

## ALLMÄNHETENS BESKRIVNING AV MORGONDAGENS STAD (Sammanfattning)

---

*Vi är en grupp på tjugosex EU-medborgare från olika länder, i olika åldrar och med olika yrken. Vi är inga professionella experter på hållbar utveckling utan bara vanliga lekmän som bor och arbetar i Europas städer.*

Europeiska kommissionens generaldirektorat för forskning bad oss uttrycka våra föreställningar och förhoppningar om framtidens städer och vår åsikt om direktoratets forskningsprogram "Morgondagens stad". För första gången någonsin efterfrågade Europeiska kommissionen aktivt EU-medborgares åsikt om EU:s politik genom detta så kallade RAISE-initiativ.

Vi utgick från konkreta fall från flera olika workshops och jämförde dem sedan med våra egna erfarenheter varpå vi utarbetade våra egna åsikter om följande ämnen:

- ▶ Stadsförvaltning
- ▶ Hållbara transporter
- ▶ Hållbar byggnadsmiljö
- ▶ Kulturarv

Utifrån våra diskussioner beslutade vi att en femte fråga, nämligen utbildning, är grundläggande – i synnerhet när det gäller hållbarhet – för framgång på de andra områdena.

### Allmänna slutsatser

**Först och främst** våra slutsatser från de fyra områdena:

- ▶ Medborgarnas röster, inklusive de som blivit marginaliserade i det förflutna, måste vara med i **stadsförvaltningen** i både gamla och nya EU-medlemsstater. Förtroende kan bara uppnås om det finns en växelverkan. Endast om våra ledare är beredda att lyssna till oss och respektera våra åsikter kan folket ge gensvar och ta ansvar för sina egna handlingar.
- ▶ ***Det är nödvändigt med en radikal förändring av våra transportbanor för att underlätta utveckling mot merhållbara transporter. Tekniska lösningar i sig kan inte lösa problemen med hållbarhet***
- ▶ En mer **hållbar byggnadsmiljö** förutsätter ett vi kan lämna konsumtionssamhället där "nytt" alltid **ses som** bättre än "gammalt".

Vi måste lära oss **värdet av** att återanvända vad vi redan har snarare än att förkasta det till förmån för nyheter, oavsett om detta innebär att förnya bostäder, att återta tidigare exploaterad industrimark, att behålla och reparera konsumtionsvaror eller att återvinna material.

**Vi måste också fokusera på en hållbar integration av kulturarv i vardagslivet, och uppmuntra folk att känna sig delaktiga i – och uppskatta vikten av vårt mångfaldiga och gemensamma kulturarv.**

**Därefter** vad som i nuläget är viktigt på nästan alla områden:

- ▶ Det finns ett akut behov av en större medvetenhet om hållbarhet och av **utbildning** i ämnet samt medvetenhet om vilka följderna blir om vi fortsätter med

det ohållbara levnadssätt vi har i nuläget. Vi gör ofta val utifrån otillräcklig information och utan att förstå de verkliga men dolda följderna av våra handlingar. Om vi är delaktiga i olika frågor och har en klar uppfattning om vilka följder våra val kan få kan vi få valen att göra skillnad i vårt dagliga liv.

- ▶ Det är ofta småskaliga initiativ på **lokal** nivå som är de mest lyckade när det gäller att dra med folk och att få dem att arbeta för märkbara förbättringar i sitt dagliga liv. Sloganen "tänk globalt, agera lokalt" är inte bara en klyscha.
- ▶ Omvänt kan erfarenhet från ett område ofta användas på annat håll. I vårt samhälle finns en enormt stor variation av kunskap om "vad som fungerar och vad som inte fungerar". Att inte sprida denna **kunskap** vidare är en missad chans.

## Slutsatser när det gäller stadsförvaltning

Otillräcklig **stadsförvaltning** ger otillräckliga resultat. Detta syns bland annat i urbaniseringen, de alltför höga bostadskostnaderna, de oanpassade transportsystemen och förstörelsen av grönområden. Vi ser stadsförvaltningen som ett verktyg för att strukturera relationen mellan staden och dess invånare. Detta inkluderar också offentliga och privata partnerskap och alla andra aktörer som är verksamma i staden.

