

Den hållbara staden år 2030

Sex röster om framtidens städer

Hur ska framtidens stad skapas och hur ser vägen dit ut? I denna skrift har vi låtit sex olika aktörer ge sin syn på den hållbara staden år 2030.

Stor utmaning bygga den hållbara staden

För första gången i människans historia bor en majoritet av världens befolkning i städer. År 2030 räknar man med att cirka fem miljarder människor kommer att bo i städer. Det är dubbelt så många som det totala antalet människor på jorden år 1950.

Allt fler lämnar landsbygden för ett liv i och omkring staden. Så även i Sverige. Städers tillväxt är ett uttryck för ökande välstånd och produktivitet, men ställer samtidigt krav på hur städerna utvecklas och hur de möter framtidens utmaningar och behov. Det betyder att infrastrukturfrågor, som avfallshantering, vatten- och energiförsörjning, måste komma in på ett tidigt stadium i städernas planeringsprocess.

”Den hållbara staden” är ett begrepp som försöker fånga möjligheterna i utmaningarna. En växande stadsbefolkning innebär utmaningar för miljön – naturområden exploateras, efterfrågan på energi och transporter ökar liksom behov av vatten och avfallshantering.

Svenska städer har kommit en bra bit på väg mot den hållbara staden. Vi har energilösningar som är sammanlänkade med avfallshantering och återvinning som i sin tur samverkar för att minska utsläpp och miljöbelastning. Vi återför näringsämnen från avlopp och avfall, vilka sedan bidrar till energiproduktion i form av el, värme och biogas. Men den hållbara staden står fortfarande inför stora utmaningar. Om mindre än två decennier är vi framme vid år 2030 – ett årtal då vi bör ha kommit en bra bit på väg mot minskade klimatutsläpp, effektivare resursutnyttjande, effektivare system för bland annat avfallshantering och ett mer klimatvänligt transportsystem med nya drivmedel.

Branschorganisationerna Avfall Sverige, Energigas Sverige, Svensk Fjärrvärme och Svenskt Vatten samarbetar för att sätta fokus på infrastrukturen och energisystemet i den hållbara staden. Det gör vi bland annat genom att visa hur våra branscher i samverkan nyttiggör det som ses som avfall för att klara behovet av energi.

Inom ramen för vårt samarbete har vi tagit fram denna skrift där sex aktörer ger sin syn på den hållbara staden år 2030. Utifrån frågor om vad man menar med en hållbar stad, vilka framtidsinvesteringar som är allra viktigast för att nå en hållbar stad och vilka aktörer som bidrar till utvecklingen har representanter från två ungdomsförbund, byggbolaget NCC, Delegationen för hållbara städer, Skånetrafiken och föreningen IQ Samhällsbyggnad fått beskriva staden år 2030 och vägen dit.

Vi hoppas att denna skrift ska ge inspiration till debatten och bli ett bidrag till byggandet av den hållbara staden.

Ulrika Jardfelt, *vd, Svensk Fjärrvärme*
Anders Mathiasson, *vd, Energigas Sverige*
Lena Söderberg, *vd, Svenskt Vatten*
Weine Wiqvist, *vd, Avfall Sverige*







Peter Örn: Den hållbara staden ska vara hållbar både miljömässigt, socialt och ekonomiskt. Först och främst ska den ha minskat sin klimatpåverkan. Men den ska också erbjuda sina invånare en social sammanhållning som tillåter mångfald och skapar välstånd.

”Strävan måste vara att skapa en rättvis stad”



Peter Örn
ordförande i Delegationen för hållbara städer

Peter Örn har lett Delegationen för hållbara städer som har delat ut 354 miljoner kronor till olika stadsbyggnadsprojekt sedan starten 2008. Uppdraget avslutas i december 2012. Peter Örn har tidigare varit fp-politiker, Röda Korset-chef och vd för Sveriges Radio och Riksteatern.

