

Affärsdriven Hållbar Stadsutveckling – företagens perspektiv

– rapport från Pilot 4 Affärsdriven Hållbar Stadsutveckling, Fokusgrupp Företag, Mistra Urban Future, januari 2012



Bild från Nya Krokslätt

Medverkande i gruppen

Göran Värmbby, Värmbby Consulting, sammankallande och rapportör till den "stora" projektgruppen

Marcus Nordanstad, VGR

Dejan Djurkovski, BRG

Gunnar Ingelman, Kanenergi

Lars Ekberg, Mölndala Fastighets AB

Christina Wolf, IVL

Matts Lindgren, NordIQ

Adjungerad: Jonas Norrman, IMCQ

Innehåll i rapporten

Sammanfattning	2
Bakgrund	4
Syfte, frågeställningar	6
Målgrupp	6
Arbetsupplägg	6
Synpunkter från företag	7
Fallstudier	10
Diskussion, analys, slutsatser	15
Bilagor	
1. Fallstudier	19
2. Slutsatser från företagsintervjuer	28
3. Sammanfattning av seminarium/stakeholdermöte med företag 31 maj 2011	29

Sammanfattning

Fokusgrupp Företag inom pilot 4 har under våren 2011 tagit fram en rapport med syftet att redovisa och diskutera affärsdriven hållbar stadsutveckling utifrån företagens perspektiv. Fyra personer i tre företag har intervjuats, ett antal fall med affärsdriven hållbar stadsutveckling har studerats och en workshop med företag har genomförts.

Begreppet affärsdriven hållbar stadsutveckling har såvitt vi kunnat utröna inte definierats vare sig inom akademi, näringsliv eller offentlig förvaltning. Det närmaste begrepp som kunnat återfinnas är "affärsdriven miljöutveckling" som Business Region Göteborg arbetat med sedan 2001. Arbetet är där inriktat mot att stödja affärsutveckling och tillväxt hos företag inom cleantech/miljöteknik/energi och andra branscher – som t ex logistik och transporter - med miljökunskap som verktyg.

Vi vill definiera affärsdriven hållbar stadsutveckling som att man lägger till en ny del/process i ordinarie planerings- och stadsutvecklingsarbete. Stadsutvecklingen utnyttjas av politiken och näringslivet som ett verktyg för att även skapa hållbara affärsmöjligheter och arbetstillfällen genom att företag i samarbete med det offentliga/kommuner levererar lösningar på miljömässiga och sociala utmaningar. Det handlar om att skapa innovationsplattformar, demonstrationsobjekt/"skyltfönster" och tillväxt för teknik och tjänster från företag med hållbara

affärsidéer. Stadsbyggnad/stadsutveckling är ett unikt tillfälle för språng/innovationer inom teknik/tjänster/affärsutveckling. Efterfrågan på hållbar stadsutveckling globalt är enorm.

De företag vi talar om och som är mest intressanta i detta sammanhang är inte i första hand bygg-, fastighets- och arkitektföretag – de som redan är med i processen – utan istället små innovativa teknik/tjänsteföretag (inkl sociala entreprenörer) som är leverantörer till bygg/exploateringsföretagen. De företag som redan finns i branschen – stora som små - är nyckelaktörer eftersom det är de som planerar, designar, beställer, upphandlar och genomför exploateringar, renoveringar m m. De blir verktyg som tillsammans med de nya levererande företagen kan bilda t ex exportkluster eller gå vidare på hemmamarknaden med de nya lösningarna.

Det centrala och samtidigt svåra är själva samverkansprocessen. Hur ska den gå till i praktiken med tanke på plan- och bygglagen och andra regler? När, hur, i vilket skede i planeringsprocessen kan företag "släppas in"?

Det finns ett koncept i Sverige som ligger väldigt nära vårt begrepp affärsdriven hållbar stadsutveckling: Delegationen för Hållbara Städer. De ger ekonomiskt stöd för att skapa "demonstrationsobjekt och underlätta spridning och export av hållbar stadsplanering, miljöteknik och kunnande." Det bästa exemplet på affärsdriven hållbar stadsutveckling som vi kunnat finna i regionen är projektet Nya Krokslätt i Mölndal, som fått bidrag från Hållbara Städer.

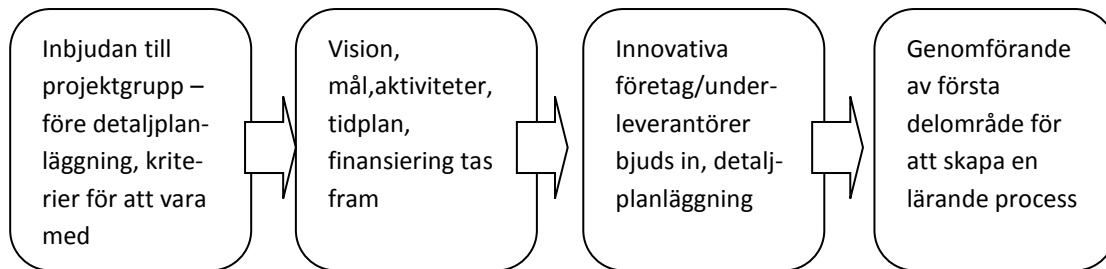
Affärsdriven hållbar stadsutveckling är redan en realitet, om än något oplanerad och i en trevande inledningsfas. En målsättning i en av de studerade fallstudierna om att skapa en "innovationsplattform för affärsdriven miljöutveckling samt kunskapsspridning" visar detta. Formuleringen är gjord av Business Region Göteborg/Affärsdriven Miljöutveckling, som redan arbetar operativt med att skapa affärsmöjligheter för just den typ av företag (exkl sociala entreprenörsföretag) som vi satt upp som målgrupp – små innovativa teknik/tjänsteföretag – i bl a stadsutvecklingsprojekt. Även övriga fallstudier visar klart att det går att uppnå mycket intressanta resultat i form av nya affärsmöjligheter/produkter/tjänster om "det offentliga"/kommuner samarbetar med företag.

Intervjuer och samtal med företag visar att de är positivt inställda till upplägget med att skapa affärsmöjligheter genom ett samarbete med kommuner/"det offentliga" i samband med hållbar stadsutveckling/stadsplanering. Dock pekar man på attitydproblem – skepsis gentemot företagen och deras avsikter från kommunernas sida, vilket aktualiserar frågan om vilka förutsättningar det finns för kommunala planerare m fl att samarbeta. Små företag kan bara vara med om de får ersättning eller affär genomförd. De stora företagen har mer resurser och skulle kunna fungera som "draglok" för de mindre.

Det finns många företag som har intressant kompetens i sammanhanget. Som redan i planeringsprocessen skulle kunna bidra med förslag på intressanta system/produkter/tjänster men även med "mjuka" input som arbetsmodeller, organisation, internationella nätverk och kommunikation.

En modell som föreslogs av ett företag är att markägaren/kommunen bjuder in aktörer/intressenter/företag som vill vara med och arbeta med ett visst område till en projektgrupp.

Gruppens uppgift är att skapa ett innehåll i en områdesplan (steget före detaljplan). Som krav för att få delta kan ett antal kriterier ställas upp, t ex hållbarhet i affärsidé/produkt/tjänst, västsvenska småföretag skall gynnas och nya affärsmöjligheter ska skapas. Gruppen tar fram Vision-Mål-Aktiviteter-Tidplan-Finansiering. Små/innovativa företag bjuds in i ett steg 2, när man ska börja bygga/exploatera ett första delområde, där man samtidigt kan lära sig hur man kan förbättra kommande steg.



Vi lämnar sex konkreta förslag som de som känner sig manade kan ta tag i :

- Genomför workshops typ Smart Energi (organiserat av Västra Götalandsregionen VGR) för att låta kommundienstmän och företagare börja prata med varandra, lära känna varandra. Börja testa med några "hungriga" kommuner.
- "Beforska" några av pilot 4's eller Hållbara Städers exempel/case: Frågor att studera och analysera: när kan företag "släppas in" i processen, målformuleringar, organisation, lobbying, kommunikation, attityder, hinder, möjligheter, finansiering, nyckelfaktorer för konkreta resultat, antal nya arbetstillfällen m m.
- Starta ett regionalt "Hållbara Städer"- projekt som kan bidra till finansiering av "affärsdrivande" testprojekt.
- Undersök drivkrafter, attityder och förutsättningar inom kommuner och företag för att arbeta med affärsdrivande hållbar stadsutveckling.
- Genomför en workshop i någon av Mistra Urban Futures "sister cities".
- Undersök och forska om hur man arbetar med affärsdrivande hållbar stadsutveckling i Malmö och Stockholm.

Bakgrund

Delprojektet Fokusgrupp Företag genomförs inom ramen för pilotprojekt 4 inom Mistra Urban Future – Affärsdriven Hållbar Stadsutveckling - och skall bidra till projektets slutleverans som förhoppningsvis kommer att bli ett försök till syntes av olika perspektiv. Då tiden varit mycket begränsad för bearbetning av frågeställningar och formuleringar har gruppen beslutat att denna rapport är ett arbetsdokument som lämnas till projektledningen för pilot 4, dess projektgrupp och övriga inom Mistra Urban Future, som ett underlag för det fortsatta arbetet.

Övriga delprojekt/fokusgrupper i pilot 4 är:

- Offentliga perspektivet, hur styra m m
- Sociala perspektivet
- Forskningsperspektivet, problematisering m m
- Modell för bedömning av hållbarhet

Begreppet affärsdriven hållbar stadsutveckling har såvitt vi kunnat utröna inte definierats vare sig inom akademi, näringsliv eller offentlig förvaltning. Det närmaste begrepp som kunnat återfinnas är "affärsdriven miljöutveckling" som Business Region Göteborg arbetat med sedan 2001. Arbetet är där inriktat mot att stödja affärsutveckling och tillväxt hos företag inom cleantech/miljöteknik och andra branscher med miljökunskap som verktyg.

Vi vill definiera affärsdriven hållbar stadsutveckling som att man lägger till en ny del/process i ordinarie planerings- och stadsutvecklingsarbete. Stadsutvecklingen utnyttjas som ett verktyg för att även skapa hållbara affärsmöjligheter och arbetstillfällen genom att företag i samarbete med det offentliga/kommuner levererar lösningar på miljömässiga och sociala utmaningar. Det handlar om att skapa innovationsplattformar, demonstrationsobjekt/"skyltfönster" och tillväxt för teknik och tjänster från företag med hållbara affärsidéer. Stadsbyggnad/stadsutveckling är ett unikt tillfälle för språng inom teknik/tjänster/affärsutveckling. Efterfrågan på hållbar stadsutveckling globalt är enorm.

