

Handläggare
Ingrid Mårtenson
08-508 268 32**Till**
Trafiknämnden
2016-02-04

Stockholms miljöprogram 2016-2019. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen
2. Trafiknämnden beslutar att justera paragrafen omedelbart

Lars Jolérus
Tf förvaltningschefKarin Dhakal
Avdelningschef

Sammanfattning

Trafiknämnden har fått Stockholms miljöprogram 2016-2019 på remiss. Flera delmål har skärpts i förslaget vilket ligger i linje med kommunfullmäktiges budget 2015. Uppföljningen av delmålen tidigare läggs i förhållande till tidigare program och systematiseras så att ständiga förbättringar kan uppnås. Dessutom föreslås kravet på obligatoriska miljöhandlingsplaner avskaffas. Trafikkontoret föreslår ett antal justeringar, främst vad gäller föreslagna målvärden och indikatorer.

Remissen

Trafiknämnden har fått Stockholms miljöprogram 2016-2019 på remiss från kommunstyrelsen. Remisstiden sträcker sig till och med den 8 februari 2016.

I budget för 2015 uppdrog kommunfullmäktige till kommunstyrelsen att ta fram ett förslag till miljöprogram för perioden 2016-2019. Förslaget innefattar sex miljömål samt 30 delmål och 40

Trafikkontoret
StabFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 268 32
Växel 08-508 272 00
ingrid.martenson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

indikatorer. Ansvar för genomförandet av miljöprogrammet åvilar stadens samtliga nämnder och styrelser. Ansvar för uppföljning av programmets mål är fördelade efter rådighet över genomförande.

Miljöprogrammet är integrerat i stadens system för ledning och uppföljning av verksamhet och ekonomi, ILS. Nämnd eller styrelse med utpekad ansvar för ett delmål har ansvar för att i sin verksamhetsplan formulera ett lämpligt nämndmål, samt indikatorer och/eller aktiviteter som följer upp delmålet i miljöprogrammet.

Sex arbetsgrupper bestående av representanter från stadens olika förvaltningar och bolag har under året arbetat med att ta fram nu liggande förslag till delmål och indikatorer. Sammantaget har ca 50 personer från drygt 20 förvaltningar och bolag ingått i grupperna. Trafikkontoret har deltagit med representanter i arbetsgrupperna för Miljöanpassade transporter, Sund inomhusmiljö samt Hållbar mark- och vattenanvändning.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts internt inom kontoret i samråd mellan kontorets olika verksamhetsavdelningar.

Trafikkontorets synpunkter

Sammantaget anser kontoret att föreliggande förslag till miljöprogram är ambitiöst och väl genomarbetat. Kontorets synpunkter syftar i huvudsak till att dels redogöra för verksamhetens förutsättningar att efterkomma föreslagna mål och dels till att genom förslag på vissa revideringar och kompletteringar sträva efter ytterligare tydlighet avseende innehåll, målformuleringar och indikatorer. Med anledning av det senare blir synpunkterna stundtals detaljerade.

Kontoret lämnar nedan ett antal övergripande kommentarer på miljöprogrammets innehåll. Därefter redovisas kontorets synpunkter i anslutning till vart och ett av de sex målområdena med tillhörande indikatorer.

Kontoret välkomnar att i föreliggande förslag till miljöprogram för 2016 till 2019 flyttas stadens positioner på miljöområdet fram ytterligare och ambitionerna höjs. Ett gediget förarbete har föregått framtagandet där förbättringsområden i tidigare program har identifierats. Processen har involverat ett stort antal av stadens nämnder och bolag och kunskap och erfarenhet inom staden har på så sätt kunnat tas tillvara.

På en övergripande nivå anser kontoret att vikten av hur staden byggs för att nå programmets intentioner bör lyftas fram på ett tydligare sätt. Det vill säga enligt översiktsplanen med fokus på förtätning och funktionsblandning. Kontoret ser gärna en tydlig beskrivning av detta i programmets inledning samt att det på ett tydligare sätt avspeglas i målbeskrivningarna, i synnerhet delmålen inom ”Hållbar mark- och vattenanvändning”.