Det viktigaste att tänka på när man utvecklar en stad mot hållbarhet är helhetsperspektivet. Att försöka se vilka synergier som kan skapas mellan transporter, vattenförsörjning, avfallshantering, energi och inte minst invånarna.

Det menar Peter Örn, ordförande i Delegationen för hållbara städer som tillsattes av regeringen 2008.

Under fyra år har delegationen tagit emot 343 ansökningar och hittills gett ekonomiskt stöd till 64 projekt runt om i landet. I september 2012 delas den sista potten ut, sedan ska delegationens uppdrag avslutas.

De största summorna har gått till nio investeringsprojekt, varav Malmö har fått 82,5 miljoner kronor, bland annat för att omvandla den utsatta stadsdelen Rosengård till ett ”världsledande demonstrationsområde med fokus på klimatåtgärder och ökad social och ekonomisk integration”. Andra stora mottagare har varit Stockholm, Lund, Göteborg och Umeå. Totalt har dessa fem storstadsområden tagit emot mer än tre fjärdedelar av delegationens bidrag.

Peter Örn betonar att det är just i de stora städerna som den snabbaste utvecklingen mot ett hållbarare samhälle kan förväntas ske.

– Storstäderna kommer att ha en avgörande roll i arbetet



mot minskade klimatutsläpp. Dels för att det är där de största problemen finns, dels för att det är där man kan ta fram de effektivaste energilösningarna.

Han noterar också att storstäderna sedan länge insett sin särställning.

– De nätverkar över gränserna. De har ofta mer gemensamt med varandra än med nationalstaterna de ligger i. Detta kan givetvis skapa spänningar mellan stad, nation och EU, men deras samarbete kan också vara en drivkraft mot en snabbare förändring.

Peter Örn nämner Malmö som ett bra exempel på en stad som insett sina möjligheter.

– Politikerna har klivit fram och formulerat en vision om en hållbar stad. Förvaltningen har sedan tagit bollen och driver frågorna vidare. Både stadsplanerare, gatunämnd och byggnadsnämnd är med på banan. Det viktiga är att de inte jobbar isolerat var och en för sig, utan ser helheten. Det är nog därför som Västra hamnen nu har den största andelen passivhus i Europa.

Men inget av detta vore förstås möjligt utan medborgarnas engagemang, ett engagemang som Peter Örn hoppas kommer att växa när invånarna ser att deras kvarter kan alstra energi. Deras matrester förvandlas till biogas som bland annat kan värma husen och driva kommunens bussar – samtidigt som deras stad blir en trivsammare plats att leva i.

Efter att ha tagit del av alla de ansökningar som kommit in till delegationen, kan han konstatera att det finns en stor samstämmighet om hur framtidens hållbara stad ska se ut. Samma markörer återkommer om och om igen: Att bebyggelsen ska vara tätare och energieffektivare, att kollektivtrafiken ska vara smidigare och fri från fossila bränslen, att kulturlivet ska blomstra på utekaféer och i prunkande grönområden.

– De där drömmarna tror jag att vi alla har. Men vi måste också inse att det finns ett antal avgörande hot. Ett är trafiken och bilens roll. Hur skapar vi en fungerande storstad byggd för cyklar och promenadstråk som inte är sönderskuren av trafikleder. Ett ännu större problem är hur vi ska kunna bygga bort segregation och sociala motsättningar. Om den hållbara staden ska bli något annat än en medelklassdröm, måste vi sträva efter att också skapa den rättvisa staden. Inte minst i många av de stora världsstäderna, där slumområdena ännu dominerar stadsbilden, säger Peter Örn. ■

”Hur skapar vi en fungerande storstad byggd för cyklar och promenadstråk?”





Christina Lindbäck: I en hållbar stad tar man hänsyn till miljön och människors sociala behov. Samtidigt är det viktigt att den inte är för dyr att bygga och att segregationen minskas. Husen ska passa alla åldrar, inte minst en växande befolkning av äldre.