Egentligen är "affärsdrivande" eller "affärsskapande" bättre begrepp. Annars kan man lätt få tanken att det är näringslivet och affärerna som ska styra den hållbara stadsutvecklingen. Att vi menar att bygg- och exploateringsföretag ska styra. Så är naturligtvis inte tanken. Den är istället att behovet av och investeringar i en mer hållbar utveckling kan utnyttjas för att skapa/driva fram nya affärsmöjligheter, innovationer eller företag som grundar sig på att lösningarna ifråga är miljö- eller hållbarhetsanpassade. De företag som vi då har i fokus är de som levererar olika tjänster och produkter till de som planerar, bygger och exploaterar. Affärerna i sig kan inte driva fram en hållbar utveckling om de inte är just grundade på en gedigen kunskap och styrning om vad som är långsiktigt hållbart och skonsamt för natur och människa. Det smarta i begreppet är att det tilltalar företagen och näringslivet mer eftersom det sätter affärer i fokus.

Det centrala och samtidigt svåra är själva samverkansprocessen. Hur ska den gå till i praktiken med tanke på plan- och bygglagen och andra regler? När, i vilket skede i planeringsprocessen ska företagen "släppas in"?

Det finns ett koncept i Sverige som ligger väldigt nära vårt begrepp affärsdriven hållbar stadsutveckling: Delegationen för Hållbara Städer.

De "har regeringens uppdrag att hantera och besluta om ett ekonomiskt stöd till utveckling av hållbara städer. Stödet ska skapa attraktiva och ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbara stadsmiljöer som bidrar till att minska utsläppen av växthusgaser och är goda exempel på stadsbyggnadsåtgärder med integrerad stadsplanering och applicerad miljöteknik.

Projekten ska visa potentialen i utvecklingen av hållbara städer, vara demonstrationsobjekt och underlätta spridning och export av hållbar stadsplanering, miljöteknik och kunnande.” (citat från delegationens hemsida)

Syfte, frågeställningar

Frågeställning: Hur och under vilka förutsättningar kan näringslivet/företagen bidra till hållbar stadsutveckling inom konceptet Affärsdriven Hållbar Stadsutveckling ?

Syfte: Diskutera och ge svar på följande frågor:

- Hur ser företag allmänt på ett sådant upplägg, dvs vara med i stadsutvecklingsprojekt som kan ge nya affärsmöjligheter för deltagande företag ?
- Vilka förutsättningar behövs ?
- Finns det några lyckade exempel – dvs som skapat affärer där - saker och ting verkligen genomförts och visat resultat ? Hur har man i så fall arbetat ? Arbetsmodell för kommuner och företag ?
- Hur vill företag definiera affärsdriven hållbar stadsutveckling ?
- Förslag till en arbetsmodell för kommuner och företag (utifrån svaren på ovanstående frågor)

Målgrupp

Målgrupp för fokusgruppens rapport är projektgruppen för Pilot 4, projektledningen och Mistra Urban Future.

Arbetsupplägg

Genomförande och tidplan

1. Ett antal företag intervjuas betr hur de ser på förutsättningar, hur de kan bidra till affärsdriven hållbar stadsutveckling.
2. Ett antal fall/exempel på dels genomförda, dels planerade projekt redovisas och diskuteras: Mölndal-Nya Krokslätt – om- och tillbyggnad av bef och nya områden, Klimatsmart Citydistribution – koncept för smart godstrafik i tätort, Sunfleet - bilpoolsprojektet som gav upphov till ett företag. Även några andra exempel redovisas översiktligt: Gårdstensbostäder – exempel på projekt i bef område och Kvillebäcken – utveckling av nytt område.
3. Analys, diskussion och slutsatser/rekommendationer, förslag till rapport – genomförs inom gruppen – sammanlagt 4 möten under april, maj och juni.

4. Gruppen gör ett förslag till upplägg för det planerade stakeholder-mötet i maj med näringslivet.

Synpunkter från företag

Intervjuade företag

NordIQ levererar smarta fjärrvärmecentraler/energislösningar, 15-tal anställda

Infracontrol erbjuder innovativa och användarvänliga IT-lösningar för modern infrastruktur, omsättning ca 40 Mkr

Skanska är ett av världens största byggföretag, omsättning ca 140 miljarder kr

Företagen har valts ut efter att de är kända för sin kompetens och sitt intresse i hållbar stadsbyggnad/hållbara stadsbyggnadslösningar och deltagande i olika nätverk

Den övergripande frågan om hur och under vilka förutsättningar näringslivet/företagen kan bidra till hållbar stadsutveckling inom konceptet Affärsdriven Hållbar Stadsutveckling – besvarades sålunda:

Små företag kan delta och bidra till affärsdriven hållbar stadsutveckling om de får ersättning för sina insatser eller om de kan se affärer/försäljning inom en rimlig tid. Småföretag med sina begränsade resurser kan inte vänta på eventuella intäkter/uppdrag i flera år. Vad de kan leverera i planeringsprocessen är förslag på intressanta system/produkter/tjänster som de själva marknadsför och säljer. Genom sina nätverk i Sverige och andra länder kan de även tillföra värdefulla erfarenheter och kunskaper om intressanta hållbara lösningar i andra länder. De kan även tillföra erfarenheter om samarbetsmodeller, arbetsmetodik, organisation och andra "mjuka" frågor som är viktiga i samarbetsprojekt.

Ett stort företag som Skanska har givetvis helt andra förutsättningar och resurser i detta sammanhang. De har t ex personal som har som huvuduppgift att arbeta med miljö- och hållbarhetsfrågor. Stora företag är mer beroende av en bra miljö/hållbarhetsimage. De kan vänta längre innan de får pay-back för sina insatser. Förutsättningen att samarbetet skall utmynna i affärer/försäljning/intäkter har de dock gemensamt med de små företagen.

Företag som Skanska kan bidra med många olika kompetenser i en stadsplaneringsprocess. De kan också ta på sig finansieringsansvar – vilket också betyder att det hela måste "gå runt ekonomiskt" - vid exploatering av ett visst område, vilket de själva anser vara en grundläggande fråga. Det går inte bara att arbeta med intressanta lösningar och önsketänkande. Som byggföretag kan de också vara projektledare och bidra med administrativ kompetens.

Hur ser företag allmänt på att vara med i hållbara stadsutvecklingsprojekt som kan ge nya affärsmöjligheter för deltagande företag ?

Alla tre företagen ser positivt på att vara med i sådana projekt om förutsättningarna i föregående fråga uppfylls. Samtidigt berör man, framförallt de små företagen, en viktig fråga: samarbetsklimatet, dvs attityder, inställning m m gentemot företag/näringsliv – som ett problemområde att arbeta med.

Finns det några lyckade exempel där saker och ting verkligen genomförts och visat resultat? Hur har man i så fall arbetat? Arbetsmodell?

Ett av de små företagen nämnde BID-konceptet (Business Improvement Development) som ju omfattar en rad olika frågeställningar då man vill gå in och förbättra i ett befintligt område. Skanska nämnde mer generellt att de i flera fall samarbetar med s k "key suppliers" där man tillsammans med leverantörer utvecklar nya hållbara produkter/tjänster.

Några direkta konkreta exempel kom inte fram i intervjuerna. Dock nämndes Malmö som ett exempel där man arbetat annorlunda och med mer affärsdrivande inställning, dvs det har funnits en positiv inställning till företagens affärsintressen. Som en förklaring till detta angavs bl a att marken i Malmö till stor del ägs av privata aktörer.

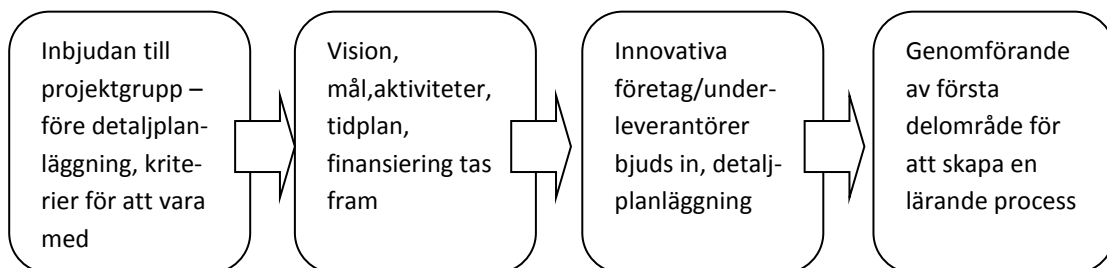
Det gavs flera exempel på projekt där samarbetet med uppdragsgivaren varit mycket lyckat. Exempel gavs även på motsatsen: Små företag har spännande nydanande idéer. Uppdragsgivaren – den offentliga aktören - "snor dem" och använder kunskaperna i egna offertunderlag.

Förslag till arbetsmodeller

En modell som föreslogs är att markägaren/kommunen bjuder in aktörer/intressenter/företag som vill vara med och arbeta med ett visst område till en projektgrupp. Gruppens uppgift är att skapa ett innehåll i en områdesplan (steget före detaljplan). Som krav för att få delta kan ett antal kriterier ställas upp, t ex:

- Du måste ha med hållbarhet i din affärsidé/produkt/tjänst
- Du måste kunna finansiera – om du är en exploatör
- Det ska skapas en västsvensk innovationsplattform, västsvenska småföretag skall gynnas
- Nya affärsmöjligheter ska skapas
- etc.....
-

Gruppen tar fram Vision-Mål-Aktiviteter-Tidplan-Finansiering. Små/innovativa företag bjuds in i ett steg 2, när man ska börja bygga/exploatera ett första delområde, där man samtidigt kan lära sig hur man förbättrar kommande steg.



Ett annat förslag är att utlysa någon form av tävling för förnyelse/bebyggelse av ett visst område där små företag kan få särskilda bidrag för att kunna lägga ner tid på att utveckla vissa lösningar. Idén tangerar Hållbara Städer-upplägget, där statliga bidrag delas ut till projekt som genomför hållbar utveckling av städer, tätorter och bostadsområden och samtidigt skapar exportmöjligheter för levererande företag. Även Vinnova har nu projektmedel inom detta område.

