

PM 2015:70 RV (Dnr 110-309/2015)

## **Boverkets förslag till strategi för miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö**

Remiss från Miljö- och energidepartementet

Remisstid 15 maj 2015

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Boverkets förslag till strategi för miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

**Föredragande borgarrådet Katarina Luhr** anför följande.

### Ärendet

Regeringen uppdrog i januari 2014 åt Boverket att ta fram förslag till strategi, som omfattar etappmål, styrmedel och åtgärder, som ska bidra till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Boverkets förslag redovisas i rapporten ”Förslag till strategi för miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö” (rapport 2014:32).

Remissen finns att läsa i sin helhet på [Boverkets hemsida](#).

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat ärendet vidare till de kommunala bostadsbolagen, Stockholm Vatten AB samt Stockholm Parkering AB.

Trafikkontoret har inkommit med ett kontorsyttrande.

*Stadsledningskontoret* välkomnar Boverkets ambitiösa genomlysning av miljö kvalitetsmålet. Det är ett av de miljömål som berör Stockholm i hög omfattning och är högt prioriterat i regionens miljömålsarbete.

*Exploateringsnämnden* vill särskilt påpeka att det är viktigt att beakta förutsättningar i storstadsregioner, som Stockholm, för att möjliggöra fortsatt stadsutveckling.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* välkomnar att en genomlysning görs för att identifiera åtgärder som bidrar till ökad måluppfyllelse för miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö.

*Stadsbyggnadsnämnden* välkomnar generellt strategins strävan att stärka kommunernas planeringsarbete för att nå miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö.

*Trafikkontoret* lyfter fram att de åtgärdsförslag som omnämns i strategin till stor del handlar om att utreda saker vidare. Därför anser kontoret att det är svårt att bedöma om de föreslagna etappmålen och tillhörande åtgärder de facto kommer att leda till uppfyllelse av miljö kvalitetsmålet.

*Stockholms Stadshus AB* anser att förslaget till strategi för miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö omfattar insatsområden och förslag som i allt väsentligt motsvarar stadens ambitioner och utvecklingsstrategier.

## Mina synpunkter

Jag har tagit del av innehållet i Förslag till strategi för miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö och välkomnar att en genomlysning görs för att identifiera åtgärder som bidrar till ökad måloppfyllelse. Jag konstaterar även att staden redan idag genomför och planerar för flera av de åtgärder som föreslås utredas vidare och där kommunala rekommendationer och riktlinjer därefter ska tas fram. Jag skulle emellertid vilja lyfta fram några synpunkter enligt nedan.

Kopplat till insatsområdena *energi- och resurshushållning* samt *hållbar samhällsplanering* vill jag särskilt framhålla att planeringen av en hållbar stad inte bara handlar om den arkitektur som vi ser utan lika mycket om de resursflöden som är ”osynliga” – såsom värme, el, VA och avfall. Jag anser att detta område behöver belysas mer. Det behövs utvecklingsarbete avseende både organisation och ansvar samt hur och när planering för dessa resursflöden kommer in i planeringsprocessen. Detta arbete bör baseras på både forskningsresultat och praktisk erfarenhet från aktörer som bygger och förvaltar. Vad gäller insatsområdet *energi- och resurshushållning* instämmer jag särskilt i att höjda energiskatter har en styrande effekt. Avfallsförbränning av plaster med fossilt ursprung utgör ett stort klimatproblem. Cirka 40 % av växthusgasutsläppen från avfallsförbränning kommer från fossila plaster. Jag noterar därför att en skatt på förbränning av fossila plaster skulle kunna få stor betydelse och vara ett viktigt styrmedel ur klimatsynpunkt.

Utmaningen i stadsbyggande är att förena många olika aktörers intressen. De aktörer som står för de försörjande systemen behöver tas in tidigare i stadsbyggnadsprocessen för att frågorna ska integreras i arkitekternas planering av goda staden. Risken är annars att arkitektens idéer och ambitioner inte kan möta behoven av effektiv resursplanering.

Boverkets förslag till stadsmiljöprogram i insatsområdet *bebyggelsestruktur och transporter* har fokus på hållbara transporter. Jag anser dock att stadsmiljöprogram även bör omfatta alla stadens kretsloppslösningar.

I insatsområdet *nybyggnad och utveckling av befintlig bebyggelse* kan jag konstatera att åtgärdsförslagen inte består av konkreta insatser och åtgärder som bidrar till etappmålets uppfyllnad i det korta perspektivet. Exempel på åtgärdsförslag som hade varit önskvärda är en mer konkret vägledning och skärpning vad gäller upphandlingsregler inom byggsektorn samt skärpta regler i Boverkets byggregler avseende såväl byggmaterialval, bygginspektion som uppföljning m.m.

Avsnittet *Grön teknik, miljöinnovationer och livscykelanalyser* skulle ha behövt en djupare analys som beskriver mer framåtsyftande och främst handfasta förslag dvs. hur bl.a. grön teknik kan bli en integrerad del i kommunernas och andra aktörers arbete för en god bebyggd miljö. Några exempel på frågeställningar som skulle kunna lyftas fram är:

- Perspektivet ”människan i centrum/sociala perspektivet” och vikten av en ”social infrastruktur” är viktigt för målet God bebyggd miljö för människor.
- Resurseffektivitet och cirkulär ekonomi omnämns men borde ges större tyngd eftersom samhällets metabolism är grundförutsättning för det hållbara samhällsbygget.
- Styrmedel för implementering av god miljöteknik och hållbara innovationer behövs för genomförande av pilotprojekt.
- Lokal produktion av mat och andra produkter/tjänster, dels från resurssynpunkt dels från social och lokal ekonomisk synpunkt.

Generellt saknar strategin en beskrivning av möjligheter att t.ex. inrätta miljözoner för lätta fordon eller möjligheter att införa avgifter på dubbdäcksanvändning.

Slutligen skulle jag välkomna en genomlysning av plan- och bygglagen som beskriver hur lagstiftningen stödjer eller motverkar olika aspekter av miljö kvalitetsmålet god byggd miljö.

I övrigt hänvisar jag till remissinstansernas svar.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Boverkets förslag till strategi för miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 29 april 2015

KATARINA LUHR

Bilagor

1. Reservationer
2. Remissen, sammanfattning

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) enligt följande.

Det är välkommet med en genomlysning för att identifiera åtgärder som kan bidra till en ökad måluppfyllelse för miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stockholms stad har under föregående mandatperiod, genom bland annat antagandet av en framkomlighetsstrategi för staden, bedrivit en målmedveten politik för att förena en växande storstad med en hållbar utveckling. Framkomlighetsstrategin slår fast att det är kapacitetsstarka trafikslag som ska ges prioritet i

stadsrummet och att rörlig trafik ska prioriteras framför stillastående dito. Det är målsättningar på lokal nivå som starkt bidrar till en god bebyggd miljö på storstadens betingelser.

Vi anser dock att en skatt på parkeringsplatser, som Boverket föreslår ska utredas, vore en missriktad åtgärd. Vi anser att den enskildheten i förslaget är feltänkt och inte kommer att lösa grundproblematiken med utsläpp, partiklar och bullernivåer i staden. Boverket ser detta som ett försök till grön skatteväxling, men det riskerar snarare att bli en överrock på redan befintliga kommunala åtgärder och regelverk, exempelvis användandet av gröna parkeringstal inom parkeringsnormen som ett verktyg för att minska det faktiska bilinnehavet och samtidigt öka andelen som cyklar, promenerar eller använder kollektivtrafiken.

I Stockholm är diskussionen om parkeringstal ständigt aktuell och byggherrens kostnad för att avstå mark till parkering är hög. I gles- och landsbygd är det knappast antalet parkeringsplatser som avgör bilanvändandet. Om Boverket ändå för fram förslaget bör det snarare utformas som en kommunal avgift, för att ge möjlighet till samordning mellan samhällsplaneringen, miljözoner, parkeringstaxor, stadsmiljöavtal och kommunernas övriga trafikarbete.

Under förra mandatperioden när Alliansen hade ansvaret både i regering, Stockholms stad och Stockholms läns landsting fattades beslut om en historisk utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm om en kostnad av 26 miljarder kronor. De två miljarder kronor som vänsterregeringen lägger på statlig medfinansiering av kollektivtrafik är i sammanhanget oerhört lågt.

### **Kommunstyrelsen**

**Särskilt uttalande** gjordes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Regina Kevius, Dennis Wedin och Johanna Sjö (alla M) och Lotta Edholm (FP) med hänvisning till Moderaternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** gjordes av Karin Ernlund (C) och Erik Slottner (KD) med hänvisning till Moderaternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

Boverkets förslag till strategi ska bidra till att Sverige uppnår miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Det konstateras att hittills planerade eller beslutade styrmedel inte räcker till för att uppnå detta komplexa miljö kvalitetsmål. Utgångspunkten för Boverket har varit människans behov av miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet.

### Miljö kvalitetsmålet och dess preciseringar

Riksdagen beslutade under våren 2010 om en ny målstruktur för miljöarbetet med ett generationsmål samt med miljö kvalitetsmål och etappmål. Miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö är beskrivet enligt följande:

Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

Miljö kvalitetsmålet är förtydligat genom tio preciseringar. Regeringen beslutade den 26 april 2012 om reviderade preciseringar enligt följande:

- Hållbar bebyggelsestruktur
- Hållbar samhällsplanering
- Infrastruktur
- Kollektivtrafik, gång och cykel
- Natur- och grönområden
- Kulturvärden i den byggda miljön
- God vardagsmiljö
- Hälsa och säkerhet
- Hushållning med energi och resurser
- Hållbar avfallshantering

### Förslag till insatsområden

Boverket skriver att miljö kvalitetsmålets tio preciseringar berör flera samhällsområden. I arbetet med denna strategi har Boverket därför lagt ihop preciseringar som är direkt beroende av varandra till fyra insatsområden för att sedan föreslå etappmål och åtgärder utifrån dessa.

