

SAMHÄLLSBYGGAREN

1/2021

SB

PERSPEKTIV

STAD OCH LAND

Lever hela landet?

HON BYGGER EN BÄTTRE BRANSCH

Årets samhällsbyggare Kajsa Hessel

FASTIGHETSBILDNING
I GRANNLÄNDERNA

FRÅGOR OM SPÅR
I NYA STAMBANORNA



God arkitektur behöver inte kosta mer

Vi vill skapa god arkitektur för de många människorna. Därför har vi i samarbete med arkitektfirman sandellsandberg och arkitekten Thomas Sandell tagit fram en ny generation flerfamiljshus där vi kombinerar attraktiv design, hållbarhet och kvalitet. Till ett pris som människor med vanliga inkomster har råd med.

Designen andas nytänkande och tradition på samma gång. Eftersom vi bygger i trä från svenska skogar har det varit naturligt att hämta inspiration från det svenska landskapet i valet av material och färger. De olika materialen och färgerna är vackra i sig själva men kan också kombineras för att passa in i olika situationer och omgivningar.

Helt enkelt okomplicerat och hållbart över tid, precis som resten av BoKlok.



**BO
KLOK**

SKANSKA & IKEA

Läs mer på boklok.se/flerfamiljshus

GESTALTADE MILJÖN AVGÖRANDE FÖR VÄLBEFINNANDET

Vi befinner oss i en tid som kommer gå till historien. Och som med säkerhet kommer att påverka vår framtid i flera avseenden. Det är dock inte första gången som vi går igenom tider av förändring och med en tydlig vision kan vi förvandla utmaningarna till möjligheter.

Nationalekonomen Joseph Schumpeter (1883–1950) introducerade begreppet *Schöpferische Zerstörung* eller på svenska kreativ förstörelse för att beskriva den förändringsprocess som följer av viktiga upptäckter, innovationer eller omvälvande händelser.

Det krävs dock kunskap och förståelse för att veta vad vi kan mista och vad som är värt att bevara. Det gäller inte minst när det kommer till framtidens samhällsbyggande. I det varande som träder fram efter coronapandemin är jag övertygad om att vi samhällsbyggare bör och kommer att spela en avgörande roll.

VI HAR UNDER det senaste året i allt högre grad blivit varse vad den nya tekniken kan ge oss. Det är fascinerande att möten som tidigare krävde resande nu med ett knapptryck tillgängliggörs för fler. Men vi har också blivit varse vad vi verkligen saknar och när tekniken fallerar.

Vi har blivit varse den fysiska miljöns betydelse, värdet av och längtan efter fysiska möten och förnimmelser. Coronapandemin påverkar hela samhället men också vår omedelbara närhet. Och närhet är ett nyckelord. För är det något som vi saknar just nu så är det just *närhet*.

“When in doubt, leave some space” hade kunnat vara en slogan från Folkhälsomyndigheten för att påminna oss om att hålla avstånd när vi rör oss längs stadens gator. I stället är det ett uttryck som vill illustrera den förrådiska lockelse många stadsbyggare och arkitekter ställt inför och som inneburit överdimensionerade torg och gatumiljöer som i stället för mötesplatser har bildat otrygga och folktomma miljöer.

EN GESTALTAD MILJÖ som fyller människors och samhällets behov genom att erbjuda bra livsmiljöer uppstår inte av en slump utan genom att kombinera teknisk expertis med en förståelse av den mänskliga kroppen och våra sinnen. Många av svaren på utmaningarna inom samhällsbyggandet kan vi finna genom att utgå från våra egna kroppar och sinnen.

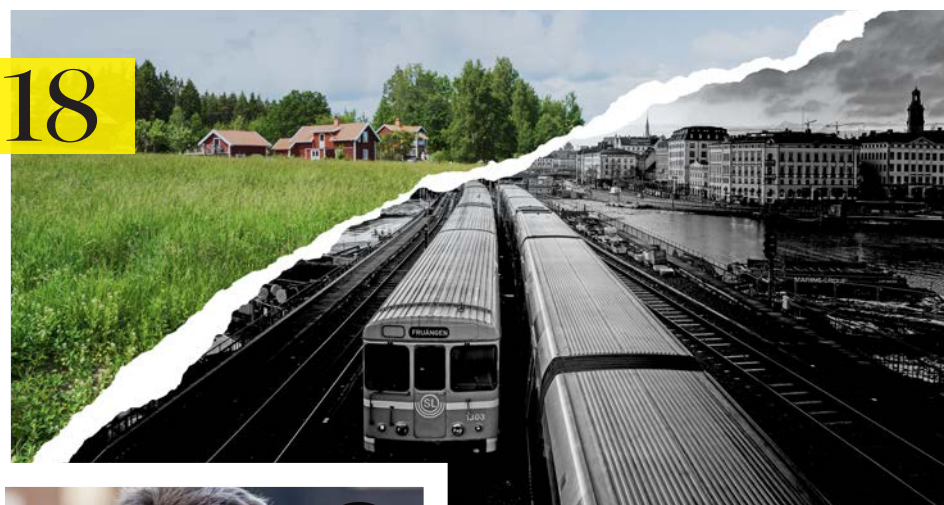
Aldrig har det känts så påtagligt hur viktig den byggda miljön är för vårt välbefinnande. Låt oss dra lärdom av dessa upplevelser och känslor. För samhällsbyggande är en ständigt pågående lärandeprocess. Oavsett om det handlar om vägar, byggnader eller broar så blir samhällsbyggandet aldrig färdigt, och det är som det skall. Världen förändras och vi med den. Och ju mer världen förändras desto mer behövs vi samhällsbyggare. Så skäms inte, var stolt!

Lars Strömberg, vd Samhällsbyggarna

”Bra livsmiljöer uppstår inte av en slump utan genom att kombinera teknisk expertis med en förståelse för den mänskliga kroppen och våra sinnen.”



18



08



28

06 **DEBATT:**
LANTMÄTERIET STRYPER LADDNINGEN

08 **AKTUELLT I FÖRENINGEN**

12 **FASTIGHETSBLDNING I 3 LÄNDER**

14 **BRA OCH DÅLIGT MED BALLASTFRIA SPÅR**

16 **SPEL FÖR SAMHÄLLSBYGGARE**

18 **TEMA:**
STAD OCH LAND

28 **INTERVJU:**
KAJSA HESSEL

34 **HÅLLER SKRYTET OM HÅLLBARHET?**

38 **5 FRÅGOR TILL JOHNNY KELLNER**

39 **DEBATT:**
GRUNDEN FÖR NY BOSTADSPOLITIK

40 **AKTUELLA RÄTTSFALL**

08 VÅR MAN I FIG. Mikael Lilje är Samhällsbyggaren och chefen för Lantmäteriets internationella avdelning. Han är också vice president i den internationella lantmäteriorganisationen FIG. Här berättar han om engagemanget och vad det har betytt för honom.

28 EXTRAORDINÄRT LEDARSKAP. Kajsa Hessel är beteendevetaren som hittade hem i byggbranschen. Hon utsågs till Årets samhällsbyggare 2020 och som byggechefernas ordförande tar hon nya kliv i kampen mot osunda exkluderande kulturer i sektorn. Nu blir hon ny vd för Svensk byggtjänst.

32 HÅLLBARAST? Johnny Kellner skärskådar Sveriges arbete med hållbarhet och pekar på möjliga och effektiva vägar framåt i klimatfrågan.

SB

SAMHÄLLSBYGGAREN

Samhällsbyggaren ges ut av
Samhällsbyggarna
Box 541, 101 30 Stockholm
www.samhallsbyggarna.org
Telefon: 08-545 217 50

ANSVARIG UTGIVARE:
Lars Strömgren
vd Samhällsbyggarna
info@samhallsbyggarna.org

REDAKTÖR:
Fredrik Hielscher
076-778 78 35
fredrik.hielscher@
samhallsbyggarna.org

GRAFISK FORM:
Fredrik Swahn Design
fredrik@fredrikswahn.com

ANNONSBOOKNING:
Fredrik Sjöman
073-565 3579
fredrik.sjoman@
annonssaljarna.se

TRYCKERI:
Norra Skåne Offset, 2021

OMSLAGSFOTO:
Johannes Frandsen

ISSN 2000-2408

SAMHÄLLSBYGGARNA
Samhällsbyggarna samlar alla som är med och utvecklar, bygger och förvaltar vårt framtida samhälle. Vi är en branschövergripande ideell nätverksorganisation med 3 500 medlemmar som har spetskompetenser inom samhällsbyggnadsområdets alla delar.

NEWSEC

NEWSEC PROPERTY OUTLOOK

SPRING 2021

Kommer snart!