Ett tredje förslag handlade om att man skulle kunna arbeta med "bilder av ett område" som ett verktyg för att hitta "rätt från början". Man sätter upp en bild om hur ett område med hållbara lösningar ser ut när det är klart och används. Då skulle mycket av företagens idéer och visioner om framtiden kunna utnyttjas. Man skulle kunna få många bra idéer om vad som måste "tas in" från början i själva planeringsprocessen – en form av "back-casting" (man går bakåt i tiden från visionen och fastställer vad som måste ha uppnåtts/finnas i de olika tidigare skedena för att möjliggöra visionen ifråga).

Kompetens utnyttjas inte

En gemensam bild som företagen förmedlar är att dagens planeringsprocesser sällan möjliggör eller premierar tillvaratagandet i ett tidigt skede av smarta hållbara idéer/tjänster/produkter från företag som är leverantörer inom olika delar av stadsutveckling. Egentligen är det enbart arkitektföretag som kommer med idéer på ett tidigt stadium. Många lösningar som man vill sätta in i efterhand skulle kunna bli mycket mer tilläpade och bättre anpassade om de kom in i diskussionen på ett tidigt stadium. Bilpooler, mobilitet, smart IT-kommunikation, evenemang med kultur, musik, energilösningar, avfallshantering, transporter m m är exempel på sådana områden. Byggnaders placeringar och utformning, gaturum, torg, P-platser, rumsliga gestaltningar – allt kommer att påverkas om man har med sig framtidslösningar, nya ansatser och djärva grepp från början.

Man skulle följaktligen behöva ett betydligt mer fritt spånande med innovativa kreativa företag i ett tidigt skede. En form av brainstorming. Man skulle kunna skapa en tävling – ungefär som en arkitekttävling. Det handlar om att släppa in kompetens från leverantörer i planeringsprocessen.

Attitydproblem

En annan bild som träder fram från företagens sida är attitydproblem. "Företagen vill bara tjäna pengar, de arbetar enbart i egenintressen" är vanliga inställningar i kommunala/offentliga organisationer enligt företagen. Medvetandet om att det finns många företag och deras anställda som ser visionen att åstadkomma något bra och positivt för samhället – samtidigt som man givetvis måste tjäna pengar på det hela, eftersom det är en förutsättning för företagande – förefaller vara betydligt mindre förekommande. Detta innebär att det finns ett motstånd inom offentliga sektorn/kommuner mot att samarbeta med företag. Man är rädd att bli lurad. Man skulle också kunna ställa frågan till kommunernas tjänstemän : hur positiva är kommunala planerare att samarbeta med företag för att uppnå hållbar stadsutveckling ? Visst, kommer många att svara, vi är väldigt positiva – om det sker på följande villkor..... alltså skulle en viktig uppgift vara att ta reda på dessa villkor.

Företag är också oroliga för att offentliga aktörer ”snor idéer”, gör dem till sina och använder dem som upphandlingsunderlag.

Det är helt klart att detta är ett viktigt problemområde att arbeta vidare med. Man behöver inte ha stor fantasi för att tänka sig att det finns exakt samma problematik – dvs en ganska negativ inställning till motparten - om man frågar kommunala tjänstemän om företagens inställning till kommunen och dess tjänstemän.

En slutsats är att tjänstemän inom företag och kommuner behöver prata mycket mer med varandra.

Detta är något att ta tag i och försöka göra något åt.

Fallstudier

Inledning

För att få mer underlag för diskussion och slutsatser om begreppet och ”konceptet” affärsdriven hållbar stadsutveckling har tre fallstudier gjorts: Nya Krokslätt, Klimatsmart Citydistribution och Sunfleet. I dessa exempel uppfylls flera av de kriterier som är uppställda för att de ska kunna klassas som affärsdriven hållbar stadsutveckling. Bl a ”samarbete mellan näringsliv och det offentliga” och ”skapande av nya affärsmöjligheter”.

Vi tar även med Kvillebäcken och Gårdstensbostäder som intressanta exempel på – i olika grad - affärsdrivande hållbar utveckling, i nya resp befintliga tätortsområden. Kvillebäcken är speciellt intressant eftersom det är det första exemplet vi ser där det finns ett politiskt förankrat direktiv på kommunal nivå om att skapa en ”innovationsplattform för affärsdriven miljöutveckling samt kunskapsspridning.”

Det finns ganska många exempel inom andra områden - som utveckling av mer miljöanpassade produkter/tjänster - på arbetsmodeller som liknar vår definition affärsdriven hållbar stadsutveckling. Speciellt om man granskar projekt där det finns ett planerat och organiserat samarbete mellan näringsliv och offentliga aktörer. Vi vill därför gärna lyfta fram några sådana exempel – som avslutning i våra fallstudier - som kan tillföra ytterligare kunskaper och erfarenheter i denna diskussion.

Nya Krokslätt

Detta fall ligger mycket nära ett klockrent exempel på affärsdriven hållbar stadsutveckling, dvs att projektägaren i ett stadsbyggnadsprojekt skapar nya affärsmöjligheter och demo-objekt som ligger i framkant av hållbar utveckling som i sin tur kan leda till en positiv utveckling och tillväxt bland deltagande företag.

Genom att projektet – som nyligen startat med en totalbudget på ca 1,5 miljarder SEK - fått bidragsmedel från Hållbara Städer så måste man uppfylla bland annat att "vara demonstrationsobjekt och underlätta spridning och export av hållbar stadsplanering, miljöteknik och kunskande." I projektet ingår även att uppfylla ett antal sociala mål, som t ex att bidra till en social samvaro inom området (växthus m m), införa smarta IT-system för ökade sociala kontakter, genomföra "brukarsamverkan" och samutnyttjande av resurser.

Projektägaren Husvärden AB har t ex "tagit in" några företag i projektet som i ett senare skede kan få affärs- och exportmöjligheter genom de "demoanläggningar/lösningar" som kan visas upp inom området. Ett 10-tal intressanta sådana företag (energiteknik, förnybar energi, geoteknik, hållbar arkitektur, utemiljö, konstverk) är deltagare och underleverantörer i projektet.

Projektet är unikt såtillvida att det är – så här långt – det enda projekt som Hållbara Städer givit bidrag till där initiativtagaren och projektägaren är ett privat företag. Mölndals kommun och flera andra offentliga aktörer medverkar också i projektet vilket medför att man uppfyller "samarbetskravet."

Goda kontakter inom politik och näringsliv, slumpen, nätverk och eldsjälar inom framförallt huvudaktörerna Husvärden och Bengt Dahlgren (ett bygg- och konsultföretag, som bl a byggt ett av Sveriges mest energieffektiva hus i Nya Krokslätt-området, det s k Dahlgren-huset) har betytt mycket för projektets tillkomst och framgång. Man har involverat många strategiskt viktiga organisationer och aktörer successivt samt hela tiden varit medveten om och arbetat enligt win-win-metodiken. Se vidare om denna metodik under avsnittet "Diskussion, analys, slutsatser".

Projektet förefaller väl organiserat och ha en bred kompetens – inte bara inom teknik och management utan även inom information, lobbying och politik. Man har redan från början byggt in en "mötesplats" i form av lokaler där man har information om och marknadsföring av projektet och där man kan anordna workshops, seminarier m m.

Klimatsmart Citydistribution

Detta är ett demoprojekt om en av de stora utmaningarna i hållbar stadsutveckling : varutransporter. Transporter av såväl gods/varor som människor är en av de infrastrukturfrågor som håller på att "knäcka" de stora städerna runt om i världen. Det är ett projekt vars resultat speciellt beträffande logistiklösningar kan komma att påverka utformningen av transportinfrastruktur när man i framtiden planerar om- eller nybyggnad av stadsområden.

Projektet handlar om att skapa "energieffektiv fordonsteknik, förnybara drivmedel samt nya lösningar för godssamordning och samlastning". Konkret kommer man att arbeta med nyutvecklade tunga/dieseldrivna fordon med olika förnybara drivmedel som biogas/naturgas, "talloljediesel", RME (rapsmetylester) och DME (dimetyleter). Lastbilar med hybridteknik, lätta distributionsfordon som drivs med biogas/naturgas i centrala Göteborg är andra delprojekt. Företag och godsmottagare i Göteborgs innerstad kommer att få en central roll i arbetet med att – tillsammans med transportföretagen – utveckla nya lösningar för godssamordning.

”Med hjälp av de olika dellösningarna formas en modell som ska kunna tillämpas i andra städer och på sikt exporteras ut till andra länder” (från projektbeskrivningen).

”Affärsutvecklings-och exportkravet” är således tydligt utformat. Även listan över projektdeltagare visar att affärstänket är väl representerat (Volvo, Fraktkedjan Väst, Göteborg Lastbilcentral, FordonsGas, Schenker, DHL, Preem m fl).

Projektets tillkomst kan förklaras med att det i Göteborg och på Business Region Göteborg (BRG) sedan länge finns en mycket positiv samarbetsanda mellan politiken och näringslivet som är till gagn för båda parter. Det är ett exempel i en lång rad där kommunen (i form av BRG) och ett antal företag ser möjligheter till marknadsutveckling för nya miljösmarta produkter och tjänster – OM man samarbetar. Ett projekt designas, offentliga medel söks och bidrar till ett genomförande som i många fall aldrig skulle komma till stånd p g a höga initialkostnader.

SunFleet Carsharing

SunFleet Carsharing är idag Skandinaviens ledande bilpoolsföretag med verksamhet i de större städerna i landet. Det är det 7:e största bilpoolsföretaget i världen.

Hela affärsidén började som ett samarbetsprojekt 1997 då dåvarande regeringen drev det omfattande sk LIP-programmet (Lokala Investerings Programmet) för att stödja investeringar inom hållbar utveckling.

Herz, kommunen/Göteborg Energi, Volvo Personvagnar, Vattenfall och Skanska var huvudaktörer och ville få igång ett nytt persontransportkoncept nere vid ”Skanska-skrapan” i Marieholms-området eftersom det där fanns många företag på ett ställe med trängsel och avgaser som ett negativt inslag. Där fanns även proaktiva och miljöintresserade företag. Idé och initiativ till projektet togs av en enskild konsult med stort miljöintresse – Torbjörn Waldenby. Projektet startade 1999 efter en förstudie av Waldenby (stöttad av LIP-programmet) och höll på i 3 år. Resultatet blev bl a 10 poolbilar (el- och gasdrivna) och 2 kunder till projektet (Länsförsäkringar och Öhrlings PricewaterhouseCoopers). I ett nästa steg bedömde Volvo PV att det hela var en intressant affärsidé och köpte loss ”konceptet” från övriga projektdeltagare och placerade det i sitt helägda dotterbolag Herz.