I ett antal fall saknas koppling mellan de åtgärder som listas som exempel på hur ett delmål kan nå och rådighet för genomförandeansvarig nämnd/bolagsstyrelse. För att öka tydligheten bör detta i förekommande fall redovisas. Som det nu framställs kan läsaren lätt få uppfattningen att utpekade nämnder och bolagsstyrelser också är de som förutsätts vidta samtliga föreslagna åtgärder.

Indikatorer

I förslaget till miljöprogram redovisas förslag på 40 indikatorer, inklusive målvärden. Indikatorerna samt tillhörande målvärden ska fastslås av kommunfullmäktige i samband med att beslut fattas om programmet. Även om ambitionen varit att hålla nere det totala antalet indikatorer kan det ändå initialt komma att innebära merarbete för nämnder och bolag innan den nya hanteringen satt sig. Kontoret emotser närmare anvisningar från kommunstyrelsen för hur rapporteringen ska ske. Kontoret vill dock redan nu understryka vikten av att uppföljningsansvariga nämnder och bolag ges tillräcklig tid för att göra den sammanställning och analys som efterfrågas.

Uppföljning

Enligt förslaget har nämnd eller styrelse med utpekat ansvar för ett delmål ansvar för att i sin verksamhetsplan formulera ett lämpligt nämndmål, samt indikatorer och/eller aktiviteter som följer upp delmålet. Kontoret ställer sig frågande till om detta kan stämma. I 2016 års budget utgör miljöprogrammets målområden sex stycken delmål under inriktningsmålet ett klimatsmart Stockholm. Utpekade nämnder och styrelser har utifrån dessa ett uppdrag att formulera ett eller ett par egna mål som anknyter till dessa. Ett krav på nämnder att formulera egna mål för samtliga delmål i miljöprogrammet som nämnden står som genomförandeansvarig för skulle leda till ett mycket stort antal nämndmål totalt. I verksamhetsplan för 2016 har trafikinämnden exempelvis 20 stycken nämndmål totalt för verksamheten. Ett krav enligt ovanstående skulle innebära 21 stycken nämndmål endast under ett av fullmäktiges inriktningsmål. Kontoret ställer sig även frågande till nyttan av att formulera egna

mål under delmålen. Dessa har ju utarbetats inom ramen för arbetsgrupper där nämnder och styrelser varit representerade och borde således ligga i nivå med nämnder och styrelsers verksamheter. Kontoret föreslår mot bakgrund av detta att nuvarande målstruktur bibehålls. Detta hindrar inte att uppföljningen av indikatorer och mål kan ske parallellt med verksamhetsplan såsom föreslås.

Övrigt

Kravet i nuvarande miljöprogram på framtagande av så kallade miljöhandlingsplaner föreslås utgå. Bakgrunden är att uppföljning visat att de obligatoriska miljöhandlingsplanerna upplevts sakna tydliga instruktioner och delvis setts som en upprepning av de aktiviteter som respektive nämnd och styrelse angivit i sina respektive verksamhetsprogram. Trafikkontoret anser att en tydlig koppling till ordinarie verksamhet och ILS är ett mer effektivt sätt att säkra genomförande av miljöprogrammet än separata handlingsplaner. Kontoret har således inga invändningar mot att kravet tas bort.

Kontoret anser vidare att listan över ordförklaringar är bra och kan utökas ytterligare, exempelvis vad gäller begreppet hållbarhet. Listan kan även kompletteras med faktarutor i det färdiga dokumentet eller på andra sätt tillgängliggöras på ett pedagogiskt sätt för läsaren. Kontoret ser fram mot att ta del av dokumentet i färdig form efter ytterligare korrekturläsning och revideringar har skett.

Kontorets synpunkter på programmet i övrigt utvecklas nedan.

Målområde 1: Hållbar energianvändning

Trafiknämnden har tillsammans med stadens övriga nämnder och styrelser ansvar för att två av delmålen nås; 1.1 och 1.2. Följande delmål föreslås:

- 1.1 Staden ska verka för att utsläppen av växthusgaser minskar till högst 2,3 ton per invånare till år 2020
- 1.2 Staden ska genom energieffektiviseringar minska energianvändningen i den egna verksamheten med minst tio procent till år 2020
- 1.3 Långtgående energieffektivisering ska genomföras vid större ombyggnader
- 1.4 För nyproducerad byggnad, på av staden markanvisad fastighet, ska energianvändningen vara högst 55 kWh/m² och år

