



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

2001-12-28

Dnr 01-001-3764:1

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

**Uppföljning av Stockholms stads handlingsprogram mot  
växthusgaser  
Remiss av rapport från miljöförvaltningen**

**FÖRSLAG TILL BESLUT**

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

Olle Zetterberg

Lennart Gustafsson

Jan Lind

**SAMMANFATTNING**

Gatu- och fastighetsnämndens remisstid går ut 2002-01-18.

Enligt det av kommunfullmäktige 1998 fastställda handlingsprogrammet mot växthusgaser ska utsläppen år 2000 inte överstiga utsläppen 1990. Mellan 1990 och 2005 ska de minska med 20 %.

Enligt miljöförvaltningens nu remitterade översiktliga uppföljning klaras målet för år 2000. Detta beror främst på åtgärder genomförda inom uppvärmningssektorn. Målet för år 2005 bedöms dock inte kunna nås med hittills genomförda, påbörjade eller planerade åtgärder. Genom remissen ges berörda nämnder och bolag möjlighet till kompletteringar och korrigeringar innan uppföljningen redovisas för fullmäktige. Därefter avser miljöförvaltningen återkomma med förslag på vidare arbete.

---

W:\gfk.yourvoice.se\work\2002-01-22\Tjut\05.doc

- Bilagor: 1. Protokollsutdrag MHN 2001-10-23  
2. Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande 2001-09-10  
med bifogad uppföljning  
3. Utdrag ur utl 1998:111

Växthusgasproblematiken är som gatu- och fastighetskontoret framhållit i tidigare sammanhang långsiktig, global, komplex, svårbedömbär och svårlöst.

Uppföljningen av Stockholms växthusgasprogram kan ge intryck av ett annalkande miljöhot p g a svårigheterna att nå de uppsatta miljömålen inom trafikområdet. Vi vill dock peka på att inom Sverige är koldioxidutsläppen per capita redan förhållandevis låga i Stockholm beroende på stadsbygdens koncentration och stadens framsynta utbyggnad av kollektivtrafiken och fjärrvärmen.

Miljöförvaltningens sammanställning illustrerar svårigheterna att vidta åtgärder på det lokala planet som har effekt när det är ett globalt problem som ska åtgärdas. Vi menar att det finns ett systematiskt fel i att hantera ett globalt miljöproblem som växthusgaser genom lokala åtgärder utan hänsyn till de lokala förutsättningarna. Risken för suboptimering är mycket stor och kan innebära att utsläppen totalt sett ökar eller i värsta fall bidrar till att ett lokalt problem ökar. Alltför höga miljömål för regionens centrala delar kan exempelvis leda till byggstopp i dessa lägen och kanske tvinga fram en utglesad bebyggelse med ökat behov per capita av både uppvärmning och trafikförsörjning som följd.

Mål för att bemästra miljöproblem av nationell eller global karaktär måste enligt vår uppfattning utformas så att de gäller som ett genomsnitt inom ett större område, en hel region eller hela landet. Dessa genomsnitt ska få överskridas lokalt. Det torde också vara mer rättvisande att komplettera målen för totala utsläpp med mål per capita.

Vi förordar att stadens mål för växthusgasreduktion ses över och utformas på ett sätt som kan bidra till verkliga miljöförbättringar. Det förefaller också rimligt att målen för stadens egna insatser inte sätts högre än att de åtgärder som kan vidtas för att nå målen ligger inom stadens egen rådighet eller i vart fall ligger inom räckhåll.

I jämförelse med den nyligen presenterade klimatpropositionens växthusgasreduktion på 4 % från år 1990 till år 2010 framstår Stockholms hittillsvarande mål på 20 % reduktion från år 1990 till år 2005 som mycket högt. Det förefaller lämpligt att det fortsatta arbetet med Stockholms växthusgasprogram beaktar de statliga målen. Frågan om vilken effekt de aviserade statliga klimatsatsningarna kan få för Stockholms del bör naturligtvis också prövas.

#### **REMISSEN**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har genom översändande av protokollsutdrag 2001-10-23 remitterat miljöförvaltningens rapport för synpunkter och kompletteringar senast 2002-01-18 till, förutom gatu- och fastighetsnämnden, stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden, Stockholm MFO AB, näringslivsnämnden, Birka Energi AB, Vägverket och SL.

