

SB

SAMHÄLLSBYGGAREN
3/2018

CYKELN PÅ VÄG I SUNDBYBERG
TILL SALU: BEG. INTERIÖR
UNG ENTREPRENÖR PEPPAR UNGA
FINNS PLATS FÖR LEKPLATS?
SÅ BYGGER VI HÅLLBARA FÖRORTER

**TONE BEKKESTAD
TÄNKER CIRKULÄRT**





Förändra branschen med oss

Det händer mycket på Bonava just nu. Nära 9 000 hem är under utveckling i norra Europa och vi behöver rekrytera många nya kollegor. Vi utmanar oss själva varje dag för att förändra branschen och skapa bättre hem och liv för fler. Delar du vår passion och vill vara med att utveckla framtidens boende?

Följ vår resa på bonava.se/joinourjourney



Bonava är en ledande bostadsutvecklare i norra Europa. Bonava har skapat hem och grannskap sedan 1930-talet. Bonava har 2 000 anställda med verksamhet i Sverige, Tyskland, Finland, Danmark, Norge, St Petersburg, Estland och Lettland och en omsättning på 14,5 miljarder kronor år 2017. Bonava är noterat på Nasdaq Stockholm.

TRANSPORTERNA I KLIMATCENTRUM

DEN LJUVA SEMESTERN med sol och bad reduceras snabbt till en nyans på huden. Nu är hösten igång och livet kantas av resor till och från jobbet, att ta barnen till och från skola och träningar och åka ut från stan eller till byggvaruhuset på helgen. Vi löser det med kollektivtrafik, cykel, att gå eller ta bil.

JUST DESSA TRANSPORTER STÅR I CENTRUM i den spännande omställning som just nu sker i samhällsbyggnadsvärlden. I storstadsregionerna sker en omsvängning där stadsplaneringen går från att utgå från bilen till att sätta människorna i centrum. Transportplaneringen tar i allt högre grad sikte på smart mobilitet och framkomlighet och att bilens roll i stadsbyggandet prioriteras ner. Urbaniseringen och våra växande städer gör också att kommunerna behöver planera och styra för att undvika trängsel och nedsmutsning.

Samtidigt knackar den digitala transformationen på städernas portar. Tre stora mobilitetstrender kommer att påverka våra städer och fastigheter framöver: självkörande fordon, elektrifieringen och delningsökonomi. Exakt på vilket sätt dessa fenomen sätter avtryck är svårt att sja om. Forskare ser kombinationen av autonoma, elektrifierade och delade fordon som det enda sättet att klara de utsläppsnivåer som ligger i linje med Parisavtalet. Konsultföretaget McKinsey har visat att dagens samlade transporter genom självkörande fordon och delning kan utföras med en sjättedel av dagens vagnpark, utan att en enda människa skulle behöva ändra sitt resmönster.

AFFÄRSUTVECKLINGEN PÅGÅR FÖR FULLT. I stort sett alla stora traditionella bilmärken erbjuder eller testar mobilitetstjänster. Volvo lanserade till exempel dotterbolaget Volvo M under årets Almedalsvecka. Kombinerad mobilitet som tjänst är ett alternativ till det egna bilägandet och har potential att rita om kartan för parkeringsbehov i städer. Med start i september kommer 200 hushåll i ett pilotprojekt i Stockholm, genom ett abonnemang få tillgång till bilpool, hyrbil, taxi, kollektivtrafikresor och cykelpool på ett och samma ställe.

Men denna utveckling rullar inte av sig självt. En föråldrad lagstiftning från 1950-talet har redan fått två aktörer att lämna Stockholmsmarknaden, Daimlers Car2Go redan för två år sedan, och i somras meddelade BMW-ägda bilpoolen Drive Now att de avvecklar sin verksamhet i Stockholm. Det är fortfarande inte möjligt att öronmärka parkering för bilpool på offentlig mark. I nyproduktionen kräver fortfarande de flesta kommuner dyr ny parkering i nedsprängda garage.

FÖR ATT STYRA MOT ETT ÖNSKAT MÅL krävs en bred viljeriktning, aktivitet och ett gemensamt angreppssätt från samhällsbyggnadssektorn, både hos det offentliga och hos företag. Nyttänk behövs och gamla sätt att jobba behöver omprövas. Våga testa mer i nyproduktion. Det behövs fler pilotprojekt. Kommunerna behöver målstyra i stället för att prognosstyra. Sist, men inte minst, människorna som lever sina liv i städerna, och deras behov av transport, måste stå i centrum. Långsiktigt hållbara lösningar måste vara attraktiva nog för att säkra upp en betalningsvilja. Bara så kan kombinerad mobilitet som tjänst ersätta eget bilägande. En byggherre som betalar bilpool i fem år är ingen garanti.

En svala gör ingen sommar.

Helena Olsson, chef stadsutveckling och samhälle,
Fastighetsägarna Stockholm
helena.olsson@fastighetsagarna.se



#3

SAMHÄLLSBYGGAREN 3 2018

Lösningsorienterad. Tone Bekkestad är meteorologen som ser ljuset i tunneln när det gäller klimatförändringarna. Hon lovordar smart, innovativt tänk och cirkulär ekonomi.

14

Till salu: beg. interiör. Årligen investerar svenska företag många miljarder i kontorsinredning. Men nu ska en ny plattform få fart på återbruket av interiöra byggprodukter.

18



KRÖNIKA

Guld och gröna skogar. Planeten talar sitt tydliga språk; klimatförändringarna är på riktigt och vi måste drastiskt minska våra utsläpp av växthusgaser. Därför bygger vi i trä, skriver Vasakronans hållbarhetschef Anna Denell.

26

PRODUKTION

Samhällsbyggaren ges ut av
Samhällsbyggarna Sverige AB
Box 161 32, 103 23 Stockholm
www.samhallsbyggarna.org
Telefon: 08-545 217 50
Ansvarig utgivare:
Sara Haasmark, vd Samhällsbyggarna,
info@samhallsbyggarna.org
Produktion: Publik
Redaktör: Pia Runfors
Grafisk form och layout: Jamendåsa
Omslagsfoto: Tomm Wilgaard Christiansen
Annonsbokning: Hans Simons,
08-411 72 16, 0709-285 841
hans.simons@annonssaljarna.se
ISSN 2000-2408
Tryck: Norra Skåne Offset, 2018

innehåll



Debatt: Tre faktorer för hållbara förorter	12
Cykeln på väg i Sundbyberg	20
Hållbart råd tar greppet om städerna	22
Ung entreprenör peppar unga talanger	24
Krönika: Nu delar vi på byggmassorna	27
Finns det plats för lek?	28
Medborgardialogens maktdilemman	30
Vad innebär upphandling?	32
Överdäckningar en smygande sårbarhet	34
Så blir framtidens kontor	37
Det glidande tåget, svaret på ett problem	41
Trängselskatt kan bekosta infrastruktur	42
Nya energikrav gav unikt samarbete	44
Fastighetsbolag bör ta tag i säkerheten	46
Utrivning av dammar ger konsekvenser	48
Sista ordet: Barnen framtidens hopp	50

PRUTTANDE BAGGE INSPIRERAR TILL BÄTTRE DIESELMOTOR

Forskare i Lund har utvecklat en ny renings-
teknik som tar bort skadliga kväveoxider, NOx,
ur dieselmotorns avgaser. De har byggt en ny
insprutare - som är inspirerad av en ovanlig
skalbagge - och applicerat den på befintlig teknik
för att reducera kväveoxiderna.

Den så inspirerande insekten är en liten
bombardierskalbagge som är naturligt utrustad
med en inbyggd "motor" som sätts igång när den
känner sig hotad av fienden. Då skjuter skalbag-
gen ut en varm och giftig vätska från baken. Kon-
struktionen av denna inbyggda millimeterstora
anordning är både avancerad och ovanlig och har
därför fascinerat och inspirerat forskarvärlden -
och motorutvecklare.

Med den nya insprutaren reduceras halten
av kväveoxider signifikant jämfört med dagens
teknik, visar de tester som gjorts i motorlabbet
på LTH. Förklaringen är att forskarna fått till
en spray med många små, varma droppar som
injiceras med hög hastighet jämfört med dagens
system. Detta underlättar omblandningen med
avgaserna och fördelar sig bättre över katalysa-
tors yta.



31 MINUTER

Så lång var svenskens medelresa till jobbet under 2016. Det är en minskning med 4 procent jämfört med året innan.



CYKELN KUNG PÅ NYA ÅRSTAFÄLTET

Stockholmarna cyklar som aldrig förr. På bara 10 år har antalet cyklister ökat med 70 procent, enligt Stockholms miljöbarometer. Det vill man ta vara på i den nya stadsdelen Årstafältet.

Den kommer bland annat att få 11 kilometer cykelbanor, huvud- och lokalgator som är anpassade till cykeltrafik och i varje kvarter ersätts viss bilparkering med cykelparkering. Det kommer även att finnas plats för lastcyklar vid det nya stadsdelstorget, sänkningar av kantstenen vid varje lokalgatuanslutning och cykelservicestationer i strategiska lägen.

- Vi har redan från första början haft som mål att Årstafältet ska bli en cykelstadsdel - inte bara för pendlare utan även för skolbarn och som rekreation, säger Carolina Stenbeck, trafikplanerare på Tyréns, som bland annat gjort en ovanligt omfattande utredning av hur man tar sig till och från området med cykel. Där har man pekat ut brister i förbindelserna till strategiska målpunkter och vilka åtgärder som är nödvändiga för att cykeltrafiken ska fungera bättre.

BUSS, HYRCYKEL ELLER BIL SMART APP GÖR VARDAGS- RESANDET ENKLARE

Nu är det möjligt för Stockholms hushåll att abonnera på mobilitet. Tjänsten heter UbiGo och ger alla i hushållet tillgång till det transportsätt som passar bäst för stunden, oavsett om det är kollektivtrafik, bilpool, hyrbil, taxi eller cykel. Allt enkelt åtkomligt i en app. Och allt på en faktura.

Tjänsten är ett exempel på just mobilitet och syftar till att förenkla vardagsresandet - utan att behöva äga en egen bil. Det påminner om ett mobilabonnemang, men i stället för minuter med prat och gigabyte med surf ingår dygn i kollektivtrafiken, tid på cykel och timmar med bil.

Just nu kan hushåll i Stockholm anmäla sitt intresse på UbiGos webbplats för att bli något av de första 200 hushållen att använda tjänsten. Urvalet kommer att göras utifrån var man bor och hur resbehoven ser ut. Projektet kommer att utvärderas efter ett halvår, i samarbete med EU-projektet Eccentric.



8 MILJONER TON PLAST

Så mycket hamnar i våra hav varje år. 90 procent av plasten kommer från tio floder som spolar ut den i våra hav. Åtta av de tio floderna ligger i Asien.



MÅNGA SMÅ AVLOPP UTAN RENING

Över 200 000 små avloppsanläggningar i Sverige saknar godkänd rening. Det visar en rapport från Svenska Miljöemissionsdata, SMED.

Enligt rapporten är den totala mängden utsläpp av näringsämnen från små avlopp drygt 300 ton fosfor och 3 100 ton kväve.

Rapporten bygger på en sammanställning av enkätsvar från Sveriges kommuner. Totalt har 93 procent av kommunerna svarat.

NYTT UNIKT SPRÅK GÖR HUSEN SMARTARE



Nu finns ett nytt digitalt språk speciellt framtaget för kommunikation med och mellan fastigheter. Moderna byggnader genererar nämligen mängder med olika typer av data och för att maximera nyttan av den informationen behövs ett enhetligt språk.

Det nya språket kallas RealEstateCore och tanken är att det ska leda till nya tjänster för

hyresgäster och leverantörer till fastighetsbranschen. Med ett gemensamt språk lönar det sig att utveckla sådana tjänster.

Det ger också möjlighet att koppla samman olika aktörer i staden. RealEstateCore publiceras som open source, vilket innebär att språket är fritt och öppet för alla att använda och bidra till. Det är framtaget helt utifrån

fastighetsägarnas perspektiv och knyter ihop domänerna BIM, styr- och reglerteknik samt IoT (Internet of Things).

Språket har också potential att bli ett globalt språk för fastighetsägare. Just nu förs diskussioner om nästa steg med både nordiska, europeiska och amerikanska aktörer.

SVERIGE TVÅA I DIGITALISERING

Sverige fortsätter ligga på topp i EU:s ranking över medlemsländernas digitala mognad. Danmark ligger etta, tätt följt av Sverige och Finland. I botten syns Bulgarien, Grekland och Rumänien. Men en rapport från OECD visar att vi inte är lika vassa på att koordinera de digitala insatserna. Bland annat är den svenska modellen med självstyrande kommuner en utmaning.

SOLVÄGAR VISAR VÄGEN VID OS I TOKYO

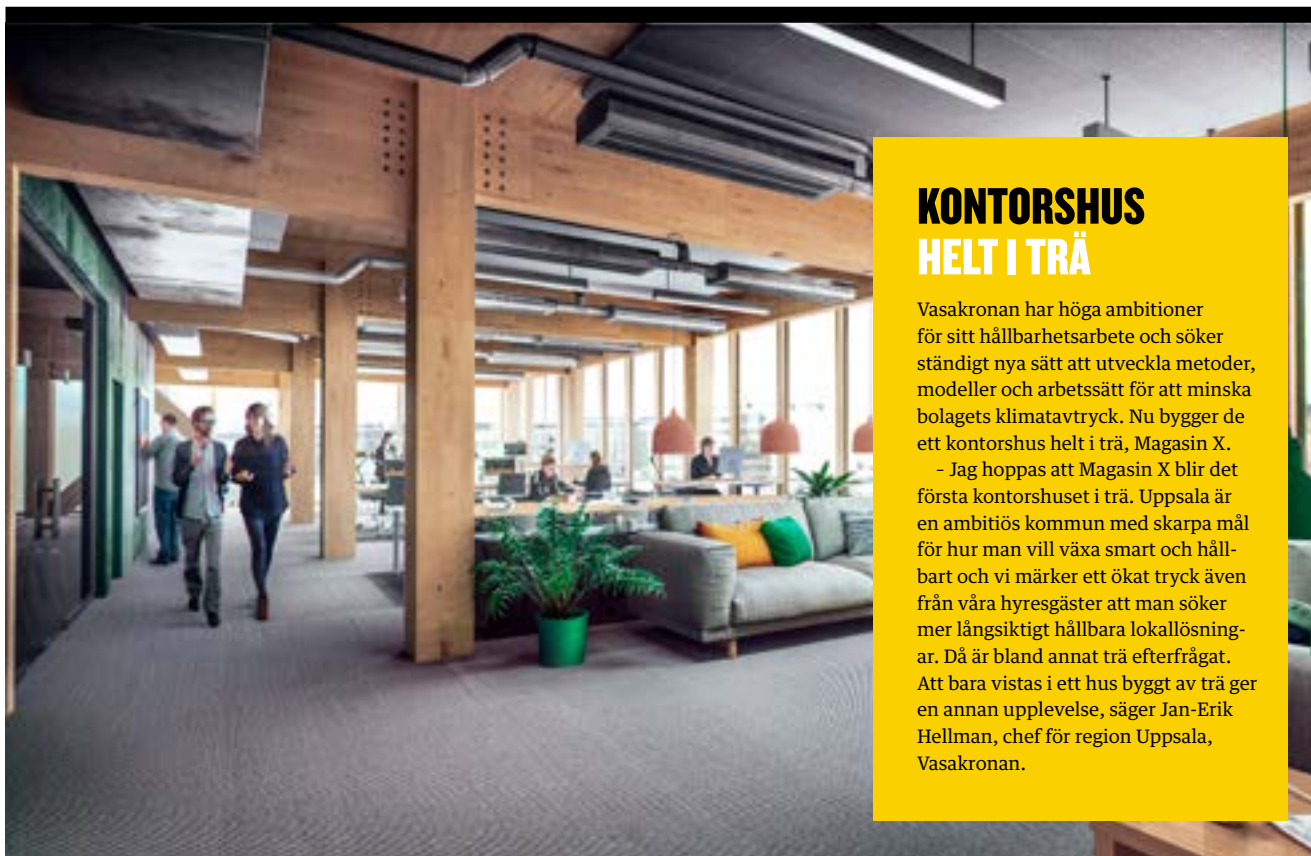


Lagom till att de Olympiska spelen 2020 kommer till Tokyo ska vissa vägar i den japanska huvudstaden dubbeljobba som energiinsamlare. Detta genom färdiga solvägar och el-genererande golv.

Solvägar finns redan i Japan i mindre skala. Den tänkta utrollningen av solvägar lagom till OS är ett betydligt mer ambitiöst projekt och ligger i linje med ambitionen att positionera sig som en eko- och teknikstad. Målet är att Tokyo ska få nära en tredjedel av sin energi från förnybart håll år 2030. Men solvägar är inte den enda energialstrande tekniken som ska finnas på plats vid OS. Det finns även planer på att introducera el-genererande golv. När golven utsätts för tryck genererar de energi och kan till exempel ge energi åt LED-skärmar och lysa upp gångvägar på natten.

46 PROCENT FLER KATASTROFER

Mellan 2007 och 2016 inträffade i snitt 306 väderrelaterade katastrofer per år. Det är en ökning med 46 procent jämfört med perioden mellan 1990 och 1999. Extremväder leder dessutom till stora kostnader, närmare 129 miljarder amerikanska dollar förra året. Detta skriver tidningen The Lancet och baserar informationen på en rapport från ett internationellt forskningssamarbete.



KONTORSHUS HELT I TRÄ

Vasakronan har höga ambitioner för sitt hållbarhetsarbete och söker ständigt nya sätt att utveckla metoder, modeller och arbetssätt för att minska bolagets klimatavtryck. Nu bygger de ett kontorshus helt i trä, Magasin X.

- Jag hoppas att Magasin X blir det första kontorshuset i trä. Uppsala är en ambitiös kommun med skarpa mål för hur man vill växa smart och hållbart och vi märker ett ökat tryck även från våra hyresgäster att man söker mer långsiktigt hållbara lokallösningar. Då är bland annat trä efterfrågat. Att bara vistas i ett hus byggt av trä ger en annan upplevelse, säger Jan-Erik Hellman, chef för region Uppsala, Vasakronan.