De fyra insatsområdena håller samman miljö målets preciseringar, etappmål och åtgärder och är:

- Hållbar samhällsplanering
- Bebyggelsestruktur och transporter
- Nybyggnad och utveckling av befintlig bebyggelse
- Energi- och resurshushållning

### **Beslutade etappmål inom God bebyggd miljö**

Miljömålsberedningen lämnade i SOU 2011:34 förslag på två etappmål inom miljö-kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Regeringen fastställde de två etappmålen genom beslut den 26 april 2012. De beslutade etappmålen är:

- Ökad resurshushållning i livsmedelskedjan
- Ökad resurshushållning i byggsektorn

### **Förslag till nya etappmål**

Inom tre av de fyra insatsområdena föreslår Boverket nya etappmål (se nedan) medan det för det fjärde, energi- och resurshushållning, föreslås en vidare utredning om förslag till etappmål och åtgärder med bäring på resurshushållning. Etappmålen konkretiserar den nödvändiga samhällsomvandling som krävs för att generationsmålet och miljö kvalitetsmålen ska kunna nås. De föreslagna åtgärderna ska bidra till att etappmålen uppnås.

Boverket har i uppdraget fokuserat på områden och problemställningar som bedömts vara särskilt viktiga för att bidra till att uppnå miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Fokus har legat på sakområden där det i dag inte finns några beslutade eller föreslagna etappmål inom miljömålssystemet.

De föreslagna fyra nya etappmålen med tillhörande åtgärder ska bidra till att nå miljö kvalitetsmålet. De fyra nya etappmålen, som regeringen måste ta beslut om innan de gäller, avser år 2020 och är:

- År 2020 har den svenska planeringsberedskapen utvecklats så att myndigheternas tillämpning främjar miljö kvalitetsmålens måluppfyllnad. Regionala forum har etablerats för samverkan mellan kommunala, regionala och nationella nyckelaktörer för att uppnå en hållbar samhällsplanering. (Förslag till etappmål inom insatsområde hållbar samhällsplanering)
- År 2020 ska minst 15 kommunala, mellankommunala eller regionala stadsmiljöavtal vara tecknade och förutsättningar till en ändamålsenlig bebyggelsestruktur finnas på plats. (Förslag till etappmål inom bebyggelsestruktur och transporter)
- Ökningen i persontransportresandet i tätorter ska ske med kollektivtrafik, cykel och gång så att biltrafiken minskar. År 2020 ska personbilstrafiken i tätorter ha minskat med 10 procent jämfört med 2014. (Förslag till etappmål inom bebyggelsestruktur och transporter)
- Människans livsmiljö ska vara grunden för ett hållbart byggande och byggnadsbestånd. År 2020 ska livscykelperspektivet vara en utgångspunkt för all ny- och ombyggnad liksom vid förvaltning av befintlig bebyggelse. (Förslag till etappmål Nybyggnad och utveckling av befintlig bebyggelse)

### **Beredning**

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat ärendet vidare till de

kommunala bostadsbolagen, Stockholm Vatten AB samt Stockholm Parkering AB. Trafikkontoret har inkommit med kontorsyttrande.

## **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 10 april 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret välkomnar Boverkets ambitiösa genomlysning av miljö kvalitetsmålet. Det är ett av de miljömål som berör Stockholm i hög omfattning och är högt prioriterat i regionens miljömålsarbete.

Stockholmsregionen befinner sig i ett expansivt skede och utbyggnad av bostäder och infrastruktur har hög prioritet. Samtidigt finns höga ambitioner inom miljöområdet och det är en utmaning att få dessa ambitioner att gå ihop. Dagens beslut och prioriteringar kommer att finnas med och präglade stadsbilden för en lång tid framöver. Därmed ställs höga krav på att satsningarna redan i planeringsstadiet bidrar till en hållbar utveckling. Hållbar stadsutveckling är en komplex utmaning. Samtidigt har Stockholm andra utmaningar än vad som gäller för landets övriga tätorter. Stadsledningskontorets uppfattning är att storstadsperspektivet saknas i stor utsträckning i förslaget till strategi. Det är just i storstäderna som målkonflikterna blir tydligast där många intressen skall samsas på begränsad yta.

Stadsledningskontoret kan dock konstatera att förslaget ligger väl i linje med stadens målsättningar och flertalet av de föreslagna åtgärderna i strategin ingår redan i stadsövergripande strategiska styrdokument. Stadens översiktsplan bygger på principen om att skapa en promenadstad med flera tyngdpunkter fördelade över staden. Framkomlighetsstrategin ser till att skapa gynnsammare förutsättningar för transporter av människor och varor snarare än fordon. Dessa planer har gemensamt att de utgår från medborgarnas behov och det i sin tur bygger på samma princip som Boverkets förslag, nämligen människans behov av miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet. Det är positivt att det finns ett statligt stöd för den här typen av planeringsinriktningar och att dessa föreslås få en vidare spridning över landet.

Stockholm utsågs till Europas första miljö huvudstad 2010 och har ambitionen att vara en föregångsstad även framöver. Genom att ställa tuffa krav i utformandet av nya stadsutvecklingsområden, såsom Hammarby Sjöstad och Norra Djurgårdsstaden, har staden bidragit till att påskynda introduktionen av miljövänlig teknik och metoder. Möjligheten att ställa särkrav i byggprocesser är numera borttagen efter beslut i riksdagen 2014. Stadsledningskontoret anser att det är olyckligt att denna möjlighet att bidra till en hållbar stadsutveckling är borttagen och saknar ett resonemang kring detta i Boverkets utredning.

Utöver de generella synpunkterna ovan har stadsledningskontoret följande synpunkter och kommentarer per insatsområde.

### **Hållbar samhällsplanering**

Stadsledningskontoret delar Boverkets bedömning att det kan behövas ett tydligare och starkare regionalt forum för samhällsplanering. Detta är även en slutsats från den OECD-rapport om grön tillväxt i Stockholmsregionen som presenterades 2013. En samlat forum är viktigt för ett helhetsperspektiv och lyfta målkonflikter för att säkerställa att regionen växer i takt. Stadsledningskontoret anser samtidigt att regional samordning inte får innebära en ytterligare en administrativ instans som riskerar att fördröja utvecklingsprocesserna.

Det nationella ramverk för planering som föreslås är välkommet enligt stadsledningskontoret, om det utformas i dialog med kommunerna. Dessutom förutsätter stadsledningskontoret att ramverket inte skall leda till att begränsa kommunernas arbete.

### **Bebyggelsestruktur och transporter**

Stadsmiljöavtal har tidigare presenterats av regeringen och är därmed inte ett nytt åtgärdsförslag. Stadsledningskontoret anser att det är positivt med statlig medfinansiering i kostsamma investeringar på kollektivtrafik. De två miljarder som är avsatta fram till 2018 anser dock stadsledningskontoret är blygsamma i sammanhanget. Utbyggnad av kollektivtrafiken i storstäder innebär betydande kostnader. Men samtidigt vill stadsledningskontoret understryka att det innebär ett symbolvärde att staten är med och finansierar och därför är satsningen viktig.

En god bebyggd miljö innefattar en minskad miljöbelastning från transporter. Delar av minskningen kan täckas av teknikutveckling och övergång till förnyelsebara bränslen och effektivare fordon. Därutöver behövs insatser för att minska transportbehovet och planera för ett transportsnålt samhälle. Staden har en målsättning om att vara fritt från fossila bränslen 2040 och inom det arbetet krävs åtgärder för att minska transportmängderna. Stadsledningskontoret konstaterar att Boverket tydligt påvisar att det finns en konflikt mellan kommunernas ambition om en minskad personbilstrafik och Trafikverkets planeringsdirektiv och trafikprognoser som bygger på en ökad biltrafik.

### **Energi och resurshushållning**

Insatsområdet följs inte av några konkreta åtgärder utan flera av förslagen syftar till vidare utredningar. Stadsledningskontoret vill understryka att strategin skall underlätta måluppfyllnad till 2020 och därmed är tiden för ytterligare utredningar knapp.

Nybyggnad och utveckling av befintlig bebyggelse Insatsområdet belyser effekter av ett förändrat klimat som ytterligare en dimension i utmaningen av att skapa god bebyggd miljö. I strategin framhålls ett förändrat klimat som något som främst kommer att påverka byggnaders konstruktion och prestanda. Stadsledningskontoret vill framhålla att utmaningen är betydligt mer omfattande än så. Ett förändrat klimat kan ge upphov till förändrade nivåer i hav, sjöar och vattendrag vilket kan förhindra exploatering samt vålla stor skada på befintlig bebyggelse. Tätorter består till stor del av hårdgjorda ytor och dagvattenhanteringen behöver dimensioneras för att hantera kraftiga skyfall som annars kan skapa stor förödelse. Stadsledningskontoret anser att strategin genomgående saknar ett förhållningssätt till ett förändrat klimat vilket är anmärkningsvärt. Detta kan i sin tur bero på att tidsperspektivet i strategin är relativt kort, det syftar till måluppfyllnad till 2020 men investeringar i bostadsbyggande och infrastrukturprojekt har lång livslängd.

Sammanfattningsvis vill stadsledningskontoret understryka att de förslag som lämnas tar sikte på den samhällsomvandling som miljö kvalitetsmålet faktiskt innebär där städerna förväntas kunna bidra till hållbara lösningar. Stockholms stad antar den utmaningen och har höga förväntningar på att staten underlättar den processen, inte minst med finansiella resurser.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att remissen från Miljö- och energidepartementet ”Boverkets förslag till strategi för miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö” anses besvarad med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.



## **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 13 april 2015 att anse remissen besvarad med nämndens tjänsteutlåtande samt att omedelbart justera paragrafen.

