



Tid: 18 april 2006 kl 10.00 – 10.35

Plats: Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat: 18 april 2006

Mirja Särkiniemi

Sten Nordin

Närvarande:

Ledamöter

Mirja Särkiniemi (s), ordförande
Sten Nordin (m), vice ordförande
Helena Bonnier (m)
Claes Fleming (fp)
Ulf Fridebäck (fp)
Kåre Gustavsson (s)
Jimmy Lindgren (s)
Reine Meyer-Strömberg (s)
Björn Nyström (kd)
Ann-Marie Strömberg (v), §§ 2-25
Regina Öholm (m)

Ersättare

Gulan Avcı (fp)
Hannah Ekeroos (kd)
Eva-Louise Erlandsson Slorach (s), tjänstgörande § 1
Anders Frostell (fp)
Spiridon Gogos (s)
Berthold Gustavsson (m)
Kathlén Nilsson (m)
Hampus Rubaszkin (mp), tjänstgörande
Göran Wrene (s), tjänstgörande

Personalföreträdare

Sonja Mogert, SKTF

Tjänstemän

Trafikdirektören Per Aronson och nämndsekreteraren Hans Engstrand.
Vidare tjänstemännen vid kontoret Louise Bill, Göran Gahm, Karin Hebel, Eva Leijon,
Christer Lundin, Anette Scheibe samt borgarrådssekreteraren från roteln Claes
Thunblad.

§ 17

Stockholms miljöprogram 2007-2010. Remiss

Dnr T2006-007-00215

Bordlagt 21 mars 2006 nr 10

Protokollsutdrag

Trafikkontoret hade den 2 mars 2006 avgivit tjänsteutlåtande i rubricerade ärende, till vilket hänvisas. I tjänsteutlåtandet föreslogs enligt följande:

- 1 Trafiknämnden beslutar att som svar på remissen från stadsledningskontoret överlämna och återropa utlåtandet.
- 2 Nämnden beslutar att omedelbart justera beslutet.

Yrkanden

Ordföranden Mirja Särkiniemi m fl (s), ledamoten Ann-Marie Strömberg (v) och tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga H1**.

Vice ordföranden Sten Nordin m fl (m) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga H2**.

Ledamoten Ulf Fridebäck m fl (fp) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga H3**.

Ledamoten Björn Nyström (kd) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga H4**.

Beslut

Trafiknämnden beslöt, efter propositioner på framställda yrkanden, enligt det av ordföranden Mirja Särkiniemi m fl (s), ledamoten Ann-Marie Strömberg (v) och tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) gemensamt framställda yrkandet d v s att huvudsak överlämna och återropa tjänsteutlåtandet som svar på remissen, att förorda att målen för utsläpp från trafiken, för andelen kollektivtrafikanter, gående och cyklister och för trafikbuller bör skärpas och kvantifieras, att förorda att ett mål om att bilpoolsanvändningen i staden ska öka bör skrivas in samt att i övrigt anföra:

Trafiknämnden och trafikkontoret hanterar många av de verktyg som behöver användas för att Stockholms trafiksystem ska bli hållbart och miljömålen nås. Exempel på åtgärder som behöver vidtas är gynnande av bilpooler, ökad användning av miljöfordon och effektiva fordon i kontorets arbete, ökad satsning på mobilitetsåtgärder för miljö- och hälsovänligare transportmönster samt åtgärder för ökad cykling. Det är väl känt att övergång från bil till cykel och kollektivtrafik ökar den fysiska aktiviteten och minskar utsläppen och därför ger positiva miljö- och hälsoeffekter. Kontorets arbete måste därför inriktas på åtgärder som gynnar dessa resmönster.

Reservationer

Vice ordföranden Sten Nordin (m) samt ledamöterna Helena Bonnier (m) och Regina Öholm (m) enligt det av vice ordföranden Sten Nordin m fl (m) framställda yrkandet.

