

Hållbara städer – med fokus på transporter, boende och grönområden





Hållbara städer – med fokus på transporter, boende och grönområden

För att få till stånd en hållbar stadsutveckling behövs långsiktiga beslut inom alla sektorer. Planering av en hållbar transport- och boendesektor behöver integreras med planeringen för tillgängliga grönområden. God tillgänglighet är ett nyckelord; det gäller tillgänglighet till verksamheter, sammanhängande grönområden i närheten av boendet och även sammanhängande cykel- och gångbanor. När det gäller transportsektorn kan nya tekniska lösningar och renare drivmedel minska utsläppen, men det kommer inte att räcka för att skapa ett hållbart transportsystem. Vi behöver förändra resandet – resorna med bil behöver minska och de hållbara transportsätten öka. En ökad användning av hållbara transporter såsom gång-, cykel- och kollektivtrafik leder också till hälsovinsterna och skapar levande och tryggare städer med större kontakt och närhet mellan människor. Boende och byggande måste utformas så att det ger minsta möjliga klimatpåverkan, samtidigt som det är ekonomiskt möjligt att bo i husen och de erbjuder ett gott inomhusklimat såväl ur komfort- som hälsosynpunkt. Grönområden i staden spelar en viktig roll för dess invånare när det gäller gynnsamma hälsoeffekter samtidigt som de ökar stadens förmåga till anpassning till oförutsägbara händelser såsom en klimatförändring.

Bakgrund

I dag bor över hälften av jordens invånare i städer, och enligt prognoser är andelen stadsbor snart 70 procent. Utformningen av städer är därför av avgörande betydelse för en hållbar utveckling från såväl ekonomisk och ekologisk som social synpunkt.

Eftersom en stor del av växthusgasutsläppen sker i städer är dessa centrala både för hur utsläppen kan minskas och hur anpassningen till det

förändrade klimatet kan förbättras. Städer erbjuder stora möjligheter till en mer hållbar livsföring. Den höga befolkningstätheten innebär kortare resor mellan bostaden och arbetet, högre andel resande med kollektiva färdmedel och mindre bostäder med lägre energibehov.

På uppdrag av civilutskottet, trafikutskottet och miljö- och jordbruksutskottet har en rapport tagits fram om hur hållbara och klimatsmarta städer kan se ut i framtiden. Rapporten är en sammanställning av forskningsrön med fokus på transporter, byggnader och grönområden i framtidens städer. Den ingår i riksdagens rapportserie (2010/11:RFR3) och finns att ladda ned från riksdagens webbplats (www.riksdagen.se). Nedan redovisas en sammanfattning av översikten och även delar av ett offentligt seminarium på temat ”Hållbara städer – från kunskap till praktik” som hölls i riksdagen den 8 mars 2011. Hela seminariet kan ses på riksdagens webbplats under fliken Webb-tv. Författarna och föredragshållarna svarar själva för innehållet i texten nedan.

Transportsektorn

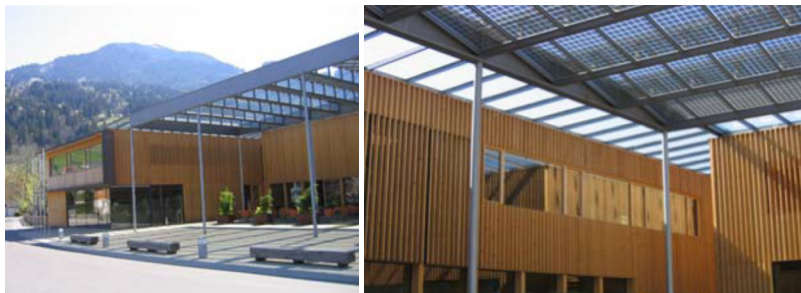
Transportsektorn är en av de sektorer som bidrar mest till koldioxidutsläppen. Många av de problem som trafiksystemen står inför i dag beror på att vi historiskt har planerat våra samhällen för en hög rörlighet i stället för att fokusera på en hög tillgänglighet. En hållbar transportpolitik bör göras med målet att erbjuda en hög tillgänglighet, dvs. goda möjligheter att nå något önskvärt, såsom skola, arbetsplats och affärer. Rörligheten – möjligheten till transporter – är däremot bara ett medel för att uppnå nyttan i tillgängligheten. Även om nya tekniska lösningar och renare drivmedel kan minska utsläppen kommer detta inte att räcka för att skapa ett hållbart transportsystem vid ökade trafikmängder i staden. Det är därmed väsentligt att vi förändrar resandet, framför allt behöver resorna med bil minska. Jämfört med biltrafik tar de hållbara färdätten, såsom gång-, cykel- och kollektivtrafik, betydligt mindre yta i anspråk. En ökad användning av hållbara transporter leder också till hälsovinster och skapar levande och tryggare städer med större kontakt och närhet mellan människor.

