



Handläggare: Jan Lind
Staben
Tel: 508 264 71
s.jan.lind@gfk.stockholm.se

2001-08-23

Dnr 01-007-1714:1

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Nytt miljöprogram för Stockholm 2002 – 2006
Remiss av förslag

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden besvarar miljö- och hälsoskydds nämndens remiss av Nytt miljöprogram med gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande.

Olle Zetterberg

Lennart Gustafsson

Jan Lind

SAMMANFATTNING

Gatu- och fastighetsnämndens remisstid går ut 2001-08-31.

Miljöförvaltningens förslag till nytt miljöprogram för år 2002-2006 innehåller sammanlagt 49 delmål och 103 nyckeltal under följande sex huvudrubriker:

Miljöeffektiva transporter
Säkra varor
Hållbar energianvändning
Ekologisk planering och skötsel
Miljöeffektiv avfallshantering
Sund inomhusmiljö

\\web01\inetpub\gfk.yourvoice.se\work\2001-09-11\Tjut\05.doc

Bilagor: 1. Miljö- och hälsoskydds nämndens beslut 2001-04-17
2. Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande 2001-02-26
3. Miljöförvaltningens remissinformation
4. Inledningen till måldokumentet

Gatu- och fastighetskontoret ser positivt på att det utarbetas tydliga, välgrundade och realistiska mål samt kostnadseffektiva åtgärder för stadens fortsatta miljöarbete.

Vi finner dock att förslaget till stadens nya miljöprogram har flera brister och oklarheter. Kopplingen till de 15 nationella och regionala miljömålen är oklar. Det saknas prioriteringar mellan de sex övergripande miljömålen. Kostnadsberäkningar saknas. Förslagets struktur gör programmet svårförståeligt. Antalet nyckeltal är för stort. Det är oklart hur miljöprogrammet ska ses i förhållande till andra kommunala program både inom miljöområdet och avseende andra väsentliga aspekter.

Hur ska alla de i miljöprogrammet föreslagna nya miljömålen prioriteras och avvägas i förhållande till stadens fem övergripande inriktningsmål? Hur ska målkonflikter hanteras? Vilken dignitet ska miljömålen ha i förhållande till gällande ekonomiska budgetförutsättningar?

Enligt vår uppfattning måste miljömålen för att undvika orimliga konsekvenser medge avvägningar mot andra samhällsintressen. Kanske måste man också acceptera att kommunala miljömål/nyckeltal utformas så att de ska gälla som ett genomsnitt inom ett större område, en hel region eller hela landet, och att dessa genomsnitt får överskidas lokalt.

Som vi ser det måste förslaget till nytt miljöprogram genomgå en omfattande bearbetning och anpassning till stadens nya integrerade lednings- och uppföljningssystem.

Vi har utöver dessa mer övergripande synpunkter även en lång rad kommentarer till flera av de föreslagna delmålen och nyckeltalen.

REMISSEN

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade 2001-04-17 att, utan eget ställningstagande, sända ett av miljöförvaltningen utarbetat förslag till nytt miljöprogram på remiss. Förslaget har remitterats till närmare 120 instanser, bl a gatu- och fastighetsnämnden, för synpunkter senast 2001-08-31.

FÖRSLAGET TILL NYTT MILJÖPROGRAM

Miljöförvaltningens förslag till nytt miljöprogram för år 2002-2006 består av fyra delar:

Måldokumentet Innehåller förslag till övergripande målområden samt delmål till dessa.

Miljöutredning för Stockholms stad Detta är en grundläggande utredning som beskriver de viktigaste miljöaspekterna och det tillstånd och de effekter som de ger upphov till.

Uppföljningsdokument Innehåller mer utvecklande motivtexter för delmålen samt förslag till nyckeltal för att kunna följa upp målen.

Omvärldsaspekter Redovisar hur samrådet med omvärlden gått till under framtagandet av programmet.

Miljöförvaltningen önskar i första hand få synpunkter på mål- och uppföljningsdokumenten men välkomnar även synpunkter på de övriga dokumenten.

Några kostnader för genomförandet redovisas inte. Miljöförvaltningen föreslår att de nämnder och styrelser som direkt berörs av miljöprogrammets mål genomför beräkningar av programmets ekonomiska aspekter, både vad avser kostnader för att genomföra åtgärder och insamling av data för uppföljning.

Inledningen till måldokumentet bifogas. Programförslagets fyra delar finns i dess helhet tillgängligt på www.tyckom.stockholm.se.

Det nya miljöprogrammet har sin utgångspunkt i de 15 nationella miljömål som riksdagen antog den 28 april 1999. Vidare har miljöförvaltningen utgått ifrån tidigare miljöprogram och nämner att det finns ett miljöledningssystem som hjälper stadens förvaltningar och bolag att införa miljöfrågor i den löpande verksamheten.

Det nya programmet skiljer sig i väsentliga delar från det nu gällande miljöprogrammet, Miljö 2000. Det koncentrerar sig på sex prioriterade målområden och riktar sig mot de olika miljöaspekterna (källorna) som påverkar tillståndet och ger upphov till effekter på miljö och hälsa.

De föreslagna sammanlagt 49 delmålen har samlats under följande sex huvudrubriker:

Miljöeffektiva transporter
Säkra varor
Hållbar energianvändning
Ekologisk planering och skötsel
Miljöeffektiv avfallshantering
Sund inomhusmiljö

I uppföljningsdokumentet anger miljöförvaltningen bl a följande.

Kopplingen till stadens integrerade ledningssystem för planering och uppföljning av verksamheten är en viktig förutsättning för att säkerställa ett genomförande av miljöprogrammets mål. Miljöprogrammets roll är att precisera de prioriterade inriktningar, som lyfts fram i stadens budget, genom att ange miljömål för hela staden. Målen ska utgöra en utgångspunkt för de miljöåtaganden och de verksamhets-specifika inriktningsmål som nämnder och styrelser utformar utifrån kommunfullmäktiges inriktningsmål.

De nämnder och styrelser som berörs av miljöprogrammets mål bör åläggas att fr.o.m. verksamhetsåret 2003 redovisa planerade åtaganden samt för verksamhetsåret 2004 redovisa planerade respektive genomförda åtaganden

i budget, verksamhetsprogram och verksamhetsberättelser.

I uppföljningsdokumentet föreslås vidare för vart och ett av de 49 delmålen ett antal nyckeltal och nämnder eller styrelser i staden som bör ansvara för att data samlas in till nyckeltalen. Totalt föreslås 103 olika nyckeltal. Gatu- och fastighetsnämnden utpekas som insamlingsansvarig för data till 12 nyckeltal.

GATU- OCH FASTIGHETSKONTORETS SYNPUNKTER

Gatu- och fastighetskontoret koncentrerar granskningen till mål- och uppföljningsdokumenten. Vi inleder med ett avsnitt med mer generella synpunkter på programförslaget och hur det överensstämmer med bl a stadens i budgetsammanhang nyligen införda integrerade ledningssystem för planering och uppföljning av verksamheten.