Ledamöterna Ulf Fridebäck (fp) och Claes Fleming (fp) enligt det av ledamoten Ulf Fridebäck m fl (fp) framställda yrkandet.

Ledamoten Björn Nyström (kd) enligt det av honom framställda yrkandet.

Vid protokollet
Hans Engstrand

Rätt utdraget intygar:

Tillhör § 17, bilaga H1

Trafiknämnden 2006-04-18

Tillhör ärende 17

Stockholms miljöprogram 2007-2010.

Mirja Särkiniemi m.fl. (s)
Ann-Marie Strömberg (v)
Hampus Rubaszkin (mp)

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

- att huvudsak överlämna och åberopa tjänsteutlåtandet som svar på remissen,
- att förorda att målen för utsläpp från trafiken, för andelen kollektivtrafikanter, gående och cyklister och för trafikbuller bör skärpas och kvantifieras,
- att förorda att ett mål om att bilpoolsanvändningen i staden ska öka bör skrivas in.

Samt att i övrigt anföra

Trafiknämnden och trafikkontoret hanterar många av de verktyg som behöver användas för att Stockholms trafiksystem ska bli hållbart och miljömålen nås. Exempel på åtgärder som behöver vidtas är gynnande av bilpooler, ökad användning av miljöfordon och effektiva fordon i kontorets arbete, ökad satsning på mobilitetsåtgärder för miljö- och hälsovänligare transportmönster samt åtgärder för ökad cykling. Det är väl känt att övergång från bil till cykel och kollektivtrafik ökar den fysiska aktiviteten och minskar utsläppen och därför ger positiva miljö- och hälsoeffekter. Kontorets arbete måste därför inriktas på åtgärder som gynnar dessa resmönster.

Tillhör § 17, bilaga H2

Trafiknämnden 2006-04-18

Tillhör ärende 17

Stockholms miljöprogram 2007-2010. Remiss.

Sten Nordin m fl (m)

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att som svar på remissen anföra

Ett miljöprogramms främsta syfte är att styra och samordna stadens verksamheter i en miljövänligare riktning. Med ett fåtal tydliga och konkreta mål kan stadens samlade miljöpåverkan kontrolleras och mätas. Tyvärr är det förslag som majoriteten föreslår både för omfattande och vagt utformat för dessa ändamål. Oförmågan till prioriteringar är tydlig hos den nuvarande majoriteten. För att stadens miljöprogram ska bli ett användbart dokument i stadens utveckling måste staden visa förmåga att prioritera.

De mål som föreslås av borgarrådet är i allför hög grad inriktade på att reglera privatpersoners och företags beteenden. Det är en olycklig fortsättning på den redan i gällande program inslagna, tillväxtfientliga vägen och ett avsteg från de bättre avvägda bedömningar som låg till grund för den förra majoritetens arbete. Därutöver är förslagen i majoritetens miljöprogram inte mätbara i den utsträckning som är önskvärt vilket gör förslaget till miljöprogram än svårare att använda sig av.

Ekonomisk tillväxt är en förutsättning för att öka välbördet och för att målet om ett långsiktigt hållbart samhälle ska uppnås. Det finns inget motsatsförhållande mellan tillväxt och ett modernt miljötanke. Tvärtom visar all erfarenhet att just tillväxt leder till en renare miljö. Utgångspunkten bör därför vara att miljöarbetet ska bedrivas i samklang med näringslivsperspektivet och i samarbete med det lokala näringslivet.

Stadens verksamheter bör därför gemensamt vara inriktade på att främja ekonomisk tillväxt. En av stadens viktiga uppgifter är att tillgodose de olika behov som föreligger i en dynamisk och växande storstad. Ska Stockholm fortsätta att växa, ställer det krav på nya bostäder, arbetsplatser, vägar, spår och flygplatser. Stockholmsregionen behöver satsningar inom alla dessa områden för att även i framtiden fungera som tillväxtmotor för Sverige.

