökt utnyttja denna möjlighet med hjälp av hållbarhetsstrategier, innovativa miljöprojekt och »grön marknadsföring». Få städer har emellertid uppnått större framgång och synlighet på den internationella scenen än storstäderna i Öresundsregionen. Både Malmö och Köpenhamn omnämns ofta som föregångare och får hög ranking vid internationella jämförelser. Malmö har under de senaste åren fått allt fler besökare från alla kontinenter som kommit för att se projekt som Västra hamnen eller Ekostaden Augustenborg. Köpenhamn har en längre tradition. Staden framhäver sig sedan början av 1990-talet som »den europeiska miljöhuvudstaden» och har nu

flyttat fram positionerna till målet att bli »världens klimatmetropol». I denna artikel introduceras begreppet »hållbar stadsutveckling» och satsningarna på hållbar stadsutveckling och miljöprofilering i Köpenhamn och Malmö synas och jämförs.

Städernas hållbarhetsproblematik

Det är kanske inte så märkligt att intresset för städernas hållbarhetsutmaningar ökat. Efter de senaste århundradenas urbanisering bor nu mer än hälften av världens befolkning i urbana områden¹ och städernas och inte minst storstädernas vikt lär fortsätta öka. I hela västvärlden har storstädernas betydelse under de senaste årtiondena ökat och de har blivit den nya tjänsteekonomins tillväxtmotorer. Många städer har efter lång stagnation upplevt ny tillväxt och både stadskärnor och hela storstadsområden har revitaliserats. Bland de mest framträdande exemplen i Europa finns huvudstäder som Wien och Köpenhamn,

¹ Enligt FN-statistiken kommer världens urbana befolkning år 2010 att uppgå till 3,5 miljarder, 51,4 % av världens totala befolkning. Världens urbana och rurala befolkning anses ha varit lika stora i maj 2007. Eftersom definitionerna av urbana områden skiljer sig markant ska dessa siffror inte övertolkas

gamla industricentra som Lille, Essen och Sheffield eller hamnstäder som Hamburg, Glasgow och Antwerpen.

Städer har traditionellt kännetecknats av både ekonomisk och kulturell rikedom, innovationer och en mångfald möjligheter, men de har också förknippats med koncentration av elände i form av olika sociala, ekonomiska och ekologiska problem: fattigdom och segregation, missbruk, spänningar mellan olika grupper, ekonomisk sårbarhet och olika ekologiska problem med anknytning till föroreningar, resursanvändning eller trängsel och konkurrens om utrymme.

Städernas hållbarhetsproblematik skiljer sig avsevärt i olika delar av världen. Tredje världens snabbt växande storstadsområden domineras av problem som sedan länge är under någorlunda kontroll i i-världen. Utbredd fattigdom, trångboddhet, osunda bostäder, bristande infrastruktur, hygieniska problem och hälsovådliga koncentrationer av föroreningar är exempel på »hållbarhetsproblem» som minskade dramatiskt under 1900-talet i Europas och Nordamerikas storstäder till följd av ganska stabil och mer jämnt fördelad ekonomisk tillväxt, förbättrad organisation, stadsplanering, infrastrukturutbyggnad, nybyggnation och stadsförnyelse. En liknande utveckling har under de senaste åren ägt rum i delar av Sydostasien och Latinamerika.

I vår del av världen består städernas hållbarhetsproblematik idag främst av växande sociala spänningar, lokala trafik- och avfallsproblem, vår stora och ofta ineffektiva konsumtion av energi och material som har kopplingar till den globala miljö- och resursproblematiken.

Ekologisk modernisering och den »nya» miljöpolitiska agendan

En god miljö är i sig ett mål. I Öresundsregionen är det dock mer än så – det är också en av regionens viktigaste förutsättningar för en positiv och dynamisk utveckling. Med miljöprogrammet är det vår avsikt att inte bara ta ett första gemensamt steg mot att bryta sambandet mellan välfärd och negativ miljöpåverkan, utan fastslå att en god miljö är en förutsättning för en önskad utveckling i Öresundsregionen.

Detta citat från »Miljöprogram för Öresundsregionen» från år 2001 ger tydligt uttryck för den syn som slagit igenom i miljöpolitiken sedan 1980-talet: miljö och ekonomisk tillväxt går att förena och en ren miljö och aktiva miljösträvanden kan till och med vara en tillväxtfaktor. Denna hållning brukar kallas »ekologisk modernisering» (Huber 1980, Hajer 1995).

