



Kontaktperson

Göran Westberg

Avdelningen för trafikplanering

Telefon: 08-508 273 61

goran.westberg@tk.stockholm.se

Till

Trafiknämnden 2006-03-21

Stockholms Miljöprogram 2007-2010. Remiss

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att som svar på remissen från stadsledningskontoret överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera detta beslut.

Per Aronson

Anette Scheibe

Sammanfattning

Förslaget till miljöprogram har utarbetats av stadsledningskontoret som också sänt ut förslaget på remiss. Miljöprogrammet har reviderats med målsättningen att utgå från stadens rådighet. Programmet indelas i sex områden: miljöeffektiva transporter, giftfria varor och byggnader, hållbar energianvändning, hållbar användning av mark och vatten, miljöeffektiv avfallshantering och sund inomhusmiljö. Kontoret anser att förslaget ger möjligheter att verka för en bättre miljö samtidigt som staden växer. Mot bakgrund av rådighetsaspekten kan konstateras att av 36 delmål är 16 av karaktären liten rådighet, vilket uttrycks med ”verka för” mål. För att programmet ska bli ett effektivt instrument och kunna genomföras på ett bra sätt anser kontoret att förslaget måste kostnadsberäknas. Programmets ambitionsnivå är hög. På trafikområdet saknar staden rådighet, vilket gör att det blir svårt att klara uppsatta mål. Detta redovisas översiktligt i yttrandet. Kontoret finner också att programmets status i förhållande till andra styrdokument måste klarläggas på ett tydligt sätt. Exploatering för

bostadsbyggande, statliga riksintressen och bevarande är exempel på intressekonflikter.

Remissen

Stadsledningskontoret har den 1 februari 2006 översänt förslag till Miljöprogram 2007-2010 för yttrande. Remisstiden sträcker sig till den 7 april. Arbetet med programmet har letts av stadsledningskontoret. Den operativa projektledningen har ombesörjts av miljöförvaltningen. Kontoret har medverkat i både styr- och referensgrupp, där såväl fack- som stadsdelsförvaltningar och kommunala bolag varit representerade. Arbetet är en fortsättning på gällande miljöprogram med uppgradering inom målområdena miljöeffektiva transporter, giftfria varor och byggnader, hållbar energianvändning, hållbar användning av mark och vatten, miljöeffektiv avfallshantering och sund inomhusmiljö. Delmålen i programmet framgår i bilaga 1. Hela programförslaget finns på nätet under stockholm.se/miljobarometern

Trafikkontorets synpunkter

Allmänna synpunkter

En av de bärande tankarna i programmet är stadens rådighet över de åtgärder som krävs för att klara de uppställda målen. Kontoret har i remissarbetet fokuserat på sin kärnverksamhet trafik och i detta sammanhang *Miljöeffektiva transporter*. Förslaget till Miljöprogram 2007-2010 syftar till att vara ett stadsövergripande målprogram. Kontoret anser att programmet med den föreslagna utformningen på ett rimligt sätt skapar möjligheter att bli ett sådant övergripande instrument för att få en bättre miljö. Förvaltningarnas medverkan i utformningen av mål och delmål samt nyckeltal ger förutsättningar för måluppfyllelse, samtidigt som ansvaret för genomförandet blir tydligare än i gällande program.

Förslaget redovisar 36 delmål varav 16 är mål där staden helt eller delvis saknar rådighet. Mot bakgrund av direktiven om ett minskat antal mål kan ifrågasättas om inte de så kallade "*verka för*" målen, eller mål som staden har begränsad rådighet över, bör ses över i det fortsatta arbetet.

Mål och riktlinjer

I förslaget finns även inbyggda förslag till åtgärder som mot bakgrund av att programmet är ett målstyrningsprogram, bör övervägas om de istället ska redovisas i andra dokument. Exempel: Under kapitel 3.7 anges "att stadens förvaltningar och bolag skall verka för att andelen miljömärkt el i hushåll och företag ökar". I preciseringen av delmålet anges att förvaltningarna och bolagen genom information och samverkan med andra aktörer, ska medverka till att andelen miljömärkt el och hushåll och företag ökar till tio procent. Information är en åtgärd och borde inte tas med i programmet. Hur

man skall genomföra programmet lämnas åt berörda organ att lösa genom egna riktlinjer eller med andra verktyg.

Delmålen bör också på flera punkter motiveras tydligare än vad som skett i programmet. Exempel: andelen ekologiska livsmedel som staden köper in ska vara minst 20 procent. Varför väljs nivån 20 procent och vilken typ av livsmedel är högst prioriterade?

Ekonomi

Som nämnts är en bärande tanke i programmet att nämnderna ska ha full rådighet över målet/målen. Även i de fall förvaltningarna bara ska verka för programmets målsättningar, kan både ekonomiska och personella resurser komma att krävas. Ambitionen är att programmet ska finnas med i det integrerade ledningssystemet och därmed handlar det om budgetfrågor. Kontoret finner det angeläget för programmets genomförande att det i ett tidigt skede kostnadsberäknas. Även om en sådan beräkning endast är en uppskattning av kostnaderna ger den en indikation på möjligheterna för ett genomförande. En sådan beräkning ligger också i linje med det av KS beslutade ärendet om Översyn av styrdokument (Utlåtande 2005:73) Förslagsvis kan kostnadsberäkningen delas upp i två delar: åtgärder som är tvingande med hänsyn till lagkrav eller motsvarande bestämmelser, respektive programmets ambitionsnivå utöver lagkrav. På detta sätt tydliggörs kostnader och mål i den fortsatta beslutsprocessen.