**Den forskning** vi studerat går huvudsakligen ut på att göra alla medborgare delaktiga. En viss nyckelsektor granskas dock bara i begränsad utsträckning. Denna sektor består av marginaliserade grupper och utsatta personer som ungdomar, äldre och utblottade, invandrare, ensamstående föräldrar, hemlösa och/eller folk på resande fot.

- Vi föreslår därför att framtida EU-sponsrad forskning i större utsträckning fokuserar på att få marginaliserade medborgare delaktiga och på att integrera dem i stadsförvaltningen.
- Vi föreslår forskning kring olikheterna mellan nya och gamla medlemsstater när det gäller demokratisk delaktighet och med syfte att få ett utbyte av bra metoder, dvs. att både lära ut och att lära på samma gång, och att främja en demokratisk förnyelse.
- För att underlätta att medborgarna fullt ut blir delaktiga i sina samhällen och i **hur dessa styrs** behövs tillräckliga medel. Politiker borde också vara angelägna om att stimulera den här processen. Självständigt eller frivilligt arbete är inte lösningen.

Stadsförvaltningen borde besluta för allmänheten istället för att besluta för enskilda individer. Politiker borde arbeta tillsammans med medborgarna och lägga mer pengar på

- ✓ att sprida information,
- ✓ att organisera möten,
- ✓ att anordna offentliga utfrågningar,
- ✓ att utarbeta nyskapande förvaltningsinstrument och förvaltningsmetoder,
- ✓ att bedriva utbildningskampanjer för förvaltningsåtgärder liksom för andra sätt att göra medborgarna delaktiga i beslutsprocessen.

## Slutsatser när det gäller hållbara transporter

**Rörlighet** är en central fråga i vårt dagliga liv och också en av de största källorna till problem. Rörlighet påverkar vårt liv på många olika sätt – på ett miljömässigt, ekonomiskt och socialt plan. Med detta i åtanke finns det en del problem som har med livskvalitet att göra och som vi anser viktiga i samband med transporter: luftföroreningar (och deras konsekvenser för människors hälsa), trafikstockningar (med kostnaderna i både tid och pengar) och olyckor (med fler än 40 000 döda och många fler skadade i trafikolyckor på Europas vägar varje år).

EU-forskning har tagit upp flera aspekter av de nämnda problemen. **Vi är medvetna om en tendens i vårt samhälle och i forskning att gynna tekniska lösningar** (t.ex. framtida robotfordon) eftersom de verkar ge direkta lösningar på mycket komplexa problem. Detta har lett till och leder fortfarande till en utveckling som är dyr och som kan vara prestigefylld men som egentligen inte tar itu med de centrala frågorna. Transporterna kan bara bli mer hållbara om man först och främst inriktar sig på människors beteende, motivation och behov. Vi är också bekymrade över bristen på effektivitet när det gäller att sprida vidare de bästa tillvägagångssätten som utvecklats i olika städer i Europa. Vi föreslår större insatser så att framgångsrika exempel lättare kan spridas vidare och delas med andra städer.

Vi ser positivt på viljan att få med transportfrågor i de första stegen av stadsplaneringen. Vi anser också att det viktigaste ämnet för forskning och politiska åtgärder borde vara att förändra människors transportvanor på ett mer givande sätt än på vilket frågan behandlas idag (dvs. genom transportprissättning och samåkning etc.).

Vi har tittat på forskningsprojekt som fokuserat på tekniska frågor. Vi föreslår att större tonvikt läggs vid det socioekonomiska området som t.ex.:

- ▶ Människors motiv till att välja grönare transportsätt (t.ex. att resa med kollektivtrafik, gå, cykla, samåka etc.) eller att byta från egen bil till mer hållbara transportsätt.
- ▶ Information om vilka olika transportval som finns (t.ex. alternativ till bilen, kostnadsjämförelser, tidtabeller, avgifter, kombinerade transporter etc.).
- ▶ Förbättrad kompatibilitet mellan transportsystemen i olika städer i Europa, t.ex. att ha samåkningssystem som gäller i hela EU och att de olika städernas reskort gäller överallt.
- ▶ Förbättringar som kan bidra till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv för människor (t.ex. bättre infrastruktur och service under resan – Internetuppkoppling, bord, mötesrum, språkkurser ombord, tidningar etc.).
- ▶ Hälsoproblem orsakade av för mycket trafik.
- ▶ Modeller för effektiva metoder som uppmuntrar forskning inom närbesläktade områden (t.ex. ekonomi, sysselsättning, lokal utveckling, industri, skatter) för att införliva behovet av förändrade transportvanor.