**Exploateringskontoret** tjänsteutlåtande daterat den 16 mars 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm växer snabbt, 140 000 nya bostäder ska byggas till 2030. Detta innebär utmaningar inom alla de insatsområden som Boverket identifierat och stadens planering och stadsbyggande berörs av dessa. För stadens del kan detta innebära konsekvenser i genomförandet av exploateringsprojekt om planeringsprocesserna påverkas.

Med tanke på den korta remisstiden har exploateringskontoret inte haft möjlighet att göra en djupare analys av remissen. Kontorets synpunkter är fokuserade på några frågor som kan ha konsekvenser för stadens exploateringsprojekt.

Exploateringskontoret vill särskilt peka på att det är viktigt att beakta förutsättningarna i storstadsregioner, som Stockholm, för att möjliggöra fortsatt stadsutveckling. Det är i storstadsregioner som målkonflikterna ställs på sin spets.

### **Insatsområde Hållbar samhällsplanering**

Boverket föreslår åtgärder för att stärka den statliga styrningen av kommunernas fysiska planering, som t.ex. nationellt ramverk för planering. Exploateringskontoret ser positivt på samordning av nationella mål och program inom olika områden. Det är dock viktigt att detta inte leder till begränsningar för kommunerna samt påverkar planprocesserna som redan idag är långa.

### **Insatsområde – bebyggelsestruktur och transporter**

I Boverkets förslag till vägledning för tätortsnära natur är målet att bevara befintliga grönområden och höja kvaliteten på dessa.

Såsom Boverket formulerat målet ser exploateringskontoret en risk för konflikt mellan denna målsättning och Stockholms tillväxtmål. Stockholms mål att bygga 140 000 bostäder innebär avvägningar mellan många olika intressen. Boverkets avsnitt om målkonflikter skulle behöva belysa utmaningen i att förtäta staden samtidigt som vi ska klara av att planera för ekosystemtjänster. Kontoret anser att Boverket tydligare behöver hänvisa till det arbete som pågår med utveckling av verktyg för ekosystemtjänster. Denna typ av verktyg stödjer stadens planering och val av mark att exploatera samt för in ekosystemtjänster i planeringen.

### **Insatsområde nybyggnad och utveckling av befintlig bebyggelse**

I Boverkets uppdrag ingick bl.a. att analysera hur livscykelanalyser kan utvecklas och tillämpas för att bidra till miljö kvalitetsmålet.

Exploateringskontoret anser att detta borde utvecklas mer i strategin.

I stadens arbete med miljöprofilprojekt Norra Djurgårdsstaden är målsättningen att byggnader och anläggningar ska utformas med hänsyn till effektiv användning av resurser och låg miljöpåverkan ur ett livscykelperspektiv. För att kunna möta denna ambition arbetar staden med utveckling av gemensamma riktlinjer för LCA-beräkningar och hur uppföljning ska ske.

Det behövs branschgemensamma regler för LCA-beräkningar<sup>1</sup>. Det är viktigt med fortsatt nationell samordning inom detta område vilket Boverket borde ta upp i strategin.

### **Insatsområde energi- och resurshushållning**

#### Kretsloppslösningar behöver utvecklas i Boverkets strategi.

Planering av hållbar stad handlar inte bara om den arkitektur som vi ser utan lika mycket om de resursflöden som är ”osynliga” – såsom värme, el, VA, material/avfall, etc. Exploateringskontoret ser att detta område behöver belysas mer. Detta är kopplat både till insatsområde energi- och resurshushållning samt hållbar samhällsplanering.

Det behövs utvecklingsarbete avseende både organisation och ansvar samt hur och när planering för dessa resursflöden kommer in i planeringsprocessen. Detta arbete bör baseras på både forskningsresultat och praktisk erfarenhet från aktörer som bygger och förvaltar.

Utmaningen i stadsbyggande är att förena många olika aktörers intressen. De aktörer som står för de försörjande systemen behöver tas in tidigare i stadsbyggnadsprocessen för att frågorna ska integreras i arkitekternas planering av goda staden. Risken är annars att arkitektens idéer och ambitioner inte kan möta behoven av effektiv resursplanering.

Boverkets förslag till stadsmiljöprogram i insatsområde ”Bebyggelsestruktur och transporter” har fokus på hållbara transporter. Exploateringskontoret anser dock att stadsmiljöprogram även bör omfatta alla stadens kretsloppslösningar.

#### Masshantering är ett resursområde som inte behandlas så mycket i strategin men som har stor betydelse för en god bebyggd miljö.

Stockholms tillväxt och prioritering av bostadsbyggande leder till att större mängder schaktmassor kommer att transporteras längre. Det finns tecken på att byggsektorns logistiska effektivitet ytterligare förändras på grund av snabbare och mer komplicerade byggprocesser med s.k. just-in time leveranser. Denna inriktning medför längre och mer transporter. För växande storstadsregioner som Stockholm behövs mål och åtgärder för hållbar materialförsörjning på regional nivå.

Kontoret ser också att planering av IKT<sup>2</sup>-infrastruktur/fiber behöver preciseras för att skapa förutsättningar för hög IKT-standard när vi bygger nytt.

### **Grön teknik, miljöinnovationer och livscykelanalyser**

Avsnittet är översiktligt beskrivet. Det skulle ha behövts en djupare analys som beskriver mer framåtsyftande och främst handfasta förslag dvs. hur grön teknik etc. kan bli en integrerad del i kommunernas och andra aktörers arbete för en god bebyggd miljö. Några exempel på frågeställningar som skulle kunna lyftas fram är:

- Lokal produktion av mat och andra produkter/tjänster, dels från resurssynpunkt dels från social och lokal ekonomisk synpunkt.
- Perspektivet ”människan i centrum/sociala perspektivet” och vikten av en ”social infrastruktur” är viktigt för målet God bebyggd miljö för människor.
- Resurseffektivitet och cirkulär ekonomi omnämns men borde ges större tyngd eftersom samhällets metabolism är grundförutsättning för hållbara samhällsbygget.
- Styrmedel för implementering av god miljöteknik och hållbara innovationer behövs för genomförande av pilotprojekt.

---

<sup>1</sup> LCA=Livscykelanalyser

<sup>2</sup> Informations- och kommunikationsteknik

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 14 april 2015 att godkänna och överlämna miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att besluta att justera paragrafen omedelbart.

*Reservation* anfördes av Lars Jilmstad m.fl. (M), Joar Forssell (FP) och Märta Martin Åkesson (C) *bilaga 1*.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 31 mars 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen har tagit del av innehållet i Förslag till strategi för miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö och välkomnar att en genomlysning görs för att identifiera åtgärder som bidrar till ökad måluppfyllelse. Miljöförvaltningen konstaterar även att staden redan idag genomför och planerar för flera av de åtgärder som föreslås utredas vidare och därefter tas fram kommunala rekommendationer och riktlinjer för.

De föreslagna insatsområdena samt tillhörande etappmål och åtgärder berör stadens operativa och strategiska arbete och kommer att kommenteras under respektive rubrik. Miljöförvaltningen har valt att koncentrera svaren utifrån följande frågeställningar: Är förslagen realistiska och användbara? Hur påverkar förslagen Stockholms stads arbete inom området? Vad saknas eller behöver kompletteras?

### **Övergripande synpunkter**

Förvaltningen har därutöver en rad övergripande synpunkter på förslagets upplägg, genomförbarhet samt innehåll. Flertalet beskrivna åtgärdsförslag handlar om att utreda snarare än att fokusera på genomförande. Mot den bakgrunden konstaterar förvaltningen att det är svårt att bedöma om de föreslagna nya etappmålen och tillhörande åtgärder kommer leda till uppfyllelse av miljö kvalitetsmålet.

### **Identifierade målkonflikter**

Boverket skriver i rapporten att det inom miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö finns målkonflikter som behöver hanteras: den täta staden bland annat kan leda till minskad energianvändning och bättre nyttjande av befintlig infrastruktur men kan även innebära att konflikter kopplade till exempelvis luftföroreningar och buller riskerar att uppstå.

Miljöförvaltningen delar Boverkets uppfattning att det föreligger målkonflikter som behöver hanteras inom miljö kvalitetsmålet och som kräver politiska avvägningar och ställningstaganden. Miljöförvaltningen konstaterar dock att en förtätning av städer inte automatiskt måste ge problem med oönskade hälsokonsekvenser, varmare lokalklimat och problem med dagvattenhantering. Dock krävs medveten planering och strategier för detta, varav arbete med ekosystemtjänster i stadsutvecklingsprocessen är en metod.

### **Samlad konsekvensbedömning**

Miljöförvaltningen noterar att det saknas en överblick av förslagets kostnader och finansiella effekter. Förvaltningen bedömer därför att det är svårt att göra en samlad konsekvensbedömning av strategin.

### **Grön teknik, miljöinnovationer och livscykelanalyser**

Avsnittet är översiktligt beskrivet. Miljöförvaltningen anser att en djupare analys behövs som beskriver mer framåtsyftande och främst handfasta förslag dvs. hur grön teknik etc. kan

bli en integrerad del i kommunernas och andra aktörers arbete för en god bebyggd miljö.

### Synpunkter på Förslag till insatsområde hållbar samhällsplanering

Inom detta insatsområde föreslår Boverket följande etappmål:

År 2020 har den svenska planeringsberedskapen utvecklats så att myndigheternas tillämpning främjar miljökvalitetsmålen måluppfyllnad. Regionala forum har etablerats för samverkan mellan kommunala, regionala och nationella nyckelaktörer för att uppnå en hållbar samhällsplanering

För att bidra till att etappmålet nås föreslår Boverket att följande åtgärder genomförs:

- Stärk kommunens planeringsberedskap
- Utveckla översiktplanens strategiska funktion
- Utveckla regionala forum för samhällsplanering
- Utveckla ett regionalt ramverk för planeringen

### Synpunkter på förslag till åtgärder

I förslaget *Stärk kommunens planeringsberedskap* föreslås att regeringen ska anslå medel för att stärka denna. Med planeringsberedskap avser Boverket riktlinjer för bostadsförsörjning och transportinfrastruktur, markberedskap samt kompetens- och organisationsberedskap.