Stadens olika program, däribland miljöprogrammet, syftar till att uppnå en hållbar tillväxtutveckling. Genom en hållbar utveckling blir Stockholm än mer attraktivt för både den enskilde, företag och organisationer. Vägen dit är en politik där sambanden mellan hälsa och miljö, ekonomisk utveckling och ekologiskt ansvar lyfts fram. På lång sikt kan effekterna av en offensiv och ambitiös miljöpolitik ge ett tydligt kvitto i form av minskade samhällskostnader. Det är därför viktigt att miljöprogrammet integreras i

stadens arbete och blir en del i alla stadens bolagsstyrelser och nämnder. Ambitionen måste vara att vi ska ha uppnått en bättre miljö efter programperiodens slut.

Det bör åter påpekas att ett av stockholmarnas största miljöproblem är den lokala tryggheten. Varannan invånare känner obehag när de går ensamma genom sin stadsdel under dygnets mörka timmar. Var tredje upplever att det finns problem med skadegörelse, stölder och inbrott i området där de bor, och var femte upplever problem med misshandel och övrigt våld. Uppenbarligen är stockholmarna mer bekymrade över sin trygghet än något annat miljöproblem, och här bör staden vidta åtgärder för att möta medborgarnas oro. Staden måste prioritera att förbättra den miljö som invånarna lever i. Stadsmiljön måste bli bättre upplyst, bättre städad och tryggare.

Ett återkommande mål inom de olika målområdena är påverkan på medborgarnas beteende. Vi vill därför påpeka att opinionsbildning i livsstilar inte är en kommunal uppgift. Ofta är de val som förespråkas av miljöskäl dyrare än alternativen; många anger sig vilja handla ekologiskt eller kravmärkt, men många väljer ändå bort dessa varor och tjänster av ekonomiska skäl. En av de bästa åtgärderna för att påverka just hushållens val av miljövänliga produkter är därför att stärka medborgarnas köpkraft genom att sänka skatterna. Staden ska inte ägna sig åt opinionsbildning, däremot bör staden som aktör föregå med goda exempel. Stadens fordonspark bör vara miljövänlig och i stadsplaneringen bör åtgärder för såväl en tryggare stadsmiljö som ökad framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter arbetas in.

Vi anser därför att följande ändringar av texter och mål behöver göras av miljöförvaltningens förslag:

1. Miljöeffektiva transporter:

Stadens fordonspark måste vara avpassad för att klara av att sköta de uppgifter och mål som hör till den kommunala kärnverksamheten. I den mån detta är förenligt med ambitionen att vara "miljöfordon" skall hänsyn tas till mål 1.4. Dubbdäck räddar liv. Andra åtgärder för miljöförbättringar än minskning av dubbdäcksanvändningen måste därför vidtas.

Utmaningen är att minska trafikens negativa miljöpåverkan utan att minska människors framkomlighet, bland annat genom ny teknik, bättre logistik, tätare bebyggelsestruktur samt ytterligare förbättringar av infrastrukturen inklusive kollektivtrafik, cykelvägnät och gångvägar. Det kanske största problemet avseende transporternas miljöpåverkan är att vi i Sverige har en relativt gammal fordonspark. Förändringar i skattereglerna kring bland annat tjänstebilar skulle underlätta förnyelsen av fordonsparken och därmed förbättra transporternas miljöpåverkan.

Mål 1:1 ersätts med målet

"Andelen utsläpp från trafiken ska inte öka per invånare."

Mål 1.3 och 1.5 utgår.

Delmål 1.6.2 utgår.

2. Giftfria varor och byggnader:

Staden ska arbeta för att amalgam tas om hand på ett miljöriktigt sätt. Alternativ till koppar i tappvattensystem bör alltid prövas under förutsättning att alternativen inte är kostnadsdrivande och innebär risk för nya miljöproblem.