1.5 Stadens egen energiproduktion baserad på solenergi ska öka

Trafikkontorets synpunkter målområde 1

En nulägesbeskrivning av trafiknämndens energiförbrukning togs fram första gången 2007. Förbrukningen då var 95 GWh. Mellan 2007 och 2014 har nämnden minskat sin totala energiförbrukning med ca 30 %, till 66 GWh. Belysningen står för tre fjärdedelar av kontorets totala energiförbrukning, men energi förbrukas även i exempelvis tunnlar, ledningstunnlar, offentliga toaletter och markvärme. Nämnden har dessutom en mindre anläggning med fjärrkyla. Idag är den offentliga belysningen trimmad så långt det går utifrån det material som sitter i anläggningarna. För att ytterligare sänka energiförbrukningen krävs byten till armaturer med mer energieffektiva ljuskällor. Detta arbete pågår kontinuerligt. Under perioden 2011-2014 investerade nämnden ca 100 mnkr i armaturbyten.

Forskning visar att bilrelaterad energianvändning minskar med ökande befolkningstäthet. En tät och funktionsblandad stad utgör en nyckelfaktor för möjligheten att skapa ett transportsnålt samhälle med god tillgänglighet baserat på en kombination av kollektivtrafik, gång, cykel och biltrafik.

Kontoret bevakar utvecklingen på marknaden för nya, mer energieffektiva asfaltsbeläggningar.

Sammanfattningsvis ligger målområdets intention i linje med trafiknämndens arbete.

Målområde 2: Miljöanpassade transporter

De delmål som föreslås är:

- 2.1 Biltrafiken ska minska
- 2.2 Stockholm ska ha frisk luft
- 2.3 Trafikbullret utomhus minskar
- 2.4 Stadens gator blir mer attraktiva gång- och vistelsemiljöer
- 2.5 Fossil energi i transportsektorn ska minska

Trafikkontorets synpunkter målområde 2

Trafiknämnden har genomförandeansvar för samtliga av områdets delmål, i vissa fall gemensamt med flera nämnder och styrelser. För delmål 2.1, 2.2 och 2.3 är dock nämnden angiven som ensamt genomförandeansvarig. Flera av de exempel som lyfts fram på åtgärder som kan bidra till måluppfyllelse ligger dock utanför trafiknämndens rådighet.

Inledningstexten beskriver på ett bra sätt de utmaningar och möjligheter som staden står inför. En viktig vägledning i det arbetet är stadens framkomlighetsstrategi. Texten kan kompletteras med en tydlig hänvisning till denna, exempelvis i tredje stycket som beskriver behovet av en övergång till mer kapacitetsstarka och miljöanpassade transportmedel och högre tillförlitlighet.

Trafikkontoret kan konstatera att målsättningen om minskad biltrafik utgör en stor utmaning för staden. De senaste prognoserna tyder på en fortsatt ökning av biltrafiken i takt med befolkningsutvecklingen. Att minska biltrafiken i absoluta tal, även i små mängder, kommer att kräva kraftfulla åtgärder. En av de viktigaste förutsättningarna för att lyckas är att staden byggs på rätt sätt, det vill säga att ny bebyggelse i staden och regionen lokaliseras på ett sätt som främjar gång, cykel och kollektivtrafik, samt att en bra funktionsblandning uppnås. Detta är inte något som trafiknämnden ensamt ansvarar för. För att tydliggöra att det rör sig om ett delat ansvar kan texten ändras enligt följande: "Trafiknämnden har genomförandeansvar för delmålet. Målet berör dock samtliga nämnder och bolag som kan påverka de egna transporterna, *bedriver samhällsplanering* eller som upphandlar transporttjänster. Trafiknämnden har ansvar för samordning av uppföljningen av delmålet."

Behovet av minskat trafikarbete ligger i linje med det preliminära resultatet av det utredningsuppdrag som kontoret haft om att konkretisera åtgärder i Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) och en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 utifrån Stockholms förutsättningar. Kontoret planerar att återkomma till trafiknämnden med ett ärende som beskriver resultatet av denna utredning under våren 2016.

