



Tid: 12 maj 2009 kl 16.40 – 17.25

Plats: Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat: 25 maj 2009

Ulla Hamilton

Jan Valeskog

Närvarande

Ledamöter:

Ulla Hamilton (m), ordförande
Jan Valeskog (s) vice ordförande

Berthold Gustavsson (m)
Tord Bergstedt (m)
Anna Johansson (m)
Annika Davidsson (m)
Inge-Britt Lundin (fp)
Anders Broberg (kd)
Annika Ödebrink (s)
Jimmy Lindgren (s)
Birgit Marklund Beijer (s)
Kajsa Stenfelt (v)

§§ 1-19

Ersättare:

Lars Bengtson (m)
Bo Arkelsten (m)
Datevig Mardrossian Lönn (m)
Christoffer Kuckowski (m)
Anna Manhag (m)
Inga-Lill Larsson (m)
Per Johansson (fp)
Vakant (s)
Lars Randerz (s)
Milly Namiro Darlsson (s)
Margareta Stavling (s)
Hampus Rubaszkin (mp)
Sebastian Wiklund (v)

tjänstgörande §§ 20-25

tjänstgörande

Tjänstemän:

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.
Vidare tjänstemännen vid kontoret Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Birgitta Björk, Andreas Burghauer, Ted Ell, Mats Fager, Lars Jolerus, Ulla Ritzén och Marita Söderqvist samt biträdande borgarrådssekreteraren Magnus Thulin från roteln.

§ 25

Miljöprofilområden – miljöstadsdelar i världsklass. Svar på remiss

Dnr T2009-000-00970

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar överlämna och åberopa kontorets utlåtande som svar på remissen.

Ärendets handling

Trafikkontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och Östermalms stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 28 april 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden ställer sig bakom kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) enligt följande:

Efter de fruktansvärda nedskärningar på miljöarbetet som moderaterna och dess stödpartier tidigare gjort sig skyldiga till, så är det glädjande att Stockholm nu aktivt börjar arbeta för att komma ikapp övriga Sverige inom miljöområdet. Ambitionen i arbetet med miljöprofilområden är god. Viljan att skapa miljöprofilområden med mål för minskade utsläpp, minskad biltrafik, minskade mängder avfall med mera är utmärkt. Det är dock beklagligt att tre år efter fullmäktiges beslut om att miljöprofilområden ska utses är det endast för ett område som staden har påbörjat analysen hur miljöprofilen bör utformas.

Det program som ska vidareutvecklas av exploateringsnämnden måste innehålla konkreta målsättningar och krav, inom alla områdena energianvändning, transporter, klimatanpassning, kretslopp och livsstilsfrågor. Det måste också innehålla ett tydligt uppföljningssystem samt en strategi för hur man hanterar situationen ifall någon part inte lever upp till målsättningarna. Tyngre bör också prioriteras ett systematiskt arbete med att sprida kunskaper och erfarenheter till andra områden och framtida byggande.

Trots att all erfarenhet kring miljöstyrning talar för att miljöprogrammet måste fastställas tidigt i planeringsprocessen så ska detta för Norra Djurgårdsstaden som vi förstår det läggas på de redan befintliga planerna, åtminstone för delar av

området. Mål om klimatanpassning som kräver nytänkande kring grönstruktur och våtmarker blir svåra att få till om inte programarbetet delvis görs om. Om alltför stor hänsyn tas när miljöprogrammet fastslås till redan gjort programarbete riskerar miljöprofilen i Norra Djurgårdsstaden bli mer en fråga om marknadsföring än genomgående profil.

Som förvaltningarna påpekar är det oklart hur de övergripande målen för Norra Djurgårdsstaden om CO₂-nivåer ska mätas och därmed hur man når måluppfyllnad. Vidare speglar dessa mål dåligt viktiga miljövärden som minskade kemikalieflöden vid byggande och effektiv avfallshantering och bör därför kompletteras. Det föreslagna målet att Norra Djurgårdsstaden ska vara fossilbränslefri 2030 bör ambitionshöjas, då Miljöpartiet bedömer det som nödvändigt att hela Stockholm har nått dit 2030.

Miljöprofilsarbetet visar också på behovet att ha tydliga basnivåer för byggandet i Stockholm. Programmet för miljöanpassat byggande utgjorde tidigare en sådan bas som gällde allt byggande på stadens mark. Kretsloppsrådets förslag till nationella riktlinjer för byggandet är framtaget av byggbranschens aktörer och innebär en rejäl förbättring när det gäller energieffektivitet jämfört med dagens nationella regelverk. Det är bra att nationella aktörer tagit hand om det arbetet och att Stockholm återigen kan använda sig av en standard/checklista för miljöpåverkan vid byggande. Miljöprofilsområdena måste dock gå längre för att utgöra 'spets'.

Miljöpartiet menar att Bromma flygfält, Norra Djurgårdsstaden samt Norra stationsområdet ska bli klimatneutrala stadsdelar. Förutom krav på energisnål bebyggelse ska där utvecklas innovativa energilösningar som sol- och vindkraft som kan generera överskott och föras ut på el- och värmenätet, bilsnål planering, modern avfallshantering och tidig medverkan i planeringen av dem som ska bo i områdena.

Att ha höga ambitioner vad gäller miljöbilar är bra, men kan aldrig helt lösa problemen med CO₂-utsläppen. Det är viktigt att staden i dessa områden driver en parkeringspolitik som styr mot minskat bilåkande. Där är låga parkeringsnormer ett viktigt verktyg.

I förslaget saknas vidare beskrivningar av hur de vattenrelaterade delarna av arbetet ska klaras av. Stockholm Vatten är i dag renskalat från kompetens och resurser annat än för den rena kärnverksamheten och kan inte längre bistå när det gäller dagvattenfrågor och generellt frågor som ingår i Vattenprogrammet för Stockholms stad. Frågor för bevarande av sjöar och vattendrag, de "blå" frågorna, har i dag ingen huvudman i Stockholms stad. Någon annan aktör måste utses att hålla i dessa frågor.

Man förefaller heller inte ha några djupare kunskaper om passivhus, då man beskriver detta som en väl utvecklad teknik på kontinenten, som nu är på väg att introduceras i Sverige.

Man kan sedan några år resa till Göteborg, som i fråga om husbyggnadsteknik nu ligger långt före Stockholm och där studera fungerande passivhus.

Rörande byggnation i och vid grönområden så kan man även studera den ersättningskala som tillämpas i Tyskland och andra länder i Europa. Där man, vid byggplanering frågar om man i första hand kan undvika att bygga, i andra hand att minimera byggintrånget i grönområdet, i tredje hand att grönkompensera intrånget,

till exempel med planteringar av högre biologiskt värde i det som blir kvar av grönområdet, samt att i fjärde hand ersätta den förlorade grönytan med ny sådan någon annanstans. Ett annat sätt att jämka samman byggande av infrastruktur med grönområden är den på kontinenten sedan decennier använda tekniken att anlägga Ekodukter, där grönområden länkas samman över vägar och järnvägar.

Det som saknades i det för övrigt ganska lyckade projektet för Hammarby sjöstad var en plan för hur kunskapen därifrån skulle kunna implementeras i stadens fortsatta byggande. Något som visade sig som en skriande brist till exempel i planerandet av nordvästra Kungsholmen.

Detta saknas även för dessa miljöprofilområden. De erfarenheter och möjligheter som skapas i ett sådant här arbete måste sedan tillämpas i större skala om de ska vara till nytta.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
