DEN VERKLIGA TRÄDGÅRDSSTADEN

Lösningen på Sveriges ohållbara småhusbyggande

Hyresgästföreningen SPACESCAPE

2024.06.19

“Trädgårdsstaden kan möta önskningar om både marknära boende och gröna kvaliteter och samtidigt erbjuda närhet till stadens kvaliteter.”

FOTO: SPACESCAPE

INNEHÅLL

Sammanfattning 2

INLEDNING **5**

Medverkande 6

Bakgrund 7

Metodik 8

Begrepp 9

De fyra stadsbyggnadstyperna 10

TRÄDGÅRDSSTADEN OCH STADSUTVECKLINGEN **14**

Trädgårdsstadens historia 15

Sveriges urbana markanvändning 25

TRÄDGÅRDSSTADENS VÄRDEN OCH KOSTNADER **32**

Transporter och bilinnehav 33

Energi och klimatpåverkan 38

Hushållsekonomi 41

Samhällsekonomi 44

Bostadsefterfrågan 52

Segregation 59

Folkhälsa 64

Forskningsläget 67

SÅ SKAPAS FRAMTIDENS TRÄDGÅRDSSTÄDER **77**

Nya trädgårdsstäder 78

Från miljonprogram till trädgårdsstad 83

Från villaområde till trädgårdsstad 85

Planerings- och bostadspolitiken 87

Våra rekommendationer 90

REFERENSER **92**

SAMMANFATTNING

Det har startat en diskussion om huruvida det behövs mer småhus i Sverige, både på nationell, regional och kommunal nivå. Forskningen och samhällsbyggandets aktörer, även de som driver frågan om mer småhus i Sverige, verkar vara överens på en punkt – trädgårdsstäder är mer hållbara än villaområden. Alltså, småhus som ligger i lite tätare områden och har inslag av flerbostadshus, service och arbetsplatser, är bättre ur ett socialt, miljömässigt och samhällsekonomiskt perspektiv. Detta bekräftas i denna studie, genomförd av Spacescape och Evidens på uppdrag av Hyresgästföreningen. Studiens syfte är att klargöra hur småhus kan integreras i ett hållbart samhällsbyggande. Det måste börja med att vi skiljer på trädgårdsstad och villaområde.

TRÄDGÅRDSSTADENS HISTORIA

Denna studie inleds med en redogörelse av svensk stadsplaneringshistoria med fokus på trädgårdsstaden, dess tillkomst, syfte och rumsliga form. Som grund för den jämförande analysen definieras fyra stadsbyggnadstyper. Kvartersstad definieras som tät sluten bebyggelse. Modernistisk stad definieras som tät öppen bebyggelse. Trädgårdsstad definieras som låg tät blandad bebyggelse (10–90 procent småhusbostäder). Villaområde definieras som låg gles homogen bebyggelse (minst 90 procent småhusbostäder).

MARKANVÄNDNINGEN

92 procent av Sveriges bostadsmark är bebyggd med småhus, åtta procent med flerbostadshus. Tre procent av Sveriges befolkning bor i trädgårdsstad, 44 procent bor i villaområden. Två procent av den bebyggda bostadsmarken i Sverige är trädgårdsstad och 78 procent villaområden. Sveriges villaområden upptar en yta lika stor som hela Östergötland. Markkonsumtionen för villaområden är tre till sex gånger så stor som för trädgårdsstad. Att bygga så att sju av tio kan bo i småhus skulle kräva en ny exploaterad yta på 750 kvadratkilometer, vilket motsvarar all jordbruksmark i Gävleborgs län, eller alla grönområden i svenska tätorter. Storstockholms bebyggda yta skulle fördubblas om sju av tio bodde i småhus. Mellan 2006 och 2020 har 90 kvadratkilometer jordbruksmark använts för småhusbyggande, i huvudsak i form av villaområden. Om vi vill omvandla dagens villaområden till riktig trädgårdsstad skulle de behöva förtätas med tre miljoner nya lägenheter i flerbostadshus.

TRANSPORTER OCH BILINNEHAV

Villaområden ger upphov till ett signifikant större bilberoende än trädgårdsstäder. Boende i villaområden äger 54 procent fler bilar än boende i trädgårdsstäder. Bilåkandet, mätt i längden körda kilometer per år, är 26 procent större. Detta har betydande påverkan på hushållens ekonomi, energianvändning och klimatpåverkan.

ENERGI OCH KLIMATPÅVERKAN

Energianvändningen är ungefär 24 procent högre i villaområden jämfört med trädgårdsstäder. Att bygga glest och rymligt ökar risk för energibrist och skapar en stad som är känslig för volatila energitillgångar och energipriser. Klimatpåverkan är ungefär 33 procent högre i villaområden jämfört med trädgårdsstäder och 125 procent högre än i kvartersstad. Sveriges villagräsmattor konsumerar ca 16 miljarder liter vatten om året.

HUSHÅLLSEKONOMI

Boendekostnader utgör 25 procent av hushållens disponibla inkomst och transportkostnader utgör 13 procent. Totalt utgör dessa kostnadsposter alltså 38 procent av de svenska hushållens disponibla inkomst. De som bor i villaområden har 14 procent högre transportkostnader än de som bor i trädgårdsstad. Trots den ekonomiska börda som trans-

”Sveriges villaområden upptar en yta lika stor som hela Östergötland.”

portkostnader utgör för hushållen är ”pendlingskommun” ett välanvänt och ofta positivt begrepp i samhällsplaneringen.

SAMHÄLLSEKONOMI

Kostnader för byggande av gator och ledningsnät är cirka fem gånger högre i villaområden än i trädgårdsstad. Driftkostnaderna för gator är cirka tre gånger högre. Driftkostnader för kollektivtrafik är cirka fem gånger högre i perifera villaområden i jämförelse med centrala stadsdelar. Marknadsdjupet för småhus är större i trädgårdsstad än i villaområden, på grund av lägre kostnader för mark och infrastruktur i trädgårdsstaden. Därför har fler råd att bo i småhus i trädgårdsstaden, än i villaområden. Inkomster och kommunala skatteintäkter är inte högre i villaområden än i trädgårdsstäder. Kommunala intäkter från markförsäljningar är däremot högre i trädgårdsstäder än i villaområden. Sett till europeiska länder finns det ett negativt samband mellan Bruttonationalprodukten (BNP), den faktiska individuella konsumtionen (AIC) och andelen villor i bostadsbeståndet. I svenska län finns det ett negativt samband mellan Bruttoregionalprodukten (BRP) och andelen villor i bostadsbeståndet. Korrelation betyder inte automatiskt kausalitet, men statistiken stöder inte hypotesen om att fler villor skulle öka tillväxten i Sverige.

BOSTADSEFTERFRÅGAN

Den enskilt mest önskade bostaden är en lägenhet i, eller i närheten av, en större stad, när både läge och pris vägs in. Att ”sju av tio önskar sig småhus” kanske stämmer om världen vore utan lägen och kostnader. Trädgårdsstaden kan möta önskningar om både marknära boende och gröna kvaliteter och samtidigt erbjuda närhet till stadens målpunkter. Lägenhetspriser och småhuspriser följer i princip samma lägeskvaliteter: centralitet, närservice, grönområden och kvarter i gatunät. Efterfrågan är ungefär lika stor för alla marknära bostäder oberoende tomtstorlek. Fler stora lägenheter ger högre rörlighet på bostadsmarknaden, och kan möta efterfrågan på småhusboende. Trädgårdsstaden möjliggör flyttkedjor inom samma stadsdel. De som bor i småhus har större tillgång till fritidshus än de som bor i lägenheter i Sverige. Det går alltså inte att bygga bort fritidshusefterfrågan med nya småhus.

”Genom att komplettera befintliga strukturer med trädgårdsstadens kvaliteter, kan dessa områden förbättras för att stödja en mer inkluderande och hållbar stadsutveckling.”

SEGREGATION

Det är villaområden med ensidigt bostadsutbud i form av dyra och stora bostäder som segregerar staden, inte billiga flerbostadsområden. Koncentrationen av ”sociala problem” i ”utsatta områden” beror bland annat på ensidig bebyggelse. Trädgårdsstadens blandning av bostadsstorlekar och bostadsbyggnadstyper kan bidra till social integration och mångfald i hushållstyper. Bilberoende villaområden segregerar staden, också eftersom de blir otillgängliga för de 42 procent av befolkningen som inte har körkort.

FORSKNINGSLÄGET

Resultaten från denna studie bekräftas av den internationella forskningen inom det fält som brukar benämnas ”urban sprawl”, stadsutglesning. Slutsatsen från forskningen är att den alltför utglesade bilstaden skapar stora sociala, ekonomiska och ekologiska problem, inte minst inom hälsa, välbefinnande och livskvalitet. Internationella samfund som FN, WHO och WWF är rörande överens om att den glesa bilstaden är ett stort problem. I USA har det länge funnits en aktiv sprawl-debatt. Flera stater har tagit bort planbestämmelsen ”Single Family Housing”, och USAs regering ger numera bidrag till städer som planerar för flerbostadshus. Svensk plan- och miljölagstiftning stöder ”sammanhållen bebyggelse” och ”god hushållning av mark” som bland annat syftar till att begränsa den glesa bilstaden. Svenska regionplaner och kommunala översiktsplaner stöttar kollektivtrafiknära och sammanhållet byggande. Samtidigt finns det i Sverige flera subventioner som underlättar för de som äger hus och kör bil, vilket följaktligen står i strid med internationell, nationell, regional och kommunal policy.

FRAMTIDENS TRÄDGÅRDSSTÄDER

Trädgårdsstadens principer kan tillämpas på omvandling av miljonprogramsområden och villaområden för att öka tillgängligheten, erbjuda ett mer varierat bostadsutbud och minska bilberoendet. Genom att komplettera befintliga strukturer med trädgårdsstadens kvaliteter, kan dessa områden förbättras för att stödja en mer inkluderande och hållbar stadsutveckling.

REKOMMENDATIONER

Denna rapport avslutas med ett antal rekommendationer till staten, regionerna, kommunerna, bygg- och fastighetssektorn, för att minska antalet villaområden och öka utbyggnaden av trädgårdsstäder i Sverige.

- Ge Boverket, Trafikverket och Naturvårdsverket i uppdrag att utreda de samhällsekonomiska konsekvenserna av ökat storstadsnära småhusbyggande.
- Ge Boverket i uppdrag att utreda möjligheterna att ta bort enfamiljshus/enbostadshus som detaljplanebestämmelse, från nya och befintliga detaljplaner, som genomförts i USA.
- Belys de samhällsekonomiska konsekvenserna av småhusbyggande och låg täthet i regionplanen, översiktsplanen och i detaljplanernas konsekvensbeskrivningar.
- Planera och lokalisera mark för nya täta trädgårdsstäder och styr stadsbyggnadskvaliteterna med planprogram.
- Peka ut kollektivtrafiknära villaområden som kan förtätas till trädgårdsstäder i översiktsplanen och styr med planprogram.
- Peka ut miljonprogramsområden som kan kompletteras med småhus i översiktsplanen och styr med planprogram.
- Styr mot större bostadsstorlekar i flerbostadshus i detaljplanerna.

FOTO: SPACESCAPE

INLEDNING

FOTO: SPACESSARE

MEDVERKANDE

Denna studie har genomförts av Spacescape och Evidens på uppdrag av Hyresgästföreningen. Följande personer har varit delaktiga i arbetet.

Martin Hofverberg
Hyresgästföreningen (beställare)

Alexander Ståhle
Spacescape (redaktör)

Joel Hernbäck
Spacescape

Malin Dahlhielm
Spacescape

Moa Rydell
Spacescape

Helena Lundin Kleberg
Spacescape

Thomas Sandberg
Evidens

Louise Karlsson
Spacescape

FOTO: SPACESCAPE

BAKGRUND

Efter decennier av någorlunda konsensus inom svensk stadsbyggnadspolitik har det nyligen skett ett skifte. Från att det inom nationell, regional och kommunal planering setts som mest hållbart att bygga sammanhållen, integrerad, kollektivtrafiknära bebyggelse och att förtäta våra städer där det är lämpligt och möjligt, hörs nu allt fler röster för ett ökat småhusbyggande, snabbare och enklare planläggning, ökat stöd till bilresande och bilparkering samt fler motorvägar. Dagens Nyheter (2022) konstaterar om regeringens budget att ”Vinnare blir folk som kör bil och bor i villa”. Nyligen gick man också ut med planeringsbonus för småhus till kommunerna och tillsatte en ”Egnahemskommissionär”.

Givet den kunskap och erfarenhet som finns hos svenska forskare och planerare så finns det naturligen tvivel och tveksamhet inför att ytterligare bygga ut det svenska bilsamhälle som under 1900-talet formades genom omfattande stadsutglesning och vägbyggen. Det ser ut som vi i Sverige håller på att få en ”sprawl”-debatt, likt den som i USA pågått sedan 1960-talet. I USA har debatten tidvis varit mycket intensiv om förortsutbredningen, så kallad ”urban sprawl”, och kretsat kring frågor som segregation, ohälsa, ojämlika livsvillkor, obalanser i det ägda och hyrda boendet, miljöförstöring, grundvattenproblem, energi- och oljeberoende och kris i kommunala ekonomier. Även om USA:s städer har en mer omfattande sprawl än svenska städer är problemen liknande, i synnerhet i svenska storstadsregioner. Det visas tydligt i denna studie. Trädgårdsstaden har i flera sammanhang lyfts fram som en lösning på utglesningsproblematiken. Om än mer än 100 år gammal, så är den fortfarande aktuell att använda som argument i debatten.

Trädgårdsstaden består, och har historiskt bestått, av en blandning av småhus och flerbostadshus, service och arbetsplatser. Trädgårdsstaden verkar efterfrågas av många av de som letar bostad och den uppfyller många av de krav som idag ställs på hållbart stadsbyggande. Eller som före detta fastighetsprofessor Hans Lind (TMF 2022) har sagt ”Det finns många fördelar med en blandad bebyggelse med flerfamiljshus, radhus och villor inom samma område”.

Hyresgästföreningen har gett uppdraget till Spacescape och Evidens att ta fram denna rapport för att visa på de utmaningar som svenska städer har när det gäller stadsutglesningen samt visa på hållbara lösningar där trädgårdsstaden kan fungera som ett hållbart alternativ till villaområden.

”Det finns många fördelar med en blandad bebyggelse med flerfamiljshus, radhus och villor inom samma område”

FOTO: SPACESCAPE

METODIK

Denna rapport har genomförts med utgångspunkten att belysa trädgårdsstaden i relation till frågan om villaområden och stadsbyggande med småhus. Eftersom städer alltid är en social och ekonomisk helhet så har även flerbostadshus och andra bebyggelsetyper analyserats i sammanhanget.

Analyserna är genomförda ibland på hela Sverige, ibland på enskilda regioner och ibland på regionerna Stockholm, Göteborg och Uppsala, där 42 procent av Sveriges befolkning bor. Definitionerna av de sistnämnda regionerna är Stockholms län, Göteborgsregionen (Göteborgsregionens kommunalförbund) och Uppsala kommun, men benämns i rapporten som regioner.

Inledningsvis beskrivs stadsplaneringshistorien för att ge en bakgrund till begreppet och stadsbyggnadskonceptet trädgårdsstad. Därefter definieras trädgårdsstaden, tillsammans med andra stadsbyggnadstyper (kvartersstad, modernistisk stad och villaområden), dels utifrån deras urbana form och dels geografiskt. Dessa definitioner används, tillsammans med begreppen för olika hus- och bostadsbyggnadstyper: småhus och flerbostadshus samt småhusbostad och lägenhet, för att sammanställa statistiken som presenteras i respektive kapitel. För varje stadsbyggnadstyp har följande samhällsfrågor analyserats:

- Markanvändning
- Transporter och bilinnehav
- Energi och klimatpåverkan
- Hushållsekonomi
- Samhällsekonomiska kostnader
- Nationell och regional ekonomi
- Bostadsefterfrågan
- Segregation och trygghet
- Folkhälsa

Därefter görs en genomgång och jämförelse med det nuvarande kunskaps- och forskningsläget inom stadsbyggnad med fokus på frågan - och utmaningen - stadsutglesning (urban sprawl). Efterföljande kapitel visar exempel på svenska trädgårdsstäder och går igenom hur fler trädgårdsstäder kan planeras och integreras i vår byggda miljö idag.

Rapporten avslutas med en genomgång av den rådande planerings- och bostadspolitiken i Sverige och internationellt samt ett medskick med rekommendationer till den svenska nationella och lokala politiken, samt till bygg- och fastighetssektorn.

FOTO: SPACESCAPE

BEGREPP

Bostadstyper, hustyper, bebyggelsetyper, och stadsbyggnadstyper behöver definieras för att urskilja områden med olika karaktär som är relevant för denna studie. SCB och Lantmäteriet har en stor mängd geodata som använts. Det nya i denna studie är att i GIS (geografiskt informationssystem) har använts för att skilja ut stadsbyggnadstyper i hela Sverige.

Småhus: En- och tvåbostadshus kallas småhus. Småhus kan vara antingen fristående eller sammanbyggda. Sammanbyggda småhus kallas kedjehus eller radhus. (PBL Kunskapsbanken, SCB)

Flerbostadshus: Ett flerbostadshus definieras som ett bostadshus med minst tre bostadslägenheter (PBL Kunskapsbanken, SCB).

Låg bebyggelse: Mark som utgörs av bebyggelse med planmässig kvartersbildning med friliggande en- och tvåfamiljsvillor, radhus, kedjehus eller flerfamiljshus som har högst två våningar (Lantmäteriets Topografi 50). Denna bebyggelsetyp innefattar både villaområden, radhusområden, och delvis det som kallats trädgårdsstad och förindustriell stad (Rådberg 1985).

Hög bebyggelse: Mark som utgörs av friliggande bebyggelse med flerfamiljshus som har tre våningar eller fler, (Lantmäteriets Topografi 50). Denna typ kallas även för punkt- och lamellhusbebyggelse med ursprung från modernistiska och funktionalistiska stadsplaneringsideal etablerade på 1930-talet (Rådberg 1985).

Sluten bebyggelse: Mark som utgörs av sluten, sammanhängande kvartersbebyggelse med flera våningar (Lantmäteriets Topografi 50). Denna typ kallas även för sluten kvartersbebyggelse eller stenstadskvarter (Rådberg 1985).

Bebyggelsetäthet: Mäts i exploateringstal, vilket beräknas som bruttoarea dividerat med markytan (PBL Kunskapsbanken).

Boendetäthet: Mäts i antal boende per hektar inom ett område, och beräknas genom att dividera antal boende med markytan (SCB).

Förtätning: Teoretiskt sätt betyder allt nybyggande att tätheten ökar på en plats, vilket skulle innebära att allt byggande kan definieras som förtätning. I praktiken brukar dock förtätning beskriva nybyggande inom tätorten, som ökar tätortens täthet utan att öka tätortsytan.

Utglesning: Detta är motsatsen till förtätning. Byggande som minskar tätortens täthet, genom samtidig utvidgning av tätortsytan.

DE FYRA STADSBYGGNADSTYPERNA

För att närmare studera trädgårdsstaden och jämföra den med andra stadsbyggnadstyper, har denna studie definierat fyra övergripande stadsbyggnadstyper som våra städer består av. Enkla räkneexempel och illustrationer synliggör de stora variationerna i hur mycket mark respektive stadsbyggnadstyp tar i anspråk.

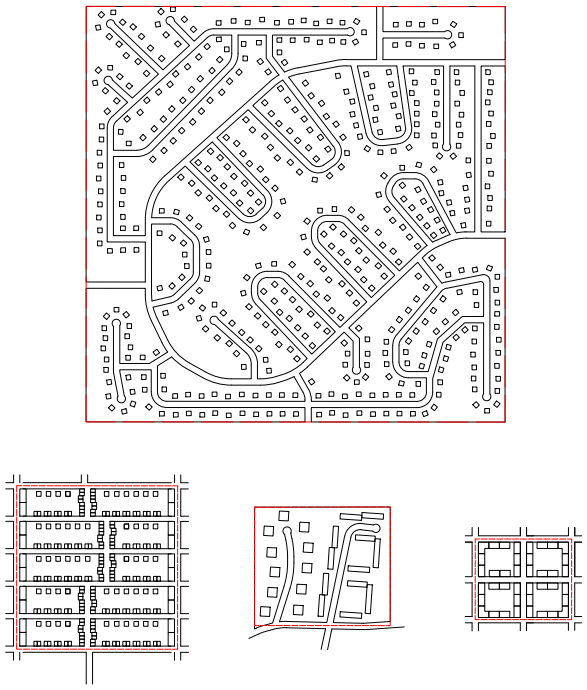
För denna studie har fyra förenklade stadsbyggnadstyper definierats: 1) Kvartersstad, 2) Modernistisk stad, 3) Trädgårdsstad, 4) Villaområde. Avgränsningen har gjorts med utgångspunkten att jämföra trädgårdsstaden med annan bebyggelse. Stadsbyggnadstyperna definieras på följande sätt, för att kunna användas i en nationell GIS-analys.

Trädgårdsstad: Denna stadsbyggnadstyp består av en sammansättning av bebyggelsetyper, enligt de gängse definitionerna beskrivna av E. Howard (1902) och J. Rådberg (1994). Definitionen av trädgårdsstad som används i denna rapport är bred och kommer att inbegripa stadsdelar som har den täta, låga, blandade bebyggelsens kvaliteter, så som exempelvis förindustriella stadsmiljöer, och även vissa typer av täta radhusområden med inslag av flerbostadshus. Stadsbyggnadshistoriskt brukar hus ligga i gatulivet, med entré mot gata. Gatunätet brukar vara sammanhängande och bilda en kvartersstruktur med gårdar, och det brukar finnas tydligt avgränsade parker och naturområden. Rådberg (1994) har själv en relativt bred definition, och skriver själv allmänt om den ”täta låga staden”. Trädgårdsstaden används i denna rapport för att identifiera bostadsområden som är täta, låga och blandade och som liknar trädgårdsstadens ideal och kvaliteter. Analysmodellen har validerats så att den fångar klassiska trädgårdsstadsdelar så som exempelvis Gamla Enskede i Stockholm, Landala i Göteborg och Västra Malmen i Kalmar.

Villaområde: Denna stadsbyggnadstyp består av en majoritet av friliggande småhus med egen trädgård. De första villaområdena tillkom i slutet av 1800-talet och har sedan mitten på 1900-talet expanderat i stor omfattning. Tätheten är låg. Väg- och gatunät brukar vara relativt uppbrutet i en så kallad trädstruktur, vilket ofta skapar återvändsgränder. Parker och naturområden finns ibland insprängda mellan tomterna. Vissa villaområden kan ha mycket begränsat med offentliga grönområden.

Modernistisk stad: Denna stadsbyggnadstyp började planeras och byggas på 1930-talet, via Miljonprogrammet (1965–75), fram till idag. Den består av punkt- och lamellhus, ofta friliggande i park och naturmark, eller i parkeringsytor. Det kan finnas inslag av småhus, men oftast domineras bebyggelsen av flerbostadshus, från trevåningars lamellhus upp till 12-våningars punkthus. Väg- och gatunät brukar vara relativt uppbrutet i en så kallad trädstruktur, vilket ofta skapar återvändsgränder.

Kvartersstad: Denna stadsbyggnadstyp finns i hög grad i våra äldre stadskärnor, men även i nyare stadsdelar byggda efter 1990. Bebyggelsen karaktäriseras av kringbyggda kvarter där husen står i gatuliv och bildar tydliga gaturum. Gatustrukturen utgör ett sammanhängande nät. Parker är tydligt omslutna av gator och kvarter.



Villaområde, trädgårdsstad, modernistisk stad och kvartersstad.

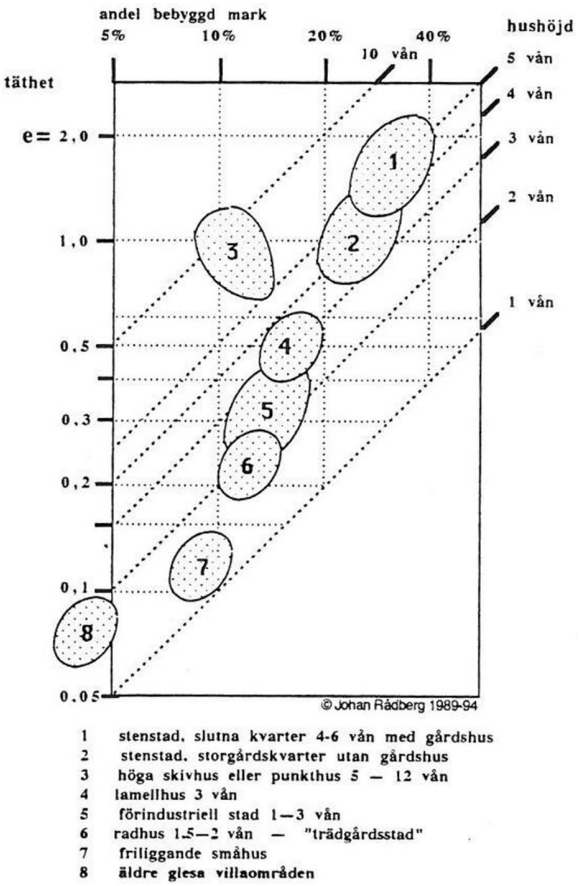
STADSBYGGNADSTYPERNAS GEOMETRI

Med hjälp av etablerad stadsbyggnadsteori, beskriven av forskarna Johan Rådberg (1994) och Meta Berghauser Pont, (2021) kan typernas rent geometriska skillnader beskrivas och illustreras i diagrammet nedan.

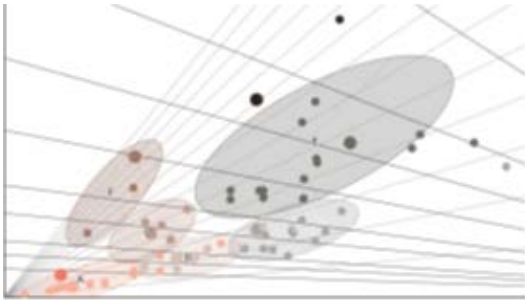
Dessa rent geometriska skillnader får följande konsekvenser.

- Kvartersstad är vanligen ungefär fem gånger så tätbebyggd som trädgårdsstad och 15 gånger så tätbebyggd som villaområde.
- Markytan för typen villaområde är ungefär sex gånger så stor som trädgårdsstad och 20 gånger så stor som kvartersstad.
- Det finns ungefär tre gånger mer gatulängd per bostad i villaområde än i trädgårdsstad och åtta gånger mer än i kvartersstad.
- Det finns ungefär fem gånger mer gatumark per bostad i villaområde än i trädgårdsstad och 15 gånger mer än i typen kvartersstad.

På en yta av 63 hektar, vilket är marken som behövs för 500 bostäder i villaområde, får det teoretiskt sett plats 3 000 bostäder i trädgårdsstad, 5 000 bostäder i modernistisk stad och 11 000 bostäder i kvartersstad. Det kan rymma skog med 25 000 kubikmeter virke till ett värde av 15 miljoner kronor, eller jordbruksmark med en årlig spannmålsproduktion på 440 ton, vilket motsvarar en årlig spannmålskonsumtion för 5 500 personer. Skulle dessa 63 hektar bebyggas med 500 bostäder som trädgårdsstad i stället för som villaområde, skulle således 52,5 hektar skog motsvarande 21 000 kubikmeter virke sparas, eller 52,5 hektar jordbruksmark motsvarande 365 ton årlig spannmålsproduktion.



Bebyggelsetyper och bebyggelsetäthet enligt Rådberg (1994) – Trädgårdsstad och förindustriell stad har exploateringstalet 0,15–0,5. Villaområden har exploateringstalet 0,05–0,15 (Rådberg 1989).



Bebyggelsetyper och bebyggelsetäthet enligt Spacematrix (Berghauser Pont & Haupt 2020) – Låg, tät kvartersbebyggelse har i bokens holländska exempel exploateringstalet (motsvarande FSI) 0,5–1.

"Skulle dessa 63 hektar bebyggas med 500 bostäder som trädgårdsstad i stället för som villaområde, skulle således 52,5 hektar skog motsvarande 21 000 kubikmeter virke sparas, eller 52,5 hektar jordbruksmark motsvarande 365 ton årlig spannmålsproduktion."

Dessa geometriska skillnader, som framför allt är applicerbara på nybyggda stadsdelar, kommer få stora konsekvenser, exempelvis för de samhällsekonomiska beskrivningarna av dessa typer.

För att kunna göra en nationell analys av Sveriges samtliga stadsdelar behöver stadsbyggnadsteorin beskriven ovan översättas till GIS-modeller baserade på nationell geodata. Analyser för att identifiera stadsbyggnadstyp görs med hjälp av Lantmäteriets bebyggelsetyper (Topografi 50), samt SCB:s boendetätheter och hustyper (småhus/flerbostadshus). Analysen genomförs för stadsdelar så som de avgränsas i DeSo-områden (SCB 2023). Stadsbyggnadstyperna definieras med nationella geodataenligt nedan.

DEFINITIONER AV STADSBYGGNADSTYPER MED STADSBYGGNADSFORM.

Stadsbyggnadstyp	Nyckelord	Exploateringstal Kvartersnivå	Byggd mark Kvartersnivå	Våningshöjd
Kvartersstad	Sluten tät	1-3 (1,5)	20-40%	2-8 vån
Modernistisk stad	Öppen tät ”hus i park”	0,5-1 (0,7)	10-20%	2-12 vån
Trädgårdsstad	Tät låg blandad	0,15-0,5 (0,3)	10-20%	1-4 vån
Villaområde	Gles låg	0,05-0,15 (0,1)	1-10%	1-2 vån

RUMSLIGA DATA FÖR 500 BOSTÄDER MED DE FYRA OLIKA STADSBYGGNADSTYPERNA

	Markyta (ha)	Bostäder/ha	Gatulängd (m)	Gatumark (m2)	Gatulängd (m)/bostad	Gatumark (m2)/bostad
Kvartersstad	2,8	186	1020	7220	1,9	13,7
Modernistisk stad	5,9	86	720	6370	1,4	12,6
Trädgårds-stad	10	52	2800	11125	5,6	22,3
Villaområde	63	8	8070	52285	15,9	103,2

Villaområdet upptar mer än sex gånger så stor markyta för samma mängd bostäder, jämfört med trädgårdsstaden.

DEFINITION AV STADSBYGGNADSTYPER MED NATIONELL GEODATA.

Stadsbyggnadstyp	Bebyggelsetyp Bebyggelseområden (Topografi 50)	Boendetäthet Stadsdelar (DeSo SCB)	Boendetäthet Bebyggelseområden (Topo50/SCB)	Bostadstyp (DeSo SCB)
Kvartersstad	10-100% sluten bebyggelse	>30 boende/ha	>65 boende/ha	90-100% lägenheter
Modernistisk stad	10-100% hög bebyggelse (>2 vån)	>30 boende/ha	>65 boende/ha	90-100% lägenheter
Trädgårdsstad	70-100% låg bebyggelse (1-2 vån)	>30 boende/ha	>65 boende/ha	10-90% småhusbostäder
Villaområde	70-100% låg bebyggelse (1-2 vån)	5-30 boende/ha	10-65 boende/ha	10-100% småhusbostäder

Illustration av 500 bostäder och markytan de kräver med de fyra olika stadsbyggnadstyperna.

TRÄDGÅRDSSTADEN OCH STADSUTVECKLINGEN

Detta kapitel beskriver hur våra stadsbyggnadsideal har påverkat och fortsätter att påverka hur vi utvecklar våra städer och använder vår värdefulla mark. Trädgårdsstaden uppkom i 1800-talets England enligt särskilda principer om täthet, bebyggelseblandning, gatustruktur och kollektivtrafikförsörjning. Även om vissa svenska exempel finns är trädgårdsstaden en relativt ovanlig stadsbyggnadstyp i Sverige. I kapitlen som följer redovisas en indelning av vår svenska bostadsbebyggelse enligt våra fyra definierade stadsbyggnadstyper. De beskrivs både historiskt och rumsligt och deras konsekvenser för ianspråktagande av mark illustreras.

FOTO: TIP ARKITEKTER

TRÄDGÅRDSSTADENS HISTORIA

Nedan följer en genomgång av hur olika planeringsideal har påverkat vår stadsutveckling, med särskilt fokus på trädgårdsstadens uppkomst i England och exempel på hur dess principer har implementerats i Sverige. Vidare diskuteras hur vår lagstiftning påverkar möjligheten för utbyggnad av trädgårdsstäder idag.

DEN PLANERADE STADSUTVECKLINGEN

Sverige har en lång historia av småskalig stadsutveckling. Många av våra mest uppskattade tätorter och utflyktsmål, så som Visby, Ystad, Vadstena, Eksjö, Nora, Söderköping, Hjo, Vaxholm, Mariefred, Säter, och Sigtuna, är byggda som kompakt, tät, låg, blandad bebyggelse med en stor andel småhus. De är ofta mer än 500 år gamla och formades under en tid då gående och häst var de dominerande transportsätten och det inte fanns vare sig motorfordon eller hissar. Husen är placerade med entré och fasad mot gata, ofta med en gård eller trädgård på baksidan. Gatorna bildar ett nät som ramar in tydliga kringbyggda kvarter. Detta baseras på en mer än tusenårig stadsbyggnadstradition.

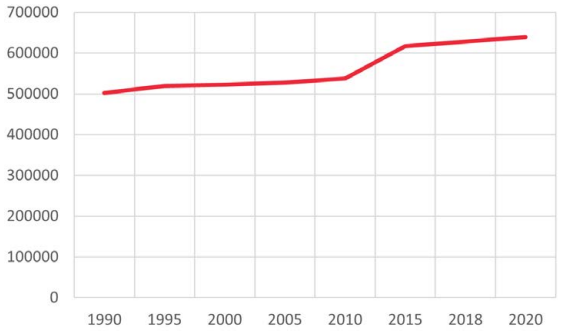
De senaste 200 årens starka industrialisering och urbanisering har lett till en enorm stadstillväxt som påverkat hela det svenska samhället. Från 1800-talet med Baron Haussmanns planer för Paris och Albert Lindhagens planer för Stockholm, till 1900-talets modernism med förgrundsfigurer som Le Corbusier och svenska Uno Åhrén. När spårvagnen introducerades kring förra sekelskiftet gavs en möjlighet att bygga förorter kring de större städerna i Sverige. Den kom dock i skuggan av bilens inträde kring 1930-talet då moderna stadsplaneideal banade väg för en utspridd stad med bilbaserade förorter långt från pendeltåg, tunnelbanor och spårvagnar. Trädgårdsstaden föddes under spårvagnens tid kring 1910. Villaområdenas utbyggnad påbörjades i

FOTO: SPACESCAPE

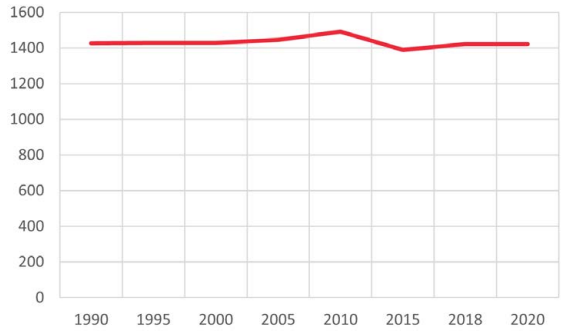
större skala under 1940-talet och accelererade under 1960-talet, vilket till en snabb stadsutglesning. Den amerikanska villaförorten var i många fall förebilden i stöder som Detroit och Los Angeles. I Nordamerika har de senaste 50 årens stadsutglesning lett enorma bilberoende förortslandskap som idag har stora underhållsutmaningar. 2015 gick staden Detroit i konkurs bland annat på grund av den stora infrastrukturbördan.

Under slutet av 1900-talet, ungefär med start på 1980-talet förändrades stadsplaneringen ideal, mot den äldre klassiska kvartersstaden. Att ”bygga staden inåt” är en målsättning som startade i Stockholm och som spridits över landets större städer, fram tills idag. I och med detta ideal är det rimligt att tänka att våra städer och tätorter under de senaste 30 åren har blivit mycket tätare. Och det stämmer delvis lokalt i och kring stadskärnorna, men stadsutglesningen har sedan 1990-talet samtidigt fortsatt. Den totala befolkningstätheten i svenska tätorter har varit i princip oförändrad och faktiskt till och med minskat. Så om stadsutglesningen accelererade efter 1930 med modernismens intåg, så avstannade den efter 1990. Det går dock inte att påstå att svenska tätorter har blivit tätare de senaste decennierna. Snarare har en förtätning och en utglesning skett samtidigt som gjort att den totala stadsutglesningen avstannat. De svenska tätorterna har växt, men glesheten har bibehållits sedan 1990.

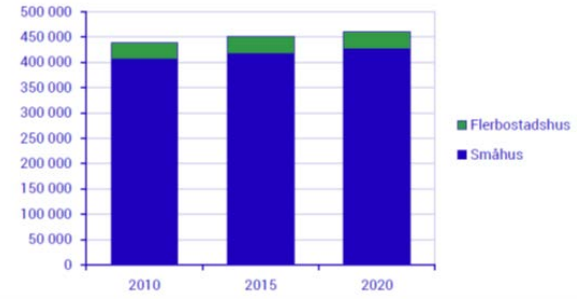
Under perioden 2010 till 2020 ökade arealen bostadsmark i Sverige med nästan 23 000 hektar. Mark med småhus ökade med 19 000 hektar, medan mark med flerbostadshus ökade med enbart 3 600 hektar (SCB 2020).