Vår därefter följande genomgång av de sex målavsnitten inleds med ett citat av miljöförvaltningens sammanfattning av de totalt 49 delmålen/åtgärderna. Våra kommentarer avser dem av de 49 delmålen/åtgärderna och de till dessa hörande nyckeltalen som på ett mer påtagligt sätt berör gatu- och fastighetsnämndens verksamheter. Den stora mängden mål och nyckeltal i kombination med gatu- och fastighetskontorets mångfacetterade verksamhet gör tyvärr att utlåtandet blir tämligen omfattande och även innehåller en del upprepningar.

Genomgången av miljöprogrammet har inom kontoret gjorts av en grupp med deltagare från regionerna, strategisk trafikplanering, fastighetsförvaltningen, trafiktjänsten och staben. För några delmål lämnas synpunkter hänförliga till vår redovisningsenhet Fastighetsförvaltningen.

Allmänna synpunkter

Gatu- och fastighetsnämnden är en av de nämnder och bolag i Stockholm som sedan länge bedriver ett målinriktat, strukturerat och allt mer systematiskt miljöarbete. Gatu- och fastighetskontoret ser positivt på att det utarbetas tydliga, välgrundade och realistiska mål samt kostnadseffektiva åtgärder för stadens fortsatta miljöarbete.

Koppling till övergripande miljömål

Det nu aktuella förslaget till stadens nya miljöprogram har som ambition att minska antalet miljömål, i förhållande till tidigare miljöprogram i staden, för att få ett mer hanterbart och överskådligt program. Nu beskrivs 6 övergripande miljömål vilka i sin tur är uppdelade i 49 delmål och 103 nyckeltal. Även om antalet övergripande mål nu har begränsats har kopplingen till de 15 nationella och regionala miljömålen blivit oklar. Under alla förhållanden underlättas knappast uppföljningen på regional och nationell nivå.

Prioritering

Miljömålen har utarbetats med utgångspunkt från en miljöutredning som bifogas remissen. Miljöutredningen redovisar bl.a. tillståndet i staden med beaktande av de nationella miljö kvalitetsmålen och identifierar signifikanta miljöaspekter. Detta har resulterat i en slags bruttolista över hur staden påverkas ur miljösynpunkt.

En signifikansanalys har utförts där de mest väsentliga aspekterna vägts samman vilket resulterar i en prioritering av de för stadens del viktigaste miljöinsatserna och miljömålen. Metoden som använts utgör en del i ett systematiskt miljöledningssystem och används för att skilja på viktiga och mindre viktiga miljöfrågor. Det är dock bara inom respektive enskilt miljö kvalitetsområde som metoden har tillämpats. Den ger ingen vägledning i fråga om prioriteringar mellan de föreslagna sex övergripande miljömålen och de till dessa hörande delmålen. Det hade varit önskvärt att även en bedömning av vilka målområden som utgör den viktigaste miljöaspekten tydliggjorts i miljöprogrammet. Detta speciellt som de ekonomiska konsekvenserna av att vidta åtgärder för att uppnå delmålen inte är beskrivna. I nuläget framstår samtliga mål som lika viktiga att uppnå oberoende av miljöeffekter, andra effekter och kostnader.

En tidplan och prioriteringsordning efter angelägenhetsgrad måste tas fram för att göra miljöprogrammet praktiskt genomförbart och kostnadseffektivt.

Kostnadsbedömning

Miljöförvaltningens förslag att de nämnder som direkt berörs av miljöprogrammets mål beräknar kostnaderna för att genomföra åtgärder och

S

insamling av data för uppföljning, framstår som orealistiskt i vart fall om avsikten är att sådana kalkyler ska tas fram under remisstiden för att kunna ligga till grund för ett slutligt programförslag.

Det framgår inte heller vilken eller vilka kommunala eller andra instanser som förutsätts genomföra åtgärder för att nå de olika målen.

Dialog inom staden

Överhuvudtaget är det en stor brist att förslaget till miljöprogram upprättats utan närmare diskussioner med dem i staden som avses genomföra detsamma. Förslaget borde ha stämts av genom en dialog med stadens förvaltningar och bolag innan det färdigställdes och sändes ut på den formella remissen. Ett flertal otydligheter eller direkta fel hade därigenom sannolikt kunnat undvikas.

Strukturering

Miljöprogrammet skulle exempelvis bli tydligare i de flesta avseenden om mål och nyckeltal behandlades i samma dokument. Både övergripande mål och delmål är ofta otydligt formulerade och det är först genom att studera uppföljningsdokumentet med föreslagna nyckeltal som man får klart för sig vad målen konkret avser.

Nyckeltalen

Antalet nyckeltal – 103 st – synes vara alltför stort. Är alla lika viktiga? En fokusering på färre och viktiga nyckeltal torde förenkla.

Vissa av nyckeltalen bör anges per capita i stället för i absoluta värden. På så sätt underlättas jämförelse med boende och arbetande i andra regioner och vi kan tydligare se om tillväxten i Stockholmsregionen är till fördel för miljön.

Relation till andra program

Dessutom är det av avgörande betydelse för genomförandet hur miljöprogrammet och dess sex mål med 49 delmål ska behandlas i förhållande till stadens i andra sammanhang fastlagda mål både inom miljöområdet och avseende andra väsentliga aspekter.

Det är exempelvis oklart hur miljöprogrammet ska ses i relation till handlingsprogrammet mot växthusgaser (utl 1998:111), ekologiskt byggande, den nya avfallsplan och renhållningsordning som nu utarbetas efter tidigare remissbehandling (GFN 2001-06-12), översiktsplanen, näringslivsprogrammet, trafiksäkerhetsprogrammet m fl.

Integrering med ledningssystemet

Framförallt är nödvändigt att det klargörs hur det föreslagna miljöprogrammets mål, delmål och nyckeltal ska infogas i det av kommunfullmäktige i februari i år beslutade nya integrerade ledningssystemet.

I förslaget hänvisas till att miljöprogrammet ska genomföras inom ramen för stadens miljöledningssystem. Stadens miljöledningssystem ingår dock numera i stadens integrerade ledningssystem. Enligt detta ska uppföljning av stadens verksamheter ske utifrån de av kommunfullmäktige beslutade fem prioriterade områdena.

- ☞ Kvalitet
- ☞ Valfrihet
- ☞ Attraktiv plats för boende, företagande och besök
- ☞ Kostnadseffektiv och sund ekonomi
- ☞ Medarbetarna

Inom området Kvalitet gäller för närvarande bl a följande av kommunfullmäktige prioriterade inriktningar.

- ☞ För brukaren tydligt formulerade åtaganden skall införas inom alla verksamhetsområden
- ☞ Verksamheternas miljöpåverkan skall systematiskt minskas genom tydliga åtaganden

Inom området Attraktiv plats för boende, företagande och besök gäller för närvarande bl a följande prioriterade inriktning.

- ☞ Stockholms miljö skall vara trygg, ren och vacker.

Gatu- och fastighetsnämndens miljöarbete

Gatu- och fastighetsnämnden och kontoret bedriver nu sitt miljöarbete inom ramen för det integrerade ledningssystemet i enlighet med de centrala organens anvisningar. I kvartalsrapport 1 redovisades sålunda s. k. verksamhets-specifika inriktningsmål och generella åtaganden. Vad gäller verksamheternas miljöpåverkan anges där följande generella åtaganden för gatu- och fastighetsnämnden.

