

## Kan en buss någonsin bli en iPhone?

**Länge leve staden!** Det var årets tema för Designboost i Malmö, där stadens problem och möjligheter vändes ut och in för att granskas genom hållbarhetsluppen under dagarna tre. Malmö har inte varit ensamt om att ta initiativet i höst - under oktober anordnades liknande seminarier i både Göteborg och Stockholm och från regeringshåll har frågan lyfts om särskilda satsningar på hållbar stadsutveckling i budgetpropositionen. Stadens betydelse för den nationella utvecklingen är återigen i fokus. Stadens konkurrenskraft har länge varit på tapeten, insikten om behovet av det hållbara samhället likaså. Och nu förenas alltså de två för en enad, visionär hyllningskör – Hur ska staden egentligen kunna leva länge och gott?

Frågan är stor och komplex och i en tid som präglas av global oro för ekonomi och klimatförändringarnas verkan är det lätt att tappa fokus och prioriteringar. Enligt FN:s klimatpanel väntas havsnivåerna stiga med 18 och 59 cm till år 2100, och hejdas inte avsmältningen från Grönland och Antarktis väntas den tendensen förvärras ytterligare under lång tid framöver. I bara Europa hotas fyra miljoner människor av översvämning vid kuststräckorna och därmed även tillgångar till ett värde av två biljoner euro. Omedelbara åtgärder för att motverka dessa effekter är ett högst prioriterat område, men parallellt med detta måste man även se på andra proaktiva, långsiktiga lösningar för den hållbara framtida staden.

För att finna rätt riktning för det arbetet menar vi att man måste söka hos och utgå från det som utgör stadens solida grund, dess ursprung och dess existensberättigande - Stadens invånare och deras faktiska bevekelsegrunder. Vilka behov finns här? Vilka drivkrafter? Vilka drömmar? Kan det vara så att det krävs helt andra svar, helt andra grepp, helt andra samarbeten, än de konventionella lösningar vi har vant oss vid att tänka och vant oss vid att se?

I en mängd sammanhang och i både nationellt och regionalt finansierade projekt har design som process lyfts fram som en viktig fungerande resurs för att skapa innovativa och hållbara lösningar. Detta genom det grundläggande, holistiska synsättet att utgå från både emotionella och fysiska behov och önskningsar, och att söka idéer utifrån detta istället för att enbart justera eller förbättra redan existerande lösningar.

Ett antal skattemiljoner (dock få jämfört med teknikutvecklande projekt) har plöjts ned i projekt från norr till söder sedan Designåret 2005 för att skapa större kunskap hos både kommuner, organisationer och företag hur de kan använda design som ett kreativt verktyg för utveckling av såväl tjänster, miljöer och produkter. T ex har projekt som ”*Design med Omtanke*” i Västra Götaland framgångsrikt lyckats få offentliga miljöer att utveckla hållbart och samtidigt få tillverkare att se den affärsmässiga potentialen i att möta detta behov. Och som ett resultat av Designårssatsningen läser vi i den nya undersökningen ”*Svenska företag om design 2008*”, beställd av SVID (*Stiftelsen Svensk Industriedesign*), Teknikföretagen och STD (*Svensk Teknik och Design*), att fyra av fem svenska företag nu säger sig konkurrera med hjälp av mervärde. Förståelsen för vikten av att addera ett mervärde till en kärnprodukt finns, men frågan är vad man laddar begreppet med – och hur man kopplar det mot hållbarhet.

För ändå, när tillväxtkraven allt högre knackar på dörren till företagare, städer och regioner, är det konventionella, kortsiktiga och framförallt inte miljömässigt hållbara lösningar som premieras. Och när den hållbara staden skall skapas då är det med piska och morot, pengar och lagar, eller vädjan till människans goda vilja att offra sig. Men den verkligt stora utmaningen för framtidens städer, hävdar vi, ligger de facto i att ändra människors beteenden genom att skapa hållbara lösningar som tas emot som det bästa och *mest attraktiva valet*.

**Från att ha talat om staden** som nationell tillväxtsfaktor har visionen de senaste åren fått en vidare betydelse i regionförstoringar. Utan en attraktiv region skapas inget underlag för företagsetableringar och därmed en rad följder som pekar nedåt i konkurrensspiralen. Ingrediensen som ska hackas först i det receptet stavas som bekant infrastruktur. Med en region som kan erbjuda ett attraktivt pendlingsklimat växer möjligheterna till regionförstoring och en stark stad. Malmö och Skåne-regionen är ett lysande exempel på detta. Men hur är egentligen våra städer rustade för att skärpa siktet till en *hållbar* infrastruktur?