”I framtidens hus står människan i centrum”



Christina Lindbäck
koncernmiljöchef byggbolaget NCC

Christina Lindbäck koordinerar byggföretaget NCC:s strategi för ett hållbart byggande. Hon har tidigare arbetat som miljöchef i avfallsbranschen och på miljödepartementet där hon bland annat var chef för miljömålspropositionen 2001.

Som miljöchef på en av norra Europas största byggkoncerner med 17 000 anställda, har Christina Lindbäck en hel del att säga till om hur framtidens städer ska se ut. Och hur hållbara de ska vara.

– På NCC har vi insett att miljöfrågan har en stor affärsstrategisk betydelse. Jag anställdes för att det behövdes någon som satte fokus på hur vi ska kunna leverera den hållbara staden, från infrastruktur till byggnader, berättar hon.

En ofta förbisedd aspekt av hållbarheten är byggkostnaderna. Alltför ofta får avancerade byggtekniker och kostbara experiment stå i vägen för ekonomi och nytta, menar Christina Lindbäck.

– Om vi ska kunna bygga hållbart är det nödvändigt att byggföretagen kan sänka sina kostnader, bygga mer resurseffektivt och minska sitt spill. För att detta ska bli möjligt måste byggreglerna bli mer enhetliga och standardiserade. Men inte som under miljonprogrammet, då man inte tog någon hänsyn till de boende. Vi måste sätta människan i centrum.

En av de största utmaningarna för framtidens hållbara byggare är att renovera det befintliga husbeståndet, inte minst miljonprogrammet. Detta måste ske utan att kostnaderna skenar iväg.

– Det måste vara lönsamt för alla parter. Och folk måste ha råd att bo där när allt är klart, säger hon.



Christina Lindbäck pekar ut energin, byggmaterialet och vattenförsörjningen som tre nyckelfrågor.

– Vi måste sikta mot förnybara och flexibla energisystem. De hus som byggs år 2030 ska ju stå in på nästa sekel och då kan förutsättningarna för energiförsörjningen se helt annorlunda ut än i dag. Helst ska husen förstås vara energineutrala och kunna producera överskottsenergi.

När det gäller byggmaterialet slår hon fast att stigande råvarupriser kommer att tvinga byggföretag att tänka hållbart och långsiktigt.

– Fossilberoende material som stål och betong kommer successivt att ersättas. Säkert kommer det att bli mer trä, men jag tror även på andra material som vi kanske inte känner till i dag. Det är också viktigt att vi har full kontroll på vad vi bygger in i våra hus, så att husen lätt kan plockas isär och materialet återvinnas.

På det globala planet kommer vatten att bli en allt knappare resurs. Men i Sverige är det snarare vattenkvalitén som kommer att bli en ödesfråga för framtida samhällsbyggen.

– Man kan verkligen fråga sig om det ska vara nödvändigt att vi spolar våra toaletter med jungfruligt dricksvatten. På något sätt borde det gå att använda gråvatten i stället.

Överhuvudtaget måste återvinning bli bättre, menar hon, och ger exempel från sin egen bransch.

– Vårt affärsområde NCC Roads är Nordens största återvinnare av asfalt. Även stenkrossmaterial har börjat återvinnas i stor skala, bland annat från tunnelbyggen och andra stora infrastrukturprojekt.

På NCC har man också börjat inse att förnybara energikällor går att hitta på de mest oväntade ställen.

– Pålar under husen kan användas som energibrunnar och ge värme. Broar kan hållas isfria om man utnyttjar bropelarna som energibärare, berättar Christina Lindbäck.

> ”Pålar under husen kan användas som energibrunnar och ge värme.”

Men för att framtidens städer ska bli hållbara krävs mer än smarta hus och geniala ingenjörer.