Därefter har det rullat på – givetvis efter hårt arbete från de anställda. Våren 2002 fick SunFleet Carsharing ett miljöpris i samband med ett FN-möte i Stockholm. 2003 gjorde Göteborgs Stad en upphandling av miljöbilspooler som vanns av Sunfleet Carsharing, vilket blev en mycket viktig ”milestone”. Dåvarande VD:n – Per Lanevik, som var med från starten som projektledare – anser att samarbetet med Göteborgs Stad/Trafikkontoret i samband med upphandlingen var mycket viktigt.

Ovanstående uppgifter är från en intervju med Per Lanevik den 10 juni 2011, gjord av rapportförfattaren Göran Värmbby.

Andra "case"

Gårdstensbostäder

Gårdstensbostäder som ägs av Göteborgs Stad bildades 1997 med uppgift att förvalta, utveckla och förnya stadsdelen Gårdsten, ett miljonprogramsområde i nordöstra delen av Göteborg. Företaget äger 2734 lägenheter och har ca 90 % av alla bostäder i området. Hyresgästerna ges ett stort inflytande genom delaktighet i alla frågor som berör boendet. Detta är exempel där kommun och företag har samarbetat under många år för att uppnå en mer hållbar utveckling i ett stort befintligt område. En lång rad intressanta energi- (solhus, vindkraft, individuella mätningar m m), avfalls- (kompostering, källsortering m m) och trivselloseringar (service, kaféer, delaktighet genom aktivitetsgrupper m m) har införts. Företaget har fått en lång rad utmärkelser för sina insatser för hållbar stadsutveckling, bl a World Habitat Award 2005. Fokus har inte legat på skapande av affärsmöjligheter och innovationer men givetvis har sådana ändå genererats genom de demo-projekt som skapats med hjälp av olika företags leveranser.

Hur många fler affärsmöjligheter och innovationer hade kunnat skapas om fokus hade legat på just det? Här finns troligen en hel del erfarenheter och arbetsätt som kan utnyttjas i affärsdriven hållbar stadsutveckling, speciellt när det gäller sociala aspekter.

Kvillebäcken

Kvillebäcken är ett annat exempel där Göteborgs kommun via sitt bolag Älvstranden Utveckling i likhet med Husvärden (Nya Krokslätt) fått bidrag (35 Mkr) från Delegationen Hållbara Städer. Kvillebäcken är en helt ny stadsdel i Göteborg där arbetet hållbarhet stått i fokus ända sedan start. Totalt ska 1600 nya lägenheter byggas. Visionen för Kvillebäcken är att skapa en levande stadsdel där mötet mellan människor står i fokus och där innevanarna kan leva klimatsmart.

Det intressant med detta case är att det finns med politiskt styrda direktiv om just affärsdriven miljöutveckling, att man vill skapa nya företag, nya gröna jobb och nya innovationer. I ansökan är 6 prioriterade frågor angivna (se bilagan), varav en formulerats: "Innovationsplattform för affärsdriven miljöutveckling samt kunskapspridning." Den sociala biten saknas dock – såvitt vi kunnat se - för att det ska kunna definieras som affärsdriven hållbar stadsutveckling. En förklaring är att man (läs Business Region Göteborg BRG) vill fokusera på att kunna uppnå resultat. Det finns idag inga nätverk av sociala entreprenörer/företag som är tillräckligt kopplade till stadsutvecklingen i Göteborg och stadens näringslivsutveckling för att kunna forma projekt som inkluderar dem. Däremot finns ett nätverk av miljö/energiteknikföretag som BRG skapat sedan flera år tillbaka med koppling till exportprojektet Ecoex (ett samarbete i Västsverige för miljöteknikexport med BRG som projektledare).

Även här måste alltså kravet på demolösningar och exportmöjligheter för deltagande företag uppfyllas av projektägaren, vilket innebär att man kan tala om affärsdriven hållbar stadsutveckling som ett inslag i projektet. Då projektet nyligen startat finns ännu inga konkreta resultat att visa upp.

Produktutvecklings-case

Några andra case, som är intressanta att nämna i sammanhanget men som inte handlar om stadsutveckling, är projekt som Ren Smörja, Plasthandskar på sjukhus, I Nya Hjulspår, Clean Shipping

och Biogas Väst. De handlar om att utnyttja kraften från den offentliga och privata upphandlingen kombinerad med miljökunskap och utvecklingssamarbete mellan företag och offentlig sektor för att få till stånd en produkt/tjänsteutveckling i en mer hållbar riktning. Ett utvecklingssamarbete mellan leverantör och kund som skapar nya marknads- och affärsmöjligheter. Tester i verkligheten av de nya produkterna/tjänsterna som genomförs i samverkan är ett nyckelinslag.

Projektet I Nya Hjulspår med start i Göteborgs kommun 1995, uppnådde efter drygt 10 års utvecklings- och informationsarbete en ändrad lagstiftning inom EU som förbjöd sk HA-oljor (Högaromatiska oljor – restprodukt från smörjolje/raffinaderiindustrin) som mjukgörare i däcktillverkning från 2010. Projektledare var först Göteborgs kommun, sedan GR Göteborgsregionens Kommunalförbund. En lång rad transportföretag som Göteborgs Lastbilscentral, Renova, Bilspedition (numera Schenker) m fl deltog som påtryckande ”gröna” kunder och samarbetspartners med projektledningen. Dåvarande Gislaved, Mac Ripper, Nokia, Galaxy m fl deltog som positivt inställda leverantörer som såg nya marknadsmöjligheter. Projektet ledde även till investeringsbeslut på Nynas (tidigare Nynäs Petroleum) på ca 4 miljarder kr i en ny fabrik för tillverkning av miljöanpassade oljor för däck. Nynas räknar med att ta hand om nästan hela den nya marknad som öppnar sig genom EU’s beslut. Genom att de var med från början i projektet när de nya oljorna skulle testas som alternativ till HA-oljor kan de nu dra nytta av sin framsynthet. Många nya arbetstillfällen skapades, mindre mängder giftiga ämnen kommer ut i naturen. Detta är ett mycket bra exempel på ”miljöstyrd” industriell utveckling i en mer hållbar riktning.

Biogas Väst med VGR som huvudfinansiär och Business Region Göteborg som projektledare är ett betydligt mer komplicerat projekt som syftar till att skapa en marknadsdriven utveckling av produktion och användning av biogas för fordon i Västsverige. Det innebär att man arbetat även med infrastrukturfrågor som utredningar och finansiering av produktionsanläggningar, tankstationer och distribution av biogas. I projektet har ett 60-tal företag, kommuner, myndigheter och organisationer deltagit och varit med som finansiärer.

Då projektet startade 2000 med en förstudie fanns det endast ca 800 gasfordon, 9 tankstationer och 9 GWh/år biogasproduktion i Västsverige. Antalet projektdeltagare och finansiärer var 10. 2010 i samband med att projektet övergick till ett program i VGR’s regi fanns det ca 8000 gasfordon, ca 40 tankstationer och 100 GWh/år biogasproduktion. De totala investeringarna uppgår till närmare 2 miljarder SEK om man räknar in även investeringar i gasfordon. Det innebär ca 2000 nya arbetstillfällen om man räknar schablonmässigt. En stor del av arbetet för projektledningen har varit att skaffa finansiering till företag och kommuner för uppförande av produktionsanläggningar, tankstationer m m. Projektet har lett till en rad exportinsatser och mer än 30 % tillväxt (hållbar) per år för flera av de deltagande företagen.

Arbetsättet i dessa projekt har varit att politiken/kommunen/samhället lägger ribban och leder projekten. Företagen går med i ett klart inriktat samarbete och testprojekt eftersom de vet att deltagande kommuner/företag i ett nästa skede med största sannolikhet kommer att bli kunder. En första marknad säkerställs samtidigt som man får ”hjälp” med produktutveckling. Efter viss tid är sannolikheten mycket stor att en större marknad öppnar sig – både inom och utom landet. Samhället uppnår en mer hållbar utveckling, får mer arbetstillfällen och ett ökat skatteunderlag. Företagen kan

växa, öka sin konkurrenskraft, ta nya marknadsandelar, tjäna mer pengar och förbättra sin image och sitt varumärke.

Diskussion, analys, slutsatser

Hållbar stadsutveckling (eller försök till) pågår för fullt. Det sker dock fortfarande på ett ganska traditionellt sätt. I den vanliga processen där stadsplaneringsexperter står för arbetet finns inte lika mycket utrymme för innovativa företag och deras idéer. Detta förhållande är ju inte så konstigt. Det är stadsplanerare, arkitekter, byggkonsulter, bygg- och fastighetsföretag etc som arbetar med och behärskar den traditionella stadsplaneringsprocessen. Ungefär som företag inom fordonsindustriklustret arbetar med att utveckla, tillverka och sälja fordon. Det är helt enkelt en bransch som har en viss uppgift. Samtidigt menar många att fordonsindustrin hunnit långt när det gäller att integrera nytt "management", nya tekniker och andra branscher typ IT m fl i "sin bransch". Förmodligen har bygg/stadsutvecklingsbranschen just i detta avseende mycket att lära av fordonsindustrin.

Hållbar stadsutveckling kan uppnå mervärden genom en mer aktiv och tidig insats från företag med kreativa, hållbara lösningar, i samverkan med det offentliga. Det är naturligtvis inte så att företagen ska överta stadsplaneringen/stadsutvecklingen. Men mervärden som skulle kunna uppnås är mer kreativa och framtidsinriktade lösningar, snabbare väg mot hållbar utveckling genom utveckling av nya produkter/tjänster/koncept/demonstrationsobjekt och en effektivare näringslivspolitik – fler nya företag, mer hållbar tillväxt, ökad internationell konkurrenskraft.