I den »nya» miljöpolitik som vuxit fram med inspiration av tankarna om ekologisk modernisering ges marknadsaktörer en central roll för att utveckla samhället i ekologiskt hållbar riktning. Miljömedvetande anses inte bara viktigt för att indirekt påverka politiska beslut och lagstiftning, utan också för aktivt deltagande såsom att välja miljövänligare produkter och sortera avfall. Miljöinsatser och resurseffektivisering kan dessutom öka konkurrenskraften och ge marknadsfördelar. Miljö betonas som en möjlighet för både företag och regioner och man hävdar att det finns mycket att vinna för den som startar tidigt och ligger före! De miljöpolitiska program och idéer som vuxit fram har allt mindre kännetecknats av lagar och regler och alltmer av mobilisering av allmänheten och näringslivet genom information, och propaganda, ekonomiska

styrmedel, samarbete mellan olika aktörer (tex nätverk och avtal mellan myndigheter och näringsliv) och lösningar i form av förbättrad kontroll av resursströmmar i stället för konventionell utsläppskontroll. Ökande tryck från miljömedvetna aktörer har påverkat företag och marknader för gröna och miljövänliga produkter har vuxit fram på många områden. För städer, kommuner och regioner är det också möjligt att exploatera det växande miljöintresset. Hög miljö kvalitet och aktivt miljöintresse kan utgöra en viktig del i marknadsföringen av en region och användas för att attrahera investeringar, inflyttare och turister.

Alltsedan 1980-talet knyts också växande förhoppningar till lokal initiativkraft som ett viktigt medel att förändra världen i önskvärd riktning. Det har snarast gått en våg över världen av decentralisering, medborgarinflytande, samråd och uppmuntring av privata och kollektiva initiativ som på olika sätt försöker flytta ansvar, beslut och initiativ närmare det lokala och dem det berör. Även om mycket av hållbarhets- och klimatpolitiken fortfarande domineras av »top-down-tänkande» och ser mobilisering av det lokala främst som något som ska underlätta implementering så rymmer denna utveckling intressanta potentialer. Många menar att kommun- eller stadsnivån är central för arbetet med hållbar utveckling.

Hållbar stadsutveckling

I skuggan av Riokonferensen 1992 och målsättningen »hållbar utveckling» etablerades »hållbar stadsutveckling» i början av 1990-talet som en internationell rörelse. Den första europeiska konferensen om hållbar stadsutveckling hölls i danska Ålborg 1994.

Konferensens främsta resultat blev Ålborg-deklarationen som förklarar att städer har ett centralt ansvar i förhållande till hållbar utveckling men för att kunna axla detta ansvar måste städer bli mer aktiva och utveckla angreppssätt med sikte på att integrera miljömässiga, sociala, kulturella och ekonomiska mål. I dag har över 2000 städer i Europa undertecknat denna deklaration och många har utvecklat olika projekt och aktiviteter med inspiration från Lokal Agenda 21, Ålborgdeklarationen och urban ekologi. Dessa aktiviteter har blivit mest ambitiösa och framgångsrika om de har haft stöd av statliga program som det svenska LIP (Lokala investeringsprogrammet) (Nilsson 2005). Sådana aktiviteter har också fått starkt stöd av EU, som trots EU:s väldigt begränsade möjligheter att påverka lokal och regional planering, tidigt valde hållbar stadsutveckling som ett prioriteringsområde inom unionens miljö- och hållbarhetspolitik. EU:s hållbarhetsrelaterade program är baserade på OMC (Open Method of Coordination).² Detta kan karakteriseras som ytterst mjuk form av styrning: EU försöker uppmuntra innovativa projekt genom ekonomiskt stöd och nätverksbyggande.

Det är knappast någon tvekan om att miljö under senare år blivit ett tydligt inslag i konkurrensen mellan storstadsmetropolerna (Wichmann-Matthiessen et al 2002). Det har det blivit vanligt att städer försöker utveckla sig själva som varumärke, så kallad *branding* (Smidt-Jensen 2005). De försöker definiera en skarp profil och konsekvent kommunicera denna. Detta varumärke ba-

² Denna term introducerades av Europeiska rådet i Lissabon i mars 2000 men kan ses som ett erkännande av sedan länge etablerad praktik.

seras ofta på något önskvärt eller framväxande snarare än på något som avspeglar en aktuell verklighet, men för att något sådant ska vara trovärdigt måste det understödjas av konsekventa handlingar och strategier. I en del städer har gröna strategier spelat en central roll i varumärkesutvecklingen. En grön image anses värdefull både för att locka turister och stimulera tillflyttning av den »kreativa klass» (Florida 2002) som i växande grad anses vara av central betydelse för städernas utveckling.