Utifrån nämndens miljöpolicy skall varje programområde precisera åtaganden i syfte att

- ? Minska trafikens miljöstörningar
- ? Beakta miljöaspekten vid upphandling
- ? Minska energiförbrukningen
- ? Minska miljöbelastningen från tjänsteresor

Det kan nämnas att i vårt under innevarande år pågående miljöarbete ingår, med syftet att bl a minska utsläppen av luftföroreningar, en översyn och revidering av miljözonen och utarbetande av incitament i form av

parkeringssubventioner för miljöbilar och definition av miljöbilar. Vi medverkar i miljöförvaltningens arbete med att dels utarbeta ett program som underlag för åtgärder i syfte att minska trafikens miljöstörningar, dels kontrollera hur miljö kvalitetsnormer påverkas av olika trafikplaneringsinsatser och exploatering. I samarbete med Göteborg och Malmö utarbetas tillämpningsanvisningar mm för miljökrav på arbetsmaskiner.

Målkonflikter

Frågan är hur alla de i miljöprogrammet föreslagna nya miljömålen ska prioriteras och avvägas i förhållande till stadens fem övergripande inriktningsmål? Vilken dignitet ska miljömålen ha i förhållande till gällande ekonomiska budgetförutsättningar? Många miljöåtgärder är synnerligen kostnadskrävande och kräver vidgade budgetramar och även statliga bidrag för att kunna förverkligas.

Hur ska målkonflikter hanteras? T ex mellan de föreslagna målen om minskad trafik och budgetmålen om goda förutsättningar för företagande och ökat bostadsbyggande.

I sammanhanget kan nämnas att vi i yttrandet över miljömålskommitténs slutbetänkande "Framtidens miljö – allas vårt ansvar" (SOU 2000:52) tvingades konstatera att trots att Stockholm i enlighet med sin nyligen beslutade översiktsplan har som strategi att i första hand utnyttja redan bebyggd mark för nya bostäder mm, och trots höga miljöambitioner i enskilda projekt, och trots att byggandet sedan länge gått på sparlåga och inte ökat annat än måttligt under den senaste tiden, verkar det som om detta inte räcker för att uppfylla ens den av statsmakterna nyligen beslutade miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid. Länsstyrelsen hade således för ungefär ett år sedan vänt sig till regeringen och bl a påtalat att om lagen tillämpas strikt så innebär detta i princip att inget ytterligare byggande för närvarande kan ske i länet. Länsstyrelsen ser det inte som realistiskt att tillämpa lagen strikt i alla planärenden intill dess ett åtgärdsprogram tagits fram för att klargöra vilka åtgärder som är nödvändiga för att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid inte ska överskridas någonstans i länet år 2006.

Vi har i stockholmsregionen för närvarande en stor bostadsefterfrågan. Man kan förmoda att den situationen kommer att bestå under lång tid. Behoven av förstärkningar av trafikapparaten är också betydande. Vi har, som också framhölls i yttrandet över miljömålskommitténs förslag, svårt att se hur sådana behov ska kunna tillgodoses om miljökraven ställs ännu högre än för närvarande och ges en absolut och bindande verkan. Kontoret avstyrkte därför förslagen till tvingande koppling av miljömålen till lagstiftning, men ansåg att de utgör en bra inspirationskälla och utmaning i arbetet för en långsiktigt hållbar utveckling.

Helhetssyn

För att vi ska få ett fungerande och i alla avseenden uthålligt samhälle kan inte bara miljökrav tillgodoses. Miljömålen måste enligt vår uppfattning för att undvika orimliga konsekvenser medge avvägningar mot andra samhällsintressen.

Kanske måste man också acceptera att inte bara statliga miljö kvalitetsnormer, som vi framhållit i tidigare sammanhang, utan också lokala kommunala miljömål/nyckeltal, utformas så att de ska gälla som ett genomsnitt inom ett större område, en hel region eller hela landet, och att dessa genomsnitt får överskidas lokalt. Att lägga en död hand över landets utvecklingscentra såsom Stockholm m h t att den lokala miljösituationen är något sämre än i andra landsdelar, skulle knappast gagna Sverige. Dessa aspekter på miljöarbetet borde ägnas mer uppmärksamhet även i stadens eget miljöprogram.

Som vi ser det måste förslaget till nytt miljöprogram genomgå en omfattande bearbetning och anpassning till stadens nya integrerade lednings- och uppföljningssystem. Stadens nämnder ska inte arbeta under flera olika och sinsemellan mer eller mindre motstridiga styrsystem.

Mål 1

MiljöEffektiva transporter

Trafikplaneringen ska bidra till en effektiv trafikapparat och en minimering av utsläppen. Den kollektiva trafiken ska baseras på miljöanpassade fordon och drivmedel. Staden ska verka för att den egna fordonsparken i så stor utsträckning som möjligt ska bestå av miljöanpassade fordon och arbetsmaskiner.

För att målet på sikt ska uppfyllas behöver följande uppnås under programperioden

- 1:1 Biltrafiken i innerstaden ska, från 2002, fortsätta minska med ytterligare 5 procent. I staden som helhet ska den inte öka
- 1:2 Andelen som reser med kollektivtrafik eller cyklar ska öka samtidigt som antalet cyklande som dödas eller skadas svårt ska minska med 50 procent
- 1:3 Förnyelsebara drivmedel ska öka sin andel i fordonstrafiken till mer än fem procent (energimässigt)
- 1:4 Buller från trafik ska minska överallt, såväl inomhus som utomhus
- 1:5 Staden ska agera så att reglerna för miljözon följs.
- 1:6 Stadens förvaltningar och bolag ska vid all upphandling av bygg- och anläggningsentreprenader värdesätta arbetsmaskiners miljöprestanda
- 1:7 Staden ska ställa miljökrav i sin upphandling av transporttjänster
- 1:8 Fartyg i linjetrafik som regelbundet anlöper Stockholm ska ha någon form av avgasrening på samtliga förbränningsmotorer
- 1:9 Fordon nyttjade av staden ska tvättas i anläggningar med långtgående rening
- 1:10 Stadens kunskap ska öka om partikelhalter i trafiktunnlar samt vilken nivå som ska eftersträvas

Gatu- och fastighetskontorets synpunkter på delmål och nyckeltal.

Vår trafikplanering skall självklart bidra till en effektiv **transport**apparat och en minimering av utsläppen, men inte under vilka förutsättningar som helst. Att minimera utsläppen generellt ger en hämning av tillväxtpotentialen i staden. Däremot kan vi sätta ett krav på att minimera utsläppen per person.

Staden driver ej kollektivtrafiken och våra egna fordon är ett fåtal av de som trafikerar våra gator. Här måste staden verka indirekt genom krav på SL och upphandlade transportörer.

- 1:1 Biltrafiken i innerstaden ska, från 2002, fortsätta minska med ytterligare 5 procent. I staden som helhet ska den inte öka

Vi tolkar målet som att biltrafikarbetet i innerstaden skall minska med 5 % under perioden 2002 till 2006.

Trafikarbetet i innerstaden är svårt att mäta. Två bilar som kör in i staden kan alstra helt olika trafikarbete även om de har samma målpunkt beroende på hur väl orienterade de är och deras tillgång till parkering. Körsättet och vid vilken tidpunkt de kör in i staden påverkar också både trafikarbetet, körtiden samt avgasutsläpp och bränsleförbrukning.