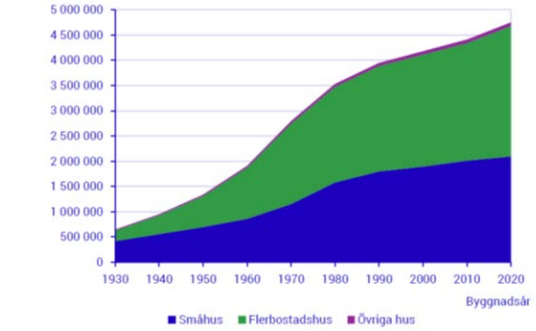
Tätorternas landareal (hektar) har ökat sedan 1990-talet.



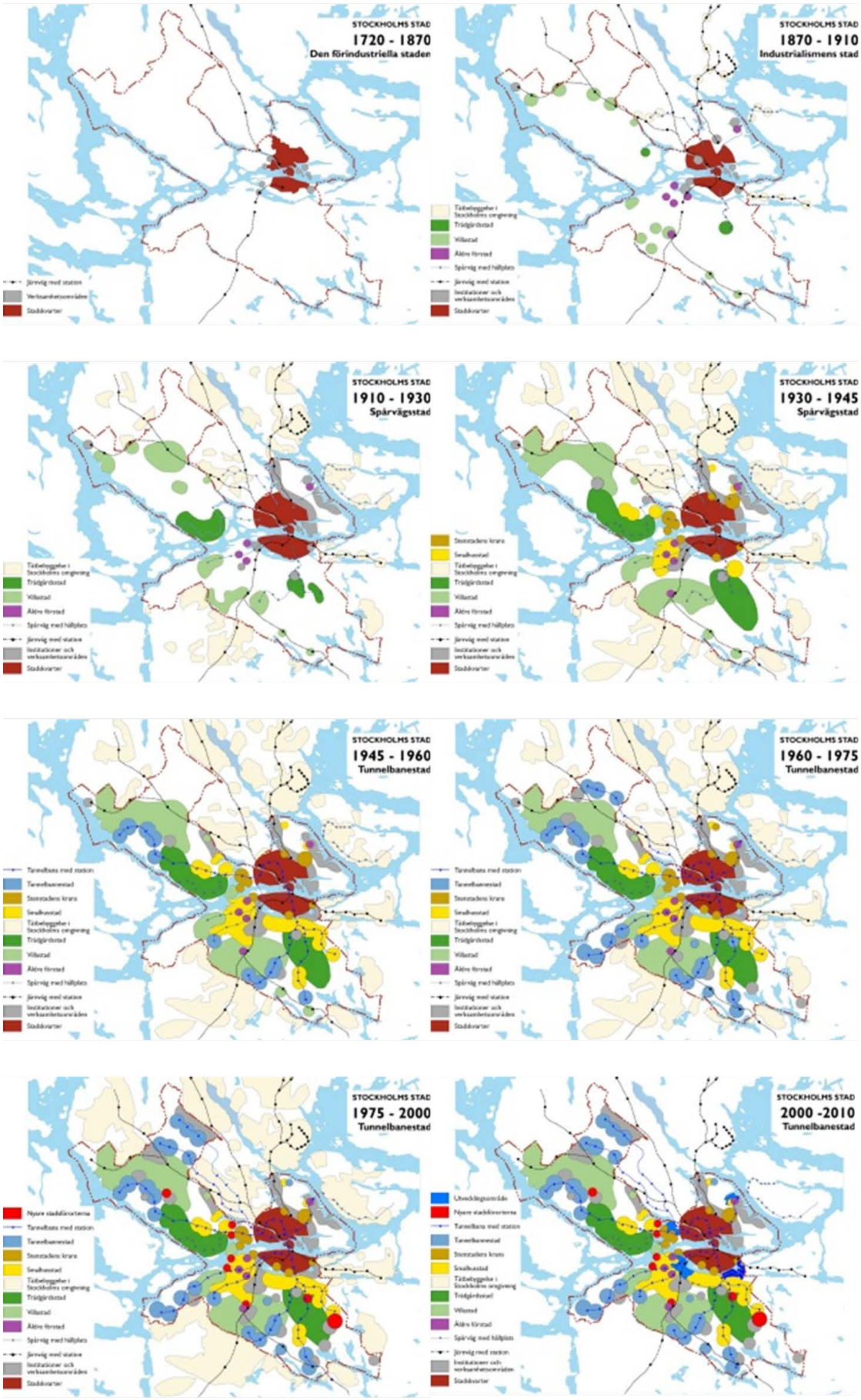
Tätorternas befolkningstäthet (invånare per kvadratkilometer) har legat relativt oförändrad under perioden 1990–2020.



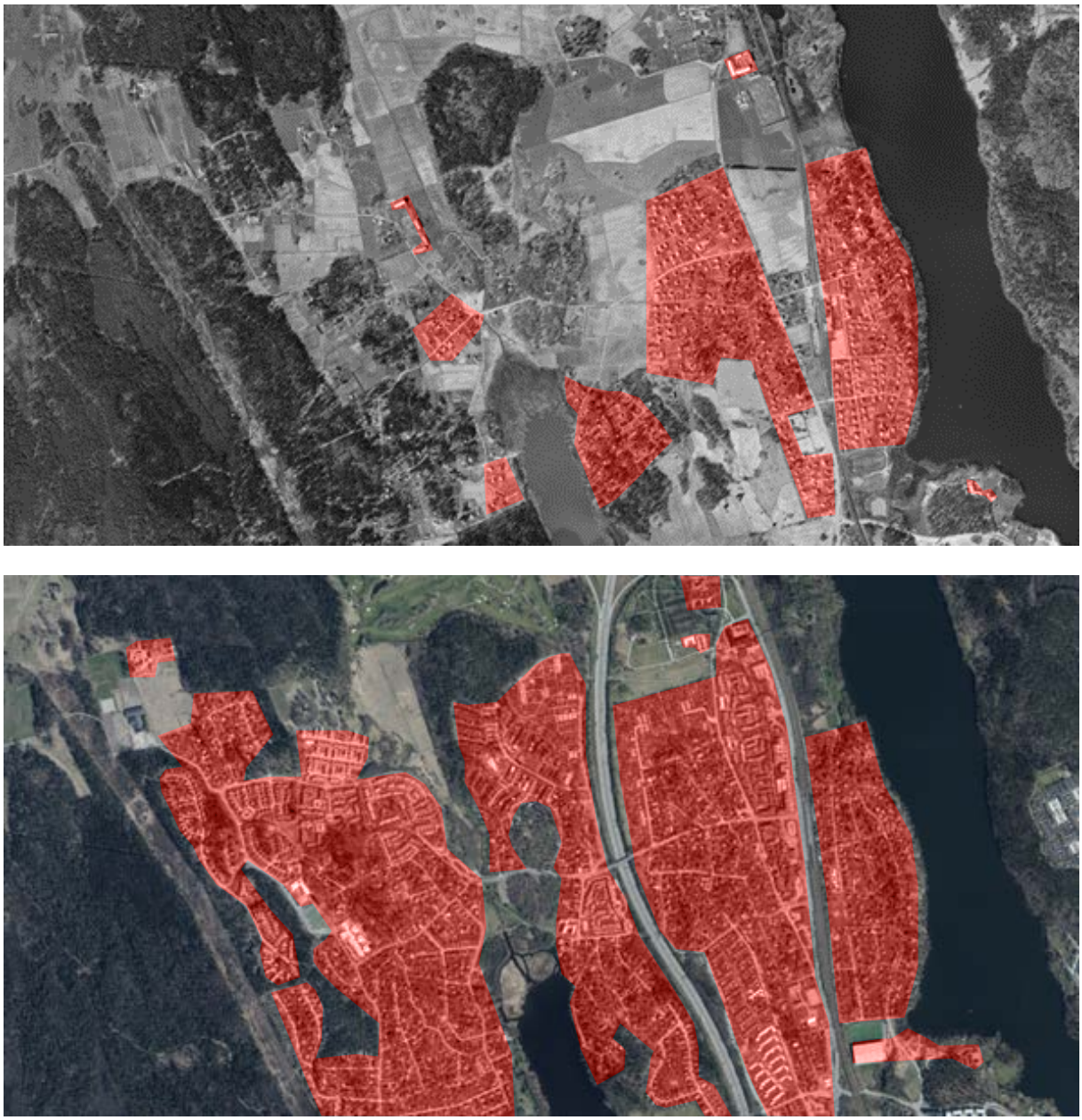
Mark med småhus och flerbostadshus 2010, 2015 och 2020, där marken med småhus ökat mer än fem gånger så mycket jämfört med flerbostadshusen mellan 2010 och 2020 (SCB 2020).



Antal byggda bostäder per hustyp (SCB 2020).



Bebyggelseutvecklingen i Stockholms stad 1720–2010. Trädgårdstads-delar i mörkgrönt. (Byggnadsordningen, Stockholms stad, 2023,)



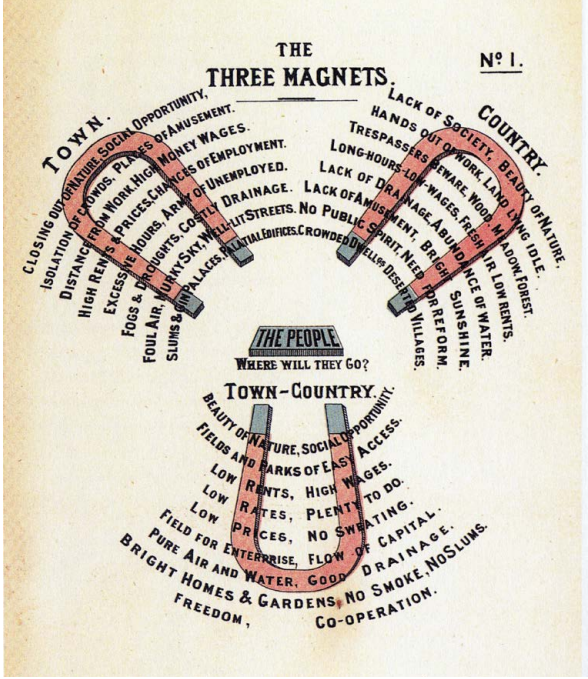
Den svenska stadsutglesningen syns i flygbilder, här i Sollentuna 1960 och 2020. (Stockholmskällan)

”Den svenska stadsutglesningen, så kallad ”urban sprawl”, har samma beståndsdelar som sin amerikanska förebild, glesa villaområden, externhandelsområden och breda motorvägar.”

DEN URSPRUNGLIGA TRÄDGÅRDSSTADEN

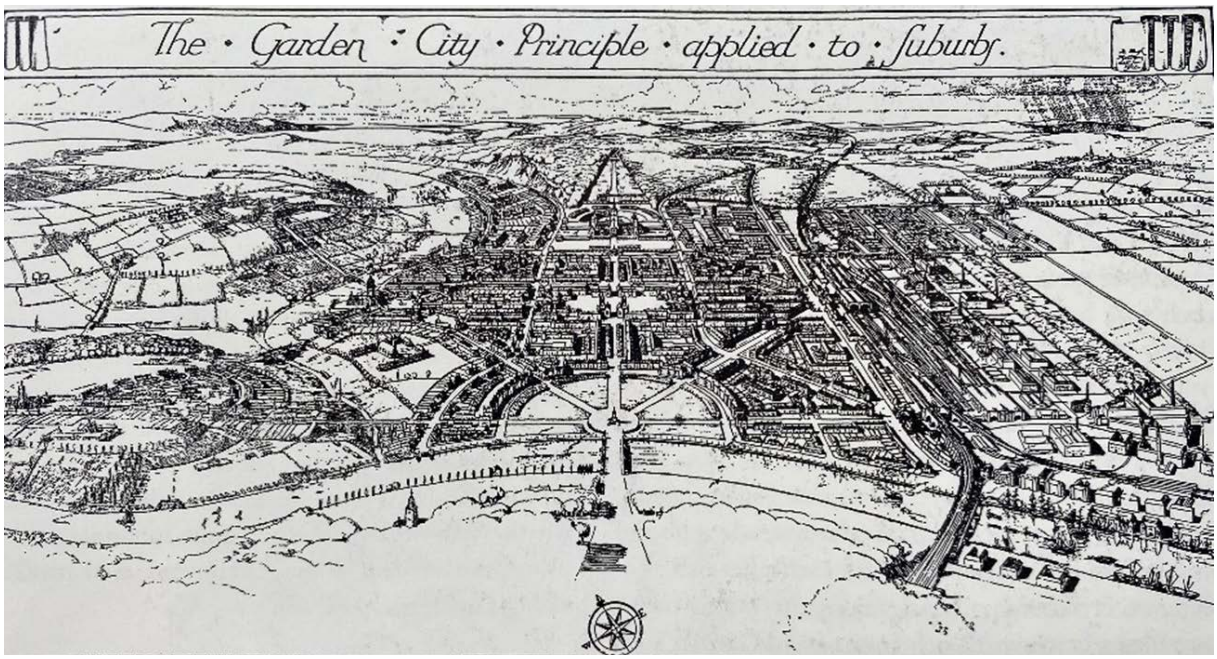
Trädgårdsstadsrörelsen växte fram i Storbritannien som en motreaktion på arbetarnas boendeförhållanden i spåren av industrialiseringen och inflyttningen till städerna. Begreppet trädgårdsstad myntades av Ebenezer Howard 1898 i skriften To-Morrow: A Peaceful Path to Real Reform, senare återpublicerad som Garden Cities of To-Morrow (1902). Genom att bygga trädgårdsstäder där levnadsförhållandena var så mycket bättre än i de dåtida industristäderna skulle arbetare lockas att flytta från de senare, trångboddheten skulle minskas och steg för steg skulle det jämlika samhället växa fram organiskt. Howard grundade The Garden City Movement, som i enlighet med tidsandan verkade för att förverkliga denna utopiska vision i praktiken. Howards idé var att skapa attraktiva städer genom att kombinera storstadens fördelar med fördelarna med den lantliga miljö som arbetarna flyttat från, men undvika nackdelarna. Trädgårdsstaden skulle förena det bästa av två världar. Det skulle finnas arbetstillfällen och utbud av nöjen och service i det lokala centrumet, samtidigt som det skulle finnas närhet till natur, rekreation och frisk luft.

Den första trädgårdsstaden började byggas redan 1903 i Letchworth, norr om London, under ledning av Arts and Crafts-arkitekten Raymond Unwin, som skulle bli trädgårdsstadsrörelsens ledande teoretiker efter Howard. Howard själv bosatte sig i Welwyn Garden City som grundades 1920. Dessa områden



Ebenezer Howards klassiska diagram över trädgårdsstadens kvaliteter: kombinationen stadsbygd–landsbygd. (Ebenezer Howard, Public domain, via Wikimedia Commons)

"Trångboddheten skulle minskas och steg för steg skulle det jämlika samhället växa fram organiskt."



Raymond Unwins (1912) klassiska illustration över trädgårdsstaden – en tät, låg, funktionsblandad stadsbygd, med torg, parker och ett sammanhållet gatunät, kring en centralt placerad spårstation.

har idag en boendetäthet på 35-40 personer per hektar. Husen är placerade längs gatulivet, med entréer ut mot gatan, med privata trädgårdar och gemensamma gröna gårdar på baksidan inne i kvarteren. Gatunätet planerades med breda gröna huvudgator och slingrande, smala lokalgator anpassade till terrängen. Planstrukturen liknar den i stadskärnorna men tätheten är lägre och de gröna inslagen större, det finns generöst med små och stora parker och rekreationsområden. Ett lokalt centrum ger närservice och lokala arbetsplatser. Originalidén med trädgårdsstaden byggde på en form av självständiga satellitstäder, vilka senare kom att kallas New Towns. I den svenska kontexten, beskriven av bland andra arkitekturforskaren Johan Rådberg (1985), så har trädgårdsstaden blivit mer av en stadsbyggnadsform och en ”stadstyp”, ibland integrerad i tätorten och ibland belägen i tätortens utkanter. Följaktligen, oavsett om vi tar Howard, Unwin, Hallman eller Rådberg som referens så kan inte glesa, ensidiga villaområden klassas som trädgårdsstäder, sett från ett stadsbyggnadshistoriskt perspektiv.

”Under förra sekelskiftet var stadskärnan en brokig blandning av småföretagare och boende i ofta trångbodda bostäder. Bostäder och arbetsplatser fanns ofta i samma kvarter och låg- och höginkomsttagare bodde nära varandra, ofta i samma flerbostadshus.”

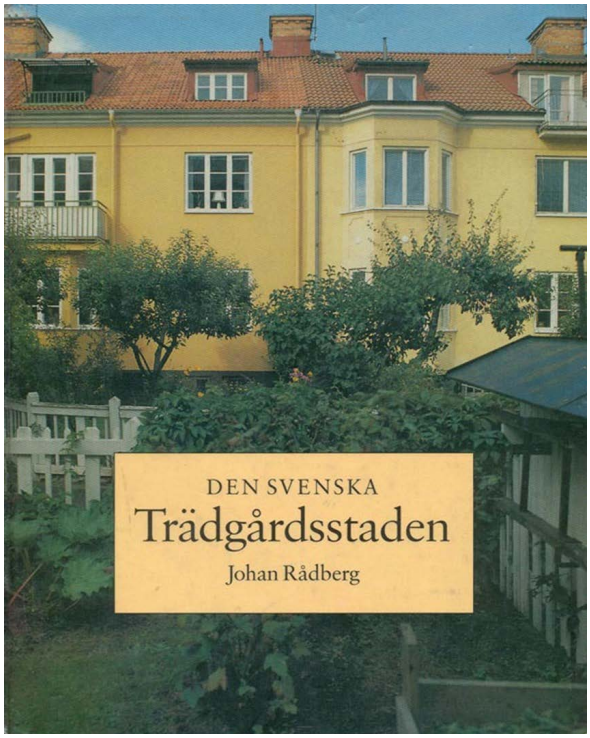
Idén om att blanda det bästa från staden och det bästa från landet bör ses i sin historiska kontext. Under förra sekelskiftet var stadskärnan en brokig blandning av småföretagare och boende i ofta trångbodda bostäder. Bostäder och arbetsplatser fanns ofta i samma kvarter och låg- och höginkomsttagare bodde nära varandra, ofta i samma flerbostadshus. Man bodde generellt inom gång- eller cykelavstånd från sitt arbete och promenerade för att handla eller uträtta vardagsärenden. Spårvagn och tåg var det allmänna transportmedlen för längre resor. Livet på landet var annorlunda, ”grönare” och med längre avstånd, men också likt på många sätt: en blandning av boende och småföretagare (lantbrukare), arbetare och bönder bodde i nära anslutning till gården, det var gångavstånd mellan bostad och arbete, många livsmedel fanns inom gångavstånd i trädgårdar och på bondgården. Modellen för trädgårdsstaden blev således realistisk och logisk, eftersom både landsbygden, stadskärnan och trädgårdsstaden var småskaliga, blandade miljöer byggda på gång- och cykelavstånd. Bilen fanns inte. Följaktligen har de ensidiga, segregerade, funktionsseparerade, modernistiska och bilbaserade bostadsmiljöer som planerades och byggdes från och med 1930-talet - funkis, miljonprogram och inte minst alla stora villaområden - mycket litet att göra med trädgårdsstadens ideal om stad och land, sett i sin historiska kontext. Boende i de första svenska trädgårdsstäderna har vittnat om hur både hantverkare och andra småföretag blandades med lokal handel och skolor, allt inom gångavstånd (Rådberg 1984). Kort sagt - trädgårdsstaden hade ingenting med det moderna bilsamhället att göra.

Andra trädgårdsstaden Welwyn Garden City, 1920 (40 pers/ha).

Första trädgårdsstaden Letchworth Garden City, byggd 1903 (35 pers/ha).

DE SVENSKA TRÄDGÅRDSSTÄDERNA

I Sverige finns flera exempel på områden som inspirerats av den engelska trädgårdsstaden. Rådberg (1994) nämner bland annat Röda stan i Norrköping, Änggårdens Trädgårdsstad i Göteborg, Västra Malmen i Kalmar, Egna hem i Landskrona och i Stockholm, Enskede trädgårdsstad, som var den första att byggas i Sverige. Drivande krafter i frågan om Stockholms första trädgårdsstäder var politikern Carl Lindhagen (borgmästare i Stockholm 1903-1930), stadsingenjören Herman Ygberg och planarkitekten Per Olof Hallman, som också gjorde stadsplanen för Enskede trädgårdsstad (Gamla Enskede) 1907. Den planerades för en befolkningstäthet på 64 pers/ha men har idag 36 pers/ha, eftersom inte alla flerbostadshus som var planerade från början blivit byggda. Det planerade exploateringstalet på kvarteren var i genomsnitt ca 0,4, men är idag ca 0,2. Den svenska trädgårdsstaden kännetecknas enligt Rådberg (1994) av ”måttlig täthet, låga hus, trädgårdar, traditionella gator, torg och platser.” Det är en blandning av ”små flerfamiljshus, radhus, dubbelhus, friliggande en- och tvåfamiljshus”. Husen placeras i kvarter längs med gatorna, vilket skapar en låg, grön sorts kvartersstad. Enligt Rådberg (1994) är bebyggelsetätheten i svenska trädgårdsstäder 0,15-0,5 i exploateringstal.



Referensverket Den svenska trädgårdsstaden av arkitekturprofessorn Johan Rådberg (1994).

Exempel på svenska trädgårdsstäder enligt Rådberg (1994) med tätheter varierande mellan 0,15 – 0,5 i exploateringstal.

Gamla Enskede trädgårdsstad i Stockholm idag med befolkningstäthet 36 pers/ha och exploateringstal 0,2. (Jan Norrman / Riksantikvarieämbetet, CC BY 2.5)

Under 2000-talet har vissa nya bostadsområden uppförts och även marknadsförts som trädgårdsstäder, bland annat i Amhult (Göteborgs kommun), Tullinge (Botkyrka kommun), och Silverdal (Sollentuna kommun). De karaktäriseras av en blandning av lägenheter, radhus och villor med inslag av lokaler i form av skolor, förskolor och enstaka butiker. Deras befolkningstäthet är ungefär 35-50 pers/ha. I planprogram, gestaltningsprogram och planbeskrivningar görs ofta referenser till Howards och Unwins grundidéer. Intressant är också att dessa stadsbyggnadsidéer på många sätt linjerar med den förindustriella staden: en till tre våningar, hus och entréer mot gata, trädgårdar och innergårdar inne i kvarteren och ett sammanhållet gatunät. Det verkar som om stadsmiljö i den mänskliga skalan har ett allmänt långsiktigt hållbart värde.

”Den ursprungliga engelska trädgårdsstaden skapad kring sekelskiftet av Ebenezer Howard och Raymond Unwin var en låg tät blandad bebyggelse samlad kring en spårstation.”

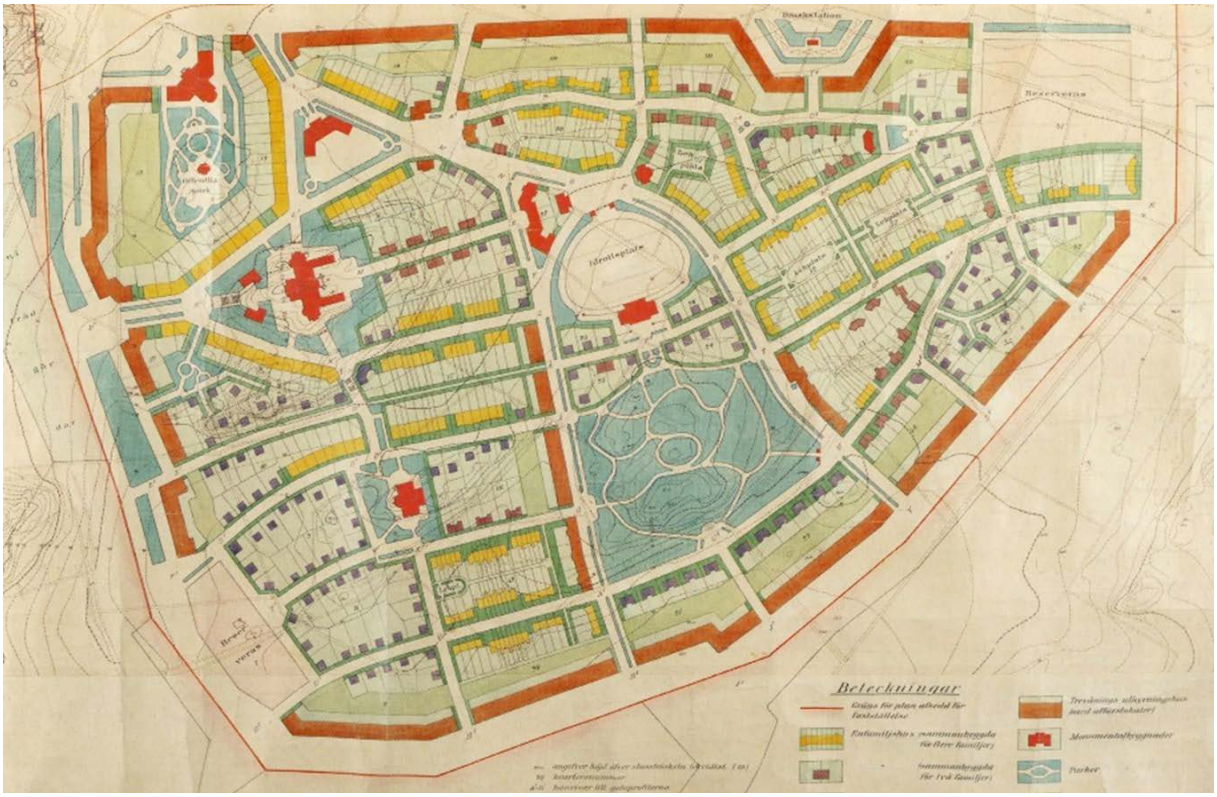
Tullinge trädgårdsstad i Stockholm av Brunnberg Forshed (40 pers/ha) från 2001. (Foto: P.A.C.E. AB, www.pace.nu)

Amhult trädgårdsstad i Göteborg av Wahlström & Steijner, 300 hyresrätter med egna trädgårdar från 2003 (50 pers/ha). (Foto: Spacescape)

STADSPLANENS OCH DETALJPLANENS BETYDELSE

Bebyggelse- och markanvändningsplanering har en lång historia i Sverige. Redan under medeltiden och den förindustriella tiden fanns regler för hur marken skulle användas och husen byggas. Den första egentliga planlagstiftningen i Sverige kom med industrialiseringen och 1874 års byggnadsstadga. Genom 1907 års stadsplanelag fick planerna det rättsliga stöd som saknats. Detta var upprinnelsen till det som nu kallas det kommunala planmonopolet. Detta var också tiden då de första trädgårdsstäderna planerades i Sverige. För att mer detaljerat kunna styra hur byggnadskvarter, gator och allmän platsmark skulle användas reformerades stadsplanelagen 1931, i samband med funktionalismens inträde i Sverige. Det blev då möjligt att med mer detaljerade bestämmelser styra hur byggnader skulle se ut. 1947 kom en ny byggnadslag, 1960 en ny byggnadsstadga.

Plan- och bygglagen, vilken nu styr svensk bebyggelseutveckling, trädde i kraft den 1 juli 1987 och uppdaterades 2011. Översiktsplanen ger en inriktning i hur mark och vatten bör användas, framför allt var ny bebyggelse bör tillkomma. Med detaljplanen reglerar kommunen hur mark och vatten ska användas och hur bebyggelsen ska se ut. Detaljplanen talar om vad man får och inte får göra för byggåtgärder inom planområdet. Stadsplaner och detaljplaner styr sedan 1800-talet helt och fullt vad som kan byggas i Sverige. Om det i detaljplanen står enbostadshus eller enfamiljshus så får det inte byggas något annat. I detaljplanen bestäms byggrätten, hur många kvadratmeter byggnadsarea (ytan på mark) och bruttoarea, BTA (sammanlagda ytan av alla våningsplan), som får byggas. En detaljplan för ett villaområde kan vara mycket hårt reglerad med få möjligheter till på- eller tillbyggnation. Högsta domstolen beslutade 2023 att ”tvåbostadshus” i Huddinge i Stockholm inte ska få bygglov när planbeskrivningen betonar enfamiljshus (SVD 2023). I många av de äldre trädgårdsstäderna (tex. Gamla Enskede, Stureby, Mälarhöjden, Smedslätten och Herrängen i Stockholm) finns dock ofta stadsplaner med mycket generösa byggrätter eftersom planidealet var en relativt tät och blandad stad. Byggrätterna tillåter uppförande av fler och tätare byggnader, men paradoxalt nog har dessa gamla trädgårdsstäder idag fått höga kulturvärdesklassningar och utbyggnad har begränsats, trots att det strider mot stadsplanerna och det ursprungliga planidealet (se tex. Stadsbyggnadskontoret 2021).



Stadsplan av för Enskede trädgårdsstad från 1907 av P O Hallman. Exploateringstal på kvarter i snitt ca 0,4 och ca 64 boende/ha). (Stockholms stadsbyggnadskontor, Public domain, via Wikimedia Commons)

SLUTSATSER

- **Den bilbaserade svenska stadsutglesningen** accelererade från 1930-talet, men avstannade efter 1990-talet, fram till idag.
- Den svenska stadsutglesningen, så kallad **”urban sprawl”**, har samma beståndsdelar som sin amerikanska förebild, glesa villaområden, externhandelsområden och breda motorvägar.
- Den ursprungliga engelska trädgårdsstaden skapad kring sekelskiftet av Ebenezer Howard och Raymond Unwin var en **låg tät blandad bebyggelse samlad kring en spårstation**. Tätheten var 35-40 boende/hektar.
- **De första svenska trädgårdsstäderna etablerades kring 1910-talet** som täta närförorter, med småhus och flerbostadshus och arbetsplatser blandat, med ungefär samma tätheter som det engelska originalet.
- **Den svenska och engelska trädgårdsstaden är inte bilberoende homogena villaområden**, de har mer gemensamt med den klassiska kvartersstadens stadsrum, funktionsblandning och kollektivtrafik.
- **Flera nya trädgårdsstäder planerats i Sverige** under de senare åren med de äldre stadsbyggnadsmodellerna som förebild.
- Stadsplanens födelse i Sverige kom ungefär samtidigt som trädgårdsstäderna. **De hundra år gamla stadsplanerna har ofta generösa byggrätter**, som inte motsvarar dagens glesa villaideal.

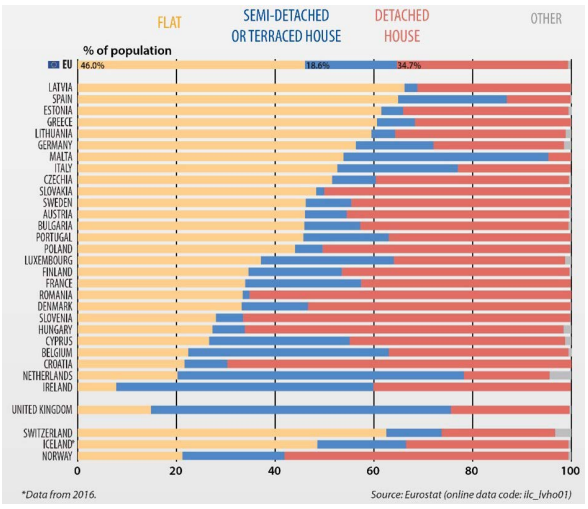
FOTO: TIP ARKITEKTER

SVERIGES URBANA MARKANVÄNDNING

Detta avsnitt tittar närmare på de olika stadsbyggnadstypernas konsekvenser för markanvändning. Vi redovisar vilka typer som dominerar och hur fördelningen dem emellan ser ut jämfört med internationella exempel. Genom att bygga med tätare stadsbyggnadstyper och i goda lägen på redan exploaterad väg- och industrimark kan stora mängder värdefull natur- och jordbruksmark sparas.

Svenska hushåll bebor sina bostäder på olika sätt, men är i hög grad styrda av den byggda strukturen. Av Sveriges knappt fem miljoner hushåll bor runt 50 procent i en lägenhet i ett flerbostadshus, och runt 40 procent i ett småhus, men av den svenska befolkningen bor över 50 procent i småhus och över 40 procent i flerbostadshus (SCB 2023). Detta beror naturligen på att bostäder i småhus har större boyta, och därmed rymmer större hushåll. Varje person har i genomsnitt över 40 kvadratmeter boyta i Sverige. Det skiljer sig dock stort mellan hushållstyper. Ensamstående män över 65 år har i snitt ca 80 kvadratmeter boyta, medan sammanboende med två barn har ca 30 kvadratmeter per person.

2020 hade Sverige fler än tre miljoner bostadsbyggnader. Av dem var drygt 2,8 miljoner småhus. Där ingår både permanentbostäder och fritidshus. Arealen mark med bostäder uppgick till nästan 461 000 hektar. Småhusmarken utgjorde sammanlagt 92 procent av den totala bostadsmarken. Småhus med permanentbostäder utgjorde 65 procent av bostadsmarken, och fritidshusmark 27 procent. Mark

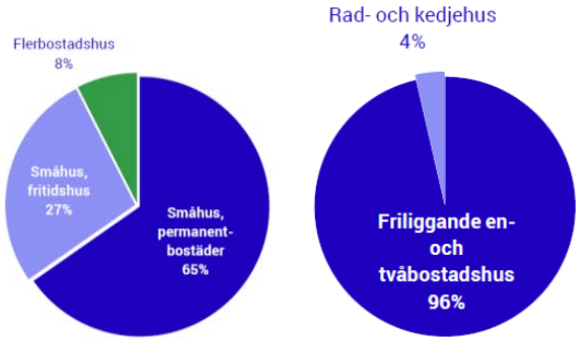


Fördelning av bostadsmarken i Europa (Eurostat 2016). Jämfört med Sverige är det många länder där boende i småhus till mycket högre grad bor i radhus än villor.

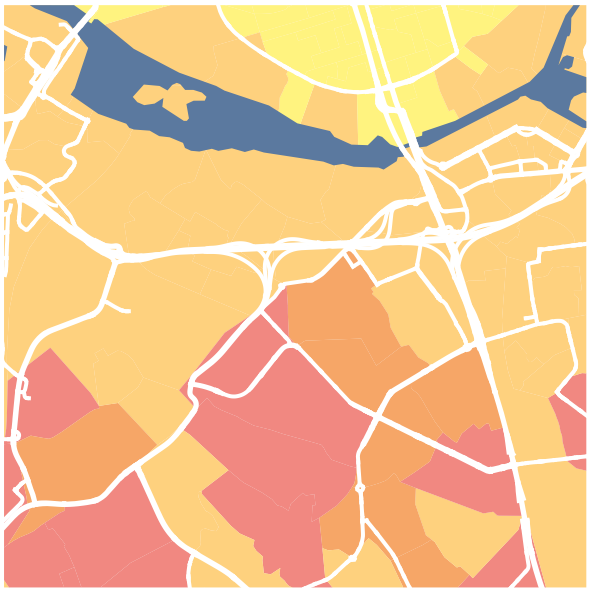
"2020 hade Sverige fler än tre miljoner bostadsbyggnader. Av dem var drygt 2,8 miljoner småhus."

med flerbostadshus upptog åtta procent av den totala bostadsmarken 2020. Den absoluta majoriteten av småhusmarken är knuten till friliggande en- och tvåbostadshus. Övriga fyra procent är knuten till rad- och kedjehus. Bland länen har Skåne den högsta andelen småhusmark som är knuten till rad- och kedjehus, med sju procent, följt av Stockholms län, med sex procent. Högst andel mark med friliggande småhus har Gotlands och Norrbottens län, båda med en andel på 99 procent (SCB 2020).

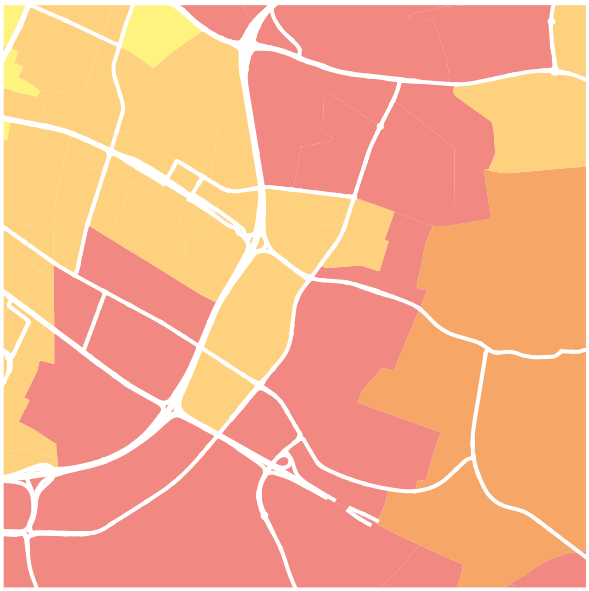
I en europeisk jämförelse är Sverige ganska genomsnittligt vad gäller andel av befolkningen som bor i småhus respektive lägenheter. Däremot bor en ovanligt stor andel av småhusborna i villor (detached houses i bilden nedan). I till exempel England, Holland, Belgien, Spanien, Italien och Irland är det en mycket större andel av småhusägarna som bor i radhus (semi-detached/terraced houses), en tät och låg bebyggelse, som möjligen skulle kunna beskrivas som ett slags trädgårdsstadsmiljö (Eurostat 2016).