## **Slutsatser när det gäller hållbar byggnadsmiljö**

En mer hållbar framtid för mänskligheten kräver en inställning där vi omvärderar det som vi idag betraktar som utan värde. Att återanvända och återvinna ses fortfarande som något oattraktivt i våra kulturer, och allt som är nytt anses vara bättre än det som är använt. Om vi ska få en hållbar framtid måste vi vända den här inställningen. Återanvändning, återvinning och renovering borde vara åtgärder för att bevara

morgondagens stad. Att bygga om är mer hållbart än att bygga nytt, men det kan inte tävla med de billigare byggnadskostnaderna i urbaniserade områden.

I EU:s forskningsprojekt har det satts upp flera viktiga områden som måste tas itu med i våra framtida städernas byggnadsmiljöer. Dessa områden är **urbanisering, grönområden i stan, byggnadsteknik** och **tidigare exploaterad industrimark**.

När det gäller **urbanisering** har den utbredda användningen av bilar gjort att de flesta stadskärnor är svåråtkomliga. Transportsystem, vattenförsörjning, energi- och avloppssystem byggs upp för försörjning och service till de nya bostäderna och reducerar på så sätt landsbygden och förstör naturliga livsmiljöer. Stora stadsområden minskar det sociala samspelet mellan människor och skapar segregation och likgiltighet. Som medborgare är våra rekommendationer för framtida forskning också

- ▶ att utbilda medborgare i energifrågor och hållbarhet och att uppmuntra dem till att handla därefter,
- ▶ att göra stadskärnorna mer attraktiva genom att minska buller och trafik och genom att underlätta fotgängares rörlighet via bättre gångbanor och gånggator,
- ▶ att i större grad återanvända redan befintliga byggnader som står tomma,
- ▶ att höja skatterna för sådan byggnadsverksamhet som får stadsbebyggelsen att breda ut sig och att direkt investera pengarna i nödvändig infrastruktur.

**Grönområden** är livsviktiga **då de** har många funktioner – de förbättrar luftkvaliteten, de skapar livsmiljöer för djur och växter, de är platser för säker och sund avkoppling och för barns lek och sportande och de ger i stort mänskligt välmående i städerna (de minskar stress och ökar folks medvetenhet om naturen och årstidernas växlingar). EU-sponsrad forskning bör fokusera på

- ▶ att öka den biologiska mångfalden för att få en mer "naturlig natur",
- ▶ att få med biologer i stadsplaneringsgrupper,
- ▶ att använda mindre teknik och kemikalier,
- ▶ att få med arbetslösa i underhållsarbete,
- ▶ att planera grönområdena så att de ligger mer utspridda,
- ▶ att sammanbinda flera grönområden så att djur kan röra sig fritt och så att växtarter kan spridas,
- ▶ att integrera sportanläggningar och lekplatser för barn,
- ▶ att sprida vidare kunskapen från EU-projekten,
- ▶ att främja grönområden i stort. Ingen stad i Europa har för mycket grönt.

**Anläggningsarbeten** anpassas sällan till naturens egen förmåga. En del material, t.ex. exotiska träslag, som fortfarande används i stor utsträckning i Europa bör inte användas. När man väljer byggnadsmaterial måste både energi- och resursförbrukning tas med i beräkningen. Större kunskap finns, men intressegrupper inom byggbranschen samt dålig medvetenhet hos allmänheten befäster de befintliga ohållbara metoderna. Det bebyggda området måste också bedömas utifrån hur det fungerar när det gäller värme- och ljudisolering, utsläpp av farliga partiklar, hållbarhet och de använda materialens återanvändbarhet. Enligt vår åsikt bör man inom EU-forskning