EU har stöttat projekt över hela Europa men det är främst städer i Nord- och Väst-europa som på olika sätt har profilerat sig som »hållbara städer» och kunnat visa framambitiösa projekt och strategier. Detta gäller nästan alla större städer i Tyskland, Storbritannien, Nederländerna, Alpländerna och Norden. Bland veteranerna märks Köpenhamn, Stockholm, Freiburg och Manchester, medan bland annat Reykjavik och Malmö tillhör senare års uppstickare! Också många mindre städer i Nordeuropa har olika hållbarhetsprojekt att visa upp men det är sällsynt att mindre städer och kommuner har satsat på ambitiös miljöprofilering (Anderberg et al 2005). Att utveckla en grön image förefaller faktiskt mest attraktivt för gamla industristäder som traditionellt inte förknippas med ren eller sund miljö.

Hållbar stadsutveckling i teori och praktik

Med inspiration från olika idéer och visioner inom den framväxande urbana ekologin (Houghton & Hunter 1994) har utgångspunkterna för arbetet med hållbar stadsutveckling i linje med Ålborgeklamationen varit att städer och kommuner skulle ta sitt

globala ansvar genom att minska, effektivisera och sluta flödena av främst fossila bränslen och andra icke-förnybara resurser. De skulle angripa trafikproblem genom ny-satsningar på kollektivtrafik och planering i riktning mot mer kompakt bebyggelse, funktionell integration och bättre utnyttjande av stationsnära lägen, vilket förbättrar möjligheterna för kollektiv trafik. En förstärkt grönstruktur och ökad tillgänglighet till rekreatiomsområden skulle skapa en mer attraktiv stadsmiljö och bättre livskvalitet för stadens invånare. Deltagandeprocesser har betonats som ett viktigt medel för mobilisering av befolkningen men också för att öka samhörighet och möjliggöra kreativa lösningar som är baserade på upplevda behov. Agendan för hållbar stadsutveckling har efterhand breddats. Från ett starkt fokus på miljö och energi har program och aktiviteter i allt högre grad kommit att integrera traditionella sociala och ekonomiska välfärdsområden. Huvudfokus idag är snarare den totala livskvaliteten som en stad kan erbjuda sina invånare. Hög sysselsättning, social välfärd, trygghet och sund livsstil har kommit att betonas starkare, men aktivt miljöarbete och god miljöpraktik ses som viktiga medel för att uppnå sådana mål. Utveckling av grön teknik har också i ökande utsträckning kommit att betonas som ett medel att stimulera innovation, ekonomisk tillväxt och ökad sysselsättning.

De initiativ och aktiviteter som genomförts under beteckningen »hållbar stadsutveckling» har varit av många slag. Under 1990-talet ägnade många städer i skuggan av Riodeklamationen och Lokal Agenda 21 stor energi åt utveckling av strategier och planer och olika kampanjer inriktade på till exempel sopsortering, miljövänlig kon-

sumtion och ökad användning av kollektivtransport och cykel. Inom stadsplaneringen har utvecklingen av städernas grönstruktur och strävan att göra staden kompaktare och utnyttja transportknutpunkter bättre kommit att betonas allt mer. Under det senaste årtiondet har de mest framträdande projekten varit kopplade till stadsförnyelse och revitalisering av gamla industri- och hamnområden som de svenska flaggskeppsprojekten Hammarby sjöstad och Västra hamnen. Försök med alternativ energi, lågenergi, miljö- och hälsovänliga byggnadsmaterial och olika avfalls- och transportinitiativ dominerar insatserna. I länder som Sverige, Danmark och Tyskland spelar statliga stödprogram en dominerande roll för inriktningen på olika projekt.

Öresundsregionen – Internationellt synlig på hållbarhetsområdet!

Med hjälp av internet har några försök gjorts (Anderberg 2005, Anderberg & Clark 2009) att »mäta temperaturen» på miljö- och hållbarhetsaktiviteterna i Öresundsregionen. Exempel på resultat av grovsökningar visas i tabell 1. Internet erbjuder fantastiska möjligheter för snabb överblick, men man ska vara försiktig med att dra alltför långtgående slutsatser. Det material som är tillgängligt på internet är ojämnt och ofta inte särskilt djupgående. Det finns mycket måldokument, generella målsättningar och översiktliga prioriteringar, medan mer detaljerade beskrivningar är sällsynta. Resultaten säger ofta mer om PR- och informationsaktiviteter än om verkliga aktiviteter.