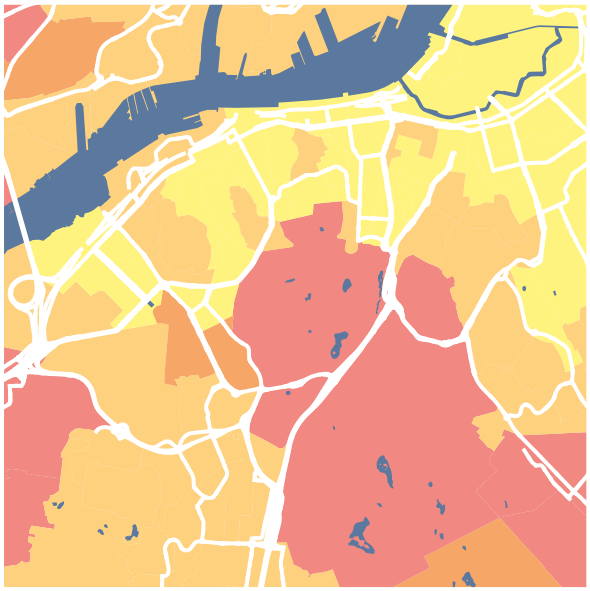
Fördelning av bostadsmarken (SCB 2020). Fördelning av småhusmarken (SCB 2020).



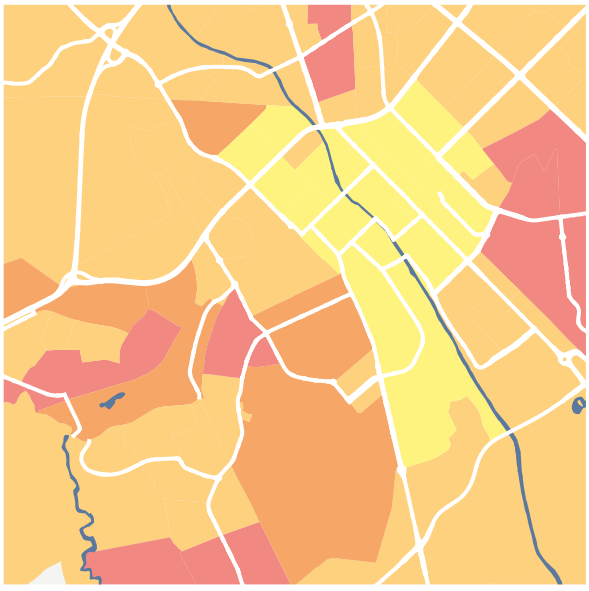
Stadsbyggnadstyper i Stockholm.



Stadsbyggnadstyper i Malmö.



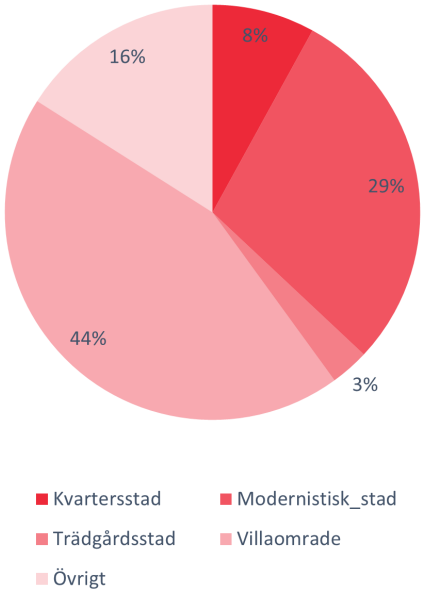
Stadsbyggnadstyper i Göteborg.



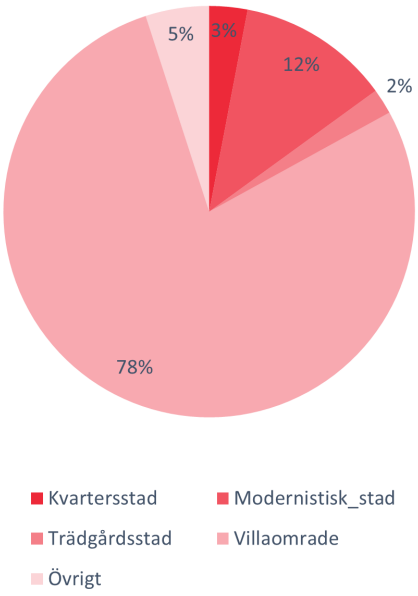
Stadsbyggnadstyper i Uppsala.

- Kvartersstad
- Modernistisk stad
- Trädgårdsstad
- Villaområde

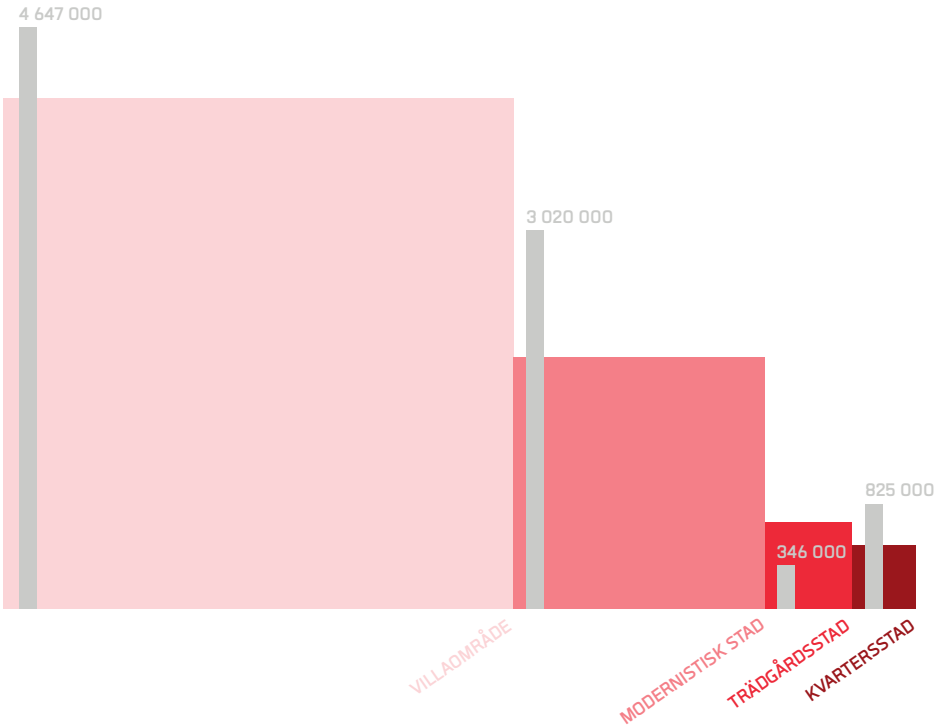
Andel av Sveriges befolkning som bor i olika stadsbyggnadstyper. Övrigt innefattar bostäder utanför tätort.



Andel av den bebyggda bostadsmarken som upptas av olika stadsbyggnadstyper. Övrigt innefattar bostäder utanför tätort.



Mängden markyta för de fyra stadsbyggnadstyperna i Sverige samt mängden boende i de olika typerna. (Lantmäteriet 2023, SCB 20023)



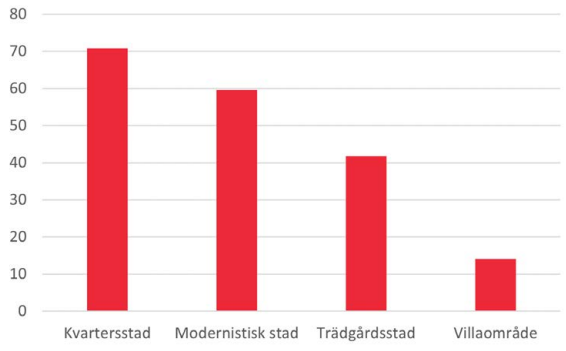
"Något som skulle vara praktiskt möjligt är att förtäta Sveriges villaområden med flerbostadshus, så att de blir trädgårdsstäder."

Den totala ytan bebyggd mark villaområde upptar en yta lika stor som Östergötland, modernistisk stad en yta lika stor som Blekinge, trädgårdsstad en yta lika stor som Habo kommun och kvartersstad en yta lika stor som Tjörn.

I Sverige bor tre procent av befolkningen i trädgårdsstad och 44 procent i villaområden. Endast två procent av den bebyggda bostadsmarken i Sverige är trädgårdsstad och 78 procent består av villaområden. Bara tre procent av svenska småhusbostäder ligger i trädgårdsstad, 61 procent ligger i villaområden. Sveriges samtliga villaområden upptar en yta lika stor som Östergötland.

De som bor i svenska villaområden upptar 3 gånger så mycket mark som de som bor i trädgårdsstad, och 5 gånger så mycket mark som de som bor i kvartersstad. Det betyder exempelvis att om alla som bodde villaområden skulle flytta till trädgårdsstad så skulle, teoretiskt sätt, 1 091 kvadratkilometer mark sparas till natur, jord- och skogsbruk. Det motsvarar 3,6 procent av all jordbruksmark i Sverige (SCB, 2023). Eller 4,3 procent av all åkermark. Eller 10,7 procent av all åkermark med spannmål. Eller 12 gånger mer än all jordbruksmark som exploaterades i Sverige 2006-2020.

Något som skulle vara praktiskt möjligt är att förtäta Sveriges villaområden med flerbostadshus, så att de blir trädgårdsstäder. Det skulle behövas över 3 miljoner nya lägenheter i flerbostadshus för att lyfta alla svenska villaområden till trädgårdsstadens minimigräns om 30 boende per hektar.



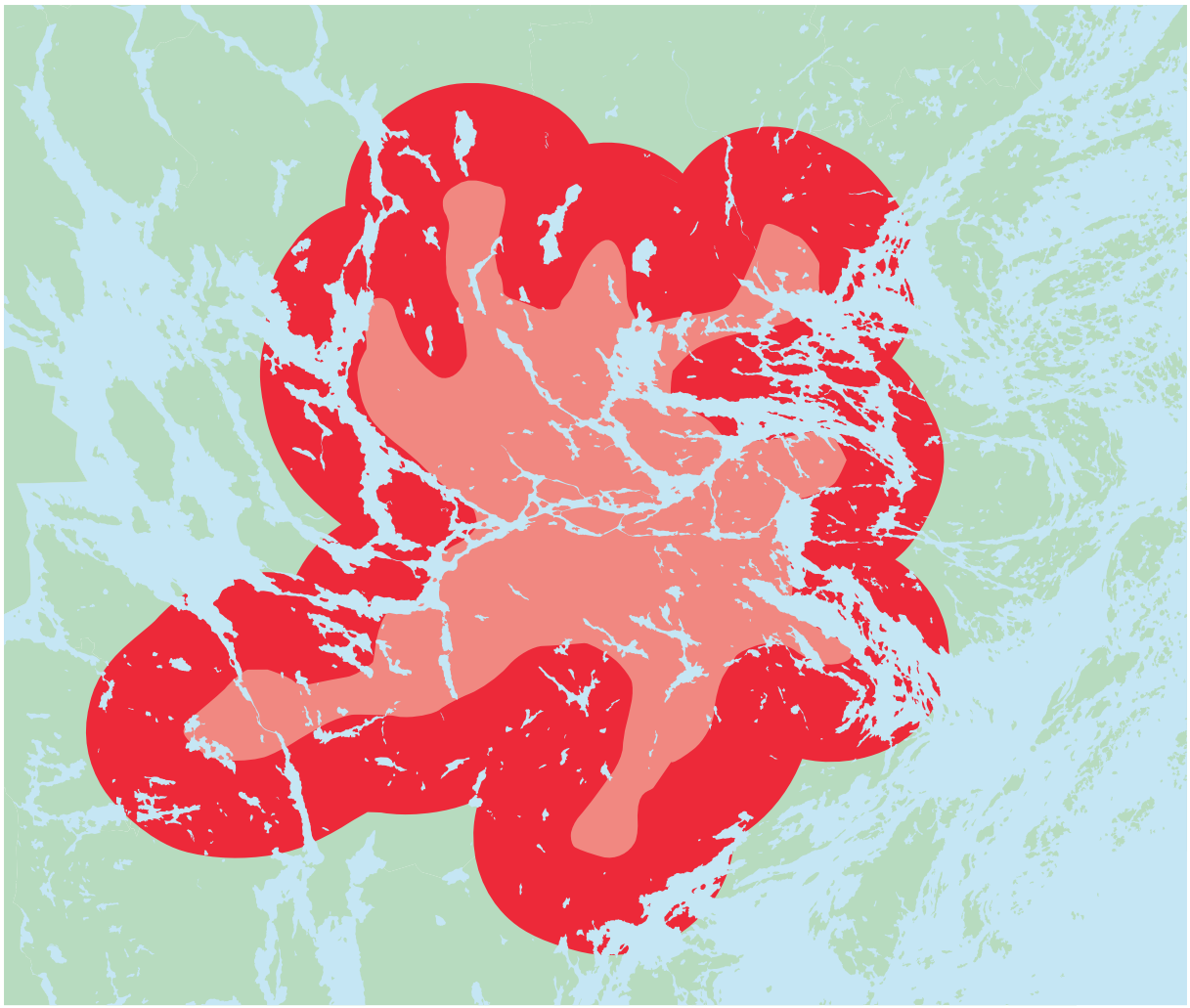
Boende per hektar i olika stadsbyggnadstyper i Sverige.

JORDBRUKSMARKENS EXPLOATERING

I Sverige exploateras ca 600 hektar jordbruksmark varje år, varav 75 procent, alltså 450 hektar, med småhus, vilket motsvarar 640 fotbollsplaner. Mellan 2006 och 2020 har 90 kvadratkilometer, motsvarande 13 000 fotbollsplaner, jordbruksmark exploaterats med småhusbyggande.

Det har hävdats i undersökningar att ”sju av tio vill bo i småhus” (TMF 2023). Idag bor cirka fem av tio i småhus i Sverige. Om resterande 20 procent av Sveriges 10,5 miljoner invånare skulle bygga sig en villa, med två personer i varje hus, skulle detta uppta 746 kvadratkilometer, en yta lika stor som all jordbruksmark i Gävleborgs län. Det motsvarar 377 730 ton spannmålsproduktion per år till ett värde på 1,3 miljarder kr på livsmedelsmarknaden, eller den årliga spannmålskonsumtionen till mer än halva Sveriges befolkning.

I USA har stadsutglesningen pågått under lång tid, i en mer omfattande skala än Europa. Men, USA:s utveckling visar vad som händer om stadsutglesningen tillåts fortgå okontrollerat. Detroit, som är en av USA:s glesa och snabbast krympande städer, har 74 procent småhusbostäder. Skulle Stockholmsregionen, med 24 procent småhusbostäder, ha samma andel bostäder i småhus som Detroit, skulle Stockholmsregionens bebyggda yta öka med 122 procent, och då uppta ytterligare exploaterad yta på 426 kvadratkilometer som idag är natur, skog och jordbruksmark. Stockholmsregionens villaområden upptar redan idag 69 procent av den bebyggda ytan. Frågan är inte om Stockholm ska bli exakt som Detroit, utan om svenska städer ska bygga fler ensartade villaområden och få samma typ av problem som de amerikanska bilstäderna.



Skulle Stockholmsregionen ha samma andel bostäder i småhus som Detroit, skulle den bebyggda ytan öka med 122 procent, och då uppta ytterligare exploaterad yta på 426 kvadratkilometer som idag är natur, skog och jordbruksmark.

FÖRTÄTNINGSPOTENTIALEN I STÖRRE STÄDER

I en studie initierad av Hyresgästföreningen 2016 genomförd av Spacescape med rapporttiteln ”Alla får plats i stadens goda lägen” identifieras en potential i Sveriges tio största städer på en miljon nya bostäder i ”goda lägen”. Goda lägen innebär de stadsdelar där det går att nå stora delar av stadens arbetsplatser och serviceutbud inom 20 minuter med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Bil har uteslutits som transportmedel då det inte är tillgängligt för alla.

Hälften av all byggbar mark i de tio städernas goda lägen ligger på redan exploaterade trafikytor och industrimark. Nästan en fjärdedel av den totala bostadspotentialen finns längs med större trafikleder och vägar vilket kan vara förvånande men säger mycket om hur våra städer är byggda. Ett skifte i hur man ser på trafiksystemen i städerna kan frigöra mycket utrymme för bostäder och dessutom skapa mer sammanhängande, gångvänliga och attraktiva städer. Över hälften av den beräknade bostadspotentialen finns i Stockholm och Göteborg och ca 38 procent bara i Stockholm.

Ungefär 42 procent av den totala bostadspotentialen utgörs av förtätningar av befintliga bostadsområden. Framför allt finns det en stor utrymmesresurs i förortsmiljöer skapade i linje med det modernistiska planeringsideal som spred ut våra städer under 1900-talet. Det är hållbart att bostadsbehovet till stor del kan mötas i redan bebyggda miljöer där befintlig infrastruktur kan utnyttjas effektivare och underlag för service och kollektivtrafik kan utökas där det behövs. Men det är framför allt skiftet från industriområden och trafikleder till sammanhängande täta stadsmiljöer i städernas kärnor som kan frigöra utrymme för att bygga stad i goda lägen.

1 MILJON BOSTÄDER I GODA LÄGEN

Stockholm	384 000
Göteborg	126 000
Malmö	105 000
Uppsala	81 000
Örebro	72 000
Linköping	61 000
Västerås	58 000
Helsingborg	47 000
Umeå	34 000
Borås	33 000

Byggpotentialen i goda lägen i Sveriges tio största städer, där 38 procent av den beräknade potentialen finns bara i Stockholm.

FOTO: JOSH WILBURNE

SLUTSATSER

- Den bebyggda **markytan för villaområden är 3 gånger så stor som i trädgårdsstad.** Den genomsnittliga tätheten i svensk trädgårdsstad är cirka 42 boende/hektar, i villaområden cirka 13 boende/hektar.
- Skulle 63 hektar bebyggas med 500 bostäder som trädgårdsstad i stället för som villaområde, skulle 53 hektar skog motsvarande 21 000 kubikmeter virke sparas, eller jordbruksmark motsvarande 365 ton årlig spannmålsproduktion.
- **92 procent av Sveriges bostadsmark är bebyggd med småhus**, åtta procent med flerbostadshus.
- **Tre procent av Sveriges befolkning bor i trädgårdsstad**, 44 procent bor i villaområden. Två procent av den bebyggda bostadsmarken i Sverige är trädgårdsstad och 78 procent villaområden. Endast tre procent av svenska småhus ligger i trädgårdsstad.
- För att omvandla dagens villaområden till riktiga trädgårdsstäder skulle **tre miljoner lägenheter** behöva byggas.
- **Mellan 2006 och 2020 har 90 kvadratkilometer jordbruksmark exploaterats av småhusbyggande**, i huvudsak som villaområden.
- Att bygga så att **sju av tio kan bo i småhus i Sverige skulle exploatera en yta på 746 kvadratkilometer**, vilket motsvarar all offentlig grönyta i Sveriges tätorter eller all jordbruksmark i Gävleborgs län.
- **Skulle Stockholm ha samma andel småhusbostäder som Detroit, USA:s snabbast krympande stad, skulle Stockholms bebyggda yta behöva mer än fördubblas.**
- Det finns fortfarande plats för hållbar förtätning. **En miljon lägenheter kan byggas i centrala lägen i Sveriges tio största städer**. En tiondel så många om det byggs med villor.

FOTO: TIP ARKITEKTER

TRÄDGÅRDSSTADENS VÄRDEN OCH KOSTNADER

De fyra stadsbyggnadstyperna, där Trädgårdsstaden är en typ, genererar stora skillnader med avseende på deras påverkan på transporter och bilinnehav, energi och klimatpåverkan, hushållsekonomi, samhällsekonomi, bostadsefterfrågan, segregation och folkhälsa, vilket presenteras i följande avsnitt. Sammanfattningsvis presenteras en genomgång av forskningsläget inom stadsutveckling och så kallad urban sprawl.

FOTO: P.A.C.E. AB, WWW.PACE.NU

TRANSPORTER OCH BILINNEHAV

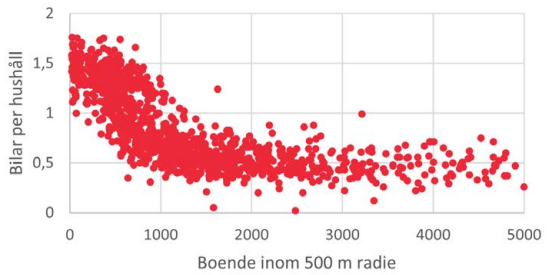
Nedan presenteras sambanden mellan stadsbyggnadstyperna och vårt bilresande och bilinnehav, där villaområdet sticker ut som starkt kopplat till bilberoende, bilresande och bilägande. Trädgårdsstaden är signifikant mindre bilberoende, och boende i trädgårdsstäder går och cyklar i högre utsträckning än vad boende i villaområden gör.

Det finns omfattande internationell forskning och nationella studier som visar på sambanden mellan bilresande, bilinnehav och stadens struktur (Se kapitlet Forskningsläget). Kort sagt visar de flesta studier att ju mer gles, utspridd stad och ju sämre kollektivtrafik och cykelnät som staden har desto mer åker folk bil och äger bil. Detta påverkar hushållens transportkostnader och följaktligen deras klimatpåverkan och energianvändning.

BILÄGANDE

Det finns ett starkt samband mellan hur pass centralt en bostad ligger i en region och bilägandet. Liknande samband gäller täthet. Ju tätare en bostad ligger desto färre boende äger bil. Är parkeringsutbudet stort i relationen till tätheten så ökar också bilinnehavet (Spacescape 2018). De som bor i villaområden äger 54 procent fler bilar än de som bor i trädgårdsstad och 158 procent fler än de som bor i kvartersstad.

"Ju sämre kollektivtrafik och cykelnät som staden har desto mer åker folk bil och äger bil. Detta påverkar hushållens transportkostnader och följaktligen deras klimatpåverkan och energianvändning."



Samband mellan befolkningstäthet (antal boende som nås inom 500m från varje kvarter) och bilinnehav i Stockholms län. Bilinnehavsdata innefattar ägda personbilar, förmånsbilar och privatleasade bilar (SCB, 2020).

Bilägande i olika stadsbyggnadstyper i Stockholms-, Göteborgs- och Uppsalaregionerna.

ELBILISMEN

Det pågår en omställning av fordonsflottan till eldrift. I slutet av 2023 utgjordes cirka 11 procent av den svenska fordonsflottan av laddbara bilar, och andelen väntas öka då 100 procent av alla nya bilar som säljs inom EU ska vara utsläppsfria 2035 (Vattenfall 2023). Denna omställning kommer ha många olika konsekvenser för miljö och samhälle, vissa positiva, andra negativa.

Fördelar med omställningar till eldrift:

- Ca 50% lägre CO2 utsläpp, beror till viss del på typ av elproduktion.
- Inga utsläpp av giftiga avgaser (kväve, svaveloxider, ozon, kolväten, kolmonoxid, tungmetaller).
- Lägre driftkostnader.
- Lägre buller vid hastigheter under 30 km/h

Nackdelar med omställningar till eldrift:

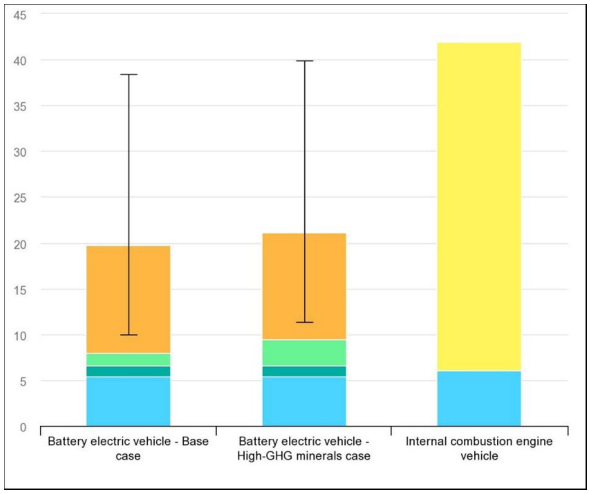
- 6 gånger större mineralbrytning.
- Dyr laddinfrastruktur och lång ”tankningstid”.
- Dyrare inköpskostnad.
- Ökat vägslitage och mer förorenande luftpartiklar från däck och bromsar, pga. ökad fordonsvikt.

”Omställning till eldrift är både positiv och negativ, men de stora samhällsproblemen med stadsbilismen kvarstår.”

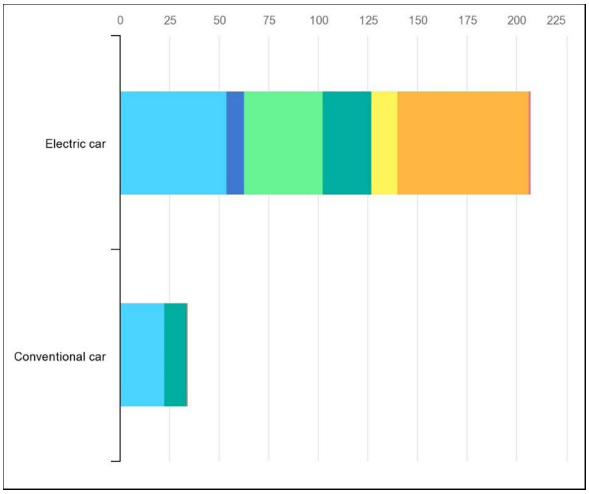
Konsekvenser som inte påverkas av omställningen till eldrift:

- Trafiksäkerhetsproblem, trafikskador och trafikdöd
- Lite fysisk aktivitet och stillasittande, vilket bidrar till hälsoproblem som övervikt, diabetes, hjärt- och kärlsjukdomar.
- Förlust av jord- och skogsbruksmark, naturmark och biologisk mångfald från infrastruktur, parkeringsytor och stadsutglesning.
- Bilberoende social segregation och sociala barriärer
- Ojämlik tillgänglighet för de som inte har råd med bil
- Väg- och motorvägsbuller, vilket leder till stress, sömnproblem och sämre psykisk hälsa.

Således är omställning till eldrift både positiv och negativ, men de stora samhällsproblemen med stadsbilismen kvarstår.



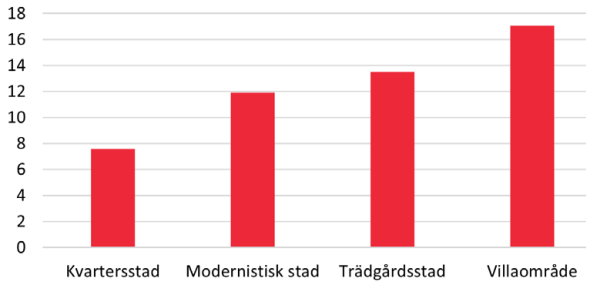
Jämförelse av utsläpp mellan elbil (BEV) och bensinbil (ICE) (EIA 2021).



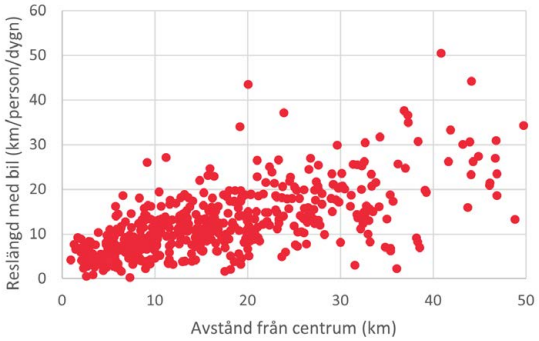
Mineralkonsumtion från elbil och vanlig bil (IEA 2021).

BILRESANDE

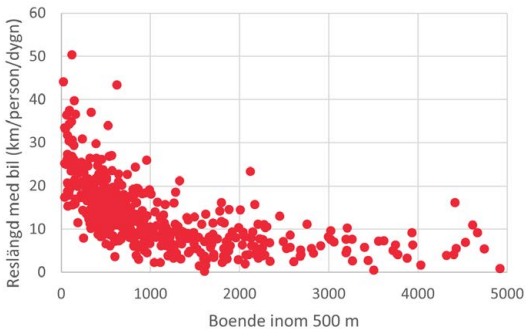
Det finns ett starkt samband mellan hur centralt en bostad ligger i en region och hur mycket de boende reser med bil. Liknande samband gäller täthet. Ju tätare en bostad ligger ju mindre åker de boende bil. De som bor i villaområden reser 26 procent längre med bil än de som bor i trädgårdsstad och 121 procent mer än de som bor i kvartersstad, visar data från regionerna Stockholm, Göteborg och Uppsala.



Bilresande i olika stadsbyggnadstyper i Stockholms-, Göteborgs- och Uppsalaregionerna (Bostadsläget, 2023).



Samband mellan hur centralt en bostad ligger och reslängden med bil. Baseras på resvanedata från resvaneundersökningen som genomfördes i Stockholms län 2015 (Region Stockholm, 2016).

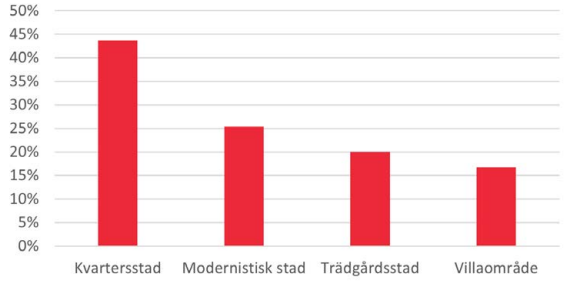


Samband mellan befolkningstäthet (antal boende/nattbefolkning som nås inom 500m) och reslängd med bil. Baseras på resvanedata från resvaneundersökningen som genomfördes i Stockholms län 2015 (Region Stockholm, 2016).

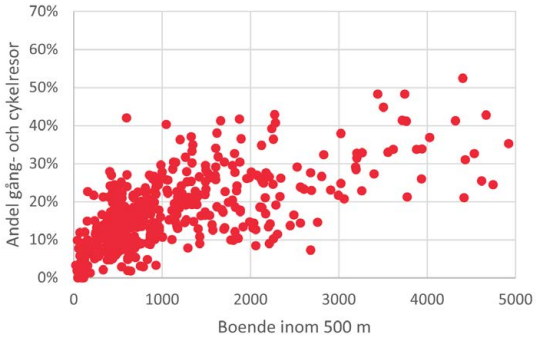
FOTO: KATHY

GÅNG- OCH CYKELRESANDE

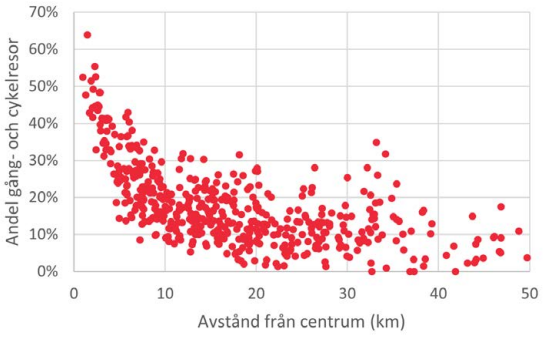
Gående och cyklande i vardagen är starkt kopplat till bostadsläget och även bebyggelsestrukturen. De som bor i tätare miljöer med större serviceutbud och bättre kollektivtrafik, går mer och oftare. Tätheten påverkar även cyklandet. Ju tätare bebyggelse desto oftare tar de boende cykeln i vardagen. De som bor i glesa villaområden går och cyklar 20 procent mindre än de som bor i trädgårdsstad, och bara en tredjedel jämfört med de som bor i tät, blandad kvartersstad.



Andel gång- och cykelresor i olika stadsbyggnadstyper i Stockholms-, Göteborgs- och Uppsalaregionerna (Bostadsläget, 2023).



Samband mellan befolkningstäthet (antal boende/nattbefolkning som nås inom 500m) och andel gång- och cykelresor av samtliga resor. Baseras på resvanedata från resvaneundersökningen som genomfördes i Stockholms län 2015 (Region Stockholm, 2016).



Samband mellan hur centralt en bostad ligger och andelen gång- och cykelresor som görs. Baseras på resvanedata från resvaneundersökningen som genomfördes i Stockholms län 2015 (Region Stockholm, 2016).

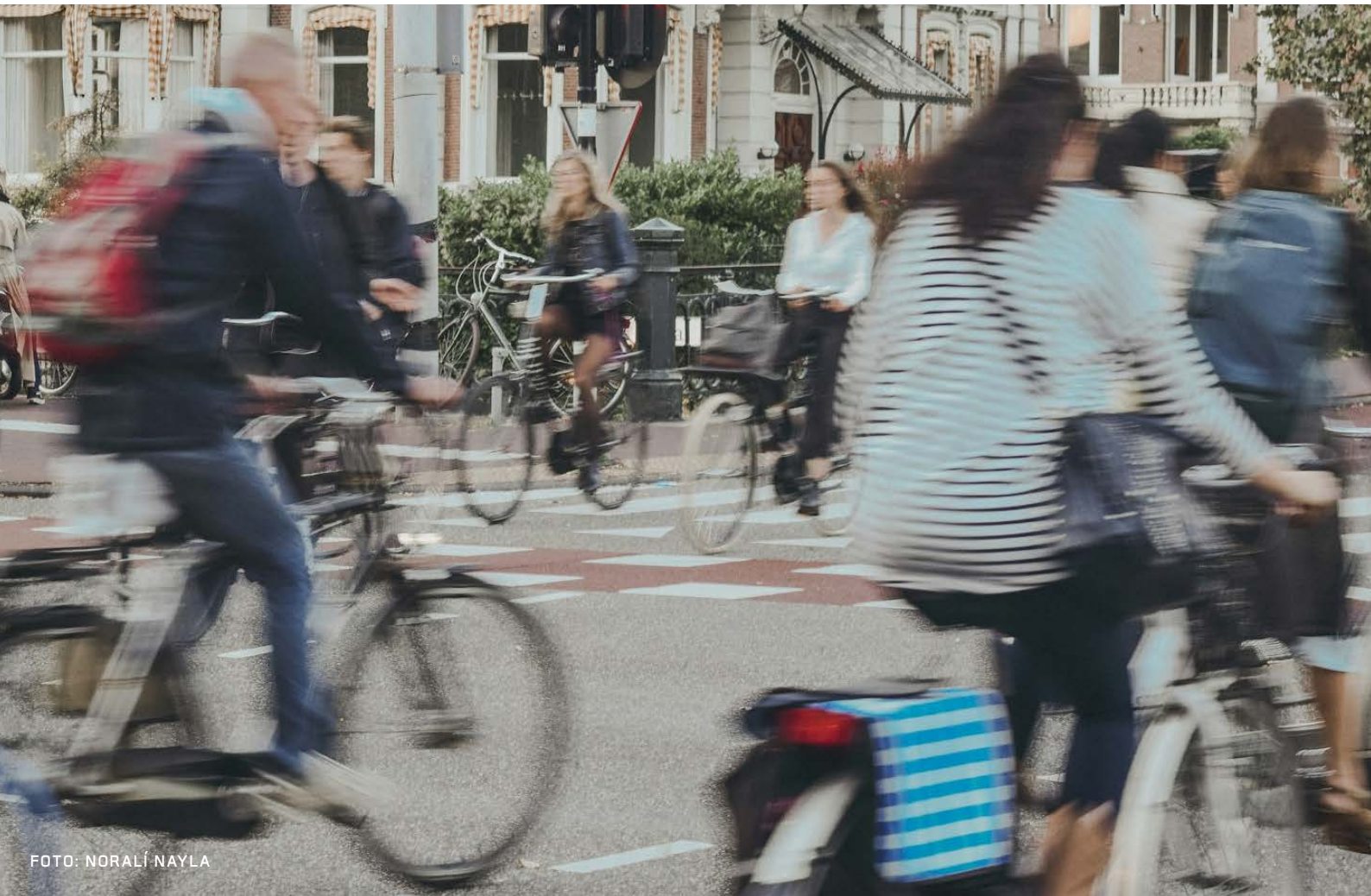


FOTO: NORALÍ NAYLA

SLUTSATSER

- **Villaområden är starkt kopplat till bilberoende, bilresande och bilägande.** Trädgårdsstaden är signifikant mindre bilberoende och centralt lokaliserade kvartersstäder är de allra minst bilbaserade boendemiljöerna i Sverige.
- **De som bor i villaområden äger 54 procent fler bilar än de som bor i trädgårdsstad** och 154 procent fler än de som bor i kvartersstad.
- **De som bor i villaområden reser 26 procent mer med bil än de som bor i trädgårdsstad** och 121 procent mer än de som bor i kvartersstad.
- **De som bor i villaområden går och cyklar 20 procent mindre än de som bor i trädgårdsstad** och bara en tredjedel jämfört med de som bor i kvartersstad.
- **Omställning till elbilar minskar viss miljöpåverkan (CO2, avgaser), men ökar annan (luftpartiklar, mineralbrytning). De största negativa konsekvenserna kvarstår** (folkhälsa, trafiksäkerhet, segregation, ojämlikhet, markkonsumtion).

