

Handläggare
Kerstin Alquist
08-508 260 77

Boverkets förslag till strategi för miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö. Svar på remiss från kommunstyrelsen.

Sammanfattning

I Boverkets rapport "Förslag till strategi för miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö" ingår en analys vad som kan åstadkommas med dagens styrmedel och regelverk för att nå miljökvalitetsmålet "God bebyggd miljö". Det konstateras att målet inte uppnås med befintliga styrmedel och regler. Strategin identifierar därför områden där nya styrmedel och åtgärder behövs. Den innehåller även prioriterade frågor för en strategi med etappmål, åtgärder och styrmedel.

Trafikkontoret vill särskilt peka på att det är viktigt att i strategin beakta förutsättningarna i storstadsregioner, som Stockholm, för att möjliggöra fortsatt hållbar stadsutveckling och bygga transportsnåla städer.

Kontoret ser positivt på stadsmiljöavtal men anser att den avsatta summan är låg. Kontoret skulle också vilja se andra förslag om framtida finansieringsformer för kollektivtrafiken i strategin.

Ett av de föreslagna etappmålen är att; *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.* Stadens Framkomlighetsstrategi har samma intentioner som första halvan av etappmålet då den lyfter fram gång, cykel och kollektivtrafik som de prioriterade färdmedlen. Dock anser trafikkontoret 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 långt utöver vad Boverket föreslår och kommer sannolikt vara svåra att motivera rent samhällsekonomiskt.

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

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggalan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 77
Växel 08-508 272 00
kerstin.alquist@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

och efterfrågar därför förslag till hur även denna sektor kan integreras i strategin.

Bakgrund

Boverket har skickat sitt förslag till strategi för miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö på remiss till kommunstyrelsen.

Kommunstyrelsen har i sin tur skickat ut remissen för synpunkter till Trafikkontoret.

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).

Boverket konstaterar 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 miljö arbetet 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 miljö anpassat 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 miljömålets preciseringar, etappmål och åtgärder och är:

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

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. De föreslagna åtgärderna ska bidra till att etappmålen uppnås.

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:

1. År 2020 har den svenska planeringsberedskapen utvecklats så att myndigheternas tillämpning främjar miljö kvalitets-målens 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)
2. 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)
3. 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)
4. Människans livsmiljö ska vara grunden för ett hållbart byggande och byggnadsbestånd. År 2020 ska livscykel-perspektivet vara en utgångspunkt för all ny- och om-byggnad liksom vid förvaltning av befintlig bebyggelse. (Förslag till etappmål Nybyggnad och utveckling av befintlig bebyggelse)

Åtgärder inom insatsområde Bebyggelsestruktur och transporter
För att bidra till att uppnå etappmål nummer 2 föreslår Boverket följande åtgärder;

- 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

För att bidra till etappmål 3 föreslår Boverket följande åtgärder;

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

Remissen

I Boverkets rapport presenteras förslag till strategi som ska bidra till att Sverige uppnår miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Boverket har identifierat och lyft fram insatsområden som bedömts vara särskilt viktiga för att uppnå miljö kvalitetsmålet. Boverket har utgått från underlag och resultat från andra utredningar. Boverket har också haft avstämningar med olika myndigheter, kommunala och regionala företrädare för att skapa samsyn om föreslagna strategier.

Trafikkontorets synpunkter

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_x, 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 Boverkets 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 varustransporterna 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.

Slut



Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef
Trafikkontoret