– Man måste också tänka på vem som ska bo där, att en växande andel av befolkningen kommer att vara 65-plussare som inte kommer att finna sig i att skyfflas undan på något äldreboende. Därför måste husen byggas åldersneutralt och ge utrymme för både rullatorer och samvaro över generationsgränserna. Dessutom ska de ha hipp och human design, som medger låga byggkostnader och gärna både grönsaksodlingar, solfångare och mötesplatser på taken, konstaterar Christina Lindbäck. ■





Rebecka Carlsson: Staden ska främst byggas utifrån vad som gör livet värt att leva. Då blir hållbarhet också en självklarhet eftersom vi då önskar att våra barn, barnbarn och deras generationer ska få leva i något minst lika bra som vi.

”Staden måste ställa om till en cirkulär ekonomi”



Rebecka Carlsson
språkrör för Miljöpartiets Grön Ungdom

Rebecka Carlsson har tidigare varit ungdomsrepresentant i FN:s kommissioner för hållbar utveckling och hållbar stadsutveckling, drivit eget företag och varit med och grundat Sustainergies. Grön Ungdom är ett av Sveriges största ungdomsförbund. Fram till år 2014 prioriteras frågorna klimat, migration, grön ekonomi och skola.

Enligt Rebecka Carlsson, språkrör för Miljöpartiets ungdomsorganisation Grön Ungdom, får ett förlegat och alltför snävt sätt att se på staden till följd att stor potential inte förverkligas i dagsläget.

– Ekonomiska och materiella värden högprioriteras i stadsplaneringen samtidigt som vi inte slår vakt om det som påverkar vårt välmående ännu mer. Som förutsättningarna för social gemenskap och organisering, det offentliga rummet, vår närmiljö, stressfria rum, men också hur aggressiva ideal tillåts projiceras i form av till exempel reklam och påverka våra normer och våra förutsättningar att känna oss nöjda med oss själva, säger hon.

Rebecka Carlsson vill att staden ska vara först ut med att ställa om till en cirkulär ekonomi som inte bara är lite mindre miljömässigt dålig utan helt bra.

– Cirkulär ekonomi går ut på att avfall som begrepp elimineras. Allt designas smartare från början så att det kan plockas isär och kemiska material återvinnas medan biologiska material återförs till naturen. Allt ska självklart också energisäkras med 100 procent förnybar energi. Cirkulära materialflöden kräver effektiv logistik, att alla har god tillgång till återvinning. Det är ännu lättare att lösa i staden. Holland är det land där utvecklingen nått längst och erbjuder en rad riktigt inspirerande exempel att ta intryck av.



Hon vill också att staden ska gå före i omställningen till vad som kallas funktionsekonomi.

– I dag äger vi en massa saker vi egentligen gärna skulle slippa förvara. En borrmaskin används i snitt 6 minuter under sin livstid. De flesta har ingen emotionell koppling till sin borrmaskin. De vill ha hål i väggen. Så är det med mycket av vår materiella konsumtion i dag, säger hon och berättar att det numera finns företag som hyr ut ”ljus”, ”frisk luft” och ”kreativa rum” på bestämd tid till företag som tröttnat på överfyllda förråd med kontorsmöbler.

Hon menar att detta tänkande vinner mark inom flera områden med alltifrån bilpooler till handväskpooler och lånegarderober.

– En ekonomi där vi köper funktioner i stället för prylar utvecklar en marknadslogik där det blir lönsamt att producera kvalitet. Dessutom skapar den fler arbetstillfällen då den är mer tjänsteintensiv. Slutligen lämpar den sig extra bra i staden med dess kortare avstånd och begränsade tillgång på fysiskt utrymme, konstaterar Rebecka Carlsson,

Rebecka Carlsson vill även se stora investeringar i förnybar energi och energieffektiviseringar, både av miljonprogrammen och industrin.

– Det är en jättechans om det görs på rätt sätt. Om hela den potentialen utnyttjades skulle vi kunna stänga ner ett antal kärnkraftverk samtidigt som vi blev mer motståndskraftiga mot förändringar i energipriset.