Många frågar sig med all rätt om tillväxt kan vara hållbar. Så som den s k ekonomiska tillväxten hittills har fungerat är den naturligtvis inte hållbar. Mer tillväxt har inneburit och innebär fortfarande mer avfall och utsläpp i miljön. Men om produktionen av varor och tjänster successivt förändras så att den inte skapar miljö- och sociala problem så kan den definitivt bli mer hållbar. Vad händer om samhället konsumerar mer tjänster, upplevelser, "kultur" och mindre mängd prylar? Vad händer om fordonsindustrin tillverkar bilar, bussar och lastbilar av "avgiftat" material – som alltså ej får innehålla toxiska stabila ämnen - som till 100 % kan återvinnas i särskilda "demonteringsfabriker" – som till stor del redan finns? Och om drivlinorna bygger på förnybara energikällor – t ex el från sol, vind eller vatten? Om bransch efter bransch förändras på detta sätt – vad händer då?

Den definition vi givit begreppet affärsdriven hållbar stadsutveckling kan givetvis inte ersätta nuvarande planerings- och arbetsprocesser inom stadsutveckling/stadsplanering. Det är fråga om att skapa ytterligare ett verktyg att använda, att få in mer kompetens som kompletterar nuvarande "planeringskluster". Det är ju när man blandar olika kompetenser som nya idéer och utvecklingssteg uppstår. En bransch befruktar en annan. Idéer från en bransch är överföringsbara till en annan. Se hur man arbetat i Silicon Valley och i olika inkubatorer.

De företag vi talar om och har som målgrupp är inte i första hand bygg-, fastighets- och arkitektföretag – de som redan är med i processen – utan istället små innovativa teknik/tjänsteföretag (inkl sociala entreprenörer) som är leverantörer till bygg/exploateringsföretagen. De företag som redan finns i branschen – stora som små - är

nyckelaktörer eftersom det är de som planerar, designar, beställer, upphandlar och genomför exploateringar, renoveringar m m. De blir verktyg som tillsammans med de nya levererande företagen kan bilda t ex exportkluster eller gå vidare på hemmamarknaden med de nya lösningarna.

Många exempel i "enklare" processer och projekt än stadsutveckling – Ren Smörja, Däckprojektet och Plasthandskar - visar att kommuner/det offentliga kraftigt kan påverka företags produktutveckling, marknadsföring och försäljning i en mer hållbar riktning genom sin upphandling och genom sitt kravställande i olika "beställningssituationer". Det har visat sig möjligt även i mer komplicerade projekt med infrastrukturer som i Biogas Väst och Klimatsmart Citydistribution. Projekt som Ren Smörja, Plasthandskar på sjukhus, I nya hjulspår, Clean Shipping och Biogas Väst visar klart och tydligt att det är möjligt att utveckla nya produkter och tjänster som samtidigt bidrar till hållbar utveckling och nya arbetstillfällen. Dessa erfarenheter bör kunna utnyttjas när det gäller hållbar stadsutveckling eftersom det egentligen till stor del handlar om att arbeta enligt win-win-metodiken.

En win-win-metodik kan se ut på många olika sätt i praktiken. Den grundläggande strategin är att de parter som deltar t ex i ett gemensamt projekt var och en har något att vinna för egen del förutom det gemensamma resultat som uppnås. Det är det viktigaste skälet, det är därför man vill vara med. Den fråga som många företag ställer sig innan de beslutar om de ska delta i ett projekt eller inte är: "What's in it for us?" (ett vanligt uttryck inom näringslivet). Det innebär att den som är projektägare redan från början måste "rigga" projektet på ett sätt som kan ge deltagarna som bjuds in så många fördelar/mervärden så att de vill lägga tid och pengar i projektet.

I de projekt som här redovisas och diskuteras - Ren Smörja, Plasthandskar på sjukhus, I nya hjulspår, Clean Shipping, Biogas Väst och Klimatsmart Citydistribution – har det viktigaste vinnar-skälet för deltagande företag varit att man utvecklar dels nya produkter, dels nya marknader – tillsammans med representanter för befintliga eller potentiella kunder – under opartiska/neutrala och trovärdiga förhållanden. Projektledningen sköts av en neutral organisation utan vinstintressen – kommun, kommunalförbund, kommunalt bolag eller en region (VGR).

I vilken omfattning affärsdriven hållbar utveckling kan ske i samband med den betydligt mer komplicerade processen "stadsutveckling" är därför en intressant fråga att testa i verkligheten och att forska om.

Men även här visar flera exempel som vi studerat att det går - eller att det med stor sannolikhet kommer att vara möjligt - att uppnå intressanta resultat – även om det kanske än så länge är små delar/projekt i ett större sammanhang som man arbetar med.

Samtal med ett begränsat antal företag – som har produkter/tjänster av intresse i sammanhanget - visar att det finns ett stort intresse av att kunna vara med mer aktivt i hållbar stadsutveckling. Det är givetvis av självklara skäl som att företagen alltid måste vara beredda att skapa affärsmöjligheter genom att se på nya möjligheter. En intressant fråga är här den omvända: vad tycker kommunens tjänstemän/politiker om att släppa in företag på ett mer aktivt sätt? Det kanske inte bara är fråga om de attitydproblem som de intervjuade företagen anger. Det kan säkerligen även handla om bristande resurser, otillräcklig kompetens, ovana m m att hantera initiativ eller projektförslag från aktiva pådrivande företag.

Det svåra är att finna de bra formerna. Inget företag – utom de större byggföretagen – har råd eller tid att ställa upp utan ersättning. Delegationen för Hållbara Städer är ett gott försök att stimulera en stadsplanering och utveckling där man även skapar en ny plattform/arena eller demoanläggningar/lösningar som även små företag i ett nästa steg kan utnyttja som "skyltfönster". Flera projekt som fått medel från delegationen – även i Västsverige – visar att det är något nytt på gång. Att vissa nya moment helt plötsligt ingår i "planeringsklustrets" arbete. Jämför bara direktivet - om "innovationsplattform för affärsdriven miljöutveckling samt kunskapsspridning" - som kommit till som en extra knorr i Kvillebäcks-projektet.

Nya Krokslätt visar att det finns potential för att släppa loss privata företag för att utveckla hållbar stadsutveckling. Projektet visar också att affärsdriven hållbar stadsutveckling enligt vår definition redan är ett inslag i verkligheten.

Klimatsmart Citydistribution adresserar en viktig och svårlöst del i hållbar stadsutveckling: att ordna gods/varustransporter på ett smart och hållbart sätt. Det är också ett projekt vars resultat speciellt betr logistiklösningar kan komma att påverka utformningen av transportinfrastruktur när man i framtiden planerar om- eller nybyggnad av stadsområden. Vad händer med byggnader, gator, "lastområden" och torg om man t ex redan från början planerar "kollektivtrafik" för gods/varor? Vilken exportpotential kan finnas i projektet med så starka företag som Volvo Lastvagnar, Schenker, DHL och Preem? Vad skulle hända om dessa företag lanserade sitt koncept på en workshop i t ex Shanghai tillsammans med Mistra Urban Future? Och sätter det i sitt sammanhang där Shanghai/Kina just nu planerar en mängd nya gröna stadsdelar/städer?

Exemplet Sunfleet visar att komplexa lösningar för hållbar stadsutveckling kan utvecklas i samarbete mellan offentlig sektor och företag och att bästa tänkbara arena är befintligt stadsområde. Göteborgs Stad var med och skapade ett företag som nu är ledande bilpoolsföretag i Skandinavien – det är inget dåligt resultat.

När det gäller socialt entreprenörskap är det svårare och det förefaller saknas bra definitioner och enighet bland olika aktörer. Hur ser arbetet/arbetsmodellen ut för att uppfylla den "sociala delen" när det gäller affärsdriven hållbar utveckling och socialt entreprenörskap? Ser vi till stadsutveckling blir det ännu svårare. Här finns mycket att studera och analysera för att föra diskussionen framåt.

Det kan också konstateras att det till stor del saknas politiska diskussioner, visioner och "direktiv" om att försöka förändra stadsutvecklingen/stadsplaneringen i en mer affärs/företagsskapande hållbar inriktning. Förklaringar till detta kan vara att det saknas definitioner och diskussioner redan på tjänstemannanivå, dvs det saknas tillräckligt med politiskt användbart underlag om begreppet ifråga för att ens påbörja en diskussion.

Dock skulle det kunna bli lite fart i frågan om politiken fattar t ex ett beslut i en kommun att man vill testa konceptet i ett visst område – se ett av förslagen nedan.

Vi finner att det är mycket att ta tag i framöver. En mängd projekt pågår redan. Flera planeras. Här finns många fallstudier/case att följa, studera och analysera för Mistra Urban Future. Ett intressant samverkansprojekt är det s k 3K-projektet där tre "Hållbara-städer-projekt" – från Kungälv, Krokslätt och Kvillebäcken – träffas med Business Region Göteborg (BRG) som samordnare för att just sprida

kunskap och skapa affärsmöjligheter för företag med hållbara lösningar. Det betyder bl a att exploitörer och projektägare för dessa stadsbyggnadsprojekt direkt får träffa de företag som är intresserade och kan leverera och som BRG letar upp i sina stora nätverk.

Vi tror att hela denna fråga är just en sådan typ av aktivitet/idé som bäst testas genom försök i verkligheten för att utvärdera hur metodiken kan bidra till en mer hållbar stadsutveckling.