Mål 2.2 omformuleras till ”De varor och tjänster som stadens förvaltningar och bolag köper in ska, där detta inte står i konflikt med uppgiften att leverera god kvalitet till lågt pris, vara miljöanpassade samt uppfylla kraven för oberoende miljömärkning där sådan finns.”

Mål 2.4 omformuleras till ”Andelen ekologiska livsmedel som stadens förvaltningar och bolag köper in skall vara minst 20 procent, så länge detta inte kommer att stå i konflikt med uppgiften att leverera god kvalitet till lågt pris.”

Mål 2.3 och 2.5 utgår

3. Hållbar energianvändning

Målens konsekvenser för medborgare, företag och för stadens verksamheter är inte tillräckligt belysta. Procentsatserna behöver därför utredas vidare. Den miljömärkning av el som idag finns diskvalificerar ett av de absolut bästa tillgängliga energislagen, nämligen kärnkraften. Därför bör inte bruket av förment miljövänlig elproduktion premieras.

Mål 3:1 omformuleras till:

"Förbrukningen av fossila bränslen för enskild uppvärmning och närvärme ska minska genom anslutning till fjärrvärme och effektiviseringar."

Mål 3:2 omformuleras till:

Energianvändning för värme i stadens egna byggnader och anläggningar ska minska. Elanvändningen ska minska för stadens egna bolag och förvaltningar.

Mål 3:3 omformuleras till:

"Energianvändning för el och uppvärmning inom stadens egen verksamhet ska effektiviseras."

Mål 3:4 omformuleras till:

”Stadens förvaltningar och bolag ska verka för att el för produktion av fjärrvärme ska minska och att andelen ej förnybara bränslen i fjärrvärmeproduktionen minskar.”

Mål 3.6 och 3.7 utgår.

4. Hållbar användning av mark och vatten

Stockholm kan och bör växa ytterligare. Utrymme för nya bostäder kan skapas både genom att bygga på höjden och genom förtätning. Det måste dock finnas möjligheter att bygga nya bostäder och ny infrastruktur även på områden som idag inte är bebyggda.

Målen 4:1 och 4:2 utgår och ersätts av ett mål:

"Byggande bör i första hand ske på redan exploaterad mark."

5. Miljöeffektiv avfallshantering

Den miljöeffektiva avfallshanteringen får inte tillåtas leda till att oönskade sidoeffekter uppstår. Hushållens biologiska avfall kan med fördel energiåtervinnas genom förbränning. Den miljöeffektiva avfallshanteringen måste ha ett klart fokus: det farliga avfallet

Mål 5.2 utgår.

6. Sund inomhusmiljö

Målen för en sund inomhusmiljö får inte innebära att en ny hämsko läggs på möjligheterna att bygga bostäder i innerstaden.

Tillhör § 17, bilaga H3

Trafiknämnden 2006-04-18

Tillhör ärende 17

Stockholms miljöprogram 2007-2010. Remiss från kommunstyrelsen

Ulf Fridebäck m.fl. (fp)

Förslag till beslut

Att som svar på remissen anföra:

Ett miljöprogramms främsta syfte är att styra och samordna stadens verksamheter i en miljövänligare riktning. Med ett fåtal tydliga och konkreta mål kan stadens samlade miljöpåverkan kontrolleras och mätas. Tyvärr är det förslag som majoriteten föreslår både för omfattande och vagt utformat för dessa ändamål. Oförmågan till prioriteringar är tydlig hos den nuvarande majoriteten. För att stadens miljöprogram ska bli ett användbart dokument i stadens utveckling måste staden visa förmåga att prioritera.

De mål som föreslås av borgarrådet är i allför hög grad inriktade på att reglera privatpersoners och företags beteenden. Det är en olycklig fortsättning på den redan i gällande program inslagna, tillväxtfientliga vägen och ett avsteg från de bättre avvägda bedömningar som låg till grund för den förra majoritetens arbete. Därutöver är förslagen i majoritetens miljöprogram inte mätbara i den utsträckning som är önskvärt vilket gör förslaget till miljöprogram än svårare att använda sig av.