För att skapa trafiksystem för ett hållbart transportbeteende behövs:

- en policy där mål för tillgänglighet i stället för rörlighet genomsyrar transportsektorn och samhällsplaneringen
- ett fokus på hållbara lösningar såsom gång-, cykel- och kollektivtrafik
- att planeringen av städer alltid görs med prioriteringsordningen: gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik
- planer för hur markanvändning, lokalisering av verksamheter och transportfrågor kopplas samman
- en prioritering av kostnadseffektiva åtgärder som också uppfyller andra samhällsmål, t.ex. en förbättrad hälsa som en effekt av ökad gång- och cykeltrafik
- tydliga kopplingar mellan kommunal, regional och nationell nivå i stads- och trafikplaneringen; enskilda städer äger varken problemen eller lösningarna
- medborgarnas deltagande i den konkreta planeringen eftersom fokus då skiftar från teknik till människors behov i vardagslivet
- en ombudsman för kommande generationer.



Malmö stad – exempel på en kampanj för ökat cyklande.



Integrering av solceller i en byggnadskonstruktion;
Gemeindezentrum, Ludesch, Österrike (foto: Ulla Jansson).

Energisnåla fastigheter

Det byggs allt fler energisnåla fastigheter i Sverige. För att skapa en mer hållbar och energieffektiv bebyggelse är det viktigt med ett helhetsperspektiv, vilket innebär att man behöver fokusera på byggnadernas hela livscykel. Ibland hävdas det att den energi som sparas i driften av en energieffektiv byggnad i stället går åt till de extra material som krävs för att nå låg energianvändning. Forskning visar dock att den energi som används i en byggnads driftsfas är den största energiposten i en byggnads livscykel. Att minska energibehovet för drift är därmed det viktigaste åtagandet för att minimera det totala energibehovet. Det behövs alltså en helhetssyn och långsiktighet i planeringen. Bostäder måste utformas så att de ger minsta möjliga klimatpåverkan, samtidigt som det är ekonomiskt möjligt att bo i dem. Dessutom får inte inomhusklimatet påverkas negativt av energieffektiviseringsåtgärder, utan det måste behålla en god kvalitet ur såväl hälsosynpunkt som i fråga om komfort.

För att uppnå målet om en hållbar bebyggelse i framtiden måste

- den befintliga bebyggelsen energieffektiviseras
- man skapa incitament för att byggnationen av lågenergihus ska ta fart på allvar

- brukarnas beteende ändras så att energianvändningen minskar
- utvecklingen mot allt större boendeyta per person bromsas
- man väljer material med lång hållbarhet vid både nybyggnation och renovering
- man prioriterar hållbarhet framför låga kostnader vid offentlig upphandling.