FOTO: SPACESCAPE

ENERGI OCH KLIMATPÅVERKAN

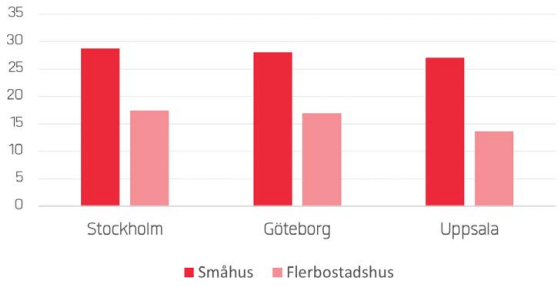
Bostäder och transporter står för över hälften av Sveriges energianvändning. Som vi sett i föregående kapitel påverkar stadsbyggnadstypen i hög grad våra transporter, där villaområden har en stark koppling till ökat resande med bil, med ökad klimatpåverkan som följd. Nedan följer en genomgång av hur våra stadsbyggnadstyper relaterar till energianvändning, klimatpåverkan och vattenanvändning.

ENERGIANVÄNDNING

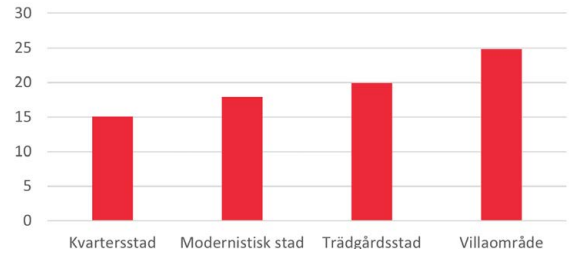
Över hälften av Sveriges energianvändning kommer från bostäder och transporter. I forskningsprojektet Bostadsläget, finansierat av Energimyndigheten, och projektet Klimatkalkylen, finansierat av forskningsrådet Formas, har modeller tagits fram för att beräkna energianvändning och klimatpåverkan från bostäder och transporter. I Bostadsläget analyseras hur bostadsbebyggelse och infrastruktur påverkar bostadspriser, transportkostnader, koldioxidutsläpp och energianvändning i regionerna Stockholm, Göteborg och Uppsala. Energiberäkningarna för bostadsbebyggelse och persontransporter är genomförda av konsultföretagen Spacescape och Trivector och baseras på statistik från Energimyndigheten, SCB och regionerna.

"I Bostadsläget analyseras hur bostadsbebyggelse och infrastruktur påverkar bostadspriser, transportkostnader, koldioxidutsläpp och energianvändning i regionerna Stockholm, Göteborg och Uppsala."

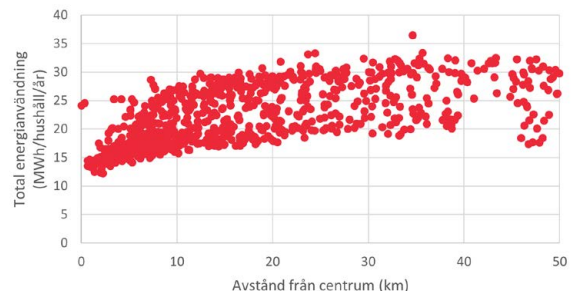
Bostadsbebyggelsen har en stor variation i energianvändning. Flerbostadshusen har generellt lägre energianvändning per boende än småhusen, framförallt för att det i flerbostadshusen bor 25–30 procent fler boende per kvadratmeter boarea. Småhusen, som ofta är utformade som enfamiljshus, gör det svårt att i lika stor utsträckning som lägenheter



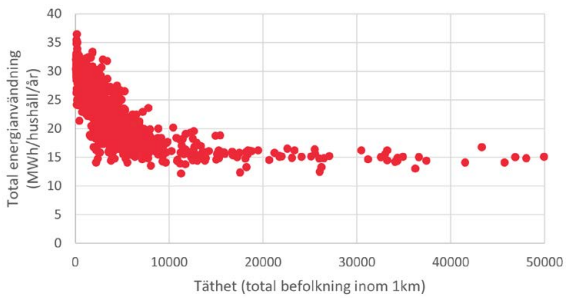
Genomsnittlig energianvändning för hushåll i Stockholms- Göteborgs- och Uppsalaregionerna.



Energianvändning (MWh/år/hushåll) för boende och transporter i olika stadsbyggnadstyper i Stockholms-Göteborgs-och Uppsalaregionerna.



Energianvändning per hushåll och år, i relation till avstånd till centrum i Stockholms- Göteborgs- och Uppsalaregionerna.



Energianvändning (MWh/år/hushåll) för boende och transporter i olika stadsbyggnadstyper i Stockholms- Göteborgs- och Uppsalaregionerna.

dela på mindre ytor. Därför är det generella mönstret att ju tätare bebyggelse, desto mindre energianvändning per boende. Miljonprogramsområden har dock lägre energianvändning per boende än tätare innerstadskvarter eftersom trångboddheten här är större.

Persontransporterna har en stor variation i energianvändning. Det finns ett tydligt samband mellan centralitet, täthet, tillgång till kollektivtrafik och energianvändning. Ju mer centralt och tätt bostaden ligger ju mindre energi används för transporter, vilket i huvudsak beror av bilresandet.

Den sammanslagna energianvändningen visar att flerbostadshusområdena har 20–25 procent lägre total energianvändning jämfört med småhusområdena, dels på grund av resvanor och dels på grund av boendetäthet. Göteborgsregionen har generellt något högre energianvändning per boende. Detta beror dels på regionens utspridda bebyggelsestruktur i jämförelse med framför allt Stockholm, dels på ett mindre energieffektivt kollektivtrafiksystem. Göteborgsregionen har också en större andel småhus, vilket ökar energianvändningen per boende.

KLIMATPÅVERKAN

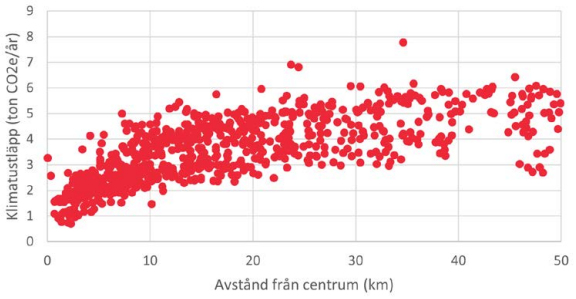
Energianalysen har mycket gemensamt med analysen av klimatpåverkan från bostäder och infrastruktur. En översiktlig översättning av energianvändningen i KWh till CO2-utsläpp ger att småhus har 118 procent högre klimatutsläpp än flerbostadshus. Villaområden har 33 procent högre klimatutsläpp än trädgårdsstäder, och 125 procent högre än kvartersstad.

VATTENANVÄNDNING

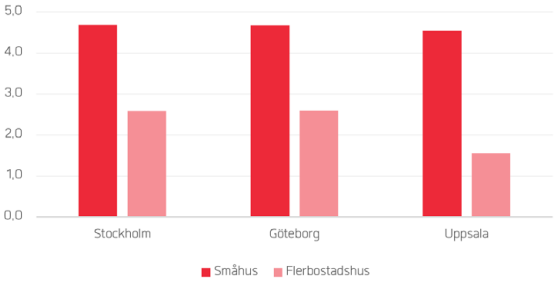
Klimatförändringarna leder till mer extrema väder och skiftningar mellan torka och översvämning kommer att bli mer dramatiska. I Sverige har larmen om bristande grundvattentillgång och bevattningsförbud kommit allt tätare. Det har uppskattats att 30–60 procent av dricksvattnet i USA används till bevattning av trädgårdar (Polycarpou 2012) och 75 procent av en villas vattenkonsumtion går till bevattning av gräsmatta (CNN 2022).

I Sverige finns 320 000 hektar trädgård, vilket motsvarar en yta stor som Blekinge. Hälften av denna yta uppskattas vara gräsmatta, alltså 160 000 hektar (Björkman 2012). Under växtsäsongen rekommenderas att gräsmattor vattnas två gånger i veckan, med 10 till 15 millimeter (10 liter per kvm) varje gång, om det inte regnar. Växtsäsonger och nederbörder varierar kraftig över Sverige, men för att göra en grov, ej överskattad, uppskattning av hur mycket vatten som används för bevattning så har meteorologiska data från Stockholm (Observatorielunden) använts. Växtsäsongen är här 245 dagar eller 35 veckor per år (2022). Antal dagar utan nederbörd totalt per år är 219 (2022), vilket är cirka 60 procent av årets alla dagar. Två vattningar i veckan blir 70 vattningar, och med endast 60 procent av dessa vattningar nödvändiga blir det 42 vattningar på ett år. Det innebär 16 miljarder liter vatten per år som går till bevattning av gräsmattor. Detta motsvarar vattenflödet genom Niagarafallet under två dygn.

En genomsnittlig villatomt är i Sverige cirka 1700 kvm, och trädgården minst 1000 kvm. En trädgårdsstadstomt kan vara mellan 200–500 kvm, och trädgården 100–300 kvm. Villatomternas trädgårdar är således 3–10 gånger större och följaktligen så även konsumtionen av vatten för bevattning av trädgården.



Klimatutsläpp från boende och transporter mätt i CO2 och centralitet i regionerna Stockholm, Göteborg och Uppsala.



Genomsnittligt utsläpp av koldioxid för hushåll i regionerna Stockholm, Göteborg och Uppsala.

Klimatpåverkan (CO2-utsläpp) från olika stadsbyggnadstyper i regionerna Stockholm, Göteborg och Uppsala.

SLUTSATSER

- **Att bygga glest och rymligt ökar risk för energibrist** och skapar en stad som är känslig för volatila energitillgångar och energipriser.
- Det finns starka samband mellan centralitet och täthet och energianvändning och klimatpåverkan. **Glesa perifera villaområden har signifikant högre påverkan på energi och klimat än centrala tätare trädgårdsstäder.**
- **Flerbostadshusområden har totalt 20–25 procent lägre energianvändning per boende än småhusområden** i Sverige. Detta beror dels på grund av långa avstånd, dels på grund av större boytor per boende.
- **Energianvändningen per boende är ungefär 24 procent högre i villaområden jämfört med trädgårdsstäder** och 65 procent högre än kvartersstad.
- **Klimatpåverkan är ungefär 33 procent högre i villaområden jämfört med trädgårdsstäder** och 125 procent högre än kvartersstad.
- **Sveriges gräsmattor konsumerar uppskattningsvis cirka 16 miljarder liter vatten om året**. Det motsvarar två Niagarafall under ett dygn. Bevattning av villaträdgårdar är 3–10 gånger större än trädgårdsstadstomter.

FOTO: P.A.C.E. AB, WWW.PACE.NU

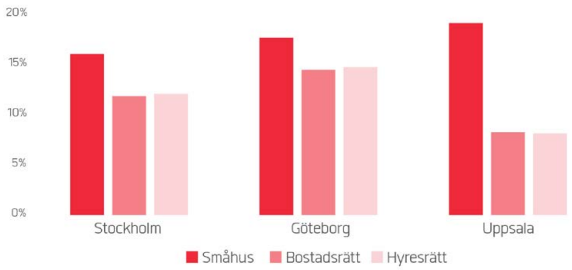
HUSHÅLLSEKONOMI

Boendekostnader och transportkostnader utgör de två största utgiftsposterna för svenska hushåll. Båda dessa kostnader är starkt beroende av var i staden man bor och hur nära man har till stadens utbud och vardagliga målpunkter. Bostadspriserna är högre i områden som har nära till stadens utbud, men transportkostnaderna är högre längre ifrån stadens centrum där det är längre avstånd till arbete och målpunkter. Betalningsviljan är således stor för närhet och centrala lägen. I viss mån vägs sannolikt boendekostnader mot transportkostnader vid ett bostadsköp, men det är kanske inte så många som tänker på hur stor andel av inkomsten som läggs på boendekostnader respektive transportkostnader – och hur mycket de skiljer sig åt mellan olika bostadslägen.

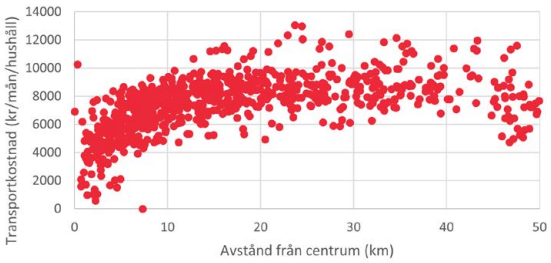
2022 utgjorde boendekostnader 25 procent av hushållens disponibla inkomst och transportkostnader 13 procent. Sedan kriget bröt ut i Ukraina i februari 2022 har världsläget kännetecknats av stor osäkerhet. Detta har drivit på en energikris med stigande el- och drivmedelspriser. Tillsammans med ökande inflation och stigande bolåneräntor gör världsläget hushållen mer sårbara än vi har sett på mycket länge. Enligt Finansinspektionens årliga bolånerapport (FI, 2023) lade svenska hushåll en rekordstor andel av inkomsten på bolåneräntor under 2022 och sannolikt har både boende- och transportkostnaderna ökat ytterligare i takt med den rådande ekonomiska krisen.

TRANSPORTKOSTNADER

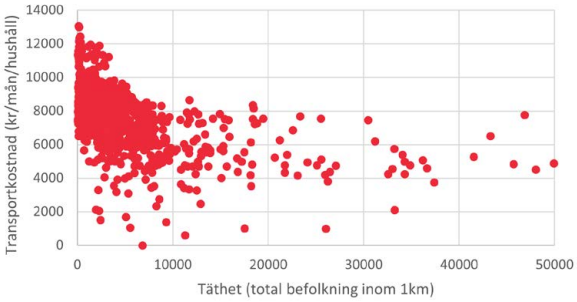
Transportkostnader kan delas upp i olika delar som beror på bilinnehav, reslängd med bil, antal kollektivtrafikresor, reslängd med kollektivtrafik samt restidskostnad. Data om bilinnehav är hämtat från SCB och innefattar både ägda bilar samt privat- och företagsleasade bilar. Bilinnehav är starkt kopplat till lägesfaktorer och kan förklaras till ca 90 procent av faktorer såsom befolkningstäthet, servicetillgång, centralitet och bostadstyp (Spacescape 2018). Till kostnader för bilinnehav inkluderas försäkring, fordonsskatt, service, reparationer och värdeminskning. Parkeringskostnader läggs till i de områden där det finns parkeringsavgifter för boende i flerbostadshus, medan boende i småhus antas ha tillgång till egen parkering. Drivmedelskostnad läggs till baserat på skattat antal resta fordonskilometer per år med bil. Kollektivtrafiktaxa beräknas som en genomsnittlig kostnad per resa. Statistiken är hämtad från Trafikanalys (Regional linjetrafik, 2019). Även



Transportkostnader som andel av genomsnittsinkomst i småhus, bostadsrätt och hyresrätt i regionerna Stockholm, Göteborg, Uppsala.



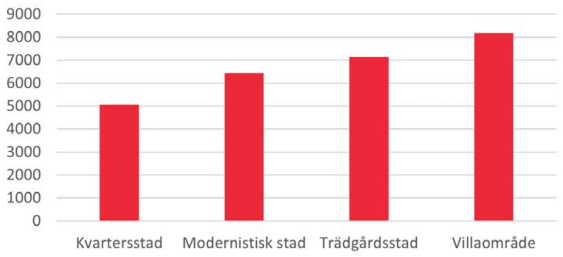
Sambandet mellan transportkostnader och centralitet i regionerna Stockholm, Göteborg och Uppsala.



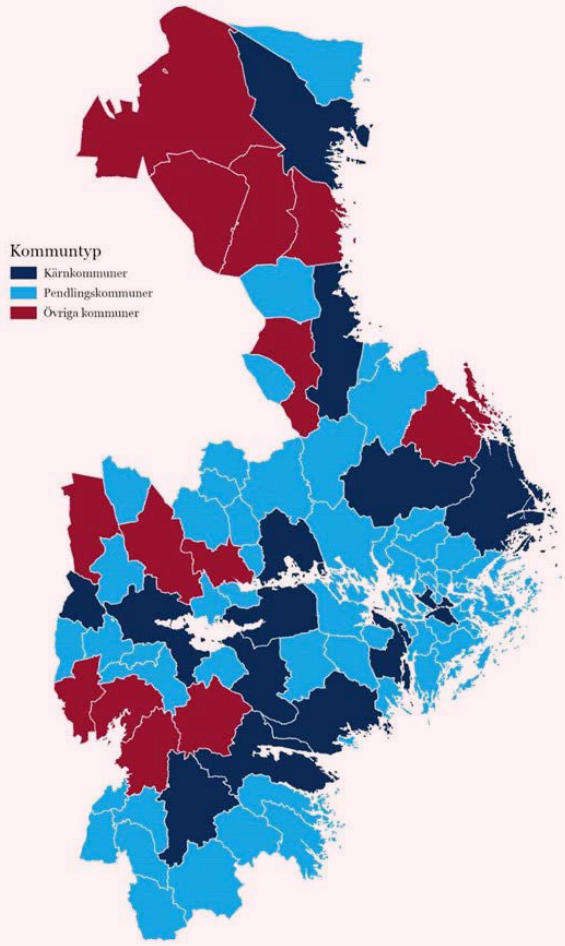
Sambandet mellan befolkningstäthet och transportkostnader i regionerna Stockholm, Göteborg och Uppsala.

restidskostnad ges ett monetärt värde baserat på den metod som används av Trafikverket i samhällsekonomiska kalkyler, ASEK (Trafikverket 2020).

De som bor i småhus lägger 16–19 procent av den genomsnittliga inkomsten på transporter, medan de som i bor bostadsrätt eller hyresrätt lägger 8–14 procent, inom regionerna Stockholm, Göteborg och Uppsala. De som bor i villaområden har 14 procent högre transportkostnader än de som bor i trädgårdsstad och 61 procent högre än de som bor i kvartersstad.



Transportkostnader i olika stadsbyggnadstyper i regionerna Stockholm, Göteborg och Uppsala (Bostadsläget, 2023).



Sveriges kommuner och regioner (SKR) har en så kallad kommungruppsindelning där så kallade "pendlingskommuner" är en stor grupp. Detta trots att pendling i forskningen visat sig vara en ekonomisk börda.

VAD ÄR EN "PENDLINGSKOMMUN"?

Sveriges kommuner och regioner (SKR) har tagit fram en "kommungruppsindelning" som syftar till "att underlätta jämförelser av kommuner med liknande förutsättningar". SKR menar att deras kommungruppsindelning är "välkänd och har en bred användning bland myndigheter, universitet och intresseorganisationer." I rapporten "Regionernas kamp" (WSP 2023), som rankar kommuner efter ett antal ekonomiska och sociala parametrar i ett så kallat "robusthetsindex", hävdas att "Pendlingskommuner med närhet till storstäderna är den kategori vars kommuner genomgående har presterat väl och kan anses som de stora vinnarna kommungrupperna emellan. Faktum är att 10 av 10 kommuner på topp tio listan är pendlingskommuner nära storstad.".

Det kan tyckas paradoxalt att "robustheten" här ligger i närheten till en stor citykärna och inte i platsen i sig, att robustheten ligger i beroendet av stadskärnan. Om en kommun har segregerat sig bort från regionens sociala utmaningar och svagare sociala grupper kan man fråga sig vari "robustheten" här ligger. Är detta "robusthetsindex" egentligen ett slags segregationsindex som visar hur storstadsregionerna i sin helhet blivit mer sårbara? Användningen av begreppet "pendlingskommun" är ett tydligt bevis på hur bilsamhället infiltrerat språket, trots att pendling i forskningen visats vara en stor ekonomisk börda för hushållen, segregerande och ett allvarligt hälsoproblem. Om pendling är ett sådant samhällsproblem, vad betyder då "pendlingskommun" och hur kan det anses vara en "vinnare"?

SLUTSATSER

- **Boendekostnader och transportkostnader utgör de två största utgiftsposterna för svenska hushåll**. Boendekostnader utgör 25 procent av de svenska hushållens disponibla inkomst och transportkostnader utgör 13 procent.
- **De som bor i villaområden har 14 procent högre transportkostnader än de som bor i trädgårdsstad** och 61 procent högre än de som bor i kvartersstad.
- **Trots den ekonomiska och hälsomässiga börda som transporter utgör för hushållen används begreppet ”pendlingskommun”** ofta som något positivt i samhällsplaneringen.

FOTO: KENNY ELIASON

SAMHÄLLSEKONOMI

För att möjliggöra bostadsutveckling, oavsett inriktning och form, krävs investeringar från samhället innan själva husen kan byggas. Kostnaderna kan sedermera delas in i investeringskostnader för infrastruktur och sedan även i förlängningen driftkostnader för infrastruktur. I detta kapitel analyserar vi de samhällsekonomiska kostnaderna för den infrastrukturen i de fyra olika stadsbyggnadstyperna, med särskilt fokus på skillnaderna mellan trädgårdsstad och villaområden. Beräkningarna utgår från definitionerna som presenterats tidigare och illustreras med 500 bostäder som är typiska för nybyggnadsområden.

UNDERSÖKNINGSMETOD

För att analysera kostnader för investering i infrastruktur samt drift för respektive stadsbyggnadstyp har data och nyckeltal inhämtats från olika källor. För att beräkna kostnader i byggskedet har data från SVP (Sparre Vrede Partners) inhämtats. Kostnaderna är baserade på priser i nyligen upphandlade samt genomförda projekt i Mälardalsområdet mellan åren 2022–2023. Byggkostnaderna kommer att variera beroende på förutsättningar på respektive plats. I denna rapport är avsikten dock inte att fastställa den faktiska kostnaden utan snarare att beskriva skillnader mellan olika stadsbyggnadstyper. För nyckeltal som avser driftskostnader baseras analysen på de uppgifter som finns tillgängliga i Kolada, en öppen och kostnadsfri databas som ger användaren möjligheterna till jämförelser och analys i kommunsektorn. Statistiken från databasen tillhandahålls av Rådet för främjande av kommunala analyser, RKA, en ideell förening som bildats i samarbete mellan staten och Sveriges Kommuner och Regioner, SKR, vars uppdrag är att underlätta uppföljning och analys av olika verksamheter i kommuner och regioner. Databasen innehåller drygt 6 000 nyckeltal, det vill säga mått som är lämpade för jämförelser.

BYGGKOSTNADER INFRASTRUKTUR

Då denna analys fokuserar på allmän gatumark har produktionskostnader för bostäder och för att utveckla tomtmark bortsetts ifrån, vilket innebär att markberedning för husbyggnation inte har tagits någon hänsyn till. För de fyra olika stadsbyggnadstypernas exempel har meter gata beräknats varför det är möjligt att räkna ut kostnaden för varje enskild stadsbyggnadstyp.

I beräkningarna har lokalgator med normalsektion som är tolv meter bred med normal grundläggning (ej berg- eller annan typ av markförstärkning) i kvartersstad och modernistisk stad antagits, samt halva gatubredden i trädgårdsstad och villaområde.

Infrastruktur som inkluderas i analysen:

- markarbete, grävning,
- ledningspaket innehållande fjärrvärme, el, tele/fiber, vatten, avlopp och dagvatten,
- beläggningsarbete, asfaltering samt
- belysning.

Ej inkluderat:

- särskilda grundläggningsförhållanden såsom KC-förstärkning eller bergschakt,
- hantering av förorenade massor eller sulfidmassor,
- eventuella särskilda myndighetstillstånd såsom miljötillstånd, krossverksamhet, vattenverksamhet eller liknande,
- servisavsättningar för vatten- och avloppsledning, samt
- eventuella dagvattenmagasin, lokalt omhändertagande av dagvatten med mera. Dessa förväntas normalt hanteras på egen fastighet.

Antalet servisanslutningar till ledningsnätet (relativt många i villaområde, något färre i trädgårdsstaden, få i modernistisk, stad och mycket få i kvartersstad) är ej beaktade ovan då de förväntas bekostas av respektive fastighetsutvecklare.

En gata med ovan förutsättningar kostar cirka 25 000–30 000 per löpmeter gata vid tolv meters bredd, eller motsvarande cirka 2 100–2 500 kr per kvadratmeter gatumark i entreprenadkostnad. Byggherrekostnaderna, det vill säga kostnaderna för projektledning, byggledning, byggandeavgifter och finansiella kostnader är något svårbedömda, beroende på om de utförs i privat eller kommunal regi. Generellt bör 15 procent användas som påslag för byggherrekostnad, men i kommunal regi kan det vara upp till 30 procent. I dessa beräkningar används 15 procent.

Entreprenadkostnad	2 350 kr/kvm
Byggherrekostnad	350 kr/kvm
Risk/oförutsett	270 kr/kvm
Totalt	**2 970 kr/kvm**

Sammanställning av schabloner för byggkostnader av gata och infrastruktur.

Kostnaden för en gata med sex meters bredd blir inte lika hög per meter gata som en bredare variant. Kostnaden per kvadratmeter kommer dock bli något högre på grund av att ledningspaket och byggherrekostnader, som i princip blir desamma oavsett bredd, inte kan slåss ut på lika många kvadratmeter. Kostnaden bedöms öka med 15–20 procent per kvadratmeter för en sex meter bred gata jämfört med en tolv meter bred.

Detta innebär att kostnaderna för att utveckla allmän mark i form av gata med tillhörande ledningsdragning totalt sett blir mer kostsamt i trädgårdsstaden och villaområdet jämfört med de andra stadsbyggnadstyperna. I villastaden blir kostnaderna totalt sett nästan fem gånger högre än i trädgårdsstaden.

Sett till kostnad per capita är skillnaden mellan villaområdet och trädgårdsstaden ungefär fyra gånger så stor, detta då något fler personer förväntas bo i villaområdet jämfört med trädgårdsstaden på samma yta.

SAMMANSTÄLLNING AV BYGGKOSTNADER FÖR OLIKA STADSBYGGNADSTYPER

	Byggkostnad (mkr.) 500 bostäder	Byggkostnad/capita (kr.)
Kvartersstad (12m)	21	22 000
Modernistisk stad (12m)	19	20 200
Trädgårdsstad (6m)	39	35 700
Villaområde	183	138 500

FOTO: TROY MORTHER

"Byggkostnader för gatumarken per bostad kan vara fem gånger så hög i villaområde jämfört med trädgårdsstad, och upptill tio gånger så hög som för kvartersstad."

Ett annat sätt att se på skillnaden mellan villaområdet och trädgårdsstaden är om trädgårdsstaden skulle byggas på en lika stor yta som villaområdet kräver, dvs. 63,5 hektar. Investeringskostnaderna för trädgårdsstaden skulle i ett sådant räkneexempel öka från cirka 39 till 257 miljoner kronor, det vill säga bli ungefär 40 procent högre än motsvarande investeringskostnad för villaområdet. Antalet bostäder skulle dock kunna öka från cirka 500 till nästan 3 500.

För att förtydliga vilka skillnader som tillkommer i investeringsskedet för gatumark kan karteringen av exempelvis Huddinge analyseras. Som så många andra kommuner saknar Huddinge tät kvartersstad utan består i stället av framför allt villaområden (2240 ha) men även modernistisk stad (246,5 ha). En liten del av den byggda miljön i Huddinge kan karaktäriseras som trädgårdsstad (42,5 ha) Om vi leker med tanken att Huddinge skulle byggas på nytt skulle det innebära totala investeringskostnader för kommunens villaområden på cirka 5,5 miljarder kronor. Kostnaden för att utveckla trädgårdsstad för lika många boende hade i stället legat på omkring 1,5 miljarder kronor.

Trädgårdsstadens täta struktur och utformning innebär en mer effektiv markanvändning än villaområdet och den effektiva markanvändningen håller ned investeringskostnaderna jämfört med villaområdet. Den tätare strukturen ger även effekter när det kommer till kostnader för drift.

BYGGKOSTNADER FÖR OLIKA STADSBYGGNADSTYPER I HUDDINGE KOMMUN

Huddinge	Hektar	Antal boende	Total kostnad (mkr)	Kostnad per boende (kr)	Kostnad per bostad (kr)
Kvartersstad	0	0	0	-	-
Modernistisk stad	247	39 325	795	20 226	37 419
Trädgårdsstad	43	4 822	147	30 385	66 491
Villaområde	2240	46 530	5485	117 881	306 491

FOTO: ILYA AKI

DRIFTKOSTNADER INFRASTRUKTUR

Skillnaden mellan de olika stadsbyggnadstyperna är tydlig när det kommer till mängden gatumark, främst på grund av skillnader i den mängd mark som de olika stadsbyggnadstyperna kräver för respektive stadsbyggnadstyps typiska bostäder. Stadsbyggnadsområden med en större mängd gata kommer sannolikt också ha högre driftkostnader. Det har i denna rapport dock inte varit möjligt att analysera skillnader i driftkostnader per kvadratmeter gatumark mellan de olika stadsbyggnadstyperna. Att driftkostnaden per kvadratmeter gatumark är densamma mellan de olika stadsbyggnadstyperna innebär att det är mängden kvadratmeter som avgör den totala kostnaden.

De driftkostnader som här studeras kan inte sägas vara heltäckande för samtliga kostnader som uppkommer för samhället utan får ses som en indikation på hur de löpande kostnaderna mellan de olika stadsbyggnadstyperna skiljer sig åt.

Driftkostnader har analyserats för:

- gatubelysning,
- vinterväghållning,
- gatuunderhåll.

Skillnader i driftkostnader är tydliga mellan de olika stadsbyggnadstyperna.

De årliga driftkostnaderna för villaområden jämfört med trädgårdsstaden antas vara nästan tre gånger så höga. Det finns dock en viss osäkerhet i beräkningarna. När det gäller byggkostnaderna är det möjligt att beräkna kostnaderna för ett smalare vägsnitt i dessa två stadsbyggnadstyper. När det gäller kostnader för drift finns endast uppgifter om kostnad per meter gata vilket omöjliggör en beräkning för ett smalare vägsnitt. I relation till kvartersstad och modernistisk stad finns alltså en risk för att driftkostnaderna för både trädgårdsstaden och villaområdet överskattas något.

DRIFTKOSTNADER OLIKA STADSBYGGNADSTYPER

	Driftskostnad (kr) för 500 bostäder	Driftskostnad/ capita (kr)	Driftskostnad/ bostad (kr)	Driftskostnad för 500 bostäder
Kvartersmark	118 000	121	223	111 742
Modernistisk stad	84 000	90	166	83 014
Trädgårdsstad	325 000	299	654	326 788
Villaområde	937 000	711	1848	924 063

"Driftkostnaderna per bostad för gatumarken kan vara tre gånger så hög i villaområde jämfört med trädgårdsstad, och upp till fem gånger så hög än kvartersstadens gator."

FOTO: ERIC MCLEAN

MARKNADSDJUPET

Med marknadsdjup menas den volym av bostäder som hushållen kan absorbera till gällande marknadspriser och hyresnivåer i nyproduktionen. Marknadsdjupet är därmed som begrepp skilt från bostadsbehov som normalt beräknas utifrån befolkningsutvecklingen med hjälp av hushållskvoter. Då den totala nyproduktionen av bostäder i en kommun över tid inte kan överstiga marknadsdjupet innebär det också att utbudet av nyproducerade bostäder bör ha en tydlig variation.

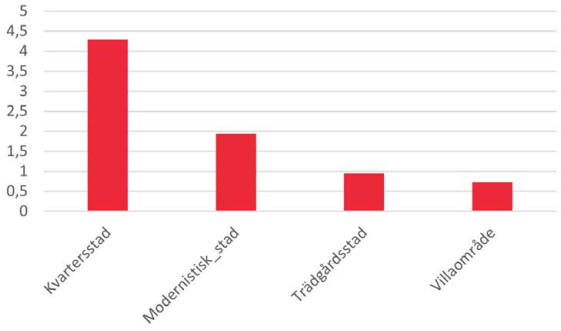
Ett byggande som ensidigt fokuserar på villaproduktion kommer innebära ett alltför lågt bostadsutbud då marknadsdjupet generellt sett för denna produkt är låg då det är den dyraste produkten att efterfråga på bostadsmarknaden. Analyser visar också att det blivit svårare att etablera sig i ett småhus, andelen 35 till 44-åringar som bor i småhus har minskat med 16 procent sedan bolånetaket infördes 2010 och minskningen accelererade när amorteringskraven infördes. Andelen familjer med barn i åldrarna 0 till 24 år som bor i småhus har också minskat de senaste tio åren, från 72 till 66 procent. (Mäklarsamfundet 2022). Orsaken till detta är snabbt stigande kostnader för hushållen vilket till stor del kan förklaras av införandet av amorteringskraven. Marknadsdjupet för större småhus har fallit.

Möjligheten för att fler hushåll ska få möjlighet till småhusboende blir således större i trädgårdsstaden än i villaområdet. Eftersom, de högre kostnader som villaområdet för med sig i utvecklingsskedet, exempelvis kostnaderna för gatuinfrastruktur och VA-ledningar, förs över på bostadsköparen. Givet likvärdiga lägen kommer större tomter och generellt sett större bostäder innebära högre prisnivå. En högre prisnivå stänger ute stora delar av hushållen från möjligheterna att efterfråga småhusboendet. Trädgårdsstadens effektiva markanvändning och något mindre bostäder öppnar för en lägre prisnivå vilket innebär ett högre marknadsdjup.

FOTO: JON FLOBRANT

KOLLEKTIVTRAFIKFÖRSÖRJNING

Ytterligare en aspekt att belysa när det kommer till skillnader i driftkostnader för de olika stadsbyggnadstyperna är kostnaden för kollektivtrafik. Beroende på stadsbyggnadstyp kommer, mest troligt, kostnaden för kollektivtrafik att skilja sig åt. Villaområden har rimligtvis glesare trafik och färre stopp än vad kvartersstaden har. Samtidigt är tätheten högre i kvartersstaden vilket innebär kortare turer och kanske även en större andel resande. Villaområden har också historiskt byggts på platser längre från målpunkter vilket innebär längre sträckor att resa. Samtidigt går en busslinje oftast igenom flertalet olika miljöer och inte sällan också olika stadsbyggnadstyper.



Antalet på-avstigande inom kollektivtrafiken per boende i olika stadsbyggnadstyper inom region Stockholm (SL 2023).

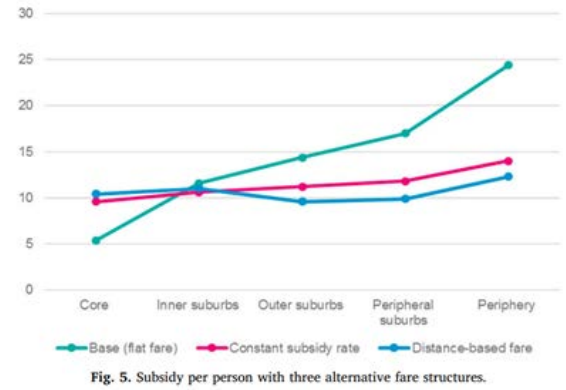


Fig. 5. Subsidy per person with three alternative fare structures.

Subvention per person av kollektivtrafiken med tre olika taxor: bastaxa, fast subvention och avståndsbaserad subvention.

Börjesson et.al. (källa: Distributional effects of public transport subsidies (diva-portal.org) har analyserat fördelningen av kollektivtrafiksubventioner bland befolkningsgrupper i Stockholm. För att kunna göra detta har kostnader för kollektivtrafiken sammanställts. Slutsatsen är att den genomsnittliga subventionen per person bedöms vara fem gånger högre i de perifera områdena i regionen jämfört med den regionala kärnan, och subventionen per resa är tio gånger högre. Vi vet att villaområden är lokaliserade i periferin och kvartersstaden centralt. Börjesson et.al. visar således på att villaområden tydligt subventioneras när det kommer till kollektivtrafik. Om vi antar att turtäthet, antal turer per dag och resandeandel är densamma oavsett stadsbyggnadstyp skulle det innebära att kostnaderna per invånare i villaområdet är ungefär fem gånger så höga som i trädgårdsstaden och detta på grund av att tätheten är så pass mycket högre i trädgårdsstaden vilket innebär att kostnaden för kollektivtrafiken kan spridas på fler resenärer.

KOMMUNALA INTÄKTER

De högre investerings- och driftkostnaderna för villaområden skulle kunna vara motiverade om intäkterna för området överskrider de ökade kostnader som området för med sig. De kommunala intäkterna av bostadsbyggande kommer dels från eventuella markintäkter, dels i förlängningen från skatteintäkter från nya kommuninvånare. I denna rapport har inkomstskillnader, och därmed möjligt skatteunderlag, översiktligt studerats mellan olika stadsbyggnadstyper. Analysen ska inte ses som en fullständig analys av de kommunalekonomiska effekterna av nyproducerade bostäder utan som en översiktlig jämförelse mellan de olika stadsbyggnadstyperna. För att fullt ut beakta de kommunalekonomiska effekterna bör även exempelvis det kommunala skatteutjämningssystemet tas i beaktande.

Statistiken över exempelvis Huddinges stadsdelar (DeSo) visar att områden med i princip uteslutande småhus har nästan dubbelt så hög disponibel inkomst som områden med nästan uteslutande flerbostadshus. Statistiken visar dock tydligt på att många stadsdelar med en blandning av både flerbostads- och småhus har genomsnittliga inkomster i paritet med villaområdena. Samma mönster syns i Stockholms stad, där många av de absolut mest attraktiva småhusen ligger i trädgårdsstad (tex. Enskede och Bromma). Det går således inte att med bestämdhet säga att villaområden är attraktivare än trädgårdsstad, och att bygga villaområden skulle öka kommunens attraktionskraft för höginkomsttagare och därmed generera högre skatteintäkter. Snarare finns flera exempel på motsatsen: stora villaområden som utgör en stor utgiftsbörda för kommunen. I perspektivet att trädgårdsstaden dessutom har signifikant lägre kostnader framstår villaområdet som en mycket sämre affär, för både hushåll och samhälle.