## UPPFÖLJNINGEN AV STADENS HANDLINGSPROGRAM MOT VÄXTHUSGASER

Miljöförvaltningen erinrar i sitt tjänsteutlåtande om det av kommunfullmäktige i juni 1998 fastställda handlingsprogrammet mot växthusgaser. Enligt programmet ska utsläppen år 2000 inte överstiga utsläppen 1990. Mellan 1990 och 2005 ska de minska med 20 %.

Förvaltningen har nu gjort en första sammanställning av kända åtgärder som påverkar utsläppen. Enligt den översiktliga uppföljningen klaras målet för år 2000. Detta beror främst på åtgärder genomförda inom uppvärmningssektorn.

Målet för år 2005 bedöms dock inte kunna nås med hittills genomförda, påbörjade eller planerade åtgärder.

Genom den nu aktuella remissen ges berörda nämnder och bolag möjlighet till kompletteringar och korrigeringar innan uppföljningen redovisas för fullmäktige. Därefter avser miljöförvaltningen återkomma med förslag på vidare arbete.

### GATU- OCH FASTIGHETSKONTORETS SYNPUNKTER

Remissen avser uppföljning av de utsläppsmål för växthusgaser som fullmäktige beslutade om 1998. Innan gatu- och fastighetskontoret går in på mer konkreta synpunkter vill vi redovisa hur det 1998 var tänkt att de mål som då ställdes upp skulle kunna nås. Vi finner också anledning att som bakgrund erinra om de remissynpunkter som gatu- och fastighetsnämnden och kontoret lämnade innan fullmäktige beslutade om växthusgasprogrammet.

#### 1998 års handlingsprogram

Kommunfullmäktige fastställde 1998-06-08 ett av miljö- och hälsoskyddsnämnden utarbetat förslag till Handlingsprogram mot växthusgaser (utl 1998:111). Därmed blev det stadens mål att minska koldioxidutsläppen med 20 % år 2005 jämfört med år 1990.

Berörda nämnder och bolag fick i uppdrag att verka för att de i handlingsprogrammet föreslagna åtgärderna eller åtgärder som ger motsvarande koldioxidreduktion, snarast påbörjas. Bolag och nämnder fick också i uppdrag att arbeta in stadens klimatmål i sin egen verksamhetsplanering och uppföljning, utarbeta egna operativa program samt varje år redovisa vilka åtgärder som vidtagits och koldioxidpåverkan av åtgärderna. Detta sker enligt fullmäktiges beslut lämpligen inom ramen för miljöledningssystemet. Kommunstyrelsen fick bl a i uppdrag att arbeta för att internationella och nationella skatter och regler ändras för att underlätta lokalt klimatarbete enligt handlingsprogrammet. Miljö- och hälsoskyddsnämnden fick i uppdrag att följa och i planerade miljöbokslut avrapportera utvecklingen, samt att år 2002 göra en ny uppföljande studie.

I handlingsprogrammet ger miljö- och hälsoskyddsnämnden förslag på vilka åtgärder som kan vidtas och av vem.

I strategin för att minska utsläppen av koldioxid anges bl a att att:

- ? Staden bör med stor beslutsamhet inrikta sig på planering av bebyggelse och infrastruktur så att potentialen till effektivare energianvändning tillvaratas, och därmed undvika infrastrukturella satsningar som på längre sikt leder till eller skapar förutsättningar för ökad energianvändning och ökade utsläpp av koldioxid.
- ? Staden bör söka efter politiskt acceptabla och hållbara lösningar för att minska utsläppen från transportsektorn. Staden bör aktivt verka för en utveckling av effektivare fordon som kräver mindre energi, samt söka efter och tillämpa styrmedel som leder till att en ökad andel av persontransporterna sker med effektiva transportslag.

Enligt miljöförvaltningen kan de åtgärder som finns för att minska koldioxidutsläppen från såväl transporter som från elproduktion och uppvärmning indelas i tre åtgärdsområden:

1. Effektivare energianvändning
2. Minskat användande av tjänster som kräver energi. Inom transportområdet kan det enligt förvaltningen innebära att vi ibland väljer att cykla, samåka eller åka kollektivt. Staden sägs i viss utsträckning kunna främja denna utveckling av ändrade vanor via information. Med ändrad livsstil kan koldioxidutsläppen minska påtagligt.
3. Även utbyte av fossila bränslen till förnybara bränslen och energislag måste ske.