10 MARS

Ladda ner ditt ex på
newsec.se/np0

LANTMÄTERIET: FRÅN REDSKAP FÖR FRAMSTEG TILL BROMSKLOSS?

Ända sedan skiftesreformerna och strävan efter att skapa ett effektivt jord- och skogsbruk har lantmäteriet spelat en central roll för samhälleliga framsteg. Juridiska former som ledningsrätt och 3D-fastigheter har varit avgörande för storstädernas utveckling.

Men hur är det egentligen med lantmäteriet i dag?

I den radhus-samfällighetsförening som jag tillhör är allt fler intresserade av att skaffa en laddningsbar elbil. Men hur ska vi ladda dem?

De som har hus nära parkeringen drar en ledning från sina egna hus till sin parkerade bil. Försäkringsbolaget säger nej till laddning i de vanliga uttagen i garagen. Eftersom föreningen just genom diverse utfyllningarna skapat fler parkeringsplatser tänkte vi sätta upp laddstolpar på några av dessa platser.

TANKEN VAR ATT INTRESSERADE mot en fast månadsavgift skulle kunna få tillgång till dessa laddmöjligheter. Till varje fastighet hör garage i längor som ingår i gemensamhetsanläggningen. På sikt är tanken att skapa laddmöjligheter i garagen, men då måste elen moderniseras.

I vår förening var det dock några som ifrågasatte om föreningen hade rätt att sätta upp stolpar. Styrelsen kontaktade Villaägarna som främst hänvisade till Lantmäteriets hemsida. Där behandlas två grundläggande frågor.

Den första är om laddstolpar ryms i det befintliga anläggningsbeslutet. I beslutet som gäller för föreningen jag tillhör står bland annat: "Garagebyggnaden inklusive portar, fläktar och andra anordningar för anläggningens funktion", samt att parkeringsplatser ingår. I dag borde laddmöjligheter rimligen höra till "anordning för anläggningens funktion" både för garage och parkeringar.

LANTMÄTERIET SKRIVER DOCK att det gjorts en restriktiv tolkning av vad som ingår i ett anläggningsbeslut och antyder därmed att laddmöjligheter

inte kan skapas om det inte sägs explicit i beslutet. Lantmäteriet erbjuder sig dock att – mot ersättning – göra en så kallad fastighetsbestämning och göra en rättsligt bindande tolkning av vad som ingår.

Man kan dock fråga sig vad denna tolkning kan bygga på eftersom det inte finns något rättsfall. Sedan kan man undra varför inte lantmäteriet gör ett generellt uttalande eftersom det rimligen finns liknande formuleringar om garagebyggnader och parkeringar i många anläggningsbeslut.

ÄR DET VIKTIGARE för lantmäteriet att öka de egna intäkterna än att bidra till hållbar utveckling?

Sedan diskuterar Lantmäteriet om det – mot ersättning förstas – är möjligt att lägga till laddmöjligheter i ett nytt anläggningsbeslut för föreningen. De skriver på följande sätt, vilket en läsare rimligen tolkar som att



det är tveksamt om det går att lägga till detta även om medlemmarna vill det.

LANTMÄTERIET KONSTATERAR ATT:

- De boende (typiskt sett) ska ha behov av anläggningen, både när den bildas och på längre sikt.
- Behovet ska inte vara tillfälligt eller personligt kopplat till en viss fastighetsägare. Det ska heller inte vara ett behov som kan komma att uppstå i framtiden.
- Behovet ska alltid kopplas till en "typisk användare" (normalanvändare) av de fastigheter som ska anslutas till gemensamhetsanläggningen. Utan den kopplingen saknas skäl att skapa en rättslig bindning mellan anläggning och anslutna fastigheter.

EN FÖRSTA INVÄNDNING mot detta är att det skapas ett moment 22. I dag är det förvisso bara omkring tio procent av de boende i föreningen som har

laddningsbara elbilar. Därför kan det ifrågasättas om behovet i dagsläget är tillräckligt stort för att föreningen ska anskaffa laddstolpar. Men en orsak till den låga andelen är just att det inte finns laddmöjligheter.

EN ANDRA INVÄNDNING är att texten faktiskt inte stämmer med gammal praxis. I vårt anläggningsbeslut ingår en lekplats för små barn. När vi för drygt 10 år sedan gick över från ekonomisk förening till samfällighetsförening ifrågasatte lantmätaren inte att lekplatsen skulle ingå. Men det är ju som med laddningen enbart cirka 10 procent som i dag använder denna lekplats och många som flyttar in har inte små barn.

I vissa fastigheter har det såvitt jag vet aldrig bott personer med små barn. Och är småbarnsfamiljer typiska användare av husen i vårt område? Och hur avgör man det? En parallell är

också att både ägare och köpare kan värdera möjligheter att göra saker: Man kan ta med sig egna eller gästers barn till lekplatsen och man kan ladda en elbil om man skulle skaffa en – även om sannolikheten är relativt låg i båda fallen.

LANTMÄTERIET BORDE FORTSÄTTA sin klassiska roll att bidra till framsteg genom att:

1. Göra ett uttalande som säger att om det i ett anläggningsbeslut ingår parkering och garage så är Lantmäteriets ståndpunkt att föreningen har rätt att skapa laddmöjligheter om stämman så beslutar. Sådana möjligheter finns t ex redan idag i bostadsrättsföreningar. Det ska inte vara så att någon samfällighetsförening först måste chansa och hoppas att ingen överklagar eller hoppas att ett överklagande med tiden avslås.

2. Föreslå en lagändring i anlägg-

ningslagen som säger att när det sker en teknisk utveckling som inte kunde förutses när anläggningsbeslutet togs så ska det göras en generös tolkning av vad föreningen får göra. Självklart ska det i dessa fall finnas ett stämmobeslut.



TEXT: HANS LIND,
PROFESSOR I FASTIGHETSEKONOMI,
TIDIGARE VID KTH, L69.

TA
VÄ

Möt
Week
konfe
du m
Work
utvik

FI

Inter
nen s
Ry
lant
bild
de m
geod
ocks
och v
FI
tion
och
peis
nen
Sa
med
liga
nisk
är ac
är af
Sv
en st
stort

Få hela Samhällsbyggaren
direkt i din brevlåda - fyra
nummer per år.



BLI MEDLEM NU!

DE PRISADES PÅ

SB-DAGARNA

Vill du berätta om något som händer i din sektion eller region? Har du fått ett nytt jobb eller uppdrag? Hör av dig och berätta mer!
fredrik.hielscher@samhallsbyggarna.org



VINNARE

Samhallsbyggarna delar varje år ut pris och utmärkelser i flera kategorier. Vinnarna 2020 tog emot blommor och diplom under digitala Samhallsbyggardagarna som delvis sändes live från Gatun Arkitekters silo i Stockholm. Här är vinnarna i de fem priskategorierna flankerade av Lars Strömgren, Samhallsbyggarnas vd, till vänster samt Dag Björklund, föreningens ordförande, till höger.



Läs mer om Kajsa på sidan 28!

Årets samhallsbyggare, Kajsa Hessel. Vinnaren tilldelas skulpturen S-kronan av Carl-Gustaf Ekberg.



Clarence Morberg-priset, Fredrik Pettersson.



Årets Excellence in Civil Engineering, Emma Persson. Hon tilldelades skulpturen V-kronan av Cal-Gustaf Ekberg.



Läs mer om deras examensarbete i nästa nummer.

Bästa examensarbete i fastighetsekonomi, Olof Bergvall och Henrik von Bahr.



Bästa examensarbete i fastighetsrätt, Erik Jansson.

Kommunernas dilemma kring avyttringar av samhällsfastigheter – en analys av samspelet mellan det offentliga och det privata. Vinnande bidrag utsågs av Samhallsbyggarnas sektion för fastighetsvärdering. Jury: Peter Palm (ordförande), Malmö universitet, Göran Räckle, Swedbank och Gustav Källén, Archus. Pristagarna delar på 20 000 kronor.

Fastighetsrättsliga konsekvenser av damnutrivningar. Jury: Linda Sabel (ordförande), Lantmäteriet, Elin Davidson, Riksbyggen, Karina Liljeroos från Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen. Lantmäteriet står för prissumman på 15 000 kronor.

FAKTA: SAMHÄLLSBYGGNADSDAGARNA

Samlar ledande representanter från Sverige och internationellt inom hela samhällsbyggnadssektorn – planerare, arkitekter, företagare, forskare, politiker och många andra – för att dela med sig av kunskap och erfarenheter inom några av samhällets viktigaste områden.

