

**Tid** Måndagen den 15 augusti 2016  
kl 13.00 – 15.00

**Plats** Gamla Biblioteket, Tekniska Nämndhuset

**Justerat**

  
Stefan Mattsson  
Britt-Marie Karlsson**Närvarande****Ledamöter:**

Stefan Mattsson (SRF), ordföranden  
Amir Amirrazi (HSO/DHR)  
Britt-Marie Karlsson (HSO-FEB)  
Jesper Kihlberg (HSO/ÅSS)  
Eva Söderbärj (HSO/FUB)  
Britt-Inger Stjernström (HSO/R)

**Tjänstemän:**

Rådets sekreterare Joel Sand samt föredragande Gunnar Söderholm och Jörgen Bengtsson, miljöförvaltningen.  
Därutöver Robert Tjulin, fastighetskontoret.

**§ 1****Val av justerare****Beslut**

Rådet utser Britt-Marie Karlsson att tillsammans med ordföranden Stefan Mattsson justera dagens protokoll.

**§ 2****Dagordningen fastställs**

Dagordningen godkänns.

**§ 3****Smart, uppkopplad stad**

Gunnar Söderholm, förvaltningschef för miljöförvaltningen, presenterar sig för rådet och ger lite bakgrund kring hur förutsättningarna för miljöförvaltningens verksamhet har förändrats. Det har blivit en ökad politisk konsensus om att satsa på miljö- och klimatarbete sedan Gunnar började som chef.

Förvaltningen arbetar också effektivare och mer i samarbete med andra förvaltningar i staden nu än tidigare.

Projektet smart, uppkopplad stad syftar till att göra Stockholm till världens smartaste stad 2040. Projektet drivs av kommunstyrelsen med IT-/digitaliseringsdirektör Ann Hellenius i spetsen. Målet är bland annat att bli bättre på att använda den data och information som redan samlas in.

Stockholm har varit världsledande IT-stad tidigare, men nu har flera andra städer gått om. Stockholm har inte lyckats utnyttja sin position som världsledande IT-stad för att fortsätta vara i framkant. Det är dock svårt att vara i framkant när det gäller ny teknik: Upphandlingssystemet tillåter inte att man gör upphandlingar där det inte är helt klart vad man köper, eller vad det kan bli.

Det finns goda anledningar och förutsättningar till att satsa på Stockholm som smart, uppkopplad stad: 99% av befolkningen har tillgång till bredbandsuppkoppling och 67% av stadens två-åringar använder internet. Kommande generationer kommer att ställa mycket höga krav på den digitala funktionaliteten, både hos privata och offentliga tjänster.

Stockholm växer snabbt och det i sin tur ställer krav de offentliga tjänsterna. Digitaliseringsarbetet är en del av stadsplaneringen och ny teknik kommer användas för att optimera gatuutrymmets användning, i enlighet med framkomlighetsstrategins målbild. Ordföranden kommenterar att nästa generations mobiltelefoner (5G) kan spela en roll där, eftersom de inte behöver ständig direktkontakt med satelliter.

Historiskt har problem att komma överens kring samfinansiering av olika digitaliseringsprojekt lagt hinder i vägen för önskvärd utveckling. Stad, landsting och stat behöver bättre samarbete i de här frågorna.

Det finns skillnader i staden som man behöver ta hänsyn

till, förutsättningarna för digitalisering ser olika ut i Tensta och Rinkeby jämfört med innerstaden, exempelvis. Hållbarhetskommisionens rapport ”Skillnadernas Stockholm” pekar på vilka skillnader som finns.

Frågan om systemet med inloggning till staden trådlösa nätverk för gäster tas upp. Gunnar håller med om att systemet borde kunna förenklas och att det inte borde vara så svårt rent tekniskt. I andra städer har man löst tillgången till öppna nätverk smidigare.

”Smart, uppkopplad stad” utgår ifrån KF:s fyra inriktningsmål: Social, ekonomisk, miljömässig och demokratisk hållbarhet. Till det finns tre ledord som är viktiga för projektet: Uppkopplad, öppen och innovativ. Staden samarbetar bl.a. med olika universitet och högskolor med grund i de här ledorden.

### **Förutsättningar**

Det finns ett antal förutsättningar som behöver hanteras inom projektet:

Urbaniseringen – Stockholm växer, precis som många storstäder, mycket fort.