Grönområden

Grönområden i staden har en viktig funktion när det gäller anpassningen till ett förändrat klimat. De tar upp en stor del av koldioxiden i stads-luften och är även viktiga för bevarandet av den biologiska mångfalden, som enkelt kan beskrivas som variationsrikedomen i naturen. En hög biologisk mångfald innebär i allmänhet att flera olika arter utför samma uppgift. Pollinering är ett exempel på en sådan uppgift, och det har visat sig att vissa biarter är betydligt känsligare för luftföroreningar och varmare klimat än vissa humlearter. Då vissa arter riskerar att slås ut i ett varmare klimat är det alltså av största vikt att upprätthålla mångfalden så att naturens tjänster (ekosystemtjänster) kan bibehållas. Andra positiva effekter som grönområden har är att de kan minska buller och ta upp partiklar och miljöfarliga ämnen från biltrafiken. Tillgängliga och bo-stadsnära grönområden leder också till hälsovinster, ökar integrationen och kontakten mellan människor och har ett pedagogiskt värde.

För att på ett hållbart sätt utnyttja de värden som urbana grönområden kan bidra med behövs följande:

- olika former av grönområden måste uppmärksammas. Det gäller såväl villaträdgårdar, kolonilotter och golfbanor som de större gröna kilarna i städernas ytterområden. Små och till synes obetydliga grönområden kan spela en stor roll för grönområdenas ekosystemtjänster och stadens biologiska mångfald.
- man måste planera för sammankopplade grönområden. Det skapar tillgängliga grönområden för stadens invånare samtidigt som arters

8 Sammanfattning av rapport 2010/11:RFR3

rörlighet möjliggörs, och därmed upprätthålls den biologiska mångfalden. Den biologiska mångfalden i staden kan bidra till en ökad resiliens, dvs. en ökad förmåga till anpassning till oförutsägbara händelser.

- man måste planera för tillgängliga och bostadsnära grönområden. Forskning visar att grönområden bör ligga inom 300 meter från bostaden för att ge önskade hälsoeffekter såsom blodtrycksminskning och mindre upplevd stress.
- arbetet för att hantera klimatförändringarna och bibehålla den biologiska mångfalden måste bedrivas i samförstånd eftersom de är starkt sammankopplade.



En vision av Kungsträdgården 2050, baserad på gymnasieungdomars tankar om den hållbara staden (collage: Henrik Markhede/Spacescape).

Hållbara städer – från kunskap till praktik

Vid ett offentligt seminarium i riksdagen den 8 mars 2011 diskuterades resultaten av översikten ”Hållbara städer – med fokus på transporter, boende och grönområden” (2010/11:RFR3). Två exempel, Norra Djurgårdsstaden i Stockholm och Malmö stad, presenterades för att visa hur ny kunskap har omsatts i praktiken. Nedan lyfts några slutsatser av seminariet fram. Hela seminariet kan ses på riksdagens webbplats (www.riksdagen.se) under fliken Webb-tv. Programmet återfinns efter referaten.

Fråga

Rent teoretiskt, hur många invånare skulle en hållbar svensk stad ha ur ett ekologiskt, socialt, kulturellt och ekonomiskt perspektiv?

Svar

Det är svårt att ge ett exakt svar, men från transportsynpunkt bör staden vara någorlunda tät och ha ett visst minsta antal invånare så att det går att ha en god kollektivtrafik. Cykla gör man behändigt kanske 4–8 kilometer. Gå gör man 1–4 kilometer.

Om vi tittar globalt på vad som händer med stadsutvecklingen, inte minst i Kina, visar det sig att när de s.k. megastäderna når en viss storlek kopplar de i hop sig med andra städer. Man får en stadsutveckling som är ungefär som ringar på vattnet. Men då talar vi om väldigt stora städer jämfört med vad vi har i Sverige. Det finns dock en gräns för en sådan tillväxt då sådana städer på sikt inte kommer att vara praktiskt, energimässigt eller socialt önskvärda.

Fråga

Hur samordnas och omsätts den kunskap som finns? Vem ser till att planeringen av trafiken, transporterna, boendet och grönområdena fungerar?

Svar

I Malmö är det politiken som har tagit ansvar för detta. Man har satt ned foten och pekat ut riktningen. Man har satt upp höga mål. Sedan ger man i uppdrag till oss tjänstemän att verkställa. Då handlar detta om att alla ska bidra med sina delar i utvecklingsarbetet. Detta är ett jättestort lagarbete där alla är lika viktiga.