En minskning utan ekonomisk stagnation i innerstaden är inte tänkbar om det inte finns marginaler redan i dagens resande i innerstaden. Sannolikt är innerstaden det område i landet där andelen bilresor redan idag är lägst i förhållande till andelen kollektivtrafikresor.

Under vilka förutsättningar ska trafiken minska respektive inte öka? Regionen som helhet växer och därmed ökar efterfrågan på fler transporter både för varor och personer. Som alltid gäller det att väga för- och nackdelar och att inte glömma bort någon aspekt i planeringen. Miljö, tillgänglighet och säkerhet är exempel på faktorer att ta hänsyn till. Målet förefaller orealistiskt med tanke på förväntad trafikutveckling under programperioden, och att de åtgärder som krävs tar lång tid att genomföra efter att politiska beslut på nationell och lokal nivå har tagits.

Nyckeltal	Kommentar
<p>1.1.1. Antal fordonspassager över innerstadssnittet plus antalet över citysnittet per år (fordon per åmvd) (D)</p> <p>GFN</p>	<p>Gfk tar varje år fram trafikflödet över innerstadssnittet. Citysnittet kommer ej att räknas varje år eftersom det flödet länge varit förhållandevis oförändrat. Vi anser att summan av dessa snitt är ointressant. En summering gör nyckeltalet svårtolkat, föramrar informationsinnehållet och avlägsnar måttets förmåga att spegla antalet bilresor i olika relationer. Gfk:s rekommendation är att använda enbart innerstadssnittet som nyckeltal för trafikutvecklingen i innerstaden. SL har statistik på personbilsbeläggningen över innerstadssnittet.</p>
<p>1.1.2. Antal fordonspassager över innerstadssnittet plus antalet över regioncentrumsnittet (fordon per åmvd) (D)</p> <p>GFN</p>	<p>Gfk tar varje år fram siffror på innerstadssnittet och över regioncentrumsnittet. Vi anser att summan av dessa snitt är ointressant. Ligger två sådana snitt för nära varandra innebär de ofelbart en dubbelräkning, tex Lidingöbron och Danviksbron ingår i båda snitten. Gfk:s rekommendation är att bevara uppdelningen av nyckeltalen.</p>
<p>1.1.4. Utsläpp av kväveoxider från transporter i staden per capita och år (P)</p> <p>MHN</p>	<p>Om utsläppen av kvävedioxider grundar sig på beräkningar så är det inget indikatormått på minskad biltrafik. Beräkningen måste ju baseras på antagna värden; för att fungera som indikator måste det finnas mätningar.</p>

1:2 Andelen som reser med kollektivtrafik eller cyklar ska öka samtidigt som antalet cyklande som dödas eller skadas svårt ska minska med 50 procent

Enklaste sättet att uppfylla detta delmål är att öka kollektivresandet mer än cykelresandet minskar, då minskar antalet dödade **och** svårt skadade cyklister.

I detta delmål ingår både ett mått på val av färdmedel och ett säkerhetsmått. Även de gående borde finnas med i ett trafiksäkerhetsmått. Vi anser inte heller att förutsättningarna för cykelresor är bättre i Stockholm än i glesbygden. Dels är det rätt långa avstånd även här, få ser cykeln som ett alternativ till pendeltågen. Dels finns många barriärer såsom trafikleder och vatten. I synnerhet kring broarna skapas farliga trafiksituationer, precis som skrivits i miljöutredningen. Det gäller då att ha ett bra cykelnät. Dialog med olika grupper såsom busschaufförer, förare av distributionsbilar, cyklister och andra är viktigt för att komma fram till bra resultat. Arbete pågår inom gfk för att höja andelen cykelburna i trafiken samt en förbättrad trafiksäkerhet i gatunätet. Vad gäller kollektivtrafiken är detta en fråga för landstinget men målet synes vara realistiskt med hänsyn till pågående utveckling.

Nyckeltal	Kommentar
1.2.2. Antal cyklister som passerar innerstads-snittet (Gatu- och fastighetskontorets mät-ningar under sex timmar i juni, rullande fem års medelvärden) (D). GFN	Mäts varje år av gfk.
1.2.3. Antal kollektivtrafikanter som passerar innerstadssnittet / totala antalet trafikanter med kollektivtrafik och bil som passerar innerstadssnittet (D). MHN	Gfk räknar ej antalet bilresenärer utan antalet motorfordonspassager.

1:3 Förnyelsebara drivmedel ska öka sin andel i fordonstrafiken till mer än fem procent (energimässigt)

Målet kan vara möjligt att uppnå genom satsningar på biogas och etanol. Antalet försäljningsställen för alternativa drivmedel i Stockholm bör ökas för att underlätta målets uppfyllande. Ett problem i sammanhanget är att inblandning av etanol i bensin har begränsats genom en statlig förordning.

1:4 Buller från trafik ska minska överallt, såväl inomhus som utomhus

Målet är orealistiskt att nå under programperioden med föreslagen formulering. Bör omformuleras till att gälla inomhusmiljöer och känsliga utomhusmiljöer.

Nyckeltal	Kommentar
1.4.2. Arliga mätningar av ekvivalentnivån för buller på mätplats Sveavägen (P). MHN	Vi är tveksamma till att ekvivalentnivån på Sveavägen anger något om bullret i staden. Det krävs en markant förändring i antal fordon för att en hörbar förändring ska ske, t ex att busstrafiken tas bort från Sveavägen. Däremot kan Sveavägen fortfarande vara en referenspunkt för momentanvärden . Där skulle man kunna se om enstaka bullrande fordons bullernivåer ökar eller minskar.

1:5 Staden ska agera så att reglerna för miljözon följs.

Uppföljning sker redan i samarbete med Göteborg och Malmö. Själva övervakningen är en polisiär fråga.

1:6 Stadens förvaltningar och bolag ska vid all upphandling av bygg- och anläggningsentreprenader värdesätta arbetsmaskiners miljöprestanda
1:7 Staden ska ställa miljökrav i sin upphandling av transporttjänster

GFK ställer redan i dag miljökrav vid upphandling, men effekten blir givetvis större om staden i sin helhet ställer krav.

I huvudmålet talas om kollektivtrafiken och våra egna fordon, i delmålet talas om arbetsmaskiner i bygg- och anläggningsentreprenader och i miljökrav vid upphandlade transporttjänster. Två nyckeltal bör finnas. Ett för våra egna transporter och ett för miljökrav vid upphandlade transporter (på fordon, bränslen, transporttjänster och entreprenader).

Under delmål 4.5 anges som ett nyckeltal antalet ekologiskt utbildade gatu- och parkingenjörer. Troligen krävs utbildning även för att underlätta genomförande av upphandlingar med ekologiska krav.

Nyckeltal	Kommentar
1.6.1. Andel av stadens entreprenader där miljökrav har beaktats vid upphandling (R). SLK	Så som nyckeltalet är formulerat så gäller det alla miljökrav vid alla entreprenader och inte specifikt effektiva transporter.