Ekonomisk tillväxt är en förutsättning för att öka välbördet och för att målet om ett långsiktigt hållbart samhälle ska uppnås. Det finns inget motsatsförhållande mellan tillväxt och ett modernt miljötanke. Tvärtom visar all erfarenhet att just tillväxt leder till en renare miljö. Utgångspunkten bör därför vara att miljöarbetet ska bedrivas i samklang med näringslivsperspektivet och i samarbete med det lokala näringslivet.

Stadens verksamheter bör därför gemensamt vara inriktade på att främja ekonomisk tillväxt. En av stadens viktiga uppgifter är att tillgodose de olika behov som föreligger i en dynamisk och växande storstad. Ska Stockholm fortsätta att växa, ställer det krav på nya bostäder, arbetsplatser, vägar, spår och flygplatser. Stockholmsregionen behöver satsningar inom alla dessa områden för att även i framtiden fungera som tillväxtmotor för Sverige.

Stadens olika program, däribland miljöprogrammet, syftar till att uppnå en hållbar tillväxtutveckling. Genom en hållbar utveckling blir Stockholm än mer attraktivt för både den enskilde, företag och organisationer. Vägen dit är en politik där sambanden mellan hälsa och miljö, ekonomisk utveckling och ekologiskt ansvar lyfts fram. På lång sikt kan effekterna av en offensiv och ambitiös miljöpolitik ge ett tydligt kvitto i form av minskade samhällskostnader. Det är därför viktigt att miljöprogrammet integreras i

stadens arbete och blir en del i alla stadens bolagsstyrelser och nämnder. Ambitionen måste vara att vi ska ha uppnått en bättre miljö efter programperiodens slut.

Det är möjligt för staden att ställa krav på miljöhänsyn vid upphandlingar inom olika områden. I detta sammanhang är det nödvändigt att fastslå att miljöaspekterna inte får innebära att bara ett fåtal stora entreprenörer eller leverantörer kan delta i staden upphandlingar, eller att kvalitetskrav eller ekonomiska hänsyn sätts åt sidan.

Människors trygghet beror i hög grad på hur den fysiska miljön gestaltar sig. Därför bör trygghetsfrågorna lyftas fram tydligare i miljöpolitiken. Var tredje upplever att det finns problem med skadegörelse, stölder och inbrott i området där de bor, och var femte upplever problem med misshandel och övrigt våld. Uppenbarligen är stockholmarna mer bekymrade över sin trygghet än något annat miljöproblem, och här bör staden vidta åtgärder för att möta medborgarnas oro. Klotter bidrar starkt till känslan av förfall och otrygghet. Därför måste klottersaneringen fungera betydligt bättre än idag. Belysningen måste förbättras i många parker och längs gångstråk. Idag finns planer på belysning i flera olika upprustningsprogram och platser, men det går för långsamt och ansvaret är oklart. Det behövs en kraftfull satsning på bättre belysning av stadens parker, gator, joggingspår och grönområden.

Ett återkommande mål inom de olika målområdena är påverkan på medborgarnas beteende. Vi vill därför påpeka att opinionsbildning i livsstilar inte är en kommunal uppgift. Ofta är de val som förespråkas av miljöskäl dyrare än alternativerna; många anger sig vilja handla ekologiskt eller kravmärkt, men många väljer ändå bort dessa varor och tjänster av ekonomiska skäl. En av de bästa åtgärderna för att påverka just hushållens val av miljövänliga produkter är därför att stärka medborgarnas köpkraft genom att sänka skatterna. Staden ska inte ägna sig åt opinionsbildning, däremot bör staden som aktör föregå med goda exempel. Stadens fordonspark bör vara miljövänlig och i stadsplaneringen bör åtgärder för såväl en tryggare stadsmiljö som ökad framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter arbetas in.