Globaliseringen – Sverige är ett exportland och beroende av internationell handel. Stockholm är Sveriges mest företagstata region.

Åldrande befolkning – Pensionärerna blir fler jämfört med de yngre och lever längre och aktivare. I Stockholm är stora pensionsavgångar på gång inom en tio-årsperiod.

Miljö och klimat – Städer släpper ut mycket växthusgaser och andra föroreningar. Till 2040 ska staden vara fritt från fossila bränslen.

Digitaliseringen i samhället påverkar också våra beteendemönster. Saker som online-shopping påverkar hur mycket fysiska affärer som kommer finnas kvar, självkörande bilar påverkar hur man behöver bygga

gatuinfrastruktur och möjligheten att jobba hemifrån påverkar hur arbetsplatserna utformas i framtiden. Ny teknik påverkar hur samhället utvecklas.

*Hur ska elöverkänsliga förhålla sig till digitaliseringen av staden?*

Gunnar medger att det är ett problem. Även om nyare tekniska apparater avger mindre strålning än gamla, finns det inga direkta lösningar för elöverkänslighet i dagsläget. Ny teknik har dock historiskt lett till förbättringar för allergiker, exempelvis har ny teknik förbättrat luftkvalitén och därmed gjort livet lättare för astmatiker m.fl. Därför anser Gunnar att man inte ska vända sig ifrån den nya tekniken.

Gunnar avslutar med orden: ”Vi ska bli smartast, vi vet bara inte riktigt hur det ska gå till än.”

Rådet tackar Gunnar för föredragningen.

#### **§ 4**

#### **Åtgärdsprogrammet för buller**

Jörgen Bengtsson, som arbetar med tillsyn kring bullerfrågor, berättar om åtgärdsprogrammet för buller och dess nuvarande status.

Åtgärdsprogrammet har sin grund i direktiv från EU och en förordning från 2004, som gör att kommunerna är skyldiga att kartlägga bullernivåer och ta fram åtgärdsprogram för höga bullernivåer. Programmet riktar in sig på buller som kommer från trafik (spår, vägar, flyg och båttrafik i hamnar) och vissa industrier.

Fullmäktige antog stadens program för buller i mitten av 2014. Programmet togs fram i samarbete mellan staden, landstinget och staten, då kommunen inte har egen rådighet över samtliga bullerkällor. Swedavia var dock inte en samarbetspart, även om de ansvarar för Bromma flygplats.

Programmet innehåller tretton punkter som följs upp  
årsvis:

- Stockholmsmodellen (något höga decibelnivåer vid bostäder kan accepteras så länge det finns en tyst sida)
- Stadens förhållningssätt till industribuller (liknar Stockholmsmodellen)
- Utbildning
- Vägbeläggningar mot buller
- Fasadåtgärder för byggnader med höga dBA-värden vid fasaden
- Åtgärder för bostäder med höga dBA-värden inomhus
- Bättre ljudmiljö i fem rekreationsområden
- Bullervallar av överskottmassor (1/år)
- Komplettera bullerskärmar
- Sprida erfarenheter
- Överväga övriga åtgärder (som inte ingår i punktlistan)
- Bulleråtgärder vid äldreboenden
- Identifiera bostäder som påverkas av två eller flera bullerkällor.

### **Hur det går**

De första två punkterna har blivit överspelade p.g.a. regeländringar.

Miljöförvaltningen har påbörjat utbildning av sina, trafikkontorets och stadsbyggandskontorets anställda kring buller, så att sådana här frågor inte ska bli ett hinder för samhällsutvecklingen. Det är ett löpande arbete.

Arbete med vägbeläggning för att minska buller har inte påbörjats. Trafikkontoret, som är ansvarigt, har inte så mycket pengar avsatt för den sortens arbete och deras budget är ansträngd, därför vill man inte satsa på detta.

Övriga punkter har påbörjats, utom arbete med komplettering av bullerskärmar – En översyn av

bullerskärmarna görs, men med fokus på reparationer och renoveringar snarare än kompletteringar och utbyggnader.