Öresundsregionen har som helhet en betydande internationell synlighet när det gäller miljö, hållbar utveckling och olika ekologiska initiativ. Man håller konferen-

ser, deltar i internationella projekt och nätverk och det finns en hel del organisationer som är mycket synliga när det gäller deras miljöaktiviteter och försök att kombinera miljösträvanden med näringslivsutveckling. Här kan nämnas Öresund Environment och Sustainable Business Hub, som är ett nätverk för »miljödriven» näringslivsutveckling i Öresundsregionen. Man hjälper företag som arbetar med varor eller tjänster med särskilt hög miljöprestanda att få en positiv tillväxt. Vidare finns det internationella koncerner med »hemmas» i regionen, exempelvis Mærsk, Arla, Tetra Pak och Hartmanns som på olika sätt arbetat med miljöprofilering.

På internet är Köpenhamn, Lund och Malmö särskilt framträdande. Det är främst dessa som också dyker upp på tysk- och franskspråkiga hemsidor och inom litteratur på »Ökostadt»/»Ecovilleområden». Detta är kanske främst ett resultat av aktivt deltagande i internationella nätverksprojekt, men också konferenser och olika PR-aktiviteter har bidragit. Köpenhamn är internationellt mest bekant som »cykelstaden», men har goda exempel på många områden: bostadsbyggande, energisparande och alternativ energi (sol- och vindkraft). I Sverige var Lund en av de städer som först utvecklade en grön profil, men i dag har staden passerats av Malmö som ofta i internationella sammanhang framhålls som föregångare inom hållbar stadsutveckling, vilket förmodligen är mycket överraskande för de flesta skåningar! Det är främst »Ekostaden Augustenborg» och Västra Hamnen som rönt intresse, men också gröna tak (Green Roof Center) och på senare tid har Citytunneln fått internationell uppmärksamhet. Även Helsingborg, Roskilde och

Tabell 1. Internetträffar (Google, 9 september 2007)

<i>Sustainable city</i>	
+ Malmö	20 300
+ Copenhagen	17 300
+ Lund	14 300
<i>Sustainable</i>	
+ Copenhagen	1 760 000
+ Lund	819 000
+ Malmö	249 000
+ Roskilde	166 000
+ Kristianstad	80 800
+ Helsingborg	54 900
+ Landskrona	20 100
+ Öresund	18 700
<i>Water</i>	
+ Kristianstad	206 000

Kristianstad och dess »vattenrike» är nämligen synliga på engelskspråkiga hemsidor.

»Föregångstäderna» Köpenhamn och Malmö

Även om Öresundsregionens miljöprofilering har haft viss framgång internationellt är det helt tydligt de två största städerna som lyckats bäst! Den amerikanska miljötidsskriften *Grist* publicerade 2007 en lista över »15 green cities in the world» (tabell 2). På denna hamnade Malmö och Köpenhamn på fjärde respektive sjätte plats. Sådana listor eller rankingar är inte baserade på någon djupare eller konsekvent jämförelse utan snarast ytterst subjektiva och godtyckliga, men det säger trots detta en del om internationellt genomslag och erkännande.

Köpenhamn är en mycket större och viktigare stad än Malmö, men trots detta finns det många likheter i deras utveckling, vilken också har tydliga likheter med utvecklingen i många andra storstadsområden i Europa. Båda städerna drabbades svårt av den industriella omstruktureringen under 1970-talet som ledde till stagnation och befolkningstillbakagång, men sedan mitten av 1980-talet har tillväxten återvänt.

Städernas traditionella image: överbefolkade, industriella och förorenade

Varken Malmö eller Köpenhamn har traditionellt varit kända som rena och hälsosamma städer. I bägge städerna fanns ända till 1980-talet stora centralt belägna industrier och stora hamnområden som kraftigt expanderade ut i Öresund efter andra världskriget. Så sent som 1949 fanns 37 % av alla danska industriarbetsplatser i vad som nu är Köpenhamns innerstad (Anderberg & Slentø 2009). Malmö tillhörde under mer än ett århundrade fram till 1970-talet ständigt Sveriges snabbast växande städer. Köpenhamn var under lång tid en av Europas mest tätbefolkade städer. I bägge städerna var bostäder blandade med industri och många av den tidiga europeiska industristadens typiska problem var påtagliga så sent som på 1960-talet: trångboddhet, ohälsosamma lägenheter, brist på ljus och luft och relaterade hälsoproblem.