- Fastigheter, boende och arkitektur
- Infrastruktur, mobilitet och transporter
- Energi och klimat
- Stad och landsbygd
- Tech, innovation och digitalisering
- Ekonomi och kultur

JULY 2020

Jan Wejdmark, Senior Partner, Newsec
Malena Havenvid, civilingenjör, doktor i företagsekonomi och lektor i byggprojektledning, KTH
Lise Langseth, va-chef, Haninge kommun
Stefan Engdahl, planeringsdirektör, Trafikverket
Ann-Louise Lökholm, vd, Sweco Sverige
Lars Strömgren, vd, Samhallsbyggarna

PÅ GÅNG I SEKTIONER OCH REGIONER

SEKTIONEN FÖR FASTIGHETSVÄRDERING

Ordförande: Peter Palm
peter.palm@samhallsbyggarna.org
20 maj: Årsmöte via Zoom.
Anmälan på: samhallsbyggarna.org.

SENIORSEKTIONEN

Ordförande: Rolf Hörnfeldt
rolfhr43@gmail.com
10 mars: Seminarium via Zoom. Eva Ekelund berättar om Kiruna-flytten.
28 april: Seminarium via Zoom. Malin Löfsjögård om hållbarhetsarbete i cementindustrin.
9 juni: Seminarium via Zoom. Utbyggnad av järnvägen.

REGION ÖREBRO

Ordförande: Fredrik Sundin
fredrik.sundin@ncc.se
16 mars: Seminarium via Teams. WSP - inte spikat
11 maj: Seminarium via Teams. Örebroporten (prel).
24 augusti: Seminarium via Teams. Sweco (prel).
19 oktober: Seminarium via Teams. Citypassagen (prel).
1 december: Årsmöte och seminarium via Teams. NCC (prel).
Anmälan till: info@samhallsbyggarna.org

REGION GÄVLE-DALA

Ordförande: Eric Båve
eric.bave@gmail.com
27 oktober: Seminarium. Trafikverkets lokaler i Gävle. Vi planerar för ett fysiskt möte annars Zoom. Johan Sundin, projektledare Trafikverket: Perspektiv på stora järnvägsprojekt. Lars Strömgren, vd Samhallsbyggarna talar.
14 juni: Microsofts och Googles anläggningar i regionen. Eric Båve: Från Facebook i Luleå till Google i Horndal
Anmälan till: info@samhallsbyggarna.org

I Norge
ansvar
leren v
besluts
eller ut

Få hela Samhällsbyggaren direkt i din brevlåda - fyra nummer per år.

När den
process
gärna m
och insj
självkla
kande s
teriomr

T

inte min
ligt, kom
Lantr
område
mycket
det lätt b
päron. I
Norge oc
fastighe

**Finland
likheter**
Det finl
del det s
sam hist
pelvis ha
ket det y



BLI MEDLEM NU!

fter till
ing i
sregis-
sedan
ett sys-
ollfunk-
metrin.
ldade
odkän-
dock
så land-
ansva-

gsä-
ekt om-
någon
t utdrag
er som
den
nehålla
et. Bris-
melan-
s, som
gifterna

d annat
lad och
Ejen-
rutom
tion
and
sutöv-
ngsret-
skriv-
a parter
göra
cket
tt effek-
en vet

ektiv
igitali-
ssionen



or på ett

frukost-
gen av
tog repre-
m, KLM-

flera reger-
änhet och
mhällsbyg-
höver.

MED ELLER UTAN BALLAST?

Spårssystem knäckfråga i de nya stambanorna

Ballastfria spår gjutna i betong eller traditionella slipers och räls på makadam? Nu byggs de nya stambanorna ut för tåg som kör i antingen 250 eller 320 kilometer i timmen. En av knäckfrågorna handlar om vilka spår Trafikverket ska satsa på.

– Det finns för och nackdelar med båda tekniska lösningarna, säger **Juliana Pyron** som är tillförordnad chef för systemplanering av de nya stambanorna.



Juliana Pyron, tillförordnad chef för systemplanering av de nya stambanorna

TEXT: FREDRIK HIELSCHER

Regeringsuppdraget som Trafikverket just nu genomför är att bygga stambanorna Ostlänken, Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund.

Utöver detta så ska Trafikverket leverera en utredning som presenteras den 28 februari och som ska utreda vilket system man skulle kunna ha i stambanorna med de 205 miljarderna i budget i åtanke, alltså ett eget och separat utredningsuppdrag som är av visionär karaktär.

I det uppdraget kommer också frågan om ballastfria spår och konventionella spår på ballast att diskuteras. DN erfar att den också ska innehålla beräkningar på att lägga spåren i luften på pelare, på så kallade landbroar

FÖR GÖTEBORG-BORÅS OCH Ostlänken är det ballastspår för 250 kilometer i timmen som gäller. På sträckan Hässleholm-Lund är det däremot 320 kilometer i timmen och fastsatta spår som ska byggas.

– Rent generellt kan man säga att fixerade spår tillåter högre hastigheter och ger en stabilare grund. Det är dyrare, men behöver inte underhållas lika ofta och mycket som ballasterat spår, som behöver riktas mer frekvent, säger Julia Pyron.

– Men vad som är bäst kan vara bero-

ende av vilka markförhållande som finns, och det vet vi inte förrän det tagits prover och gjorts tester.

Vad är Trafikverkets utgångspunkt i valet mellan fixerade spår och traditionella ballastspår?

– För delarna som ligger utanför de tre beslutade projekten planerar vi för ett fixerat spår och en hög hastighet. Men det är en utgångspunkt i teorin, sedan gäller det att anpassa efter förutsättningarna.

Ett större belopp – som det blir med ballastfria spår – kan potentiellt avskräcka när det ska fattas beslut om investeringar.

Är det ett perspektiv som Trafikverket tar med i avvägningarna?

– Detta är något som vi resonerar kring i pågående regeringsuppdrag som önskar veta hur vi skulle kunna komma ner i investeringskostnad. I den analysen ingår också att titta på vad det skulle innebära att bygga ballasterade spår på hela den nya stambanan, säger Pyron.

– Vad det blir i slutändan beror på många saker, budgeten inte minst, och denna har ett politiskt perspektiv.

Buller och vibrationer är också variabler att ta hänsyn till. Här utgår Trafikverket främst från det nationella

miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö – och det kan handla om sådant som vallar och skärmar och liknande när tågen passerar tätare boendemiljöer och städer, berättar Juliana Pyron.

– Precis som alla större nya vägar och järnvägar kommer det att innebära intrång och barriäreffekter. Dessa behöver inte per automatik vara större för just en höghastighetsjärnväg, ljudet från ett höghastighetståg är annorlunda än från traditionella tåg men inte nödvändigtvis högre. Vi gör vad vi kan för att minska intrånget, allt från skyddsåtgärder till att i sista hand lösa in mark och byggnader men det handlar om vad som är miljömässigt motiverat, tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt.

Är bullernivåerna något ni tar hänsyn till?

– Ett X2000-tåg, eller ett godståg, låter i mina öron mycket bullrigare än de här tågen som har ett annorlunda mera lågfrekvent ljud, mer som ett swish.

Att anlägga med ballastfri teknik kräver stora mängder betong jämfört med konventionell spåröverbyggnad.

– Betongproduktionen har stor påverkan på klimatet – och den aspekten ingår i vår avvägning.

FOTO: JUSTIN BRINKHOFF/PEKELS



Japan var först ut med slab track i deras snabbtågslinjer.

Järnvägsgruppen på KTH har tidigare riktat kritik mot ballastfria spår som normalval. Hastighetsmålet bör vara högt satt för att få ner restiderna – men detta kräver inte dyrare ballastfritt spår, menar de. Frankrike, Spanien och Italien använder ballastspår för tågtrafik som kör i hastigheter mellan 300 och 320 kilometer i timmen.

”KTH JÄRNVÄGSGRUPPEN TYCKER det är olyckligt att endast koppla valet av spåröverbyggnad till tågens hastighet. Minst lika viktigt är hur grundläggningsförhållanden ser ut längs

de tilltänkta sträckorna (från berg till lera)”, skriver Mats Berg, professor i järnvägsteknik vid KTH, i ett mejlsvår till Samhällsbyggaren.

Han skriver också att ballastspår är mer förlåtande för sättningar än ballastfria spår, slab track, som har begränsade justeringsmöjligheter.

”För mycket bra grundläggningsförhållanden är det inte orimligt med ’slab track’, men för sämre förhållanden riskerar grundförstärkningen bli kostsam alternativt att spåret sätter sig för mycket senare med komplicerade och kostsamma efterarbeten som följd.” ♦

FÖR- OCH NACKDELAR

- Är banans grundläggning stabil minskar underhållet på ballastfria spår jämfört med ballastspår.
- Mindre underhåll betyder minskade störningar i trafiken.
- Ballastfria spår har en längre livscykel, 60-80 år.
- Ballastfria spår ger en måttlig ökning av anläggningskostnaden för banöverbyggnaden jämfört med totalkostnaden. Kostnaden för *Banöverbyggnaden* blir högre.
- Konventionella spår kan lägesjusteras vid behov. Fixerade spår har däremot små geometriska justeringsmöjligheter när det är färdigbyggt.
- Ballastfritt spår kan medföra ökat buller och då kräva bullerskydd mot omgivningen liksom i tågvarnarna.
- Ursparning på fixerat spår som kräver omläggning av betongdäcket kan leda till långa avstängningar i trafiken.