Miljöförvaltningen konstaterar att frågan om bristande planberedskap inte är aktuell för Stockholms stad och andra starkt expansiva kommuner som har ambition, mål samt vilja att bygga. Stockholm har dock långt kvar till en god planberedskap eftersom expansionsstrycket är så stort. Det vore dock önskvärt med statligt stöd till planeringsarbetet i kommun, så planproduktionen kan motsvara behovet.

Miljöförvaltningen saknar även en skrivning om utmaningen att bygga bostäder till överkomliga boendekostnader.

Vad gäller åtgärdsförslaget *Utveckla översiktplanens strategiska funktion* är förslaget att Boverket, i samverkan med andra relevanta aktörer, ska ta fram en vägledning för hur översiktplanen kan göras mer operativ och inriktad på genomförande.

Förvaltningen ser positivt på förslaget att utveckla översiktplanens strategiska funktion som instrument för genomförande och en mer operativ styrning av den efterföljande planeringen. Förvaltningen saknar dock skrivningar och åtgärdsförslag om fler områdesplaner som kan öka helhetssynen och påskynda framtagandet av detaljplaner.

Vad gäller åtgärdsförslaget *Utveckla regionala forum för samhällsplanering* skriver Boverket att regeringen bör avsätta medel för regionala pilotprojekt i syfte att stärka samordningen mellan den kommunala, regionala och nationella nivån i planeringen av bebyggelse, transportinfrastruktur samt kollektivtrafik.

Miljöförvaltningen konstaterar att tanken om stärkt samordning är god men att sådana insatser bör genomföras inom redan existerande samarbeten och forum snarare än att nya ska skapas.

Boverket föreslår i åtgärdsförslaget *Utveckla ett nationellt ramverk för planeringen* att regeringen ska fastställa en nationell strategi för fysisk planering minst en gång under varje mandatperiod. Boverket skriver att den fysiska planeringen behöver samordnas med andra politikområden och att det finns behov av att utveckla hanteringen av de nationella målen i samhällsplaneringen på regional och kommunal nivå.

Förvaltningen anser förvisso att kommunernas planering skulle kunna gagnas av en tydligare nationell stadsbyggnadspolitik som förenar olika politikområdens mål och program men att ett sådant ramverk inte får inskränka kommunernas planmonopol.

### Synpunkter på Förslag till insatsområde inom bebyggelsestruktur och transporter

Inom detta insatsområde föreslår Boverket följande etappmål kopplat till **bebyggelsestruktur**:

År 2020 ska minst 15 kommunala, mellankommunala eller regionala stadsmiljöavtal vara tecknade och förutsättningar till en ändamålsenlig bebyggelsestruktur finnas på plats

För att bidra till att etappmålet nås föreslår Boverket att följande åtgärder genomförs:

- Upprätta ett förslag till stadsmiljöprogram samt stadsmiljöavtal
- Bättre beslutsunderlag och samhällsekonomiska modeller
- Vägledning för tätortsnära natur och grönområden
- Planeringsunderlag för kulturmiljövärden i den byggda miljön
- Utredning om störning och hälsopåverkan från buller

Inom detta insatsområde föreslår Boverket följande etappmål kopplat till **transporter**:

Ökningen i persontransportresandet i tätorter ska ske med kollektivtrafik, cykel och gång så att biltrafiken minskar. År 2020 ska personbilstrafiken i tätorter ha minskat med 10 procent jämfört med 2014

För att bidra till att etappmålet nås föreslår Boverket att följande åtgärder genomförs:

- Förändrat planeringsdirektiv till Trafikverket
- Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska vara normgivande i planeringen
- Möjlighet att anlägga fristående cykelvägar
- Vägledning för arbete med parkeringsstrategier
- Beskattning av parkeringsplatser

### Synpunkter på förslag till åtgärder

Stockholms stad arbetar redan brett med frågor som har bäring på trafik, buller, grönområden och kulturmiljövärden. Exempelvis inkluderar stadens framkomlighetsstrategi en trafikhierarki som motsvarar Boverkets förslag att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik. Stockholms stad bedriver därtill ett aktivt arbete med att integrera ekosystemtjänster i stadsmiljö, har tagit fram en strategi för detta och avser att implementera det i planeringen.

Vad gäller åtgärden *Upprätta ett förslag till stadsmiljöprogram samt stadsmiljöavtal* är förslaget att Boverket, i samverkan med ett antal myndigheter, bör uppdras att upprätta ett stadsmiljöprogram samt skapa förutsättningar för tillhörande stadsmiljöavtal.

Förvaltningen konstaterar att Boverket betonar vikten av stadsmiljöavtal och att dessa beskrivs som tydliga incitament för kommuner och samarbetspartner att ingå avtal och genomföra åtgärder som gynnar miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Förvaltningen noterar att 2 miljarder kronor är avsatta fram till 2018. Målet om att 15 stadsmiljöavtal skall träffas innebär avtal om vardera cirka 135 miljoner kronor, vilket i kollektivtrafiksammanhang får anses vara ett ytterst marginellt bidrag. För Stockholm gäller exempelvis att Tunnelbaneöverenskommelsen totalt beräknas uppgå till 26 miljarder kronor. Till det kommer övriga investeringar i kollektivtrafik som skall ske. Bussar, spårväg och Citybanan m.m Förvaltningen anser alltså att förslaget förvisso är gott men att den avsatta summan är för låg.

Förvaltningen saknar även ett förslag – eller snarare ett förslag om att ta fram ett förslag – hur kommunerna skall få del av de markvärdestegetingar som uppkommer till följd av genomförda infrastrukturinvesteringar.

### **Saknade och ytterligare förslag till åtgärder**

En förutsättning för en fungerande attraktiv tät stad/ort är en mångfald av verksamheter och därmed att näringslivet har tillgång till effektiva godstransporter. Förvaltningen noterar att detta insatsområde i princip helt saknar skrivningar om näringslivets transporter av olika typer av gods och efterfrågar därför förslag till hur även denna sektor kan integreras i strategin. Mer precist saknar förvaltningen skrivningar om vikten av att tidigt inkludera gods-transporterna i planeringen, men även att bygga in flexibilitet i leveransstrukturen. Detta då praktisk användning av en plats inte går att styra i detalj varken i närtid eller i framtid. Godsströmmarna förändras med t.ex. en ökad e-handel inklusive hemleveranser av livsmedel m.m.

Förvaltningen saknar också en beskrivning av möjligheter att inrätta miljözoner för lätta fordon. Vidare saknas åtgärdsförslag som omfattar en vidare syn på en optimering av både väg- och kollektivtrafiken. Detta för att skapa god tillgänglighet och lyfta fram IT-infrastrukturens betydelse för att skapa jämlika och jämställda arbetsförhållanden i staden som helhet och därmed minska resbehovet. Förvaltningen välkomnar emellertid att staten har anslagit 500 miljoner per år som medfinansiering till kollektivtrafik i tätort.

Förvaltningen efterfrågar även ytterligare förslag till styrmedel och åtgärder inom detta insatsområde. Exempelvis skulle ett resonemang kunna utvecklas om hur fjärrarbete kan möjliggöras genom satsningar på väl utbyggd IT-infrastruktur med tillräcklig kapacitet samt hur infrastruktur för förnybara drivmedel och el kan planeras för. Andra åtgärdsområden som skulle kunna lyftas fram är att mer strukturerat använda vegetation och grönområden som bullerdämpande åtgärder.

Förvaltningen ser även ett behov av statligt finansierade trafikmätningar. Detta för att få ett underlag för att på så vis kunna bedöma vilka åtgärder som har störst effekt.

För att klara de ökade godstransporterna i en växande stad behövs också tysta godstransporter utvecklas. Det vore välkommet om staten kunde ge utvecklingsstöd till kommuner som prova nya tekniker för att kunna förlägga varutransporterna till tider när den allmänna trafikbelastningen är lägre.

### **Synpunkter på Förslag till insatsområde inom nybyggnad och utveckling av befintlig bebyggelse**

Inom detta insatsområde föreslår Boverket följande etappmål:

Människans livsmiljö ska vara grunden för ett hållbart byggande och byggnadsbestånd. År 2020 ska livscykelperspektivet vara en utgångspunkt för all ny- och ombyggnad liksom vid förvaltning av befintlig bebyggelse

För att bidra till att etappmålet nås föreslår Boverket att följande åtgärder genomförs:

- Uppföljning av statusen på det svenska byggnadsbeståndet
- Strategi för hållbara byggnader
- Beredskap för ändrade klimatförhållanden
- Upphandling för minskad miljöbelastning
- Översyn av kemikaliekraven för byggprodukter
- Statsbidrag för renovering av skollokaler

### **Synpunkter på förslag till åtgärder**

Förvaltningen bedömer att det föreslagna etappmålet med fokus på människans livsmiljö och ett livscykelperspektiv är bra och att de föreslagna åtgärderna kan bidra till måluppfyllelse.

Förvaltningen bedömer dock att åtgärdsförslagen huvudsakligen består av kartläggningar, utredningar samt strategiarbete och, förutom statsbidrag för skollokaler, inte av konkreta insatser och åtgärder som bidrar till etappmålet uppfyllnad i det korta perspektivet. Exempel på åtgärdsförslag som hade varit önskvärda är en mer konkret vägledning och skärpning vad gäller upphandlingsregler inom byggsektorn samt skärpta regler i BBR avseende såväl byggmaterialval, bygginspektion som uppföljning m.m.

Boverket skriver exempelvis i åtgärdsförslaget *Strategi för hållbara byggnader* att man avser att utveckla och främja hållbarhetsaspekterna vid byggande, drift och vid renovering av byggnadsbeståndet samt att kartlägga hur byggnaderna påverkar miljön i stort vad gäller resursanvändning vid nybyggnad, förvaltning och rivning.