Efter andra världskriget blev föroreningsproblemen alltmer uppenbara och fick så småningom ökad uppmärksamhet. Kol och koks var de dominerande energikällorna och luftföroeningen var svår. När mer kontinuerliga mätningar kom igång på 1960-talet var genomsnittskoncentrationen

av SO₂ (svaveldioxid) i centrala Köpenhamn omkring 80 µg/m³ på sommaren och 120 µg/m³ under vintern, vilket kan jämföras med världshälsoorganisationen WHO:s rekommenderade gränsvärde 50 µg/m³ SO₂ (Fenger 2004). Malmö hade fram till början av 1970-talet liknande nivåer. Också i Malmö användes länge koks för uppvärmning, gasproduktion och i många industrier, men elektricitetsproduktionen i Sverige baserades huvudsakligen på vattenkraft.

Utflyttningen från de tätbefolkade innerstadsområdena började under 1950-talet då både folk och industrier flyttade till nya specialiserade områden i städernas periferi. Parallellt med detta blev innerstadsområdena fokus för stadsförnyelse. I Malmö innebar en radikal förändring av stora delar av den traditionella staden genom rivningar och nybyggande, medan förnyelsen i Köpenhamn var mer baserad på renovering och selektiv rivning, till exempel av gårdshus i tätbebyggda Brokvarteren. I bägge fallen innebar emellertid innerstadens förnyelse ny infrastruktur och luftigare bebyggelse.

Radikala miljöförbättringar

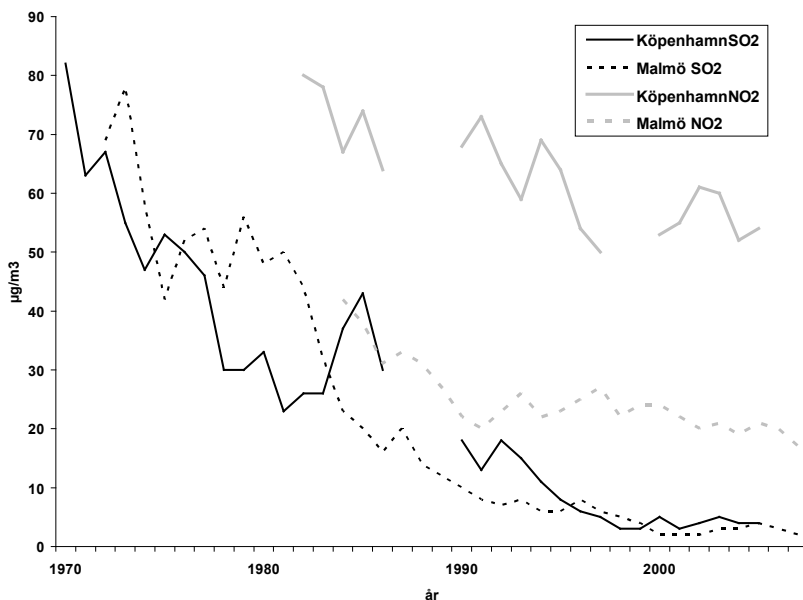
Liksom i de flesta nordeuropeiska städer har luftkvaliteten avsevärt förbättrats sedan 1960-talet (figur 1). I både Köpenhamn och Malmö är svaveldioxidnivåerna under 5 µg/m³ sedan 1990-talet och koncentrationerna av de flesta andra föroreningar har också minskat under de senaste årtiondena. Dessa förbättringar inleddes under 1960-talet med skiftet från kol till olja och utbyggnaden av fjärrvärmenät. Idag är 96% av Köpenhamns hyreshus och nästan 90% av fastigheterna i Malmö kopplade till fjärrvärmenätet. Utsläppsminskning-

Tabell 2. De grönaste städerna i världen enligt amerikanska tidskriften *Grist*, 2007.