1:9 Fordon nyttjade av staden ska tvättas i anläggningar med långtgående rening

Tillstyrks i princip. Idag finns dock dålig kunskap om vilka reningsmetoder och reningsgrader som finns på tvättanläggningarna runt om i staden. Vi behöver få mer information om vilka anläggningar som har bäst reningssystem. Enligt ny undersökning påverkas dock bilarna negativt av recirkulerat vatten i biltvättar genom att salthalten ökar och rostskadorna på bilarna ökar. Detta borde undersökas mer så vi inte får ökade miljöproblem med rostskador genom ökad återanvändning av tvättvatten.

Nyckeltal	Kommentar
1.9.1. Antal tvättar av stadens fordon i anläggningar med långtgående rening i förhållande till totala antalet biltvättar (P) SLK	Två nyckeltal bör finnas. Ett för våra egna transporter och ett för krav vid upphandlade transporter. Kan samordnas med delmålen 1.6 o 1.7.

1:10 Stadens kunskap ska öka om partikelhalter i trafiktunnlar samt vilken nivå som ska eftersträvas

Detta förefaller vara ett område där egna särbestämmelser kan stå i strid med nationella och internationella normer.

Mål 2

Säkra varor

Staden ska, i sin allt mer vidgade roll som kund och inköpare av kemiska produkter och andra varor samt tjänster, vara föregångare när det gäller att ställa krav på miljöanpassning. Krav ska ställas på t.ex. byggmaterial, fordonsdetaljer, kemikalier, elektronik och livsmedel.

För att målet på sikt ska uppfyllas behöver följande uppnås under programperioden

- 2:1 De prioriterade ämnen som redovisas i EU:s ramdirektiv för vatten (2000/60/EG, bilaga 10) ska mätas. Materialflödesanalys med åtgärdsförslag ska upprättas om ämnena förekommer som miljöförorening i staden
- 2:2 Staden ska genom undersökningar bidra till att kunskapen ökar om effekter av farliga ämnen på människa och miljö
- 2:3 Staden ska ta initiativ till att Stockholms tandläkare och invånare upphör med att välja amalgam som tandfyllningsmaterial.
- 2:4 Nyinstallation av tappvattensystem i koppar ska undvikas
- 2:5 Koppar får användas som tak- och fasadmateriel enbart där det är av kulturhistoriskt värde
- 2:6 Staden ska verka för att användningen av blyränken vid fiske i Norrström upphör
- 2:7 Staden ska ta initiativ till att försäljare och användare av konstnärsfärger, som innehåller kadmium, minskar försäljning och användning med 30 procent
- 2:8 Minst 25 fastigheter med PCB-haltiga fogmassor ska saneras per år fr.o.m. 2003
- 2:9 Utsläpp av HCFC från provningspliktiga fjärrvärmepumpar ska upphöra
- 2:10 Alla förvaltningar och bolag som hanterar kemiska produkter samt varor (behandlade med kemiska produkter) ska redovisa en plan för hur de mest miljöanpassade kemiska produkterna och varorna ska upphandlas (enligt produktvalsprincipen)
- 2:11 Stadens verksamheter ska i sin upphandling öka andelen livsmedel, som uppfyller kriterierna för KRAV-märkning, till minst 10 procent

Gatu- och fastighetskontorets synpunkter på delmål och nyckeltal.

Övervägande antalet delmål utgör åtaganden för miljöförvaltningen att bedriva undersöknings- och utvecklingsarbete inom effektstudier av olika ämnen. Beträffande 2.4 och 2.5 ingår detta i stadens program för ekologiskt byggande och följs även av Fastighetsförvaltningen.

2:8 Undersökning har genomförts inom Fastighetsförvaltningen som har en förteckning på samtliga fastigheter med PCB-haltiga fogmassor. Totalt finns PCB i 8 fastigheter och av dessa behöver 7 saneras före 2003 vilket kommer att ske.

S

2:9 Enligt lagstiftningen råder påfyllningsförbud för HCFC i befintliga anläggningar from 2002-01-01 vilket gör att man måste ersätta med annat köldmedia senast under hösten. Det medför att målet ej kan vara aktuellt.

2:10 Kartläggning över Fastighetsförvaltningens innehav och förbrukning av kemikalier pågår och i samband med det kommer även att ses över utbyte enligt produktvalsprincipen.

Nyckeltal	Kommentar
<p>2.1.3. Arlig provtagning av stoffet i Söderledstunneln (P)</p> <p>MHN</p>	<p>För kunskapsuppbyggnad kan det vara bra att göra mätningar i Södra länkens tunnel direkt när den tas i bruk.</p>
<p>2.10.1. Antal förvaltningar och bolag som anger och kan visa att de kontinuerligt tillämpar produktvalsprincipen vid upphandling / antalet förvaltningar och bolag. (D)</p> <p>Alla</p>	<p>Inom gfk är kunskapen om kemiska ämnen ojämn och delvis begränsad. Detta skulle kräva utökade resurser.</p>
<p>2.10.2. Antalet utbyten av kemiska produkter och varor mot mer miljöanpassade sådana / antalet bolag och förvaltningar hanterar kemiska produkter och varor (R)</p> <p>Alla</p>	

Mål 3

Hållbar energianvändning

Fjärrvärme och alternativa, icke-fossila bränslen, ska utgöra basen i Stockholms konsumtion av energi. Energibesparingar ska ske på sådant sätt att människors bostads- och arbetsmiljöer inte försämras och inomhusproblem uppstår.

För att målet på sikt ska uppfyllas behöver följande uppnås under programperioden

- 3:1 Användningen av fossila bränslen för enskild uppvärmning (inklusive närvärme) ska minska med minst 20 procent genom anslutning till fjärrvärme och effektivisering i fastigheter
- 3:2 Andelen fossila bränslen inom fjärrvärmens ska vara högst 20 procent av tillförd energi
- 3:3 Totala energianvändningen, el och uppvärmning, ska minska med tio procent inom stadens egen verksamhet. Företag och hushåll ska förmås att miljöanpassa samt minska sin energianvändning med fem procent
- 3:4 Handlingsprogram ska upprättas för fakturering av förbrukad värme i enskilda lägenheter i flerbostadshus ägda av Stockholms stad
- 3:5 Den faktiska eldningen med ved/pellets i olika former av eldstäder ska inventeras.

Gatu- och fastighetskontorets synpunkter på delmål och nyckeltal.

Energisparkrav ingår i programmet för ekologiskt byggande och tillämpas också för elförbrukning för bl a offentlig belysning och trafiksignaler. En fortsatt minskning på totalt 2 % per år torde bli svår att uppnå utan att t ex sänka belysningsstandarden. Åtgärder som innebär en sådan reduktion av energiförbrukningen kräver också investeringar i nya energisnålare anläggningar vilket innebär merkostnader.

3:1 Målet är svårt att påverka för Fastighetsförvaltningen eftersom vi ej kan styra utbyggnaden av fjärrvärme etc.

3:2 Målet är svårt att påverka för Fastighetsförvaltningen eftersom vi ej kan styra valet av drivmedel i fjärrvärmeproduktionen.

3:3 Fastighetsförvaltningen ställer sig frågande till hur vi ska kunna förmå våra hyresgäster att minska energianvändningen. Vår egen verksamhet ses med jämna intervall igenom vad gäller energisparfunktioner etc.