Miljöförvaltningen anser att det är angeläget att energianvändning och klimatpåverkan uppmärksammas vid framställande av byggmaterial, transport av byggmaterial och energianvändning på byggplatsen. Förvaltningen saknar dock mer konkreta resonemang gällande hur LCA-beräkningar ska utformas så att de kan utgöra grund för val av byggnadssätt och konstruktioner.

Boverkets skriver i åtgärdsförslaget *Översyn av kemikaliekraven för byggprodukter* att Regeringen bör ge Kemikalieinspektionen och Boverket ”i uppdrag att undersöka om det är motiverat att, utifrån behovet att skydda människors hälsa och miljö och med hänsyn till de effekter för företagets konkurrenskraft och den inre marknadens funktion som en nationell reglering kan ha, införa proportionerliga nationella begränsningar för farliga ämnen i byggprodukter”.

Förvaltningen välkomnar skrivningen att kemikaliekraven för byggprodukter kan behöva stärkas och noterar även att det finns ett stort behov av en sådan reglering. Kunskap bör inhämtas från de befintliga system som används idag och lägstanivån bör anpassas efter dessa.

Förvaltningen välkomnar även att Boverket avser utreda hur byggnader påverkas av klimatförändringar såsom extremare vädersituationer.

### **Synpunkter på Förslag till insatsområde energi- och resurshushållning**

Inom detta insatsområde föreslås inga nya etappmål och förslag till åtgärder. Istället föreslås att Boverket, tillsammans med Naturvårdsverket, Trafikverket, Riksantikvarieämbetet och Energimyndigheten, ges i uppdrag att komplettera föreliggande dokument med förslag till etappmål och åtgärder inom området energi- och resurshushållning.

Boverket skriver under detta insatsområde att Naturvårdsverket och Energimyndigheten bedömer att Sverige troligen inte kommer att nå energieffektiviseringsmålet 20 procent effektivare energianvändning till 2020 utan åtgärder. Myndigheterna föreslår som åtgärd höjda energiskatter på el och fossila bränslen.

Miljöförvaltningen instämmer i att höjda energiskatter har en styrande effekt. Dock konstaterar förvaltningen att besparingar behöver ske inom alla energiområden om resurshushållning ska uppnås. Dessutom utgör avfallsförbränning av plaster med fossilt ursprung ett stort klimatproblem. Cirka 40 % av växthusgasutsläppen från avfallsförbränning kommer från fossila plaster. Förvaltningen noterar därför att en skatt på förbränning av fossila plaster skulle kunna få stor betydelse.

Inom detta insatsområde utpekas flerbostadshus inom miljonprogrammet som bebyggelse som har behov av upprustning och energieffektivisering. Miljöförvaltningen instämmer i att många av dessa byggnader är i behov av renovering och energieffektivisering men noterar att samma behov generellt finns i bebyggelsen som uppfördes efter andra världskriget d.v.s. 1945 – 1965.

## Stadsbyggnadsnämnden

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 14 april 2015 att godkänna och överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen samt att omedelbart justera paragrafen.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 23 mars 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadsnämndens uppdrag berörs mest av insatsområdena samt tillhörande etappmål. Därför anser stadsbyggnadskontoret att det är viktigt att ge en återkoppling till stadens gemensamma svar gentemot Boverket om just dessa avsnitt. Generellt välkomnar stadsbyggnadskontoret strategins strävan att stärka kommunernas planeringsarbete för att nå målet God bebyggd miljö.

Stadsbyggnadskontorets remissvar bygger främst på tre styrande frågor med avseende på de fyra föreslagna insatsområdena:

- Är förslagen realistiska och användbara?
- Hur påverkar respektive stödjer förslagen stadsbyggnadsnämndens uppdrag?
- Vad saknas i förslagen?

Stadsbyggnadskontoret har lagt mindre vikt på strategins kapitel om miljö kvalitetsmålet och dess preciseringar, den samlade konsekvensbedömningen och avsnittet om grön teknik, miljöinnovationer och livscykelanalyser. Stadsbyggnadskontoret har följande övergripande synpunkter:

- **Preciseringar:** Begreppet ”hållbar” (bebyggelseplanering och samhällsplanering) är inte preciserat och ger ingen vägledning. Preciseringen för infrastruktur borde kompletteras med ”IKT-infrastruktur”. Generellt saknas det en precisering vad gäller klimatfrågorna (både utsläppsminskning och anpassning).
- **Målkonflikter:** Avsnittet skulle kunna kompletteras med en belysning av vilka konflikter som uppstår mellan förtätning av städer och grönstrukturens funktioner, för biologisk mångfald, rekreation och andra ekosystemtjänster. Dessa bör förtydligas och beaktas i nya förslag till åtgärder. Stadsbyggnadskontoret anser också att en förtätning av städer inte automatiskt måste ge problem med oönskade hälsokonsekvenser, varmare lokalklimat och problem med dagvattenhantering. Kontoret bekräftar Boverkets uppfattning att det är värdefullt att upp konflikten mellan befintliga planeringsdirektiv och ambitionen att minska vägtrafiken.
- **Beslutade etappmål:** ett samlat grepp om städers utveckling behövs. En bedömning behöver göras av om samtliga etappmål tillsammans leder till målet kan nås.
- **Konsekvensbedömning:** det saknas en överblick av föreslagens finansiella effekter för kommunerna. Det vore värdefullt att detta kompletteras eftersom det är kommunerna som till stor del står för genomförande av strategins åtgärdsförslag.
- **Grön teknik, miljöinnovationer och livscykelanalyser:** Avsnittet är översiktligt beskrivet. Det skulle ha behövts en djupare analys som beskriver mer framåtsyftande och handfasta förslag dvs. hur grön teknik etc. kan bli en integrerad del i kommunernas och andra aktörers arbete för en god bebyggd miljö. En bredare diskussion om ”smart city” konceptet, som idag starkt påverkar många stadsbyggnadsdiskussioner, forskningsprojekt och fördelning av investeringar i infrastruktur hade varit ett välkommet bidrag till kommunernas arbete.



### *Insatsområde hållbar samhällsplanering*

I Stockholm är det viktigt att främja kvalitativ och innovativ arkitektur i byggnader, landskap och offentliga rum med ett tydligt förhållningssätt till stadens växande behov, dess identitet och historiska miljö. Hållbar stadsutveckling handlar om att minimera byggandets negativa miljökonsekvenser, att sätta hållbart tänkande inklusive ekonomiska och sociala aspekter i fokus och att hantera klimatförändringarnas avtryck på arkitektonisk kvalitet.

Stadsbyggnadskontoret stödjer tanken att samhällsplanering (respektive fysisk planering) är ett viktigt styrmedel för att nå goda bebyggda miljöer. Etappmålet att ha en hög planeringsberedskap inklusive hög kompetens är bra. Användningen av de statliga myndigheters stödmedel behöver utvecklas i samspel med kommuner så att det blir rätt fokus och syfte.

Boverkets åtgärdsförslag inom detta insatsområde är relevanta. I synnerhet välkomnas förslaget att utveckla översiktsplanens funktion som instrument för genomförande och en mer operativ styrning av den efterföljande detaljplaneringen. Stadsbyggnadskontoret vill i detta sammanhang hänvisa till att kontoret sedan 2008 har arbetat med en rullande översiktsplanering och nyligen har börjat arbeta med områdesplanering som en länk mellan översikts- och detaljplanering. Detta gör planarbetet mer effektivt och operativt.

Vad gäller utvecklingen av ett regionalt forum för samhällsplanering så har Stockholmsregionen genom landstingets trafik- och regionplanenämnd/kontor redan ett sådant forum. Där finns det säkerligen många erfarenheter att ta tillvara för det vidare arbetet med regionala samhällsplaneringsforum.

Stadsbyggnadskontoret anser att det föreslagna nationella ramverket för planeringen är en god idé. Kommunernas planering skulle säkerligen gagnas med en mer tydlig nationell stadsbyggnadspolitik som förenar olika politikområdens mål och program. Det är viktigt att ett sådant ramverk kompletterar den regionala och kommunala planeringen på ett bra sätt.

Det som möjligtvis saknas inom detta insatsområde är åtgärdsförslag som stärker detaljplanprocessens fokus på goda livsmiljöer som bygger på miljö kvalitetsmålets tio preciseringar. Det vill säga att även själva detaljplanens möjligheter som instrument för att skapa en god bebyggd miljö förtjänar en fortsatt fördjupad diskussion.

### *Insatsområde bebyggelsestruktur och transporter*

En samordning av bebyggelse- och transportinfrastrukturplaneringen är ett av de viktigaste arbetsområden inom samhällsplaneringen och därmed avgörande för att skapa en god bebyggd miljö. Den problembild som Boverkets strategi tecknar innehåller de flesta kända argumenten för en kompakt stad med korta vägar och ett främjande av miljövänliga trafikslag.

De två etappmålen som tas upp inom detta insatsområde är specifika, dels ett mål som avser stadsmiljöavtal och dels ett kvantitativt mål att minska personbilstrafiken med tio procent till 2020 jämfört med 2014. Stadsbyggnadskontoret efterfrågar även ytterligare förslag till styrmedel och åtgärder inom dessa två insatsområden.

Stadsbyggnadskontoret arbetar på ett medvetet sätt med frågor som buller, grönområden och kulturmiljövärden och försöker att pågående utveckla metoder och strategier för detta. Det är särskilt angeläget i och med det starka förändringstryck som råder i Stockholm. Stadens nya framkomlighetsstrategi har anammat en trafikhierarki som motsvarar Boverkets förslag att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik. Stadsbyggnadskontoret välkomnar i synnerhet åtgärdsförslaget att ta fram bättre samhällsekonomiska modeller. Detta kan bidra till att ge kommunerna bättre planeringsredskap när det gäller projekt och planer. Vad gäller störning och hälsopåverkan från buller så bör storstädernas särskilda förhållanden och behov beaktas i Boverkets fortsatta utredningsarbete.