I miljöförvaltningens listning över beräknad reduktionspotential i tusen ton/år till respektive år samt ansvariga för åtgärder som bör vidtas för att staden ska nå uppställda mål, utpekas gatu- och fastighetsnämnden som ansvarig inom tre områden.

Åtgärder	Reduktion till 2000	Reduktion till 2005	Reduktion till 2020-2050	Ansvarig
E. Transport- och stadsplanering	5	25	130	SBN + GFN
F. Ändrat resebeteende	10	130	>180	GFN + MHN
G. Transportinformatik och andra styråtgärder	5	120	>170	SBN + GFN

Dessutom anges samtliga nämnder och bolag, med vägledning av kommunstyrelsen, vara ansvariga för att inventera och energieffektivisera i den kommunala verksamheten.

De av miljöförvaltningen angivna möjliga reduktionerna inom samtliga åtgärdsgrupper framgår närmare av bifogade tabell.

Miljöförvaltningen presenterar åtgärderna E – G inom transportsektorn närmare enligt följande.

#### *E. TRANSPORT OCH STADSPLANERING.*

Gemensamt för den potential som stadsplanering och olika infrastrukturåtgärder har för att minska transporternas koldioxidutsläpp är att de verkar på lång sikt. Kostnadseffektiviteten vad gäller koldioxid är låg om inte andra kompletterande åtgärder vidtas för att styra över resande till mer miljöanpassade transportsätt. Däremot kan denna typ av åtgärder skapa ett minskat resebehov och förutsättningar för resurssnåla och miljövänliga transporter.

Kommunens påverkansmöjlighet vad gäller planering i staden är stor. Större infrastrukturåtgärder kräver regional och nationell samverkan men staden är i dessa sammanhang en förhållandevis tung aktör. Av dessa skäl bör staden även fortsättningsvis verka för kollektivtrafikförbättringar samt genomföra föreslagna gatumiljöförbättrande åtgärder. Gatumiljöförbättrande åtgärder i bl a innerstaden har sannolikt en klart biltrafikdämpande effekt och ger förutom övriga positiva miljöeffekter även koldioxidreduktioner till en förhållandevis låg investeringskostnad.

#### *F. ÄNDRAT RESEBETEENDE*

Genom informationsinsatser för att minska bilresandet, begränsa transporter, samåka, köra mjukare och vid byte till ny bil välja en bränslesnålare modell kan förhållandevis stora minskningar av koldioxidutsläppen nås till en låg kostnad.

Staden bör genom kunskapsspridning visa hur stockholmarna genom förhållandevis enkla åtgärder kan minska koldioxidutsläppen i sitt dagliga resande. En förutsättning för att nå beräknad effekt är dock att bilisterna i olika hög grad ändrar sitt beteende.

#### *G. TRANSPORTINFORMATIK OCH ANDRA TEKNISKA ÅTGÄRDER*

Staden bör som väghållare påskynda införandet av olika typer av tekniska åtgärder inom transportsystemet som leder till minskade koldioxidutsläpp, bl a optimering av trafiksignaler och utökad trafikinformatik.

Om därutöver åtgärder vidtas för att ändra kostnaderna för resandet erhålls en snabb kostnadseffektiv koldioxidreduktion. Exempel på detta kan vara att hitta en ny modell för avgifter på trafiken eller att regionalt öka bränsleskatten. Målet bör vara att hitta en modell som uppskattas av stockholmarna och där avgifterna går tillbaka till kommuninvånarna. För samtliga åtgärder inom detta område har staden stor påverkansmöjlighet, dels som väghållare och som en tung aktör i det regionala samarbetet. Vissa åtgärder bl a vad gäller avgifter kräver lagändringar.