3:4 Ej genomförbart i dagsläget eftersom enskilda lägenheter ej är försedda med mätarfunktioner för värmeuttag. Förenat med höga kostnader för att bygga om mätare och installera enskilda mätare i lägenheter.

3:5 Oklart hur man kan inventera detta och samtidigt uppmana hyresgäster att avstå från att utnyttja en del av fastigheten som hyra erläggs för.

Mål 4

Ekologisk planering och skötsel

Marken och vattnet ska skötas på ett ekologiskt hållbart sätt och ny bebyggelse och infrastruktur ska lokaliseras och utformas miljöanpassat. Staden ska erbjuda stockholmarna en attraktiv och hälsosam utomhusmiljö. Grönytor ska bevaras som viktiga rekreationsytor och ge förutsättningar för en rik biologisk mångfald. Stockholmarna ska vidare erbjudas en väl utbyggd och effektiv kollektivtrafik.

För att målet på sikt ska uppfyllas behöver följande uppnås under programperioden

Infrastruktur

- 4:1 Vägtransportsystemets yta i Stockholm ska, på per capita, minska eller förbli oförändrad
- 4:2 Staden ska endast påbörja större vägutbyggnader som leder till minskat eller oförändrat biltrafikarbete i regionen
- 4:3 Programarbete och detaljplanering av nya bostäder och arbetsplatser i Stockholm ska till minst 90 procent avse utbyggnad inom 500 meters gångavstånd från regional kollektivtrafik (pendeltåg, tunnelbana, regional spårväg eller regional busslinje)

Biologisk mångfald och grönområden

- 4:4 Ingen exploatering ska under programperioden ske i följande grönområden:
- ? de 13 områden som utreds för naturskydd (enligt Kommunfullmäktiges beslut och Översiktsplan)
 - ? särskilt värdefulla biotoper, biologiska spridningsvägar och buffertzoner samt viktiga rekreationsytor
 - ? områden med skyddsvärda arter (enligt ArtArken)
- Därutöver ska ianspråktagna grönytor kompenseras med likvärdig natur i närområdet, t.ex. i form av barriärminskande åtgärder
- 4:5 Mångfalden i stadens natur ska öka genom en ekologiskt inriktad skötsel av:
- ? kulturpräglade biotoper såsom ängar, betesmarker, våtmarker m.m. som ska återskapas, restaureras och slås eller betas
 - ? skogsbestånden, där man ska sörja för mera död ved, olikåldrighet och skiktning
 - ? skyddsvärda arter (enligt ArtArken)
- Därutöver ska ett ökat intresse för Stockholmsnaturens kvaliteter eftersträvas genom att allmänheten visas, informeras och engageras

Mark och Vatten

- 4:6 Förorenade markområdena ska identifieras och vidare spridning av föroreningar ska förhindras
- 4:7 Konsekvenserna för grundvattnet ska utredas vid nybyggnad av fastigheter och anläggningar vad gäller grundvattennivån och tillförsel av föroreningar

4:8 Tillförsel av föroreningar till mark, yt- och grundvattnet ska begränsas genom att vägsaltningen och läckage från spillvattenledningar minskas
 4:9 Dagvattnets förorenande påverkan på mark, grundvatten, sjöar och vattendrag ska minimeras
 4:10 Stadens kunskap ska öka om konsekvenserna av övergödning på mark

Gatu- och fastighetskontorets synpunkter på delmål och nyckeltal.

Mål 4 utgör ett omfattande målområde som omfattar ett stort antal av de nationella miljökvalitetsmålen. Det utgör snarast ett eget miljöprogram inom det egentliga miljöprogrammet. Här behandlas transport- och infrastrukturfrågor även om detta utgör ett eget övergripande målområde. Dessutom frågor med anknytning biologisk mångfald, naturområden, liksom förorenad mark och förorenat dag- och grundvatten. Vi bedömer att större tydlighet kan åstadkommas om i vart fall trafik och infrastruktur behandlas i ett sammanhang.

4:1 Vägtransportsystemets yta i Stockholm ska, på per capita, minska eller förbli oförändrad

Ett mål som knappast är ett miljömål i sig själv. Kan möjligtvis omvandlas till ett nyckeltal, men är av begränsat värde och har begränsad koppling till ekologi.

Nyckeltal	Kommentar
4.1.1. Markyta för vägtrafikändamål i staden per invånare (P) GFN	Här behövs en definition av begreppet <i>vägtrafikändamål</i> . Ska bara yta för rörlig trafik ingå eller hela ytan för trafikändamål enligt detaljplanen? Ska parkeringsytor och parkeringshus ingå? Även vägverkets leder ska ingå. Dessa frågor avgör om gfn eller sbn bör vara huvudansvarig. Cykelvägar och cykelparkeringar bör ej ingå eftersom det är svårt att dra gränsen mellan cykelväg och parkväg, som används för cykeltrafik.

4:2 Staden ska endast påbörja större vägutbyggnader som leder till minskat eller oförändrat biltrafikarbete i regionen

Det är oklart om målet avser stadens eget vägbyggande eller även det statliga vägnätet. Det byggs knappast några större kommunala vägar.

Ökning eller minskning av biltrafikarbetet beror av uppoffringen för en transport med bil relativt övriga transportsätt, dvs tid, pengar, tillförlitlighet, bekvämlighet mm. Det är svårt att se att delmål 4.2. egentligen riktar in sig på rätt sak då det är aktiviteter som boende och företagande som alstrar

resorna och trafiken. Den största orsaken till trafikillväxten i Stockholm under modern tid är att Stockholm växer. Vägarna är bara till för att underlätta för staden att fungera. Delmålet skulle kunna göras liktydigt med att större exploateringar för bostäder eller företagande endast får påbörjas om de leder till minskat eller oförändrat biltrafikarbete i regionen, vilket inte är rimligt.

Av de beräkningar som ligger till grund för *tabell 1*, under denna punkt i remissen, gäller endast under *förmiddagens högtrafiktimme*. Kontoret kan inte dra några slutsatser om annat än med avseende på trafikarbetet från de tre scenarier som räknas upp i det tjänsteutlåtande (Dnr: 00-320-1602:1) siffrorna i remissen är hämtade från;

- ? ”Det beräknade trafikarbetet kan inte ensamt användas för att bedöma t ex framkomlighet, trafiksäkerhet, utsläpp eller bränsleförbrukning. ...lägre trafikarbete kan ha låg medelhastighet med mycket köer och större utsläpp en ett scenario med större trafikarbete. Exempelvis visar mätningar som Vägverket låtit utföra att t ex bensinförbrukningen och därmed koldioxidutsläpp blir dubbelt så höga vid en genomsnittshastighet av 15 km/h än en genomsnittlig hastighet av 70 km/h.”
- ? Den viktigaste orsaken till trafikarbetet i länet är i stället i första hand den ekonomiska utvecklingen och antalet förvärvsarbetande...

Samma tjänsteutlåtande som texten ovan hämtats från säger också att utan några nya väginvesteringar förväntas trafikarbetet i innerstaden öka med drygt 10% (under förmiddagens maxtimme), men att Södra länken och Norra länken kan hålla tillbaka den utvecklingen.