ARBETSBRIST FIXERADE SPÅREN I JAPAN

De ballastfria spåren utvecklades i Japan i mitten av 1960-talet. Belastningarna på spåren ökade i takt med växande trafikering, vilket ledde till större underhållsbehov för att hålla spårgeometrin intakt.

Brist på arbetskraft och tid för underhållsarbete ledde till utvecklingen av spår med lägre underhållsbehov.

Shinkansen-linjerna Sanyo, Tohoku and Joetsu byggdes övervägande med slab track (70-95 procent). Den första Shinkansen-varianten körde i 210-220 kilometer i timmen. Dagens tåg kör i 320.

SYSTEM FÖR BALLASTFRIA SPÅR:

Slipers inbäddade i betongkonstruktionen (T. ex. Rheda 2000-systemet från Rail One).

Prefabricerade ballastfria spår (T. ex. Österrikiska ÖBB-Porr-systemet)

Inbäddade rälsystem (T. ex. Edilon Sedra - ERS-HR)

Läs mer i: Willand Björkquist och Ismayil Janjua, *Evaluation and comparison of ballastless track systems with regards to system and performance characteristics*, KTH Stockholm, Sverige, 2020.

Få hela Samhällsbyggaren
direkt i din brevlåda - fyra
nummer per år.



BLI MEDLEM NU!

SAMMA LIKA

Hela Sverige ska leva. Samtidigt menar många att raka motsatsen vore en sannare beskrivning av vårt land som passerat århundraden av urbanisering.

Men vad kan få både stad och land att blomstra och växa? Vad är vi beredda att satsa på för att alla ska få samma tillgång till logistik och service, kultur och utbildning, fysisk aktivitet och transporter? Och vad innebär coronapandemin och genombrottet för digitaliseringen för allt detta?

TEXT: FREDRIK HIELSCHER

I en serie artiklar under året kommer Samhällsbyggaren att ta itu med flera aspekter och frågor kring det som ofta beskrivs i binära motsatstermer, staden och landsbygden, med förhoppningen att ge konturer och nyanser i mellanrummen.



Få hela Samhällsbyggaren
direkt i din brevlåda - fyra
nummer per år.

 **BLI MEDLEM NU!**

N

Josef
Sverig
efter
- D
organ
och l

TEXT: F

E

arna till
i alla dri
en viss s
innebär
har uppg
med sky
nya, ska
med 1 ja
organisa
kan såda
uppemo
menar k
för allt n
terna. O
är att om
ende sta
föreslag

- VI MÅS
inte läck
så är det
för samh
Att de fö
investeri
rimligt. s

tar om
älls-
tydiga
gd
och
enskan
kebok
i också
t. Orden
i sig
trativa
s bo på
Räknar
t en tät-
rje hus
s) så
ingen

er
mmets
tanför
e. Enligt
e på

ndel-
om
till
on bor
ningen

p som
idigare
ill-
er som
bilresa
00 invå-
ndelse.
unrefor-
tningen
on.
kerar
blick-
orterna
en är
efolk-
er den

å sin
kning.
bygder
likhe-

Få hela Samhällsbyggaren
direkt i din brevlåda - fyra
nummer per år.

 **BLI MEDLEM NU!**

Få hela Samhällsbyggaren
direkt i din brevlåda - fyra
nummer per år.



BLI MEDLEM NU!

P

re

Frågo

viktig

Me

om v

- D

i hum

Gym

TEXT: F

H

kartlägg

det att m

- Det f

punkter

sorna är

Det norr

mar i ve

veckan.

ten.

Det finn

hur mot

den kan

digitalis

exempe

rapport

arbetsg

och fran

cerades

Kollekti

kollektiv

dras me

fört med

kelba-
vilket

sla av

en

dikt an

det nu

l bana

g pus-

tions-

na ta

kollek-

sin tur

och

ksam-

keln

nger.

genere-

narkna-

na men

i gatu-

lvis

ssar in i

orter?

öra

n kan

kan

sflot-

ung

n om

att höja

ning

don

z som

ksord-

mängd

ska ta

roligt!

ger 12-15

v trans-

mellan

orter,

tan att

behöver

gt fram-

av drö-

hälso-

nom

Få hela Samhällsbyggaren
direkt i din brevlåda - fyra
nummer per år.

 **BLI MEDLEM NU!**

H
sä

Per N
främ
ärvde
- D
samr
jobba

TEXT: F

D

landet.
- Jag t
vara nat
vitet. Sv
också by
gäller ci
ner och l
Per Nilss
- Det ä
kraft, va
heter oc
utmanir
ordning
ten, så a
lig kraft
för att al
på nytt.
Samor
inte om
- utan or
spektive
- WHC
efter dev
kanske l
devis att
het om a
som sätt
liv som c
onåbara

EN DEL I
då kan b
som exer
också så
- Det f
det sätte

vid

entes.
lleva
a grup
mar-
ra får
och att
ar.

ar varit
r lättare
i stil-
tskam-
de
yp av
t.

lä fram-

a den
vidare
törre

Få hela Samhällsbyggaren
direkt i din brevlåda - fyra
nummer per år.

 **BLI MEDLEM NU!**

Få hela Samhällsbyggaren
direkt i din brevlåda - fyra
nummer per år.

 **BLI MEDLEM NU!**

H
i

-

Kajs
hitta
Ho
Bygg
I fol
nya j

TEXT: F

"D

nästan s
för att hä
Kansk
Kajsa He
varken i
den van
schen.
- Jätte
vi gör oc
olika - k
alla aspe
har lätt a
kanske,

RÅDET "
omgivni
tenskap,
- Jag v
med att
iskor me
påverka
persona
ting?

Efter t
tet land
teringsb
då Arbet

bygg-

id när
rdera-
er banor
onomi
bränd-
on.
are i
exem-
vd i ett
inte

na, ett
de
som

ill ett

l männ-
ga i att

Få hela Samhällsbyggaren
direkt i din brevlåda - fyra
nummer per år.



BLI MEDLEM NU!

Kajsa Hess
"Jag har fukt
och fullt. De
jag lyckats g
för många i
lagarbete b
mycket han

jag är på
och bem
det till e
säger ho
- Det ä
och luta
framåtl
mycket e
jöerna, r
bli påko
Men såd
kan få a
udden a
åker ner
Det m
med är i
cheferna
fanns in
med i m
Men det
relse. De
och kom
chef. Då
cheferna
den som
rad med
ansvar f
- Jag t

kun-
adana
också
ran-
är värl-
ör digi-
ekten.

Sweco

rcket på
tt jag är
är tunga
söker
en halv
odrag i
vid att
n del

t?
när
och
nner
hem!
tjänst.
ska det

ter.
utspelar
are så
er, net-

Bäst i världen på hållbar utveckling?

För att få ett rättvisare mått på hållbar utveckling kan Sverige inte bara räkna med utsläppen inom landets gränser – utan också från indirekta utsläpp via exempelvis import och produktion i andra länder. Det skriver klimatstrategen Johnny Kellner i en artikel som nagelfar det svenska klimatarbetet.

I en debattartikel i DN den 21 juli 2016 menar företrädare för regeringen att Sverige är bäst i världen på hållbar utveckling. Detta kanske kan stämma om vi enbart håller oss innanför Sveriges gränser. Enligt bland annat Naturvårdsverket uppstår dock en betydande del av Sveriges koldioxidavtryck genom import av varor som bland annat har outsourcats så som textilprodukter. Andra exempel på "våra" klimatutsläpp sker genom importen av livsmedel. Det vill säga produktionsbaserade utsläpp i andra länder som enbart går till svensk konsumtion. Sveriges officiella årliga statistik av utsläpp av växthusgaser innanför våra gränser var år 2019 cirka 51 miljoner ton koldioxidekvivalenter¹.

De konsumtionsbaserade utsläppen inkluderat det som sker både innanför och utanför våra gränser för att tillfredsställa efterfrågan var år 2018 cirka 82 miljoner ton koldioxidekvivalenter¹. Per person och år var motsvarande utsläpp av växthusgaser i Sverige cirka åtta ton koldioxidekvivalenter. "Våra indirekta utsläpp" i utvecklingsländerna ökar på grund av att de för sin industri i huvudsak använder smutsig kolkraft med stora utsläpp av växthusgaser och partiklar. Sverige har i sammanhanget en mycket låg självförsörjningsgrad av livsmedel på 45 procent, vilket är lägst i Europa. Vi är med andra ord även helt beroende av import av livsmedel för att klara vår konsumtion. Sveriges totala utsläpp av växthusgaser är med andra ord betydligt högre än vad som redovisas i regeringens officiella statistik och målluppföljning som rapporteras till EU och FN.