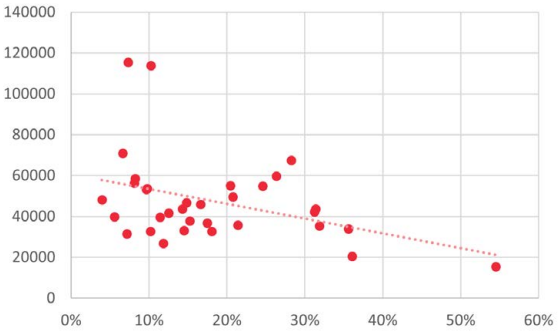
NATIONALEKONOMI

Det kan vara intressant att se hur relationen mellan länders eller regioners ekonomiska aktivitet och andelen villor av bostadsbeståndet ser ut - om hypotesen skulle vara att det måste byggas fler villor i ett land eller en region för att öka tillväxten. Den ekonomiska aktiviteten brukar vanligtvis mätas som Bruttonationalprodukt (BNP) eller Faktisk individuell konsumtion (AIC). BNP är en bredare ekonomisk indikator som omfattar alla ekonomiska aktiviteter inom ett land, medan AIC specifikt mäter konsumtionsaspekten av ekonomiskt välbefinnande för individer.

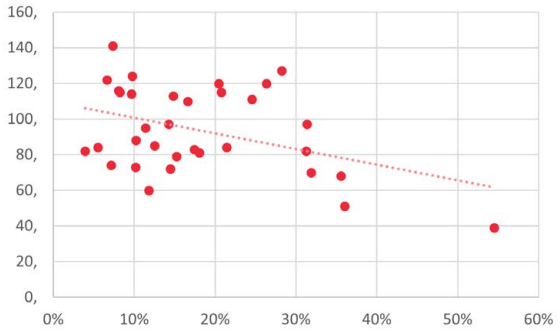
Korrelationen mellan nationell ekonomisk aktivitet mätt i BNP eller AIC och andelen villor av bostadsbeståndet är relativt svagt. Om det finns en tendens till samband så är det snarare att ju mer ekonomisk aktivitet desto lägre andel villor. Detta behöver inte betyda att det finns en kausalitet, att tillväxten automatiskt sjunker om andelen villor ökar, men det är en indikation på att fler villor inte automatiskt leder till ökad tillväxt. Statistiken pekar snarare på motsatsen.

REGIONALEKONOMI

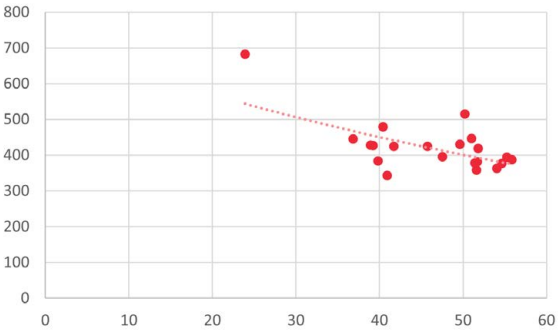
Korrelationen mellan regional ekonomisk aktivitet mätt i Bruttoregionalprodukt (BRP) och andelen villor av bostadsbeståndet är relativt starkt. Ju mer ekonomisk aktivitet desto lägre andel villor. Detta behöver inte betyda att det finns en kausalitet, att tillväxten automatiskt sjunker om andelen villor ökar, men det är en indikation på att fler villor inte automatiskt leder till ökad tillväxt. Statistiken pekar snarare på motsatsen.



BNP per capita och andelen villor av total antalet bostäder i europeiska länder. (Eurostat 2023 https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/ddn-20210521-1/)



AIC per capita och andelen villor av total antalet bostäder i europeiska länder. (Eurostat 2023 https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/ddn-20210521-1)



BRP per capita och andelen villor av total antalet bostäder i Sveriges län. (SCB 2023)

"Det finns ett negativt samband mellan Bruttonationalprodukten (BNP) eller den faktiska individuella konsumtionen (AIC) och andelen villor i bostadsbeståndet i europeiska länder."

SLUTSATSER

- **Byggkostnader för gatumarken per bostad kan vara fem gånger så hög i villaområde jämfört med trädgårdsstad**, och upptill tio gånger så hög som för kvartersstad.
- **Driftkostnaderna per bostad för gatumarken kan vara tre gånger så hög i villaområde jämfört med trädgårdsstad**, och upp till fem gånger så hög än kvartersstadens gator.
- **Marknadsdjupet för småhus är större i trädgårdsstad** än i villaområden, på grund av lägre kostnader för mark och infrastruktur.
- **Fler har råd att bo i småhus i trädgårdsstaden**, än i villaområden.
- **Den genomsnittliga subventionen för kollektivtrafik per person bedöms vara fem gånger så hög i perifera villaområden jämfört med centrala stadsdelar.**
- **Inkomster och kommunala skatteintäkter är inte högre i villaområde än i trädgårdsstad**. Kommunala intäkter från markförsäljningar är däremot högre i trädgårdsstad än i villaområde.
- **Det finns ett negativt samband mellan Bruttonationalprodukten (BNP) eller den faktiska individuella konsumtionen (AIC) och andelen villor i bostadsbeståndet i europeiska länder.**
- **Det finns ett negativt samband mellan Bruttoregionalprodukten (BRP) och andelen villor i bostadsbeståndet i svenska län**. Korrelation betyder inte automatiskt kausalitet, men statistiken stöder inte hypotesen om att fler villor skulle öka tillväxten i Sverige.

FOTO: TROY MORTIER

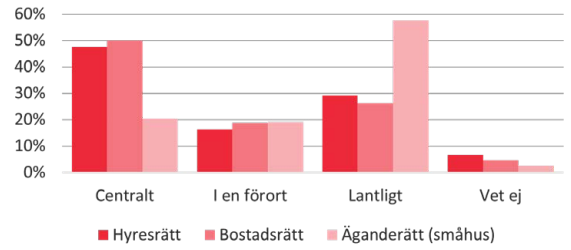
BOSTADSEFTERFRÅGAN

I undersökningar uppger en majoritet av svenskar att de önskar att bo i villa, men när faktorer som boende- och transportkostnader beaktas ges en annan bild, vilket gör lägenheter i eller nära större städer mer attraktiva. Marknadsanalyser visar att de som köper småhus och lägenheter efterfrågar liknande bostadslägen. Många av de kvaliteter som man söker i villaområden, till exempel stora marknära bostäder, går att återfinna även i trädgårdsstäder, som dessutom är mer tillgängliga, erbjuder både småhus och lägenheter och är belägna med större närhet till service och funktioner som efterfrågas.

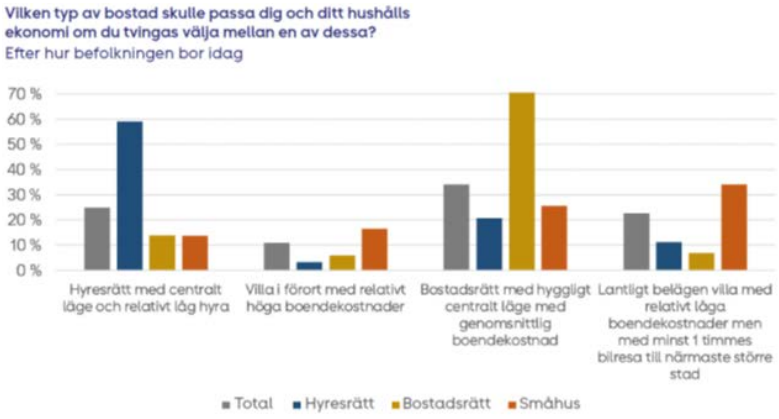
HUR VILL VI BO?

Andelen som ”vill bo i villa” brukar hävdas vara sju av tio (TMR 2023). I SEB:s återkommande mätning från Demoskop var andelen som vill bo i villa eller radhus 2023 omkring 60 procent. Andelen har minskat sedan millennieskiftet när villavalet brukade uppgå till 70 procent i undersökningarna. Andelen av den vuxna befolkningen som bor i villa är enligt SCB 53 procent. Bland de som fyllt 40 år är andelen 60 procent. Det pekar på att de flesta som när en dröm om att bo i småhus faktiskt kan göra det.

I Hyresgästföreningens undersökning Hyresgästerna 2022 framkommer att den enskilt mest attraktiva bostaden är en lägenhet i centrala lägen. Villan önskas när respondenterna får fantisera helt fritt, men när den möter en verklighet med priskonkurrens och pendlingstider, så blir den inte lika attraktiv, visar undersökningarna. I den nya undersökningen Hyresgästerna 2024 framkommer att i befolkningen som helhet anger 55 procent att de vill bo i villa, men bland de som redan bor där anger 86 procent att de vill bo kvar. I fråga om läge så efterfrågas centralt eller lantligt, men inte förort i samma utsträckning. De som söker eget hus vill helst bo på landet och de som söker lägenhet vill helst bo i stan. Kan då tyckas märkligt att största delen av våra städer består av förorter (sprawl). Ett marknadsmisslyckande och ett planeringsmisslyckande, samtidigt. Den täta gröna blandade trädgårdsstaden kan vara ett bättre svar på efterfrågan att bo både centralt och lantligt.



Fråga: Om du tänker över ditt liv som helhet, som dina relationer, ditt arbete, din fritid och din ekonomi. Hur vill du då bo? Jag vill bo i... (Hyresgästerna 2024)

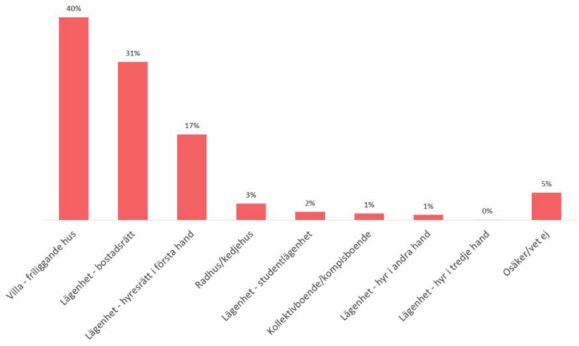


Fråga: Vilken typ av bostad skulle passa dig och ditt hushålls ekonomi och du tvingas välja mellan en av dessa? (Hyresgästerna 2022)

”Den enskilt mest önskade bostaden är en lägenhet i, eller i närheten av, en större stad, när både läge och pris vägs in i val av bostad. ”

2019 genomförde Ungdomsbarometern på uppdrag av Boinstitutet studien ”Hur vill unga bo och varför?”. 3 000 unga mellan 15–24 år svarade på frågor om deras framtida boende och 40 procent ville bo i villa, 31 procent i bostadsrätt och 17 procent i hyresrätt. Fler ville alltså bo i lägenhet och inte i villa. Många vill också bo centralt i stan, där utbudet av bostadsrätter anses vara större. Till om med när de unga får drömma fritt, så önskar de sig hellre att bo i lägenhet än i småhus, vilket som sagt delvis kan bero på lägeskvaliteterna hos lägenheter.

Frågan om människors drömboende kan ställas och undersökas på många sätt. Ett sätt är att undersöka vad man söker på sin fritid och semester. En studie genomförd av Spacescape (2020) på uppdrag av Boinstitutet undersökte hur det kan komma sig att hundratusentals svenskar varje år lämnar villan eller lägenheten för att leva bekvämt på hotell – där de bor mindre, delar matsal, delar trädgård, delar aktiviteter, de facto bor och åker kollektivt. Ett särskilt intressant fenomen är All Inclusive-hotellen som vänder sig till barnfamiljerna, som i stor utsträckning bor i småhus. Studien, som sammanfattar intervjuer med ett antal hotellspecialister och resebyråer, beskriver framgångsfaktorer som indikerar hur lägenheter och flerbostadshus, i synnerhet hyresrätter, skulle bli mer attraktiva. Där framkommer faktorer som gästvänlighet och gästfrihet, faciliteter och tjänster som gym, barnpassning mm, livsstil- och målgruppsinriktade aktiviteter som sport och kultur, nära en gemenskap som klubbar och events, vardagsrum ute som trädgårdar och parker, kul och säkert för barn.



”Hur vill unga bo och varför?” (Boinstitutet 2019).

FOTO: SPACESCAPE

BOSTADSVÄRDERINGAR

Spacescape och Evidens har genomfört flera analyser av hur bostadsläget påverkar bostadsvärderingar för småhus och lägenheter. I studierna har bostadspriser använts som ett mått på värdering och attraktivitet. Ett grundläggande skäl till att välja bostadspriser är att hushållens värderingar därigenom kommer till uttryck i monetära termer. Vilka ekonomiska uppoffringar hushåll är beredda att göra för att bo i olika fysiska miljöer ger god information om prioriteringar. Hur hushåll uppfattar en miljö skapar olika konkurrenstryck för olika miljöer. Om många hushåll vill bo i en viss miljö betyder det att konkurrensen om bostäderna i den miljön ökar med högre priser som följd. Samtidigt finns en risk att betalningsviljan bara speglar preferenser hos de som har hög betalningsförmåga. Därför genomfördes en enkätstudie i Göteborgsregionen (Spacescape & Evidens 2016) som riktats till hushåll med bland annat olika inkomstnivåer i både hyresrätt, bostadsrätt och småhus. Resultatet av enkäten visar att samma stadskvaliteter efterfrågas även på hyresmarknaden och av hushåll med olika inkomster.

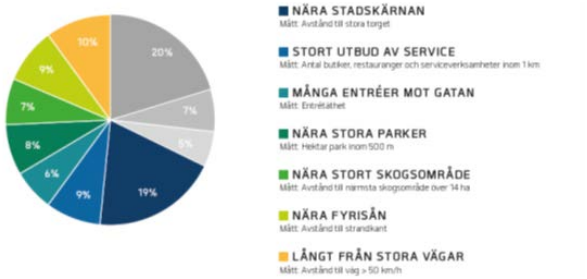
För att få fler mått på attraktivitet än priser och betalningsvilja har dessutom kötider på hyresrättsmarknaden studerats i Göteborgsstudien. Tanken är att en lång kötid till hyresrätter i en viss stadsmiljö jämfört med stadsmiljöer med kortare kötider indikerar att många hushåll uppfattar stadsmiljön i ett område med långa kötider som mer attraktiv. Resultaten visar mycket hög samvariation mellan prisnivåer och kötider. Attraktivitet kan därför också uttryckas med ett sådant icke-monetärt mått.

Nedan visas resultaten från Göteborg och Uppsala och hur olika lägesvariabler har värderats på bostadsmarknaderna för bostadsrätter och småhus. När bostadsstorlek, nyproduktion, utbildning och inkomstnivå är med som kontrollvariabler blir förklaringsgraden, alltså precisionen, 80–90 procent i dessa modeller.

Det som är slående i dessa studier är likheten i värderingen av lägeskvaliteter i lägenheter och småhus. Den mest betydande kvaliteten är genomgående närheten till stadskärnan. Ju mer centralt ett flerbostadshus eller ett småhus ligger, desto högre är bostadsvärderingen. Detta har framkommit i alla liknande studier i Skandinavien, i små som stora städer (Heyman 2023). Närheten till parker, natur och vattenområden värderas av köpare för båda bostadsformerna. Närheten till service och handel värderas av både lägenhetsköpare och småhusköpare, och statistisk regressionsanalys

Lägeskvaliteter som förklarar värden på bostadsrätter i Göteborgsregionen (Spacescape & Evidens 2016).

Lägeskvaliteter som förklarar värden på småhus i Göteborgsregionen (Spacescape & Evidens 2016).



Lägeskvaliteter som förklarar värden på bostadsrätter i Uppsala kommun (Spacescape 2020).

Lägeskvaliteter som förklarar värden på småhus i Uppsala kommun (Spacescape 2020).

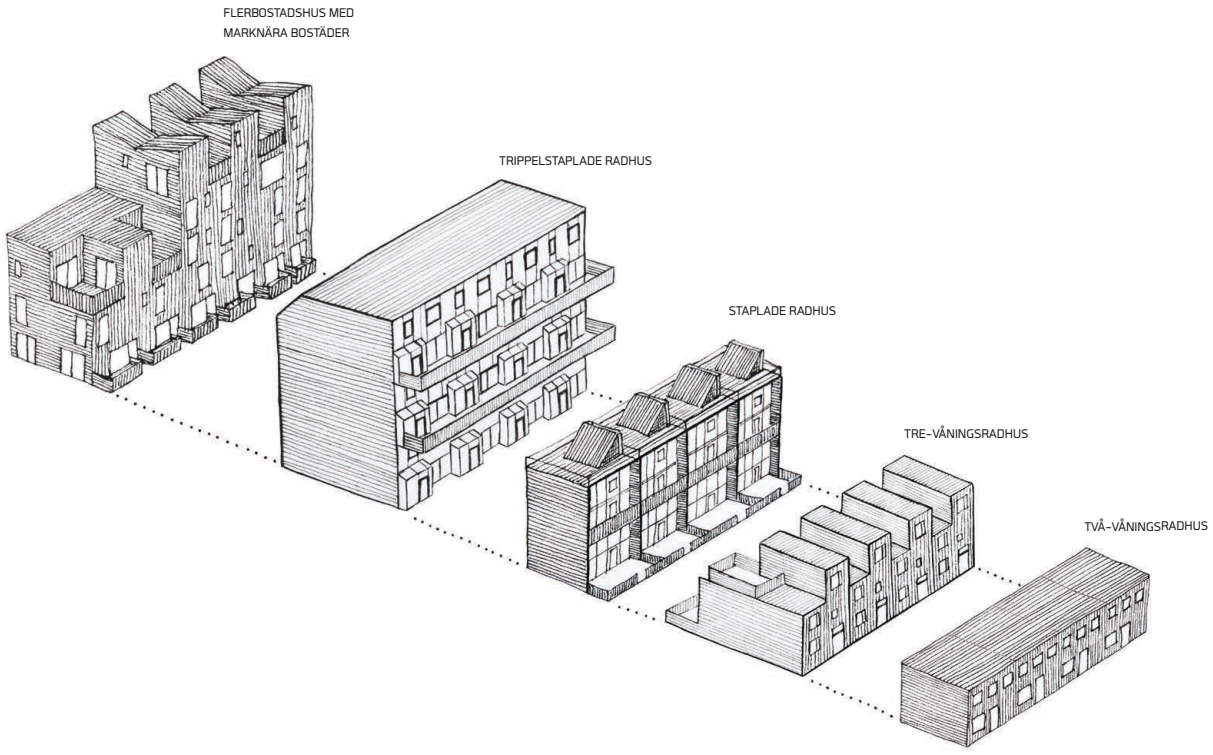
visar att det finns starkt samband mellan serviceutbud och bebyggelsens täthet. Det visar sig också att kvartersstruktur och stadsgator värderas högre än vägar och återvändsgränder, både bland köpare av/de som står i kö till lägenheter i flerbostadshus och för småhusköpare. Detta betyder konkret att småhus som ligger centralt, tätare och i kvarter - vilket vanligen överensstämmer mer med trädgårdsstad än med villaområden - har högre värden. Trädgårdsstaden, där småhus och lägenheter blandas, kan alltså bli både ett svar på efterfrågan både på lägenhets- och småhusmarknaden. Kort sagt, är trädgårdsstaden är betydligt mer ekonomiskt hållbar än villaområdet.

MARKNÄRA BOSTÄDER

Diskussionen om småhus brukar ibland formuleras som behovet av ”marknära bostäder” (Andersson 2023). Ofta talas om kvaliteten med ”egen trädgård” och för barnfamiljer ”att kunna släppa ut barnen”. Detta kan dock skapas inte bara med villor utan även med andra byggnadsformer, så som parhus, radhus, kedjehus och även i flerbostadshusens bottenvåningar. De kan alla vara en naturlig del av en trädgårdsstad. Trädgårdsstaden kan således erbjuda en mångfald av marknära bostäder med egen trädgård i både villor, radhus och flerbostadshus.

Boverket (2014) menar att småhus behöver utformas på ett sätt som genererar fler bostäder per markyta än traditionella villor. De menar att kommunerna också visar stort intresse för olika former av urbant småhusbyggande med högre exploateringsgrad, med tomtstorlekar på så lite som 80 kvm. Detta öppnar därför upp för att definitionen av ”småhus” kan komma att vidgas när Sverige utforskar alternativa utformningar. Boverkets rapport understöds också av en studie av Evidens som genomfördes i Jönköpings kommun 2020. I Jönköping visade sig efterfrågan på nyproducerade småhus marginellt påverkas av tomtstorleken. Prisbilden indikerade att möjliga intäktsnivåer för urbana radhus (inom 3 km från regionkärnan) var betydligt större än perifera villatomter. Samma resultat gav en studie av Uppsala kommun (Spacescape 2021) där sambandet mellan pris och tomtstorlek var svagt inom alla småhuskategorier. I en jämförelse mellan större villatomter i perifera lägen och radhus med tomtstorlekar upp till 300 kvm i centrala lägen, visar sig centrala radhus vara betydligt mer attraktiva mätt i pris per kvadratmeter boarea.

”Det går att skapa marknära bostäder även i flerbostadshus. Så kallade ”trädgårdsvåningar” i bottenplan är vanligt i trädgårdsstäder.”



Exempel på yteffektiva byggnadstyper som kan erbjuda stora marknära bostäder (Spacescape 2021).

STORA BOSTÄDER

I en ny studie av Evidens på uppdrag av Bofrämjandet (2021) redovisas resultaten av en analys av flyttkedjor till följd av nyproduktion av ett stort antal bostäder i Stockholms-, Göteborgs-, Malmö- och Linköpingsregionerna, med olika upplåtelseformer och bostadsstorlekar och i olika lägen inom regionerna. Studierna av flyttkedjor till följd av nyproduktion av bostäder i Stockholmsregionen visar att nyproduktion av centralt belägna bostäder ger större positiva rörlighetseffekter än nyproduktion i halvcentrala och mer perifera lägen. Men framför allt visar analyserna att nyproduktion av större bostäder ger större rörlighetseffekter än nyproduktion av mindre bostäder. En omfattande nyproduktion av stora, centralt belägna (och därmed relativt sett dyrare) bostäder står därför inte i ett motsatsförhållande till bostadsförsörjningen till relativt breda hushållsgrupper i Stockholmsregionen. Tvärtom, ett sådant byggande skapar större rörlighet och därigenom bättre möjligheter för hushåll att flytta till en mer passande bostad i den efterföljande flyttkedjan.

De positiva rörlighetseffekterna vid nyproduktion av centrala, nya, stora hyresrätter var särskilt stora i Stockholm. Registerdata ger inga svar på varför rörlighetseffekterna var större för nya centrala hyresbostäder än för nya centrala bostadsrätter. En möjlig förklaring är att det kösystem som tillämpas för fördelning av hyresrätter i kombination med bytesrätt för hyresrätter ger långa flyttkedjor när bostadsköerna är mycket långa, vilket de är i exempelvis Stockholms innerstad. Långa köer är i sin tur en effekt av att hyresnivåerna är lägre än hushållens betalningsvilja. Nya hyresrätter kan under dessa förutsättningar antas utlösa omfattande byteskedjor.

Analyserna visar vidare att den större rörligheten i hela flyttkedjan till följd av nyproduktion av stora bostäder dessutom leder till att andelen debutanter i hela flyttkedjan blir högre än vid nyproduktion av små bostäder, även då andelen debutanter i den direkta nyproduktionen vanligen är mindre än andelen övriga, redan etablerade hushåll. Med debutanter menas hushåll som gör entré på den lokala bostadsmarknaden genom att flytta in från en annan arbetsmarknadsregion eller hushåll som kommer från tidigare hushåll som delats. Delade hushåll kan utgöras både av separationer och av unga vuxna som flyttar hemifrån.

På samma sätt som i Stockholmsregionen har rörlighetseffekterna av central, halvcentral och mer perifer nyproduktion studerats i Göteborgs-, Malmö- och Linköpingsregionerna, liksom effekterna av nyproduktion av stora respektive små bostäder med olika upplåtelseformer. Sammanfattningsvis visar analyserna av nyproduktion i Göteborg, Malmö och Linköping, precis som i Stockholmsregionen, att nyproduktion av stora bostäder generellt ger större rörlighet än vid nyproduktion av mindre bostäder. Detta ligger också i linje med vad tidigare studier funnit.

I samtliga studerade storstadsregioner krävs relativt höga inkomster för att flytta in direkt till den dyraste centralt belägna nyproduktionen, men redan tidigt i flyttkedjan möjliggör till och med den dyraste delen av nyproduktionen att hushåll med normala inkomster kan flytta till en mer passande bostad. En stor produktion av centrala, stora och därmed dyra bostads- och hyresrätter, står därmed inte i motsats till att ge hushåll med normala inkomster goda möjligheter att finna lämpliga boendealternativ nedströms i flyttkedjan.

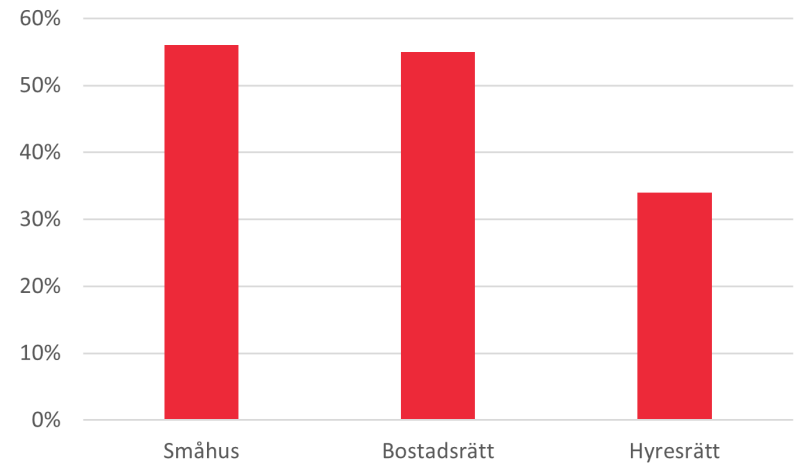
En grundläggande utgångspunkt är att samhällsekonomin vinner på att hushållen på ett smidigt sätt kan anpassa sitt boende till nya förutsättningar, exempelvis genom att matchningsprocesser på arbetsmarknaden fungerar bättre när hushåll kan flytta till studier och arbete. Ett för lågt bostadsbyggande innebär lägre rörlighet vilket medför samhällsekonomiska kostnader. Ett lågt bostadsbyggande som inte svarar upp mot tillväxtregionernas potentiella befolkningstillväxt leder till att färre kommer att flytta till dessa regioner från andra delar av landet, samtidigt som utflyttningen från regionen ökar. Sammantaget leder detta till ett minskat inrikes flyttnetto. Ett minskat flyttnetto ger negativa effekter på befolkningsmängden, särskilt befolkningen i arbetsför ålder, vilket i förlängningen innebär ett minskat arbetskraftsutbud. När utbudet av arbetskraft minskar påverkas sysselsättningen och produktionen negativt. En samhällsekonomisk konsekvens av detta är att de samlade löneinkomsterna och därmed skatteintäkterna till samhället minskar. Ett för lågt bostadsbyggande leder också till lägre rörlighet på bostadsmarknad. En för låg rörlighet ger också hushållen lägre välfärdsnivå eftersom rörlighet på bostadsmarknaden är starkt välfärdshöjande. Läs mer i rapporten Flyttkedjor och rörlighet på bostadsmarknaden (Bofrämjandet, 2022).

FRITIDSHUS

En fråga som ibland ställs i planeringsammanhang är relationen mellan fritidshus och småhus. Frågan är – om man bor i småhus, har man då inte samma behov av fritidshus? Idén bygger på att de som bor i småhus inte borde efterfråga fritidshus i lika stor utsträckning eftersom ”de redan har ett eget hus”. SCB undersökte detta i sin studie Undersökningarna av levnadsförhållanden 2019, som bygger på över 11 000 intervjuer över hela landet. Svaren visar att 56 procent av de som bor i småhus har tillgång till (äger, hyr eller lånar) ett fritidshus, 55 procent av de som bor i bostadsrättslägenhet, och 34 procent av de som bor i hyresrätt. Tillgången till fritidshus är alltså högre bland de som bor i småhus än de som bor i lägenheter, inte tvärtom. Studien pekar på att det snarare är hushållsekonomin som förklarar tillgången till fritidshus. Småhusägare och bostadsrättsägare har ungefär samma inkomstfördelningar, och samma fritidshustillgång. Hyresgäster har generellt lägre inkomster och lägre fritidshustillgång. Mest sannolikt är att behov och önskemål om fritidshus är lika stora, oavsett vad permanentboendet är, och att tillgången till fritidshus beror på hushållsekonomin. Det går således inte att bygga bort efterfrågan på fritidshus genom att bygga fler småhus.

Under pandemin ökade efterfrågan på fritidshus markant. Detta berodde i stora delar på att de som kunde arbeta hemma på distans tog vara på den möjligheten. Att ha ett extra rum och inte behöva pendla värderades högt under pandemin, och priserna på fritidshus steg med upp till 40 procent på fem år. I en rapport från regionerna i östra Mellansverige och Mälardalsrådet (2023), som baseras på intervjuer med planerare, sägs att ”Generellt bedömer kommunerna en kraftigt ökad efterfrågan på småhus och fritidshus i landsbygdsområden och en stark koppling till distansarbete.” Observera att detta endast gällde arbeten som inte krävde fysisk närvaro, exempelvis kontorsarbetande, men exempelvis inte lärare, vårdpersonal, och polis. Vändningen av ekonomin, med ökade räntor, energipriser och inflation, under 2022 och 2023 har dock lett till en vändning på fritidshusmarknaden, och priserna har nu i stället gått ner, i Stockholm med 10 procent (12 mån tom. 23-05-29). Samtidigt har vardagslivet alltmer återgått till det normala, även om digitalisering av arbete och handel har fortgått. Enskilda fritidshus på landsbygden klassas i denna studie inte som villaområden. Förorternas villamattor är inte landsbygd.

”Tillgången till fritidshus är alltså högre bland de som bor i småhus än de som bor i lägenheter, inte tvärtom. Studien pekar på att det snarare är hushållsekonomin som förklarar tillgången till fritidshus.”



Andel hushåll som har tillgång till fritidshus (SCB 2019).

SLUTSATSER

- **6 eller 7 av 10 kanske ”önskar sig småhus” om världen vore utan lägen och kostnader,** men så är inte verkligheten. Trädgårdsstaden kan möta båda önskningarna.
- **Den enskilt mest önskade bostaden är en lägenhet i, eller i närheten av, en större stad,** när både läge och pris vägs in i val av bostad.
- **Många av Sveriges mest attraktiva småhus ligger i täta blandade trädgårdsstäder.**
- **Lägenhetspriser och småhuspriser följer i princip samma lägeskvaliteter:** centralitet, närservice, grönområden och kvarter i gatunät. Det talar för den täta blandade trädgårdsstaden.
- **Efterfrågan är ungefär lika stor för alla marknära bostäder** oberoende tomtstorlek.
- **Det går att skapa marknära bostäder även i flerbostadshus.** Så kallade ”trädgårdsvåningar” i bottenplan är vanligt i trädgårdsstäder.
- **Fler stora lägenheter ger högre rörlighet på bostadsmarknaden,** och kan möta efterfrågan på småhusboende.
- **Den blandade trädgårdsstaden möjliggör flyttkedjor inom samma stadsdel.**
- **De som bor i småhus har större tillgång till fritidshus än de som bor i lägenheter i Sverige.** Fritidshustillgången beror sannolikt på hushållsekonomin. Det går alltså inte att bygga bort fritidshusefterfrågan med nya villor.

FOTO: SPACESCAPE

SEGREGATION

De olika stadsbyggnadstyperna, med sitt utbud av bostadsstorlekar och bostadstyper, hur pass transportberoende de är och vilken tillgång till service de erbjuder, påverkar hur pass mycket de bidrar till den sociala och rumsliga segregationen.

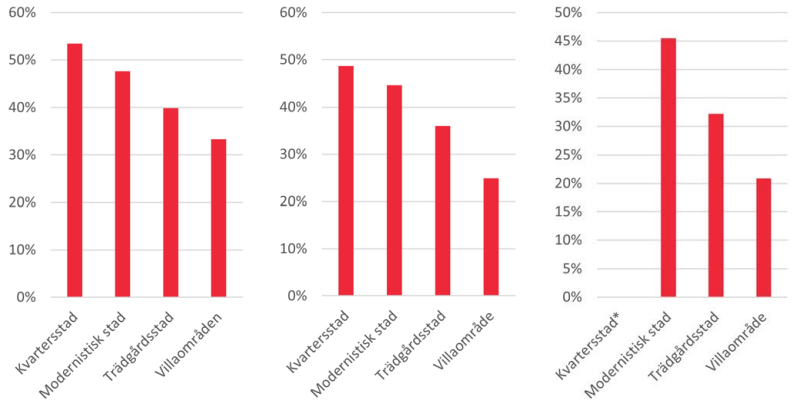
BOSTADSUTBUD SOM SEGREGERAR

Det borde vara uppenbart att ett område som bara har dyra bostäder inte är tillgängligt för alla. Lika så är det uppenbart att ett område som bara består av billiga bostäder faktiskt är tillgängligt för nästan alla. Inte lika uppenbart är att ett område som bara har en sorts bostadsbyggnadstyper eller en sorts bostadsstorlekar inte är tillgängligt för alla. Flerbostadshus kan ha många olika bostadsstorlekar. Småhus, villor och radhus däremot är vanligen endast stora bostäder med många rum. Även om ett ensamhushåll skulle vilja bo i eget hus blir det en orimligt stor kostnad att bo i hus. Kort sagt: ett område med bara villor sorterar bort små hushåll och hushåll med lägre inkomster. I Sverige finns ca 1,9 miljoner ensamhushåll, alltså en av fem svenskar lever ensamma och passar dåligt för villaområden, men de skulle sannolikt få bättre plats i en blandad trädgårdsstad.

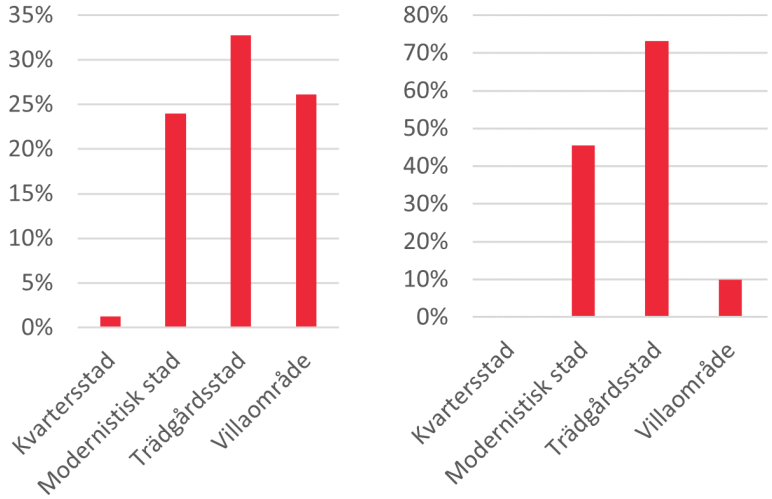
Segregation är ett utbrett problem. Forskning visar att boendesegregationen får negativa effekter för hushåll som bor i socioekonomiskt svaga bostadsområden. Det handlar bland annat om att boende i socioekonomiskt segregerade områden riskerar få sämre skolresultat, svagare ställning på arbetsmarknaden, lägre inkomster, högre arbetslöshet och till och med sämre hälsa än boende i andra områden. Enligt forskningen har så kallade grannskapseffekter särskilt stor betydelse för barn och unga och påverkar därför deras framtida livschanser. Forskningsstudier talar också för att bostadsmarknaden i kombination med andra faktorer, särskilt ökande inkomstskillnader, driver på den socioekonomiska segregationen och att det finns starka kopplingar mellan ökad segregation och bostadsmarknaden.

Slutsatsen från forskningen är att bostadsmarknaden har en starkt strukturerande kraft som sorterar hushåll med olika socioekonomisk styrka. När konkurrensen ökar om att bo i stadsdelar med tillgång till de egenskaper som hushåll med valmöjligheter efterfrågar, trängs ekonomiskt svagare hushållsgrupper undan och hänvisas till andra miljöer. De miljöer som socioekonomiskt svagare hushåll i hög grad hänvisas till är typiskt sett belägna med ett relativt stort avstånd från stadskärnorna, har ett svagt utbud av service och handel samt domineras av bostäder från 1960- och 70-talen. Studier och tillgänglig statistik visar också att hushåll i familjebildande åldrar och med större valmöjligheter har starka preferenser för större bostäder och upplåtelseformer där hushållet äger sin bostad. Detta bidrar till att starkare hushåll väljer andra miljöer än de som domineras av hyresrätter och de bostadsstorlekar som vanligen förekommer i utsatta områden.