En annan viktig förutsättning för att kunna minska biltrafiken är att det finns tillräckliga resurser för att öka kapaciteten i kollektivtrafiken, inte enbart i form av investeringar utan även vad gäller långsiktiga lösningar för att säkerställa finansieringen av drift. Även om staden inte ansvarar för kollektivtrafikförsörjningen i Stockholm kan staden ändå driva frågor som kan få effekter för kollektivtrafiken på regional och nationell nivå genom stadens stadsledningskontor. Trafiknämnden kan vidta åtgärder som prioriterar busstrafiken vilket i sin tur kan bidra till att stävja ökande driftskostnader orsakat av att bussar fastnar i köer.

Kontoret noterar att flera av de åtgärder som nämns som exempel på hur delmålet om frisk luft kan nås inte kan genomföras idag eftersom de först kräver ny lagstiftning.

Trafiknämnden står i nuläget som ensamt genomförandeansvarig för att nå delmålet om minskat trafikbuller utomhus. Även här saknar nämnden rådighet över en del av de förslag på åtgärder som listas, exempelvis ”ljuddämpande arkitektur och stadsbyggnad”, vilket snarare är en uppgift för stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden. Det är också viktigt att framhålla att trafiknämnden inte är väghållare för vissa av de vägar som orsakar de mest allvarliga bullerstörningarna – E4/E20 Södertäljevägen, Essingeleden, Södra länken (där trafiken går ovan jord/vid tunnelmynningarna) med flera.

Kontoret anser att delmålet om att göra stadens gator till mer attraktiva gång- och vistelsemiljöer är angeläget och bra men tror att det skulle gå att utveckla ytterligare. Trafikkontoret har ett pågående arbete kring balansen mellan gatans funktioner för rörelse och vistelse som skulle kunna bidra. Kontoret är gärna behjälpligt i en utveckling av delmålstexten om så önskas.

Indikatorer för miljöanpassade transporter

Följande indikatorer föreslås för målområdet miljöanpassade transporter:

- Vägtrafikarbetet per person
- Vägtrafikarbete totalt
- Andel dubbdäcksanvändning på innerstadsgator
- Passager över innerstadssnitt lastbilar
- Andel sålda förnybara drivmedel i länet per år
- Gångflöde på ett urval gator
- Antal dygn över normvärdet för PM 10 i luft
- Antal dygn över normvärdet för kvävedioxid i luft
- Cykelantal
- Sålda fossila bränslen

Trafiknämnden ansvarar för samordnad uppföljning av samtliga av områdets delmål med undantag för delmål 2.5 som rör fossil energi i transportsektorn.

Trafikkontorets synpunkter indikatorer målområde 2

Trafikkontoret föreslår att vissa justeringar görs av ovanstående indikatorer. Detta utvecklas mer nedan.

Vägtrafikarbetet per person samt vägtrafikarbetet totalt

För att tydliggöra vad respektive indikator mäter föreslår kontoret att namnet på indikatorerna ändras till "Vägtrafikarbetet per stockholmare" respektive "Vägtrafikarbetet totalt i staden".

Kontoret föreslår även att målvärdena justeras för båda indikatorerna genom att målvärdena för varje år jämförs mot basåret, istället för mot föregående år. Justeringen innebär ingen ambitionsändring, utan motiveras av att utfallet kan förväntas variera stort från år till år vilket riskerar att bli missvisande.

Kontoret föreslår även att indikatorn "Vägtrafikarbetet per stockholmare" ändras på följande sätt:

Beskrivning: Den sammanlagda körsträckan för alla bilar som varit i trafik någon gång under året, divideras med befolkning. Uppgifter finns per län och kommun.

Mätmetod: Körsträckan enligt data från myndigheten Trafikanalys (Trafa)/Statistiska Centralbyrån (SCB) baserat på bilprovningsdata.

Källa: RUS (Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet) Länsstyrelserna

För att skapa överensstämmelse mellan "Vägtrafikarbetet per stockholmare" respektive "Vägtrafikarbetet totalt i staden" föreslår kontoret även en mindre höjning av målvärdena för indikatorn vägtrafikarbetet per stockholmare samt att minskningarna utgår från ett basår. När nu liggande förslag togs fram saknades värde för 2014 men detta har nu kunnat beräknas. Med de föreslagna ändringarna skulle justerade målvärden bli:

Målvärde 2016: Minska med 1 procentenhet från basåret. Basår är 2014 med 541 mil per invånare i Stockholms stad.