Enligt Världsbanken var utsläppen per person år 2019 av växthusgaser innanför Sveriges territoriella gränser 4,48 ton koldioxidekvivalenter. Som jämförelse är USA:s motsvarande utsläpp 15,52 ton, Nederländerna 9,92 och Indien 1,73. En avgörande orsak till Sveriges lägre utsläpp är att elproduktionen i Sverige helt domineras av fossilfri vattenkraft, vind- och kärnkraft och biobaserad kraftvärme.



Textilfabrik i Kambodja. Foto: ILO Asia-Pacific.

Utopiskt mål

Med den snabbare globala uppvärmningen flyttar sig klimatzonerna allt längre norrut med cirka fyra kilometer per år med nuvarande utsläppstakt. Att klara Parisavtalets mål med 1,5 grader är sannolikt ouppnåeligt. Redan i

"Sveriges totala utsläpp av växthusgaser är med andra ord betydligt högre än vad som redovisas i regeringens officiella statistik"

dag har temperaturen i Stockholms klimatzon enligt SMHI ökat med 1,1 grader enbart under en 30-årsperiod. Sannolikt ligger en temperaturförändring för de nordiska länderna närmare tre grader eller mer inom detta sekel. Inträffar detta blir Stockholm lika varmt som Paris är i dag och Sundsvall lika varmt som Stockholm. Noterbart är att trots covid 19 med globalt nedstängda verksamheter så ökade koldioxidekvivalenter i atmosfären under 2020 med 2,20 miljondelar, ppm, jämfört med 2019.

Noterbart är också att Sverige enligt WHO har ett genomsnittligt så kallat

ekologiskt fotavtryck (EF) på 6,6 globala hektar och är därmed bland de 15 länderna i världen med störst negativ fotavtryck per person. Indikatorn ekologiskt fotavtryck mäter människornas förbrukning av naturresurser som invånarens genomsnitt i varje enskilt land. Enligt Naturvårdsverket har Sverige dessutom inte uppfyllt de uppsatta målen för biologisk mångfald till 2020 som klubbades av regeringen redan 1999.

Prioritera vissa bolag

Prioriteringar för att minska växthusgaser måste i första hand göras inom transporter och på de energikrävande industrierna såsom SSAB, Cementa, Preem, energibolag men även byggsektorn. Industrin släppte år 2019 ut totalt cirka 19 miljoner ton koldioxidekvivalenter och vägtrafiken 15 miljoner ton varav personbilstrafiken utgör cirka 10 miljoner ton. Men även småskaliga produktionsenheter kommer att bli allt tydligare inslag i ett framtida försörjningssystem. Framtida effektbehov och el-försörjning för framförallt södra Sverige är ett bekymmer som också

▶ måste prioriteras speciellt när kärnkraften nu successivt håller på avvecklas. Däremot har politiska populistiska frimärkslösningar som stöd till elcyklar en helt marginell klimatbetydelse.

Klimatneutral – vad menas?

Allt fler bolag och organisationer strävar efter att bli klimatneutrala. För att nå dit måste det i första hand ske genom att minska de egna klimatutsläppen och i andra hand genom att klimatkompensera. Hur stämmer egentligen dessa värdeord som klimatneutral och klimatkompensation med verkligheten?

All tillverkning av produkter och varor genererar utsläpp av växthusgaser, naturlagarna gäller alltid och går inte att runda. Med klimatkompensation avses åtgärder som inte ansluter till den egna verksamheten och som används för att balansera företagets totala klimatredovisning. Ett viktigt nyckelbegrepp vid klimatkompensation är så kallad additionalitet. Med detta menas att klimatnytta skapas tack vare att den aktuella åtgärden genomförs utanför den egna verksamheten, vilken annars inte skulle utföras utan en efterfrågan av utsläppskrediter. I en studie av den amerikanska organisationen Institute for Applied Ecology, som granskat FN:s ramverk av utsläppskrediter, framkom att 85 procent av alla studerade projekt med klimatkompensation inom CDM² hade låg sannolikhet att vara additively.

Klimatkompensation kan indelas i 3 olika nivåer. Klimatkompensation enligt 1 och 2 kräver additionalitet, även om det för nivå 2 är omdiskuterat huruvida det alltid uppfylls i praktiken. Åtgärder inom nivå 3 saknar däremot helt additionalitet.

Nivå 1. Är en åtgärd som avlägsnar och undanhåller växthusgaser från atmosfären. Ett exempel är infångning av

koldioxid från bioeldade kraftvärmeverk som sedan kan lagras i borrhål i berggrunden, så kallad bioenergy, carbon capture and storage som nästan genererar minusutsläpp av koldioxid. Pilotprojekt pågår för närvarande hos Stockholm Exergi och i en annan form på Island. Däremot är det svårt att hävda att detta är att vara klimatpositiv.

Nivå 2. Är en åtgärd som innebär att mängden växthusgaser i atmosfären inte ökar tack vare att insatsen genomförs. Exempel är traditionell klimatkompensation via FN:s mekanism för CDM. Den typiska åtgärden är investeringar i anläggningar för produktion av el så som vindkraft och solceller som förhindrar att annan och mer miljökadlig produktion byggs.

TRÄDPLANTERING HAR KOMMITT att bli en populär åtgärd för klimatkompensation. Det är en strategi som går ut på att finansiera klimatåtgärder i utvecklingsländer. Avskogning av regnskogen är en allvarlig negativ komponent till klimatförändringen på vår planet. Tragiskt är att nyplantering av träd som klimatkompensation sker samtidigt som en mycket stor avskogning äger rum av världens regnskogar. En ny WWF-rapport visar att skogsområden stora som

Sveriges yta avskogats på drygt tio år. Det tar 70-100 år innan ett nyplanterat träd fångat upp tillräckligt med koldioxid för att skapa balans.

VID TRÄDPLANTERING ÄR kollagering enbart en förskjutning så länge träden står kvar och blir därför något tveksamt som en varaktig klimatkompensation. Det man missar är att ta hänsyn till är att det finns en avgörande skillnad mellan att reducera utsläpp och att ta bort koldioxid från atmosfären. Det kan vara svårt att säkerställa om plantering av träd skett på grund av klimatkompensationsprojekt eller om samma utveckling ändå skulle ha skett med en annan form av finansiering, till exempel statliga biståndspengar från



Acaciaträd planteras i Yangambi, Kongo-Kinshasa. Foto: Axel Fassio/CIFOR.

Sida. Trädplantering ger dock ofta ett gynnsamt kretslopp som binder jord och kan ge upphov till ett betydligt bättre agroforestry-system om det görs på rätt sätt, men det kan även bli risk för målkonflikter genom att utsatta människors matproduktion riskeras.

Nivå 3. Avtal om ursprungsmärkt el (grön el) är ett exempel där ibland försök görs att kalla det för klimatkompensation fast det i praktiken endast är en omfördelning av statistik utan att någon förändring sker i den fysiska verkligheten. Systemet med elcertifiering finns redan och är en kostnad som alla hushåll och företag får betala på sina elräkningar för att ge stöd till elproduktion från förnybara energikällor. Eftersom systemet med ursprungsgarantier för el inte inverkar på elproduktionen sker heller ingen påverkan på mängden växthusgaser.

Försiktighet med påståenden

Uttrycket att vara klimatneutral, ofta kombinerat med att klimatkompensera, används ofta rent slentrianmässigt och slarvigt av allt fler företag och organisationer, oftast i god tro, utan att man förstärker innebörden. Att kli-

matkompensera bygger hela tiden på en relation mellan utsläppare och en insats vanligtvis i en annan del av världen och utanför den egna verksamheten som reducerar utsläpp i relation till ett slags ”business as usual”-scenario. Gröna miljöattribut allokeras ofta med hjälp av specialiserade konsultbolag som administrerar arbetet. Trädplantering ger företaget ett grönare miljöbokslut utan att någon förändring alltid behöver ske i den fysiska egna verksamheten. Avtal om köp av ursprungsmärkt el är ett närliggande exempel i Sverige. Enligt Marknadsdomstolen, Konsumentverket och Reklamombudsmannen måste värdeord med påståenden om miljöfördelar alltid kunna styrkas och verifieras med minskade utsläpp.