### Gatu- och fastighetsnämndens remissvar 1997

Gatu- och fastighetsnämnden hade 1997-10-07, innan miljö- och hälsoskydds-nämnden lämnade sitt förslag till fullmäktige, yttrat sig över ett av miljöförvaltningen översänt förslag till handlingsprogram. Nämnden

tillstyrkte i huvudsak miljöförvaltningens förslag. I ett anförande pekade nämnden bl a på att det finns anledning att speciellt uppmärksamma uppvärmningens stora andel (66 %) av Stockholms koldioxidutsläpp.

Nämnden framhöll att det är logiskt att den procentuella reduktionen av utsläpp ska gälla inom samtliga sektorer för sig. Det bör enligt nämndens anförande speciellt understrykas att den av kommunfullmäktige beslutade begränsningen av biltrafiken måste genomföras eftersom den innebär en reduktion av utsläppen av både växthusgaser och andra skadliga ämnen.

Reservationer anmäldes av (m), (fp) och (c).

Gatu- och fastighetskontoret (tj utl 1997-09-18) hade redovisat kritiska synpunkter på både metodfrågor, beräkningsprinciper och gjorda beräkningar. Kontoret ansåg att en naturlig utgångspunkt för val av åtgärder är att dessa väljs så att minsta möjliga intrång sker i människors välfärd, komfort och ekonomi. Kontoret ifrågasatte om det i dagsläget finns tillräcklig förståelse hos medborgarna för de i många fall långtgående samhälleliga ingrepp av ekonomisk och/eller legal karaktär som föreslogs. Trots bristerna ansåg kontoret att ett handlingsprogram ändå utgör en värdefull sammanställning av åtgärdsbehovet inom de dominerande sektorerna trafik respektive el och uppvärmning.

### Uppföljningen

Miljöförvaltningen har nu låtit utföra en förtjänstfull sammanställning av hur utsläppen av växthusgaser i Stockholm har utvecklats mellan år 1990 och 2000 samt lämnat en prognos med olika antaganden till år 2005. Det förefaller som om målet till år 2000 har klarats med god marginal, medan prognosen fram till år 2005 antyder svårigheter att klara de av kommunfullmäktige beslutade reduktionsmålen.

Utsläppen år 2000 har sålunda enligt rapporten minskat med 199 000 ton/år eller med 5,6 % sedan 1990. Om åtgärderna inte genomförts hade utsläppen istället beräknats öka med storleksordningen 500 000 ton/år eller 14 % jämfört med 1990.

Fram till år 2005 kan enligt rapporten en ytterligare utsläppsreduktion på 160 000 ton/år nås genom planerade åtgärder. Målet för 2005 – en reduktion med 880 000 ton/år – antas dock inte komma att uppnås med hittills genomförda eller påbörjade åtgärder.

### Lokala miljömål för globala problem?

Växthusgasproblematiken är som gatu- och fastighetskontoret framhållit i tidigare sammanhang, bl a i yttrande över klimatkommittens slutbetänkande SOU 2000:23, långsiktig, global, komplex, svårbedömbart och svåröst.

Uppföljningen av Stockholms växthusgasprogram kan ge intryck av ett annalkande miljöhot på grund av svårigheterna att nå de uppsatta miljömålen inom trafikområdet. Vi vill dock peka på att inom Sverige är koldioxidutsläppen per capita redan förhållandevis låga i Stockholm beroende på stadsbygdens koncentration och stadens framsynta utbyggnad av kollektivtrafiken och fjärrvärmerna. Sannolikt är innerstaden det område i landet där andelen bilresor redan idag är lägst i förhållande till andelen kollektivtrafikresor.

Miljöförvaltningens sammanställning illustrerar svårigheterna att vidta åtgärder på det lokala planet som har effekt när det är ett globalt problem som ska åtgärdas. Den enda riktigt effektiva åtgärden som har vidtagits under senare tid är fortsatta infrastrukturåtgärder inom energisektorn. Med detta menas i första hand övergången till biobränslen inom fjärrvärmesystemet och utbyggnad av fjärrvärme.