NY ROBOT KAN SNABBA PÅ BYGGANDET

Robotar som monterar gipsväggar på natten. Snart kan det bli verklighet på våra byggarbetsplatser. Det innebär att arbetet inte bara kan bli mer effektivt, utan även lättare och mindre monotont. I dag krävs två personer för att få gipsmaterialet på plats och varje gipsskiva väger 20 kg. Med robotar slipper människor hantera dessa tunga lyft och undviker eventuella förslitningsskador.

Sedan 2017 jobbar projektteamet Build-r för

att ta fram en prototyp som testas i verklig miljö och i industriell skala. Robotsystemet består av en industrirobotarm på en självkörande plattform. Laserskannern och 3D-kameror ger roboten möjlighet att läsa av rummet så att den kan agera i miljön på en byggarbetsplats som ständigt är i förändring. Roboten kommer att förlita sig på information både från digitala ritningar och från sina egna sensorer och maskinseendesystem.

EN AV TIO KOMMUNER PLANERAR FÖR AUTONOMA FORDON

Trots att en digitaliserad framtid finns runt hörnet är det få kommuner som har börjat förbereda sig på digitaliseringen av transportsystemet. Bara knappt en av tio kommuner har börjat förhålla sig till och planera för autonoma fordon.

Däremot har fler kommuner börjat förhålla sig till elektrifiering i transportsystemet. Nästan en tredjedel av kommunerna anser sig vara i hög grad insatta i ämnet och har börjat förbereda sig för elektrifiering.

VAR FINNS BÄSTA LIVET?

Pendlingskommuner nära storstäder har högst livskvalitet. Däremot har ekonomiskt välmående kommuner inte högre livskvalitet än kommuner med svagare ekonomi. Och kvinnor har mindre kapital, men högre livskvalitet än män.

Det visar rapporten Hållbar utveckling i svenska regioner. Syftet med rapporten är att analysera livskvalitet och hållbarhet i Sveriges kommuner och regioner och att undersöka olika samband mellan livskvalitet, hållbarhet och aspekter som till befolkningsstorlek.

ÖKAT FÖRTROENDE FÖR EU

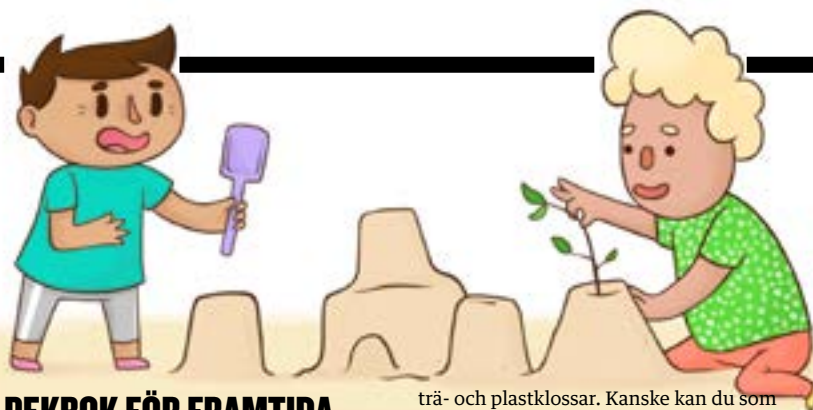
Förtroendet för EU ökar och stödet för euron är rekordhøgt, visar en Eurobarometer som publicerades i juni. Terror och migration förblir de viktigaste frågorna i hela EU, samtidigt som svenskarna är mer oroad över klimatförändringarna än några andra EU-länder.



SAMFÄLLIGHETER: HANDBOK FÖR SAMFÄLLIGHETS- FÖRENINGAR

Handboken Samfälligheter ger på ett lättöverskådligt sätt information och vägledning vid förvaltning av gemensamhetsanläggningar såsom vägar, gårdar, parkeringsplatser, vatten- och avloppsanläggningar, gemensamma trappuppgångar, sopanordningar och andra samfälligheter, samt servitut. Boken har även ett avsnitt som redogör för intressanta rättsfall som visar hur domstolarna har hanterat tvister av skilda slag.

Samfälligheter är i första hand tänkt som ett hjälpmedel för en samfällighetsförenings styrelseledamöter och medlemmar, men även för andra som kommer i kontakt med samfälligheter.



PEKBOK FÖR FRAMTIDA SAMHÄLLSBYGGARE

Det utbildas för få samhällsbyggare. Ett återkommande problem är att vi inte förmår locka gymnasieelever till våra utbildningar i den utsträckning som vi skulle önska. Ett annat problem är att samhällsbyggaren inte är tillräckligt synlig i vardagen, vi finns men få utanför vår krets förstår riktigt vad vi gör. Som ett led i att öka uppmärksamheten kring samhällsbyggaren krävs något att prata om och vad är då bättre än en barnbok med samhällsbyggartema.

Vi lanserar därför Alex samhällsbyggare, en läsa-peka-bok för den blivande samhällsbyggaren som ännu inte kan skilja BTA från LOA, men som dagligen bygger med

trä- och plastklossar. Kanske kan du som välmenande vän eller släkting ge telningen den förlösande knuffen som leder till att denna i tonåren vill läsa en samhällsbyggnadsinriktning efter gymnasiet och inte "media nånting"?

Alex samhällsbyggare utspelar sig under en byggintensiv dag på dagis och såväl exploatörer och byggnadsnämnden som lantmäterimyndigheten och länsstyrelsen har betydande roller i både handling och byggprojektens framskridande.

I samarbete med Samhällsbyggarna lottar vi ut tio exemplar.

Vill du vara med i utlottningen? Skicka ett mail senast 1 november till info@vesterlins.se och skriv "Utlottning Alex Samhällsbyggare" i ämnesraden.



NY BOK OM 3D FASTIGHETER

Den internationella branschorganisationen FIG (International Federation of Surveyors) publicerade i mars en bok om tredimensionella (3D) fastigheter. Bokens engelska titel är "Best Practices 3D Cadastre". Cadastre kan översättas med fastighetsregister/fastighetsregisterkarta på svenska.

Syftet med boken är att ge en överblick och exempel på befintliga juridiska och tekniska lösningar i samband med fastighetsbildning, registrering och visualisering av 3D fastigheter.

Boken, som är på 258 sidor, ger läsaren en allmän och övergripande inblick i juridiska och tekniska förutsättningar för 3D fastighetsbildning samt registrering, hantering och visualisering av dessa.

Målgruppen för boken är lantmätare och andra samhällsbyggare, mark- och fastighetschefer, advokater, databasadministratörer och andra som jobbar med fastighetsbildning, förvaltning eller registrering av fastigheter och rättigheter.

Få tillbaka semesterkänslan – hyr in en student en dag i veckan!



Vad behöver du hjälp med?

Mötesprotokollen, ritningsarkivet, serviceavtalen, energistatistiken, marknadsanalysen, investeringskalkylen, driftavräkningen, uthyrningsmaterialet, utskicket till kunderna eller något helt annat? Lugn, vi löser det.

Att hyra in eller rekrytera en student skapar dynamik och tillför nya perspektiv. Vi jobbar enbart med bemanning och rekrytering inom fastighetsbranschen och alla våra studenter är handplockade från sina studier på KTH och yrkeshögskolorna. Med 10 års erfarenhet av bemanning och rekrytering i fastighetsbranschen vågar vi lova att vi löser ditt behov med rätt person! Kontakta oss redan idag.

studentresurs.se | 08-791 40 50

Ett dotterbolag till Real Competence.

Kontakt

Cecilia Gardner Larsson, VD

073-311 39 49

cecilia.gardner.larsson@studentresurs.se



»Klimatet väntar inte, därför bygger vi i trä«

SOMMAREN 2018 bjöd på rekordvärme. Skönt tycker många, även jag. På ett mikropplan. På ett makropplan skaver dock värmen mer än lovligt illa. Med värmen kom nämligen torkan, vattenbristen och bränderna. Och som grädde på moset fick vi några skyfall med påföljande översvämningar.

Planeten talar sitt tydliga språk; klimatförändringarna är på riktigt och vi behöver drastiskt minska våra utsläpp av växthusgaser. Så enkelt är det och vi kan inte vänta längre.

SÅ VAD KAN VI I BYGG- OCH FASTIGHETSSEKTORN GÖRA? För oss på Vasakronan handlar det främst om att få ned utsläppen från vår nyproduktion och de material som används vid den. Vi har redan minskat utsläppen från energianvändningen i våra fastigheter och från våra transporter med över 95 procent.

Det var en av anledningarna till att vi började fundera på om det skulle vara möjligt att bygga i trä i stället för i betong och stål. Att bygga i trä kan reducera koldioxidutsläppen betydligt. Träet hjälper nämligen till att binda kol eftersom träden under hela sin uppväxt tagit upp koldioxid från atmosfären och genom fotosyntesen omvandlat den till träfiber.

HELT BRILJANT KAN TYCKAS, och flerbostadshus i trä har som bekant funnits på den svenska marknaden en tid. Men varför byggs det inga kontorshus i trä?

Sanningen är den att det faktiskt byggs en hel del kontorshus i trä. Bara inte i Sverige. När vi på Vasakronan har djupdykt i fenomenet trähus så visar det sig att det finns många spännande kontorshus i trä runtom i världen. Redan byggda eller under uppförande. Från Kanada och USA, via länder i Europa som Frankrike och Storbritannien, hela vägen till Australien. Och döm om vår förvåning när vi insåg att det var ett stort svensk-finskt företag som levererat trästommarna till några av husen i Australien.

DET BYGGS ALLTSA kontorsfastigheter i trä. I andra länder. Det innebär att det uppenbarligen finns skickliga arkitekter och konsulter som vet hur man löser utmaningarna med till exempel stegljud, eventuella fuktproblem, brandrisk och spännvidder. Och det är klart att det går. Om man vill. Och om man nu inte vill så är det ett tips att titta närmare på frågan ändå. För möjligheterna med trä är stora. Utöver träets positiva klimategenskaper så finns det nämli-

gen andra intressanta aspekter. Produktionstiden är till exempel kortare och transportbelastningen likaså. Det senare till följd av träets låga vikt jämfört med till exempel betong.

MEN, FRÅGAN ÄR om inte en minst lika stor möjlighet med trä är kopplad till välbefinnandet hos de människor som ska vistas inne i byggnaderna? Så här långt in i vårt första träprojekt, ett 13 000 kvadratmeter stort kontorshus invid Uppsala Resecenter, kan vi konstatera att de potentiella hyresgäster vi för resonemang med, älskar huset tack vare den känsla det ger. Vi människor uppfattar helt enkelt inomhusmiljön i ett trähus som mer trivsamt. Och det är väl häftigt, att trähus faktiskt kopplar ihop två av de största och viktigaste utmaningarna vi har i vår bransch, klimatet samt våra hyresgästers hälsa och välmående.



TEXT: ANNA DENELL, HÅLLBARHETSCHEF, VASAKRONAN

MEDBORGARSKAP, ENTREPRENÖRSKAP OCH KULTUR

- TRE VIKTIGA FAKTORER FÖR HÅLLBARA FÖRORTER

När nya bostadsområden byggs eller renoveras brottas samhällsplanerare med önskan att skapa förutsättningar för ”det goda livet” i förortens bostäder. Bostadsområden som byggs eller renoveras lägger grunden för det lokala samhällets utveckling på längre sikt.

Därför är det viktigt att utreda vad som kan vara de viktigaste förutsättningarna för ett framgångsrikt bostadsområde.

Inom forskargruppen Reinvent vid Södertörns högskola har vi brottats med frågor kring lyckade och misslyckade förorter. Den utsatthet som finns i många förorter bildar en bas för vår forskning, som kretsar kring hållbarhet i förortsmiljön.

Vi har identifierat tre faktorer som kan vara viktiga för hållbara förorter.

För det första: medborgarskap. Ett boende bör främja möjligheten till att utvecklas som medborgare inom sitt bostadsområde. Det kan vara politiska eller sociala aktiviteter, eller något så självklart som att ha möjlighet att göra bostadskarriär och med ökande ekonomiska förutsättningar flytta till en bättre bostad i samma område.

Att rota sig över längre tid skapar stabilitet, och den boende får kontakter och rötter som alla kan ha nytta av. I vår globaliserade värld är mångfald en viktig förutsättning för att utvecklas som medborgare. Det är genom interaktion mellan olika grupper och individer som boende utvecklas till medborgare.

Ett bostadsområde som skapar förutsättningar för en blandning av människor, boendeformer, arbetsplatser och mötesrum främjar medborgarskap och hållbar-

het. Vilka mötesplatser som finns i ett bostadsområde och vilka som har tillträde till dessa rum har stor betydelse för social interaktion och integration i utsatta förorter.

För det andra: entreprenörskap. Det lokala entreprenörskapet är nyckeln till framgångsrika bostadsområden. Att skapa sig ett ekonomiskt oberoende kan vara en viktig förutsättning för hållbarhet i utsatta områden. Möjlighet till eget företagande eller arbete i nära anslutning till boendet främjar social interaktion mellan människor, medborgarskap och integration.

Att förorter även innehåller arbetsplatser är därför viktigt för hållbarheten. De arbetsplatser som finns och det utrymme som frigörs för entreprenöriella verksamheter kan avgöra vilka typer av lokala företag som startas och växer fram i ett boendeområde.

Det är viktigt att bygga för att skapa integrerade boendemiljöer som uppmuntrar mångfald och lockar entreprenörer att starta tillväxtföretag i utsatta förorter.

Förekomsten av lokala tillväxtföretag kan bli grogrund för olika kluster av företag som tillhandahåller vardagsservice till klustren. Därmed skapas dynamiska boendemiljöer som lyfter marginaliserade förorter. Kluster av tillväxtföretag kan förändra bilden av en förort. Framgångsrikt företagande skapar nya möjligheter för entreprenörer och allmänt för de boende i utsatta områden.

Framgångsrika entreprenörer i det lokala samhället bildar förebild för andra, vilket stärker förorternas entreprenöriella förmåga. Den förmågan är den kraft som ligger till grund för dynamiska och lyckade boendemiljöer.

Bostadsbyggandet har en avgörande inverkan på framväxten av dynamiska entreprenöriella miljöer i utsatta förorter.

”I Flemingsberg byggs en ny stadskärna med bostäder, arbetsplatser, kontorslokaler och lokaler för vardagsservice. En utmaning är hur man integrerar den befintliga miljön med den framväxande stadskärnan.”

För det tredje: möjligheten att utöva kulturella aktiviteter. Människan, var än den kommer ifrån, är en kulturell individ. Kulturella uttryck skapar kulturellt kapital som främjar den sociala hållbarheten i förortsmiljö. Kultur kan även vara idrott eller annan kultur i stort. Den som är kulturellt aktiv får viktiga nätverkskontakter och en mening med livet.

Förutsättningen för kulturella utbyten är inkluderande platser och rum för interaktion mellan boende, såväl informella möten som formella.

I utsatta förorter finns en kulturell mångfald som kan berika samhället. Här möts kulturer från alla världsdelar och samhällsskikt. Nya bostadsområden kan skapa rum där alla dessa kulturer möts och skapar unika kulturella yttringar och upplevelser.

Den kulturella gemenskapen är grunden till en kreativ och dynamisk förort som skapar breda möjligheter för boende. Möjligheter till kulturella aktiviteter kan stärka medborgarskap, socialt ansvar och engagemang hos boende.

De tre faktorerna: medborgarskap, entreprenörskap och kultur hänger naturligtvis ihop. Social hållbarhet har politiska, ekonomiska och kulturella dimensioner. Att vara engagerad och aktiv i sin närmiljö är en viktig integrerande faktor.

Så hur bygger man för social hållbarhet? En inte helt enkel fråga. En god blandning av bostäder och arbetsplatser kan vara en faktor. Lokaler för kulturella och samhälleliga aktiviteter en annan.

I Flemingsberg byggs en ny stadskärna med bostäder, arbetsplatser, kontorslokaler och lokaler för vardagsservice. En utmaning är hur man integrerar den befintliga

miljön med den framväxande stadskärnan. En annan är att lyckas bygga för att främja en entreprenöriell anda och företagsamhet bland de boende i Flemingsberg och på det sättet stärka den entreprenöriella drivkraften för hållbarhet.

Att vara flexibel och beredd att bygga om och bygga till när nya behov uppstår kan vara viktigt. En ny förort har en yngre befolkning än en äldre förort.

Behoven ändras över tid. Att inse att inbyggarna har förutsättningar för att skapa företagsamhet och kulturella verksamheter om möjligheterna finns är en viktig insikt.

TEXT: BESRAT TESFAYE OCH ERIK BORG,
SÖDERTÖRNS HÖGSKOLA

»MÅNGA FÖRETAG
TROR ATT
HÅLLBARHET KOSTAR
OCH DRAR DÅ NER
RULLGARDINEN.«





Extrema väder blir allt vanligare i hela världen. Och många forskare varnar för att det kommer att bli värre.

- Den utvecklingen måste vi bromsa. För här finns mycket att vinna - inte bara för miljön utan även för ekonomin, säger Tone Bekkestad, meteorolog och föreläsare om klimatförändringar.

Arets strålände soliga och varma sommar går till historien. De allra flesta svenskar gladdes, men den torka och de skogsbränder som följde fick också många att undra om klimatet är ur led. För samtidigt drabbades många människor världen över av betydligt extremare väder än så.

- Den ovanliga och rekordvarma sommaren stämmer överens med ändringar vi kan förvänta oss i ett förändrat klimat. Men, man ska ändå vara försiktig med att dra likhetstecken mellan sommaren och klimatförändringar, säger Tone Bekkestad, meteorolog med många års erfarenhet inom väder och klimat, i dag en flitigt anlitad föreläsare om klimatförändringar och dess konsekvenser.

Hennes intresse för klimatförändringar väcktes redan under studietiden tidigt 90-tal, när hon skrev en uppsats i Calgary, Kanada, om klimatförändringar (som påverkade framför allt bönderna). Hon blev också

erbjuden att läsa vidare till doktor men tackade nej, faktiskt på grund av just klimatet. Eller snarare vädret.