Även inom kollektivtrafiken vill Rebecka Carlsson se stora investeringar och ett nytänkande.

– Jag vill se mycket mer av ett dörr till dörr-perspektiv. I framtiden måste det vara så mycket lättare att till exempel ta med cykeln på tunnelbanan. Det ska finnas bra tillgång till bussar som går på förnybara bränslen så som biogasbussar och även bilpooler med elbilar, cykelpooler och en stad som är byggd för att lätt och säkert ta sig fram till fots och på cykel. Dessutom krävs nationella infrastrukturinvesteringar i form av höghastighetståg som också kopplas samman med resten av Europa.

”I dag äger vi en massa saker som vi egentligen gärna skulle slippa förvara.”

Sist får Grön Ungdoms språkrör frågan om vem hon anser driver på mot dessa investeringar och nya sätt att se på staden.

– Jag anser att det är pionjärer inom olika sektorer snarare än en särskild sektor som driver. Tillsammans formulerar vi en vision över disciplinerna och ger varandra kraft att ställa om våra respektive arenor. Samtidigt vill jag att politiken ska gå före. En hållbar stad till år 2030 kräver ett nytt visionärt sätt att tänka, men också stora investeringar här och nu och det är politikens ansvar. ■





Anna Sander: En hållbar stad ska ha tre utgångspunkter – den ska fungera, människorna ska trivas och naturens begränsningar ska respekteras. Men för att invånarna ska vara beredda att visa dessa hänsyn, måste de känna att den hållbara staden är deras.

”Hållbarhet kräver satsning på kunskap”



Anna Sander
vd, IQ Samhällsbyggnad

Anna Sander har tidigare jobbat med miljöfrågor på byggbolag och i regeringskansliet. IQ Samhällsbyggnad är en paraplyorganisation för utvecklingen av forskning, innovation och kvalitet i samhällsbyggnadssektorn. Bland de cirka 150 medlemmarna finns myndigheter, byggherrar, fastighetsägare, brukare och andra.

Om vi ska kunna förverkliga visionen om en hållbar stad måste vi satsa på kunskaperna hos de människor som ska utveckla och leva i den. Detta gäller inte minst de tjänstemän som sköter upphandlingen av viktiga samhällsinvesteringar. De måste få en beställarkompetens att tolka användarnas behov – inte bara se till lägsta pris.

Det menar Anna Sander, vd för IQ Samhällsbyggnad, en nystartad ideell organisation där olika aktörer inom samhällsbyggnadssektorn kan mötas och utvecklas. Det finns mycket att samverka kring.

– Hälften av alla bygginvesteringar är offentliga. Runt 125 miljarder kronor per år. De pengarna kan användas för att skapa mycket mer värde för samhället än i dag, men då måste kompetensen öka inom sektorn.

Anna Sander betonar att det inte bara är kommunala tjänstemän och privata entreprenörer som behöver bredda och fördjupa sin kompetens.

– Hållbarhetstänkandet kräver såväl nya tekniska lösningar som beteendeförändringar. En viktig uppgift blir att översätta de boendes behov. Det kommer att behövas nya yrkesgrupper som kan överföra dessa behov till tekniker, ingenjörer och arkitekter. Ett slags processledning med kun-



skaper i både teknik och kommunikation, psykologi, miljö.

På denna punkt finns det all anledning att blicka utanför landets gränser.

– I Finland har man insett att framtidens hållbara byggande måste vara styrt av brukarna. Därför satsar man mycket på att identifiera personer och organisationer som ligger i framkant, som är tidigt ute med att formulera brukarnas behov, säger Anna Sander.

Som ett svenskt exempel på en sådan ”fore runner” nämner hon ”jagvillhabostad.nu”, en partipolitiskt obunden organisation för unga bostadssökande med över 12 000 medlemmar som vill ha fart på billigt bostadsbyggande. Den har redan fått visst genomslag för sina idéer.