Vi anser därför att följande ändringar av texter och mål behöver göras av miljöförvaltningens förslag. I övrigt tillstyrker vi Miljöförvaltningens förslag till text:

1. Miljöeffektiva transporter:

Stadens fordonspark måste vara avpassad för att klara av att sköta de uppgifter och mål som hör till den kommunala kärnverksamheten. I den mån detta är förenligt med ambitionen att vara "miljöfordon" skall hänsyn tas till mål 1.4. Dubbdäck räddar liv. Andra åtgärder för miljöförbättringar än minskning av dubbdäcksanvändningen måste därför vidtas.

Utmaningen är att minska trafikens negativa miljöpåverkan utan att minska människors framkomlighet, bland annat genom ny teknik, bättre logistik, tätare bebyggelsestruktur samt ytterligare förbättringar av infrastrukturen inklusive kollektivtrafik, cykelvägnät och gångvägar. Det kanske största problemet avseende transporternas miljöpåverkan är att vi i Sverige har en relativt gammal fordonspark. Förändringar i skattereglerna kring bland annat tjänstebilar skulle underlätta förnyelsen av fordonsparken och därmed förbättra transporternas miljöpåverkan.

PM 10 har inte visat några skadliga effekter för cancer, försämrad lungtillväxt eller hjärt-kärlsjukdomar vid de halter som vi har i Stockholm. För PM 2,5 finns goda bevis för skadliga effekter, men PM 2,5-halterna i Stockholm håller sig under gränsvärdena.

Mål 1:1 ersätts med målet

"Andelen utsläpp från trafiken ska inte öka per invånare."

Mål 1.3 och 1.5 utgår.

Delmål 1.1.4 ändras till "Partiklar (PM 2,5-halt)" samt att "PM 10" ändras till "PM 2,5" i texten.

Delmål 1.6.2 utgår.

2. Giftfria varor och byggnader:

Staden ska arbeta för att amalgam tas om hand på ett miljöriktigt sätt. Alternativ till koppar i tappvattensystem bör alltid prövas under förutsättning att alternativen inte är kostnadsdrivande och innebär risk för nya miljöproblem. Zink är inte ett giftigt ämne i de koncentrationer som det normalt finns i. Tvärtom är det nödvändigt för hälsan.

Mål 2.2 omformuleras till "De varor och tjänster som stadens förvaltningar och bolag köper in ska, där detta inte står i konflikt med uppgiften att leverera god kvalitet till lågt pris, vara miljöanpassade samt uppfylla kraven för oberoende miljömärkning där sådan finns."

Mål 2.4 omformuleras till "Andelen ekologiska livsmedel som stadens förvaltningar och bolag köper in skall vara minst 20 procent, så länge detta inte kommer att stå i konflikt med uppgiften att leverera god kvalitet till lågt pris."

Mål 2.3 och 2.5 utgår

3. Hållbar energianvändning

Målens konsekvenser för medborgare, företag och för stadens verksamheter är inte tillräckligt belysta. Procentsatserna behöver därför utredas vidare. Den miljömärkning av el som idag finns diskvalificerar ett av de absolut bästa tillgängliga energislagen, nämligen kärnkraften. Därför bör inte bruket av förment miljövänlig elproduktion premieras.

Elektricitet är inte miljöfarligt utan ett bra sätt att transportera energi. Enda gången som det är motiverat att begränsa användningen av el är när el produceras på miljöskadligt sätt, det vill säga genom förbränning av olja, kol eller gas. Det finns i sig inget skäl för att minska användningen av el, tvärtom kan utbyggd kärnkraft ge ytterligare el utan att koldioxidutsläppen ökar.

Mål 3:1 omformuleras till:

"Förbrukningen av fossila bränslen för enskild uppvärmning och närvärme ska minska genom anslutning till fjärrvärme och effektiviseringar."

Mål 3:2 omformuleras till:

"El ska produceras utan att koldioxidutsläppen ökar."