- Alltså, det var så sjukt kallt i Calgary. Efter en vinter med dryga fyra veckor med temperaturer på 30 minusgrader och vind som gav en kyleffekt på mer än 40 minusgrader, kände jag att det räcker.

Majoriteten enig

Men intresset för klimatet tog hon med sig vidare in i sitt yrkesliv och i dag följer hon noga det som händer på området. Bland annat diskussionerna kring väderförändringar.

- Just nu tittar forskare bland annat på hur jetströmmen förändras över tid. Den går från väst mot öst och gör en del buktningar längs vägen. Under senare år har vi sett att den går allt långsammare och med kraftigare buktningar. Vad det innebär och ger för konsekvenser håller forskare just nu på att utreda.

Majoriteten av forskarna på området är dock ense om att det inte enbart handlar om naturliga variationer, utan

att den globala uppvärmningen som bland annat leder till fler extrema vädertyper, är ett resultat av människornas sätt att leva.

Enligt en rapport från ett internationellt forskningssamarbete, som publicerades i tidskriften The Lancet förra året, inträffade i snitt 306 väderrelaterade katastrofer per år, mellan 2007 och 2016. Det är en ökning med 46 procent jämfört med perioden mellan 1990 och 1999. Enligt rapporten leder extremväder dessutom till stora kostnader, närmare 129 miljarder amerikanska dollar förra året.

Forskarnas slutsats är att perioder av torka, stormar och översvämningar kommer att bli allt mer frekventa. Och de vill därför skynda på den politiska agendan på klimatområdet. I väntan på bättre lagar och regler, måste företag och privatpersoner själva göra vad de kan för att driva utvecklingen framåt.

- Det görs en hel del i dag och det finns mycket bra tankar. Men det går för långsamt, säger Tone Bekkestad.

- Det är till exempel många företag som ännu inte greppat poängerna med cirkulär ekonomi. De tror att hållbarhet kostar och drar då ner rullgardinen. Men här finns tvärtom extremt mycket att tjäna - både för miljön och ekonomiskt.

Fokuserar på lösningar

Det är just här Tone Bekkestad har sin utgångspunkt - i möjligheten att förändra och utveckla oss.

- När jag började föreläsa om klimatförändringarna insåg jag snart att det lätt blev lite för mörkt och dystert. Det kändes som att det inte fanns något

»MÅNGA FÖRETAG HAR ÄNNU INTE GREPPAT POÄNGERNA MED CIRKULÄR EKONOMI...«

ljus alls i tunneln. Men det gör det ju. Om vi tänker nytt och innovativt kan vi hitta smarta, ekonomiskt gynnsamma lösningar på problemen. Därför bestämde jag mig för att fokusera på lösningarna i stället.

I dag driver hon ett eget företag och ägnar sig på heltid åt att föreläsa och påverka.

- Jag brinner för att informera, inspirera och sprida kunskap om innovationer, ny teknologi, nya affärsmodeller och smarta investeringar - där människor och företag gör kloka val som sparar pengar. Det i sin tur sparar ju på miljön och klimatet.

Bland annat är Tone Bekkestad en ivrig förespråkare av den cirkulära tanken där man ser avfall och restprodukter som värdefulla resurser i samhällets ekonomi. När återbruket och återvinningen av produkter och material ökar, leder det till minskad miljöpåverkan. För vissa material mer än 90 procent lägre jämfört med jungfruligt material. Och om företagen gör om sina affärsmodeller från en icke-hållbar linjär ekonomi, till en cirkulär ekonomi leder det dessutom till ekonomiska vinster.

Enligt rapporten "Towards the Circular Economy" skulle företagen i EU kunna göra en årlig besparing om 464 miljarder euro genom att byta från linjär till cirkulär ekonomi. Dessutom skulle antalet jobb öka.

- Se på Finland som i dag ligger långt framme och går allt mer mot en cirkulär ekonomi. De räknar med att det ger dem cirka 70 000 nya jobb, säger Tone Bekkestad.

Systemfel som måste åtgärdas

Det finns med andra ord all anledning att skynda på utvecklingen mot en cirkulär ekonomi och därmed ett mer hållbart samhälle.

- Stora mängder värdefullt material slängs i dag bort i stället för att återbrukas, på grund av att vi inte har ett fungerande system för cirkulära produktflöden. Till exempel är det svårt och dyrt för byggtreprenörer att lagrha material innan det går vidare för att återanvändas. I stället går det allt för

ofta till deponi. Här kan man verkligen tala om systemfel!

Det saknas helt enkelt styrmedel som uppmuntrar till både återanvändning och återvinning.

- Jag tror också att företagen måste ställa krav på sina leverantörer och underleverantörer om det ska hända något på allvar.

Lättare göra rätt

Det måste även bli lättare för både företag och människor att göra rätt. Till exempel har många produkter blivit sämre och fått kortare livslängd i jakten på lägre priser.

- För att göra det lättare för oss konsumenter att göra smarta och hållbara val borde det finnas information om livslängden på våra produkter. Om vi vet att en tvättmaskin har en livslängd på 10 000 timmar och en annan bara 2 500 timmar så påverkar det naturligtvis hur vi väljer. Vi kan själva räkna ut vilken tvättmaskin som är långsiktigt lönsam att investera i.

En annan mer hållbar lösning kan vara att hyra sin tvättmaskin och betala per tvätt.

- Det här finns redan i Holland med mycket bra resultat.

Vi måste också tänka mer hållbart vid tillverkningen av produkter, så att de kan plockas isär och återanvändas eller återvinnas. Det ska löna sig för tillverkarna att arbeta enligt principen "vagga till vagga".

- Om vi på allvar ska kunna ta tag i detta och skapa ett mer hållbart samhälle för framtiden är det också viktigt att tänka lite utanför boxen och inte gå i gamla hjulspår. Lite som Elon Musk när han tillverkade Tesla. Han utgick från noll och tänkte "hur skulle jag bygga en bil i dag om jag inte visste hur man gjort tidigare?"

Blåa tak

Här i Sverige är ökade nederbörds- mängder och kraftiga skyfall, med ökad risk för översvämningar, en av de största utmaningarna i ett förändrat klimat. Just nu testas så kallade blåa tak, där taken fungerar som fördröjningsmagasin.

- Det innebär att regnet hålls kvar på taket i ett antal timmar innan det sakta slussas ner i avloppssystemet.

Det är också viktigt att se över vår infrastruktur, var och hur vi bygger våra vägar och hus.

- Vi måste ta hänsyn till hur nederbörden kan komma att se ut i framtiden - inte bara se till hur det varit och hur det är i dag. SMHI har mycket kunskap om detta, som byggbranschen kan ta del av. Annars blir det lättare fel när vi bygger. Till exempel måste en vägtrumma vara rätt dimensionerad för att klara de vattenmängder vi kan få i framtiden.

- För kom ihåg att vi ska tillbringa resten av våra liv i framtiden. Så låt oss fokusera på den. Vi kan inte backa bandet, men vi kan bromsa upp utvecklingen så att det inte blir värre, säger Tone Bekkestad.

- Då hoppas jag att vi efterfrågar hållbara lösningar och ifrågasätter till exempel hur mat tillverkas, hur kläder prissätts och hur vi bygger. Vi måste bli mer kräsna och ställa krav för att det ska hända något på allvar.

TEXT: PIA RUNFORS
FOTO: TOMM WILGAARD CHRISTIANSEN

Tone Bekkestad

Ålder: 48 år.

Bor: i hus utanför Oslo.

Karriär i korthet: läste till meteorolog vid universiteten i Bergen och Calgary. Har bland annat jobbat som projektledare i Botswana, med luftföroreningar i Tromsø, med mjukvara för videografik och som meteorolog på TV4 i Stockholm 1999 till 2012.

Jobbar i dag som: föreläsare och moderator.

Läser: "Jag är extremt morgonpig, morgnar är min mest kreativa tid på dygnet. Därför passar jag alltid på att läsa då. Inte romaner alltså, utan böcker som jag lär mig något av."

Mår bra av: "Positiva människor, att cykla/träna, vara tillsammans med min familj och vänner. Och så mår jag bra av sol."

Det visste du kanske inte: Tone har gjort mer än 3 000 direktsända tv-presentationer. Under sina år på TV4 röstades hon fram till Sveriges bästa och mest populära tv-meteorolog. Hon är 180 cm lång utan klackar och tävlar gärna om allt.



***TILL SALU:* LÄTT BEGAGNADE KONTORS- INTERIÖRER**

Bygg- och anläggningssektorn genererar årligen cirka tio miljoner ton avfall. Om vi i stället återanvänder byggprodukter som dörrar, innertak och väggar skulle vi kunna spara tiotusentals ton avfall. Det visar en rapport som IVL Svenska Miljöinstitutet har gjort.

»I Sverige skulle vi kunna spara 1,3 miljarder kronor och 43 000 ton koldioxidutsläpp varje år om vi återbrukade kontorsinredning och interiöra byggprodukter i stället för att köpa nytt. Det skulle ge en utsläppsminskning på 30 procent.«

Sverige är bra på miljöarbete. Men vi ligger inte alls så långt framme som många tror när det gäller den cirkulära ekonomin. En ranking av EU:s 28 länder visar nämligen lite oväntat att Sverige ligger på en medioker 14:e plats. Långt efter till exempel Polen och Tjeckien. Bäst i klassen är Tyskland, Frankrike och Storbritannien.

- En viktig orsak till det är att Sverige producerar så mycket avfall, men inte lyckas med återbruket, säger Carina Loh Lindholm, projektledare på IVL Svenska Miljöinstitutet.

Enorm omsättning

Ett skrämmande exempel är våra kontorslokaler.

- I våra studier på IVL har vi uppskattat att vi har omkring 20 miljoner kvadratmeter kontorsyta i Sverige, varav omkring en miljon renoveras eller byggs om varje år.

Konsekvensen blir att svenska företag årligen investerar många miljarder i inredning.

Omsättningen är enorm. När företag flyttar till nya lokaler är det nämligen mer eller mindre standard att riva ut fullt dubbla interiörer - bland annat innertak, dörrar, glaspartier och innerväggar - för att sedan ersätta dem med nya.

- Vi talar alltså inte om skräp. Utan det här är högkvalitativa produkter som ofta bara använts i några år och som har mycket kvar av sin livstid, säger Carina Loh Lindholm.

Orsaken till detta är oftast att företagen vill sätta sin egen prägel på lokalerna. Och då skickas de utrivna interiörerna till någon form av avfallshantering, i regel återvinning, ibland deponi. Att i stället fortsätta använda produkterna är i de flesta fall långt mer energibesparande än att ersätta dem med nya, även om det krävs att produkterna rekonditioneras och transporteras.

Enligt IVLs rapport, som har tittat på potentialen för återbruk av fyra interiöra byggprodukter och fyra kontorsmöbler, kan vi i Sverige spara 1,3

miljarder kronor och 43 000 ton koldioxidutsläpp varje år, om vi återbrukar dessa åtta produkttyper jämfört med nyinköp. Det skulle ge en utsläppsminskning på 30 procent.

- Men vi har i dag inga bra strukturer för hur vi ska ta tillvara interiöra byggprodukter. Det vill vi ändra på. För den här typen av produkter har stor efterfrågan och de är dessutom lätta att demontera och att återbruka. Så här finns goda affärsmöjligheter.

Återbruk av byggprodukter

I maj i år lanserade IVL därför, tillsammans med Sveriges Byggindustrier och andra projektpartners, den nya plattformen Centrum för cirkulärt byggande. Målet med plattformen är att sprida kunskap om möjligheten att återbruka byggprodukter och att öka samverkan i hela kedjan - mellan hyresgäster, fastighetsägare, byggentreprenörer, arkitekter, leverantörer och återförsäljare. Plattformen ska även bli en samlad marknadsplats för tjänster och produkter inom området. Man utvecklar även ett verktyg för att beräkna klimatnytta och ett verktyg för inventering.

- Vi börjar med en grundstruktur för återbruk av fasta interiöra byggprodukter. Det finns också möjlighet att utöka med till exempel kontorsmöbler men även andra byggprodukter, säger Carina Loh Lindholm.

- Vi är praktiskt inriktade och vill skapa en marknad för återbruk så att produkterna smidigt kan gå från byggnad till byggnad. Det är egentligen inte alls särskilt avancerat. Men det görs tyvärr inte i dag.

Varför? Vilka är hindren?

- Många aktörer i branschen kör bara på som de brukar och tar sig inte tid att tänka och göra annorlunda. Det håller inte. Vi kan inte bara fortsätta att tuta och köra i gamla hjulspår. Det är för kostsamt - för miljön och för plånboken, säger Carina Loh Lindholm.

- I dag är det tyvärr få beställare eller hyresgäster som ens kommer på tanken att ställa krav på fastighets-

ägarna för att få dem att köpa och sälja produkter som går att återbruka. Detta trots att det finns en enorm potential i att sätta sin egen prägel på begagnade interiörer. Ta bara hjälp av en duktig inredningsarkitekt. De vet hur man gör detta.

Centrum för cirkulärt byggande vill att fler ska få upp ögonen för denna möjlighet.

- Jag ser redan att kunskapen och medvetandet har ökat mycket sedan vi började arbetet med att skapa vår gemensamma plattform 2015. Därför tror jag att det bara är en tidsfråga innan branschen utformar en kravställning som får hela branschen att ställa om.

Hinder för återbruk

Förutom bristen på strukturer finns även andra hinder som bromsar utvecklingen. Aktörer i byggbranschen hävdar att det tar mer tid att hantera återbruk. De hänvisar också till platsbrist för att förvara byggprodukter innan de säljs eller görs om.

Men IVL har själva testat återbruk när de renoverade sitt kontor i Göteborg. Cirka 50 procent av den fasta interiören och 70 procent av inredningen återbrukades.

- Det visade sig att det inte alls tog längre tid att demontera, lagra och sedan återmontera inredningen jämfört med om den skickats till någon form av avfallshantering. I den här ombyggnaden fanns en smidig lösning för mellanlagring inom ombyggnadslokalen.

Återbruket vid renoveringen av Göteborgskontoret sparade IVL minst 60 ton koldioxid jämfört med om de hade köpt allting nytt.

- Och då är det här bara ett litet kontor med cirka 160 medarbetare, påpekar Carina Loh Lindholm.

TEXT: PIA RUNFORS

DET RÖR PÅ SIG (I ALLA FALL I SUNDBYBERG)

Sundbyberg är landets minsta och mest tätbefolkade kommun. Dessutom är den snabbväxande. Till 2030 beräknas antalet invånare öka från dagens 50 000 till 77 000.

Då kan inte antalet bilar växa i samma takt. Därför har staden tagit fram ett mobilitetsprogram som tydligt sätter cykeln, fotgängarna och kollektivtrafiken i centrum.

Många av våra städer växer och blir tätare. Det innebär mer rörelse och fler transporter. Då håller det inte att köra på i gamla hjulspår utan vi måste tänka nytt. En kommun som har tagit ett stadigt grepp för att skapa ett hållbart resande för framtiden är Sundbyberg.

- Om vi ska klara att växa är det avgörande att transporterna planeras så yteffektivt som möjligt. I vårt mobilitetsprogram finns strategier för hur vi ska skapa ett hållbart resande och hur vi ska prioritera för att nå dit. Då behövs inte bara fungerande infrastruktur, utan även styrmedel och åtgärder för att påverka beteenden, säger Jessica Elmgren.

Tillsammans med Kathrin Nordlöf är hon sedan två år tillbaka projektledare för hållbart resande i Sundbybergs stad och ansvarig för framtagandet av stadens mobilitetsprogram.

- Programmet är ett stöd i arbetet - inte bara för oss på kommunen utan även för externa parter i samhällsbyggnadsprocessen.

I praktiken handlar det om att skapa möjligheter för att resa hållbart. Till exempel kommer kommunen att se över antalet p-platser för att ge mer plats åt cykeln.

- Vi vill också styra beteenden, så att invånarna går från att äga bil till att ha tillgång till bil genom till exempel en bilpool. På så vis minskar vi antalet parkerade bilar. I mobilitetsprogrammet blandar vi både mjukt och hårt - och beskriver både hur vi ska prioritera när vi planerar staden och hur vi ska göra för att uppmuntra människor att ändra sitt beteende, säger Kathrin Nordlöf.

Två års arbete

Arbetet med att skapa mobilitetsprogrammet började för två år sedan och redan nu syns en skillnad i planeringen.

- I höst kommer vi till exempel att köra en kampanj för att uppmåna sommarcyklister och bilister att cykla under vintern. För att hjälpa dem på traven bjuder vi bland annat på vinterdäck.



I Sundbyberg planerar vi att bygga en hel del under den närmaste tiden. Därför måste vi bli bra på att säkerställa framkomlighet och säkerhet under byggperioderna. Det är en stor utmaning som vi har framför oss.

Modiga politiker

Men hur ska ni säkra att planerna verkligen blir verklighet? I många stadsutvecklingsprojekt har man haft hållbarheten i fokus och planerat för att ge cykeln en central roll. Sedan har cykeln ändå fått ge vika för andra intressen. Hur ska ni undvika det?

- Det som underlättar är att mobilitetsprogrammet är politiskt beslutat. Sundbybergs politiker har vågat bestämma att fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer ska komma först i prioriteringsordningen, och att parkerade bilar ska få stå tillbaka - trots att det ibland kan ses som ett obekvämt beslut, säger Jessica Elmgren.

- Naturligtvis kommer vi att ha många diskussioner kring stadens utbyggnad också i framtiden. Men i och med att vi har ett politiskt stöd säkrar vi att de hållbara färdmedlen

inte kan prioriteras bort. Då kan vi bara peka på vad som står i mobilitetsprogrammet.

För att Sundbyberg och andra kommuner ska lyckas är det dessutom viktigt att man har en eller flera medarbetare som har som uppgift att arbeta med just hållbart resande. Och att kommunen har en tydlig plan för hur genomförandet ska gå till.

- Helt klart måste man vara beredd att lägga den tiden. För det är då det händer saker.