Reykjavik
Portland
Curitiba
Malmö
Vancouver
Köpenhamn
London
San Francisco
Bahía de Caráquez, Ecuador
Sydney

arna fortsatte under 1970-talet med utveckling av utsläppsrening, stängning av starkt förorenande fabriker och nya bränslen för uppvärmning. Idag är vägtrafiken den helt dominerande utsläpsskällan för luftföroreningar. Koncentrationerna av biltrafikens typiska utsläpp (tex kväveoxider, NO₂) har som framgår i figuren inte alls minskat så tydligt som industriföroreningarna. Den mycket lägre koncentrationen av NO₂ i Malmö kan till viss del förklaras av lokaliseringen av mätstationerna. I Köpenhamn ligger mätstationen på H.C. Andersens Boulevard, en av stadens mest trafikerade huvudgator medan Malmös finns vid Rådhuset i den tämligen bilfria innerstaden.

Vattenkvalitetsförbättringarna är kanske ännu mer iögonfallande. Båda städerna har idag mycket populära centralt belägna stränder i vad som faktiskt för inte så länge sedan var industriområden. I Malmö samlades alla utsläpp till ett centralt reningsverk redan i början av 1970-talet och Malmös stränder är renare än de flesta stränder utmed Skånes kuster. I Danmark utvecklades



Figur 1. Koncentration av svaveldioxid SO_2 och kvävedioxid NO_2 i centrum av Köpenhamn och Malmö. Data från Malmö stad (Luftkvaliteten i Malmö 2007) och Köpenhavns kommune.

vattenreningen långsammare men utsläppen till Öresund har minskat med 80–90 % sedan 1980-talet och för några sedan öppnades innerstadsbad i Sydhavnen.

Transformation – sökande efter nya identiteter

I samband med 1970-talets ekonomiska kris, minskade befolkningen i både Köpenhamn och Malmö och skatteunderlaget urholkades ytterligare av utflyttningen av höginkomstgrupper till förorterna. Tidigare dominerande industrier som varv och textilindustri försvann, regionalpolitiken drabbade storstäderna och ny industriutveckling ägde rum i andra regioner. För hela Skåne blev detta början på en dramatisk nedgångsperiod: från att ha varit en av Sveriges mest

välbärgade regioner tillhörde Skåne en av de fattigaste under 1990-talet. Sedan mitten av 1980-talet upplever både Köpenhamn och Malmö förnyad tillväxt. För befolkningstillväxten har invandringen bidragit starkt, men utveckling av utbildning, forskning, handel, IT och finansverksamhet och kulturaktiviteter har så småningom bidragit till en allt starkare ekonomisk tillväxt och ökning av sysselsättningen. Under de senaste åren har Malmös utveckling stimulerats starkt av Öresundsbron, etableringen av Malmö högskola och den danska ekonomins starka tillväxt.

Denna transformation har också samverkat med ett tydligt skifte i städernas styrning och aktiv utveckling av nya identiteter, visioner och varumärken för bägge städerna. Städernas styre har på alla sätt

blivit mer aktivt för att sälja städerna för att locka nya investeringar och en positiv utveckling. »Wonderful» Copenhagen har en mycket längre erfarenhet när det gäller att presentera sig internationellt, medan det för Malmö har blivit en ny utmaning. I deras sökande efter ny identitet och varumärken har bägge städerna upptäckt deras positiva miljöutveckling som en stor resurs vilken de utnyttjat och försökt vidareutveckla.

De två städernas hållbarhetsprofilering

Köpenhamn har med sina talrika forskningsmiljöer, miljö- och utvecklingskonsultfirmor och moderna infrastrukturinvesteringar länge reflekterat Danmarks självbild som föregångare på miljö- och hållbarhetsområdet. Huvudstaden har länge varit ett skyltfönster för danska innovationer och export av dansk teknik och miljöanalysverktyg. Det var emellertid först på 1990-talet som kommunen och regionen började se potentialen i dessa verksamheter för att skapa en grön image. Sedan dessa ambitioner väl introducerats blev de tämligen storslagna. Lokaliseringen till Köpenhamn av Europeiska miljöagenturen, som öppnades 1994, gav viss legitimitet åt strävan att framstå som den europeiska miljöhuvudstaden. Cykling har blivit det mest stabila och framgångsrika elementet i Köpenhamns gröna marknadsföring, men staden har också bidragit med många andra exempel på hållbar stadsutveckling i samband med ekologiska hus, grön konsumtion, utveckling av grönstruktur och rekreationsområden och avfalls- och vattenhantering. Köpenhamn blev 1998 den första EMAS-certifierade kommunen. Enligt den nuvarande officiella visionen ska »Miljømetropolen»

Köpenhamn vara världsledande som en världens mest miljövänliga städer 2015 och dessutom kunna visa att miljöhänsyn kan bidra till utvecklingsdynamik. Dessutom ska Köpenhamn vara:

- Världens bästa cykelstad!
- Centrum för den globala klimatpolitiken!
- En grön och blå huvudstad!
- En ren och hälsosam storstad!