Mål 3:4 omformuleras till:

"Stadens förvaltningar och bolag ska verka för att andelen ej förnybara bränslen i fjärrvärmeproduktionen minskar."

Mål 3.3, 3.5, 3.6 och 3.7 utgår.

4. Hållbar användning av mark och vatten

Stockholm kan och bör växa ytterligare. Utrymme för nya bostäder kan skapas både genom att bygga på höjden och genom förtätning. Det måste dock finnas möjligheter att bygga nya bostäder och ny infrastruktur även på områden som idag inte är bebyggda.

Målen 4:1 och 4:2 utgår och ersätts av ett mål:
"Byggande bör i första hand ske på redan exploaterad mark."

5. Miljöeffektiv avfallshantering

Den miljöeffektiva avfallshanteringens får inte tillåtas leda till att oönskade sidoeffekter uppstår. Hushållens biologiska avfall kan med fördel energiåtervinnas genom förbränning. Den miljöeffektiva avfallshanteringens måste ha ett klart fokus: det farliga avfallet.

Mål 5.2 utgår.

Mål 5.4 utgår.

6. Sund inomhusmiljö

Målen för en sund inomhusmiljö får inte innebära att en ny hämsko läggs på möjligheterna att bygga bostäder i innerstaden.

Målet mäter kraftfrekventa fält som bildas vid produktion, transmission eller användning av elektrisk kraft. Fälten bildas t.ex. runt kraftledningar, transformatorer, ställverk och andra större el-installationer. Epidemiologiska studier som omfattar allmänheten antyder ett samband mellan ökad förekomst av barnleukemi och långvarig exponering för magnetfält, överstigande 0,4 μ T från kraftledningar. Senare studier har däremot inte kunnat påvisa att fälten är cancerframkallande. Det är ovanligt att allmänheten utsätts för starka magnetfält i bostaden, och exponering över 0,4 μ T från kraftverk förekommer hos mindre än 1% av bostäderna i Sverige. En kartläggning har visat att medelvärdet för exponering av magnetfält i bostäder i Stockholms stad är 0,1 μ T mer än 300 m från kraftledningar. Det finns också andra källor till elektromagnetiska fält i en bostad, t.ex. obalanserade returströmmar. Delmålet innebär att:

försiktighetsprincipen ska tillämpas vid bygglovsgranskning och den fysiska planeringen vid nybyggnation intill kraftledningar.

stadens förvaltningar och bolag deltar i och skyndar på processen att ersätta luftledningar med underjordiska kablar.

staden förmår ägarna till ledningarna att använda tekniska lösningar vid ledningsdragning som ger låga exponeringar för magnetiska fält
staden bevakar situationen i Stockholm avseende exponering över 0,4 μ T.

Nyckeltalet för 6.7.1 utgår och 6.7.2 ändras till följande:

Nyckeltal/Ansvarig nämnd eller styrelse	Kommentar
---	-----------

<p>Antal personer <u>stockholmare</u> som exponeras för magnetfält över 0,4 µT (årsmedelvärde) från kraftledningar, transformatorer, ställverk och andra större el-installationer i byggnader</p>	<p>Kraftbolagen och fastighetsbolagen har ansvar för att ta fram data för uppföljningen.</p>
<p>Ansvarig: Miljö- och hälsoskyddsnämnden</p>	<p>Eftersom det hälsoeffekter möjligen kan uppträda vid exponering vid 0,4 µT är det viktigt med att exponeringen beaktas vid nybyggnad. Exponering över 0,4 µT är ovanligt och förekommer hos mindre än 1 procent av bostäderna i Sverige. Delmålen följs upp med data från verksamhetsutövarna:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Data från kraftledningsägarna i Stockholm: Fortum, Svenska Kraftnät och Vattenfall. - Data från fastighetsbolagen vid mätning av elektromagnetiska fält från större elinstallationer. <p>I dag rapporterar Fortum in uppgifter till Miljöförvaltningen. Nytt för kommande miljöprogram är att data också kommer in från Svenska Kraftnät, Vattenfall och fastighetsbolagen.</p>