Nu pågår arbetet med att bryta ner strategierna i Sundbybergs mobilitetsprogram till handlingsplaner.

- Där ställer vi krav på bland annat byggherrarna att möjliggöra för andra färdmedel än bilen. Det är viktigt att sätta press på externa parter om vi verkligen ska lyckas, och det ska bli spännande att se hur mycket de vågar, säger Kathrin Nordlöf.

- För det är nu arbetet börjar med att leva efter våra intentioner. Än så länge känns det bra och det pågår flera initiativ som lägger grunden för ett mer hållbart resande.

TEXT: PIA RUNFORS

Vad är hållbar mobilitet?

Hållbar mobilitet handlar om hur vi ska transportera oss och resa utan att klimatmålen spricker. Det handlar också om hur vi bygger ett samhälle som skapar möjligheter för färre och kortare transporter. Då måste transporterna knytas närmare hållbar stadsutveckling.

Transportsnålt stadsbyggande är en del i hållbar mobilitet och dessa måste därför knytas samman. En förutsättning för hållbar mobilitet är infrastruktur, styrmedel, incitament och tjänster som driver på utvecklingen av transportsystemet.



HÅLLBARA STÄDER PÅ RIKTIGT

Att lägga grunden för hållbara städer - på riktigt. Det är den uppgift som Rådet för hållbara städer har på sitt bord. Men hur ska det gå till?

- Vi måste ta ett helhetsgrepp om de urbana utmaningarna - inte bara inom klimat- och miljöområdet, utan även segregation och trygghetsfrågor. En stad blir inte hållbar förrän människorna trivs, säger Monica von Schmalensee, ordförande för Rådet för hållbara städer.

Rådet för hållbara städer består av tio myndigheter samt av en representant för kommunerna, och har en viktig roll för Sveriges framtid. Rådet ska nämligen vara en del av genomförandet av regeringens politik för en hållbar stadsutveckling. Varje år ska rådet redovisa åtgärder som man anser är strategiskt viktiga för arbetet med hållbara städer. Själva ansvaret för att genomföra politiken ligger sedan på flera myndigheter.

Regeringen har fått rådets åtgärdslista för 2018, med tre prioriterade arbetsområden - rätt kunskap, bryta stuprörstänk och stötta det lokala arbetet.

- Att arbeta för hållbara städer är avgörande för att vi ska klara våra miljö- och klimatåtaganden. Men städer måste också gestaltas robust och vara tillgängliga för alla. Först då blir de hållbara på riktigt, säger Monica von Schmalensee.

Råd till kommunerna

Men hur ska då rådets åtgärdsförslag gå från vackra ord till verklighet?

I dag är förutsättningarna betydligt bättre, i och med att miljöministern även ansvarar för samhällsbyggnadsfrågor, menar Monica von Schmalensee.

- Politikerna har förstått att samhällsbyggnad är en större fråga och inte bara handlar om bostäder. Det är viktigt, för vi måste våga tänka långsiktigt även för kortsiktiga beslut. Vi måste ha en långsiktig och robust plan framåt och vara mer pang på. Då behöver vi stärka och återta kunskapen kring hur städers utformning påverkar människors beteende och hälsa.

Hon vill också bryta stuprörstänk där aktörer ofta prioriterar sina egna intressen. Ambitionen är att rådet ska fungera som en sammanhållande knutpunkt mellan olika samhällsnivåer och kompetensområden.

- I praktiken handlar det också om att stötta lokalt, knyta kommungrupper närmare rådet så att de är med och sätter agendan. Det är ju där stadsutvecklingen sker. Vi ska också kartlägga de initiativ som pågår så att vi kan lära av de goda exemplen. Det är ju först när vi börjar prata med

varandra och sätter ner foten som det händer saker.

- Rådet ska finnas där för att kunna ge kommunerna råd och hjälpa dem att prioritera längs vägen i arbetet med att utveckla gröna, trygga, socialt sammanhållna städer.

Koppla till nya riksarkitekten

Men det är ändå en utmaning att lyfta blicken och se hur enskilda byggprojekt ingår i ett större sammanhang. Samhällsbyggnad är komplext. Hur påverkas samhällsbyggarsektorn och hur måste den förändras?

- För att vi ska kunna lägga grunden för hållbara städer på riktigt tror jag att vi bland annat kommer att jobba mer med forskning, livscykelanalyser, affärsmodeller, klimatanpassning och hur den yttre miljön ska se ut.

- Och arbetet kommer att ha sin utgångspunkt i arkitekturen. Därför kommer vårt arbete inom Rådet för hållbara städer att kopplas till den riksarkitekt som Boverket nyligen tillsatte.

TEXT: PIA RUNFORS



**Digitalt först – för en öppnare,
smartare samhällsbyggnadsprocess**

är ett uppdrag som Lantmäteriet driver i nära samverkan med Boverket, andra myndigheter, kommuner och länsstyrelser. Satsningen har som fokus att vi i en nära framtid ska ha en enklare, öppnare och mer effektiv planerings- och byggprocess till nytta för medborgare, företag och andra aktörer.

Digitalt först - enklare planering i samhällsbyggandet, är en del av arbetet med att öka bostadsbyggandet i Sverige.



LANTMÄTERIET



PEPPAR UNGA TALANGER



Redan som barn älskade hon hus och planritningar och byggde om sitt rum i tid och otid. Och vid 24 år grundade hon bostadsutvecklaren Blooc. Utöver det basar Camilla Käll numera även för Samhällsbyggarnas sektion Young Professionals.

- Det är de unga som ska utveckla vårt samhälle, det är deras nytänkande som lägger grunden, säger hon.

Intresset har alltid funnits där. Likaså modet. Annars hade det knappast varit möjligt. Efter bara två år i fastighetsbranschen startade nämligen Camilla Käll - tillsammans med kollegan Stefan Gustavsson - bostadsutvecklingsföretaget Blooc.

- Vi såg att det fanns en möjlighet att kombinera god design med industriellt byggande i trä. Och det har gått bra, säger Camilla Käll, som sedan starten 2011 har byggt upp 13 bostadsområden med nyproducerade bostäder i Stockholm och Uppsala.

- Man måste våga testa och får inte vara rädd för att misslyckas. Det här är en konservativ bransch med långa ledtider. Därför har jag tagit ett steg i taget och tagit tag i utmaningarna längs vägen.

Ung, en potential

Trots att hon var, och fortfarande är, en ung kvinna i en relativt mansdominerad och konservativ bransch, har hon inte upplevt vare sig motstånd eller skepsis.

- Nej, faktiskt inte. Visst, jag måste snabbt visa vad jag kan. Men det finns också en potential i att vara ung och tjej - jag sticker ut och jag upplever att folk har lyssnat på mig.

- Däremot har jag saknat kvinnliga förebilder. Därför vill jag gärna inspirera andra kvinnor att ta för sig, säger Camilla Käll, som numera har närmare tio års erfarenhet av fastighetsbranschen.

Bristen på kvinnliga förebilder var också en viktig anledning till att hon i våras startade Blooc Podcast. Där intervjuar hon tio kvinnor i fastighetsbranschen om deras erfarenheter, karriärtips och framtidsvisioner.

- Jag brinner för samhällsutveckling och vill gärna vara med och bidra till att fler kvinnor söker sig till vår bransch. Då är det viktigt att visa att det finns förebilder.

Lyfter fram kvinnliga förebilder

Intresset för samhällets och branschens utveckling är också grunden till varför Camilla Käll tackade ja till att ta över ledarskapet för Samhällsbyggarnas sektion Young Professionals. Precis som hon vill lyfta fram kvinnliga förebilder i branschen, vill hon också ge en puff i rätt riktning åt unga talanger - såväl kvinnliga som manliga.

- Om vi ska klara att locka de allra bästa talangerna till vår bransch måste vi också visa att det här är en rolig och bra bransch. Det är ju de

unga som ska utveckla vårt samhälle, det är deras nytänkande som lägger grunden. Därför måste vi bli bättre på att värdera och ta vara på deras talang.

Ett annat tänk

Genom Young Professionals vill Camilla Käll bland annat länka samman dagens beslutsfattare med morgondagens. Och hon vill integrera fler unga i företagens strategiska beslut.

- Utvecklingen går så snabbt, vilket ställer höga krav på oss samhällsbyggare. Även jag, som bara är 32 år, kan känna att jag inte riktigt hänger med ibland. Då är de unga en stor tillgång. De kan tillföra ett annat sätt att tänka - nya perspektiv och ny kunskap.

För det var ju inte bilbranschen som skapade Tesla, inte hotellbranschen som utvecklade Airbnb eller musikbranschen som skapade Spotify, påpekar hon.

- Tesla, Airbnb och Spotify är alla resultat av kreativt nytänkande och det är sånt vi måste fånga upp och ta tillvara. Annars kommer vi inte att lyckas med att locka till oss och behålla de duktigaste ungdomarna.

- Och det är därför Young Professionals är den allra viktigaste sektionen inom Samhällsbyggarna.

TEXT: PIA RUNFORS

falun.se/

VI BYGGER FÖR ETT STÖRRE FALUN



Bygg det nya kvarteret Rödbrö i Falun

Inbjudan till markanvisning genom dialogförfarande.

För mer information: falun.se/falunväxer

Lämna in intresseanmälan 20 september – 14 oktober 2018 till:

Desireé Furn Exploateringsingenjör, Falu kommun

Mail: desiree.furn@falun.se | Tel: 023-876 87

*Kvarteret Rödbrö ligger väl synligt
centralt i Falun med närhet till
Faluns resecentrum och handel.*

FALUN

Bygg Linköping i Stockholm.

Nu öppnar Linköpings kommun en filial i centrala Stockholm. Vill du vara med i en innovativ satsning för att utveckla en av Sveriges snabbast växande städer – och fortfarande bo kvar i Stockholm? Just nu söker vi erfarna planarkitekter och projektledare/exploateringsingenjörer.

Läs mer om tjänsterna på linkoping.se/lediga-jobb
eller kontakta oss direkt på tel: 013-20 64 00



Linköping
Där idéer blir verklighet





Diös



STADSUTVECKLING. HELT ENKELT.

Genom att utveckla våra fastigheter med fler attraktiva mötesplatser, bostäder, butiker och kontor möjliggör vi tillväxt för våra hyresgäster.

#ENKLA #NÄRA #AKTIVA



WWW.DIOS.SE

»Nu bygger vi framtiden tillsammans«

EN MINNESVÄRD SOMMAR går mot sitt slut. Om några år kommer vi säkert längta tillbaka och minnas de där dagarna med 30 grader i skuggan, husmålningen som torkade så snabbt och de gula, torra gräsmattorna. För visst delade solen med sig av sina strålar, men solen var tack och lov inte den enda som var generös med sitt överskott av energi.

I Sverige har det aldrig tidigare delats så mycket byggmassor mellan byggare, entreprenörer och transportörer. Den varma sommaren förde förvisso med sig bra förutsättningar för byggen, men som ni säkert listat ut är det inte den enda faktorn i ekvationen.

Loop Rocks, Nordens största marknadsplats för återanvända byggmassor, har under sommaren sett en rekordökning i antalet annonser, användare och aktivitet i appen. Överskottet från Trafikverkets vägprojekt har med hjälp av duktiga entreprenörer blivit både ny parkering och skidbacke. Massorna efter poolen har jämnat ut grannens tomt i stället för att kostsamt slängas på deponi.

FÖR MIG SOM CHEF har det varit en fröjd att följa händelseutvecklingen på distans och veta att även om halva Sverige är på semester så slutar vi aldrig bygga för morgondagen. Under sommaren har hundratals användare löst sina behov med över- och underskott av byggmassor, via Loop Rocks.

Transporter har reducerats, kostnader har blivit lägre och ett mer miljövänligt sätt att handskas med byggmassor har börjat stadga sig.

Vår verksamhet börjar verkligen ta fart nu. Sedan starten i juni 2016 är vi numera 14 000 användare i appen och på ett års sikt har vi mer än fördubblat antalet användare. Aldrig tidigare har byggmassor varit så digitala, delbara och tillgängliga som i dag. Aldrig tidigare har du kunnat öppna en app som samlar regionens täkter, entreprenörer och byggen så transparent. Aldrig tidigare har jag varit så optimistisk över att det ska bli höst.

FÖR EFTER SEMESTERN är plötsligt samtalen positivare, tidigare tvivlare börjar lyssna och nöjda användare blir ambassadörer. För jag är inte den enda som är optimistisk över framtiden.

Trots att den svenska fastighetsbranschen har haft ett motigt år så ökar just nu de svenska bygginvesteringarna signifikant. Under 2017 ökade investeringarna i Sverige med 11 procent, nära tre gånger mer än EU-genomsnittet. Bara i år inleds byggnationen av 65 300 nya bostäder enligt Sveriges Byggindustrier.

Med flera aktiva intressanta byggprojekt i pipen, såsom Västlänken i Göteborg, Västhamnen i Malmö, Slussen, Förbifart Stockholm och Uppsala Arena kan vi inget annat säga än att det verkligen händer mycket

kul i sektorn under året. Detta är inte minst viktigt för oss 300 000 personer som enligt SCB arbetar i branschen. Det behövs projekt som utmanar och inspirerar oss.

PERSONLIGEN SER JAG även fram emot att få svar på de spännande regeringsuppdrag Naturvårdsverket arbetar med. Sveriges nationella avfallsplan och avfallsförebyggande program ska revideras och förslaget ska presenteras senare i höst. Förhoppningsvis ska det bli lättare att dela byggmassor aktörer emellan och reglerna enklare att förstå och applicera.

”Digitalt Först - smartare miljöinformation” är ett annat intressant regeringsuppdrag som jag i höst hoppas leder till diskussion i branschen. Att all miljöinformation som lagras offentligt borde vara digitalt tillgängligt och standardiserat känns för mig som rätt självklart, även om inte våra myndigheter kommit dit än. Mycket spännande hägrar framför oss.

Låt oss nu driva på för branschens utveckling framåt och gemensamt bygga Sverige starkt för framtiden.



TEXT: OLOF EHMS, LOOP ROCKS

Finns det plats för lek?

Samutnyttjande av skolgård och park inom detaljplanelagt område

Förtätning leder till brist på mark i städer och för att skapa mer utrymme har kommuner börjat att samutnyttja skolgårdar och parker. Det har blivit en kamp om utrymmet som barn drabbats av, då skolgårdar tenderar att bli allt mindre. Var finns det plats för lek när skolgårdar inte prioriteras i kommunernas planering?

Städer växer i dag genom förtätning och inte minst på grund av den rådande bostadsbrist som finns i Sverige. Behovet av bostäder genererar ett högt tryck på kommuner att bygga så många bostäder som möjligt på så kort tid som möjligt. Men vilket resultat mynnar behovet av att bygga tätt och snabbt ut i? Vilka miljöer bildas och vilka anpassas städerna till?

Förtätningen innebär att det samlas fler människor på mindre ytor och därmed också fler barn på mindre ytor. Fler barn genererar ett behov av fler skolor, men med brist på mark i centrala delar och ett högt tryck på kommuner att leverera bostäder, finns det mindre plats till att bygga nya skolor och då minskar barnens utrymme i städerna.

En skolgårds betydelse för barn och vilken inverkan den har på barns lärande är vi i dag medvetna om. Ändå verkar denna kunskap inte nå ut till dem som planerar, bygger och förvaltar skolgårdar, eftersom de blir allt mindre och ibland till och med obefintliga. I Stockholm finns det hårdare krav gällande parkeringsytor än vad det finns gällande barns skolgårdar, vilket visar hur bortprioriterade skolgårdar är i planeringen och hur viktigt

det är att det finns riktlinjer för skolgårdar och att planerna följer dessa.

Samutnyttjande av skolgård och park

Flera kommuner har börjat att samutnyttja skolgårdar och parker för att lösa bristen på mark i städer. Genom att samutnyttja mark kan tillräckligt stora skolgårdar säkras samtidigt som kommuner även kan tillgodose grönytor till allmänheten. Det finns dock en problematik med att samutnyttja skolgårdar och parker eftersom de har skilda användningar i en detaljplan. En park planläggs som allmän plats, alltså ett område som i detaljplan är avsett för ett gemensamt behov, medan en skolgård planläggs som kvartersmark, ett område som i detaljplan inte är allmän plats utan avsett för bebyggelse eller anläggningar av olika slag.

Examensarbetet "Finns det plats för lek? - samutnyttjande av skolgård och park inom detaljplanelagt område" har som syfte att undersöka hur några av Sveriges kommuner arbetar med att samutnyttja skolgårdar och parker i detaljplaner, och genomförandet av dem. Genom att undersöka några detaljplaner från utvalda kommuner konstateras att samutnyttjande av skolgård och park är en fråga som i dag aktivt diskuteras av många kom-

muner och de kommuner som redan använt sig av samutnyttjande har provat olika lösningar. I examensarbetet kan tre olika typfall urskiljas; allmän plats som används som skolgård, kvartersmark planlagd som S, skola där skolgården används av allmänheten efter skoltid och kvartersmark som inte är planlagd som S, skola (till exempel R - lek- och rekreationsområde).

I vissa av de studerade detaljplanerna har kommunerna använt sig av två typfall; allmän plats som används som skolgård och kvartersmark som är planlagd som S, skola och där skolgården används av allmänheten efter skoltid. Ett exempel på en detaljplan där detta har gjorts är "Detaljplan för skola väster om Pil-dammsvägen i Hyllie i Malmö". I figuren till höger visas urklipp ur detaljplanens plankarta och planbestämmelser. Det röda området är skolan med tillhörande skolgård (det prickade området) som kan användas av allmänheten efter skoltid och det gröna området är en park som kan samutnyttjas av skolelever och allmänheten.

Vägledning bör tas fram

Kommunernas lösningar för samutnyttjande har både för- och nackdelar. Skolgårdar är ytor som står tomma stora delar av året och när dessa samutnyttjas rör sig fler människor på områ-

det och bidrar på så sätt till att risken för skadegörelse på både skola och skolgård minskas. Å andra sidan innebär fler människor att det blir ett ökat slitage av skolgårdar och parker om de samutnyttjas, vilket kan innebära ökade kostnader gällande skötseln.