Dessutom bör som källa anges tjänsteutlåtande till gfn 2000-09-26 (Dnr: 00-320-1602:1) och inte enskild handläggare.

Nyckeltal	Kommentar
4.2.1. Beräkningar inför aktuella vägutbyggnader med vedertagna trafikanalysmodeller (EMMA, FREDRIK) (D) GFN	Beräkningar görs inför <i>större</i> vägutbyggnader.
4.2.2. Ett trafikarbetsindex per år för staden som bygger på viktning av tillgängliga räknepunkter (D) MHN	Ett <i>trafikarbetsindex</i> byggt på förändring i de punkter som räknats under året kan ge felaktiga uppfattningar. De gångna årens räkningar visar att trafiken på huvudvägarna ökat medan trafiken på lokalvägarna minskat. Ett index för hur trafikarbetet förändras bör således delas upp på huvudvägar och lokalvägar. Ett mått på <i>trafikarbetet per capita</i> i staden och regionen bör ge ett mått på transportsystemets effektivitet i Stockholm.

4:3 Programarbete och detaljplanering av nya bostäder och arbetsplatser i Stockholm ska till minst 90 procent avse utbyggnad

inom 500 meters gångavstånd från regional kollektivtrafik (pendeltåg, tunnelbana, regional spårväg eller regional busslinje)

Ovanstående krav skulle innebära att nybyggnad i princip endast kan ske kring hållplatser för spårbunden trafik, eftersom vi inom Stockholm endast har ett fåtal hållplatser för regionala busslinjer. Kontoret anser istället att regulariteten för kollektivtrafikutbudet ska avgöra, t ex inom 1000 meter från kollektivtrafik med minimum 15 minuterstrafik under högtrafik. Om det inte finns uppenbara hinder i vägen, t ex vatten eller järnväg, bör fågelvägsavståndet användas.

Nyckeltal	Kommentar
4.3.1. Antal lägenheter som detaljplanelagts inom 500 m från regional kollektivtrafik/ totalt antal lägenheter som detaljplanelagts (P) SBN	Avstånd fågelvägen och regulariteten ska bedömas.
4.3.2. Antal kvadratmeter lokalyta som detaljplanelagts inom 500 m från regional kollektivtrafik/ totalt antal kvadratmeter lokaler som detaljplanelagts (P) SBN	

4:4 Ingen exploatering ska under programperioden ske i följande grönområden:
 ? de 13 områden som utreds för naturskydd (enligt Kommunfullmäktiges beslut och Översiktsplan)
 ? särskilt värdefulla biotoper, biologiska spridningsvägar och buffertzoner samt viktiga rekreationsytor
 ? områden med skyddsvärda arter (enligt ArtArken)
 Därutöver ska ianspråktagna grönytor kompenseras med likvärdig natur i närområdet, t.ex. i form av barriärminskande åtgärder

Vi är positiva till värnande av den gröna marken. Enligt beslut av kommunfullmäktige är också ambitionen att exploatering ska ske främst på redan ianspråktagen mark och ej på grönmark. För att värna och bevara den biologiska mångfalden i staden är Grönkartan ett viktigt underlag för kontoret vid ställningstagande till verksamheter som tar markområden i anspråk. Vi anser att bedömning av exploateringsförslag bör göras utifrån Grönkartans beskrivning, istället för att utgå från de områden som miljöprogrammet föreslår. Detta för att både undvika begreppsförvirring och för att det är ett rimligare mål. Det innebär att värdet hos en plats inom spridningsvägar och buffertzoner ska utredas och klargöras närmare i varje

S

enskilt fall. Stycket om kompensati on bör utvecklas vidare beträffande vilka områden detta ska gälla för. Både funktion och yta behöver begrundas vid kompensati on.

4:5 Mångfalden i stadens natur ska öka genom en ekologiskt inriktad skötsel av:
 ? kulturpräglade biotoper såsom ängar, betesmarker, våtmarker m.m. som ska återskapas, restaureras och slås eller betas
 ? skogsbestånden, där man ska sörja för mera död ved, olikåldrighet och skiktning
 ? skyddsvärda arter (enligt ArtArken)
 Därutöver ska ett ökat intresse för Stockholmsnatures kvaliteter eftersträvas genom att allmänheten visas, informeras och engageras

Stadsdelsnämnderna har ansvaret för drift och skötsel, medan gatu- och fastighetskontoret bidrar med att ge råd om mångfalden i stadens natur och lämpliga skötselmetoder.

I fråga om behov av större upprustningar av naturmark, kan vi utföra restaureringåtgärder. Detta ser vi som en prioriterad åtgärd för den biologiska mångfalden. Vi har redan idag tagit med restaureringsåtgärder i t ex Tyska botten och Rågsved.

En ökad mångfald i naturen är dock ett långsiktigt mål som kräver fler år att uppnå än miljöprogrammets programperiod. Vidare har vi möjlighet att bidra till ökad information genom att sätta upp informationsskyltar om t ex naturvärden.

AO Egendom inom Fastighetsförvaltningen har idag ett långtgående arbete med att sköta och återskapa kulturpräglade biotoper utanför Stockholm.

Nyckeltal	Kommentar
4.5.1. Andel våtmark och öppen gräsmark som har bete eller slätter / total yta gräs- och våtmark. (R) GFN	Då det övergripande skötselansvaret vilar på stadsdelsnämnderna är det inte lämpligt att gatu- och fastighetsnämnden samlar in data om drift eller driftkostnader. Vi föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden i egenskap av tillsynsmyndighet samlar in skötseldata direkt från stadsdelsnämnderna.
4.5.3. Yta återskapade och restaurerade miljöer av respektive biotop (enligt delmålet)/ år (R) GFN	
4.5.4. Antal kronor som används för ekologisk skötsel i Stadsdelsförvaltningarna och år i relation till skötselbehov och grönyta. (R) GFN	

4.5.6. Andel personer som regelbundet vistas i grönområden och parker (S)	Nyckeltalet förefaller trubbigt och saknar delvis koppling i målen. Det vore mer intressant med ett tydligare mål om tillgängligheten till natur- och rekreationsområden. Ökad tillgänglighet kan ske genom information som nämns under punkt 4.4 men kan även uppnås genom minskning av fysiska barriärer och förtydligande av entréer.
MHN	

4:6 Förorenade markområdena ska identifieras och vidare spridning av föroreningar ska förhindras

Målet ingår i Miljöbalken och är ett lagkrav som ej kan lämnas utan åtgärd. Det innebär att det är vid exploatering som åtgärder skall vidtagas. Detta innebär att kostnadsansvaret överförs från den som har gett upphov till föroreningen till den som svarar för exploateringen, vilket ofta är kommunen. Vi anser att tillsynsmyndigheten mer aktivt än hittills måste driva ett aktivt tillsynsarbete för att säkerställa att den som har förorenat ett område också är med och betalar för saneringen.

4:7 Konsekvenserna för grundvattnet ska utredas vid nybyggnad av fastigheter och anläggningar vad gäller grundvattennivån och tillförsel av föroreningar

Ingår i Miljöbalken (konsekvensanalys), lagkrav som ej kan lämnas utan åtgärd.