Ett nytt mål 6.8 läggs till efter mål 6.7 med lydelsen: ”Den hälsofarliga exponeringen för radon från mark och byggnadsmaterial ska komma ned till en nivå under riktvärdet 200 Bq/m³”

Följande nyckeltal läggs till vid det nya mål 6.8:

Nyckeltal/ansvarig nämnd eller styrelse	Kommentar
<p>6.8.1 Tillsynsarbetet ska fortsätta för att säkerställa att halterna av radon i alla bostäder, skolor och förskolor i Stockholm och i de arbetslokaler som Stockholm äger eller hyr ska ha nivåer under gällande rikt- och gränsvärden.</p> <p>Ansvarig: Miljö- och hälsoskyddsnämnden</p>	<p>Radonhalterna i många av Stockholms bostäder, skolor och förskolor överskrider riktvärdet 200 Bq/m³ och i många arbetslokaler gränsvärdet 400 Bq/m³. Ett omfattande arbete pågår för att mäta radonet i bostäderna och på de arbetsplatser som ägs eller hyrs av Stockholms stad. Detta arbete ska fortsätta och uppföljning göras av att åtgärder mot radonet vidtas.</p>

Tillhör § 17, bilaga H4

Trafiknämnden 2006-04-18

Tillhör ärende 17

Miljöprogram 2007-2010, remiss

Björn Nyström (kd)

Förslag till beslut

delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut

att i halvtidsutvärderingen samt den avslutande utvärderingen för detta miljöprogram göra en samhällsekonomisk beräkning

därutöver anföra följande

Det är positivt att Stockholm stad reviderar sitt miljöprogram för att få ett fungerande och viktigt instrument att göra Stockholm hållbart. Det är bra att Stadsledningskontoret är huvudansvariga för programmet då detta ska vara hela stadens program. Den breda ansatsen att skapa delaktighet och tydliggöra sektorsansvaret är ett steg i rätt riktning.

Vi är positiva till den utveckling i programmet där man försökt att koncentrera de olika områdena och vad som är möjligt att påverka. Dock är antalet nyckeltal under de olika målen över lag många. Det finns, trots de goda ambitionerna, anledning frukta att stockholmarna och förvaltningarna inte orkar beakta och observera samtliga. Därför bör ytterligare ett försök göras att låta några nyckeltal utgå utifrån antagandet att de "skuggas" eller åtminstone delvis täcks in, samvarierar, med annat/andra nyckeltal under målet. Det finns även problem med vissa nyckeltal när det gäller uppföljningen vilket måste ses över.

Det finns en hög ambition i programmet vilket är bra men det bör ställas mot vad som är möjligt att uppnå. Exempelvis finns det fortfarande en rad "verka för" mål där staden inte har rådighet att fullt ut påverka situationen vilket skapar osäkerhet som t.ex. nyckeltalet om andelen hushåll och företag som köper miljömärkta varor.

Det hade varit önskvärt med en analys om målen är kostnadseffektiva samt en samhällsekonomisk analys om hur målen påverkar staden. Till stor del borde de flesta målen vara samhällsekonomiskt sunda då det är billigare att minska utsläpp idag än om 10 eller 100 år. För att miljöarbetet ska flytta fram positionerna gentemot andra viktiga samhällsområden är det positivt att visa att miljöarbetet inte alltid kostar pengar utan också är samhällsekonomiskt klokt.

Vi är även fundersamma till hur man har använt sig av vissa absoluta tal när det gäller olika mål eftersom det är svårt att se varifrån dessa kommer och behöver bygga på verksamheterna. De olika målen är nödvändiga för att bli konkret men det är viktigt att veta hur och varför man kommit fram till de specifika målen.

Agenda 21-verksamheten är viktig i arbetet med att förverkliga miljöarbetet inom staden och därför bör detta arbete fortsättningsvis betonas.