Malmö var faktiskt tidigt på frontlinjen när det gällde miljösatningar i Sverige. Vattenförsörjnings-, vattenrenings- och fjärrvärmesystemen var på 1970-talet bland de mest avancerade i världen. På den tiden var emellertid staden mest en relativt passiv lokalitet för implementering av centralmaktens miljöpolitiska ambitioner och det var inte förrän i mitten av 1990-talet som staden mer självständigt började utveckla sin gröna profil. Detta underlättades av stöd från svenska staten (inom ramen för LIP) och EU i form av finansieringsbidrag till Bo01 i Västra Hamnen och Ekostaden Augustenborg, men inspirerades också starkt av samarbetet med Köpenhamn som växte fram efter Öresundsbrobeslutet. Dessa projekt och samarbetet med Köpenhamn har öppnat många dörrar för Malmö stad och Malmö utvecklade efterhand sina hållbarhetsarbete och administration och blev en aktiv part i talrika internationella nätverk. Under det senaste årtiondet har staden varit värd för ett flertal internationella möten och konferenser, ofta med hög politisk profil som International Sustainable City Development-konferenser, både 2005 och 2007, och detta har givetvis givit tillfälle till internationell exponering. År 2006 blev Malmö Sveriges första Fairtrade city. Mal-

mö och dess förvaltningar har också fått ett flertal nationella och internationella pris och utmärkelser. Tillsammans med Malmö högskola och andra lokala och regionala partners har staden grundat ett centrum för hållbar stadsveckling (ISU, Institutet för hållbar stadsutveckling) som försöker knyta samman forskning, stadsutvecklingsprojekt och näringslivsutveckling. Att Malmös ambitioner som grön och hållbar stad framstår som mer blygsamma än Köpenhamn är väl knappast förvånande. Planer och strategier är mindre utvecklade än i Köpenhamn och tycks fokusera mer på att leva upp till nationella mål än att utveckla Malmös image som föregångare som hållbar stad.

Miljöeffekter

Trots de många goda exemplen på ekologisk anpassning av stadsområden, infrastrukturuppbyggnad, miljö-, cykel- och sopsorteringskampanjer, utveckling av kollektivtransporterna är det faktiskt svårt att visa tydliga resultat i form av förbättrad miljö kvalitet i storstadsområdena till följd av satsningarna på senare år. De stora miljöförbättringarna ägde rum tidigare och förbättringen har fortsatt i en mindre dramatisk takt under de senaste årtiondena. Utvecklingen är svår att koppla direkt till lokala initiativ. Vad som skett i Malmö eller Köpenhamn avspeglar till stora delar en mer generell utveckling i Sverige och Danmark. Avfallsmängderna växer trots alla initiativ på avfallsområdet. Det stora »olösta» problemet på bägge sidor Öresund är emellertid biltrafiken som ständigt ökar inte minst i själva Köpenhamn och Malmö. De allt mer kroniska trafikstockningarna i Köpenhamn är nog vad som mest stör sta-

dens ambitioner att bli en världsledande metropol på miljöområdet. Viktiga faktorer i detta sammanhang är den ökade, allt längre och allt mer mångskiftande pendlingen och kraftigt ökat antal bilar under den senaste högkonjunkturen. Trots att kollektivtrafiken har vuxit mer än någonsin i Skåne med 7% per år under de senaste 15 åren, fortsätter bilåkandet öka. En kanske överraskande trend i den sentida utvecklingen är att det som just nu ökar mest är utpendlingen från innerstadsområden och bilantalet i städernas centrum. 1995–2005 ökade bilantalet i Köpenhamns kommun med 29% och utpendlingen med 25%! Utpendlingen från Malmö ökade med 59% och bilantalet med 12%.