Samutnyttjande av skolgård och park är en bra lösning vid brist på mark i centrala lägen och för att uppnå ett mer effektivt markutnyttjande. Det finns en osäkerhet i hur samutnyttjandet kan lösas i den kommunala planeringen, eftersom plan- och bygglagen inte reglerar samutnyttjande av allmän plats och kvartersmark. En vägledning för hur kommuner ska gå tillväga i sin planering för att lösa samutnyttjande av skolgård och park i detaljplaner bör därför tas fram.

TEXT: IDA ANDERSSON OCH LINNEA BACKMAN,
AVDELNINGEN FÖR FASTIGHETSVETENSKAP INOM
INSTITUTIONEN FÖR TEKNIK OCH SAMHÄLLE VID
LUNDS TEKNISKA HÖGSKOLA

Urklipp från plankartan, där det röda området är skola med tillhörande skolgård (det prickade området) och det gröna området är park.



Allt är inte möjligt, men inget är heller förutbestämt

Vem ska bestämma i planeringssituationer där det finns olika uppfattningar om vilken utveckling som är önskvärd? I en ny studie av en medborgardialog får vi inblick i en planerares erfarenheter av att hantera de dilemman som aktualiseras när planeringsbeslut är omstridda. Det är en berättelse om makt där allt inte är möjligt, men inget heller är förutbestämt.

I studien, som vi gjort på uppdrag av Decodeprojektet, berättar en planerare om sina erfarenheter av dialoger med medborgare som uttrycker olika och ibland motstridiga önskningsom upprustningen av en park: "Ja, det är 10 000 kronorsfrågan: vad är rätt när folk tycker olika?" Många planerare känner nog igen sig i den frågan, eftersom de ofta arbetar med processer där beslut är omstridda. Ska grönområden få finnas kvar eller ska hus byggas? Vem ska få sin vilja igenom och varför? Frågorna är många i planerarens vardag och svaren svåra att finna, men väl värda att söka.

Planerarens berättelse om medborgardialogen om Lina Sandells park, genomsyras av en övertygelse om att maktskillnader i samhället gör medborgardialoger nödvändiga. Planeraren ser hur kön, ålder, härkomst, position och kunskap skapar olika möjligheter för medborgare att göra sina röster hörda. Han tror att medborgardialoger kan göra skillnad genom att jämma ut sådana makt-

skillnader. Det finns även en insikt om att han själv och andra planerare i kraft av sina kunskaper och positioner kan få ett maktövertag i relationer med medborgare. Samtidigt är berättelsen pragmatiskt medveten om att alla maktskillnader inte är orättfärdiga: "den grupp som är röststark behöver ju inte ha dåliga argument".

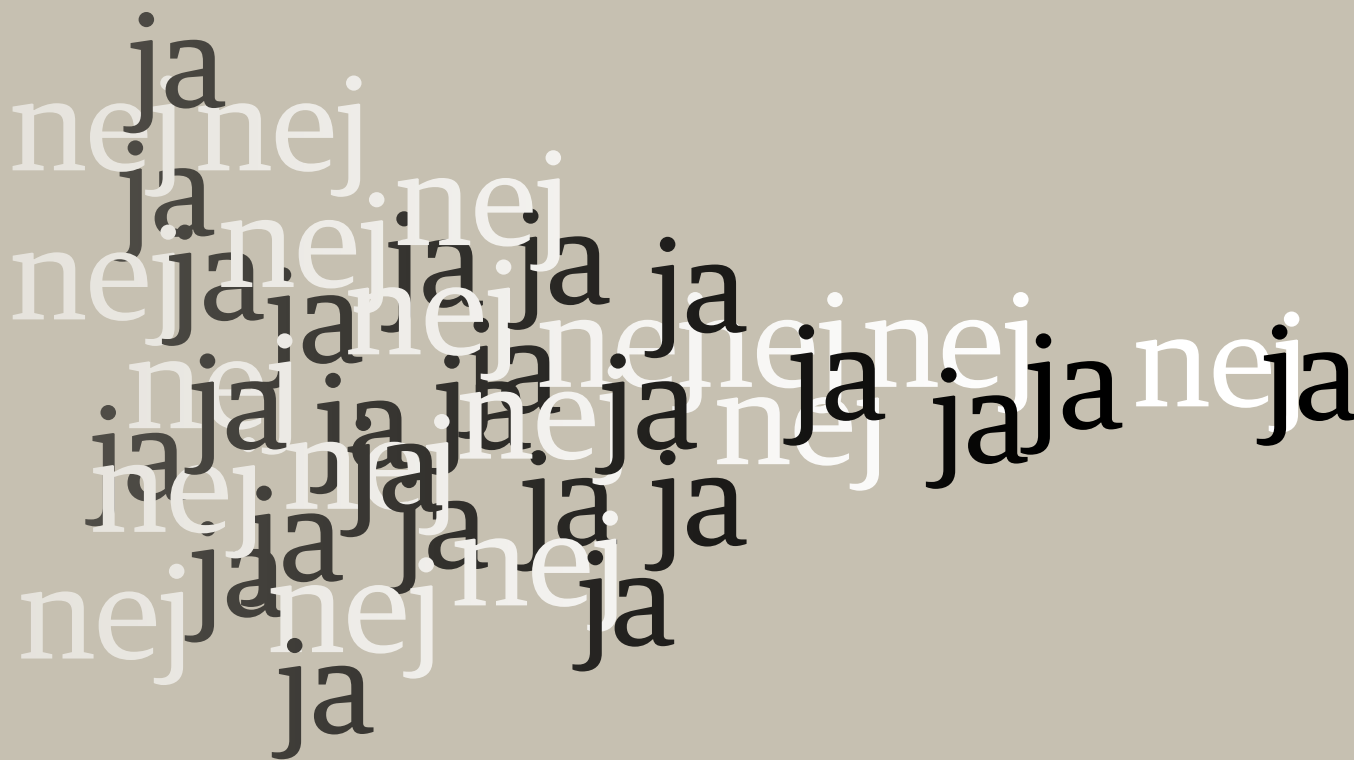
Alla kan inte bestämma

Därmed berör berättelsen ett generellt dilemma i medborgardialoger: maktskillnader framstår som orättvisa, men samtidigt är det varken möjligt eller alltid önskvärt att alla får bestämma lika mycket. Demokratiforskaren Jane Mansbridge menar således att "demokratiskt handlande", såsom planering, inte bara handlar om att komma överens utan även inkluderar att "få människor att göra vad de annars inte hade gjort genom hot om sanktioner eller användning av makt". Medborgardialoger kan därmed kanske i vissa avseenden förstås som ett sätt att "göra användningen av tvång mer legitim".

I vår berättelse växlar planeraren i sin värdering av maktskillnader. Han anser att det är problematiskt att killar ofta använder parker mer än tjejer, och väljer därför att ge tjejernas perspektiv mer utrymme under dialogtillfällena. I andra situationer tycks maktskillnader ses som mer legitima, till exempel då planeraren hänvisar till att politiska beslut sätter ramarna för planeringsprocessen och när han lyfter fram att planerare behöver avgöra frågor där medborgare inte kan komma överens.

Motstridiga känslor

I berättelsen finns en ambivalens avseende maktskillnader mellan tjänstepersoner och medborgare. Ofta ses det som önskvärt att minska sådana skillnader, till exempel genom att "komma ut och jobba i området, att vi kommer till deras platser och möter dem där. Det gör att man bryter ned det formella, kopplat till maktstrukturer". Men planeraren ser även behovet av att expertkunskaper får genomslag i utformningen av parken. Inte minst betonar att planerare behöver använda sin makt för att avgöra frågor där medborgarna



är oense eftersom ”Det är lätt för alla att önska men det är svårt för alla att vara arkitekter och hålla i helheten”.

Planerarens makt

Hur ska planerare hantera makt? Vår analys visar att berättelsen innehåller åtminstone tre olika sätt att svara på frågan. Det första är att planeraren använder sin makt för att kompensera de medborgare som är missgynnade.

Till exempel berättar planeraren att ”när vi bygger sådana här [...] parker så vet vi att de till 70–80 procent används av killar. Då blev vår naturliga ingång: hur kan vi få tjejer att använda parken mer?”

I andra situationer väljer planeraren att bejaka sitt maktövertag.

Till exempel framgår att planeraren med sina kollegor valde ut vilken park som skulle rustas utan att direkt konsultera medborgarna: ”Då tänkte vi att Lina Sandells park, som kanske inte är någon utmärkande plats i dag, skulle ha goda förutsättningar att fortsätta vara en väldigt grön plats i den nya urbanare kontexten [som blir

en följd av den större exploateringen i samma område].”

Det tredje svaret är att planerarna bör försöka skapa förutsättningar för samsyn mellan medborgare och därigenom minska betydelsen av makt-skillnader. Planeraren berättar till exempel om hur de som bor nära parken fick vetskap om olika perspektiv på parkutvecklingen och sedan gavs ansvar för att på ritningar utforma lösningar som skulle göra alla nöjda: ”Det som hände var att när de fick höra varandra säga sina saker fanns det någon slags trovärdighet i att de boende tyckte olika och då kunde man börja närma sig varandra.”

Pragmatiska avväganden

Planerarens berättelse visar således hur medborgardialoger kan genomföras med kritisk udd riktad mot orättvisa maktskillnader. Samtidigt får vi en känsla för att det krävs pragmatiska avväganden mellan dilemman, där det bästa inte bör bli det godas fiende.

Det ger oss inblickar i en planeringspraktik bortom både de determi-

nistiska förutsägelseerna om att dialoger tjänar de rådande maktordningarna och de naiva föreställningarna om att vi alltid bör ersätta maktrelationer med konsensus. Därmed lär oss berättelsen att allt inte är möjligt: det finns alltid begränsningar i vad som går att påverka och exkludering av beslutsalternativ är nödvändigt i alla planeringsprocesser. Men berättelsen visar även att inget är förutbestämt: varje medborgardialog öppnar möjligheter för planerare att göra skillnad.

TEXT: MARTIN WESTIN OCH ALEXANDER HELLQUIST,
UPPSALA UNIVERSITET

Vad innebär upphandling?

Upphandling är ett begrepp som förekommer ofta i nyhetsrapportering och i samhällsdebatter. Är det ett nytt buzzword eller går upphandling att använda för att utveckla samhället och i så fall hur?

Vi har under senare år kunnat läsa och höra mycket om upphandling i medierna. Det har handlat om Stockholms läns landstings upphandling av ett högspecialiserat sjukhus, om Transportstyrelsens IT-upphandling och om Trafikverkets upphandling av rulltrappor till nybyggda pendeltågstationer, för att nämna några uppmärksammade exempel.

När upphandling uppmärksammas i medier är det ofta i samband med problem: förseningar, fördyringar eller felaktigheter. Sällan ges någon egentlig förklaring till vad upphandling innebär och om upphandling också kan innebära möjligheter.

Värdet av offentlig upphandling

Den offentliga upphandlingen är omfattande. Enligt rapporten Statistik om offentlig upphandling 2017 (Upphandlingsmyndigheten Rapport 2017:5, Konkurrensverket Rapport 2017:11) uppskattades värdet av de upphandlingspliktiga inköpen i Sverige till cirka 642 miljarder kronor 2015. Det motsvarade drygt en sjättedel av BNP exklusive moms.

Totalt annonserades 18 330 upphandlingar i enlighet med upphandlingslagarna 2016 och i över hälften av upphandlingarna inkom mellan noll och tre anbud.

I rapporten står också att anläggningsbranschen står för mer än hälften

av antalet offentliga upphandlingar.

Vad skiljer inköp och upphandling?

En fråga som många ställer är vad som skiljer inköp och upphandling. Båda begreppen används, ibland synonymt.

Upphandlingsmyndigheten och Konkurrensverket gör uppdelningen att med offentliga inköp menas inköp av varor och tjänster inklusive byggentreprenader, med offentliga medel. Och med offentlig upphandling menas de åtgärder som en myndighet vidtar i syfte att anskaffa dessa varor och tjänster inklusive byggentreprenader genom tilldelning av kontrakt (Upphandlingsmyndigheten Rapport 2017:5, Konkurrensverket Rapport 2017:11).

Offentlig upphandling utgör alltså en central del av den offentliga inköpsprocessen och ska syfta till att skattemedel används på rätt sätt, säkra god konkurrens på marknaden och bidra till en hållbar utveckling.

I praktiken används begreppen inköp och upphandling olika inom olika områden, till exempel talas det oftare om upphandling av entreprenader än inköp av entreprenader, liksom att upphandla tekniska konsulttjänster i stället för inköp av tekniska konsulttjänster, även om det senare också används.

I det privata näringslivet finns inte motsvarande uppdelning mellan

inköp och upphandling eftersom privata företag inte behöver förhålla sig till samma strikta regler som de upphandlande myndigheterna. Privata företag kan till exempel vända sig till en tidigare leverantör som de har goda erfarenheter av och köpa in varor eller tjänster. En myndighet, däremot, måste alltid förhålla sig objektiv och neutral till de företag som vill bli leverantörer och den offentliga upphandlingen måste uppfylla krav på öppenhet och proportionalitet.

Kunskap om upphandling inom bygg

Länge var upphandling inom bygg ett praktiskt område. Kunskapen om upphandling och hur den kan användas för att främja utveckling har varit fragmenterad och det har saknats forskning och akademisk utbildning inom området.

Ett problem som fortfarande finns är att traditionell upphandling med fokus på detaljstyrning och lägsta pris är vanligt, trots att nya mål för ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet ofta ställer krav på mer flexibla och innovationsvänliga upphandlingsmetoder och modeller.

Under senare år har dock upphandling inom bygg utvecklats till ett akademiskt område med både utbildning och forskning. Men för många är upphandling fortfarande något av ett buzzword, det vill säga ett modeord eller trendord som används men som är svårt att förstå vad det egentligen betyder och innebär.

innovativt hållbart dyrt/fel/ onprofssigt

ProcSIBE

Bristen på systematisk kunskap och forskning i kombination med behovet av hållbar utveckling var viktiga skäl till den Formasfinansierade satsningen ProcSIBE (Procurement for Sustainable Innovation in the Built Environment). ProcSIBE har etablerat en stark tvärvetenskaplig plattform för forskning och utveckling som berör upphandling inom samhällsbyggnadsområdet. Den bygger i grunden på den nationella plattformen Sveriges Bygguniversitet, ett långsiktigt samarbete mellan KTH, Lunds tekniska högskola, Chalmers och Luleå tekniska universitet. I gruppen ingår även statsvetare från Karlstad universitet. Forskningen fokuserar på organisation, styrning och ledning av upphandling och behandlar alltså inte juridiken.

Syftet med ProcSIBE är dels att ta fram ny vetenskaplig kunskap om upphandling som publiceras internationellt, dels att stödja utvecklingen av svensk upphandling inom samhällsbyggandet. För att uppfylla syftet har en arena med forskare från olika vetenskapliga områden och lärosäten i samverkan med praktiker från näringsliv och samhällsorgan skapats där nya angreppssätt och ny kunskap utvecklas.

Många nya projekt och aktiviteter inom upphandlingsområdet har initierats av och med ProcSIBE i samverkan med bland andra Trafikverket, WSP, Stockholms stad, Centrum för

management i byggsektorn (CMB) och Centrum för byggeffektivitet (CBE). Resultaten består bland annat av kunskapshöjande utvärderingar, internationella jämförelser, nya råd och riktlinjer för utvecklandet av upphandlingsstrategier samt utbildning i upphandling vid lärosätena.

Innovativt och hållbart samhällsbyggande

Resultaten hittills visar att upphandling kan användas som verktyg för ett mer innovativt och hållbart samhällsbyggande, men att det förutsätter både kunskap och genomtänkta strategier. Till exempel krävs att byggherren utvecklar en genomtänkt och till det specifika projektet och dess kontext anpassad upphandlingsstrategi, med lämplig kombination av entreprenadform, ersättningsform, val av leverantör och samverkansform. Ett mer komplext och därmed riskfyllt projekt förutsätter ofta omfattande kommunikation mellan byggherre och leverantörer för att gemensamt formulera och lösa problem. Då lämpar sig en samverkansinriktad upphandlingsstrategi. I repetitiva projekt med kända förutsättningar och lägre risk kan i stället en mer konkurrensinriktad upphandlingsstrategi utformas.

Mer kunskap om upphandling, och hur upphandling kan användas som verktyg för ett innovativt och hållbart samhällsbyggande, finns på ProcSIBEs webbplats www.procsibe.se.

På Samhällsbyggardagarna 2018 håller Tina Karrbom och hennes kollega professor Anna Kadefors ett föredrag om utvecklingen av inköp och upphandling. De kommer bland annat att berätta om varför vissa talar upphandlingska och andra inköpingska.

TEXT: TINA KARRBOM GUSTAVSSON,
LEKTOR OCH DOCENT PÅ KTH.
Tina.karrbom@abe.kth.se

Överdäckningar en smygande sårbarhet

Sårbarheten i våra infrastruktursystem har kommit smygande och den kan hota både samhällets funktionalitet och människors liv och hälsa. Ett exempel är så kallade överdäckningar av trafikleder.

Flera av våra viktiga samhällsfunktioner upprätthålls av infrastruktursystem som har mycket lång livslängd, exempelvis vägar och elnät. Det gör att det tar förhållandevis lång tid att ändra ett sådant system när det väl är byggt. Det innebär att en händelse som betraktades som extremt osannolik, eller till och med omöjlig då ett infrastruktursystem byggdes, under systemets livstid mycket väl kan komma att betraktas som möjlig, eller till och med sannolik. Detta är speciellt olyckligt om även sårbarheten för sådana händelser, exempelvis en allvarlig brand eller explosion, också ökar på grund av ändrad utformning av infrastruktursystemen eller förändringar i omvärlden.

En sådan förändring av riskbilden kan komma obemärkt och det är inte ens säkert att vi kommer att märka en eventuell ökning av sårbarheten förrän det inträffar en katastrof. Sårbarheten har kommit smygande och den kan hota både samhällets funktionalitet och människors liv och hälsa.