Erfarenhet från städer utanför Sverige visar att om man väl har initierat den här processen, kommit fram till en gemensam vision och börjat arbeta på den rullar det i gång och det börjar hända positiva saker som man faktiskt inte trodde var möjliga.

Det är väldigt viktigt att politikerna är med i processen. Det är de som sätter dagordningen.

Hållbarhet är en långsiktig satsning, ett maratonprojekt. Det är många generationers politiker som kommer att förvalta detta.

Fråga

Vad är det allra viktigaste som åhörarna kan ta med sig från diskussionerna i dag?

Svar

Att använda befintlig infrastruktur på ett mer effektivt sätt. Det kan göras genom att man samordnar olika åtgärder och att man har en enhet i staden eller kommunen som ser över transportsystemet och kopplar ihop inte bara kollektivtrafik, cyklande och gående utan även godstransporter. Det är också viktigt att beakta sambanden mellan transporter och ohälsa. Det kommer ständigt mer information om hur till exempel buller och luftföroreningar påverkar människors hälsa och även om hur viktigt det är att vi rör mer på oss för att förebygga ohälsa.

Det är viktigt att satsa på byggandet av passivhus (lågenergihus) och samtidigt renovera det befintliga beståndet, särskilt miljonprogrammet, för att få ett hållbart boende. Samtidigt måste man beakta både inomhusmiljön, utomhusmiljön och dess koppling till byggnaden.

Städer och klimatförändringar är en ekvation som är svår att få ihop.

Här måste vi experimentera, vara innovativa och lära oss för att det här mötet inte ska bli alltför traumatiskt i framtiden.

Nya smarta elnät som smart grids (elnät som på ett intelligent sätt integrerar beteenden hos användarna kopplade till nätet för att effektivt leverera el på ett hållbart, ekonomiskt och säkert sätt) bör införas. Det kommer att ställa krav på nya regelsystem och nya affärsmodeller.

Fatta långsiktiga beslut och håll fast vid dem! Det handlar kanske inte längre så mycket om partipolitik utan mer om långsiktighet. Vi behöver identifiera var vi är, vart vi ska och varför.



Malmö stad – exempel på grönt tak.



En vision av Slussen 2050, baserad på gymnasieungdomars tankar om den hållbara staden (collage: Henrik Markhede/Spacescape).

Offentligt seminarium i Sveriges riksdag

"Hållbara städer – från kunskap till praktik", tisdagen den 8 mars 2011

Program

- 13.00–13.05 Öppnande, Anders Ygeman, trafikutskottets ordförande
- 13.05–13.10 Inledning, June Carlsson, moderator
- 13.10–13.25 **Hållbara transporter**, fil. dr Marie Thynell, Göteborgs universitet
- 13.25–13.40 **Hållbart byggande och boende**, prof. Bahram Moshfegh, Linköpings universitet
- 13.40–13.55 **Grönområdets funktion i staden**, prof. Thomas Elmqvist, Stockholm Resilience Centre, Stockholms universitet
- 13.55–14.10 Kaffepaus
- 14.10–14.30 Diskussion
- 14.30–14.45 **Exempel på omsättning av ny kunskap i stadsplaneringen**, Norra Djurgårdsstaden. Staffan Lorentz, projektchef vid exploateringskontoret, Stockholms stad
- 14.45–15.00 **Exempel på omsättning av ny kunskap i stadsplaneringen**, Malmö stad. Katarina Pelin, miljödirektör för Malmö stad.
- 15.00–15.20 Efterföljande diskussion och slutsatser
- 15.20–15.25 Avslutning, Lars Tysklind, ordförande för den parlamentariska referensgrupp som har lett arbetet med översikten





SVERIGES 
RIKSDAG 

Sveriges riksdag 100 12 Stockholm • Tfn 08-786 40 00 • www.riksdagen.se