Avslutning

I få regioner har »hållbar stadsutveckling» och tankarna om ekologisk modernisering slagit igenom så starkt som i Öresundsregionen och dess storstäder. Mål som att bli en av de renaste storstadsregionerna i Europa och världen samt att bryta sambandet mellan ekonomisk välfärd och negativ miljöpåverkan (som inte minst på den danska sidan Öresund ofta lanserats i olika former under de senaste årtiondena) har varken varit djärva eller särskilt kreativa. Öresundsregionen med dess storstäder var redan för tjugo år sedan bland världens renaste tätbefolkade områden och hade då redan under årtionden kombinerat dramatiska miljöförbättringar med ekonomisk tillväxt. Skillnaden mellan när ambitionerna med hållbar stadsutveckling introducerades på 1990-talet och idag är att nuförtiden har särskilt storstäderna Köpenhamn och Malmö en framträdande ställning som internationella

föregångare när det gäller miljö och hållbar utveckling. Bägge städerna har framgångsrikt lyckats profilera sig och bli synliga på den internationella hållbarhetssenen. Denna framgång bygger givetvis till stor del på en efterhand lång lista med mycket intressanta och kreativa hållbarhetsprojekt och program som på olika sätt visar möjligheter

för hållbar utveckling och har olika positiva miljöeffekter. Men samtidigt handlar en del av framgången på kreativt utnyttjande av en dramatisk miljöförbättring vilken till stor del är generell i Sverige och Danmark, men som i Malmö och Köpenhamn innovativt vidareutvecklats och med stor framgång visats upp.

Referenser

- Anderberg, Stefan (2005) Ekologisk modernisering i Öresundsregionen? Miljö – centralt i Öresundssamarbetet, i C Wichmann-Matthiessen (red) *Geografers forskningsbidrag till det Öresundsregionale utvecklingsprojekt*. Kulturgeografiska skrifter, bd. 14, Reitzels Forlag, Copenhagen.
- Anderberg Stefan & Eric Clark (2009) The green and sustainable Øresund region or Eco-branding Copenhagen and Malmö, i I Vojnovic (red) *Sustainability: a global urban context*, Michigan State University Press. (in press)
- Anderberg, Stefan and Erik Slentø (2009) Stof og energistrømme i landskabet – Storkøbenhavns miljøhistorie, i Sten Engelstoft (red) *Byen i landskabet – Landskabet i byen*, Geografforlaget, Odense. (in press)
- Anderberg, S; L van Well & A Ruotsalainen (2005) *Sustainable development – lessons from the Baltic Sea region – a brief presentation of a case-study of the Interreg IIIB-project Medium sized cities in dialogue around the Baltic Sea*, Danish Centre for Forest, Landscape and Planning, KVL. ISBN: 87-7903-230-3.
- Fenger, J (2004) *Luftforureningens historie: fra et indendørs til et globalt problem*. Hovedland, 2nd edition.
- Florida, Richard (2002) *The rise of the creative class: and how it's transforming work, Leisure and Everyday Life*, Basic Books, New York.
- Grist (2007), 15 Green Cities, www.grist.org/news/maindish/2007/07/19/cities/ (19 juli)
- Hajer, M A (1995) *The politics of environmental discourse: ecological modernization and the policy process*, Oxford University Press, Oxford.
- Houghton, G & C Hunter (1994) *Sustainable cities*, Jessica Kingsley Publishers/Regional Studies Association, London
- Huber, J (1982) *Die Verlorene Unschuld der Ökologie. Neue Technologien und Superindustrielle Entwicklung*, Fischer Verlag, Frankfurt am Main.
- Luftkvaliteten i Malmö 2007, Malmö stad, Miljöförvaltningen
- Nilsson, D (2005) The LIP programme – a prerequisite for the environmental initiatives, i B Persson (red) *Sustainable city of tomorrow – Bo01 – experiences from a Swedish housing exhibition*, Formas, Stockholm.
- Miljöprogram för Öresundsregionen (2001) Rapport från Miljöprogrammets styrgrupp, Öresundskommitten.
- Smidt-Jensen, S (2005) Branding medium-sized cities in transition, i N B Groth et al (red) *Restructuring of medium sized cities – lessons from the Baltic Sea Region*, By- og landsplanserien, 26, Danish Centre for Forest, Landscape and Planning, Copenhagen.
- Wichmann-Matthiessen, C; H Søgaard & S Anderberg (2002) Environmental performance and European cities – a new key parameter in competition between metropolitan centres, i W K D Davies & I J Townshend (red) *Monitoring cities – international perspectives*, International Geographical Union, Berlin & Calgary.

*Stefan Anderberg är docent i kulturgeografi och verksam vid Lund University Centre for Sustainability Studies (LUCSUS).
E-post: stefan.anderberg@lucsus.lu.se*