Förutsättningar kan förändras

För att ge ett specifikt exempel på en företeelse som är förhållandevis ny och som kan tänkas medföra smygande sårbarheter/hot använder vi så kallade överdäckningar av trafikleder. En viktig anledning till detta är att dessa system ofta har mycket lång livslängd och under den tiden

kan många av de centrala förutsättningar som gällde vid konstruktions-tillfället förändras. Exempel på platser där sådana projekt nyligen färdigstänkts eller pågår är E18 vid Tensta och Rinkeby, E4 vid Norra station i Stockholm samt E45 i Göteborg.

Intresset för överdäckningar av transportleder har ökat markant i storstäder i Sverige under senaste 10-årsperioden och står högt på den politiska agendan. Med tanke på de starka incitament som finns för att öka andelen byggbar mark i städer och den möjlighet som överdäckningar innebär för att frigöra sådan mark är det intressant att notera att överdäckningar också innebär en förändrad riskbild. Ett exempel på sådan förändring är risken för allvarliga olyckor som involverar explosioner.

När det gäller explosioner är en komplicerande faktor att det är både praktiskt och ekonomiskt omöjligt att dimensionera en överdäckning för att klara den maximalt tillåtna transporterade lasten av explosiva ämnen, det vill säga 16 ton på väg. För att skadorna på grund av en explosion enbart ska påverka själva tunneln och inte ovanliggande bebyggelse har man i tidigare projekt bedömt att mängden explosiva ämnen inte får överstiga 1-2 ton till exempel vid E4 vid Norra station i Stockholm. Om en anläggning dimensioneras för sådana laster och en explosion motsvarande 16 ton inträffar kommer explosionen troligtvis att leda till mycket stora

skador på tunnelkonstruktionen. I sin tur innebär det att de byggnader som planeras ovan tunneltaket kan komma att rasa.

Omöjligt att bygga bort risker

Även om det finns vägledning framtagen för att dimensionera skyddsrum och liknande byggnader mot väsentligt högre explosionslast är dessa inte förenliga med en välfungerande och funktionell överdäckning med ovanliggande bebyggelse. Det är alltså inte praktiskt möjligt att helt och fullt bygga bort denna slags skadeverkan. Då återstår möjligheten att förbjuda transporter av explosiva ämnen genom överdäckningen. Det kan man självklart göra, men här finns en inneboende målkonflikt mellan infrastrukturförvaltaren och kommunen eller annan intressent i form av markägare som vill möjliggöra vägnära exploatering. Infrastrukturförvaltaren vill undvika restriktioner för mängd och typ av farligt gods som får transporteras på vägnätet samtidigt som markägaren vill undvika restriktion vad gäller markanvändning och maximera exploateringspotential, till exempel vad gäller byggnaders volym och exploateringsgrad. En knäckfråga vid överdäckning är hur målkonflikten hanteras när riskreducerande åtgärder ska identifieras och beslutas om.

Svårt att sia

Om ingen restriktion utfärdas vare sig när det gäller trafikering eller markanvändning finns en uppenbar fara

för att kontrollen över risken går förlorad. Här smyger sig också en helt avgörande osäkerhet in. Hur kommer behovet av transporter av farligt gods att se ut i morgon eller om 20 år?

Det svar man landar i, påverkar förutsättningarna för utformning och användande av överdäckningen högst väsentligt och därmed kostnader och intäkter/nytta. En överskattning av behov av framtida transporter kan medföra en onödigt kostsam anläggning eller att funktionalitet och nytta med anläggningen kraftigt minskar, exempelvis om mängden planerade bostäder behöver minskas kraftigt på grund av detta.

Å andra sidan, om det framtida behovet underskattas så kommer i värsta fall antingen risknivån i anläggningens närhet att kunna bli högre än vad samhället anser vara godtagbart eller så blir det nödvändigt med ändrad användning av anläggningen, till exempel att riva byggnader eller att införa restriktioner för transporter.

En överdäckning kan ha en teknisk livslängd på cirka 100-150 år och att förutse hur de faktorer som kan påverka risknivån utvecklas under den tiden är omöjligt. Det blir då extra viktigt att antingen ha en konstruktion som tillåter förhållandevis stor variation när det gäller faktorer som påverkar risken, och/eller att ha ett system som kontinuerligt övervakar utvecklingen av risker.

Men, att bara ha övervakning av risker är ingen garanti för framgångsrik hantering av dessa. Det krävs också att det finns realistiska möjligheter att i efterhand (efter att konstruktionen är byggd) påverka riskbilden. Det spelar ju ingen roll om man, exempelvis 20 år efter att en överdäckning har tagits i bruk, konstaterar att den risk som den utgör har blivit för stor, om man då inte kan göra något åt det. En handlingsberedskap behövs.

Incitament saknas

Möjligtvis kan man invända att man alltid kan ändra en befintlig konstruktion. Men, det spelar ingen roll om man kan, frågan är om man kommer att göra det. I ett läge där olika faktorer successivt gjort att riskerna

med avseende på samhällets funktionalitet eller människors liv och hälsa ökat väsentligt kan det trots detta vara mycket svårt att få någon att agera. Man hamnar lätt i ett läge där man kan ifrågasätta hela situationen "varför är detta ett riskproblem nu, det har ju varit ok i 20 år?" Man kan peka på det orimliga i att lägga stora resurser på att ordna ett problem som inte ger några direkt konkreta fördelar (åtgärdernas effekter "syns" ju inte), och slutligen kan en brist på helhetsperspektiv resultera i att ingen av de inblandade aktörerna känner att ansvaret för risken är deras.

Status quo bättre

Det innebär att ingen av dem har några starka incitament att driva på i frågan om att göra något åt riskbilden. Status quo är bättre för samtliga inblandade och då kan det smygande hotet fortsätta att öka utan att någon reagerar.

Sett utifrån detta perspektiv är det inte konstigt varför de smygande hoten/sårbarheterna inte uppmärksammas och hanteras. Det handlar inte om att de inblandade aktörerna inte vill eller kan. Det handlar snarare om ett komplext riskhanteringsproblem där ett antal i sammanhanget ogynnsamma faktorer samverkar för att sätta hela systemet i ett "låst läge".

Ett läge som kan innebära att de flesta förstår att en förändring vore önskvärd med tanke på de övergripande målen för vår säkerhet, men ingen har tillräckliga incitament (exempelvis genom tydlig ansvarsfördelning) eller möjligheter (exempelvis genom tydliga mandat) för att agera. Dagens planeringssystem verkar inte vara riggat för denna hantering ännu.

Kan motverka ambition

Är det då rimligt att man bortser från smygande hot och sårbarheter vid projektering av system som är centrala för att upprätthålla olika samhällsfunktioner ur ett hållbarhetsperspektiv? Om man inte hanterar dessa frågor i dag skapar man potentiellt mycket stora problem för framtida generationer. Vi riskerar att bygga system som på sikt är mycket sårbara och svåra att ändra. En sådan utveck-

ling kan motverka ambitionen att bygga robusta städer med motståndskraft mot olika typer av katastrofer. Men, samtidigt är det orealistiskt att försöka bygga upp något nytt system eller procedur för att kunna hantera denna typ av risker.

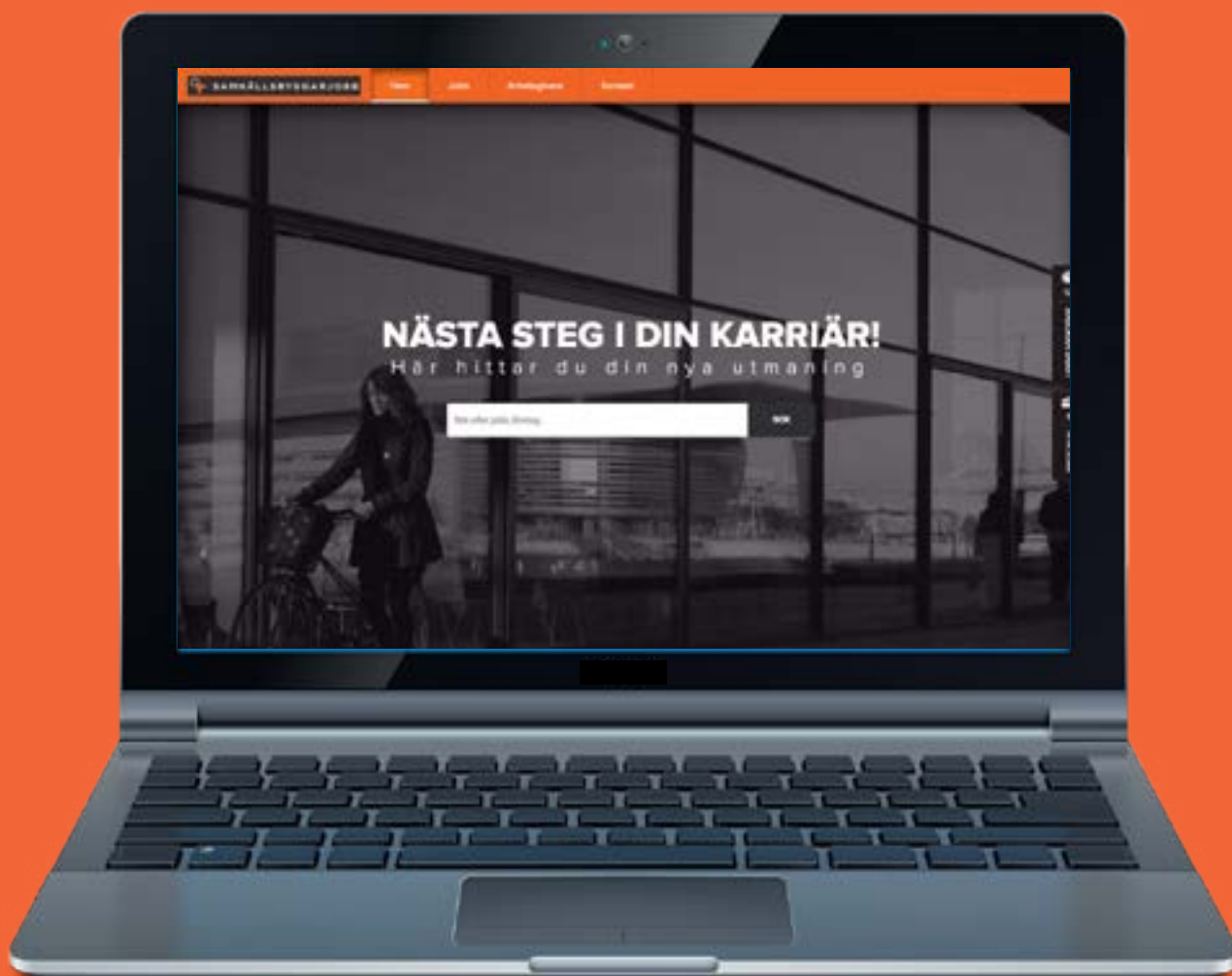
Med största sannolikhet måste det ske inom ramen för det arbete som redan bedrivs i dag. Frågan är om det inte vore bättre att i högre grad hantera dessa potentiella hot och sårbarheter redan vid planering och projektering av infrastrukturen. Troligtvis är det så eftersom det vanligtvis blir billigare att införa skyddsåtgärder redan i planerings- och projekteringsstadiet än senare. Dessutom har man i projekteringsstadiet ett gynnsammare läge med avseende på att infrastrukturen ännu inte finns och därmed minskar möjligheten att man (felaktigt) tar ett visst antal olycksfria år som intäkt för att risken är "ok". Och, det finns sannolikt också större möjligheter att få de inblandade aktörernas incitament att peka i samma riktning under projekteringsfasen jämfört med senare.

Under projekteringen torde själva införandet av infrastrukturen kunna uppfattas som positivt av de flesta aktörer och då borde deras benägenhet att acceptera och möjliggöra ytterligare säkerhetsåtgärder öka, i förhållande till att införa dem senare. Även om det kan innebära något högre kostnader för dem under konstruktionsfasen.

TEXT: JOHAN LUNDIN,
EXPERT RISKHANTERING, WSP SVERIGE AB
johan.lundin@wsp.com
HENRIK TEHLER,
PROFESSOR VID AVDELNINGEN FÖR RISKHANTERING OCH
SAMHÄLLSSÄKERHET, LUNDS UNIVERSITET
henrik.tehler@risk.lth.se

Artikeln är en sammanfattning av delar av skriften "Smygande sårbarheter och hot - en utmaning för arbetet med skydd av samhällsviktig verksamhet" som går att ladda ned från www.cencip.lu.se

Hitta ditt nya jobb!



www.samhallsbygggarjobb.se

Hur kommer framtidens kontor att se ut?

Våra arbetsplatser är under ständig förändring. Förändrade beteenden, samhällets tekniska utveckling och företagens ökade krav på flexibilitet och produktivitet omdefinierar vår syn på arbetsplatsen och hur vi utformar den.

Framtidens kontor kommer att tillgodose upplevelse, välbefinnande och produktivitet med hjälp av ny teknik, design och företagpolicy. Utvecklingen drivs till stor del av en generation unga talanger med höga anspråk på flexibilitet i tid och rum, socialt ansvarstagande och innovativa miljöer. Väl-

befinnande står i fokus. Företag och organisationer påverkas även av gig-ekonomin med nya beteenden och affärsmodeller. Konstant förändring är den nya normen som gör det allt svårare för företag att binda upp sig på långa och traditionella hyreskontrakt. Framtidens kontor kommer att präglas av flexibilitet.

Cushman & Wakefield har gjort en

sammanställning av trender som formar morgondagens kontor. Både hyresgäster och fastighetsägare måste förhålla sig till dessa när de konkurrerar om de bästa talangerna och skapar nya sätt att arbeta.

Intelligenta byggnader

Lokalen är den näst största kostnaden för många företag, samtidigt som nytt-

▶ jandegraden är endast 45 procent. Ny teknik möjliggör datainsamling via Internet of Things och vägledning via skräddarsydda appar. Det innebär att fastighetsägare i allt större utsträckning kommer att kunna hjälpa hyresgäster att optimera lokalutnyttjandet samtidigt som användarupplevelsen förbättras.

Välstånd

Flexibilitet och möjlighet att styra sin vardag innebär att gränsen mellan arbetsliv och privatliv suddas ut. Arbetsplatsens utformning ur ett hälsoperspektiv blir viktig, både fysiskt, psykiskt och socialt. Välstånd ligger högt på agendan och kräver samarbete mellan hyresgäster (policyer och inredning/design) och fastighetsägare (byggnadens utformning, tekniska förutsättningar och serviceutbud).

Sammanhang och gemenskap

Företagens fokus har flyttats från att jaga kortsiktiga besparingar i relation till fastigheter och lokaler till att attrahera talanger och främja engagemang, välbefinnande och produktivitet. Man vill vara del av ett större sammanhang där medarbetarna får en kurerad upplevelse på och runt arbetsplatsen. Det kan till exempel vara personalmat på en ny nivå, hälsofaciliteter och events där gränsen mellan hyresgäst och allmänhet suddas ut.

Socialt ansvarstagande

Generationen Millennials (födda mellan 1980 och tidigt 2000-tal) har kommit ut på arbetsmarknaden. De beskrivs som en generation med arbetsmoral, men bara om det finns ett tydligt syfte. I undersökningar anser tre av fyra i denna åldersgrupp att ett företags sociala och miljömässiga engagemang avgör var de vill jobba. Millennials söker värderingar som matchar deras egna. Soci-

alt ansvarstagande kommer att bli viktigt för arbetsgivare i framtiden och även påverka val av kontor och inredning.

Urbana miljöer

I stället för att bygga stora kontorsbyggnader utanför citykärnan är det en trend att vilja verka i urbana miljöer. Förutom att själv kunna välja restaurang, gym med mera, värdesätter vi smidig kollektivtrafik och möjlighet att interagera med andra människor som inte nödvändigtvis är våra kollegor. Ett bra läge har en direkt inverkan på många utmaningar: tillgång till talang, innovationsförmåga, kundrelationer, produktivitet och hållbarhet.

Coworking

Coworking är en stark global trend som växer lavinartat i alla större städer. Trenden är påtaglig även i Stockholm och på senare år har flera nya aktörer etablerats på marknaden, däribland Epicenter, GT30 och Conventum. De erbjuder en problemfri kontorslösning utan långa bindningstider där man snabbt kan ta bort och lägga till arbetsplatser. Därutöver erbjuder coworking även en modern och pulserande arbetsmiljö där ensamjobbare, start ups och väletablerade företag samexisterar och utbyter information. USA-baserade WeWork är med över 150 kontor runtom i världen branschens mest kända företag. De är även den största hyresgästen på Londons kontorsmarknad efter UK government.

Utrymme för "gigare"

Gigekonomi är namnet på den nya arbetsmarknaden där fasta anställningar ersätts av tillfälliga "gig". I dag utgör giggarna cirka 20 procent av arbetsstyrkan i Sverige och andelen förväntas växa. Denna trend drivs framförallt av förändrade kundbeteenden och förändrad attityd

bland arbetstagarna. Att jobba länge på ett och samma företag står inte högt i kurs bland dagens unga vuxna. Således behöver arbetsplatsen utformas på ett sätt som kan ackommodera en allt mer rörlig arbetskraft.

Virtual reality/augmented reality

Förbättrade virtuella mötesfaciliteter kan minska behovet av "face-to-face" interaktion och ge oss ökade möjligheter att jobba var som helst och när som helst. Dessa verktyg kan även revolutionera hur vi planerar och marknadsför nya byggnader.

Robotar

Uppgifter inom övervakning och säkerhet, leveranser och logistik, konferens, reception och service samt städning och fastighetsunderhållstjänster kan i framtiden komma att utföras av humanoida och/eller funktionsanpassade robotar.

Blockchain

Här möts Fintech och PropTech. Blockchain har potential att öka insyn, effektivitet och likviditet i uthyrning och fastighetstransaktioner.

TEXT: JOHAN ZACHRISSON OCH
MILENA KULJANIN, CUSHMAN & WAKEFIELD

Skandinavians största shoppingområde expanderar

Varje år besöker cirka 30 miljoner människor Kungens kurva och Skärholmen. Här växer Skandinavians största handelsområde till en levande urban stadsdel med bostäder, kultur, service och växande shopping. Vi planerar för att bygga 3 500 bostäder som lägger grunden till en mer välkomnande stadsdel med handeln i centrum.