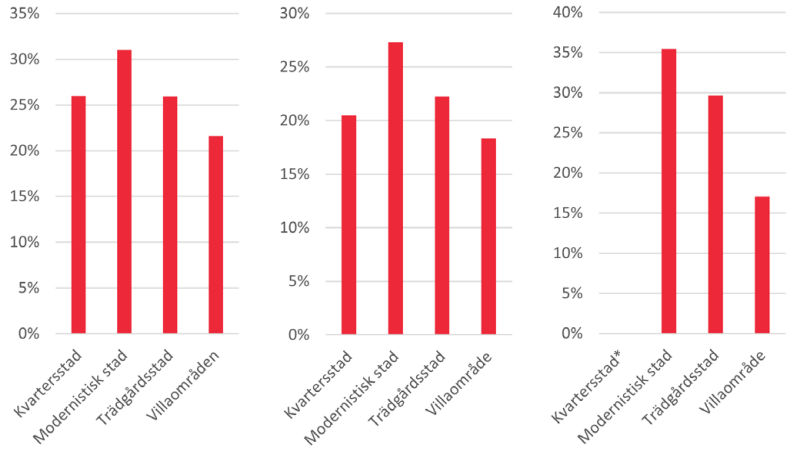
För andel ensamhushåll utan barn syns ett tydligt mönster nationellt och regionalt i Stockholms län och Huddinge kommun. Villaområden har signifikant lägst andel ensamhushåll utan barn, och framför allt lägre än trädgårdsstäder. Det kanske inte är så överraskande, då villan betraktas som en boendeform för familjer. Men det är en statistik som tydligt visar den byggda miljöns segregerade verkan. Ensamhushåll är inte för villaområden, och de ensamhushåll som finns här är sannolikt personer som förlorat en maka/make eller skiljt sig. Utbudet av små bostäder kan vara en förklaring, bostadspriset en annan. Statistiken visar också att andelen billiga bostäder är signifikant lägre i villaområden, än trädgårdsstäder i Stockholms län och i Huddinge. Det visar sig följaktligen att andelen låginkomsttagare är lägre i villaområden än i trädgårdsstäder i Sverige, Stockholms län och i Huddinge kommun. Villaområdena trycker ut låginkomsttagare till andra stadsbyggnadstyper. Denna utträngning är segregerande och gör exempelvis att skilda par, ungdomar och änkor och änklingar tvingas flytta ifrån sina hemstadsdelar. Detta är således inte fallet i samma utsträckning i trädgårdsstäderna. Trädgårdsstäder bidrar mer till social integration och en mångfald av hushållstyper än villaområden.



Genomsnittlig andel av hushåll som är ensamstående utan barn inom DeSO i Sverige, Stockholms län och Huddinge kommun (SCB 2022).



Andel (billiga) bostadsförsäljningar mellan 2018 och 2021 med kvadratmeterpris inom kvartil 1 (bostadsrätter och äganderätter) i Stockholms län och Huddinge kommun



Genomsnittlig andel av (låg)inkomsttagare inom kvartil 1inom DeSO i Sverige, Stockholms län och Huddinge kommun (SCB 2022).

TRANSPORTBEROENDE SOM SEGREGERAR

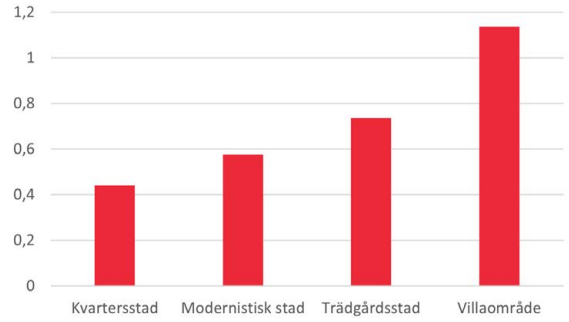
Ett samhälle där det krävs bil eller där det är mycket svårt att klara sig utan bil är segregerande. Det delar upp samhället i de som har och de som inte har biltillgång. Eftersom bilen är en relativt stor kostnad för ett hushåll innebär ett bilberoende samhälle att låginkomsttagare segregeras och får sämre tillgång till samhällets tillgångar och nyttigheter.

Till att börja med har 22 procent av Sveriges befolkning över 18 år inte körkort (Trafikanalys 2021). Det betyder att 43 procent av Sveriges befolkning, 4,5 miljoner barn och vuxna, inte får köra bil och inte heller har lika god tillgång till samhället, i synnerhet i de stadsdelar där bilen är en nödvändighet, som i perifera villaområden.

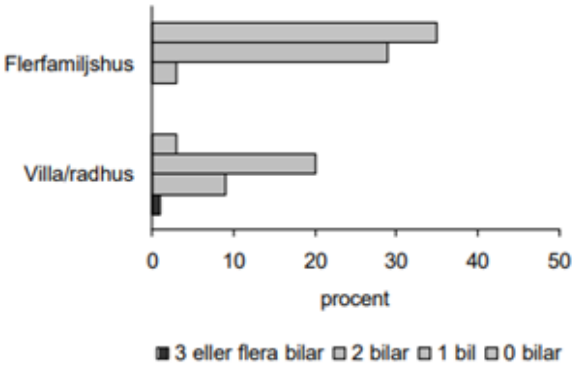
I Stockholmregionen ser bilinnehavet ut så här: (Region Stockholm, PM 1:2002 Hushållens bilinnehav).

- Av hushållen som bor i flerfamiljshus är drygt 50 procent utan bil.
- Av hushållen som bor i villa eller radhus är endast 11 procent utan bil.

Som tidigare analyser visar (Spacescape 2018) är detta inte ett ”fritt val” utan kan till 90 procent förklaras av lägesfaktorer som närhet till centrum, boendetäthet, närhet till kollektivtrafik och parkeringsutbudet. De som bor i perifera villaområden tvingas till att köpa och köra bil, och de som inte har råd med detta kan inte bo i dessa områden. I täta, blandade trädgårdsstäder med bra kollektivtrafik, så som spårvagn, pendeltåg eller stombusslinjer, finns goda förutsättningar för ett lågt bilberoende som gör bostäderna tillgängliga för flera inkomstgrupper.



Bilar per hushåll i olika stadsbyggnadstyper i Sverige (SCB 2023)



Bilinnehav i flerbostadshus och småhus i Stockholmsregionen. (Region Stockholm 2002)

BARNVÄNLIGHET SOM INTEGRERAR

Det hävdas ofta att småhus är bra för och efterfrågas av barnfamiljer. Befolkningsstatistik från SCB stödjer delvis detta, men det är långt ifrån hela svaret. Frågan är vad som egentligen efterfrågas när det gäller helheten i ett område och på en plats. Detta undersöktes mer i detalj i en studie genomförd av Spacescape för HSB.

Barntätast stadsdelar i Sverige återfinns i innerstäder och miljonprogram. Barntätast (0–9 år) stadsdelar är Möllevången, Örtagården/Rosengård i Malmö och Olivedal i Göteborg. Sveriges barntätaste miljöer är alltså dels täta innerstadsmiljöer med stadsgator, stadsparker och relativt höga inkomst- och utbildningsnivåer, ofta med intensiv biltrafik. Och dels tättbebyggda förortsmiljöer med trafikseparering, grönområden och låga inkomst- och utbildningsnivåer, ofta med trygghetsutmaningar.

Stadsdelar med högst andel barn återfinns i nybyggda stadsdelar, småhusområden och miljonprogram. Högst barnandel i Sverige har de nybyggda stadsdelarna Lindbacken i Uppsala, Järvastaden i Solna och Riksten i Botkyrka. Att barnfamiljer söker sig till nybyggda stadsdelar och vissa småhusområden beror säkerligen på att dessa upplevs trygga och välplanerade, med ett utbud av grönytor och rekreationsområden. Att det finns en stor andel barn i miljonprogrammet kan bero på att barnrika familjer med låga inkomster har få andra bostadsval, samtidigt som dessa bostadsområden med sina parker, lekplatser och trafikseparering är barnvänliga.

En enkätundersökning med 1 000 invånare i Stockholms län visar att upplevd barnvänlighet handlar om nära gångavstånd till grönområden, skolor, förskolor, samt lite biltrafik och trygghet. Det visar både en kvantitativ betygsättning av stadsdelarnas barnvänlighet och kvalitativa enkätsvar. En geografisk GIS-analys och en statistisk regressionsanalys genomfördes som bekräftar sambandet mellan dessa faktorer (närhet till grönområden, skolor och förskolor, antal bilresor, inkomstnivå, utbildningsnivå,

arbetslöshet) och enkätsvaren. Med hjälp av regressionsmodell och GIS klassades alla bostadsområden i Stockholms län i barnvänlighet (0–10). Generellt får alla stadsdelar i Stockholmsenkäten höga poäng (6–9) i barnvänlighet. Småhusområden med högst barnvänlighet i Stockholm är enligt modellen Silverdal, Södra Ängby och Höglandet. Flerbostadsområden med högst barnvänlighet är medeltäta förorter i innerstadens krans: Gröndal, Abrahamsberg och Björkhagen.

En vanlig föreställning är att barnfamiljer flyttar från lägenhet till villa eller radhus med egen trädgård. Detta stämmer i viss mån om vi tittar på flyttmönster och andel barn. Enkäten visar emellertid att det inte finns några signifikanta skillnader i barnvänlighet mellan de bästa småhusområdena och flerbostadsområdena. De har alla 8–9 i betyg i barnvänlighet. Det finns också många småhusområden som är väsentligt mindre barnvänliga än många flerbostadshusområden. Det räcker alltså inte att bara bygga villaområden för att locka barnfamiljer utan för att skapa barnvänlighet krävs god planering av parker, lekplatser, skolor, förskolor, trygga, trafiksäkra stadsmiljöer med lite biltrafik, samt stora bostäder. Detta har genomförts i flera nybyggda flerbostadsområden som exempelvis Hammarby sjöstad i Stockholm och Hyllie i Malmö, vilka också har en stor andel barn.

Inte överraskande är det att en större andel barn bor i bostadsområden där det finns större bostäder. Det finns stadsdelar med stor barnvänlighet, som borde locka många barnfamiljer, men som ändå har en låg andel barn på grund av brist på stora bostäder, exempelvis Årsta och Hammarbyhöjden i Stockholm. I tätare stadsdelar, stadskärnor och miljonprogramsområden, ökar dock barntrångboddheten. Där delar barnen på färre rum. Barntrångboddhet finns alltså både i stadsdelar som har en stark socioekonomi med höga bostadspriser (stadskärnor) och stadsdelar som har en svag socioekonomi med låga bostadspriser (miljonprogram).

Det finns inga starka samband mellan kvadratmeterpriser på bostäder (bostadsrätt och småhus) och barntäthet, barnandel eller barnvänlighet. Det kan bero på att barnvänligheten är relativt god i hela Stockholmsregionen samt att det är andra lägesfaktorer som avgör bostadsköparnas värderingar. Säkerligen är detta faktorer som är ”föräldravänliga”, alltså förenklar vardagslivet för vuxna. När två personer som bor i samma bostad ska åka till arbetet är det mycket sannolikt att deras arbetsplatser ligger på olika platser i regionen. Detta driver upp bostadspriserna i centrala lägen, eftersom det förkortar det totala pendlingsavståndet för hela hushållet. Föräldrar som bor centralt har mer tid för barnen än för att sitta i bilen.

Barnvänlighet i staden enligt studien Barnvänliga stadsdelar (HSB 2022)

SLUTSATSER

- **Villaområden har ett ensidigt bostadsutbud,** med stor andel stora dyra bostäder, som bara passar stora hushåll med högre inkomster, vilket segregerar staden.
- **Trädgårdsstadens blandning av bostadsstorlekar och bostadstyper bidrar till social integration,** en mångfald av hushållsstorlekar och lokala flyttkedjor.
- **Bilberoende glesbebyggda villaområden segregerar staden,** eftersom de blir otillgängliga för de 42 procent som inte har körkort eller de 15 procent av hushållen som inte har bil. En kollektivtrafiknära blandad trädgårdsstad minskar bilberoendet.
- **Trädgårdsstäder är barnvänligare än villaområden.** Barnvänlighet i staden skapas främst av närhet till grönområden, närhet till skolor och förskolor, lite biltrafik, och trygghet, inte primärt bara av småhus.

FOTO: OPPO FIND

FOLKHÄLSA

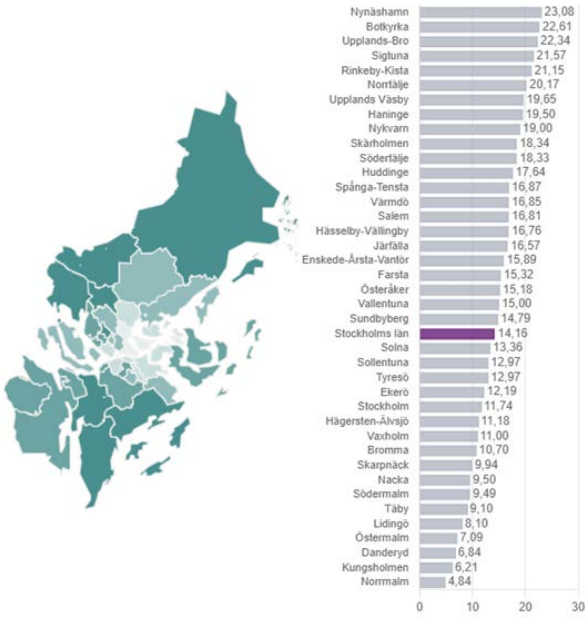
Det finns relativt omfattande forskning om hälsa och stadsbyggnad. Socioekonomiska skillnader (inkomst, utbildning, arbetslöshet) är den vanligaste förklaringen till skillnader i hälsa. Men forskningen visar också att bostadsläget avgör hälsan. De som bor i glesa bilberoende stadsdelar, som perifera villaområden, har sämre hälsa på grund av mindre fysisk aktivitet. Trädgårdsstäder som inte är bilberoende råda bot på detta.

HÄLSOSTATUS I SVENSKA STÄDER

Ohälsotalet är ett mått på antalet utbetalade ersättningsdagar från svenska Försäkringskassan, per person och år (för personer mellan 16 och 64 år). Talet summerar utbetalade dagar för sjukpenning, rehabiliteringspenning, samt sjukersättning och aktivitetsersättning och gäller för nettodagar. Viktigt att poängtera att ohälsotalet inte är ett absolut objektivt mått på hälsa eller sjukdom, utan summerar utbetalningar från Försäkringskassan. Variationen för ohälsotalet är stor i olika delar i landet och är i snitt högre i de nordliga kommunerna i Sverige, medan kommuner i och kring storstadsregionerna ligger under rikssnittet. Allra lägst ligger centralt belägna förortskommuner, men även tättbebyggda kommuner som Stockholm, Sundbyberg och Lund. Socioekonomi, i synnerhet lägre medelinkomstnivåer, har ett starkt samband med ohälsotalen. På regional nivå, i jämförelsen mellan kommuner, går inte att hävda ett generellt samband mellan befolkningstäthet och ohälsotal. Snarare kan hävdas att storstädernas ekonomiska produktivitet leder till ökat välstånd, ökad välfärd och mindre regional ohälsa.

Andelen med god eller mycket god självskattad hälsa har i Stockholms län ökat de senaste åren. År 2021 uppgav 79 procent av männen och 74 procent av kvinnorna att de hade god eller mycket god hälsa. Andelen sjunker dock påtagligt med åldern (Folkhälsoenkäten 2023). Den självskattade hälsan i Stockholms län skiljer sig stort mellan olika stadsdelar och kommuner. Högst självskattad hälsa har innerstadsstadsdelar och centralt belägna villaområden. Lägst skattad hälsa har miljonprogramsområden och perifera kommundelar. Mönstret är tydligt monocentriskt, alltså som högst i en central punkt och minskar med avståndet ifrån denna.

Åtta procent av alla dödsfall i Stockholms län orsakas av övervikt och sjukdomen obesitas, även kallad fetma (Folkhälsorapporten 2023). Andelen med fetma har ökat kontinuerligt de senaste 20 åren, för att öka ännu snabbare under pandemiåren. Bland fyraåringar i Stockholms län har nio procent övervikt och två procent obesitas. Övervikt och obesitas i Stockholms län skiljer sig stort mellan olika stadsdelar och kommuner. Minst övervikt har innerstadsstadsdelar och centralt belägna villaområden. Mest övervikt har perifera förortskommundelar och miljonprogramsområden. Mönstret är monocentriskt, och tydligt kopplat till bilberoende och bilresande.

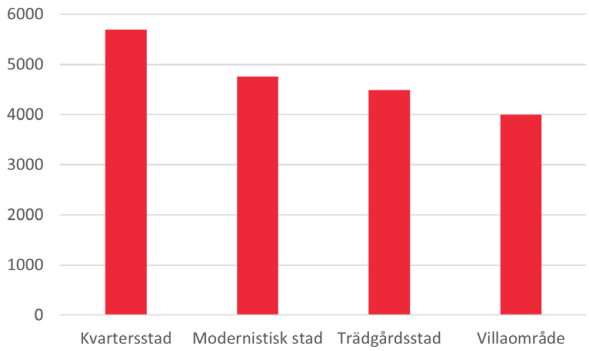


Övervikt och obesitas. Andel (%) individer som uppger en vikt och längd som motsvarar övervikt utan obesitas (BMI 25–30 kg/m2) eller obesitas (BMI över 30 kg/m2). (Stockholms folkhälsoenkät 2021)

HÄLSOSAMMA SVENSKA BOSTADSLÄGEN

Hälsa går att mäta på många olika sätt. I hälsoforskningen lyfts fysisk aktivitet som en av de absolut viktigaste hälsofaktorerna, grundläggande för både fysisk och psykisk hälsa (The Lancet 2022). Det handlar om minskad risk för exempelvis övervikt, hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes, demens, depression och vissa cancerformer. Forskningen visar också att det är det dagliga resande till fots och cykel som är viktigast för den totala fysiska aktiviteten. Den vanligaste datan kring gång- och cykelresandet finns i resvaneundersökningar. Den genomsnittliga gång- och cykelandelen av totala antalet resor är i Sverige 25 procent (Trafikanalys 2022). Resvaneundersökningarna i Stockholms län och kommunerna Göteborg, Malmö och Uppsala visar alla samma mönster, att de centrala och täta stadsdelarna har högst gång- och cykelandel, uppemot 50–60 procent av alla resor.

I en ny studie finanseriad av HSB (2024) har den modell framtagen av den medicinska tidskriften The Lancet (2022) använts för att identifiera stadsdelar med potential för fysisk aktivitet, mätt i antal steg per dag. Modellen består av fyra indikatorer 1) befolkningstäthet (som vanligen har samband med närheten till vardagsservice), 2) korsningstäthet i gatunätet (som vanligen har samband med ökat gång- och cykelresande), 3) närhet till kollektivtrafikhållplats (som vanligen har samband med minskat bilresande) och 4) grönyta (som vanligen har samband med ökad rekreationsaktivitet). Samtliga Sveriges stadsdelar (enligt SCBs DeSo-områden) analyserades och dessa data har sedan lagts över på denna studies stadsbyggnadstyper. Resultaten visar samma tydliga mönster som forskningen. Signifikant flest steg per dag görs i sannolikt i kvarterstad, i snitt 5 700 steg. Modernistisk stad och trädgårdsstad har cirka 15 procent färre steg, och villaområden har cirka 30 procent färre steg.



Potentiell fysisk aktivitet mätt i 'steg per dag' i olika stadsbyggnadstyper i Sverige.

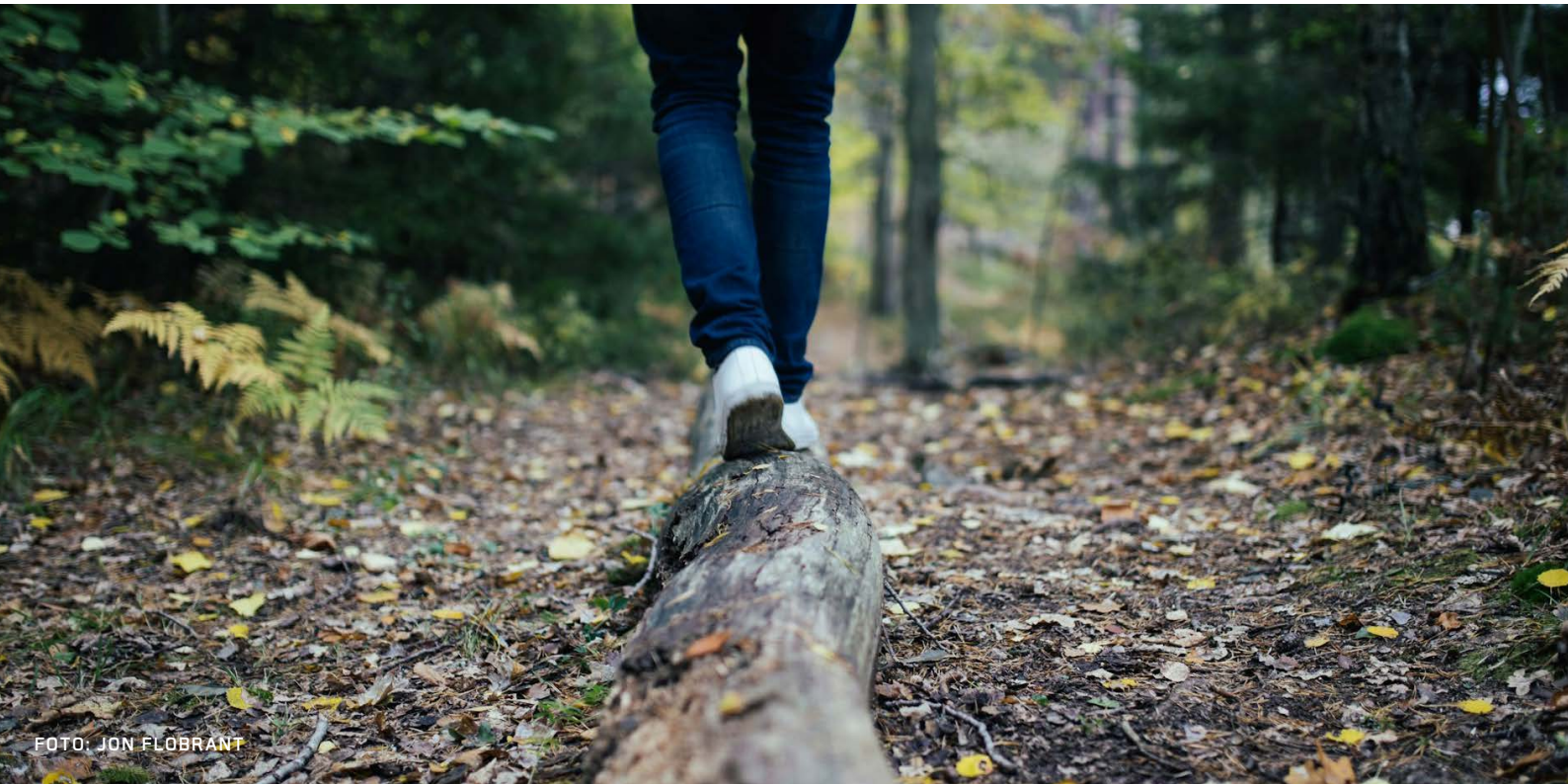


FOTO: JON FLOBRANT

SLUTSATSER

- **Fysisk aktivitet är avgörande för hälsan** och minskar risken för övervikt, hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes, demens, depression och vissa cancerformer.
- **Ohälsotalen är lägst i centralt belägna, täta och glesa, stadsdelar med höga inkomster.**
- **Högst självskattad hälsa har innerstadsstadsdelar och centralt belägna småhusområden.** Lägst självskattad hälsa har miljonprogramsområden och perifera kommundelar.
- **Övervikt och obesitas är lägst i centrala delar av staden.**
- **Den fysiska aktiviteten är signifikant högre i trädgårdsstad än i villaområden.** Högst fysisk aktivitet, tack vare gång- och cykelvänlighet, finns i kvartersstaden.

FOTO: BENJAMIN COMBS

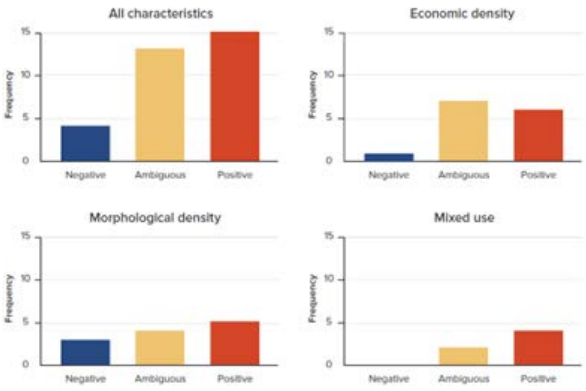
FORSKNINGSLÄGET

Vid en sökning i Google Scholar på ordet "urban sprawl" ges 177 000 träffar, alltså antalet vetenskapliga artiklar och papers om stadsutglesningen och dess effekter. Många forskningsresultat pekar på och bekräftar de sociala ekonomiska och miljömässiga problemen, som också belysts i denna rapport. Nedan följer ett försök att kort sammanfatta forskningsläget.

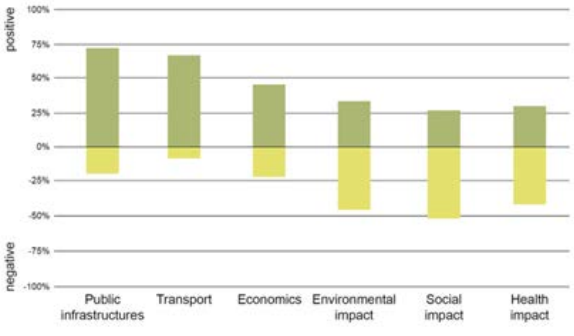
METASTUDIER OM TÄTHET OCH STADSUTGLESNING

Den internationella samarbetsorganisationen OECD (2018) har sammanfattat 300 vetenskapliga artiklar i studien "Demystifying Compact Urban Growth: Evidence From 300 Studies From Across the World". 69 procent av artiklarna finner positiva effekter kopplade till tät stadsutveckling. Över 70 procent av studierna finner positiva effekter av ekonomisk densitet (antalet människor som bor eller arbetar i ett område). En viss andel av studierna tillskriver positiva effekter till blandad markanvändning (58 procent) och densiteten av den bebyggda miljön (56 procent). Dessa genomsnitt döljer dock betydande variationer. De största fördelarna med ekonomisk densitet kommer från ökad produktivitet och bättre tillgång till jobb och tjänster. Ytterligare fördelar uppkommer genom bevarandet av grönområden, ökad energieffektivitet, minskade föroreningar och säkrare urbana miljöer. De största negativa effekterna av högre densitet är relaterade till trafikstockningar och viss typ av ohälsa relaterad till bland annat luftkvalitet. Ökad täthet kan också bidra till högre markvärden och bostadskostnader. "Investeringar i bostadsförsörjning och kollektivtrafiknätverk säkerställer effektiv och rättvis tillgång till bostäder, tjänster och jobb i täta städer." menar OECD.

En grupp forskare på Chalmers (Berghauser et al 2021) har sammanfattat 229 vetenskapliga artiklar om urban täthet. Positiva effekter finns generellt för allmän infrastruktur, transport och ekonomi men det finns också vissa negativa miljö-, sociala och hälsoeffekter. Vissa frågor är överrepresenterade i forskningen (till exempel transporteffekter), sällan diskuterade i praktiken (till exempel miljöpåverkan) och är ej helt samstämmiga. Forskargruppen har tagit fram en webbsida där tätheten effekter kan utforskas (https://www.xmnsoftware.com/secure/smartdensity/#/)

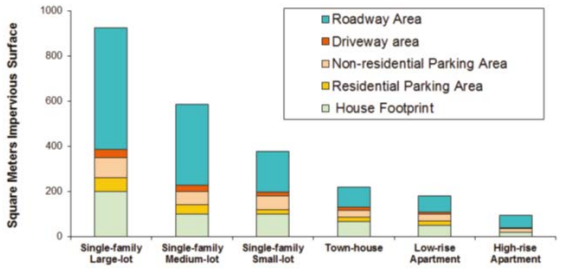


Resultat från 300 vetenskapliga artiklar om effekterna av täthet av ekonomiska verksamheter, exploateringsgrad och funktionsblandad bebyggelse. (OECD 2018)

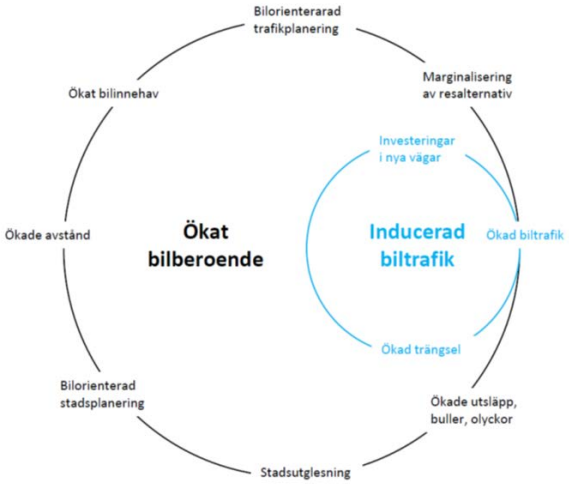


Resultat från 229 vetenskapliga artiklar om effekterna av urban täthet (Berghauser et al 2021).

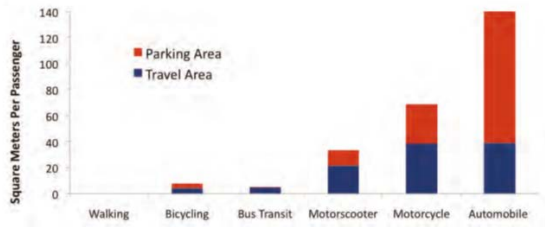
Vägar och motorleder är en stor del av dagens byggda transportlandskap. Stadsmotorvägar, förbifarter och kringfartsleder ökar biltillgängligheten och främjar därmed en mer utspridd bebyggelseutveckling som leder till mer bilresande (Tornberg & Eriksson 2012. Litman 2014). Flera studier har visat att det finns ett direkt samband mellan mängden väg och reslängd med bil. I artikeln ”The Fundamental Law of Road Congestion” (2012) konstaterar nationalekonomerna Gilles Duranton och Matthew Turner att mer vägar ökar biltrafik och trängsel eftersom det blir lättare att köra. Detta kallas på ekonomispråk ”inducerad trafikefterfrågan”. Eller som den amerikanska sociologen Lewis Mumford sa redan 1955 ”Att bygga nya vägar för att minska trängsel är som att knäppa upp bältet för att minska övervikt.”



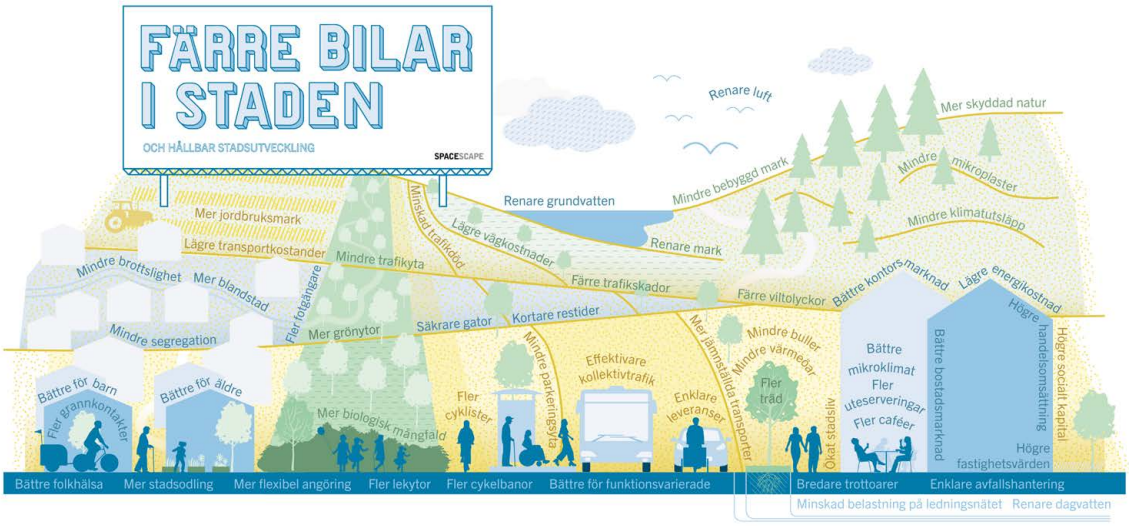
Hårdgjord yta per bostad för olika bostadsbyggnadstyper (Litman 2016)



Den utglesade bilstadens självförstärkande utvecklingsprocesser (Broadus et al 2009)



Utrymme som krävs av olika trafikslag (Litman 2016)



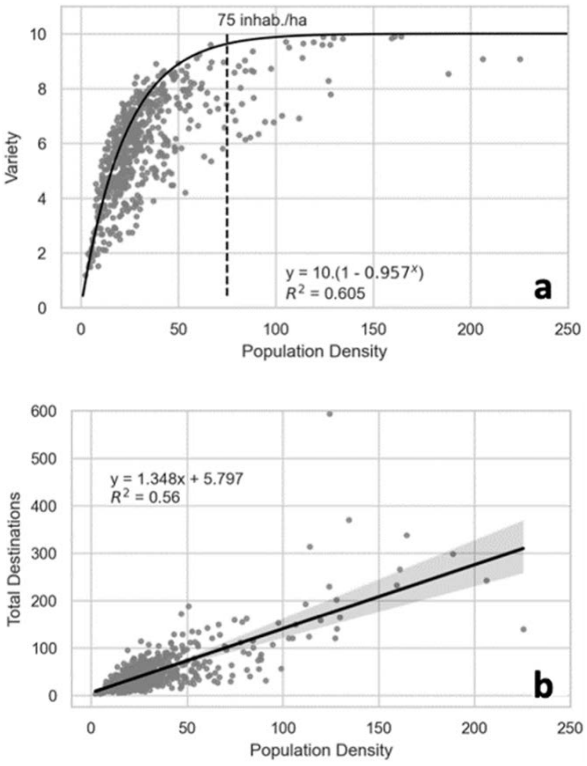
Sammanfattning av vad forskningen säger om biltrafik i städer (Spacescape 2023).

EFFEKTER PÅ EKONOMI OCH SAMHÄLLE

Världsbanken har låtit göra en stadsutvecklingsstudie av 9500 städer över hela världen (World Bank 2021). Den visar tydligt hur tätare regioner, så kallade ”pyramids”, har en signifikant bättre ekonomisk tillväxt, produktivitet och högre välfärd än glesa och utspridda regioner, benämnda ”pancakes”. Förklaringen ligger enligt Världsbanken i agglomerationseffekter som skapas av den fysiska närheten, snarare än närheten skapad av en storskalig väg- och spårinfrastruktur. Täthet ger närhet, sett i ett globalt perspektiv.

En av världens mest ansedda vetenskapliga tidskrifter Nature publicerade nyligen en studie av stadsstrukturen i 585 europeiska städer där det visar sig att städer och stadsdelar med högre än 75 boende per hektar krävs för att skapa en god tillgång på vardagsservice inom 15 minuters gångavstånd (Vale & Lopes 2023), för att skapa den så kallade ”15-minutersstaden” (Moreno 2019). Diagrammen nedan kan tolkas som att även minst 50 boende per hektar, vilket vissa tätare trädgårdsstäder klarar, är helt tillräckligt. En viss befolkningstäthet är alltså helt nödvändig för att skapa ett serviceunderlag som gör att servicen skall finnas inom gångavstånd från de boende, vilket i sin tur ha visat sig direkt påverka bilberoende, bilinnehav, bilresande och biltrafik, vilket i sin tur har direkt negativ på fysisk aktivitet, hälsa och välbefinnande.

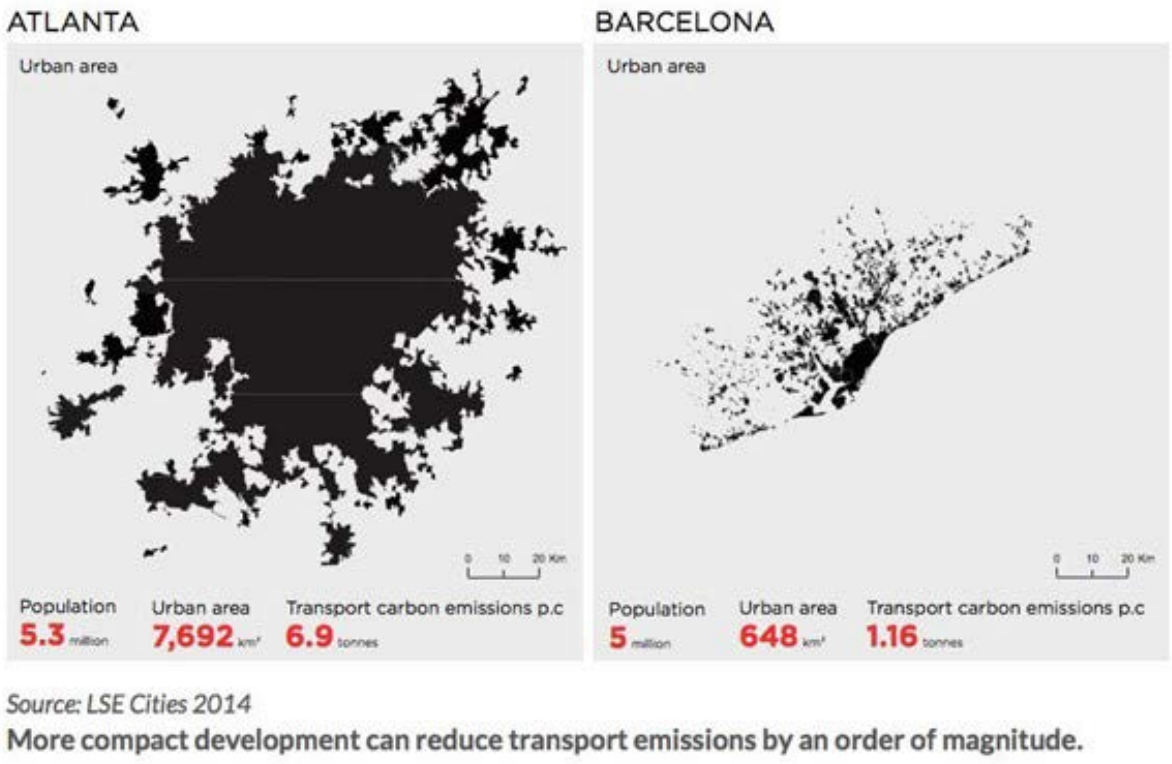
LSE Cities har tillsammans med institutet Victoria Transport Policy sammanfattat forskningsläget inom ”urban sprawl” och ”smart growth policy” (Litman 2015). Rapporten konstaterar att den globala stadsutglesningen vanligtvis ökar markanvändning per capita med 60–80 procent och som följd ökar bilresor med 20–60 procent. Detta ger följande effekter.