Enligt budget för 2006 noteras följande "Miljöprogrammets sex mål är styrande vid alla beslut i nämnder och bolagsstyrelser Utöver miljöprogrammet finns ett antal andra styrdokument med varierande innehåll och tyngd. Mot bakgrund av att miljöprogrammet ska vara stadsövergripande är det värdefullt om programmets status klargörs på ett tydligt sätt i förhållande till andra styrdokument.

Intressekonflikter

I programmet föreslås att mark som exploateras ska ersättas med motsvarande arealområde. För bostads- och arbetsplatsområden kan detta tillgodoses genom kvalitetshöjande åtgärder inom, eller i anslutning till, projektet. När det gäller större trafikanläggningar kan det vara svårare tillämpa denna teknik. Genomfartsvägar och spår är ofta en regional eller nationell angelägenhet. Större objekt har karaktär av riksintresse. Denna intressekonflikt, med ianspråktagande av mark som inte naturligt kan ersättas av annan mark, måste hanteras på ett godtagbart sätt utifrån stadens och regionens utvecklingsperspektiv.

Måluppfyllelse

Kontoret verkar på flera områden för att klara uppställda mål. Nedan redovisas kontorets bedömningar av genomförbarheten för de delmål som nämnden berörs av i programförslaget. Det ska noteras att för flera mål saknar staden och kontoret rådighet. Staten ansvarar exempelvis genom trafikförordningen för fordons utrustning och användningssätt.

Utsläppsmålen

För att nå dessa krävs enligt programförslaget att

- halten av kvävedioxid minst uppfyller miljökvalitetsnormen,
- halten av partiklar (PM10) minst uppfyller miljökvalitetsnormen,
- svaveloxidutsläppen från färjetrafiken har minskat,
- koldioxidutsläppen från fossila bränslen i trafiken minskar motsvarande 170 kg koldioxid - ekvivalentenheter./stockholmare. (Detta motsvarar koldioxid-målet i Program mot växthusgaser).

Kontoret konstaterar att rådigheten är begränsad. Medlen för att klara miljökvalitetsnormerna finns angivna i länsstyrelsen åtgärdsprogram. Flera av åtgärderna kräver ändrad lagstiftning.

Halterna av kvävedioxid minskar genom en successiv förnyelse av fordonsparken, men det räcker inte för att klara miljökvalitetsnormen på alla gator i staden till 2010. För partiklar PM10 krävs en minskad dubbdäcksanvändning om målet ska nås. Hamnförvaltningen har för hamntrafiken ett program för att minska utsläppen från fartyg. Beträffande koldioxidutsläpp kan pekas på en positiv utveckling för transportsektorn. En ökad försäljning av miljöbilar med etanol som drivmedel bidrar till minskade koldioxidsläpp.

Egna transporter

Delmålet syftar till att öka fyllnadsgraden i transportfordon. Vid upphandling bör kontoret föreskriva en hög fyllnadsgrad i kontorets transporter vilket till en del bidrar till klara delmålets ambitionsnivå.

Stadens fordon ska till 80 procent bestå av miljöfordon

Målsättningen är för kontorets del svärgenomförbar. Arbetsmiljökrav och lämpliga fordon för vår verksamhet gör det svårt att klara målet med nuvarande utbud på marknaden. Kontorets andel är idag låg men förväntas successivt kunna förbättras i takt med att nya modeller av transportfordon når marknaden.

Ökad andel av personer som åker kollektivt, cyklar och går

Kontoret verkar bland annat genom projektet Stockholm Mobilitet för nå uppställda delmål, vilka skall uppnås tillsammans med SL:s satsningar på kollektivtrafik

Stadens förvaltningar och bolag ska verka för att trafikbuller utomhus minskar.

Bullerproblem utomhus är starkt anknutna till spår och vägtrafik. Kontoret arbetar i samråd med bland annat miljöförvaltningen för att minska störningarna i bostäder. Detta sker genom bidrag till fönsterbyte och uppsättning av bullerskyddsskärmar. Under programperioden kommer ett nytt bullerskyddsprogram att utarbetas i samråd med stadsbyggnadskontoret, markkontoret och miljöförvaltningen.

Exploatering av obebyggda mark- och vattenområden ska kompenseras.
Målet hänger starkt ihop med möjligheterna att bygga nya bostäder. Stadens strategi att bygga staden inåt innebär till exempel att omvandla extensivt utnyttjade industriområden till nya bostadsområden. För att uppfylla de bostadspolitiska målen krävs därutöver att mindre skyddsvärda markområden tas i anspråk för bostadsbebyggelse. Mark som tas i anspråk kan ofta kompenseras med kvalitetshöjande naturåtgärder inom berört område. Med bostadsbebyggelse följer infrastrukturutbyggnad som vägar, spår och andra markkrävande anläggningar, vilket även måste hanteras på ett bra sätt i planeringen.

Den ekologiska statusen i Stockholms sjöar och vattendrag ska bevaras eller förbättras.

Till detta mål finns ett nyckeltal knutet till vägytan. Andel vägyta med dagvattenrening är avhängigt en trafikvolym med mer än 15 000 fordon /dygn. Mot bakgrund av en ökad trafikmängd i regionen med två till tre procent per år, kommer kravet på dagvattenrening att bli aktuellt på fler gator och vägar när trafikvolymen överstiger 15000

Sammanfattningsvis anser kontoret att förslaget till Miljöprogram 2007-2010 är bra, men att några klargöranden bör göras i det fortsatta arbetet. Programmets styrande funktion bör klarläggas. Vidare bör programmet kostnadsuppskattas.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden som svar på remissen överlämnar utlåtandet till stadsledningskontoret, och att nämnden beslutar att omedelbart justera detta beslut.

SLUT