Växande handel

IKEA satsar stort i Kungens kurva med en utveckling av Kungens Kurva Shoppingcenter.



Spårväg syd ger närhet

Spårväg syd dras mellan Flemingsberg i söder via Kungens kurva till Älvsjö i norr.



Bild: AML Arkitektur.



Huddinge

Huddinge är en stor och växande Stockholmskommun med mer än 110 000 invånare. Här pågår en kraftfull utveckling som påverkar hela regionen där enbart Spårväg syd ger 18 500 nya bostäder. I Flemingsberg skapas ett nytt stadscentrum med ett resecentrum som blir knutpunkt för 600 000 resenärer. Kungens kurva utvecklas till en urban stadsdel med mer än 4 000 bostäder mitt i Skandinavians största shoppingområde. I Centrala Huddinge finns en potential om 5 000 nya bostäder.



POSITION ▶▶

FÖR DIGITALT SAMHÄLLSBYGGANDE 2030

Ta Position för digitalt samhällsbyggande

Kistamässan den 19-20 mars 2019
www.position2030.se
[#position2030](https://twitter.com/position2030)

Arrangörer



Förbundet
Sveriges Byggtjänst



Kartografiska



Hängande glidtåg medger lugn resa i 500 knyck

Problem har alltid lösningar. Och bakom varje problemlösning döljer sig ofta ännu bättre lösningar. Låt därför idé-radarn stå på. Det skriver Bertil Burström och föreslår en ny teknik för tågbanor med en högt placerad upp-och-ned-vänd T-skena där alla vagnar är glidbart upphängda.

Sverige står inför beslutet att lägga ut över två hundra miljarder (!) på höghastighetståg mellan landets tre största städer. Önsade hastigheter är 250 eller 320 km/h. Projekterings- och byggtid: 25 år. Innan man beslutar om hållbart alternativ bör man grunna över vad utvecklingen kan åstadkomma.

Tågbanornas svagheter påminns vi om dagligen. För att korta restiderna och minska flyg- och biltrafiken för miljöns skull behövs nytänkande och ett paradigmskifte. Alla problem har lösningar, men bakom varje problemlösning döljer sig ofta en ännu bättre. Inse detta och låt idé-radarn stå på!

Tre skyttelbanor

Järnvägar med två stålräler på slipers och vallar av makadam togs fram för tvåhundra år sedan för långsamma ånglok med tung last. Hastigheten har sedan dess ökat tiofald. För de högsta farterna krävs långa spårkurvor för att runda naturhinder och byggnadsverk. Kollisions- och suicidriskerna samt risken för urspårning genom sabotage går ej att eliminera med gammal räls teknik. Störningar uppstår även från nedrivna kontaktledningar, hjulplattor, växel- och signalfel samt is-, snö- och lövhinder.

Tillika bränder från gnistor vid räler och bromsar. Höghastighetstågens spår måste inhägnas då bromssträckorna kan bli uppåt en mil.

Utan patentkrav föreslår jag en ny teknik utan nämnda nackdelar, vilken utmynnar i tre skilda skyttelbanor mellan Stockholm-Göteborg; Göteborg-Malmö; Malmö-Stockholm; alla utan anknytningar. Dubbla linjer kan vänta. En skyttel även till Luleå och kanske Kiruna/Narvik (för norska pengar?) gör Sverige mycket rundare.

500 kilometer i timmen

Grundkonceptet utgörs av en central högt placerad upp-och-ned-vänd T-skena, där alla vagnar är glidbart upphängda med fri passage under till på minst tre meter. Minimal glidfriktion uppnås med luftkuddeteknik ovanpå centralskenans horisontella fläns samt vakuumlådor underifrån. Lokvagnarna har sug- och blåsmaskiner som matar "luftlådorna" på alla vagnar med tryckluft och "lyftvakuum".

Den meterbredda skenan sammanfogas av flera stålprofiler, vilka inrymmer el- och signalkabel etc. Den kraftiga skenan fixeras till valvbågar på tjälsäkra fundament på tio meters avstånd. I kurvorna är skenan



svängbar för självinställande dosering. Elförsörjning sker genom strömskenor på vardera sidan av centralskenans vertikala parti.

Lokvagnarna drivs av liggande, mot varandra pressande hårdgummi-hjul mot centralskenans räfflade ytterkanter. Lokvagnarna i tågsättets båda ändar har totalt åtta drivhjul, som även är generatorbromsade. Därtill kan bromsblock pressas mot centralskenan vilket gör bromssträckan extra kort. Lokvagnarna är strömlinjeformade från kvadratform till halvsfär. Då vagnarna saknar skrymmande hjulställ och är släta runt blir luftmotståndet lågt och tryckstötter från fartvindar måttliga. Miljöskadliga utsläpp hålls nere tack vare teknikens låga energibehov. Konstruktionen är okänslig för alla vädertyper och medger hastigheter över 500 kilometer i timmen utan olycksrisker. Korta start- och stopptider tillåter flera hållplatser.

Min konceptlösning saknar konventionella tågbanors alla nackdelar och blir klart billigare att anlägga, driva och underhålla. Undersök saken! Sverige kan bli en teknologisk och miljömässig förebild.

TEXT: BERTIL BURSTRÖM,
F D STYRELSELEDAMOT I LOKALA UPPFINNAREFÖRENINGAR OCH I
SUF-SVERIGE, NUTEK-STIPENDIAT OCH
UPPHOVSMAN TILL FEMTON OLIKA PATENT.
bertil@srsf.se www.bertilsuppslag.eu

Trängselskatt kan finansiera infrastruktur

Flera kommuner runt om i Sverige funderar på att starta ”smarta” projekt som en del i utvecklingen för att förbättra effektiviteten av lokala tjänster. Tanken är såklart även att förbättra hållbarheten, förstärka sin konkurrenskraft samt locka företag och talang. Ett exempel på en sådant smart projekt är införandet av trängselskatt.

I Sverige används systemet med trängselskatt redan i Stockholm och Göteborg. Syftet är att minska trängseln i trafiken, förbättra miljön genom renare luft och trevligare gång- och cykelvägar.

Vad många kanske inte tänker på, är hur avgifterna samtidigt kan bidra till att finansiera nya infrastruktur-satsningar. Tanken är inte att sätta stopp för trafiken helt, utan att se minskade utsläpp av särskilda fordon i rusningstrafik. Till exempel tas ingen skatt ut under helgdagar eller hela juli månad. Sedan ges såklart vissa fordon som utryckningsfordon, bussar och motorcyklar undantag.

Stort behov av nytänkande

I huvudstaden har man visat hur effektivt systemet är. Stockholms län växer med 35 000–40 000 invånare varje år och man investerar miljarder i ny infrastruktur årligen för att staden ska fortsätta fungera, allt eftersom befolkningen växer. Här är trängselskatten en viktig pusselbit för att bibehålla framkomligheten på stadens vägar.

Exempelvis är trafiken på Essingeleden mestadels lokal, med i snitt 130 000 fordon per dygn. Här är det ofta trångt och köerna är långa, vilket skapar ännu mer köer på vägarna runtomkring. För att tackla detta

infördes trängselskatten på Essingeleden i januari 2016, vilket har förkortat köerna både på själva Essingeleden och kringliggande vägar.

Dessutom höjdes trängselskatten i Stockholms innerstad förra året. Den högsta höjningen är lagd vid rusningstrafik och tanken är att styra trafiken mot andra tider och främja kollektivt resande. Dessutom kommer man att använda intäkterna från höjningen till att finansiera utbyggnaden av tunnelbanan. Den befintliga trängselskatten hjälper däremot redan till att finansiera bygget av Förbifart Stockholm, ett projekt som kommer att binda samman de norra och södra delarna av länet, avlasta Essingeleden och innerstaden samt minska sårbarheten i trafiksystemet.

Bilförare tänker till

Och det fungerar. Antalet fordon som passerar betalstationerna har redan minskat med 20 procent sedan 2005, året innan trängselskatten först infördes. Statistiken har sedan varit i stort sett oförändrad sedan skatten permanentades år 2007, trots att Storstockholms befolkning har vuxit snabbt och mycket, vilket visar hur skattens inverkan ökar över tid.

Sedan införandet har opinionen svängt och en klar majoritet av invånarna i Storstockholm är nu positiva till trängselskatten. Kort och gott så

har man fått stockholmarna att tänka till och göra mer genomtänkta bilresor, åtminstone över trängselskattegränsen.

Dessutom lönar det sig. Ta Göteborg till exempel, som införde trängselskatt i januari 2013. Projektet kostade ungefär 920 miljoner kronor och att driva systemet kostar ytterligare cirka 200 miljoner kronor per år. Det kan låta mycket, men man uppskattar att skatten drog in 925 miljoner redan under 2013. Från 2015 höjdes skatten ytterligare och intäkten beräknades då bli dryga 1,1 miljarder per år.

Ekonomisk press

Dessa initiala kostnader kan låta oöverkomliga för en del kommuner. Finans-krisen har satt märkbara spår i ekonomin och den offentliga sektorns budget räcker ofta inte till för att kunna ta del av den senaste tekniken. På grund av nedskärningar av offentlig finansiering från staten, söker man därför efter andra former av finansiering för att kunna investera i ny utrustning som kan möjliggöra införande av trängselskatt och de fördelar den i sin tur för med sig.

För detta behöver kommunerna dock ha tillgång till en blandning av olika sorters finansiering, både från den offentliga och privata sektorn. Även inom den privata sektorn är ett brett utbud av finansieringskällor vik-



tigt, eftersom man med fördel kan använda sig av olika finansiärer för olika typer av teknik. På så sätt kan man snabbare implementera smarta initiativ och dra nytta av de förbättringar dessa medför, så snabbt som möjligt, såsom förbättrad effektivitet, kvalitet, service, nya intäkter och besparingar.

Forskning från Siemens Financial Services (SFS) beräknade tillgången till finansiering som en typisk kommun skulle kunna komma åt från finansiärer inom den privata sektorn. Det visade sig att det finns sammanlagt omkring 2,2 miljarder euro tillgängliga för utveckling av svenska smarta kommuner. Det står därmed klart att tillgångsbaserad finansiering kan hjälpa till att förbättra invånarnas hälsa, göra offentliga tjänster mer effektiva, locka företag och talang till kommunen samt ge ekonomisk tillväxt. Detta kommer i sin tur att frigöra ännu mer av den hårt pressade offentliga sektorns kapital för mer nytänkande och experimentella initiativ för framtidens smarta kommuner.

Nytänkande finansiering

Ett exempel på dessa nytänkande lösningar är tillgångsbaserade finansieringslösningar som leasing, vilket är lättillgängligt, enkelt och snabbt att ordna. Dessa erbjuder också hög

öppenhet för övervakning och analys av kostnader.

Sådana finansieringsmetoder sprider kostnaden över en överenskommen betalningsperiod, med månatliga betalningar anpassade efter de förväntade fördelarna som den nya utrustningen medför över tid. Detta eliminerar behovet av stora initiala kostnader, vilket låser upp kapital för andra utgifter.

Med andra ord ger tillgångsbaserad finansiering kommuner tillgång till den senaste tekniken, utan att behöva ta av knappa kapital eller använda traditionella krediter. Dessa lösningar kan även täcka andra kostnader såsom installation, underhåll och service samt ge flexibiliteten att kunna uppgradera utrustningen i takt med utvecklingen.

Kommuner som vill uppgradera sin teknik kan få stora fördelar av att vända sig till en specialistfinansiär som har fördjupade kunskaper om både de utmaningar och krav som den offentliga sektorn står inför i dag. Till skillnad från traditionella finansiärer, som kan sakna omfattande teknisk kunskap för att fullt kunna utvärdera effekten av en investering, så förstår specialistfinansiärer tekniken och hur den används i praktiken inom den offentliga sektorn.

Genom trängselskatt skulle även mindre städer och kommuner runtom

i Sverige kunna se minskad trängsel, förbättrad miljö och tillskott i kassan för att finansiera nya infrastruktur-satsningar. Detta initiativ är bara ett exempel på ett smart city-projekt som kan ge stora fördelar för dessa kommuner.

Vidare satsningar är exempelvis smart belysning och smarta styr-system. Dagens nedskärningar lämnar dock föga utrymme i budgeten för dessa investeringar. Därför har finansiering från den privata sektorn numera en nyckelroll i att hjälpa Sveriges kommuner att ta ett kliv in i framtidens smarta samhälle.

TEXT: GUNNAR SKAGERLIND,
FÖRSÄLJNINGSCHEF INDUSTRY,
SIEMENS FINANCIAL SERVICES (SFS) SWEDEN

Källor: Transportstyrelsen, Trafikverket, Siemens Financial Services (rapport, "Smart Start", 2016), Göteborgsposten (artikel, "Svaren på frågorna om trängselskatt", 2017).

Unikt samarbete om energieffektiva småhus

Förväntade krav på ökad energiprestanda samt krav på bättre inomhusklimat och god luftväxling har stimulerat till ett unikt samarbete för utveckling av kombinerade värme- och ventilationssystem för energieffektiva småhus. De nya energikraven kommer i praktiken att innebära att alla nya småhus behöver förses med FTX-ventilation med hög verkningsgrad.

Samtidigt är många av de värmepumpar som i dag finns på marknaden överdimensionerade för energieffektiva småhus. Nu utvecklas nya kombinerade värme- och ventilationssystem som kommer att göra både husägarna och miljön till vinnare.

Miljön vinnare

Fem tillverkare och leverantörer av värme- och ventilationsutrustning arbetar tillsammans med fem småhustillverkare för att ta fram och marknadsintroducera bra helhetslösningar för energieffektiva småhus. Till grund för projektet ligger den teknikupphandling av kombinerade värme- och ventilationssystem för energieffektiva småhus i ett nordiskt klimat som BeSmå (Energimyndighetens innovationskluster för energieffektiva småhus) genomförde under 2016. Teknikupphandlingen väckte stort intresse hos tillverkare av både värme- och ventilationssystem, och sex intressanta anbud med förslag på kombinationslösningar lämnades in. I flera av anbuden överträffades enskilda skallkrav, men inget av anbuden uppfyllde alla skallkrav.

Därmed kunde ingen vinnare av teknikupphandlingen utses. Men projektet tog en ny vändning, och genom det blir såväl småhusköpare, tillverkare som miljön vinnare.

För att utnyttja det gedigna utvecklingsarbete som värme- och ventilationstillverkarna hade lagt ner under teknikupphandlingen beslöt styrgruppen för BeSmå att omvandla projektet till ett gemensamt utvecklingsprojekt. Inom ramen för det omvandlade projektet pågår vidareutveckling i fem delprojekt. Kvarstående frågor som filter, materialbedömningar och energiberäkningar utvecklas nu gemensamt, och parallellt med detta utvecklar var och en av de värme- och ventilationstillverkare som ingår i projektet sina egna produkter. Utvecklingsprojektet ska pågå till årets slut. Men redan nu har några av projektdeltagarna sina prototyper färdiga, och tester i verklig miljö har påbörjats.

- Projektet ger många positiva effekter, säger Agneta Persson som är konsult på företaget Anthesis och leder det gemensamma utvecklingsprojektet.

- De som köper småhus med de nya kombinerade värme- och ventila-

tionssystemen får ett kompakt system för både värme och ventilation som bara tar lite plats (installation som en dubbelgarderob ungefär), lägre energikostnader, bättre inomhusklimat och komfort, bättre andrahandsvärde för huset med mera.

Erfarenhetsutbyte viktigt

För de tillverkare som medverkar i utvecklingen blir vinsterna bland annat att de får nya marknader, nya nätverk och nya spännande samarbeten. På nationell och global nivå blir de primära vinsterna minskad energianvändning och minskade koldioxidutsläpp. Men även andra mervärden kan nås om genomslaget för de nya utrustningarna får stort genomslag, till exempel ökad energiförsörjningstrygghet och effektivare resursanvändning.

- Ventilation med värmeåtervinning är ett område där småhusbranschen behöver ökad kunskap. I Sverige är användningen av FTX-ventilation i småhus begränsad och därför är erfarenhetsutbyte mellan småhustillverkare och företag som tillverkar och levererar värme- och ventilationsutrustning viktig. Alla branscher har sina drivkrafter och hinder. Vi behöver en ökad förståelse för varandras förutsättningar,



fördelar och nackdelar, för att kunna utveckla kostnadseffektiva lösningar, säger Anders Rosenkilde, teknisk chef på TMF och projektägare för Energimyndighetens nätverk BeSmå.

Gemensam utveckling

FTX-ventilation ger bättre inomhusklimat och lägre energianvändning, men det innebär samtidigt ett större behov av underhåll. Filter av hög kvalitet är en av de centrala frågor som diskuteras inom det gemensamma projektet. Filtren ska ge en bra luftkvalitet, skydda aggregaten från smuts och endast orsaka låga tryckfall för att minimera elbehovet. Det är också viktigt att filterbyte sker regelbundet och är en naturlig del i husets underhåll, vilket kan vara en utmaning för den enskilda småhusägaren.

- Det är glädjande att se att många kombinerade värme- och ventilationsprodukter ser ut att kunna uppfylla samtliga krav som ställs upp i BeSmås projekt för gemensam utveckling. Nästa steg i processen blir att marknadsintroducera dem, säger Anders Rosenkilde.

Ny kombinerad utrustning för värme och ventilation för energieffektiva småhus i ett nordiskt klimat

De nya kombinerade värme- och ventilationsutrustningarna är tänkta att bli en standardprodukt som ersätter dagens installationer. Utvecklingen sker med primärt fokus på nyproducerade småhus, men utrustningen ska också kunna användas vid renovering av befintliga småhus.

Produkternas maximala storlek motsvarar ungefär en dubbelgarderob, de ska kunna monteras på ett rationellt sätt, vara kostnadseffektiva och ha en låg miljöpåverkan ur ett livscykelperspektiv. De ska dessutom vara robusta, vilket innebär lågt underhållsbehov och låg risk för skador.