Man kan också ställa sig frågande till några av de beräkningar som har utförts och påstås visa minskningar av utsläpp men istället är öknings av utsläpp av växthusgaser. Ett exempel är Hammarby sjöstad som uppges minska utsläppen med 10 kton/år när det är färdigbyggt. Detta är ett märkligt sätt att räkna eftersom i verkligheten innebär 1:a etappen ett tillskott med storleksordningen 15 kton/år. Det är genom en teoretisk jämförelse med en äldre byggstandard som en helt fiktiv reduktion av CO<sub>2</sub> påstås ske. Det finns en rad exempel på detta sätt att beräkna och metoden kan knappast godkännas som ett mått på reduktion av växthusgaser.

Inom trafikområdet redovisas ett antal åtgärder där varje del för sig är närmast försumbar. Inom trafikområdet krävs ett samordnat agerande där kollektivtrafik, gång- och cykeltransporter samt fordonstrafiken måste optimeras ur bl. a. miljösynpunkt. Det handlar framförallt om att på den nationella skalan ta fram incitament till lämpliga bränslemixar som bidrar till att minska koldioxidutsläppen. För att klara detta krävs ett stabilt skattesystem där biobränslen tillåts vara kostnadsneutrala i förhållande till fossila bränslen, samt normer för bränsleblandningar som bidrar till minskning av växthusgasutsläpp. Detta är åtgärder som enbart kan åstadkommas på nationell eller kanske på EU-nivå.

Även flera andra insatser inom trafikområdet som miljöförvaltningen pekade på i 1998 års handlingsprogram – övergripande infrastrukturutbyggnader, trafikavgifter, bränsleskatter – förutsätter statliga beslut utanför stadens rådighet.

Det måste också beaktas att det pågår en kontinuerlig tillväxt av regionen genom inflyttning vilket ökar energibehovet för bostäder och lokaler och ställer krav på fungerande transporter. I den av landstinget upprättade och nu utställda regionala utvecklingsplanen för stockholmsregionen under de kommande 30 åren uppskattas i två olika scenarier att befolkningen i regionen kommer att öka med ca 13 000 eller 20 000 personer per år, dvs ungefär som under slutet av 1970-talet/början av 1980-talet respektive under 1990-talet. Detta innebär att koldioxidutsläppen kommer att öka i absoluta tal givet nuvarande system för energi och transport i en storstad.

Gatu- och fastighetskontoret kan konstatera att det är synnerligen svårt att minska koldioxidutsläppen i en region där en stor del av befolkningen är beroende av ett ökat bostadsbyggande och en förbättrad tillgänglighet bl a genom förbättrad kollektivtrafik och vägutbyggnad.

Men det är ju i själva verket så att människor som bor i storstaden bor mer energisnålt och miljövänligt än boende i glesbygd. Kontoret menar att det finns ett systematiskt fel i att hantera ett globalt miljöproblem som växthusgaser genom lokala åtgärder utan hänsyn till de lokala förutsättningarna. Riskerna för suboptimering är mycket stora och kan innebära att utsläppen totalt sett ökar eller i värsta fall bidrar till att ett lokalt problem ökar. Alltför höga miljömål för regionens centrala delar kan exempelvis leda till byggstopp i dessa lägen och kanske tvinga fram en utglesad bebyggelse med ökat behov per capita av både uppvärmning och trafikförsörjning som följd. Om miljökraven blir tillväxt- eller lokaliseringshindrande minskar även resurserna för bl a miljöåtgärder. I värsta fall stryps regionens tillväxt till men för hela landet.

Mål för att bemästra miljöproblem av nationell eller global karaktär måste enligt vår uppfattning utformas så att de gäller som ett genomsnitt inom ett större område, en hel region eller hela landet. Dessa genomsnitt ska få överskridas lokalt. Det torde också vara mer rättvisande att komplettera målen för totala utsläpp med mål per capita.

Vi förordar att stadens mål för växthusgasreduktion ses över och utformas på ett sätt som kan bidra till verkliga miljöförbättringar. Det förefaller också rimligt att målen för stadens egna insatser inte sätts högre än att de åtgärder som kan vidtas för att nå målen ligger inom stadens egen rådighet eller i vart fall ligger inom räckhåll.

#### Statliga klimatmål och klimatsatsningar

Gatu- och fastighetskontoret vill i sammanhanget nämna att i regeringens nyligen presenterade klimatproposition 2001/02:55 anges bl a att de svenska utsläppen av växthusgaser ska vara 4 % lägre år 2010 än de var 1990. Målet ska nås utan att använda skogssänkor, d v s att växande skog tar upp koldioxid, och flexibla mekanismer, d v s handel med utsläppsrättigheter mellan industriländer och miljöinvesteringar i andra länder. Vid en kontrollstation 2004 kan regeringen som komplement föreslå ett mål som innefattar de flexibla mekanismerna.