Arbete med att förbättra bullerutsatta fasader pågår och förväntas bli klart innan projektiden löper ut. Staden och staten arbetar lite olika med detta: Staden (trafikkontoret) erbjuder ett bidrag för att fastighetsägarna ska kunna ordna med åtgärderna själva. Staten (trafikverket) genomför åtgärderna på egen hand. Det är den som äger bullerkällan som ansvarar för skydd mot buller.

Miljöförvaltningen har endast möjlighet att göra tillsyn på fasta bullerkällor (vägar m.m.), inte enskilda fordon. Högljudda motorcyklar t.ex. är en polisiär fråga. Bullernivåer beräknas oftast istället för att mätas. Det reducerar arbete och ger i regel mer rättvisa nivåer, då det kan vara svårt att veta om ett mätresultat är ett genomsnittligt resultat.

Arbete med alternativa åtgärder, som t.ex. hastighetsregleringar, och arbete med bullervallar pågår, men inte med åtgärdsprogrammet som grund. Målen uppfylls i år för att de berörda förvaltningarna arbetar med detta ändå. Det är därmed inte säkert att målen kommer att uppfyllas nästa år.

Frågan om bulleråtgärder vid äldreboenden har blivit överflödigt: Ansvariga för närliggande bullerkällor betraktar äldreboendena som vilka bostäder som helst och ser till att bullernivåerna är OK utifrån det.

Slutligen pågår arbete med att identifiera bostäder som är utsatta för fler än en bullerkälla, men det arbetet kan inte göras klart förrän den pågående bullerkartläggningen är klar.

Jörgen har också sammanställt hur mycket pengar som lagts av de olika aktörerna på bulleråtgärder. Det handlar sammanlagt om strax under 200 miljoner kronor sedan 2014. Siffrorna bygger på självrapportering från berörda parter.

**Bromma flygplats**

Frågan om bullerberäkningar för Bromma flygplats enligt uppdrag från kommunfullmäktige 2015 tas upp. Jörgen besvarar frågan kort:

Enligt miljöbalken är det den som är ansvarig för verksamheten som ska beräkna bullernivåerna. Miljöförvaltningens roll är att granska dessa beräkningar. För att uppfylla önskemålet från fullmäktige lät man en extern konsult som är expert inom akustik granska Swedavias beräkningar för Bromma flygplats.

Konsulten kom fram till två saker:

- När bullermattan räknats om till en ny modell för redovisning verkar något ha blivit fel (nivåerna verkar inte stämma).
- Fel landningssätt (luftbromsning) orsakar mer buller än nödvändigt.

Efter diskussioner med Swedavia godkände miljöförvaltningen bullerberäkningarna i den nya modellen. Kontrollmätningar visade att landning med luftbromsar förvisso genererar lite mer buller, men nivåerna håller sig ändå gott och väl inom gränserna för acceptabelt buller.

Flygplan som avger för mycket buller är inte tillåtna att landa på Bromma flygplats. Nya planmodeller är också tystare, men flygplansflottor tar lång tid att byta ut. Ett flygplan har en livslängd på ca 30 år.

Rådet tackar Jörgen för föredragningen.

**§ 5****Föregående protokoll**

Föregående protokoll signeras vid nästa möte.

**§ 6****Inkomna skrivelser och protokoll**

Protokoll från rådet för funktionshinderfrågor för stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden nr 4/2016

**§ 7****Inkomna remisser**

Inga remisser att rapportera.

**§ 8****Ärenden tagna på delegation****Värdig entré, stadshuset**

Ordföranden rapporterar från möte med projektledaren på fastighetskontoret. Minnesanteckningar från mötet sändes ut med möteshandlingarna.

**§ 9****Lokaler och handlingars tillgänglighet****Brev om parklekar**

Sekreteraren redovisar brev om stadens parklekar ställt till kommunstyrelsen, enligt rådets uppdrag.

**§ 10****Bevakningslistan**

Bevakningslistan går igenom och uppdateras.

**§ 11****Övriga frågor**

- Isabella Andersson har slutat på fastighetskontoret. Hon ersätts tills vidare av Stefan Ams.
- Rådet ger sekreteraren i uppdrag att göra rådet för funktionshinderfrågor kopplat till Stockholms Hamn uppmärksamma på felskyltning i Frihamnen, terminal 2.





Vid protokollet

A handwritten signature in blue ink that reads "Joel Sand".

Joel Sand