– De stora klassiska miljöorganisationerna kan säkert också spela en roll, men jag tror att det är viktigt med lokala initiativ, som till exempel i Hammarby Sjöstad där ett initiativrikt gäng driver frågan om hur stadsdelen ska bli optimalt hållbar.

Ett större medborgarinflytande över byggandet kan uppfattas som en tidsödande bromskloss.

Men Anna Sander menar att det inte måste vara så.

– Om vi ska klara av att bygga ett hållbarare samhälle måste vi skynda på. I dag kan det ta tio år att planera en ny stadsdel. I framtiden borde det kunna minskas till två, tre år. Det måste bli mindre av ett stafettlopp mellan olika instanser och mer av en process där de boende och andra intressen inkluderas tidigt.

Anna Sander konstaterar att frontlinjen för detta nya byggande troligen kommer att gå i de stora städer som växer mest och där motivationen till förändring därför är starkast.

– Lokala initiativ i förorter är en annan trend, ofta med social hållbarhet som drivkraft, säger hon.

Hur kommer då denna hållbara stad att se ut?

– Jag tror att det blir mer cyklar och kollektivtrafik. Man har behållit gröna stråk, men bebyggelsen är tätare. Husen är ihopkopplade och avger el, värme och kyla till varandra efter behov, säger Anna Sander och fortsätter:

”Om vi ska klara av att bygga ett hållbarare samhälle måste vi skynda på.”

– Offentliga platser är uppkopplade och det finns mätare överallt, där man kan få feedback på allt från elförbrukning till koldioxidutsläpp. Olika belöningssystem är utbyggda för att understödja en hållbarare livsföring. Den som sopsorterar och återvinner ska tjäna på det, den som cyklar ska erbjudas säkra parkeringar och den som åker kollektivt ska komma snabbt fram. ■





Kristina Christensson: I en hållbar stad är husens uppvärmning smartare och transporterna smidigare, även utan bil. Tekniska och sociala innovationer har gjort livet lättare. Utsläppen har minskat, resursanvändningen är bättre och levnadsstandarden är hög.

”Fossilfria transporter en nödvändighet i staden”



Kristina Christensson
miljöstrateg
Skånetrafiken

Kristina Christensson är miljöstrateg på Skånetrafikens som har som mål att ha en helt fossilfri kollektivtrafik senast år 2020. Pågatågen och Öresundstågen körs redan på miljömärkt el och samtliga stadsbussar och hälften av alla regionbussarna drivs med fordonsgas.

En välfungerande och fossilfri kollektivtrafik är en av de viktigaste förutsättningarna för en hållbar stad, menar Skånetrafikens miljöstrateg Kristina Christensson.

Bussar och tåg måste därför ges större möjlighet att konkurrera med bilen, till exempel genom att bussarna får fler egna körfält.

– Eftersom tiden alltid kommer att vara en avgörande faktor, gäller det framförallt att prioritera kollektivtrafiken när det är mycket folk i rörelse, konstaterar hon.

Detta gäller inte minst i rusningstrafiken, men också vid stora evenemang.

– Därför behöver vi investera i stora infartsparkeringar, där man tryggt kan ställa sin bil och sedan ta sig vidare med kollektivtrafik – smidigt, snabbt och miljöanpassat, säger Kristina Christensson.

Hon tror att trafik och transporter kan utvecklas mycket i en mer hållbar riktning. Men det kräver också bättre kunskaper om vilka behov de boende har, hur de förflyttar sig. Kanske kan man då satsa på allt från kommunala bilpooler till nya busslinjer, men också nya samarbeten mellan kollektivtrafiken och olika företag.

Som ett exempel på det senare nämner hon Väla centrum



FOTO: KASPER DUDZIK

utanför Helsingborg, där bussarna numera kan köra ända fram till Ikeas entré och därmed minska behovet av bilen. Samarbetet med företag har gett kunder och anställda möjlighet att åka kollektivt för att handla och arbeta.