I en vägledning för kommunernas arbete med grönstrukturen bör ingen tydlig åtskillnad mellan natur och andra grönområden göras. I de flesta svenska städer finns en glidande skala från de mest anlagda stadsparkerna till vild natur. Även långt in i städerna finns ofta naturpartier med stor ekologisk, kulturhistorisk och rekreativ betydelse. Vägledningen bör utgå från ekosystemtjänster och mångfunktionalitet och samordnas med de regionala handlingsplaner för grön infrastruktur som Naturvårdsverket arbetar med.

Det som saknas inom detta insatsområde är åtgärdsförslag som omfattar en vidare syn på en optimering av både väg- och kollektivtrafiken för att skapa en bra tillgänglighet. Andra åtgärdsområden som kan tänkas är en belysning av IT-infrastrukturens betydelse för att minska resbehovet, en utredning som syftar till att skapa planeringsunderlag och nyckeltal för ”gröna parkeringstal” (Stockholms stad arbetar med detta) och möjligtvis ett uppdrag till Trafikverket att skapa lämpliga mät- och utvärderingssystem när det gäller minskad personbilstrafik.

1.

#### 2. *Insatsområde nybyggnad och utveckling av befintlig bebyggelse*

Arkitektonisk kvalitet uppnås delvis med kunskap om hur de enskilda byggnadernas funktioner samspelar med stadsrummet som helhet. Användning av varaktiga, miljöanpassade och hälsofrämjande byggnadsmaterial är också ett måste. Även kulturmiljöns värden och höga konstnärliga värde i nybyggnaden bidrar till en för människor bra upplevd och hållbar livsmiljö. Bra bygg- och förvaltningsprocesser är dessutom avgörande för hållbar utveckling. Stockholms stads arbete med bl.a. Norra Djurgårdsstaden har syftat till att medvetet använda livscykelperspektivet när det gäller att skapa en god bebyggd miljö med så lite miljöpåverkan som möjligt. Det har gett nya insikter i till exempel hanteringen av frågan genom byggherrar och hur stora miljöförbättringar detta kan få.

Den arkitektur som byggs i dag blir också en del av stadens kulturarv och utgångspunkt för morgondagens stadsliv. Den ska därför vara av god kvalitet både estetiskt, socialt och miljömässigt.

Det föreslagna etappmålet med fokus på människans livsmiljö och ett livscykelperspektiv är bra. De åtgärder som kopplas till etappmålet ser även stadsbyggnadskontoret som delar av lösningen. Men åtgärdsförslagen består mest av kartläggningar, utredningar och strategiarbete. Förutom statsbidrag för skollokaler saknas förslag till konkreta insatser som kan bidra till ändringar i praktiken i närtid.

Förvisso har Boverkets strategi som tidshorisont år 2020 vilket ger några år av utrymme för att göra förslagen operativa, men det hade varit önskvärt att redan nu lansera några mer konkreta åtgärder som bidrar till etappmålet uppfyllning. Stadsbyggnadskontoret följer med intresse en konkretisering av detta insatsområde.

3.

#### 4. *Insatsområde energi- och resurshållning*

Utgångspunkten för detta insatsområde är Sveriges energi- och klimatpolitiska mål. Dessa är också utgångspunkten för arbetet med Stockholms översiktsplan, detaljplaner och genomförandet av energiplanen.

Stadsbyggnadskontoret anser att åtgärdsförslagen inom detta insatsområde är relevanta, i synnerhet stödsatsningen på att renovera flerbostadshus från miljonprogramsåren 1965- till 1975. Stadsbyggnadskontoret noterar att samma behov generellt finns i bebyggelsen som uppfördes efter andra världskriget d.v.s. fram till 1965. Den föreslagna statliga investeringssumman kan dock anses som marginell i förhållande till det omfattande renoveringsbehovet och de verkliga kostnaderna för kommuner, fastighetsägare och bostadsrättsföreningar.

Boverket och Energimyndigheten föreslår informationscentrum för frågor rörande renovering och energieffektivisering. Stadsbyggnadskontoret tycker inte att kunskapsbrist är den största orsaken till att energieffektiviseringar inte kommer till stånd. Skärpning av energi-

kraven i BBR samt konkret stöd till framför allt bostadsrättsföreningar och fastighetsägare med litet fastighetsbestånd ger troligen en bättre inverkan.

Andra resursområden som inte tas upp i strategin men som har stor betydelse för en god bebyggd miljö i en bredare bemärkelse och kretsloppstänkande är avloppsfrågor och masshantering (ballast, schaktmassor, m.m.).

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner kontorets utlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen och överlämnar tjänsteutlåtande.

## Trafiknämnden

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 9 april 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm växer snabbt, 140 000 nya bostäder ska byggas till 2030. Detta innebär utmaningar inom alla de insatsområden som Boverket identifierat och stadens planering och stadsbyggande berörs av dessa. Trafikkontoret vill särskilt peka på att det är viktigt att i strategin beakta förutsättningarna i storstadsregioner, som Stockholm, för att möjliggöra fortsatt stadsutveckling. Det är i storstadsregioner som målkonflikterna ställs på sin spets. Det kan vara svårt att få bygga bostäder där folk vill bo – i den täta attraktiva staden – då t ex bullerregler, NO<sub>x</sub>, och farligt gods begränsar var det är tillåtet att bygga. Samtidigt är en central lokalisering av bostäder viktigt för att skapa förutsättningar för hållbara transporter och därmed inte ytterligare öka utsläppen och bullret.

Kontoret konstaterar att flertalet beskrivna åtgärdsförslag handlar om att utreda snarare än att fokusera på genomförande. Därför anser kontoret att det är svårt att bedöma om de föreslagna nya etappmålen och tillhörande åtgärder kommer leda till uppfyllelse av miljö kvalitetsmålet.

Det insatsområde som bedöms ha störst betydelse för Trafikkontorets verksamhet och ansvarsområde är *Bebyggelsestruktur och transporter*. Det är också de föreslagna etappmålen under detta område som har störst påverkan på kontoret. Kontoret synpunkter kommer därför att fokusera på detta insatsområde och tillhörande etappmål (nummer 2 och 3).

### **Synpunkter på Bebyggelsestruktur och transporter**

Etappmål nummer 2 är att ett visst antal stadsmiljöavtal ska vara tecknade till 2020. Trafikkontoret konstaterar att Boverket betonar vikten av stadsmiljöavtal och att dessa beskrivs som tydliga incitament för kommuner och samarbetspartner att ingå avtal och genomföra åtgärder som gynnar miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Kontoret noterar att 2 miljarder kronor är avsatta fram till 2018. Målet om att 15 stadsmiljöavtal skall träffas innebär avtal om vardera cirka 135 miljoner kronor, vilket i kollektivtrafiksammanhang får anses vara ett ytterst marginellt bidrag. För Stockholm gäller exempelvis att Tunnelbaneöverenskommelsen totalt beräknas uppgå till 26 miljarder kronor. Kontoret anser därför att förslaget är gott men att den avsatta summan är låg. Kontoret skulle också vilja se andra förslag om framtida finansieringsformer för kollektivtrafiken i strategin.

Etappmål 3s första halva säger att ökningen av persontransporter i tätorter ska tas med gång, cykel och kollektivtrafik så att biltrafikens andel minskar. Detta är en ambition som staden delar. Stadens Framkomlighetsstrategi lyfter fram gång, cykel och kollektivtrafik som de prioriterade färdmedlen och årets budget säger att biltrafiken måste minska för att de andra färdmedlen ska få plats och stadsmiljön ska kunna utvecklas.

Etappmål 3s andra halva säger att personbilstrafiken ska ha minskat med 10 procent från 2014 till 2020 i tätorter. Detta är ett mycket ambitiöst mål. I den statliga utredningen om fossilfri fordonsflotta på väg (SOU 2013:84) och Trafikverkets klimatscenario finns målet att

utsläppen av växthusgaser ska minska med 80 procent mellan 2010 och 2030. Detta har i vidare utredningar tolkats som att personbilstrafikarbetet behöver minska med 12 procent i Sverige mellan 2010 och 2030. För tätorter har Trafikverket satt målet 14 procent mindre personbilstrafik för samma period. Om hänsyn tas till att Stockholm växer blir målet för staden istället att personbilstrafiken behöver minska med 3 procent mellan 2010 och 2030. Mot bakgrund av detta är Boverks föreslagna etappmål högt satt. Trafikkontoret anser att det på 6 år är mycket svårt att åstadkomma en 10 procentig minskning av personbilstrafiken i staden. Det är inget som kommer hända av sig själv och de åtgärder som behöver sättas in går lång utöver vad Boverket föreslår och kommer sannolikt vara svåra att motivera rent samhällsekonomiskt. De åtgärder Boverket själva föreslår i sin strategi för att bidra till att etappmålet uppnås har bra intentioner men kommer inte alls att räcka för att det ska uppnås. Framförallt då många av dessa har utredande karaktär och tiden fram till 2020 är kort. Kontoret anser också att det är av stor vikt att befolkningstillväxt tas hänsyn till när mål sätts för trafikens utveckling. Det vore önskvärt att Boverket samordnade sina mål för trafikens utveckling med Trafikverket arbete med deras ekoscenario.

### **Saknad och ytterligare förslag till åtgärder**

En förutsättning för en fungerande attraktiv tät stad/ort är en mångfald av verksamheter och därmed att näringslivet har tillgång till effektiva godstransporter. Trafikkontoret noterar att insatsområdet i princip helt saknar skrivningar om näringslivets transporter för olika typer av gods och efterfrågar därför förslag till hur även denna sektor kan integreras i strategin. Mer precist saknar kontoret skrivningar om vikten av att tidigt inkludera godstransporterna i planeringen, men även att bygga in flexibilitet i leveransstrukturen. Detta då praktisk användning av en plats inte går att styra i detalj varken i närtid eller i framtid. Godsströmmarna förändras med t.ex. en ökad e-handel inklusive hemleveranser av livsmedel mm.