- ▶ införa en klar och entydig definition av hållbarhet, miljöprestanda och varaktighet när det gäller byggnadsmaterial och byggnadstekniker,
- ▶ sprida vidare kunskap och uppmuntra till mer hållbara sätt att leva,

- ▶ främja en mer hållbar byggbransch genom att införa skatter – skatter som måste spegla den verkliga energi- och resursåtgången i byggnadsindustrin,
- ▶ tillämpa forskningsresultat på ergonomi, psykologi och allmänt välmående inom byggbranschen,
- ▶ konsekvent främja antiseismiska föreskrifter i länder där de behövs,
- ▶ utöka samarbetet med intresseorganisationer inom byggbranschen och på så sätt skapa mer hållbara byggnadssätt.

**Tidigare exploaterad industrimark** är övergiven mark som tidigare använts för industriella syften och som numera innebär allvarliga risker för miljö och hälsa. Man bör i **vidare** EU-forskning inrikta sig på att hitta sätt

- ▶ att utveckla effektiva och mindre kostsamma tekniker för att rena de förorenade markerna och vattnen,
- ▶ att tillämpa planeringsrutiner för att sanera tidigare exploaterad industrimark (skatter bör tas ut för att få fram nödvändigt kapital),
- ▶ att fastställa de bästa alternativa användningsområdena för de sanerade områdena och uppmuntra investerare att använda dem,
- ▶ att sprida vidare goda exempel och god praxis.

### **Slutsatser när det gäller kulturarv**

Europa har ett enormt kulturarv. Detta innebär ett oerhört stort ansvar för våra länder när det gäller att bevara och tillvarata detta arv.

Vi uppfattar termen kulturarv som både det materiella arvet som monument, byggnader och arkeologiska platser och det immateriella arvet som språk, litteratur, musik, konst, traditioner, sånger, danser m.m. Vi tror att den kulturella identiteten bottenar i kulturarvet. Kulturell identitet förstärker samhällen och städer och kan leda till ökad respekt mellan Europas olika folk.

Trots alla medel som tilldelas denna sektor är en ansenlig del av Europas kulturarv redan förstörd eller löper stor risk att förstöras. Det mest kritiska med detta är att det kulturarv som går förlorat är förlorat för alltid och aldrig kan fås tillbaka.

Vi har sett över olika EU-finansierade forskningsprojekt med olika ämnesinriktning som t.ex. följderna av klimatförändring, luftföroreningar och andra negativa faktorer för kulturarvet. Vi ser att dessa projekt har resulterat i viktiga förbättringar på flera olika historiska lämningar.

- ✓ Vi känner dock att EU borde hitta sätt att mer effektivt sprida vidare de märkbara effekterna av de forskningsprojekt som unionen finansierar.
- ✓ Eftersom bevarande av kulturarv oftast är en sektor med mycket begränsade medel skulle EU dessutom kunna bidra med pengar för att underlätta att resultaten från EU-finansierad forskning används på annat håll.

- ✓ Vi är emot att kulturarvet avskiljs från det vardagliga livet och från folket. Arbetet med att bevara kulturarvet kan inte lyckas på EU-nivå eller nationell nivå om det inte stöds (eller sätts igång) på lokal nivå. EU kan däremot undersöka om det finns sätt som kan få privatpersoner att förstå och att bidra till ett bevarande av kulturarvet. Detta skulle kunna vara ett sätt att föra kulturarvet närmare folket. Människorna skulle känna sig mer delaktiga i något de är med om att bevara. Detta måste utgå från barnen. Om människor inte förstår vikten av att bevara kulturarvet kan inga tekniska lösningar i sig lösa några problem.
- ✓ Forskningsrapporten om kulturarv som vi tagit del av var mycket ensidig, **på så sätt att den mestadels berörde** tekniska frågor som klimatförändringar och vilken inverkan luftföroreningar har på kulturarvet etc. Vi förstår att det är av yttersta vikt att forska inom ovan nämnda områden, men vi känner att framtida forskning borde fokusera mer på följande frågor:
  - konsekvenserna av ekonomiska påtryckningar,
  - migration och konsumtionssamhällets konsekvenser för kulturarvet.

Europeisk forskning bör fokusera mer på att integrera kulturarvet i det dagliga livet.