Sambandet mellan befolkningstäthet (Population Density) och serviceutbud (Variety) respektive servicetäthet (Total destinations). (Vale & Lopes 2023)

”Det finns stora ekonomiska vinster i en tätare stad där det finns attraktiv närhet mellan boende och arbetande, och där kostnader för infrastrukturen minimeras.”

- Jordbruk och ekologiskt produktiva områden exploateras.
- Infrastrukturkostnader och transportkostnader ökar, vilket ger ökningar av anläggningskostnader per capita, hushållsutgifter, restid, trängsel, trafikolyckor och utsläpp av föroreningar.
- Minskar gör tillgänglighet för icke-bilförare och den allmänna folkhälsan. Eftersom stadsutglesning försämrar tillgången till billigare transportmedel (gång, cykling och kollektivtrafik) tenderar de att vara regressiva (de innebär särskilt stora bördor för fysiskt, ekonomiskt och socialt missgynnade människor).
- Eftersom stadsutglesning koncentrerar fattigdom i stadsområden tenderar den att förvärra sociala problem som brottslighet och social oro.
- Eftersom stadsutglesning minskar agglomerationsfördelar (samlokalisering), ökar infrastrukturkostnader och ökar utgifterna för importerade varor (särskilt fordon och bränsle) tenderar stadsutglesning att minska ekonomisk produktivitet.



Två storstäder med samma befolkning men helt olika täthet, stadsutbredning, transporter och klimatutsläpp (Litman 2015).

Rapporten uppskattar kostnaderna för USA:s stadsutglesning till 1 biljon dollar årligen.

En studie av USA:s städer (Mattson 2021) visade att täthet minskade kommunala utgifter per capita för följande kostnadskategorier: driftkostnader för brandskydd, gator och motorvägar, parker och rekreation, avlopp, hantering av fast avfall och vatten; byggkostnader för gator och motorvägar, parker och rekreation, avlopp och vatten; samt kostnader för mark och befintliga anläggningar för polis, avlopp och vatten. Forskarna konstaterar att *”genom att öka befolkningstätheten kan städer använda resurser mer effektivt och minska kostnaden per person för att bygga och underhålla infrastruktur och tillhandahålla samhällstjänster. Städer bör fokusera på förtätning, tillhandahålla en mångfald av bostadsbyggnadstyper utöver enfamiljshus, undvika stadsutglesning, minska tomtstorlekar, öka funktionsblandning och bygga stadsmiljöer i en mänsklig skala, där avstånden mellan byggnader och verksamheter är kortare. Många amerikanska kommuner följer redan dessa strategier för att främja hållbarhet, minska bilanvändningen och skapa mer levande samhällen. Denna forskning ger ytterligare bevis för att dessa strategier också minskar bördan för skattebetalarna och minskar vissa typer av kommunala utgifter.”*

Kostnad för bilinnehav i olika stadsbyggnadstyper som är vanliga i USA (Salon 2014).

”Städer bör fokusera på förtätning, tillhandahålla en mångfald av bostadsbyggnadstyper utöver enfamiljshus, undvika stadsutglesning, minska tomtstorlekar, öka funktionsblandning och bygga stadsmiljöer i en mänsklig skala, där avstånden mellan byggnader och verksamheter är kortare.”

European Environment Agency, inrättad av EU, sammanfattar problemen och utmaningarna i sin forskningsbaserade rapport ”Urban Sprawl in Europe” (2016). De samhällsekonomiska utmaningarna med stadsutglesning anses vara följande.

- Högre kostnader för transport i samband med pendlingsavstånd för hushåll.
- Högre efterfrågan på transport, ökad bilanvändning och högre kostnader för kollektivtrafikinfrastruktur.
- Högre kostnader i samband med trafikstockningar och utvidgningen av stadsinfrastruktur i nyutvecklade områden.
- Högre kostnader som en följd av högre energiförbrukning per person.
- Högre kostnader för offentlig service och högre utgifter för konstruktion och underhåll av infrastruktur per capita (vägar, el, vattenförsörjningsledningar, avloppssystem, sophämtning, snöröjning, etcetera).
- Ökad användning av material för konstruktion per bostadshus. Minskad livsmedelsproduktion och självförsörjning, samt ökat beroende av importerad mat.
- Ökad efterfrågan på råvaror, som betong, expansion av stenbrott och överutvinning av grus från flodbäddar.
- Förorenade stadsområden är mindre attraktiva för nya investerare och deras högkvalificerade anställda.
- Ekonomiska förluster i turistområden där vackra landskap har exploaterats och förstörts.

Ett annat internationellt exempel på städer som förstått att stadsutglesning inte är hållbart är Vancouver, vars regionplanekontor (Metro Vancouver 2023) menar att det är viktigt att öka bebyggelsens täthet för att effektivisera infrastrukturinvesteringar. Förtätning i stadskärnor och nära kollektivtrafik ger betydande förbättringar av kostnader för infrastruktur. Avgifter för vatten, avlopp, energi, avfall med mera skall sättas så att de återspeglar de faktiska kostnaderna för att tillgodose efterfrågan, och inte subventionera låg täthet. Det behövs nära samordning och integrering av fysisk planering, anläggning av teknisk infrastruktur, förvaltning av tillgångar och kommunalt ekonomiskt beslutsfattande.

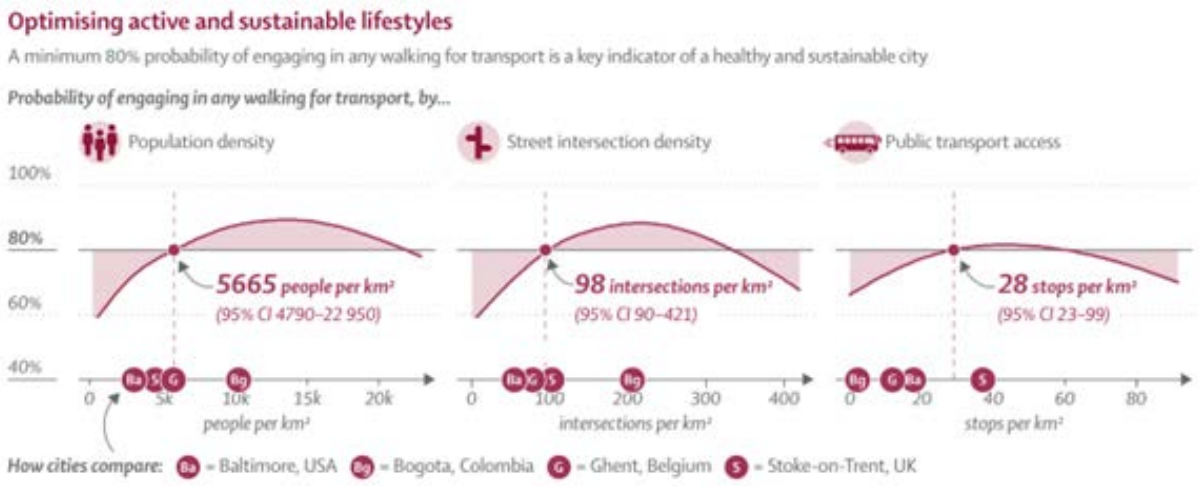
FOTO: SPACESCAPE

EFFEKTER PÅ FYSISK OCH PSYKISK HÄLSA

En av världens mest ansedda medicinska tidskrifter The Lancet publicerade 2022 ett specialnummer om ”Urban design, transport, and health” (https://www.thelancet.com/series/urban-design-2022) och startade samtidigt centret Global Observatory of Healthy and Sustainable Cities (www.healthysustainablecities.org). Där sammanfattar de forskningsläget med indikatorer och riktvärden för att skapa en hälsosam stad där hållbara aktiva transporter dominerar. De betonar: lagom hög täthet (ej för låg eller för hög), ett väl sammankopplat gatunät för gång och cykel samt närhet till kollektivtrafik, grönområden. Det finns inget villaområde som kan uppnå The Lancets täthetskrav på minst 56 pers/ha.

I boken ”Urban Sprawl and Public Health” sammanfattar folkhälsoforskaren Howard Frumkin (2004) forskningen om relationen mellan hälsa och stadsutglesning. Stadsutglesning leder till ökad bilkörning, vilket i sin tur resulterar i högre halter av farliga luftföroreningar, vilket ökar lungproblem, astma med mera. Mer biltrafik leder till ökad risk för trafikskador och död i trafiken. Ökat bilberoende leder till minskad fysisk aktivitet, som leder till övervikt och högt blodtryck, vilket ökar risken för diabetes, hjärt- och kärlsjukdomar, vilket i sin tur förkortar livslängder. I The American Journal of Public Health (Resnik 2010, Lopez 2004) konstateras också att det finns en betydande koppling mellan stadsutglesning, fetma och högt blodtryck. Den svenska doktorsavhandlingen ”Neighborhood environment and physical activity” (Eriksson 2013) bekräftar att: ”Ett promenadvänligt bostadsområde kännetecknas av hög befolkningstäthet och tillgång till ett varierat serviceutbud i närmiljön. De mest promenadvänliga områdena låg i centrala Stockholm, belägna på bl.a. Kungsholmen och Södermalm. I villaområden, som t.ex. delar av Bromma och Älvsjö, var deltagarna däremot inte lika fysiskt aktiva.”

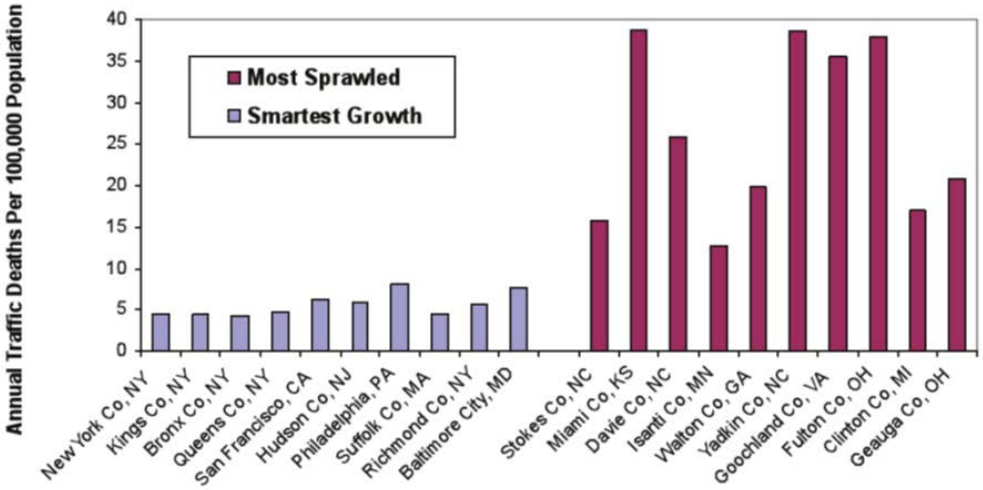
En ny dansk forskningsstudie (Chen et al 2023) ba-



Indikator	Riktvärde
Befolkningstäthet	Minst 6556 pers/km2 (57pers/ha)
Närhet till kollektivtrafik	Hållplats med 30-minuterstrafik inom 500m
Sammankopplat gatunät	Minst 98 korsningar/km2
Närhet till grönområden	Minst 1,5 ha inom 500m
Närhet till matmarknad	Marknad inom 500m

The Lancet (2022) rekommenderar följande indikatorer och riktvärden på hälsosam stad.

serad på flygbildstolkning och data om individuell psykisk hälsa på adressnivå, publicerad i tidskriften Science Advances, visar att högst risk för depression i analyserade städer finns i ensidiga villaområden, och lägst risk i täta stadskvarter med god tillgång till grönområden. Stadens utbredning och infrastruktur har en konkret påverkan även på den psykiska hälsan och välbefinnandet. En studie av 30 000 personer i 35 länder visar att tiden som läggs på pendling är förknippat med lägre välbefinnande (Zijlstra & Verhetsel 2021) - ju längre pendlingstid, desto lägre välbefinnande. En annan studie analyserades det subjektiva välmåendet för pendlare i Tyskland (Stutzer & Frey 2008). Man fann att pendlare är mycket mindre nöjda än icke-pendlare, vilket tyder på att alla fördelar de kan få av en längre pendling uppvägs av själva pendlingen. Studien visar att personer med långa resor till och från jobbet, företrädesvis villaägare, mår sämre och rapporterar betydligt lägre subjektivt välbefinnande.



Trafikdöd per capita i täta respektive glesa amerikanska stadsdelar (Litman 2016).

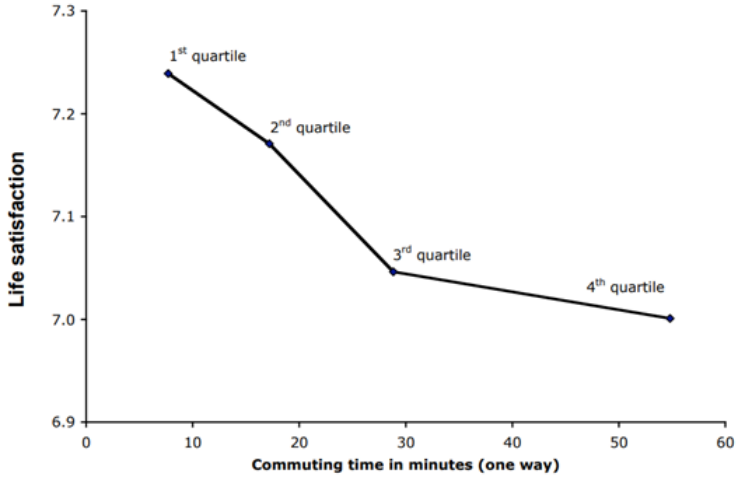


Fig. 4. **Commuting time and average reported satisfaction with life, Germany 1985-1998**

Data source: GSOEP.

Relationen mellan pendlingstider och upplevt välbefinnande. (Stutzer & Frey 2008)

EFFEKTER PÅ MILJÖ OCH KLIMAT

Miljöeffekterna av stadsutglesningen (urban sprawl) beskriver European Environment Agency (EEA 2016) utifrån vetenskapliga referenser så här.

- Förlust av natur, jordbruksmark och skogsbruksmark för nya byggnader och infrastruktur.
- Jordkomprimering, förlust av ekologiska markfunktioner, förlust av vattenpermeabilitet, minskad grundvattenregenerering och minskad avdunstning.
- Lokala förändringar av geomorfologi (till exempel utgrävningar, stabilisering av sluttningar) över större områden.
- Förändring av mikroklimatförhållanden på grund av värmeöarna som leder till minskad vegetationstäckning, minskad albedo (reflektionsförmåga), uppvärmning av marktemperaturen och ökad temperaturvariation.
- Minskad avdunstningstranspiration på grund av borttagning av vegetation och förseglade markytor; lägre fuktighetsinnehåll i luften på grund av högre solstrålning; stillastående fuktighet på grund av jordkomprimering; och ökad variation i fuktighet.
- Högre energiförbrukning och högre växthusgasutsläpp per person. Minskad upptagning av koldioxid som en följd av borttagning av vegetation, såsom skog och gräsmark. Minskad kapacitet hos marken att fungera som en kolsänka.
- Högre luftföroreningar per capita som en följd av fordonsutsläpp, gödande ämnen, damm, partiklar, vägsalt, olja, bränsle och andra ämnen som orsakar luft- och vattenförorening samt övergödning.
- Mer ljusföroreningar, modifiering av ljusförhållanden och andra visuella stimuli. Hydrologiska förändringar i avrinningsområden som en följd av minskning av grundvattnets kvantitet och kvalitet.
- Avvattning, sämre förmåga att filtrera/behålla/omhänderta regnvatten och ökad risk för översvämningar.
- Ökad vattenkonsumtion per capita.
- Konkurrens mellan jordbruksbevattning och vattenanvändning av stadsbor med egen stor trädgård (till exempel under torra somrar).
- Förlust av livsmiljöer för inhemska arter; ibland skapas nya livsmiljöer med speciella förhållanden.
- Förlust av markbiodiversitet.
- Minskning av livsmiljöområden under det nödvändiga minimum, förlust av arter och förlust av biodiversitet.
- Minskad motståndskraft hos ekosystem.
- Barriäreffekter, livsmiljöfragmentering, störning av migrationsvägar, hindrande av spridning,
- Ökad vägtrafikdödlighet bland vilda djur, isolering av populationer, nedbrytning av ekologiska nätverk och förlust av befintlig grön infrastruktur.
- Förändringar i landskapets karaktär och identitet.

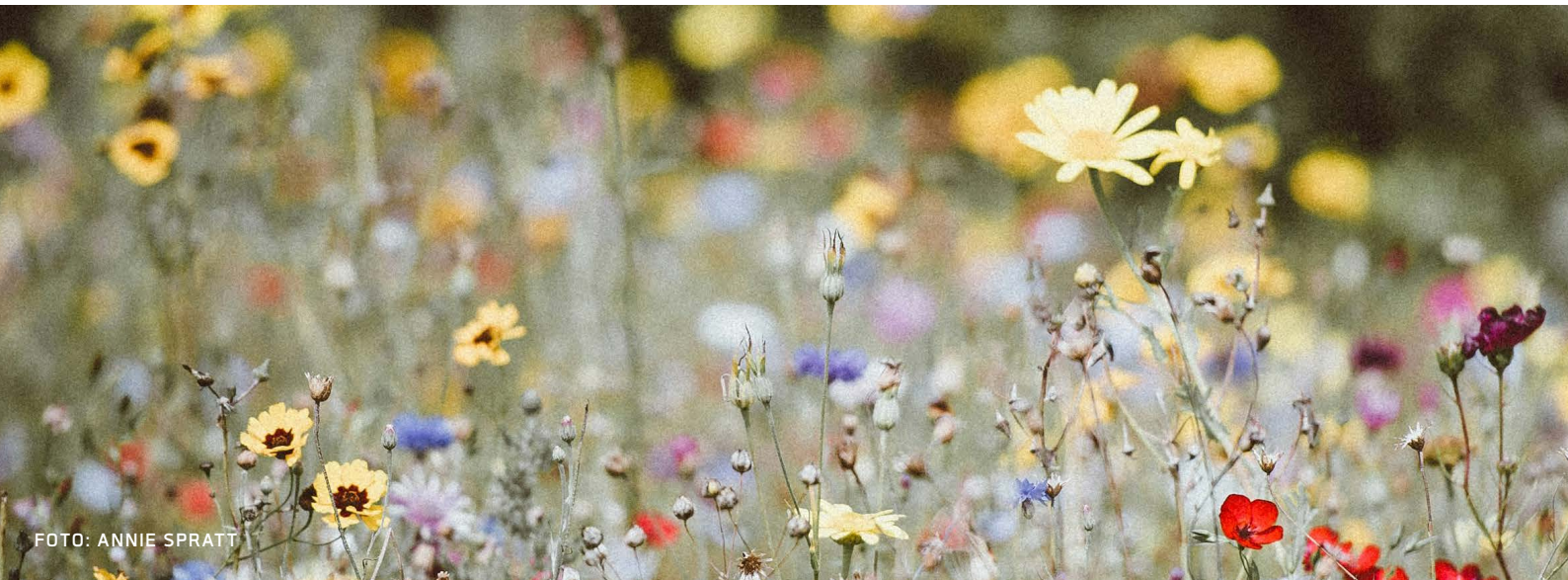


FOTO: ANNIE SPRATT

"Urban sprawl är förknippad med ett antal ekologiska, ekonomiska och sociala effekter. En del av dessa har att göra med människors önskemål, till exempel att bo i enfamiljshus med trädgård. Stadsutbredningen har dock skadliga och långvariga effekter. Stadsutbredningen bidrar till exempel i hög grad till förlusten av bördig jordbruksmark, hårdgörning av marken och förlust av ekologiska markfunktioner. Ökningen av bebyggda områden minskar storleken på livsmiljöerna för vilda djur och växter och ökar fragmenteringen av landskapet och spridningen av invasiva arter. Städernas utbredning leder till högre utsläpp av växthusgaser, högre infrastrukturkostnader för transporter, vatten- och elkraft, förlust av öppna landskap och försämring av olika ekosystemtjänster. Trots olika insatser för att ta itu med detta problem har stadsutbredningen ökat snabbt i Europa under de senaste årtiondena. Stadsutbredningen utgör därför en stor utmaning när det gäller hållbar markanvändning." (EEA 2016)

FNs klimatpanel IPCC (2023) konstaterar att *"även om urbanisering är en global trend som ofta associeras med ökade inkomster och högre konsumtion, utgör den växande koncentrationen av människor och aktiviteter en möjlighet att öka resurseffektiviteten och minska koldioxidutsläppen i stor skala. Samma nivå av urbanisering kan ha stora variationer i per capita-utsläpp av koldioxid. För de flesta regioner är de per capita-utsläpp i urbana områden lägre än de per capita-utsläpp som gäller för hela nationen." Vidare menar IPCC att "den fysiska planeringen för tät och resurseffektiv stadsutveckling genom samlokalisering av hög bostadstäthet och arbetsplatser, blandad markanvändning och kollektivtrafiknära stadsutveckling (TOD) kan minska växthusgasutsläppen med 23–26 procent till år 2050 jämfört med business-as-usual. Täta städer med kortare avstånd mellan bostäder och arbete, samt åtgärder som stöder ett skifte bort från privata motorfordon till gång, cykling, delad och kollektiv trafik, passiv energi i byggnader och urbana gröna infrastrukturer kan leverera betydande fördelar för folkhälsan och har lägre växthusgasutsläpp."*

SLUTSATSER

- **Forskningen är relativt enig när det gäller problemen och utmaningarna med stadsutglesning och perifera villaområden, även kallad ”urban sprawl”.**
- **Trädgårdsstaden kan vara ett sätt att hindra stadsutglesningen.**
- **Det finns stora ekonomiska vinster i en tätare stad** där det finns attraktiv närhet mellan boende och arbetande, och där kostnader för infrastrukturen minimeras.
- **Det finns stora hälsovinster i en tätare stad som inte är bilberoende,** utan bygger på kollektivtrafik, gående och cykel. Det finns inga villaområden som kan uppnå medicintidskriften The Lancets täthetskrav på 56 pers/ha.
- **Det finns stora miljövinster i en tätare stad** som sparar natur- och jordbruksmark
- **Det finns stora energi- och klimatvinster i en tät stad** där transporterna är korta och boytan är mindre.

FOTO: SPACESCAPE

SÅ SKAPAS FRAMTIDENS TRÄDGÅRDSSTÄDER

Följande kapitel utforskar hur moderna trädgårdsstäder kan utformas och integreras i städerna idag, och hur vår plan- och lagstiftning samspelar med detta. Trädgårdsstadens principer kan tillämpas på omvandling av miljonprogramsområden och villaområden för att öka tillgängligheten, erbjuda ett mer varierat bostadsutbud och minska bilberoendet. Genom att komplettera befintliga strukturer med trädgårdsstadens kvaliteter, kan dessa områden förbättras för att stödja en mer inkluderande och hållbar stadsutveckling. Kapitlet avslutas med en genomgång av rekommendationer kring trädgårdsstädernas utveckling, med råd till staten, kommuner och regioner samt bygg- och fastighetssektorn.

FOTO: SPACESCAPE

NYA TRÄDGÅRDSSTÄDER

I detta avsnitt tittar vi närmare på trädgårdsstadens form och vilka aspekter i stadsbyggandet som är viktiga vid nybyggnation för att uppnå trädgårdsstadens kvaliteter.

Trädgårdsstadens upplevda stadsbyggnadskvaliteter består främst i den blandande, småskaliga bebyggelsen, de sammanhållna, tydliga och gröna gaturummen samt närheten till service och kollektivtrafik. Den mänskliga skalan, de gröna stadsrummen och närheten till vardagens ärenden ger trädgårdsstaden attraktiva boendekvaliteter. Under många år byggdes inte så mycket trädgårdsstäder i Sverige men under de senaste decennierna har trädgårdsstaden fått ett uppsving. Trädgårdsstaden som begrepp används ofta som ett säljargument för nybyggda småhusområden. Dock är det ofta missvisande då många villaområden som marknadsförs som ”trädgårdsstäder” ofta saknar de grundläggande kvaliteter och kriterier som definierar denna stadsbyggnadstyp.

Några exempel på nybyggda trädgårdsstäder som innehar de klassiska kvaliteter som definierar en riktig låg tät blandad trädgårdsstad är bland annat Tullinge trädgårdsstad, Biskopshagen i Växjö, Silverdal i Sollentuna och Pontona i Nyköping.

FOTO: P.A.C.E. AB, WWW.PACE.NU

STADSBYGGNAD

Trädgårdsstadens struktur är anpassad efter landskapet vilket ger en naturlig variation i höjder, utblickar och riktningar. Gatunätet är finmaskigt och väl integrerat där längre gator och stråk vävs ihop med omgivande stadsdelar och grönområden. Trädgårdsstaden ligger stations- och kollektivtrafiknära och gatorna är utformade för att prioriterera gång- och cykeltrafik. Grönstrukturen utgör en viktig del av trädgårdsstadens karaktär och är närvarande både i form av natur, parker, gröna torg och platser, trädplanterade gator liksom planterade trädgårdar. Här finns en mångfald av olika stadsrum i form av både centrala stråk och större mötesplatser liksom lugnare bostadsnära gränder och små lokala platsbildningar.

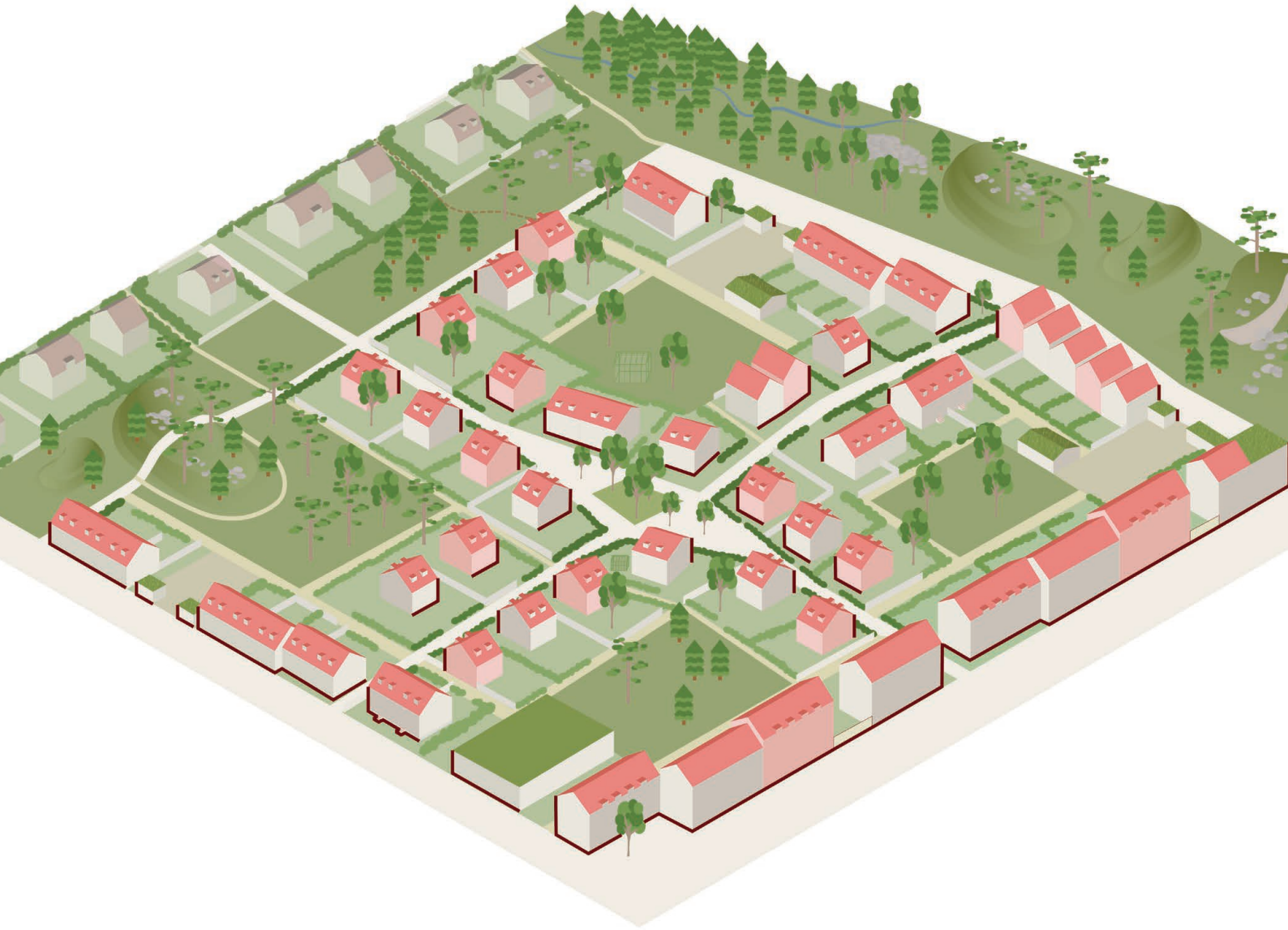
Trädgårdsstaden har en blandning av bostäder, service och verksamheter. En mångfald av hustyper och upplåtelseformer ger förutsättningar för en socialt blandad stadsmiljö. Bebyggelsen är placerad i kvartersformer där olika hustyper skapar fasader mot de omgivande gaturummen och tillsammans omger ett grönt, kvartersgemensamt gårdsrum. Gårdsrummen är generösa och gröna och har plats för vistelse, odling och lek. Bebyggelsen är generellt låg men kan variera mellan 2–5 våningar vilket skapar en variation av skalor i de olika stadsrummen samt ger möjlighet att skapa goda ljusförhållanden och mikroklimat. Ett viktigt grepp i trädgårdsstaden är att byggnaderna placeras nära gatuliv med entréerna vända mot gatan. Bostädernas privata trädgårdar ligger vända mot den kvartersgemensamma gårdssidan. Byggnadernas placering nära gatan medför att bostädernas trädgårdar blir så stora som möjligt och gaturummet får en tydlig rumslig inramning.

”Bostädernas privata trädgårdar ligger vända mot den kvartersgemensamma gårdssidan. Byggnadernas placering nära gatan medför att bostädernas trädgårdar blir så stora som möjligt och gaturummet får en tydlig rumslig inramning.”

FOTO: SPACESCAPE

LANDSKAPET

- Övergripande struktur med gator, stråk och kvarter är anpassade efter befintlig natur och topografi. Befintliga träd och grönska bevaras som en del i parker, torg, gårdsmiljöer och trädgårdar.
- Grönska i form av natur och parker utgör ett viktigt inslag i trädgårdsstadens stadsmiljöer.
- All natur och alla parker har tydligt offentliga kanter i form av en gata, gränd eller ett allmänt gång- och cykelstråk.
- Större parker placeras i centrala lägen längs med välintegrerade stråk och gröna små platsbildningar placeras i soliga lägen som en del av ett kvarter längs med en gata eller som en del av en gränd.
- Kvartersgemensamma gårdar liksom privata trädgårdar är gröna och har plats för odling.
- Gröna mötesplatser i form av koloni- och odlingslotter kan finnas som mötesplatser vid naturområden eller som en del av en större park.

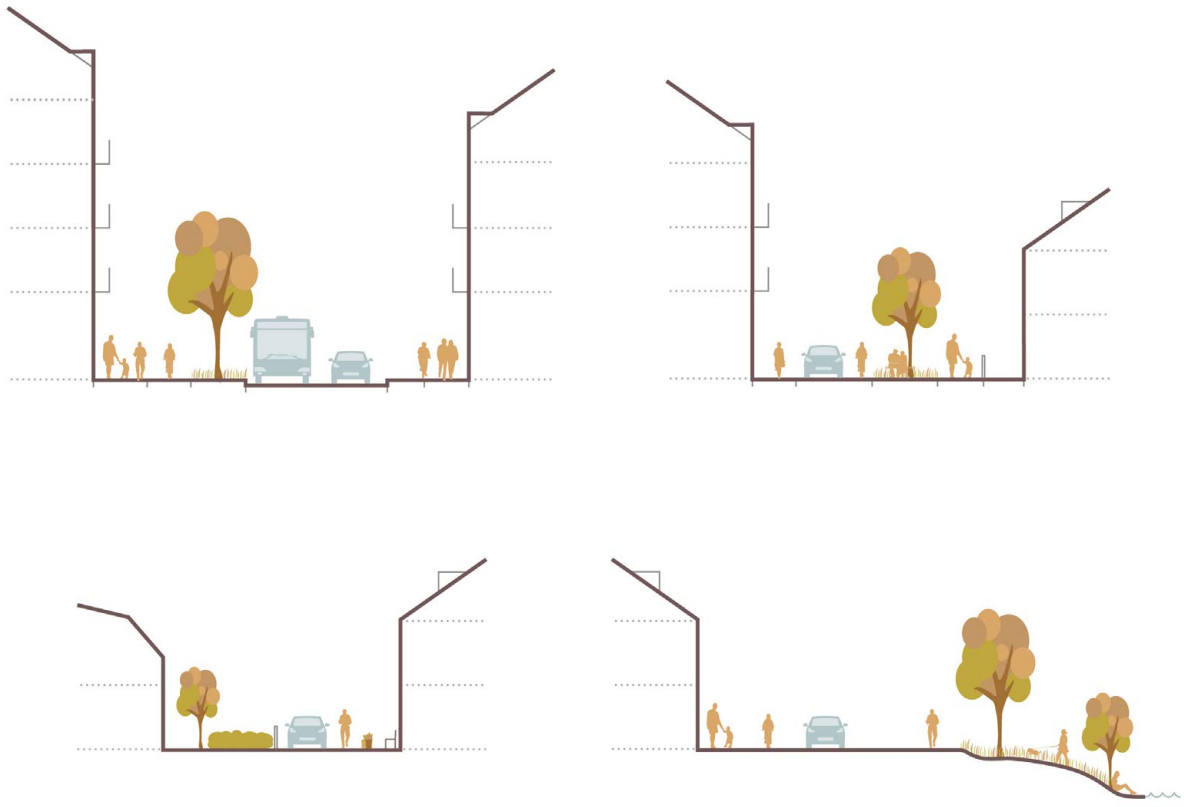


Trädgårdsstadens kvartersstruktur.

GATORNA

- Gatustrukturen utgör ett välintegrerat nätverk av olika typer av gator, gränder, stråk och stigar.
- Längre gator och stråk kopplas ihop med omgivande stadsdelar och naturområden
- Gatustrukturen har en hög korsningstäthet vilket bidrar till att öka konnektiviteten och sänka hastigheten.
- Fotgängare, cyklister och kollektivtrafik har prioriterad framkomlighet i alla stadsrum.
- Barns trygghet i gaturummen prioriteras i alla gaturum och särskilt i gränderna.
- Gatustrukturen består av en mångfald av olika gatutyper så som huvudgator, lokalgator, bostadsnära gränder, parkgator och gång- och cykelstråk.
- Olika typer av gator och stråk är anpassade i utformningen till sitt läge i strukturen.
- Längs med huvudgator, lokalgator och gränder finns gröna inslag i form av till exempel trädplanteringar, regnträdgårdar och ”planteringsöar”.

”Byggnadernas placering nära gatan medför att bostädernas trädgårdar blir så stora som möjligt och gaturummet får en tydlig rumslig inramning.”



Gatusektioner för trädgårdsstaden, gränder, lokalgator och huvudgator.

KVARTEREN

- Trädgårdsstaden består av en blandning av både verksamheter och bostäder med olika bostadstyper och upplåtelseformer.
- Varje kvarter innehåller en blandning av olika bostadstyper.
- Kvartersstorlekarna varierar och anpassas efter terräng men bör vara kring 50–150 meter.
- Bebyggelsens skala är generellt låg och varierar mellan 2–5 våningar, vilket skapar ett varierat uttryck och möjlighet till goda ljusförhållanden i både gatu- och gårdsrum.
- Bebyggelsetätheten förhåller sig till olika lägen och olika stadsrum med tätare bebyggelse längs centrala stråk och större centrala mötesplatser.
- Bebyggelsen placeras i eller nära fastighetsgräns och formar ett tydligt och sammanhållet gaturum.
- Flerbostadshusens sockelvåning är markerad och har verksamhetslokaler i centrala lägen.
- Alla huvudentréer är vända mot gatan.
- Bebyggelsen placeras nära omgivande gator och formar tillsammans ett kvartersgemensamt gårdsrum.
- Mot gårdsrummet har alla bostäder (flerbostadshus, radhus, parhus) en privat trädgård i markplan.
- Gränserna mellan de privata trädgårdarna och det kvartersgemensamma gårdsrummet liksom intilliggande granntomter är tydligt markerade med häckar eller staket samt eventuella komplementbyggnader.
- Privata förträdgårdar finns delvis längs med lokalgator och gränder.
- De privata förträdgårdarna är alltid kopplade till en enskild bostad och har en tydlig gräns mot gatan i form av staket eller häckar
- Komplementbyggnader i form av till exempel cykelrum, miljörum eller förråd används som rumsskapande element och placeras längs med gatorna för att tydliggöra gränsen mellan gårdsrum och gata.