Följande tillverkare av värme- och ventilationsutrustning deltar i projektet: Flexit, Metro Therm, Panasonic, SystemAir och Östberg Ventilation.

BeSmå

- Energimyndighetens innovationskluster för energieffektiva småhus, BeSmå, drivs av Trä- och Möbelföretagen, TMF, med delfinansiering från Energimyndigheten.
- I styrgruppen ingår representanter för Anebyhusgruppen, Derome, Fiskarhedenvillan, Invido, Marbodal, Skandinaviska Ecohus, Svenska Fönster, Trivselhus samt TMF. Charlotta Winkler, WSP Sverige AB, projektleder nätverket. Svein Ruud, SP och Agneta Persson, Anthesis, deltar som experter.
- BeSmå, bedriver utveckling för en mer hållbar energianvändning i småhus. Arbetet innefattar studier, förstudier och gemensamma utvecklingsprojekt.
- Syftet med BeSmås arbete är att påskynda omställningen till ett hållbart energisystem genom utveckling, marknadsintroduktion och spridning av energieffektiva produkter och komponenter som är avpassade för småhus.

TEXT: AGNETA PERSSON, ANTHESIS GROUP

Fastighetsbolag, ta tag i säkerheten!

Allt fler kunder ställer säkerhetskrav på både fastigheter och på hantering av känslig information och det är därför hög tid för fastighetsägare att se över sin säkerhetsskuld.

Samhällsklimatet har blivit tuffare och mer ansträngt än tidigare. Brottslighet, digitala hot och sabotage påverkar oss allt mer och vi behöver mobilisera oss i fastighetsbranschen för att motverka en negativ spiral som kan hota vårt demokratiska samhälle.

Specialfastigheter är ett statligt fastighetsbolag med fokus på kunder som ställer höga krav på säkerhet. I fastighetsportföljen finns bland annat kriminalvårdsanstalter, ungdomshem, domstolsbyggnader och polisfastigheter. Ett säkerhetstänkande genomsyrar all verksamhet i företaget - från styrelse och ledning till varje enskild medarbetare.

Alla fastighetsbolag har naturligtvis inte samma höga krav på säkerhet som Specialfastigheter, men jag anser att säkerheten är en eftersatt fråga som måste tas på större allvar. Precis som att många fastighetsägare kan sitta på en underhållsskuld så brukar vi tala om att företag sitter på en säkerhetsskuld. Det är en skuld som uppkommit genom att vi inte hanterat säkerheten i takt med övrig utveckling. Säkerhet är en färskvara som ständigt behöver förnyat fokus. Den högsta ledningen behöver därför sätta sig ned och göra en analys av hur bolaget ligger till när det gäller säkerhetsfrågorna.

På Specialfastigheter delar vi in säkerheten i fyra områden - person-säkerhet, driftsäkerhet, fysisk säkerhet och informationssäkerhet - och det kan vara en bra utgångspunkt för säkerhetsanalysen.

PERSONSÄKERHET handlar främst om att våra medarbetare och kunder ska känna sig trygga i miljön de arbetar i. Vi utbildar kontinuerligt våra medarbetare i hur de kan förebygga och hantera risker och hot i arbetsmiljön. Vi arbetar aktivt med incidentrapportering som ger oss kunskap om risker så att vi kan vara proaktiva med förebyggande åtgärder.

DRIFTSÄKERHETEN är extra viktig i fastigheter där verksamhet bedrivs dygnet runt. Med den snabba teknikutvecklingen inom områden som fastighetsautomation, följer förväntningar från kunder om energieffektiviseringar och användarvänlighet. Här gäller det som fastighetsägare att se till att ha robusta driftsystem, god planering och noggranna medarbetare. När det gäller förvaltningen av fastighetsautomation och fastighetstekniska nätverk måste det finnas tydliga roller och tydlig ansvarsfördelning inom organisationen. Säkerheten måste beaktas i såväl administrativa IT-system som i fastighetsautomationssystem.

FYSISK SÄKERHET handlar framför allt om tekniska och mekaniska säkerhetslösningar, till exempel olika typer av fysiskt tillträdesskydd, elektroniska passersystem, automatiska brandlarmanläggningar eller förstärkta dörrar, fönster, tak och väggkonstruktioner. Vilken säkerhetsnivå som behövs beror naturligtvis på verksamheten i fastigheten, och det är tydligt att efterfrågan på fysisk säkerhet kommer att stiga markant.

INFORMATIONSSÄKERHET. Det som definitivt berör alla företag och individer i samhället i dag, och som uppmärksamats mycket i medierna är informationssäkerheten. Vi arbetar med att skydda våra egna och våra kunders informationstillgångar. Med informationstillgångar menar vi både informationen i sig, men också de resurser som hanterar informationen till exempel datorer, mobiler, USB-minnen, e-post, intranät, webb, servrar och skrivare. Informationssäkerhetsarbetet går i korthet ut på att informationstillgångarna ska vara tillgängliga för dem som är behöriga, korrekta, spårbara och skyddade från obehörig insyn. Vi har tekniska och mekaniska skydd, men lika mycket handlar det om att ha administrativa rutiner och riktlinjer. I slutändan är det ofta den mänskliga faktorn som gör att säkerheten brister.

Medarbetarnas medvetenhet, intresse och engagemang i säkerhetsfrågor är nyckeln till ett framgångsrikt säkerhetsarbete. Så jag uppmuntrar alla mina kolleger i fastighetsbranschen att börja diskutera säkerhetsfrågorna. Gör en ordentlig riskanalys och satsa på utbildning, så höjer ni säkerhetsmedvetandet. På så vis kan vår bransch vara med och bidra till ett tryggare och säkrare samhälle.

Vi har en säkerhetsskuld, det är dags att börja betala av den!

TEXT: ÅSA HEDENBERG, VD SPECIALFASTIGHETER



Där kod möter betong

Nordic ConTech är samhällsbyggnadssektorns nya plattform för innovativ utveckling. Genom att kommunicera nya lösningar, skapa dialog och möten bidrar vi till att realisera fler innovationer inom samhällsbyggnad. Innovationer som i sin tur leder till ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet. Besök oss på nordiccontech.se

NORDIC CONTECH ÄR ETT INITIATIV FRÅN SVENSK BYGGTJÄNST, BYGG 4.0 OCH NORDBYGG.

Utrivning av dammar kan ge rättsliga konsekvenser

Sverige står i dagsläget inför en större våg av troliga dammutrivningar. Vi vill med denna artikel visa på de fastighetsrättsliga konsekvenserna vid utrivningen av dammar, något som inte uppmärksamrats i den miljörättsliga debatten.

Antalet dammar är i dag inte helt säkert men i SMHI:s senaste sammanställning (2016) anges att det rör sig om 10 600 dammar runt om i landet. Av dessa är troligen cirka en tredjedel knutna direkt till de cirka 2 000 vattenkraftverk som finns i landet. Inom cirka 20-30 år kommer vi troligen att ha klart färre dammar i landet.

Orsakerna till dessa dammutrivningar kan i all enkelhet beskrivas som att man har gjort bedömningen att dammar generellt har klar negativ påverkan på naturen. När dammarna en gång i tiden byggdes såg man dem - och den verksamhet som hängde ihop med dem - dock som nödvändiga och lagstiftningen handlade mera om att fördela inträdet av dammen på ett korrekt sätt.

Det som sker vid en utrivning är att verksamheten avslutas inom ramen för en provning. Med detta följer egentligen att alla delar av verksamheten också ska avslutas. Därmed kommer domstolarna även att behöva förhålla sig till och behandla de civilrättsliga och fastighetsrättsliga momenten vid utrivningar. Då det har gått många år sedan verksamheten startade kommer detta att leda till komplicerade frågeställningar som måste hanteras korrekt.

Många komplicerade lösningar

En damm behöver nämligen inte ha

samma ägare som den underliggande fastigheten. Det vanligaste alternativet till ägande är arrende, men även andra nyttjanderätter förekommer. Till detta kommer att en damm kan anses ha flera verksamhetsutövare eller kanske ingen alls i miljörettslig mening trots att anläggningen bevisligen finns på en fastighet.

När det kommer till dammar som har med vattenkraft att göra kompliceras frågan ytterligare. Detta då vattenkraften för sin existens kräver rådhighet över en fallsträcka där kraften ska utvinna.

Komplicerade lösningar

En fallsträcka kan ägas av många olika fastigheter vilket gör att vid nyprovning krävs att den som ska bedriva produktion måste råda över minst hälften av fallrättigheterna. Det är denna omständighet som gör att många av dagens kraftverk har komplicerade lösningar för hur man civilrättsligt ska förhålla sig till kraftverket såsom ersättningar i form av frikraft, fiskeersättning med mera.

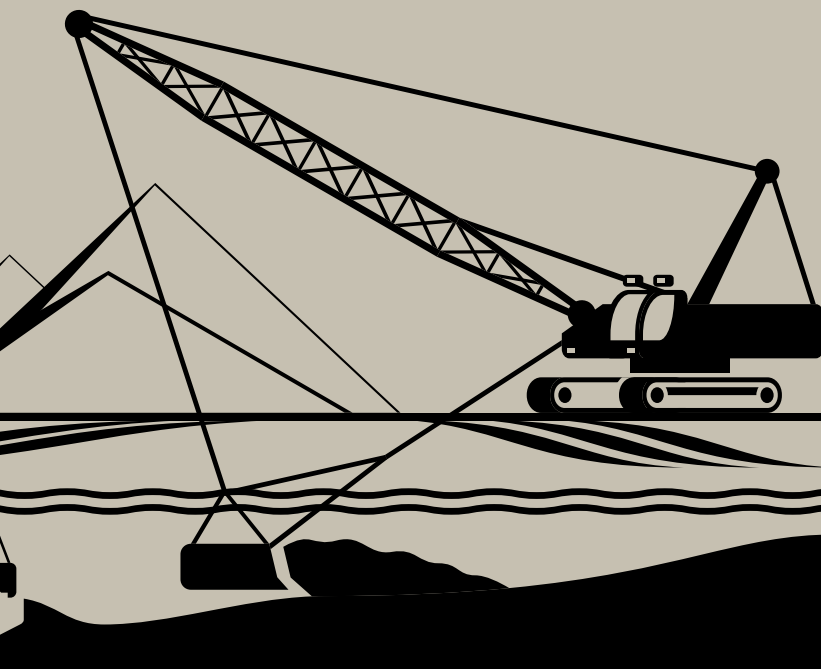
Alla dessa aspekter finns normalt sett inbakade i domarna och är en del av dem. Eftersom frågorna hanterades när dammen byggdes så måste de även hanteras när dammen rivs. Det är dock inte helt självklart, vilket gör att det är svårt att på förhand veta hur parterna och domstolen kommer att förhålla sig till dessa frågor.

Vägar med olika rättigheter

En särskilt viktig fastighetsrättslig konsekvens gäller vägar. Dels handlar det om de vägar som på något sätt är en del av dammanläggningen, dels de vägar som inte är en del av dammanläggningen men som ändå påverkas av ändrade vattennivåer. Hur vanligt detta är har vi inga siffror på men vår bedömning är att det är ett icke oväsentligt antal. Dessa vägar kan vara upplåtna med olika rättigheter som exempelvis gemensamhetsanläggningar, servitut och allmänna vägar (vägrätt). De vägar som är en del av dammanläggningen är kanske svåra att missa, om dammen rivs ut följer vägen helt enkelt med.

Andra vägar som kanske ligger långt ifrån själva dammanläggningen kan också påverkas av dammutrivningar. I Bulletinen (Riksförbundet enskilda vägars medlemstidning) nr 2-2018 beskrivs hur en befintlig väg över en sjö, anlagd på vägbank och bro, konstruktionsmässigt kommer att påverkas av en eventuell utrivning. Konsekvenserna enligt artikeln är stora och kostsamma för vägen. Vägar upplåtna med servitut eller gemensamhetsanläggningar kan som en följd av dammutrivningar behöva omprövas i lantmäteriförrättningar.

En annan fastighetsrättslig konsekvens är de avtalsservitut, officialservitut och ledningsrätter som berörs av utrivningen. På samma sätt som för vägarna kan dessa rättigheter beröra själva dammanläggningen och påver-



kas direkt eller så finns de en bit bort och påverkas indirekt. Ett tydligt exempel är bryggservitut som inte längre kan användas när vattennivån sänks (eller höjs). I stället krävs det att servitutet ändras eller upphävs, ofta krävs en lantmäteriförrättning.

Mycket jobb

Sammanfattningsvis kommer vi troligen att se många miljöprovningar om utrivningar av dammar framöver. För att säkerställa att samtliga delar av en damms påverkan avslutas krävs att de fastighetsrättsliga frågorna lyfts upp i processen. Det kommer att innebära mycket arbete för domstolar, myndigheter och fastighetsägare, men att skjuta frågorna på framtiden är ett betydligt sämre alternativ.

Risken är dock stor att påverkan av dammutrivningarna får stora konsekvenser för delar av samhället som normalt sett inte är vana vid att hantera den lagstiftning som är förknippad med dem. Det finns således all anledning för alla som är något så när berörda av en damm att bevaka vad som händer de närmaste åren.

TEXT: VIKTOR FALKENSTRÖM,
ADVOKAT PÅ HAMILTON ADVOKATBYRÅ I KARLSTAD OCH
FREDRIK WARNQUIST, UNIVERSITETSADJUNKT PÅ
LUNDS TEKNISKA HÖGSKOLA.
VIKTOR.FALKENSTROM@HAMILTONKARLSTAD.SE
FREDRIK.WARNQUIST@LANTM.LTH.SE

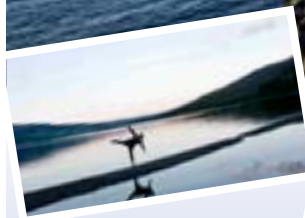


Nu söker vi en projektledare för mark- och exploateringsenheten!

Läs mer och ansök på:
skovde.se/jobb



Välkommen till seminarium om Hållbart markbyggnad i ett föränderligt klimat



Statens geotekniska institut, SGI bjuder tillsammans med Länsstyrelsen Västra Götalands län in till seminarium om hållbart markbyggnad i ett föränderligt klimat. Praktiska exempel, behov av fler åtgärder och ökande georisker i markbyggnaden står i fokus. Vi ser fram emot bra samtal om fortsatt utvecklingsarbete – välkommen!

Tid och plats:

Onsdagen den 28 november 2018 kl 10.00-16.00,
Clarion Hotel Post i Göteborg.
Läs mer och anmäl dig på www.swedgeo.se

Sista ordet

Återvinning för livet



JAG STOD VID AMAZONAS FLODENS BRUNA VATTEN på en liten strand vid Santarem och stirrade på en uppsväld blöja uppsköld av floden, ett bilhjul som klamrade sig fast för livet intrasslat bland fisknät och en jättelik matburk i aluminium. Tom. Det var år 1994. Jag tänkte då att en dag kommer jag tillbaka och bygger mig en båt med allt skräp jag hittat vid flodstränderna. Jag sympatiserade med karaktären Allie Fox spelad av Harrison Ford i *The Mosquito Coast*. Men det har fortfarande inte blivit av med något flytande skräpfartyg.

Enligt en artikel i *Macau Daily Times* från 2014 samlas det över 940 ton sopor i Macau per dag*. 940 ton osorterat skräp av matrester, plast, frigolit, metaller, glas, batterier, farmaceutiska och andra kemikaliska produkter och vad det nu är man vill ha och sen inte vill ha, in i sophögarna. Och mitt skräp är där också, dumpat i havet kanske, tänker jag och minns min enda simtur i Pärlflodens utlopp med en flytande tampong som förgrund och en plastpåse sugandes på foten.

JAG ÄR OFÖRSKÄMT TACKSAM mot dem som gräver i soporna efter fynd. Tydligen är papper och kartong ett fynd för DET recykleras i Macau. Tillplattade kartonger staplade, ibland till kolossala berg som osynliga kuttryggiga tanter släpar genom trafikerade gator.

Det där kan lika väl bli vår framtid säger jag till mina barn. Pappskeppen utbytes mot 30 öre per kilo, tog jag reda på häromdagen. Jag glömde fråga om de tar emot mjölkförpackningar, glasburkar, plastflaskor och gamla barnskor. Jag har en översvämning av sådant på min balkong.

Jag är medveten om att jag inte anstränger mig tillräckligt för en hållbar livsstil. Jag observerar och tänker fördomsfullt på vår materiella värld men förblir densamma - en blidkande världsvarukund och konsument med en tryckande känsla varje gång jag får hem en ny onödig matförpackning. Varenda grej vi köper i dag kommer med något som ska slängas.

Jag minns en fröken i sjuan som sa att vi var framtidens hopp. Jag säger nu samma sak till mina barn och försöker fräta sönder känslan av att jag hittills misslyckats. Eller, det kanske blir ett äldre osynligt jag som drar iväg med ett resefartyg av onödiga ting.

TEXT OCH FOTO: MIYA CUZNER

*Macau population år 2014: 624 000 på 30,3 km².
(Wikipedia).



NEWSEC

KONSTEN ATT VARA PÅ EN OCH FLERA MARKNADER SAMTIDIGT

Vi är en organism med tentakler på sju marknader. På så vis kan vi jobba både sömlöst över nationsgränser och punktvis i ett land. Våra starka armar som jobbar ihop ger det bästa greppet om marknaden och garanterar samma höga kvalitet över hela Norden.

THE FULL SERVICE PROPERTY HOUSE

GOD IMORGON STADEN!

Du är i ständig utveckling. Du växer. Många kallar dig sitt hem och din värld förändras hela tiden. Du har din själ, ditt kretslopp och dina utmaningar. Vi inspireras av dig och genom innovativa lösningar hjälper vi dig till en bättre morgondag. För framtiden spelar roll.

På Tyréns jobbar vi med samhällsbyggnad med målet att skapa bättre förutsättningar för dagens och framtidens städer. Det är möjligt tack vare våra skickliga ingenjörer, arkitekter och samhällsplanerare och att våra vinster går till forskning och utveckling. Tillsammans med våra kunder hittar vi lösningar för en bättre morgondag.