För att klara de ökade godstransporterna i en växande stad behövs också tysta godstransporter utvecklas. Det vore välkommet om staten kunde ge utvecklingsstöd till kommuner som prova nya tekniker för att kunna förlägga varutransporterna till tider när den allmänna trafikbelastningen är lägre.

Trafikkontoret saknar också en beskrivning av möjligheter att inrätta miljözoner för lätta fordon och möjligheten att inför avgifter på dubbdäcksanvändning.

Slutligen skulle kontoret välkomna en genomlysning av PBL som beskriver hur lagstiftningen stödjer eller motverkar olika aspekter av miljö kvalitetsmålet god byggd miljö.

## **Stockholms Stadshus AB**

**Stockholms Stadshus AB:s** yttrande daterat den 14 april 2015 har i huvudsak följande lydelse.

### **Underremiss**

#### ***Svenska Bostäder***

Svenska Bostäder uppfattar de övergripande insatsområdena och etappmålen i strategin som relevanta, möjligen kan tidshorizonten för uppfyllandet av etappmålen (år 2020) vara för snävt tilltagen. Det vore också bra om målnivåer formuleras för efter år 2020.

- Några aspekter i strategin som Svenska Bostäder särskilt vill framhålla som viktiga är att:
- Översiktplanens funktion utvecklas så att planen blir mer operativ och inriktad på genomförande, vilket förhoppningsvis kan leda till en snabbare planprocess.

- Gång-, cykel- och kollektivtrafik är normgivande i planeringen.
- Livscykelerspektivet är utgångspunkt för all ny- och ombyggnad liksom vid förvaltning av befintlig bebyggelse och att en strategi tas fram för hållbara byggnader.
- En översyn görs av kemikaliekraven för byggprodukter så att kraven kan gå längre än vad de gör idag (REACH-lagstiftningen).

Svenska Bostäder ser ett behov av att en definition och kvantitativ riktlinje tas fram avseende energihushållningskrav för nära-nollenergibyggnader och det är därför bra att ett regeringsuppdrag pågår som har detta som uppdrag.

Däremot är Svenska Bostäder tveksamt till strategins förslag att beskatta privata parkeringsplatser. Ett bättre förslag för att få in pengar till åtgärder för att stimulera gång-, cykel- och kollektivtrafik, skulle vara att införa parkeringsavgift i förorterna.

Svenska Bostäder vill även framhålla vikten av att samma krav inom strategin ställs på privata aktörer som på allmännyttiga bolag.

### ***Familjebostäder***

Familjebostäder har som uppdrag att producera drygt 3 000 bostäder fram till 2019! Bolaget delar uppfattningen att den nya bebyggelsen behöver byggas så att den stödjer och kompletterar det befintliga och skapar möjligheter för att uppnå miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö*.

Familjebostäder delar Boverkets uppfattning om att byggnaders klimatpåverkan utifrån ett livscykelerspektiv ska vara en utgångspunkt för all ny- och ombyggnad. Utsläppen av växthusgaser ökar från produktionsledet i bygg- och anläggningsbranschen, medan utsläppen från förvaltningen minskar. Det gör att möjlighet till bedömning av byggnaders klimatpåverkan, utifrån ett livscykelerspektiv, är en förutsättning för att bygg- och fastighetsbranschen ska kunna bidra till en faktiskt minskad klimatpåverkan.

Familjebostäder anser dock att målet om en giftfri miljö, är minst lika prioriterat område som klimatfrågan. Bolaget anser därmed att även stärkta krav på kemikalie-användningen för byggprodukter behöver ses över. Byggprodukter kan innehålla olika farliga ämnen, som människor och miljön kan utsättas för under produkternas livscykel.

Familjebostäder anser därför att etappmålet kopplat till insatsområdet ”nybyggnad och utveckling av befintlig bebyggelse” även bör omfatta att ge Kemikalieinspektionen i uppdrag att undersöka om det är motiverat att införa proportionerliga nationella begränsningar för farliga ämnen i byggprodukter.

### ***Micasa***

Boverkets förslag till strategi för miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* tar upp frågor som prioriteras i stadens budget samt de styrdokument som gäller för stadens verksamheter. Det är bra att verket samlat ihop det stora antal frågor som tillsammans borgar för en god bebyggd miljö.

Micasa arbetar långsiktigt och strategiskt med miljöfrågor och har två certifierade ledningssystem ett för miljö, ISO 14001, och ett för energi, ISO 50001. Micasa är det första fastighetsbolaget i Sverige som har ett certifierat energiledningssystem enligt ISO 50001.

### ***Stockholmshem***

Som helhet anser Stockholmshem att arbetet med att ta fram en strategi för miljö kvalitetsmålet är värdefullt. Bolaget har främst åsikter avseende insatsområdet hållbar stadsplanering och välkomnar samtliga åtgärder inom området. Likaså uppfattas samtliga åtgärder inom insatsområdet nybyggnad och utveckling av befintlig bebyggelse som positiva. Inom det sistnämnda området pågår ett intensivt arbete på bolaget.

## **SISAB**

SISAB delar Boverkets förhoppning om att tydliggörande av prioriterade områden och insatser kan bidra till att resurser kanaliseras på ett effektivt sätt, vilket i sin tur kan leda till att den bebyggda miljön utvecklas i miljökvalitetsmålet riktning.

Bolaget vill lyfta fram vikten av att FN:s barnkonvention, med utgångspunkt från barnens bästa och barnens behov, ska vara beaktat i Förslag till strategi för miljökvalitetsmålet *God bebyggd miljö*.

## **Stockholm Vatten**

Ett väl genomarbetat förslag med många förslag som kan få stor betydelse för uppfyllandet av miljökvalitetsmålet *God bebyggd miljö*. Förslaget tydliggör att hållbarhet i detta avseende innebär såväl, miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet. Stockholm Vatten ser positivt på förslaget till olika former av samarbeten över såväl sektoriella som geografiska gränser och på förslaget att utveckla översiktsplaneringens strategiska funktion.

## **Stockholm Parkering**

I nedan redovisat remissvar har Stockholm Parkering begränsat sig till att avge yttrande i frågor som direkt berör parkering och då främst den civilrättsliga/privata parkeringen.

Som ett sätt att finansiera åtgärderna från kommunerna föreslås skatt på privat parkering. Kommunal beskattning på parkering torde inte vara möjlig utan omfattande lagändringar, vilket utreddes i samband med införande av trängselskatterna. Om en sådan beskattning införs lär den, mot denna bakgrund, bli statlig och Stockholm riskerar att bli en stor förlorare av en sådan skatt.

Bolaget ställer sig även frågande till att den privata parkeringen ska beskattas hårdare, då de strider mot själva syftet med miljökvalitetsmålet. Syftet är ju att minska parkeringen på gatumark för att skapa en bättre stadsmiljö. Det innebär snarare att den privata parkeringen som inte tar gatuutrymmet i anspråk borde öka.

Att bygga nya parkeringsgarage är mycket dyrt. Den innebär att inga privatägda parkeringsbolag bygger underjordiska garage. När underjordiska parkeringsplatser byggs i samband med nya bostäder är ofta produktionskostnaden 200 000 kronor högre än intjäningsförmågan.

Om syftet är att skapa en bättre stadsmiljö genom att minska antalet parkerade bilar borde istället åtgärderna inriktas på att öka kostnaden för den offentligt rättsliga parkeringen och minska antalet parkeringsplatser på gatumark till förmån för kollektivtrafik, cykel eller ökad grönska. Här äger kommunerna möjligheterna genom parkeringstaxan på gatumark och trafikregleringen av parkering. Möjligtvis ska möjligheten för kommunerna vidgas till att inte bara ta ut avgift för trafikens reglering.

I Stockholms fall är det värt att notera att taxan på gatumark idag är mycket lägre än den på privat mark. Det innebär att man bör inrikta sig på gatumark för att nå de efterfrågade effekterna.

## **Koncernledningens synpunkter**

Koncernledningen anser att förslaget till strategi för miljökvalitetsmålet *God bebyggd miljö* omfattar insatsområden och förslag som i allt väsentligt motsvarar stadens ambitioner och utvecklingsstrategier.

Koncernledningen bedömer att staden kan ställa sig bakom syftet i de föreslagna etappmålen med några kompletterande synpunkter enligt nedan.

## **Samhällsplanering**

”År 2020 har den svenska planeringsberedskapen utvecklats så att myndigheternas tillämp-

ning främjar miljö kvalitetsmålen måluppfyllnad. Regionala forum har etablerats för samverkan mellan kommunala, regionala och nationella nyckelaktörer för att uppnå en hållbar samhällsplanering. ”

Koncernledningen välkomnar förslaget att utveckla översiktsplanens strategiska funktion genom tydliggörande av prioriteringar, ansvarsfördelning m.m. Detta kommer att förbättra förutsättningarna för berörda aktörer att göra motsvarande prioriteringar i sin verksamhet så att föreslagen stadsutveckling har större möjligheter att faktiskt genomföras inom en över-skådlig tid.

Koncernledningen ställer sig positiv till förslaget om regionala pilotprojekt för att stärka samordningen på nationell, regional och kommunal nivå i planeringen genom bl.a. regionala forum och stadsmiljöprogram. Det är dock viktigt att ansökan om bidrag, ansvar, ramverk och uppföljning av dessa projekt implementeras på ett effektivt sätt så att de inte tillför en ytterligare administrativ nivå som riskerar att motverka satsningens syfte, att förbättra förutsättningarna för stadsutveckling.

#### *Bebyggelsestruktur och transporter*

”År 2020 ska minst 15 kommunala, mellankommunala och regionala stadsmiljöavtal vara tecknade och förutsättningarna för en ändamålsenlig bebyggelsestruktur finnas på plats.”