De konkreta förslag vi vill lämna med anledning av vårt arbete i fokusgruppen är följande:

- Man skulle kunna skapa en ny serie av workshops/seminarier i Västsverige där man gör något liknande som Smart Energi (organiserat av VGR) har gjort. Dvs skapa en mötesplats för att öka samarbetet mellan näringsliv, kommuner/regionen och akademien – men där fokus ligger på hållbar stadsutveckling istället för på hållbar energi. Ett av flera inslag skulle då kunna vara affärsdriven hållbar stadsutveckling. En bra strategi kan vara att några kommuner – som är mest engagerade i frågan - tillsammans med VGR genomför ett första seminarium som test.
- Ställ samman på ett organiserat sätt de framgångsrika exempel som finns eller är på gång när det gäller vad vi vill definiera som affärsdriven/affärsdrivande hållbar stadsutveckling. Undersök och beforska dessa case. Kolla arbetsmodell, när kan företag ”släppas in” i processen, målformuleringar, organisation, lobbying, kommunikation, attityder, hinder, möjligheter, finansiering, generering av nya arbetstillfällen/företag, innovationer m m. Vilka var nyckelfaktorerna för att konkreta resultat uppnåddes ? Hur många nya arbetstillfällen, företag har skapats ? För projekt som är på gång skulle en ”följeforskning” kunna läggas in i Mistra Urban Futures regi som för en gångs skull på ett organiserat sätt dokumenterar de viktiga moment som händer. Syftet skulle kunna vara att ta vara på de erfarenheter som görs, redovisa användbara arbetsmodeller etc.
- Avsätt en pott finansieringsmedel inom Västsverige och starta ett regionalt projekt typ Delegationen för Hållbara Städer som kan finansiera pilotprojekt för affärsdriven hållbar stadsutveckling, där företag är med fr början i planeringen. I samband med Göteborgs omfattande förnyelse i centrum eller i någon annan intresserad kommun : genomför ett projekt inom ett visst område och bjud in olika aktörer/organisationer/företag att bilda en projektgrupp som börjar med ett ”vitt” papper.
- Företagen *måste* – av affärs/överlevnadsskäl - se positivt på erbjudande om att delta i samarbetsprojekt för stadsutveckling – om det kan leda till viktiga affärer/intäkter. Vilka ”måsten”/drivkrafter finns det hos kommuner ? Dokumentera, analysera attityder och förutsättningar för att arbeta med affärsdriven hållbar stadsutveckling hos resp aktörer – hos företag resp hos kommunala tjänstemän/planerare/politiker.
- Genomför en workshop i en stad som ingår i Mistra Urban Futures internationella nätverk där t ex några case från Västsverige redovisas: Alingsås, Nya Krokslätt, Klimatsmart Citydistribution och Kvillebäcken.
- Undersök och forska om hur man arbetar med affärsskapande hållbar stadsutveckling i Malmö och Stockholm.

Bilaga 1 - Fallstudier

Nya Krokslätt

Sammanfattning från projektbeskrivning

- ”Förtätning och utveckling av ett etablerat verksamhetsområde – Krokslättts fabriker – och angränsande fastighet, som idag till stor del utgörs av kontor och småindustri, till ett samhälle i miniatyr av bostäder, service och arbetsplatser som möjliggör ett hållbart urbant liv. Nya Krokslätt har ambitionen att skapa ett område där ny och gammal bebyggelse samverkar i ett område där hållbarhetsaspekten prioriteras fullt ut. Det ses som en utmaning att hantera energieffektiviseringen av den historiska miljön samtidigt som den integreras med ny bebyggelse på ett innovativt sätt som berikar området. I denna utmaning ligger också möjligheterna att på ett varsamt sätt hantera intilliggande naturreservat så att det integreras som en resurs i området.
- Den högt uppsatta hållbarhetsambitionen genomsyrar projektet och skapar en helhetssyn kring resurser och kretsloppstänkande som influerar brukare, den byggda miljön, transporter och serviceutbud. Både verksamheter och de enskilda brukarna ska lämna ett så litet ekologiskt fotavtryck som möjligt samtidigt som den egna livskvaliteten upplevs öka.”
- Internationell förebild, export m m
- Privat företagsinitiativ, 22 deltagare
- Total budget ca 1,5 miljard kr, 18 M kr i investeringsstöd från Hållbara Städer
- Huvudman Husvärden AB
- Resultat/delresultat: 10-tal spännande underleverantörer är med
- Hur började projektet – engagemang från några personer
- Kompetens : lobbyister, ”hållbara” arkitekter, politiska kontakter m m
- Arbetsprocess: Successivt involvera fler och fler, skapa win-win
- Slutsatser: Fullt möjligt med vassa privata/kommersiella initiativ

Se vidare www.nyakrokslatt.se.

Möte 2011-03-22 med Lage Persson (LP), Husvärden AB, antecknat av Göran Värmbly, konsult för Mistra Urban Future Pilot 4

2008 fick Husvärden/Lage höra talas om Hållbara Städer-delegationen.

Man kunde söka bidrag för dels planering, dels investeringar.

2009 sökte man bidrag för ett planeringsprojekt. Fick medel för att göra ett upplägg för ett stadsbyggnadsprojekt. Man arbetade då i en liten grupp med Bengt Dahlgren AB (Berth Olsson, VVD) och Juri Lutz.

2010 gick man vidare och sökte medel för investeringar och upprättade då också ett Hållbarhetsprogram. Sökt belopp 52 Mkr, fick ca 18.

Tidig samverkan med Mistra Urban Future och Chalmers, man insåg vikten av uppbyggnad och spridning av kunskap.

Rapportering sker till Boverket.

Samarbete med Jan-Olof Dahlenbäck, Chalmers m fl.

Ett viktigt mål är energismarta tekniska system.

En helt ny stadsdel skall byggas – 45 000 m² ny bostads/verksamhetsyta. Överskott av energi från nya stadsdelen levereras till det befintliga området Krokslätt Fabriker. När projektet är klart skall det totala området (gamla + nya) dra ca 10 % mindre energi än nu bef område.

Bl a ska berggrum lagra energi. Stirlingmotorer installeras som drivs av solenergi, vindkraft med vertikala axlar skall installeras m m.

Hållbara Städer betonar:

- energismarthet
- vatten, grönska
- brukarmedverkan

Exempel: Stora inglasade balkonger byggs för att skapa "trädgårdar", kan användas under 10 mån som uteplats, bra temp, tar vara på energin från byggnader.

Regnvatten tas omhand. Mest investeringsmedel har erhållits för energismarta system.

Ägare och VD måste vara engagerade i denna typ av projekt/initiativ. VD Lennart Larsson (LL) förstod tidigt detta med hur viktigt det är med hållbar utveckling.

Man fick tips 2008 om Delegationen för Hållbara Städer, LP började arbeta med frågan. Husvärden är projektägare/ledare och spindel i nätet. Mycket lobbyarbete i början, LL uppe hos Peter Örn, ordförande i Hållbara Städer. Husvärden äger fastigheter m m för 1,5 miljarder kr. Sådant måste lyftas fram. En politiker – folkpartist i kommunstyrelsen i Mölndal – kände Peter Örn och kunde hjälpa till med lobbying.

Du måste jobba med medspelare du har förtroende för.

Berth Olsson, VVD på Bengt Dahlgren, var mycket engagerad i projektet från början och aktivt medverkande.

LP tog hjälp av White Arkitekter – Johanna Engberg – hon är bra på att formulera sig, hjälpte till i det fortsatta arbetet, hon skrev ansökan bl a.

Juri Lutz, konsult, som har erfarenheter och kontakter på regeringskansliet, var också med i början.

Björn Malbert – central person i Mistra Urban Future – kontaktades i ett tidigt skede. Det gällde att få en bra kontakt med honom snabbt.

Husvärden har mycket gott rykte i kommunen. LL engagerad i många aktiviteter, har bra kontakter, nätverk m m.

Mölnadal Stad har hela tiden stöttat.

Samarbetsavtal har upprättats med deltagande aktörer – bl a Mölnadal Stad – som säger ungefär: ”vi stödjer och deltar i detta projekt som vi tycker är mycket viktigt och bra på alla sätt....”

2014 ska hela projektet vara klart.

Kontors/kommersiella fastigheter i början, Dahlgrens hus t ex, som nu är klart.

Tog in teknikleverantörer, t ex Windforce, redan i planeringsprojektet (1:a steget). Det skedde med hjälp av Ramböll, som var engagerade för att göra detaljplan för projektet. Även Gert Wingårdh och White engagerades från början.

Husvärden och Welcom – kommunikationsföretag – ordnade en workshop i höstas, för att kommunicera projektet – viktigt ! Kunde göras tack vare medel från planeringsprojektet. Hade aldrig blivit av annars.

Delegationen Hållbara Städer efterlyste verkligen innovationer, t ex Stirlingmotor-konceptet.

Inom ”Investeringsprojektet” anlitas även en konstnär – Bengt Olsson – viktigt att ha med. Han är mycket känd i t ex Frankrike. Folk lyssnar på hans kloka råd.

CMB – Centrum för Management i Byggsektorn medverkar. Berth Olsson är med där t ex.

Mölnadal Energi är mycket intresserade och deltar i projektet. VD Christian Schwarz mycket engagerad. Enbart grön el och grön fjärrvärme kommer att levereras. I Mölnadal är det annorlunda jämfört med Göteborg - energibolaget äger betr fjärrvärmerna bara t o m huvudcentralerna. Undercentraler ägs av fastighetsägare.

Sweden Green Building – som bl a försöker samordna olika miljömärkningssystem och där LL är med – kopplade in Fastighetsägarföreningen. Det är därför de är med.

Energiförbrukningstalet kommer att gå ned från 110 kWh/m² (normalhus) till 40 i Dahlgrens-huset !

Staffan Bolminger, Älvstranden Utveckling AB/Gbg Stad, Lisa Ström, Kungälv m fl – de som fått bidrag från Hållbara Städer - har bildat en grupp som ska informera varandra, samverka m m. Ska träffas snart, BRG är med och organiserar detta.

Klimatsmart citydistribution

Klimatsmart citydistribution är ett samverkansprojekt som drivs 2010-2012, och som syftar till att utveckla och demonstrera effektivare och klimatvänligare lösningar för citydistribution.

Projektet drivs i samarbete mellan transportföretag, fordonstillverkare, bränsleleverantörer och offentliga organisationer. Det övergripande målet inom projektet är att reducera klimatpåverkan från distributionstrafik inom Göteborgs stads miljözon med 50% (gäller de medverkande transportföretagens fordon).

Målet ska uppnås genom introduktion av energieffektiv fordonsteknik, förnybara drivmedel, samt nya lösningar för godssamordning och samlastning. Med hjälp av de olika dellösningarna formas en modell som ska kunna tillämpas i andra städer och på sikt exporteras ut till andra länder.

Bakgrund

Med ökade trafikvolymerna från distributionstrafik och ökad trängsel i stadskärnor i Europas städer är citylogistik ett område som erhållit allt mer fokus under senare tid. För att kunna skapa hållbara, likväl som attraktiva stadsmiljöer, måste nya logistiklösningar utformas för att minska trängsel och miljöpåverkan.

Ett kompakt geografiskt område ger samtidigt bra förutsättningar för tillämpning av en rad insatser som introduktion av ny fordonsteknik, tillhandahållande av förnybara bränslen och utveckling av smarta logistiklösningar i citymiljö för att minska utsläppen av växthusgaser.