Att klimatinvestera utanför den egna verksamheten är positivt med solteknik och vindkraft i utvecklingsländer. Detta förutsätter att investeringar inte skulle skett utan annan finansiering än klimatkompensation och att det verkligen leder till att gamla kolkraftverk läggs ner. För att hållbarhetsarbetet inte ska tappa trovärdighet är det nödvändigt att hålla sig till hållbarhetsbegrepp där innebörden speg-



Solpaneler installeras i Mali. Foto: Budapest Bamako.

lar en förändring med minskade koldioxidekvivalenter. Det är olyckligt om bolag och organisationer genom att påstå sig vara klimatpositiva, klimatvänliga, klimatneutrala och klimatkompensera skulle ge sken av en falsk verklighet.

Tekniksprång krävs

För att nå upp till klimatmålen krävs flera tekniska genombrott som kan kommersialiseras och bidra till en systemförändring. Tekniksprång är nödvändiga men kräver vilja, forskning och kapital. Kanske blir framtida stora infångningar av koldioxid från bioeldad kraftvärme och ”dammsugare” för infångning av koldioxid från luften ett av flera tekniksprång. Ett pilotprojekt pågår hos Stockholm Exergi och ett på Island. Anläggningen på Island är ett gemensamt EU-projekt mellan schweiziska Climeworks och isländska Carbfix. Den infångade koldioxiden skulle också kunna återvinnas som elektrobränsle. För att få fram ny bättre teknik finns inga genvägar utan det krävs politiskt ansvar och mod, uthållighet, stödande infrastruktur och internationell samverkan. ♦

1) Koldioxidekvivalenter (CO₂-ekv) är ett mått på summan av utsläpp av alla växthusgaser och som tar hänsyn till hur olika växthusgaser bidrar till växthuseffekten. Därför översätts deras klimatpåverkan till hur mycket koldioxid som skulle orsaka motsvarande växthuseffekt.

2) CDM är ett delprojekt under Kyotoprotokollet som syftar till att låta industriländer som förbundet sig att minska sina koldioxidutsläpp ges möjligheter att investera i projekt i utvecklingsländer som ett del alternativ till de mer kostsamma utsläppsminskningarna i sina egna länder.



TEXT: JOHNNY KELLNER, ENERGI- OCH KLIMATSTRATEG

5 FRÅGOR

TILL JOHNNY KELLNER

TEXT: FREDRIK HIELSCHER

1. Berätta om ditt intresse för miljö- och hållbarhetsfrågor. Hur blev du engagerad?

– Jag har jobbat med hållbarhets- och miljöfrågor sedan 1980-talet som konsult hos Sweco och hos byggbolagen JM och Veidekke. Varit verksam i flera forskningsprojekt och har dessutom skrivit flera böcker i ämnet.

– Som väg- och vattenbyggare har jag suttit med i ledningsgruppen och produktionsstaben, vilket har ökat trovärdigheten i min omgivning. I förordet till en av mina böcker skrev jag att jag inte är en ”grön Taliban”. Det fick strykas i slutversionen för att det ansågs vara väl provocerande. Men det var ett sätt att markera att inte bli för svart-vit. Väldigt många är antingen eller: om man jobbar med miljö- och hållbarhetsfrågor ser man inget annat än miljön. Det är svårt för en del att ha förståelse och respekt för båda sidor, vilket jag tror är väldigt viktigt.

2. Vilka är de viktigaste förändringarna som du har sett under åren du har varit verksam?

– Jag kan ge ett exempel: På Sweco (då Vattenbyggnadsbyrå, VBB) skrev jag i vår personaltidning om oron kring avsmältningen av isarna på Grönland och Antarktis. Det här var någon gång 1983–1984. Den blev refuserad eftersom den då ansågs vara för stark och sakna vetenskaplig förankring. Och då handlade det om en personaltidning. Det skulle vara helt otänkbart i dag.

– Att koppla ihop miljöfrågorna med byggsektorn och samhällsbyggnad har varit väldigt omvälvande. Ett exempel är det senaste forskningsprojekt som jag medverkade i tillsammans med KTH, Byggföretagen (FD

Sveriges Byggindustrier) och IVL. Resultatet ligger delvis som grund för Boverkets arbete med klimatdeklARATIONER.

Fällbara radiatorer med kolfilter för tilluft och energisnåla fönster under tiden på JM är bara ett par av flera exempel på teknikutveckling som Johnny Kellner varit med att ta fram. Under Veidekke-tiden medverkade han också till att införa och bygga det första Svanenmärkta flerbostadshuset.

3. Vad är det största hindret i klimat- och miljöarbetet just nu?

– Det går inte att säga. Det är också därför min artikel andas lite negationer. Det krävs så otroligt mycket eftersom det är ett så stort globalt problem. Det är inte som när jag var grabb, att kärnkraften löser alla problem. Att snarast fasa ut fossila bränslen är naturligtvis nödvändigt.

– Men när det gäller de stora globala industrierna så finns det mycket att göra. Exempelvis inom SSAB där det pågår kraftig utveckling med att slopa hela masugnsbiten (Hybrit) genom vätgas och el som energibärare. Det skulle motsvara en sänkning av de årliga utsläppen från hela personbilsflottan, 10 miljoner ton koldioxid. Det gäller också utvecklingen i bolag som Cementa, Preem, energibolagen men också nyproduktionen inom byggindustrin. Inom energieffektivisering finns också mycket kvar att göra.

4. Och möjligheterna?

– Det är flera teknikgrenar som var för sig kommer att betyda mycket för utvecklingen. Men det kommer att ta tid. Men det här med lönsamhetskrav,



Johnny Kellner

Ålder: 74 år.

Utbildning: Byggnadsingenjör med miljöinriktning. Tilldelades utmärkelsen Årets Excellence in Civil Engineering 2018.

Gör: Fristående konsult, forskare, skribent och författare

Bor: Stockholm.

Intressen: Snickra och fiska vid fritidshuset på Tranarö.

Lästips: Ingenjörerna, författare Gunnar Wetterberg.

alltså på det sätt vi ser på lönsamhet, kanske måste omvärderas.

– Det krävs en gemensam strategi och samarbete stater emellan. Vi kan tyvärr konstatera att trots Coronapandemin med medstängning av flera samhällsfunktioner i världen så ökade utsläppen till atmosfären under 2020 jämfört med 2019.

5. Vilken roll kan Samhällsbyggarna spela för ett hållbarare samhällsbyggnad?

– Vi skulle ju behöva mycket mer resurser för att exempelvis kunna svara på fler remisser. Det tar otroligt mycket kraft och tid. Samhällsbyggarna bör bli betydligt mer utåtriktade och kända för att få mer acceptans som en viktig part i samhällsbyggnad. Inte minst behöver vi flera yngre medlemmar. Ingenjörens roll är viktig för tillämpad forskning vilket Gunnar Wetterberg på ett utmärkt sätt belyser i sin nya bok Ingenjörerna.

DAGS FÖR EN BOSTADSPOLITIK SOM SAMVERKAR PÅ RIKTIGT

Sverige behöver en bostadspolitik som gör rätten till en egen bostad till grundbulten för en hållbar samhällsomställning. En sådan politik bygger på samverkan och samskapande som utgår från Agenda 2030 och medborgarnas ekonomiska möjligheter och behov och inte marknadsaktörernas syn på skatter, bidrag och subventioner.

Vi har under två års tid fört samtal med bostadsmarknadens parter och politiker på alla nivåer. Utifrån detta har vi utvecklat en modell för samverkan mellan stat, region, kommun, fastighetsägare samt boende. En användbar metod för denna samverkan är exempelvis värdeskapande förhandlingar. I den processen ingår att kommunerna måste återta initiativet i planeringsprocessen. Det är nödvändigt för att möjliggöra en långsiktighet i planering av bostäder och läka befintliga tätorter. Vidare är samverkan central i frågan om finansieringen av bostadspolitiken. Sverige är ett av de ledande länderna på gröna lån och grön finansiering. På området social finansiering ligger vi däremot efter. Här ser vi att sociala obligationer och andra sociala finansinstrument, som bygger på samverkan mellan både finansmarknadens aktörer och regeringen, kan driva på en socialt hållbar finansiering av våra bostäder.

Vi är fortsatt optimistiska. Privata fastighetsägare såväl som allmännyttan, kommuner, regeringen, samt finansiella investerare säger sig alla vara redo att samarbeta för att åstadkomma en hållbar bostadspolitik. De behöver bara verktygen för att göra det. Vi sätter fingret på tre omprioriteringar som måste till för att bostadspolitiken ska kunna slå in på den nya vägen av samskapande.

1. Svaret på bostadsfrågan är inte att öka bostadsbyggnad. En kraftfull ökning av byggnad innebär bara ett marginellt tillskott. Istället måste det befintliga beståndet omformas och anpassas till lokala behov. Genom att komplettera fastigheter med bostäder som saknas kan segregatio-

nen minska samtidigt som den lokala servicen får bättre underlag.