Men Kristina Christensson konstaterar också att det behövs mer än fossilfria bussar och tåg för att staden ska bli hållbar.

– Framförallt gäller det att ta fasta på städernas stora fördel, att det inte behövs så många och långa transporter mellan bostad, arbete och affärer. Malmö förtätas nu genom att Västra hamnen byggs ut med bostäder och arbetsplatser. Samtidigt låter man bli att bebygga bördig jordbruksmark i stadens ytterkanter, vilket är bra.

Hon poängterar att staden därmed inte ska bli en stenöken. Grönskan är viktig både för invånarnas välbefinnande och för miljön.

– I framtiden måste vi utnyttja så många av stadens ytor som möjligt. Både för att producera energi av sol och vind och för att öka upptaget av koldioxid och vatten, till exempel genom att plantera sedumväxter på våra tak. Med fler gröna tak minskar vi behovet av att värma husen på vintern och kyla dem på sommaren. Dessutom minskar det risken för översvämningar och bidrar till den biologiska mångfalden. Vattnet kan ledas ned mellan husen till parker som ger både ett bättre klimat och fler gröna ytor för de boende att koppla av i.

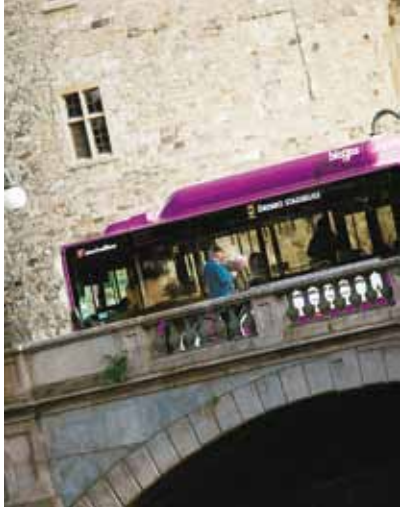
Från sin horisont som regional tjänsteman inser dock Kristina Christensson att det inte räcker med initiativ uppifrån för att skapa en hållbarare stad.

– Visst måste det finnas ett ledarskap som vill och vågar ta beslut som kommer att ta tid att införa. Men det gäller också att ta tillvara den kraft som finns hos de boende. Det gäller att skapa en dialog med medborgare om vad som behöver göras.

”Det gäller att skapa en dialog med medborgare om vad som behöver göras.”

Hur ser då slutmålet ut – när de tuffa besluten tagits och alla är med ombord?

– I den hållbara staden är hållbarhet människornas första val. Det finns färre bilar, mycket grönska, en vettigare avfallshantering. Husens uppvärmning sker alltmer genom att solceller monteras på husen. De kan vara en del av arkitekturen och se enhetliga och snygga ut, säger Kristina Christensson. ■





Erik Bengtzboe: En hållbar stad är för mig en plats som sjuder av liv, där människor möts och idéer skapas. Det är också en plats som trots det begränsade utrymmet, växer och utvecklas. Tack vare nya, smarta lösningar och tack vare viljan att ständigt göra bättre.

”Energi är det mest värdefulla vi har”



Erik Bengtzboe
ordförande i Moderata Ungdomsförbundet Muf

Erik Bengtzboe har tidigare varit riksdagsledamot och studerat på tekniska högskolan, KTH. Viktiga miljöpolitiska frågor för Muf är ett stärkt innovationsklimat med gröna jobb och export av miljösmarta lösningar, samt att göra det enklare att vara miljösmart och dyrare att vara miljöskadlig.

Erik Bengtzboe, ordförande för Moderata ungdomsförbundet Muf, menar att utvecklingen mot framtidens hållbara stad handlar om hur vi tar till oss problem och utmaningar och låter dem driva fram kreativa lösningar. Dessa skapas genom krav på förändring och genom forskning, idéer och entreprenörskap.

Han ser tre områden som avgörande: byggande, transporter och resurshushållning.