”Ökningen i persontransportresandet i tätorter ska ske med kollektivtrafik, cykel och gång så att biltrafiken minskar. År 2020 ska personbilstrafiken i tätorter ha minskat med 10% jämfört med 2014.”

Förslaget om ökad samverkan mellan kommunala regionala och nationella aktörer genom bl.a. stadsmiljöavtal välkomnas särskilt. En samordnad planering avseende nya bostäder och utveckling av den regionala infrastrukturen, såsom kollektivtrafik och vägar, bör prioriteras högt för att uppnå en hållbar stadsutveckling och nödvändig bostadsproduktion.

Koncernledningen vill också betona vikten av att föreslagen utveckling av planeringsunderlag för kulturmiljövården och översynen av den nationella bullersamordningen samt utarbetande av vägledning för tätortsnära natur- och grönområden bör prioriteras och genomföras skyndsamt. Otydlighet vid bedömningen av dessa kan utgöra hinder som medför tidsförskjutningar vid kommande prövning av planer hos berörda myndigheter och domstolar.

Etappmålet, som avser 10 % minskning av persontransportresandet och biltrafiken i tätorter, anser koncernledningen måste ställas i relation till respektive tätorts befolkningsexpansion. En växande stad med ökande befolkning ger mer trafikarbete. Utvärderingen av målet måste därför beakta det ökande trafikarbetet beroende på en generell befolkningstillväxt vid beräkningen av måluppfyllelsen.

Koncernledningen delar bolagens uppfattning om att förslaget om att beskatta privata parkeringsplatser bör omprövas eftersom det inte styr mot en förbättrad stadsmiljö. Insatserna bör istället fokusera på parkeringsplatser på gatumark. Genom att minska parkeringen på gatumark skapas en bättre stadsmiljö. Det kan i sin tur innebära att den privata parkeringen, som inte tar gatuutrymmet i anspråk, borde öka.

#### *Nybyggnad och utveckling av befintlig bebyggelse*

”Människans livsmiljö ska vara grunden för ett hållbart byggande och byggnadsbestånd. År 2020 ska livscykelperspektivet vara en utgångspunkt för all ny- och ombyggnad liksom vid förvaltning av befintlig bebyggelse. ”

Koncernledningen delar slutsatsen att det är viktigt att prioritera insatser i den redan byggda miljön. Stockholms stad har ambitioner att tillskapa ytterligare 40 000 nya bostäder till 2020 samtidigt som den befintliga bebyggelsen utgörs av ca 450 000 bostäder. Nyproduktionen utgör således knappt 10 % av det totala beståndet och har i nuläget en energiför-

brukning som bara är en tredjedel av vad genomsnittet i det befintliga beståndet har räknat per kvm bostadsarea. Det är således genom utveckling också i det befintliga fastighetsbeståndet som kvantitativt stora miljövinster erhålls i exempelvis energieffektiviseringsåtgärder och hälsoaspekter.

Koncernledningen välkomnar att utredningen föreslår ekonomiska incitament för fortsatt renovering av skollokaler där det kontinuerligt finns stora miljövinster och viktiga pedagogiska värden i att genomföra miljöåtgärder.

Koncernledning ställer sig dock frågande till förslagens formulering kring revidering av dagens byggregler. I dessa anges att vissa regler i extremfallet kan regleras retroaktivt. Prognoser avseende ändrade klimatförhållanden pekar på olika scenarier och koncernledningen anser därför också att en retroaktiv reglering kan innebära felaktigt satsade resurser utifrån osäkra scenarier. Att ändra regelverk retroaktivt riskerar att ge styrsignaler för berörda aktörer att vara försiktiga och hålla tillbaka framtida investeringar för att inte undvika oförutsedda kostnader i efterhand.

Avseende förslaget om att öka samverkan kring upphandlingar för att minska miljöbelastningen överensstämmer det väl med stadens ambitioner. I stadens upphandlingspolicy anges att staden ska ställa krav på samhällsansvar vid upphandlingar om detta motiveras av upphandlingens art. Krav på samhällsansvar ska utformas så att mindre leverantörers möjlighet att delta i upphandlingen inte försvåras.

Inför 2015 har kommunfullmäktige i samband med budget beslutat att upphandlings- och konkurrenspolicyerna ska revideras och anger följande; ”En ny upphandlingspolicy ska ta tydligt avstamp i perspektivet på offentlig upphandling som ett medel att driva utvecklingen i hållbar riktning. Som princip ska de krav som staden ställer på sina egna verksamheter, exempelvis när det gäller antidiskrimineringskrav samt miljö- och klimatkrav, också ställas på upphandlad verksamhet. De krav som ställs på en huvudleverantör ska också gälla för underentreprenörer”.

Utredningsarbete pågår för att utveckla en ny upphandlingspolicy utifrån de nya direktiven. Koncernledningen poängterar vikten av att förslaget om ökad samverkan kring upphandlingar måste överensstämma med gällande lagstiftning på området, LOU (Lagen om offentlig upphandling) och dess grundprinciper. I detta sammanhang kan särskilt följande grundläggande principer för lagstiftningen noteras och som ökade krav måste tillgodoses.

*Principen om icke-diskriminering* innebär ett förbud mot att diskriminera leverantörer på grund av deras nationalitet och den upphandlande myndigheten får inte ställa krav som bara svenska företag känner till eller kan klara att uppfylla. *Principen om likabehandling* innebär att alla leverantörer ska ges samma förutsättningar. Alla leverantörer måste till exempel få tillgång till samma information samtidigt, så att ingen leverantör får en fördel. *Proportionalitetsprincipen* innebär att kraven och villkoren i upphandlingen ska stå i rimlig proportion till det som upphandlas. De åtgärder som den upphandlande myndigheten genomför får inte gå utöver vad som är nödvändigt för den aktuella upphandlingen.

#### *Energi- och resurshushållning*

Utgår ifrån nu gällande klimat- och energipolitiska mål för Sverige.

- ”Andelen förnybar energi 2020 ska utgöra minst 50 % av total energianvändning
- Andelen förnybar energi i transportsektorn ska vara minst 10 % år 2020.
- -20 % effektivare energianvändning till 2020
- -40 % minskning av utsläppen av klimatgaser 2020 jämfört med 1990.”

Det är värdefullt att ett utredningsuppdrag avseende nära-noll-energibyggnader föreslås



eftersom en definition av detta saknas idag. I detta sammanhang är det också viktigt att belysa livscykelperspektivet. En alternativ rivning och nyuppförande av byggnad och den miljöpåverkan detta skulle innebära bör inbegripas i analysen.

Sammantaget ställer sig koncernledningen bakom Boverkets förslag till strategi för miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* med utgångspunkt från vad som angivits ovan.

Avslutningsvis poängterar koncernledningen att målsättningen för strategin *God bebyggd miljö* kommer att innebära fortsatt gemensamma långsiktig utveckling som sträcker sig även efter 2020 vilka Stockholms stad och dess bolag är beredda att medverka till.

## Reservationer m.m.

### Miljö- och hälsoskyddsnämnden

*Reservation* anfördes av Lars Jilmstad m.fl. (M), Joar Forssell (FP) och Märta Martin Åkesson (C) som föreslår att nämnden beslutar enligt följande.

1. Att delvis godkänna och överlämna miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Att därutöver anföra följande:

Det framstår över lag som att Boverket utgått från människan i bostaden. Strategin skulle ha mycket att vinna på att även integrera människan i hennes dagliga verksamhet. Närings- och arbetslivsperspektiv står inte emot miljö och klimat. De är viktiga källor för att fortsätta utveckla, innovera och skapa en god bebyggd miljö. Med en sådan helhetssyn kan även avsnittet Grön teknik, miljöinnovationer och livscykelanalyser lyftas från abstraktioner och sammanfogas med strategin.

Under Insatsområdet Hållbar samhällsplanering saknar Alliansen ett resonemang om beredskap för klimatförändringar, frågor där samordning över kommun- och länsgränser är av avgörande betydelse. Klimatfrågorna lyfts visserligen upp senare i strategin, men för att nå effekt, säkra tillräckliga resurser och verkställa på ett kostnadseffektivt sätt krävs samordning och inkludering i planarbeten.

Vidare föreslås ett nationellt ramverk för samhällsplanering. Även om det finns ett visst behov av sådan samordning – inte minst inom klimatområdet – bör Boverket först precisera hur ett sådant ramverk skulle förhålla sig till regionala utvecklingsplaner, kommunala översiktsplaner samt det kommunala planmonopolet. Ramverket måste konkret tillföra nya värden, och bidra till att utveckla snarare än att inskränka den kommunala kompetensen.

I insatsområdet Bebyggelsestruktur och transporter föreslås en utredning av skatt på parkeringsplatser som ett försök till grön skatteväxling. Motivet sägs vara att tvinga privata fastighetsägare att ersätta parkeringsplatser med förtätad bebyggelse. Detta trots att Boverket i sin inledning noterar att det är osäkert om bebyggelse är ett användbart styrmedel för transportrelaterade problem. Alliansen menar att förslaget är missriktat. I Stockholm är diskussionen om p-tal ständigt aktuell och byggherrens kostnaden för att avstå mark till parkering är hög. I gles- och landsbygd är det knappast antalet parkeringsplatser som avgör bilnyttjandet. Om Boverket ändå för fram förslaget bör det utformas som en kommunal avgift, för att ge möjlighet till samordning mellan samhällsplaneringen, miljözoner, parkeringstaxor, stadsmiljöavtal och kommunernas övriga trafikarbete.

I det fjärde insatsområdet (energi- och resurshushållning) föreslår Boverket fortsatt utredning, vilket Alliansen välkomnar. Ett antal tidigare statliga utredningar skulle kunna stärkas genom att Boverket synliggör behovet av och möjligheten till smarta nät, lokal elproduktion och möjlighet att nyttja offentliga byggnader för exempelvis solceller. Här återfinns ännu en gång kopplingen till näringsliv och entreprenörskap som strategin så väl behöver.

3. Att justera beslutet omedelbart.