4:8 Tillförsel av föroreningar till mark, yt- och grundvattnet ska begränsas genom att vägsaltningen och läckage från spillvattenledningar minskas

Nyckeltal	Kommentar
4.8.1. Andel väg som inte saltats (R) GFN	<p>Gfk tolkar med ”..väg som <i>inte</i> saltats” väg som saltas minimalt, dvs av trafiksäkerhetsskäl vid extremhalka. Detta gäller alla kontorets vägar.</p> <p>Större delen av vägnätet i staden sköts inte av gfk utan av stadsdelsnämnderna och vägverket. Uppgifter om denna skötsel bör inte samlas in av gfk utan av miljö- och hälsoskyddsnämnden.</p>

S

4:9 Dagvattnets förorenande påverkan på mark, grundvatten, sjöar och vattendrag ska minimeras

Att minimera dagvattnets förorenande påverkan är något som vi redan idag arbetar med genom att investera i reningsanläggningar för trafikdagvatten. Målet för dagvatten bör lämpligen kopplas till stadens dagvattenstrategi, som är under framtagande.

Nyckeltal	Kommentar
4.9.1. Andel markyta som renas genom en dagvattenanläggningar (R) MHN	Nyckeltalet är svårtolkat.

4:10 Stadens kunskap ska öka om konsekvenserna av övergödning på mark

Berör endast AO Egendom inom Fastighetsförvaltningen.

Mål 5

MiljöEffektiv avfallshantering

En ekologiskt hållbar utveckling ska främjas genom resurshushållning och ett miljöanpassat användande av material, råvaror och energi. Den mängd avfall som produceras i Stockholm per capita bör minska. Stockholmarna ska erbjudas en avfallshantering som är utbyggd och av hög kvalitet och servicegrad. Källsortering och återvinning ska uppmuntras. Avfallet ska omhändertas på ett miljöanpassat sätt.

För att målet på sikt ska uppfyllas behöver följande uppnås under programperioden

5:1 Staden ska skapa de förutsättningar som krävs för att hushåll och verksamheter ska ha goda möjligheter att sortera ut farligt avfall. Miljö- och hälsofarliga ämnen från farligt avfall ska inte läcka ut i miljön

5:2 Ett miljöanpassat omhändertagande av det avfall som produceras i Stockholm ska ske genom tillämpning av EU:s avfallshierarki, 1. Avfallsminimering, 2. Återanvändning, 3. Materialåtervinning, 4. Energiutvinning, 5. Deponering

5:3 Naturresurser ska utnyttjas bättre genom att effektiva källsorteringssystem för hushåll och verksamheter etableras

5:4 Staden ska verka för att avloppsslammet näringssinnehåll i högre utsträckning tas tillvara. Mängden fosfor i avloppsslammet som återförs till kretsloppet ska senast 2006 uppgå till 70 procent

5:5 Stadens kunskap ska öka om Stockholms totala avfallsflöde

Gatu- och fastighetskontorets synpunkter på delmål och nyckeltal.

Det är intressant att inom avfallsområdet föreslår miljöförvaltningen att avfallsmängden per capita bör minska, alltså inte den totala avfallsmängden. Som vi framhållit ovan bör samma synsätt gälla beträffande trafikarbetet.

Vi förutsätter att miljöprogrammets avfallsmål och nyckeltal stäms av mot den blivande avfallsplanen. Vi har redan tidigare lämnat synpunkter på ett förslag till avfallsplan.

5:3 Fastighetsförvaltningen har med det i sin handlingsplan för miljö 2001-2003. Målet känns ej aktuellt eftersom det genom lagändring 2002-01-01 blir förbud mot deponi av brännbart material vilket innebär att källsortering måste genomföras.

5:5 Fastighetsförvaltningen har svårt att påverka målet eftersom vi ej har tillgång till kontinuerlig statistik.

Mål 6

Sund inomhusmiljö

Bostäder i staden ska erbjuda en hälsosam miljö och hög kvalitet när det gäller frihet från störande buller, skadliga emissioner, fukt, radongashalter etc. När bostäder byggs i Stockholm ska krav ställas på byggarna utifrån stadens ekologiska program.

För att målet på sikt ska uppfyllas behöver följande uppnås under programperioden

- 6:1 Program för arbete med riskfaktorer i inomhusmiljön ska finnas för nybyggnad, ombyggnad och förvaltning. Programmen ska innebära att riskfaktorer identifieras, förebyggs och åtgärdas
- 6:2 Fuktdimensioneringsprogram ska upprättas och användas vid nybyggnad, ombyggnad och förvaltning (d.v.s. alla åtgärder i byggnads och förvaltningsprocessen som bidrar till att säkerställa att en byggnad inte får skador eller olägenheter som direkt eller indirekt orsakas av fukt)
- 6:3 Antalet skadefall orsakade av fukt ska vara högst 40 procent av rapporterade fall år 2001
- 6:4 Ventilationen där människor vistas, med prioritering av barns miljöer, ska minst uppfylla gällande normer och ha en sådan funktion att god luftkvalitet erhålls
- 6:5 I förskolor och skolor ska anslås bevis på godkänd OVK (obligatorisk ventilationskontroll) och när den blev godkänd
- 6:6 Radongashalten i stadens förskolor, skolor, fritidshem och flerfamiljshus ska vara kartlagd och åtgärdad så att halten ej överstiger 200 Bq/m³. Privata värddar ska förmås att klara samma nivå
- 6:7 Bullernivån från verksamheter och nyinstallationer ska minska inomhus
- 6:8 Antal personer som utsätts för magnetfältsnivåer från kraftledningar som överstiger 0,2 T (årsmedelvärde) ska inte öka

Gatu- och fastighetskontorets synpunkter på delmål och nyckeltal.

Målet bör ej bara bör omfatta bostäder, motsvarande krav finns för alla former av lokaler.

Målen är otydligt formulerade, och uppföljningen av nyckeltalen förefaller vara ett omfattande arbete.

6:1 Målet ansluter till programmet för ekologiskt byggande och det finns därför ingen anledning att ta upp det i ytterligare en programhandling.

6:2 Det är orealistiskt att göra fuktdimensionering under hela förvaltningsprocessen om det genomförts under projektprocessen. Fastighetsförvaltningen saknar i dagsläget underhålls pengar för dessa åtgärder.

6:3 Målet måste förtydligas för att det klart skall framgå vad som avses. I nuvarande formulering är det orealistiskt.

6:4 Fastighetsförvaltningen följer gällande normer. Dock ökas ofta antalet barn i barnstugor eftersom det finns ett ökat behov av platser. Det innebär att det blir dimensioneringsfel i ventilationsanläggningar och efterföljande problem med ventilationen. Stadsdelarna måste följa ursprungliga dimensioneringsregler när man byggt barnstugor och ej utöka antalet platser i första hand.

6:5 Målet är ett lagkrav i dagsläget varför det ej bör tas upp som miljömål.

6:6 Fastighetsförvaltningen har genomfört radonmätningar i ett antal fastigheter. Det är dock orealistiskt med nybyggnadsnivåer på gränsvärden för samtliga fastigheter.

6:7 Fastighetsförvaltningen kan ej påverka hyresgästernas verksamheter och det buller som genereras från dessa så länge de håller sig inom rimliga nivåer, varför Fastighetsförvaltningen inte kan uppfylla ett sådant mål.

SLUT