Enligt regeringens pressmeddelande tar Sverige därmed på sig ett betydligt större åtagande än vad som krävs enligt Kyotoprotokollet (1997 års överenskommelse om industriländernas utsläpp av växthusgaser efter förhandlingar under FN:s ramkonvention om klimatförändringar). Sverige som har relativt låga utsläpp per person har rätt att öka sina utsläpp med fyra procent (exklusive skogssänkor). Men nu blir det enligt propositionen i stället en minskning med fyra procent.



Minskningen berör sex växthusgaser: koldioxid, metan, kväveoxid, HFC (mjuka freoner), svavelhexafluorid och fluorkolväten.

I propositionen anges att de nuvarande svenska utsläppen av de sex växthusgaserna motsvarar ca 7,9 ton koldioxidekvivalenter per person och år. Det långsiktiga klimatmålet år 2050 sätts i propositionen till högst 4,5 ton koldioxidekvivalenter per person och år, dvs en minskning med närmare hälften av den totala mängden utsläpp.

I pressmeddelandet sammanfattas åtgärderna enligt följande.

För att nå målen föreslår regeringen och vänsterpartiet en rad åtgärder, bland annat:

- Klimatinvesteringsprogram i kommunerna. De lokala investeringsprogrammen ersätts från och med årsskiftet av ett stöd till klimatprojekt i kommunerna.
- Information för att öka kunskaperna om klimatfrågan.
- Strategi för alternativa drivmedel.
- Främjande av el från förnybara energikällor genom så kallade gröna certifikat.
- Miljömålsrådet (som presenterades i miljömålspropositionen i maj) ska samordna myndigheternas klimatarbete.
- Uppdrag till de statliga fastighetsägarna att beskriva möjligheterna till ökad energieffektivisering och minskat beroende av fossila bränslen.
- En kommission ska analysera inom vilka områden fossila bränslen kan effektiviseras eller ersättas med andra bränslen.

Andra åtgärder som tas upp är möjligheten att införa gröna certifikat för alternativa drivmedel och möjligheten att inkludera koldioxidutsläpp i flygets start- och landningsavgift. I den kommande översynen av plan- och bygglagen ska frågan om externa köpcentra och deras påverkan på transporter tas upp. Ekonomiska styrmedel (miljökatter, subventioner, borttagande av subventioner), lagstiftning och frivilliga överenskommelser ska användas för att minska klimatutsläppen. Sektorsansvaret behöver utvecklas så att det blir tydligt vilka myndigheter som har ansvaret för klimatpolitiken inom ett område, till exempel transporter, industri samt el och värme.

Internationellt arbetar Sverige för att minska koldioxidutsläppen genom bland annat stöd till investeringar i Östeuropa (sammanlagt 70 projekt) samt bidrag till den globala miljöfonden (GEF) med nästan 450 miljoner kronor mellan 1998 och 2002. Cirka 40 procent av pengarna har använts till klimatinsatser.

Strategin omfattar nu gällande energi- och transportpolitiska beslut, regeringens infrastrukturproposition och kommande förslag till energiproposition våren 2002. Fler åtgärder och preciseringar kan behövas och uppföljning är därför en viktig del av strategin.

Sist men inte minst föreslår regeringen att riksdagen godkänner Kyotoprotokollet så att Sverige kan ratificera protokollet under 2002.

I jämförelse med klimatpropositionens reduktion på 4 % från år 1990 till år 2010 framstår Stockholms hittillsvarande mål på 20 % reduktion från år 1990 till år 2005 som mycket högt. Det förefaller lämpligt att det fortsatta arbetet med Stockholms växthusgasprogram beaktar de statliga målen. Frågan om vilken effekt de statliga klimatsatsningarna kan få för Stockholms del bör naturligtvis också prövas.

#### Gatu- och fastighetsnämndens miljöarbete

Genom remissen ges som nämnts berörda nämnder och bolag möjlighet att komplettera i de fall de genomfört åtgärder som miljöförvaltningen inte haft kännedom om.