2. En mångfald av boendelösningar krävs. Bostadsfrågan kan aldrig lösas med en generell eller standardiserad modell. I storstadsregionerna stressas projekt fram medan det i andra regioner saknas intresserade byggherrar. I vissa områden byggs bara hyresrätter, i andra bara bostadsrätter. Kooperativa hyresformer, andelsäggande och byggemenskaper, som är vanliga utomlands, saknas. Regelverk och markanvisningar behöver främja fler boendeformer med hänsyn till medborgarnas önskemål och vara anpassade till befintliga områden.

3. Hur effektivisering ska gå till måste omprövas. Lösningen ligger inte i de storskaliga byggmetoder som marknadens jättar utgår ifrån. Det behövs möjlighet till varsam renovering som återanvänder inredning, moderniserar installationer och är klimatneutral - vilket kräver andra tekniker än de gängse. Innovativa angreppssätt som lätta påbyggnader av trä, kan tillåta eftertraktade flyttkedjor i större utsträckning än idag. Liknande innovation krävs i nybyggnation med prefabricerade element och klimatpositiva konstruktioner som binder koldioxid.

FÖR ATT SKAPA förutsättningar för dessa omprioriteringar ser vi att tre områden måste bemötas: Det första är behovet av ändamålsenliga regelverk för att underlätta flexibilitet och rörlighet samt omvandling av kontorsbyggnader till bostäder. Det andra lyfter fram skarpa klimat- och hållbarhetskrav vid offentlig upphandling. En beställare måste kunna ställa klimatkrav utan att det leder till att denne fälls för att hindra konkurrens. Det tredje huvudspåret handlar om att öppna upp bostadsmarknaden för nya finansieringslösningar. Det finns ett värde av en statligt sponsrad social kreditgarantifond. Det behövs tydliga mätbara mål och kriterier för olika former av sociala finansiella instrument. Arbetet med

att ta fram en hållbar statsobligation med sociala mål måste påbörjas. I rapporten En social bopolitik för Sverige, har vi formulerat handlingskraftiga rekommendationer utifrån dessa huvudspår.

Den samverkanslösning vi förespråkar lyfter fram marknadens alla aktörers ansvar, både privata och offentliga. Vi hävdar att kommunerna måste återta initiativet. De har redan huvudansvaret mot bakgrund av självstyret, bostadsförsörjningsansvaret och planmonopolet. Men ansvaret stannar idag vid väntan på andras

initiativ. Vi menar att kommunen måste driva fram handlingsorienterade områdesvisa program. Bara då kan helheten bli resurseffektiv och socialt hållbar. Fastighetsägare, både privata och kommunala, ska självklart delta tillsammans med de boende i denna planering enligt den värdes-

skapande förhandlingsmodell som vi föreslagit. Självklart rör detta staten som har ansvaret att stärka kommunerna i att ta sitt ansvar, främja förhandlingslösningar och ge marknadens parter en tydligare färdriktning och utveckla sociala finansinstrument.

ALLMÄNNYTTAN HAR ETT särskilt ansvar. Den måste få nya direktiv att stimulera nya upplätelseformer samt förändrade avkastningskrav med betoning på långsiktiga samhällskonsekvenser för att förvalta socialt hållbara bestånd.

Så, menar vi, läggs grunden för en ny bostadspolitik som genom samverkan åter sätter människan i centrum genom att anpassa det befintliga beståndet, diversifierar upplätelseformer i alla delar av städerna, samt gör byggande och renovering av bostäder resurs- och klimatsmart.

Carl-Johan Engström
Christer Larsson
Monica von Schmalensee
Sophie Nachemson-Ekwall

STRANDSKYDDsutredningens BETÄNKANDE

TILLGÄNGLIGA STRÄNDER – ETT MER DIFFERENTIERAT STRANDSKYDD (SOU 2020:78)

Utredningens uppdrag har varit att föreslå författningsändringar som ska medföra en ökad differentiering genom att det vid tillämpningen ska tas hänsyn till att tillgången till sjöar och stränder, liksom befolknings-täthet och exploateringsstryck, varierar i landet.

Utredningen föreslår i sitt betänkande att strandskydd som huvudregel inte längre ska gälla för samtliga sjöar och vattendrag utan att det krävs en viss storlek respektive bredd för att strandskydd ska genereras (>1 hektar resp. >2 meter).

Länsstyrelsen ska istället få möjlighet att, i det enskilda fallet, besluta om att strandskydd ska gälla vid dessa mindre vatten i de fall området har särskild betydelse för något av strandskyddets två syften.

Strandskydd ska inte heller gälla vid vatten som anlagts efter år 1975 (så kallade artificiella vatten). Bestämmelserna om LIS (Landsbygdsutveckling i strandnära läge) omarbetas och döps om till landsbygdsområde. Med landsbygdsområde avses ett strandskyddat område som inte är av särskild betydelse för något av strandskyddets syften samtidigt som det finns gott om obebyggd mark i kombination med låg efterfrågan på mark för bebyggelse.

INOM LANDSBYGDSONRÅDEN SKA länsstyrelsen, efter en ansökan från kommunen, helt eller delvis upphäva strandskyddet. De sex särskilda skäl till dispens och upphävande som finns i nu gällande bestämmelser, föreslås kompletteras med ytterligare ett särskilt skäl; om området behöver tas i anspråk för att skydda miljön, människors liv och hälsa, infrastruktur och egendom vid befintlig bebyggelse (klimatanpassningsåtgärder).

Samma paragraf kompletteras med en bestämmelse som stadgar att i områden där exploateringsgraden är hög och efterfrågan på bebyggelseåtgärder stor, alternativt i vattenområden som är av särskild betydelse för djur- och växtliv, ska de sär-



skilda skälen för dispens tillämpas särskilt restriktivt.

På samma sätt som LIS i dag utgör ett (sjunde) särskilt skäl, föreslås att landsbygdsområden som redovisats i översiktsplan ska fungera på motsvarande sätt. Bestämmelsen justeras till viss del. Bland annat föreslås att det nu gällande kravet om att åtgärden måste ha en fördel av ett strandnära läge, utgår. Ett förtydligande

tilllägg föreslås också i införandelagen till miljöbalken. Genom tillägget tydliggörs att strandskyddet inte återinträder när en fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan upphävs eller ersätts av en ny detaljplan i de fall länsstyrelsen tidigare har upphävt strandskyddet i de berörda områdena. Författningsförslagen föreslås träda ikraft den 1 januari 2022.

TEXT: INGELA BOJJE AF GENNÅS, SVEFA

REGLERING AV ELVÄGAR

Elektrifiering av vägtransporter spelar en viktig roll i att nå transportsektorns klimatmål. Nu pågår arbeten och utredningar avseende möjlig utbyggnad av infrastruktur längs större vägar i form av dels laddstationer, dels laddinfrastruktur avsedd för överföring av el till fordon under färd, det vill säga vad vi i dagligt tal kallar elvägar.

För att anlägga och driva en elväg behövs en väg, en anläggning för kontinuerlig kraftöverföring i anslutning till vägen och

ett system för drift och kontroll. Eftersom det är fråga om en ny typ av infrastrukturprojekt finns vissa oklarheter kring hur befintliga lagbestämmelser kan tillämpas och i vilken utsträckning ny lagstiftning behövs för att kunna genomföra de här projekten. I september 2020 tillsatte regeringen en särskild utredare som har till uppdrag att analysera och föreslå hur en reglering av elvägar kan utformas (dir 2020:105).

En frågeställning är åtkomst till den mark som behövs för att kunna anlägga



Sveriges första teststräcka för elväg finns på E16 vid Sandviken. Foto: Region Gävleborg.

de transformatorer, matarledningar, matningsstationer, nätstationer och annat som krävs för kraftöverföringen till fordonen.

Regeringen har i direktivet till den särskilda utredaren angett att en utgångspunkt ska vara att väghållaren ska ansvara för utbyggnad, drift och underhåll av statliga elvägar. Med den utgångspunkten ligger det nära till hands att utreda om laddinfrastrukturen längs vägen skulle kunna betraktas som en del av vägen enligt väglagen.

Enligt väglagen hör till en väg vägbana och övriga väganordningar. Med väganordning avses anordning som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande och som kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denna.

SETT UTIFRÅN DEN här definitionen och med hänsyn till att regeringen angett att väghållaren ska vara ansvarig utbyggnaden framstår det inte som orimligt att laddinfrastrukturen skulle kunna utgöra en väganordning. Samtidigt bör man fundera på hur långt från vägbanan en anordning ska få ligga för att kunna kategoriseras som en väganordning. En stor del av anläggningarna för kraftöverföringen kommer troligtvis ligga i nära anslutning till vägbanan. Men man kan

tänka sig att vissa delar, till exempel transformatorer, kommer att ligga en bit ifrån.