– När miljonprogramshusen byggdes var oljepriset lågt och drivkraften att bygga energisnålt och smart fanns inte. I dag är energi det mest värdefulla vi har och som vi nu måste hushålla med, säger Erik Bengtzboe.

Han menar att byggandet av nya stadsdelar och bostäder måste bli smartare och mer resurseffektivt. Om städerna ska kunna fortsätta växa krävs att de tillåts växa smartare, exempelvis genom att man binder ihop stadsdelar på nya sätt och utnyttjar närheten till andra närliggande städer.

Transporterna i våra städer är ett annat exempel där dagens problem och framtidens utmaningar driver fram nya lösningar.

– I en framtida hållbar stad kan inte alla transporter ske på samma tider på dygnet. Det behövs bättre koordinering så att varor och människor inte behöver trängas om utrymmet i rusningstrafik.



Även själva trafikplaneringen måste bli smartare. De samlingspunkter som skapades för ett antal decennier sedan är i dag de stora flaskhalsarna. T-Centralen i Stockholm är enligt Erik Bengtzboe ett exempel på en plats som de allra flesta måste passera på väg till arbete och skola.

Hushållning med resurser och effektivisering är det tredje avgörande området. Erik Bengtzboe är övertygad om att resurserna kan utnyttjas mycket bättre än vad som görs i dag.

– Titta till exempel på allt matavfall som vi i dag inte tar tillvara eller utnyttjar på bästa sätt. Vår värmehantering och användning av spillvärme likaså. Det handlar om resurseffektivisering, men också om miljö och moral.

Vilka är då aktörerna som driver fram förändringarna mot mer hållbara städer? Erik Bengtzboe är helt övertygad om att drivkraften alltid kommer från människorna som vill ha en bättre livsstandard. Kraven driver i sin tur på politikerna och företagen till smarta och anpassade lösningar. Politiker ska, enligt Erik Bengtzboe, inte diktera villkoren utan i stället definiera problemen och driva på för bättre alternativ. Han tar klimatförändringar och hälsofarlig stadsmiljö som exempel. Miljöutsläppen bör bestraffas så att alternativen i stället gynnas.

– Det handlar helt enkelt om att attackera de miljöskadliga källorna och tvinga dem att bära sina ekonomiska kostnader. Koldioxidskatten har varit bra och kan säkert kompletteras med andra former av miljöstyrande insatser som gör att alternativen kommer automatiskt.

Miljövänliga och energieffektiva framtidsinvesteringar är de allra viktigaste, anser Erik Bengtzboe. För att nå dit krävs drivkrafter och entreprenörskap.

– Vi har många bra lösningar i dag, men jag tror att de kan bli ännu bättre. Det viktiga är att vi låter drivkrafterna gro. För att lyckas med det krävs att bra forskning premieras för ännu bättre lösningar. Det måste också bli enkelt och naturligt att skapa företag och kommersialisera produkter av den forskningen.

> ”Vi har många bra lösningar i dag, men jag tror att de kan bli ännu bättre.”

Hans viktigaste budskap är att vi fortfarande kan skapa stora energivinster.

–Vi får aldrig sätta oss ner och bli nöjda. Vi är absolut inte klara. Energi är i dag dyrt och något vi måste hushålla med. Därmed finns det stora vinster att plocka hem vilket skapar stora drivkrafter. ■






Den hållbara staden år 2030

I den här skriften berättar sex olika aktörer hur de ser på den hållbara staden år 2030 och vägen dit. Syftet är att inspirera till vidare debatt om hur vi kan bygga framtidens stad.

PRODUKTION: MEDIABAREN I STOCKHOLM AB, JUNI 2012 • OMSLAGSBILD, FOTO: ARNE EKLUND/PIX GALLERY

AVFALL SVERIGE
www.avfallsverige.se

ENERGIGAS SVERIGE
www.energigas.se

Svensk Fjärrvärme
www.svenskfjarrvarme.se

Svenskt Vatten
www.svensktvatten.se