Vi har svårt att bedöma exakt vilka åtgärder som inkluderas i uppföljningen varför vi väljer att mer allmänt beskriva vårt miljöarbete. Gatu- och fastighetsnämnden och kontoret bedriver sedan länge ett systematiskt miljöarbete – numera inom ramen för det integrerade ledningssystemet i enlighet med de centrala organens anvisningar.

Vårt arbete omfattar bl a utbyggnad av ett cykelbanenät som skapar förutsättningar för ökad andel cyklister. Inom ramen för tillgänglighetsprojektet utökas och kvalitetsförbättras även gångtrafikanternas villkor även om det primära syftet är tillgänglighet. Energisparkrav ställs vid byggande av bostäder och arbetsplatser bl a enligt programmet för ekologiskt byggande och vid drift av offentlig belysning och trafiksignaler. Ett led i vårt arbete för att effektivisera det befintliga vägsystemet är den fortgående satsningen på trafikinformatik, bl a genom uppbyggnaden av den nya vägtrafikcentralen, Trafik Stockholm. I vårt pågående miljöarbete ingår även, med syftet att bl a minska utsläppen av luftföroreningar och koldioxid, en översyn och revidering av miljözonen och utarbetande av incitament i form av parkeringssubventioner för miljöbilar och definition av miljöbilar. Samtliga dessa åtgärder medverkar till att påtagligt förbättra miljösituationen i Stockholm, men de utgör en närmast försumbar del vad gäller minskningen av koldioxidutsläppen.

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. Vi medverkar också i EU-programmet Trendsetter innefattande flera olika åtgärder syftande till miljövänligare trafik.

Förutom detta har vi en bilpool som efter utbyte från konventionella bilar enbart består av miljöbilar som används i kontorets dagliga transporter. Här finns god statistik för hur dessa miljöbilar drivs och vilken nyttjandegrad de har. Av någon anledning är denna åtgärd bokförd som en reduktion utförd

av miljöförvaltningen vilket bör ändras till det riktiga förhållandet. Vi har även ett antal miljöbilar inom fastighetsförvaltningens driftorganisation. Här finns en god statistik över nyttjandegrad med ”miljöbränsle” och vanligt bränsle.

Parkeringsavdelningen har idag 26 egna miljöfordon men antalet kommer att minska i takt med att fler entreprenader för övervakning kommer till om inte kommunens miljökrav överförs på entreprenören. Ett framtida krav kan vara att elfordon ska användas vid parkeringsövervakning.

I VP 2002 åtar vi oss att minska luftutsläppen av förorenande ämnen och koldioxid vid tjänsteresor. Detta avses ske genom att öka användningen av bilpoolen och genomföra inventering samt upprätta handlingsplan avseende det samlade koldioxidutsläppet för förvaltningens transporter.

Miljöbilar finns inom ett flertal förvaltningar inom staden och driften av dessa bör inte bara tillgodoräknas miljöförvaltningen då samtliga förvaltningar naturligtvis försöker använda miljöbilar så långt det är möjligt.

Uppvärmning och elförbrukning har i uppföljningen helt lagts på Birka Energi vilket inte är helt korrekt. Fastighetsförvaltningen arbetar kontinuerligt med att se över förbrukningar i våra fastigheter där vi har kontroll över vår energiförbrukning genom ett centralt datasystem. Här kan man för varje månad se vilka förbrukningar som finns i en stor del av fastighetsförvaltningens fastighetsbestånd. Vi har även med energiförbrukning och energistatistik i fastighetsförvaltningens interna miljöhandlingsplan med uppföljning på halvårsbasis. När det visar sig att energiförbrukningar är alarmerande kartläggs orsaker och handlingsprogram för att minska förbrukningarna vidtas. Vi kan inte påverka Birka Energi vad gäller deras sätt att ta fram fjärrvärme eller elenergi men vi kan påverka förbrukningen i våra fastigheter, vilket innebär att fastighetsförvaltningen berörs av eventuella minskningar i utsläpp av växthusgaser. Detsamma gäller andra av stadens fastighetsägande nämnder och bolag.

**SLUT**