Frågan har stor betydelse då det handlar om med vilken rätt väghållaren får tillgång till och kan ta den mark i anspråk som behövs för anläggandet av laddinfrastrukturen. Om de olika delarna av laddinfrastrukturen anses utgöra väganordningar kan väghållaren, med stöd av en fastställd vägplan, få åtkomst till de markområden som enligt vägplanen behövs genom vägrätt. Om så inte är fallet behöver väghållaren säkra markåtkomsten på annat sätt genom ledningsrätter eller nyttjanderättsavtal med relevanta markägare. Det är inte klart vad som gäller i den här frågan enligt nuvarande lagstiftning utan här kommer att behövas en del förtydliganden.

En annan frågeställning är i vilken utsträckning ellagens bestämmelser ska vara tillämpliga på det elnät som laddinfrastrukturen omfattar, särskilt då kravet på att en elektrisk starkströmsledning inte får byggas eller användas utan nätkoncession.

I direktivet har regeringen angett att elvägar ska vara undantagna från koncessionsplikt enligt ellagen. Ett sådant undantag innebär att man slipper själva tillståndsprocessen och således inte behöver sätta av tid för den i anslutning till anläggandet av elvägen. En viktigare följd är

emellertid att undantaget medger att andra parter än elnätsbolag kan anlägga elnät för laddinfrastruktur i anslutning till vägen. Ellagen ger nämligen det elnätsbolag som innehar nätkoncessionen för ett geografiskt område exklusiv rätt att anlägga och driva koncessionspliktiga nät inom detta område. Exklusiviteten omfattar dock inte nät som är undantagna från koncessionsplikt.

OM ELVÄGAR SKULLE undantas från koncessionsplikten, kan därmed elnätet i anslutning till vägen anläggas och drivas av väghållaren. Genom undantag från koncessionsplikten skulle elvägarna, såsom ellagen är utformad idag, även falla utanför ellagens omfattande regleringar kring organisation, anslutning, överföring, tarifferättning med mera.

Ett undantag för elvägar skulle kräva ändring i lag eller förordning alternativt ny lagstiftning. I anslutning till undantaget skulle det även krävas lagstiftning som ger väghållaren rätt att överföra el till de fordon som nyttjar laddinfrastrukturen. I sammanhanget kan nämnas att Nät-koncessionsutredningen i sitt betänkande Moderna tillståndsprocesser för elnät (SOU 2019:30) konstaterade att det troligen är mindre lämpligt att hantera reglering av elvägar inom ramen för nuvarande ellagstiftning. Det kommer därför att bli intressant att se hur den särskilda utredaren föreslår att elfrågorna i anslutning till elvägar regleras.

MÅNGA ANDRA JURIDISKA frågor aktualiseras avseende vad som ska gälla för den mer operationella hanteringen av elvägen, såsom kontroll, rätt till användning, hur mätning av fordonens elförbrukning ska ske och hur mätvärden ska samlas in, regler kring debitering av avgifter för brukande av infrastrukturen, hur storleken på dessa avgifter ska bestämmas, och debitering av avgifter för elförbrukningen. Detta är frågeställningar som, i den mån de elektrifierade transportererna ska kunna vara gränsöverskridande, också har en internationell prägel. Här saknas för närvarande regelverk såväl nationellt som på EU-nivå. Den särskilda utredarens uppdrag omfattar att ta fram nödvändiga författningsförslag här.

Den särskilda utredarens uppdrag ska redovisas till regeringen senast den 1 september 2021

TEXT: MALIN HÅKANSSON, ADVOKAT, VALDIA ADVOKATBYRÅ AB

I NÄSTA NUMMER

Samhällsbyggaren nr 2 ute den 20 maj

STOR GUIDE: EU-TAXONOMIN

- STAD OCH LAND
- DETTA HÄNDER I SAMHÄLLSBYGGARNA
- EXPERTERNA: KTH-FORSKNING OM TRAFIKVERKETS ÅTGÄRDSVALSTUDIER



Anslag ur Åke och Greta Lissheds stiftelse

Stiftelsen har till ändamål att främja vetenskaplig forskning inom väg- och vattenbyggnadskonsten. Anslag ska lämnas till sådana välmeriterade forskare vilka är i behov av bidrag för ett effektivt bedrivande av forskningen. För mera omfattande forskningsprojekt kan forskare tillerkännas bidrag under mer än ett år. Anslag för forskningsarbete utomlands kan förekomma. Undantagsvis kan bidrag lämnas för anskaffande av viss för forskningen erforderlig, speciell, relativt dyrbar utrustning. Anslag lämnas inte till studerande i grundutbildning.

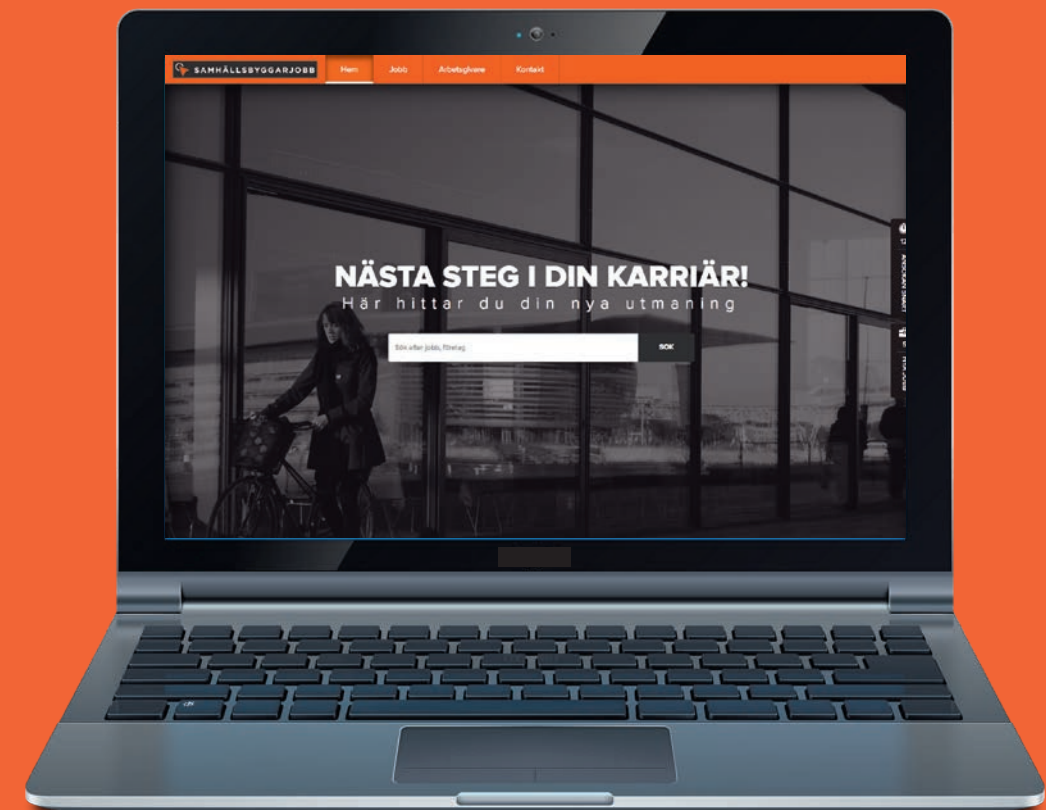
Ansökan

Ansökan ska vara stiftelsen tillhanda senast 10 april. Ansökan ska innehålla personliga uppgifter, cv, syftet med ansökningsen, beskrivning av planerad eller pågående forskning, abstract vid deltagande i konferens, sökt belopp samt budget. Vid ansökan om anslag för utrustning ska anges vem som ska bli ägare till utrustningen. Sökanden ska uppge om medel för samma ändamål sökts eller beviljats någon annanstans.

Beviljade medel som inte tagits i anspråk vid utgången av året efter det år anslag beviljats återgår till stiftelsen.

Ansökan sker via stiftelsens hemsida lissheds-stiftelse.a.se

Hitta ditt nya jobb!



www.samhallsbyggjarjobb.se

Här är en generisk rubrik om hållbarhet

Det är lätt att fastna i floskler och uttjatade bilder när man pratar om hållbarhet. Vi vill hellre berätta om det vi faktiskt gör. **Som att skapa Sveriges första självförsörjande by.** I Duved arbetar vi med ett forsknings- och innovationsprojekt för att minska de växande klyftorna mellan stad och landsbygd genom lokala lösningar för boenden, cirkulär mat- och energiproduktion. Låt oss hjälpa dig att bygga en framtid bortom floskler. Läs mer på tyrens.se