Såväl ur ett kund- och samhällsperspektiv som från åkerierna själva finns det starka ambitioner att minska utsläppen av växthusgaser från transporter.

Demonstrationsprojektet Klimatsmart citydistribution initierade av och är idag en parallell till KNEG, [Klimatneutrala godstransporter på väg](#) och delar samma ambitiösa miljömål, nu med fokus på innerstadsmiljö. Detta projekt lockar fler parter till aktiv medverkan och har potentialen att kunna dupliceras i andra städer.

Fokusområden

Projektet kommer att fokusera på i huvudsak tre områden; effektivare citydistribution, förnyelsebara drivmedel och energieffektiva fordon. Godsmottagare i Göteborgs innerstad kommer att få en central roll i arbetet att, tillsammans med transportföretagen, utveckla nya lösningar för godssamordning.

Projektet kommer att demonstrera och introducera:

- Lastbilar med metandieselt teknik som drivs med fordonsgas samt ACP Evolution Diesel (talloljediesel), RME (rapsmetylester) och DME (dimetyleter)
- Lastbilar med hybridteknik
- En större andel lätta distributionsfordon som drivs med fordonsgas i centrala Göteborg

- Nya lösningar för effektivare citydistribution som leder till minskat trafikarbete i förhållande till transportarbetet

Under hela perioden sker datainsamling kring trafikarbete och emissioner. Denna sammanställs och data jämförs mellan utgångsläge och slutfas i projektet.

Delprojekt

- Citylogistik
- Fordon med metandieselteknik samt DME (endast demonstration)
- Hybridteknik
- RME och talloljediesel
- Mätning och utvärdering

En förstudie genomförs under våren 2010 kring möjligheterna att effektivisera i befintlig distributionsstruktur. En process påbörjas av deltagande speditörer kring samarbete och samordning av godsdistribution i city.

Konventionella dieseldrivna fordon ersätts till fordon med metandieselteknik och DME. (20 tunga närdistributionsfordon som drivs på fordonsgas, 3-5 tunga närdistributionsfordon med DME (dimetyleter)

Konventionella dieseldrivna fordon ersätts till fordon med hybridteknik (5 tunga närdistributionsfordon med hybridteknik)

Konventionell diesel ersätts mot RME och talloljediesel i tunga fordon i citydistribution, samtidigt etableras ytterligare en tankstation för RME.

Beräkning av resultat, utvärdering av teknik samt datainsamling sker kontinuerligt under projektets gång. Slutlig sammanställning och beräkning sker under andra halvåret 2012.

Tidsplan

Fram till och med 2012 ersätts fordon som kör i centrala Göteborg med klimateffektivare fordon, samtidigt etableras ytterligare en tankstation för RME. ACP Evolution Diesel distribueras på Preems stationer i Göteborg samt i södra Sverige sedan sommaren 2010. En kontinuerlig process kring utveckling och test av lösningar för godssamordning löper under hela projektiden.

Delmålen till och med 2012:

- 20 tunga närdistributionsfordon som drivs på fordonsgas
- 3-5 tunga närdistributionsfordon med DME (dimetyleter)
- 5 tunga närdistributionsfordon med hybridteknik

- Fullskalig tankning av ACP Evolution Diesel eller RME i samtliga tunga fordon
- En kommersiellt hållbar lösning för ökad samlastning av inkommande gods till centrala Göteborg

Deltagare

Transportföretag

DB Schenker

DHL

Fraktkedjan Väst

Göteborgs Lastbilcentral

Posten Logistik

Beräkning

Trafikverket

Projektet medfinansieras av:

Västra Götalandsregionen

Bränsleleverantörer och fordonstillverkare

FordonsGas

Preem

Volvo Lastvagnar

Projektledning

Business Region Göteborg

Gårdstensbostäder

Gårdstensbostäder är ett av Göteborgs kommunala bostadsbolag och tillhör Förvaltnings AB Framtiden, helägt av Göteborgs stad. Bolaget bildades 1997 med uppgift att förvalta fastigheterna och även utveckla och förnya stadsdelen Gårdsten, ett miljonprogramsområde i nordöstra delen av Göteborg. Bolaget äger 2734 lägenheter och har därmed ca 90 % av alla bostäder i området.

Gårdstensbostäder ger möjlighet för alla hyresgäster att ha ett stort inflytande genom delaktighet i alla frågor som berör boendet. Detta möjliggörs genom nära kontakt med huscheferna, olika typer av dialogmöten som bolaget tillsammans med boende initierar samt att styrelsen i bolaget bor i Gårdsten vilket gör det enkelt att kunna påverka sitt boende.

Solhusen i Gårdsten – ett av flera exempel från stadsdelen

I stadsdelen Gårdsten, norr om Göteborg har Bostads AB Gårdsten renoverat tio bostadshus med sammanlagt 255 lägenheter. Renoveringen har genomförts med stark tonvikt på energibesparing, kretsloppsanpassning samt förnybar energi. Projektet har genomförts i samarbete med fem europeiska bostadsprojekt som med stöd från den Europeiska Kommissionen fått stöd för

genomförande av de energi och kretsloppsrelaterade åtgärderna. Nutek och Formas har bidragit med nationell finansiering.

Området

Västra Gårdsten byggdes i början av 1970-talet och omfattar ca 1200 lägenheter. Husen består av 6-vånings loftgångshus och 3-vånings lamellhus vilka är grupperade i 11 kvarter. Projektet "Solhusen" omfattar tre av dessa kvarter. Hela stadsdelen Gårdsten med totalt ca 2300 lägenheter genomgår för närvarande en genomgripande ombyggnad och upprustning.

Solvärmt varmvatten

Varje kvarter avgränsas av ett loftgångshus mot söder samt två lamellhus mot öster och väster. Loftgångshusens tak har försetts med prefabricerade solfångarelement vilka används för att förvärma tappvarmvatten till kvarterets lägenheter. Det solvärmda vattnet lagras i accumulator-tankar i loftgångshusens källare.

Luftsolvärme

I ett av lamellhusen har ytterväggarna isolerats utvändigt med en luftspalt mellan isoleringen och ytterväggen. Luft som värms upp i solfångare som integrerats i söderfasaden får cirkulera genom luftspalten där värmen lagras i de tunga betongväggarna. De tidigare kalla ytterväggarna får högre temperatur vilket ger både minskad värmeförbrukning och bättre komfort.

Förvärmd tilluft

I Loftgångshuset tas tilluften till lägenheterna in genom nybyggda glasade balkonger på söderfasaden. Luften förvärms dels genom solvärme i balkongerna, dels genom att värmeförluster genom ytterväggen "dras tillbaks" till lägenheterna via ventilationsluften. I lamellhusen har de befintliga till- och frånluftsystemen kompletterats med värmeåtervinning.

Energieffektivisering och individuell värmemätning

I samtliga hus har taken isolerats och försetts med nya tätskikt. Loftgångshusens gavlar har isolerats. Fönster har antingen bytts mot nya lågenergifönster eller renoverats med byte av den inre rutan till lågenergiglas. Ett system för individuell mätning och debitering av värme, varm- och kallvatten samt el för varje lägenhet bidrar till ökat energimedvetande och lägre kostnader för de boende.

Gemensamma växthus och kompostering

Längs loftgångshusens södra fasader har stora gemensamma växthus byggts för de boende. I växthusen som ligger i direkt anslutning till de nybyggda tvättstugorna har varje lägenhet en odlingslott. I entrén till växthusen finns kvarterets gemensamma kompost som tillsammans med en nyanlagd återvinningsgård ersatt de tidigare sopnedkasterna.

Målning

Samtliga fasader har målats. Solhusen i Gårdsten mottog det nordiska färgpriset år 2000 för bästa utvändiga färgsättning.

Kostnader

Kostnaderna för ombyggnaden uppgår till ca 110 MKR vilket mostvarar ca 530 SKR/kvm. Av kostnaderna har ca 13 MKR använts för energi och miljöåtgärder.

Energi

Genom ombyggnaden har energianvändningen för uppvärmning (fjärrvärmeanvändningen) minskat från 270kWh/kvm till 160 kWh/kvm, dvs. med 40%. Elanvändningen har minskat med ca 30%.

Boendeinflytande

Hyresgästerna har på ett aktivt sätt deltagit i och påverkat hela ombyggnadsprocessen. Samtliga hyresgäster har på ett tidigt stadium tyckt till om såväl speciella önskemål i den egna bostaden som området i sin helhet. Åtta arbetsgrupper – valda av hyresgästerna – har i planerings- och byggskedet deltagit i allt från utformningen av den yttre miljön, till avfallshantering, utformning av och utrustning i tvättstugor, färgsättning, belysning, låssystem mm. Efter färdigställandet fortgår detta arbete i förvaltningskedet tillsammans med områdets huschefer.

Aktörer i projektet "Solhusen i Gårdsten":

Byggherre: Bostads AB Gårdsten

Totalentreprenör: SKANSKA Sverige AB

Projektledning: Rune Lindh Byggadministration AB

Arkitekt: CNA - Christer Nordström Arkitektkontor AB

Färgsättning: IO design

Mätning och utvärdering: CIT Energy Management AB

VVS-konsult: Andersson & Hultmark AB

Konstruktion: LTB Byggkonsult AB

EL konsult: Partille Elkonsult AB

Landskap: Taggen Miljö och Landskap AB

Kvillebäcken**Kvillebäcken får 35 miljoner i stöd för hållbar stadsutveckling**

Pressmeddelande 2010-12-08 08:15

Kvillebäckens ansökan till Delegationen för hållbara städer innefattade sex olika punkter. Nu står det klart att Kvillebäcken beviljas stöd för samtliga punkter och tilldelats 35 miljoner kronor för bland annat utvecklingen av effektiv insamling av avfall, effektsmarta byggnader och cykelgarderober.

- Målen med investeringarna är bland annat att bygga världens första källsorterande sopsug i hela östra Kvillebäcken. Och att utveckla bekväma, trygga och säkra cykelgarderober som uppmuntrar de boende att använda cykeln för sin dagliga pendling, säger Johan Ekman, presstalesman på Kvillebäcken.