Den 11 september kom beskedet om att Göteborg dragit den infrastrukturella vinstlotten jämfört med Stockholm och Malmö i årets budgetproposition. Närmare 1,5 miljarder för att förbättra den eftersatta infrastrukturen i området var budet. Ca tre fjärdedelar av dessa är öronmärkta till vägprojekt och resterande till järnväg. Vilka hopp ger det den framtida, hållbara, svenska staden? Vilka signaler ger det bilpendlaren måndag morgon, fast i ännu en kö på någon av infartsvägarna? Det kollektiva resandet ökar. Viljan finns. I samma stad har resandet med buss och pendeltåg i år ökat med 15 respektive 30 procent. Anledningen tros vara att förlorade resenärer har återvänt i samma takt som antalet förseningar minskat. Det är förvisso ett gott tecken, men vilka resultat skulle vi inte få se om man på allvar tog tag i det där "mervärdet" som man säger sig konkurrera med?

Samtidigt med budgetbeskedet inträffar ironiskt nog den europeiska trafikantveckan, manifesterande nya miljövänliga vägvanor och på varenda annonspelare runt om i staden kan vi se Göteborgs Stads tillhörande kampanj med det vädjande budskapet "*Ta dig till jobbet utan bil!*". På Naturvårdsverkets webb läser vi: "*Idén med kampanjen är att invånarna i kommunen, på ett praktiskt och angenämt sätt, ska upptäcka det positiva i att cykla, gå, åka kollektivt, nyttja bilpool eller samåka. Kampanjen ska hjälpa invånarna i kommunen att upptäcka olika sätt att färdas som sparar pengar och förbättrar hälsan*". Men helsidesannonser med illustrationer där ullgulliga sagoboksväsen i hubbabubbatoner hellre väljer en flygande matta eller ett virvlande löv att åka till jobbet på lär inte få någon pendlare utanför sagoskogen att låta bilen stå.

Och vem kan egentligen klandra dem? Varför stå i regn och vänta på ett urindoftande och identitetslöst offentligt buss- eller tågtrum, när man kan välja bilens trygga, flexibla och identitetsskapande privata rum.

**Människor kommer inte** att ändra vanor på grund av skuldbeläggande, inte heller tro att tokroligt är ett argument för miljövänliga alternativ. Är ett lägre pris en förändringsfaktor? Ja, antagligen. Bra service och attraktiv design? Absolut! Om vi erbjuds en kollektivtrafik som bidrar till att stärka vår självbild, något som drar ett likhetstecken mellan att göra gott, vara

rätt och vara enkelt – då kan vi antagligen börja se en långsiktig förändring som påverkar staden hållbart mer än en kampanjveckas insatser.

Om den stora utmaningen för framtidens städer ligger i att ändra människors beteenden utan pekpinna, var finns beslutsfattare, styrelser och beställare som ser potentialen i att utgå från mänskliga behov som bekvämlighet, bekräftelse och attraktion?

I pressmeddelandet till infrastrukturpropositionen "*Framtidens resor och transporter - infrastruktur för hållbar tillväxt*" läser vi glädjande att regeringen vill satsa på infrastruktur där användarnas behov sätts främst. Men samtidigt ställer vi oss frågan *Hur?* I den nyligen tillsatta delegationen som ska leda arbetet från regeringshåll för hållbara stadsutvecklingsprojekt ser vi t ex att företrädare för verk, stad, kommun, exportråd och industri finns närvarande, så även en arkitekt. "*Hållbar stadsutveckling kräver att olika perspektiv och olika kompetensområden kan samverka för att identifiera och genomföra goda helhetslösningar*" menar man i namnpresentationens ingress. Javisst är det så. Och vi hoppas att man i det sammanhanget kommer att använda den holistiska designprocessens metodik och att man till gruppen har inkluderat processledare som äger kunskaperna att verkligen utgå från just användarens behov - och utifrån det anamma ett annat synsätt på vad som är en innovativ lösning

Börja med en översikt av stadens kollektiva fordonspark som ett prioriterat område. Hur kan den göras mer konkurrenskraftig jämfört med mer miljöbelastande alternativ? När buss- eller tågbolaget förstår vikten av att göra sin produkt så attraktiv – och nu talar vi om både design av såväl den fysiska miljön som utveckling av tjänster – att det mest ohippa man kan göra är att sitta fast i ännu en bilkö måndag morgon, då kan vi börja tala om visioner för den hållbara staden på riktigt. **Länge leve staden!**

Artikelförfattare:

Iréne Stewart Claesson, LOTS

Hanna Ljungström, LOTS

[www.lotsdesign.se](http://www.lotsdesign.se)

## Länkar

[www.designboost.se](http://www.designboost.se)

[www.designmedomtanke.se](http://www.designmedomtanke.se)

[www.svid.se](http://www.svid.se)

<http://www.regeringen.se/sb/d/10905/a/110385>

[www.naturvårdsverket.se](http://www.naturvårdsverket.se)

[www.22september.org](http://www.22september.org)

[www.nyavagvanor.se](http://www.nyavagvanor.se)