Det blandade trädgårdsstadskvarteret.

FRÅN MILJONPROGRAM TILL TRÄDGÅRDSSTAD

Att komplettera ett miljonprogramsområde med trädgårdsstadens kvaliteter kan skapa en större variation av bostadstyper och boendeformer som ökar den sociala blandningen, skapa bättre tillgänglighet till natur- och parkområden och stärka och aktivera de offentliga rummen för ökad trygghet. Att komplettera med fler bostäder i strategiska lägen ger även ett ökat underlag för verksamheter och kollektivtrafik.

Många miljonprogramsområden karaktäriseras av generösa, gröna gårdsmiljöer, barnvänliga, trafikseparerade cykel- och gångstråk och stora natur- och parkområden men också av sina storskaliga kvarter, monoton bebyggelse, otrygga offentliga rum och stora trafikleder som skapar barriärer till omgivande stadsdelar. Miljonprogramsområden har få och stora fastighetsägare och kommunen äger ofta mycket mark. Det finns många exempel på miljonprogramsområden som kompletterats med storskaliga punkthus och lameller, som ger fler bostäder och eventuellt en ökad blandning av upplåtelseformer, men som i en begränsad utsträckning bidrar till att skapa positiva kvaliteter till de omgivande stadsrummen.

Genom att omvandla miljonprogrammets trafikseparerade struktur och komplettera den med ett mer sammanhängande och finmaskigt gatunät kan stadsdelen vävas ihop med omgivningen. Befintliga vägar omvandlas till stadsgator. Naturområdena utgör en viktig kvalitet som bevaras och görs mer tillgänglig med tydliga offentliga gränser i form av gator, gränder eller gång- och cykelstråk. Befintliga storskaliga, friliggande byggnadstyper kompletteras med småskalig och varierad bebyggelse. Genom att placera bebyggelsen nära gatuliv och med entréer vända mot gaturummet skapas ett sammanhållet, aktivt och tryggt gaturum. Med en addering av trädgårdsstadens stadsbyggnadskvaliteter kan miljonprogrammet utvecklas till att få en ökad närhet till omgivande kvaliteter liksom tryggare och tydligare stadsrum i en mer mänsklig skala.

”Genom att omvandla miljonprogrammets trafikseparerade struktur och komplettera den med ett mer sammanhängande och finmaskigt gatunät kan stadsdelen vävas ihop med omgivningen.”

LANDSKAPET

- Ett nätverk av välintegrerade gator och stråk, anpassade efter topografin, kompletterar befintlig gatustruktur och kopplar ihop miljonprogramsområdet med omgivande stadsdelar
- Natur, parker och platser kan få en ökad tillgänglighet med offentliga kanter i form av gator, gränder eller gångstråk

GATORNA

- Den befintliga gatustrukturen kan kompletteras med nya gatutyper så som huvudgator, lokalgator, bostadsnära gränder, parkgator och gång- och cykelstråk.
- Fotgängare, cyklister och kollektivtrafik får hög framkomlighet och prioriteras i gaturummen.
- Befintliga vägar omvandlas till stadsgator med framkomlighet för alla trafikslag
- Ett finmaskigt nät av lokalgator utvecklas för att koppla ihop grannskapen och är utformade för långsamma hastigheter.
- Befintliga gångvägar utvecklas i vissa lägen till gränder som utgör bostadsnära stadsrum inom grannskapet.
- Gränderna är utformade med hög prioritet för fotgängare och ger plats för vistelse och lek. Här får motorfordon endast köra vid specifika behov.

KVARTEREN

- Miljonprogrammets generösa gårdsrum kan bevaras.
- Gårdsrummen tydliggörs genom att öppna kvartersstrukturer kompletteras med bostadsbebyggelse i låg skala, olika typer av funktionsbyggnader som till exempel cykelrum, förråd och miljörum samt staket eller häckar.
- Ny bebyggelse kan placeras så att gårdsrummet rymmer odling, lek och vistelse samt har goda ljus- och ljudförhållanden och ett gynnsamt mikroklimat.
- Mot gårdsrummet skapas privata trädgårdar kopplade till både befintliga och nya bostäder i markplan.
- Längs med lokalgator och gränder kan privata förträdgårdar utvecklas vilka kopplas till både befintliga och nya bostäder i markplan.
- Gränserna mellan privata trädgårdar och gator, gårdsrum liksom intilliggande granntomter är markerade med staket eller häckar, med en passage eller grind mot gatan/gården.

BEBYGGELSEN

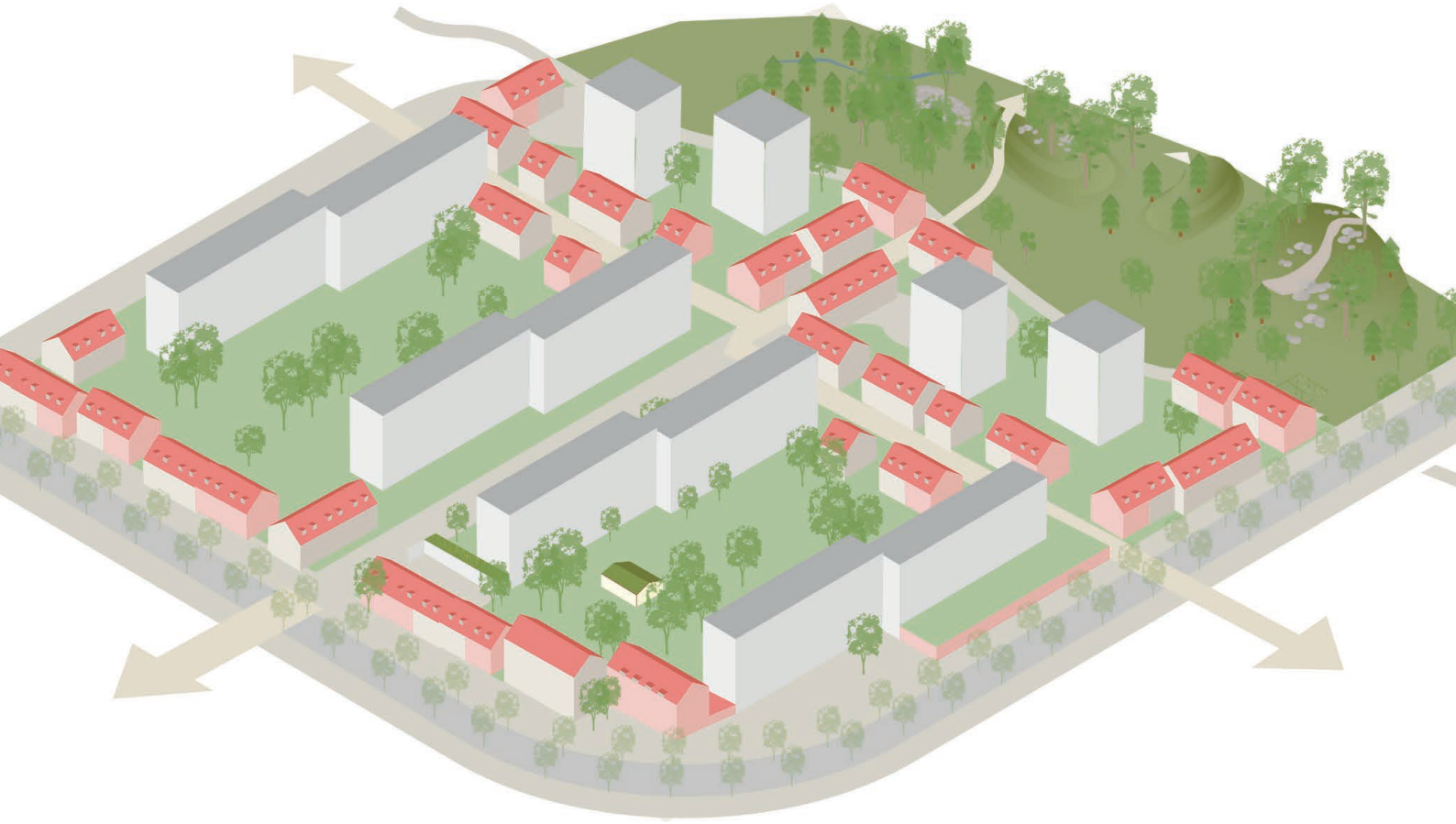
• Miljonprogrammets befintliga storskaligare delar kan kompletteras med småskalig bebyggelse i form av lägre flerbostadshus i två till fem våningar, radhus och parhus med olika upplåtelseformer.

• Den nya bebyggelsen placeras i eller nära gatuliv och med entréer vända mot gatan.

• Den nya bebyggelsens typ och skala förhåller sig till läget i stadsdelen liksom typen av stadsrum: vid centrala stråk och platser placeras flerbostadshus och vid mer lokala stadsrum kompletteras med lägre flerbostadshus, radhus och parhus.

• Sockelvåningen i nya flerbostadshus markeras i fasadutformningen. I gynnsamma lägen finns verksamhetslokaler i markplan.

• Befintlig och ny bebyggelse skapar tillsammans en variation i skalor och uttryck.



Småskalig komplettering (rött)
av den storskaliga miljonprogramsbebyggelsen.

FRÅN VILLAOMRÅDE TILL TRÄDGÅRDSSTAD

Ett renodlat villaområde är inte en trädgårdsstad, som visats i denna studie. Att komplettera ett villaområde med trädgårdsstadens kvaliteter kan dock skapa en större variation av bostadstyper och boendeformer som ökar den sociala blandningen, skapa bättre tillgänglighet till naturområden, stärka och aktivera de offentliga rummen liksom öka tryggheten i gatumiljöerna. Att komplettera med fler bostäder i strategiska lägen ger även ett ökat underlag för lokal service och kollektivtrafik.

Villaområdena karaktäriseras av sina generösa privata, grönskande trädgårdar och friliggande, enfamiljshus i en till två våningar, ofta placerade mitt på tomten med en bred förgårdsmark mot gatan. Gatumiljöerna ger ofta god plats och framkomlighet för bilen vilken parkeras på varje enskild fastighet. Områdena består av många små fastighetsägare och ofta av lite kommunal mark och gatorna utgörs inte sällan samfälligheter, vilket gör att villaområden ofta saknar offentliga mötesplatser. Naturmarken ligger ofta på obebyggda höjdpartier. Dock gränsar ofta villabebyggelsen direkt mot naturmarken utan en offentlig kant i form av till exempel en gångväg vilket bidrar till att försvåra tillgängligheten till villaområdets offentliga gröna miljöer. Genom att skapa fler sammanhängande stråk kan villaområdet tydligare vävas ihop med omgivningen. Befintliga bilgator kan omvandlas för att ge mer plats åt små mötesplatser, lek och grönska.

Genom att ändra planbestämmelser om antal byggnader, avstånd mellan byggnader och antal bostäder som tillåts på fastigheten samt i vissa lägen även justera byggrätten kan stora befintliga villatomter kompletteras med småskaliga flerbostadshus, parhus, radhus och villor. Genom att orientera den nya bebyggelsen nära gatuliv och med entréer vända mot gatan aktiveras gaturummet vilket genererar fler sociala utbyten. Med ökade byggrätter och kompletteringar i form av mer bostadsbebyggelse inom befintliga villafastigheter kan villaområden utvecklas och ge plats för fler boende- och upplåtelseformer, få ett ökat underlag till närservice liksom utveckla tryggare gatumiljöer som ger plats för grönska, vistelse och lek. Allt detta kan göras med hänsyn till villaområdenas gröna småskaliga karaktär och natur- och kulturmiljö kan bevaras och utvecklas när villaområdens omvandlas till verklig trädgårdsstad.

LANDSKAPET

- Värdefull natur och parkmark bevaras och utvecklas samtidigt som villaområdet varsamt förtätas.
- Naturmarken får en ökad tillgänglighet med offentliga kanter i form av gator, gränder eller gångstråk

GATORNA

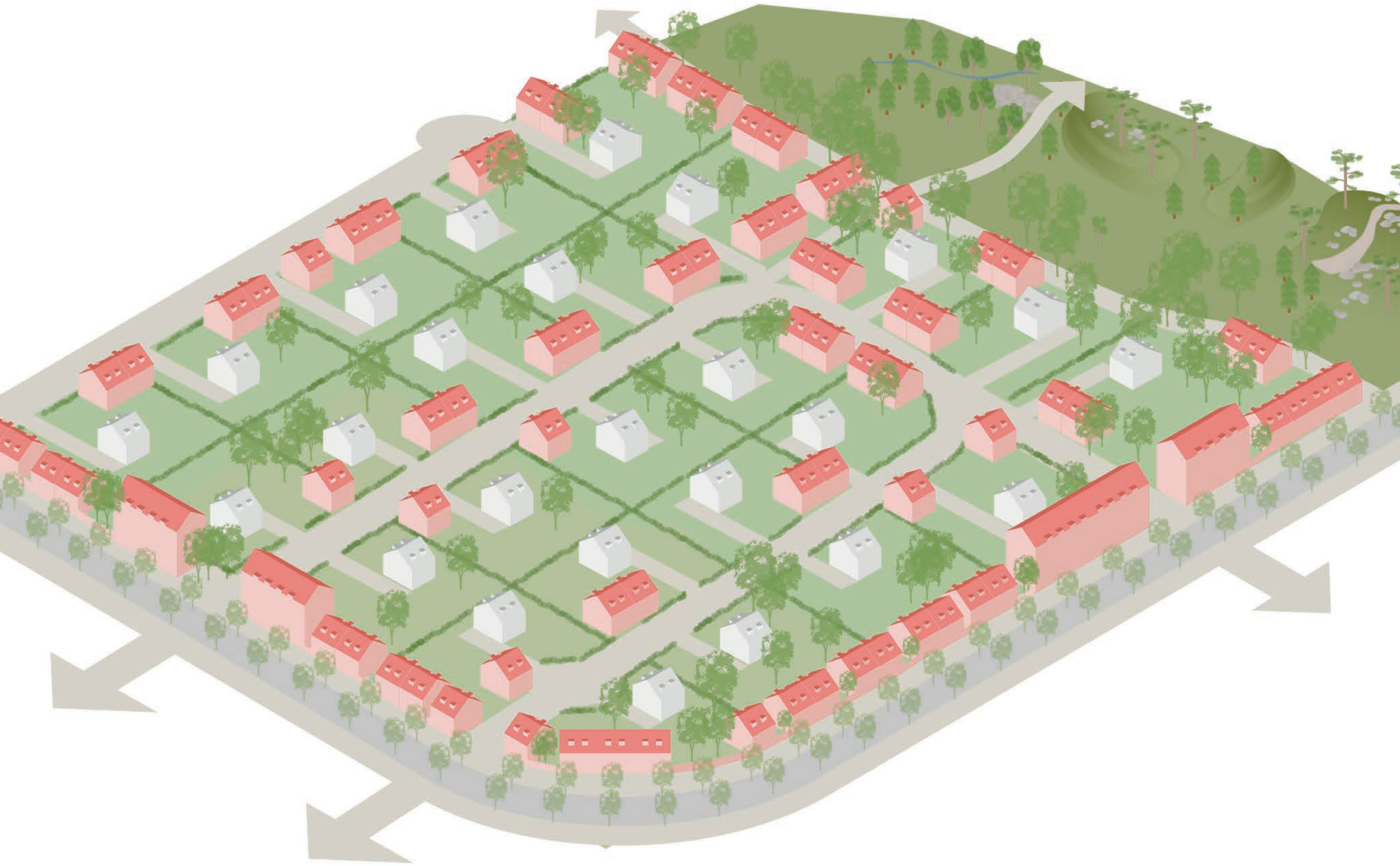
- Ett finmaskigt nät av lokalgator kan utvecklas för att koppla ihop villakvarteren med varandra och intilliggande grannskap. Lokalgatorna är utformade för låga hastigheter.
- Vissa befintliga bilgator omvandlas till gränder som har hög prioritet för fotgängare och ger plats för små lokala mötesplatser, grönska och lek.
- Kanterna längs med naturområden görs offentligt tillgängliga med gränder eller gångstråk.

KVARTEREN

- Befintliga byggrätter delas upp i flera byggnader och i flera bostäder.
- Gränserna mellan privata trädgårdar och gator liksom intilliggande granntomter är markerade med staket eller häckar, med en passage eller grind mot gatan eller gården.

BEBYGGELSEN

- Villaområdets befintliga friliggande villor kan kompletteras med småskalig bebyggelse i form av lägre flerbostadshus i två till fyra våningar, radhus och parhus med olika upplåtelseformer.
- Den nya bebyggelsen placeras i eller nära gatuliv och med entréer vända mot gatan.
- Den nya bebyggelsens typ och skala förhåller sig till läget i stadsdelen liksom typen av stadsrum: vid centrala stråk och platser placeras småskaliga flerbostadshus och vid mer lokala stadsrum kompletteras med radhus och parhus.
- Sockelvåningen i nya flerbostadshus är markerad i fasadutformningen. I gynnsamma lägen finns verksamhetslokaler i markplan.
- Befintlig och ny bebyggelse skapar tillsammans en variation i skalor, typologier och uttryck.



Komplettering med småskaliga flerbostadshus och radhus i villaområde.

PLANERINGS- OCH BOSTADSPOLITIKEN

Hur ser vår planerings- och bostadspolitik ut kring frågan om stadsutglesning och vilka stadsbyggnadstyper som eftersträvas? Nedan följer en genomgång av internationell policy gällande täthet och utglesning, utvecklingen av planbestämmelser mot 'urban sprawl' i USA i jämförelser med vår svenska plan- och miljölagstiftning, regionala och kommunala mål och subventioner.

INTERNATIONELL POLICY

Det finns en påtaglig enighet inom världspolitiken när det gäller städers täthet och utglesningsproblem. FN:s råd för stadsutveckling UN Habitat har länge varit mycket tydliga i frågan. UN Habitats förra president Joan Clos (2014):

"För det första, den kompakta staden ökar livskvaliteterna för stadens fattiga genom bättre tillgänglighet till ekonomiska möjligheter och billiga transporter i staden. För det andra, en kompakt stadsstruktur minskar den sociala segregationen genom närhet mellan billiga bostäder och arbetsplatser."

Chefen för The Global Commission on the Economy and Climate, Filipe Calderon, på World Urban Forum i Davos 2015:

"Vi kan inte ha städer med låg täthet, skapade för bilar [...] Vi rekommenderar att sådana städer ökar sin täthet och kollektivtrafik."

Internationella energirådet IEA är en av de internationella organisationer som betonat vikten av kompakta energieffektiva städer som bygger på täthet, kollektivtrafik och den så kallade 15-minutersstaden. Andra som stöttar denna stadsbyggnadspolicy är Urban Land Institute, OECD, Världsbanken, WHO, Greenpeace, FN:s klimatpanel IPCC, World Resources Institute, ITDP, Embarq.

"Car-free and car-restricted areas, public transport, cycling and pedestrian friendly streets are just some of the better ways to travel that will lead to a healthier environment." Detta säger Världsnaturfondens (WWF) projekt We Love Cities. I underlagsrapporten "Reinventing the City" konstateras att utsläppen av växthusgaser kan vara tre gånger så höga per person, både från transporter och byggnader, i ett glesbebyggt område. Världsnaturfonden förespråkar alltså tät stad.

DEN AMERIKANSKA SPRAWL-DEBATTEN

Den nordamerikanska debatten om stadsutglesningen – urban sprawl – har pågått sedan mitten på 1900-talet, då förortsutbyggandet och vägbyggandet accelererade. En milstolpe i debatten anses vara journalisten Jane Jacobs bok "The Death and Life of Great American Cities" (1961), en vass kritik av den nya "moderna" sprawl-planeringen. Sedan dess har ett omfång av böcker publicerats, de allra flesta sprawl-kritiska: "Suburban Nation", "Walkable City", "The Just City", "Happy City", "Retrofitting Suburbia", "Sprawl Repair Manual". Men även svar på tal, som i boken "War on the Dream: How Anti-Sprawl Policy Threatens the Quality of Life" (Cox 2006). Idag finns 440 boktitlar i ämnet "urban sprawl" på Amazon.com.

Trots, eller kanske på grund av, dagens bilbaserade, utglesade amerikanska städer finns en stor mängd intresseorganisationer i USA som aktivt arbetar mot sprawl och för tätare grönare städer: *American Farmland Trust, American Planning Association, Community Rights Council, Sierra Club, The American Public Health Association, The American, Society of Landscape Architects, The Association of Metropolitan Planning Organizations, The Conservation Fund, Congress of New Urbanism, National Neighborhood Coalition, The Partnership for Sustainable Communities, The Institute of Transportation Engineers, National Trust for Historic Preservation, National Center for Biking & Walking, National Association of Transportation Officials (NACTO), The National Multi Housing Council, The National Association of Realtors, The National Oceanic and Atmospheric Administration, The Surface Transportation Policy Project, The Center for Immigration Study, The National Trust for Historic Preservation, The National Association of Development Organizations, Community Research Connections, The U.S. Forest Service, National Wildlife Federation, Natural Resources Defense Council, The*

Northeast - Midwest Institute, Project for Public Spaces, Smart Growth America, Urban Land Institute, Sierra Club, Smart Growth Network, Walkable and Livable Communities Institute, US Environmental Protection Agency, Trust for Public Land.

Organisationer som verkar för mer sprawl är America's Homeowner Alliance, Homeowner Association, Demographia.

75 procent av USA:s bostadsbebyggelse är planlagd (zonerad) för enfamiljshus. Men något har hänt de senaste åren. Städer och delstater håller på att ompröva lagstiftningen som ett svar på den landsomfattande bostadskrisen. I delstaterna Oregon, Kalifornien, Washington, Montana and Maine har enfamiljsbostäder (villor) helt enkelt tagits bort som planbestämmelse. Syftet har varit att kunna skapa fler bostadsmöjligheter, bidra till att lindra bostadsbristen i vissa områden, utveckla olika typer av bostäder som passar olika demografiska grupper och inkomstnivåer, vilket bidrar till ökad mångfald i bostadsbeståndet och främjar ökade fastighetsvärden. Städerna Minneapolis, Arlington, Gainesville, Charlotte, Washington med flera har reformerat planlagstiftningen för att begränsa villaplanerna och genomfört reformer för att skapa flerbostadshus nära kollektivtrafik. President Joe Bidens administration har också förespråkat dessa planreformer och erbjuder federala bidrag till städer som ändrar sina policys för att underlätta flerbostadshus, alltså i direkt motsats till den svenska regeringens nya planeringsbonus för småhus.

SVENSK LAGSTIFTNING

Plan- och bygglagen (PBL) styr svensk stadsutveckling. Bestämmelserna i PBL 1§ syftar till att, "med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer."

PBL föreskriver att Miljöbalken ska tillämpas. 3 § Planläggning enligt denna lag ska med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja

1. en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder,

2. en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper,

3. en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt,

4. en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens, och

5. bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.

I Miljöbalken står:

1§ Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

2§ Stora mark- och vattenområden som inte alls eller endast obetydligt är påverkade av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt påverka områdenas karaktär.

4 § Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra ett rationellt skogsbruk.

Med dessa skrivningar i lagstiftningen är det mycket svårt att se hur det finns lagligt stöd för stadsutglesning med nya villaområden i perifera lägen i storstadsregionerna. Än svårare blir det om man läser de olika nationella målen som antagits för svenskt stadsbyggande. Sveriges miljömål om den byggda miljön, de nationella folkhälsomålen om ökad fysisk aktivitet, de transportpolitiska målen om ökad närhet och transporteffektivitet, de energipolitiska målen för effektivare energianvändning och så vidare. Alla dessa mål stöder en mer sammanhållen stad och dess uppfyllande skulle motverka stadsutglesningen. Likaså målen i svenska regionplaner och kommunala översiktsplaner. De bygger i princip samtliga på att förtäta kring kollektivtrafikens noder, minska biltrafik och stadsutglesning, så att Plan- och bygglagen och Miljöbalken ska uppfyllas. Trädgårdsstaden kan vara ett hållbart sätt som kan möta upp lagstiftningens målsättningar.

SLUTSATSER

- **Internationella samfund som FN, OECD, Världsbanken, WWF är rörande överens om att den glesa bilstaden är ett stort samhällsproblem,** och inte bidrar till hållbar utveckling.
- I USA har länge funnits en aktiv sprawl-debatt. **Flera stater har tagit bort planbestämmelsen ”Single Family Housing”,** och USA:s regering ger numer bidrag till städer som planerar för fler flerbostadshus.
- **Svensk plan- och miljölagstiftning stöder ”sammanhållen bebyggelse” och ”god hushållning av mark”** som bland annat syftar till att begränsa den glesa bilstaden.
- **Svenska regionplaner och kommunala översiktsplaner är eniga om att bygga kollektivtrafiknära och sammanhållet.** Det finns inga kommuner som förespWråkar stadsutglesning.

FOTO: P.A.C.E. AB, WWW.PACE.NU

VÅRA REKOMMENDATIONER

Trädgårdsstaden är en unik och hållbar stadsbyggnadstyp som kombinerar flerbostadshus och småhus och arbetsplatser. Här kan bostadsbyggnadstyper och bostadsstorlekar blandas så att det skapas en dynamisk lokal bostadsmarknad, för alla åldrar och skeden i livet. Här kan tätheten bli så pass hög att det finns underlag för samhällsservice och kollektivtrafik, och så att biltrafik och bilberoende minimeras. Trädgårdsstaden skapades innan bilsamhället var norm, och är därför mer modern nu än den varit under de senaste 70 åren av stadsutglesning. Trädgårdsstaden kan bli en viktig del av framtidens hållbara stadsutveckling. Men för att detta ska ske krävs nya normer och regelverk på nationell och lokal nivå, inom politik, akademi och näringsliv.

RÅD TILL KOMMUNER OCH REGIONER

Kommunen har planmonopol, vilket betyder att de styr legalt över byggandet med detaljplaner. Översiktsplanen och regionplanen vägleder den framtida mark- och vattenanvändningen

- Belys de samhällsekonomiska konsekvenserna av småhusbyggande och låg täthet i regionplanen, översiktsplanen och i detaljplanernas miljökonsekvens- och sociala konsekvensbeskrivningar.
- Planera och lokalisera mark för nya trädgårdsstäder och styr stadsbyggnadskvaliteterna med planprogram.
- Peka ut kollektivtrafiknära villaområden som kan förtätas till trädgårdsstäder i översiktsplanen och styr stadsbyggnadskvaliteterna med planprogram.
- Peka ut miljonprogramsområden som kan kompletteras med småhus och styr stadsbyggnadskvaliteterna med planprogram.
- Styr mot större bostadsstorlekar i flerbostadshus i detaljplanerna.

”Inventera möjligheter till förtätning med småhus i flerbostadsområden och analysera de ökade värdena på omkringliggande fastigheter. ”

RÅD TILL BYGG- OCH FASTIGHETSSEKTORN

Byggbolagen, allmännyttiga kommunala och privata bostadsföretag, har stort inflytande på vad som byggs eftersom de svarar och agerar på en marknad. Politiken har stor rådighet över byggandet, men byggbolagen kan bara bygga om det finns efterfrågan. Modulbyggande som exempelvis Skanskas BoKlok har visat sig vara en gångbar produkt som många kommuner sedan planerat för, men som inte motsvarar många kommuners stadsbyggnadsideal.

- Inventera möjligheter till förtätning med småhus i flerbostadsområden och analysera de ökade värdena på omkringliggande fastigheter.
- Inventera möjligheter till förtätning med parhus, radhus eller flerbostadshus på villatomter, och undersök möjligheten till att sälja flera tomter till en större aktör.
- Undersök alltid möjligheterna för återanvändning av befintliga byggnader och byggnadsmaterial vid förtätning.
- Ta fram kostnadseffektiva byggmoduler som går att integrera i trädgårdsstadens stadsbyggnadsprinciper (tex. bostadsentré mot gata, gemensamma innergårdar).
- Utveckla smarta infrastrukturlösningar för VA och ledningsnät som kan anpassas till en blandad bostadsbebyggelse med både småhus och flerbostadshus.

RÅD TILL STATEN

Lagstiftningen rår över planeringen. Boverket, Trafikverket, Naturvårdsverket och Länsstyrelserna har en viktig roll i att förmedla kunskap och nya normer, och är en viktig utrednings- och forskningsresurs i samhället.

- Ge Boverket, Trafikverket och Naturvårdsverket i uppdrag att utreda de samhällsekonomiska (sociala och ekonomiska) konsekvenserna av ökat storstadsnära småhusbyggande samt ta fram en modell för samhällsekonomisk analys av småhusbyggande som går att använda i kommunal planering.
- Ge Boverket i uppdrag att ta fram en ”Planeringsguide för trädgårdsstad” som innefattar både nybyggande av tät låg blandad bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen samt hållbar förtätning av villaområden och småhusbyggande i miljonprogramsområden.
- Ge Länsstyrelserna i uppdrag att beskriva samhällsekonomiska konsekvenser av kommunernas småhusbyggande, för att bättre kunna svara på remisser på detaljplaner och översiktsplaner.
- Ge Boverket i uppdrag att utreda möjligheterna att ta bort enfamiljshus/enbostadshus som detaljplanebestämmelse, från nya och befintliga detaljplaner.
- Styr forskningsmedel mot hållbar stadsutveckling och effekterna av urban sprawl (Formas, Vinnova, Forte, Mistra)
- Öka forskningen inom samhällsekonomi, fastighetsekonomi, transportekonomi, stadsbyggnad och stadsplanering.
- Stärk ämnet hållbar stadsbyggnad inom utbildningarna arkitekt, fysisk planerare, samhällsplanerare, civil ingenjör samhällsbyggnad och kulturgeograf.

FOTO: P.A.C.E. AB, WWW.PACE.NU

REFERENSER

FOTO: SPACESCAPE

Andersson, M., 2023, Trädgårdsstäder behövs, https://www.bostadspolitik.se/2023/02/23/tradgardsstader-behovs-flytta-fokus-fran-den-tata-staden/

Berghauser Pont, M., Haupt, P, Berg, P., Alstäde, V., & Heyman, A., 2021, Systematic review and comparison of densification effects and planning motivations. Buildings and Cities, 2(1), pp. 378–401.

Björkman, LL, 2012, Fritidsodlingens omfattning i Sverige, LTTJ-fakultetens faktablad

Boverket, 2014, Förutsättningar för ökat småhusbyggande i storstadsregionerna – delrapport 1

Brenner, N., 2011, Cities for People, Not for Profit: Critical Urban Theory and the Right to the City

Calthorpe, P., & Fulton, W.,2001, The Regional City

Clos, J., 10/1 2014, Compact Cities to Address Climate Change, Climate Action Programme

CNN, 2022, Why the Great American Lawn is terrible for the West's water crisis, https://edition.cnn.com/2022/04/28/us/why-grass-lawns-are-bad-for-drought-water-crisis-climate/index.html

Desmond, M., 2016, Evicted: Poverty and Profit in the American City.

Duany, A., Plater-Zyberk, E., & Speck, J., 2000, Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream.

Duranton, G & Turner, M, 2012, The Fundamental Law of Road Congestion,: Evidence From US Cities. American Economic Review, 101 (6), 2616-2652.

Ebenezer, H, 1902, Garden Cities of Tomorrow

EEA, 2016, Urban sprawl in Europe, EEA Report No 11/2016

Evidens & Bofrämjandet, 2021, Flyttkedjor och rörlighet på bostadsmarknaden

Ewing, R & Cervero, R, 2010, Travel and the Built Environment: A meta-analysis, Journal of the American Planning Association, Volume 76, Issue 3

Ewing & Hamidi, 2014, Measuring Sprawl

Falk & Duany, A, 2020, Transect Urbanism: Readings in Human Ecology

Garreau, J., 1991, Edge City: Life on the New Frontier

Gehl, J., 2010, Cities for People

Glaeser, E & Gyourko, J, 2002, The Impact Of Building Restrictions On Housing Affordability, FRB New York - Economic Policy Review, 2003, v9(2,Jun), 21-39.

Heyman, A, 2023, The monetary value of urban form: Examining the relationship between accessibilities and attractiveness in Oslo

Holmberg, B & Brundell-Frei, K, 2012, Bebyggelsestruktur, resande och energi för persontransporter, Bulletin 275-2012

International Energy Agency, 2021, Minerals used in electric cars compared to conventional cars, https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/minerals-used-in-electric-cars-compared-to-conventional-cars

International Energy Agency, 2023, Comparative life-cycle greenhouse gas emissions of a mid-size BEV and ICE vehicle, https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/comparative-life-cycle-greenhouse-gas-emissions-of-a-mid-size-bev-and-ice-vehicle

Jackson, K. T., 1985, Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States.

Jacobs, J., 1961, The Death and Life of Great American Cities

Jacobs, J., 1984, Cities and the Wealth of Nations: Principles of Economic Life

Kunstler, J. H., 1993, The Geography of Nowhere: The Rise and Decline of America's Man-Made Landscape

Leinberger, C. B., 2008, The Option of Urbanism: Investing in a New American Dream

Litman, T, 2014, Analysis of public policies that unintentionally encourage and subsidize urban sprawl, NCE Cities

Litman, T, 2015, Analysis of Public Policies That Unintentionally Encourage and Subsidize Urban Sprawl, Victoria Transport Policy, New Climate Economy, LSE Cities

Lopez, R, 2004, Urban Sprawl and Risk for Being Overweight or Obese, American Journal of Public Health (AJPH)

Mattson, J, 2021, Relationships between Density and per Capita Municipal Spending in the United States, Urban Sci. 2021, 5(3), 69

Montgomery, C., 2013, Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design

Moreno, C., The 15 min-city: for a new chrono-urbanism! 2019, http://www.morenoweb.net/the-15-minutes-city-for-a-new-chrono-urbanism-pr-carlos-moreno/

Moretti, E., 2012, The New Geography of Jobs

Næss, P, 2007, Transportation energy in Swedish towns and regions, Scandinavian Housing and Planning Research, Volume 10, Issue 4

Næss, P, 2012, Urban form and travel behavior: Experience from a Nordic context, Journal of Transport and Land Use, Volume 5, No 2

Polycarpou, L, 2010, The Problem of Lawns, State of the Planet

Resnik, D, B, 2010, Urban Sprawl, Smart Growth, and Deliberative Democracy, American Journal of Public Health (AJPH) October 2010

Ross, B., 2014, Dead End: Suburban Sprawl and the Rebirth of American Urbanism

Rothstein, R., 2017, The Color of Law: A Forgotten History of How Our Government Segregated America

Rådberg, j & Friberg, A, 1996, Svenska stadsbyggnadstyper: Historik, exempel, klassificering, TRITA-ARK 1996:13

Rådberg, J, 1994, Den svenska trädgårdsstaden. Stockholm: Byggforskningsrådet.

Salon, Deborah, 2014, Quantifying the Effect of Local Government Actions on VMT, UC Davis Institute of Transportation Studies

SCB, 2020, Markanvändningen i Sverige

Shoup, D., 2005, The High Cost of Free Parking

Spacescape & Evidens, 2016, Värdeskapande stadsutveckling: Göteborg

Spacescape, 2018, Enkla planindikatorer för trafik

Spacescape, 2020, Värdering av bostadsläget: Uppsala

Speck, J. (2012), Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time

Speck, J. (2018). "Walkable City Rules: 101 Steps to Making Better Places."

Stadsbyggnadskontoret, 2021, Varsam utveckling av småhus- och villaområden

Ståhle, A, 2000, Compact Sprawl: Exploring Public Open Space and Contradictions in Urban Density

SVD, 2023, Högsta domstolen stoppar tvåfamiljshus, https://www.svd.se/a/Kn65X7/hogsta-domstolen-stoppar-tvabostadshus

The Lancet, 2022, Lancet Global Health Series: Urban design, transport, and health, https://www.thelancet.com/series/urban-design-2022

TMF, 2022, Branschrapport TMF 360°: tema Trädgårdsstaden

TMF, 2023, 7 av tio vill bo i småhus, https://www.tmf.se/bransch-naringspolitik/branschutveckling/branschprojekt/bygg-fler-smahus/7-av-10-vill-bo-i-smahus/

Tornberg, P & Eriksson, I-M, 2012, Stadsstruktur och transportrelaterad klimatpåverkan: En kunskapsöversikt

TUMI.2019.Vicious Cycle of Automobile Dependency

Vattenfall, 2023, Prognos 2035: Alla nya bilar i EU är elbilar, https://incharge.vattenfall.se/kunskapshubb/artiklar/prognos-elbilar

World Bank, 2021, Pancakes to Pyramids: City Form to Promote Sustainable Growth

Zijlstra, T, & Verhetsel, A, 2021, The commuters' burden: The relationship between commuting and wellbeing in Europe, Travel Behaviour and Society, Volume 23, April 2021, Pages 108-119

SPACESCAPE
Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden
Tel +46 8 452 97 67 / www.spacescape.se / info@spacescape.se