Kvillebäcken är en ny stadsdel i Göteborg där arbetet med hållbarhet stått i fokus ända sedan start. Delegationen för Hållbar utveckling har nu beviljat Kvillebäcken stöd på 35 miljoner kronor för sex planerade åtgärder:

1. Effektiv insamling av avfall

2. Effektsmarta byggnader med fjärrvärmedrivna vitvaror
3. Miljöskyttel över Göta Älv
4. Cykelgarderober
5. MDE-teknik i stadens tunga fordonsflotta
6. Innovationsplattform för affärsdriven miljöutveckling samt kunskapsspridning

Med åtgärderna ovan ska Kvillebäcken fungera som ett demonstrationsområde för hållbar stadsutveckling och integrerad miljöteknik. Totalt bedöms åtgärderna ge en utsläppsminskning av koldioxid på ca 21 000 ton per år.

Delegationen för Hållbar utveckling delar på uppdrag av regeringen varje år ut ekonomiskt stöd till hållbara städer. Kvillebäcken är ett av stadsbyggnadsprojekten som i år fick ta emot ett statligt stöd motsvarande 35 miljoner kronor. Syftet med stödet är att skapa attraktiva städer som är både ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbara. Det ska i sin tur bland annat bidra till minskade utsläpp av växthusgaser.

- Vi är oerhört glada över det positiva beskedet från Hållbar utveckling. Göteborg har fantastiska markresurser vid älvstränderna och ambitionen med Kvillebäcken är att skapa en stadsdel som är ett föredömligt exempel när det gäller hållbart stadsbyggande, säger Johan Ekman.

För mer information, kontakta:

Johan Ekman, Älvstranden Utveckling, tel 0706-95 96 10, joan.ekman@alvstranden.goteborg.se

Om Kvillebäcken

Kvillebäcken är en helt ny stadsdel i Göteborg. Totalt ska 1600 nya lägenheter byggas. Visionerna för Kvillebäcken är att skapa en levande stadsdel där mötet mellan människor står i fokus och där invånarna kan leva klimatsmart. Allt endast 6 minuter från Brunnsparken. Nya Kvillebäcken byggs av ett byggkonsortium bestående av Derome, HSB Göteborg, Ivar Kjellberg, NCC, Veidekke, Wallenstam och Älvstranden utveckling. Nya Kvillebäcken är det första området som byggs utifrån Göteborgs stads nya och tuffa miljökrav. Läs mer på www.kvillebacken.se.

Bilaga 2 - Slutsatser från företagsintervjuer

Sammanfattning av slutsatser från fokusgruppens intervjuer med företag :

- Kompetens hos företagen kan utnyttjas (som idag inte utnyttjas)
- Små företag kan samarbeta med stora företag ("dragloksmodellen") Låt SME-företag ingå i samarbete med stora aktörer, så kan de göra upp internt om ersättningar, affärsmöjligheter m m.
- Starta en ny process om hållbar stadsutveckling typ Smart Energi – en mötesplats där en dialog mellan företag, tjänstemän, politiker, akademien kan föras
- Kommuner måste våga mer
- Upphandlingsregler begränsande
- Eldsjälar eller särskilt engagerade/kunniga personer behövs i denna typ av samarbete – innan det etableras som något naturligt
- Det finns mängder av visioner och idéer hos företag, såväl små som stora
- Ta reda på hur man arbetar i Malmö och Stockholm

Förslag till arbetsmodell (från ett av företagen):

- Markägare/kommun bjuder in till en projektgrupp
- Uppgift: skapa innehåll i en områdesplan
- Du måste uppfylla vissa kriterier för att vara med i gruppen: hållbarhet i din affärsidé, kunna finansiera
- Gruppen tar fram vision-mål-aktiviteter-tidplan-finansiering
- Små företag bjuds in steg 2 – då exploatering startar

Ytterligare förslag från företagen:

- Driv fler projekt typ Hållbara Städer där t ex små företag får möjlighet till ersättning för nedlagt arbete
- Sätt upp en bild av ett område hur det ska se ut när det används – en målbild – därefter back-casting

Synpunkter från intervjuade företag:

- Små företag kan vara med om de får ersättning/affär
- Stora företag har mer resurser

- De kan leverera förslag på intressanta system/produkter/tjänster – arbetsmodeller/organisation/"mjuka" frågor
- Genom sina nätverk har företagen även många internationella erfarenheter/lösningar
- Alla är positivt inställda till samarbete inom affärsdriven hållbar stadsutveckling
- Men pekar på attitydproblem inom kommuner/offentliga sektorn – viktig fråga : vill/finns det förutsättningar för kommunala planerare m fl att samarbeta ?
- BID-konceptet är intressant
- Samarbete med "key-suppliers" har Skanska som en arbetsmodell
- Malmö borde studeras !
- Problem med "idé-stöld" för små företag

Bilaga 3 – Sammanfattning av seminarium/"stakeholdermöte" och samtal den 31 maj 2011: Affärsdriven hållbar stadsutveckling – en möjlighet för näringslivet

Den 31 maj 2011 arrangerade pilot 4 ett s k stakeholdermöte ute vid Nya Krokslätt med företag och näringsliv som målgrupp. Rubriken var "Affärsdriven hållbar stadsutveckling – en möjlighet för näringslivet". Ett 30-tal företagsrepresentanter från vitt skilda områden – som byggbranschen, IT och mobilitet -deltog i workshopen.

Mötet var upplagt så att deltagarna först fick höra om bakgrunden till mötet från Pilot 4-projektets ledning. Därefter följde en presentation om projekt Nya Krokslätt – en av fokusgruppens fallstudier. Presentationen gjordes av Lage Persson, Husvärden AB, Berth Olsson, Bengt Dahlgren AB och Camilla Wenke, Ramböll, som är ledamöter i projektets styrgrupp för Hållbar Stadsutveckling. Ytterligare en presentation eller betraktelse om nya arbetssätt gjordes av Mats Dynevik från Skanska Fastigheter.

Efter de två presentationerna delades deltagarna upp i ett antal diskussionsgrupper som fick diskutera i förväg utvalda frågor (i stort sett de frågeställningar som redovisas i början av denna rapport).

Det kom fram många intressanta fakta och idéer. Företag som ser affärsmöjligheter vill gärna vara med mer aktivt i en framtida stadsutveckling och utveckla nya eller befintliga innovativa produkter och tjänster. Det behövs nya "arenor" där fler än de som brukar vara med – läs stadsplanerare, arkitekter, byggbranschen - kan träffas och diskutera hur man kan uppnå en mer hållbar stadsutveckling.

Avskrift av inbjudan:

MISTRA URBAN FUTURE

Seminarium och samtal:

Affärsdriven hållbar stadsutveckling - en möjlighet för näringslivet

När: **31 maj, kl. 13.00-16.30**

Var: Nya Krokslätt, Krokslätt Fabriker 45, spårvagnshållplats: Krokslätt
Fabriker <http://kartor.eniro.se/m/aJLmP>

Är det möjligt att utveckla den hållbara staden och samtidigt skapa nya affärsmöjligheter och tillväxt? Västra Götaland och Göteborgsregionen står inför en omfattande utvecklingsfas. Städer ska byggas ut, och mobilitet och tillgänglighet ska öka utan negativ miljöpåverkan.

I Göteborg förbereds just nu den största stadsutvecklingen i Europa. Ingen annan stad har så stora områden centralt som ska förnyas och byggas om de närmaste åren - Kvillebäcken, Ringön, Gullbergsvass, Södra Älvstranden. Detta kommer att skapa enorma affärsutvecklingsmöjligheter för företag som har smarta hållbara framtidslösningar och exportmöjligheter. Missa inte möjligheten att vara med och påverka denna arbetsprocess redan nu!

Hur kan kommuner och företag samarbeta för att skapa fler innovativa demo-områden som profilerar Västsverige och skapar nya företag och jobb? Vilka förutsättningar krävs för att ta tillvara på den kunskap och de idéer som finns hos företagen?

Kom och dela med dig av dina erfarenheter, lyssna och skapa nya kontakter.

Vi hoppas att ni kommer:

- som är leverantörer av smart teknik och hållbara tjänster
- som arbetar med socialt entreprenörskap
- som är näringslivsansvariga
- som redan är i branschen – fastighets/byggföretag, arkitekter och planerare

Anmäl dig senast den **26 maj** till helena.davidsson@ivl.se

Väl mött!

Elin Eriksson, Anders Sandoff och Göran Värmbly

Mistra Urban Futures med säte på Chalmers är ett nystartat centrum för hållbar stadsutveckling. Pilot 4 - Affärsdriven hållbar stadsutveckling, fokuserar på företagsamhet som drivkraft för en hållbar utveckling och har som syfte att i bred dialog systematisera den kunskap och erfarenhet som finns inom området.

Bakom projektet står bland annat Business Region Göteborg, Handelshögskolan, Göteborgs stad, IVL Svenska Miljöinstitutet, Lerum och Mölndals kommuner, Västra Götalandsregionen, Ramböll, SP, White Arkitekter och Preera.

Program

13.00 Välkommen

13.15 Vad vill Mistra Urban Futures och Pilot 4 - Affärsdriven hållbar stadsutveckling? *Elin Eriksson, IVL Svenska Miljöinstitutet, Anders Sandoff, Handelshögskolan*

13.30 Hur kan näringslivet delta i den hållbara stadsutvecklingen? *Göran Värmbby, Fokusgrupp Företag, Värmbby Consulting*

13.45 Goda exempel på affärsdriven hållbar stadsutveckling

- Vägen till Nya Krokslätt, utmaningar och lärdomar *Lage Persson, vd Husvärden AB, Camilla Wenke, Ramböll och Berth Olsson, Bengt Dahlgren - från projektets styrgrupp Hållbar Stadsutveckling*
- Vision om nya arbetssätt *Mats Dynevik, marknadschef Skanska Fastigheter*
- Sociala innovationer inom byggsektorn - en framtidslösning för unga bostadslösa? *Stefan Molnar, konsult med fokus på lokal och regional utveckling/Jagvillhabostad.nu-Göteborg – fick ställas in pga sjukdom*

14.45 Kaffe

15.00 Vad krävs för att stimulera samarbetet mellan näringsliv och det offentliga för den hållbara stadsutvecklingen? Ge förslag på arbetsmodeller och aktiviteter!
Samtal i grupper, samt gemensam diskussion

16.30 Visning av Bengt Dahlgrenshuset, samt dryck och mingelbuffé

Moderator: Göran Värmbby

OBS. Seminariet är kostnadsfritt, antal platser är begränsade