Målvärde 2017: Minska med 2 procentenheter från 2014.

Målvärde 2018: Minska med 3 procentenheter från 2014.

Målvärde 2019: Minska med 4 procentenheter från 2014.

Gångflöde på ett urval gator

Även här föreslår kontoret att målvärdena jämförs mot ett basår istället för mot föregående år. Eftersom ett utgångsläge kan tas fram först 2016 så föreslår kontoret att 2016 utgör basår. Kontoret föreslår att nytt målvärde för 2017 blir en ökning med 1 procentenhet jämfört mot 2016, nytt målvärde för 2018 blir en

ökning om 2 procentenheter jämfört mot 2016, samt för 2019 en ökning om 3 procentenheter jämfört mot 2016.

Kontorets ambition är att ha fasta mätstationer på plats under hösten 2016. Om detta av något skäl inte är möjligt kan resultatet kompletteras med manuella mätningar på motsvarande platser. Antalet gator under mätmetod anges i nuvarande text felaktigt till sex och bör justeras till sju.

Cykelantal

De föreslagna målvärdena är ambitiöst satta. Målvärdet om 84 150 till 2018 motsvarar exempelvis en ungefärlig ökning om 50 % jämfört mot 2012. Motsvarande öknings är dock nödvändiga för att nå målen i stadens cykelplan.

I och med att denna indikator införs kommer trafiknämnden att övergå från att följa rullande femårsmedelvärden till faktiska årsvärden. Detta är möjligt tack vare ett väl utbyggt system med fasta stationer utifrån vilka det går att justera de platser där det görs manuella mätningar idag.

Andel dubbdäcksanvändning på innerstadsgator

I beskrivningen av indikatorn står Fleminggatan med som en av de gator vars värden ska följas. Med anledning av trafiknämndens beslut om att införa dubbdäcksförbud på Fleminggatan från och med årsskiftet bör denna istället ersättas av Hantverkargatan. Nytt genomsnitt för andel dubbdäck på de sex uppmätta gatorna blir då 41,0 % för 2015. Målvärdena 2016-2019 bör justeras därefter.

Målområde 3: Hållbar mark- och vattenanvändning

Trafiknämnden har delat genomförandeansvar för samtliga av målområdets delmål. Delmålen som föreslås är:

- 3.1 Sårbarheter i stadsmiljön till följd av ett klimat i förändring ska förebyggas
- 3.2 God status ska uppnås i stadens alla vattenförekomster
- 3.3 Stadens vattenområden ska stärkas och utvecklas för både rekreation och biologisk mångfald
- 3.4 Vid stadsutveckling ska ekosystemtjänster främjas för att bidra till en god livsmiljö
- 3.5 När staden växer ska den biologiska mångfalden stärkas och utvecklas
- 3.6 Varje stadsdel ska ha god tillgång till parker och områden med höga rekreations- och naturvärden
- 3.7 Varje stadsdel ska planeras för god stadsmiljö

Trafikkontorets synpunkter målområde 3

I textens inledning lyfts flera viktiga aspekter fram; byggande av nya bostäder, klimatfrågan, rekreation för alla samt behovet av avvägningar mellan olika intressen. Det är viktigt att stockholmarna har tillgång till kvalitativa, lättillgängliga och flerfunktionella gröna ytor när staden växer och att detta följs upp på ett relevant sätt. För att understryka detta skulle ordningen mellan delmålen kunna justeras, från god stadsmiljö, till god tillgång till parker, vattenfrågan, ekosystemtjänster, biologisk mångfald och avslutningsvis klimatfrågan. Texten kan också förstärkas genom att meningen "[...] bevara de värden som staden har i form av naturområden och parker" breddas till "[...] bevara *och utveckla* de värden som staden har i form av naturområden och parker".

Det vore värdefullt att under flera delmål (3.3, 3.6, 3.7) lyfta fram vikten av stråk och samband för rekreation, inte enbart längs de gröna strandlinjerna utan även längs hårdgjorda kajer.

Under delmålen som berör god tillgång till parker respektive god stadsmiljö bör den värdefulla kopplingen mellan olika offentliga rum lyftas fram. Genom att skapa ett nätverk av rum med trädplanterade gator, torg, parker, naturområden och stråk längs vatten kan stadens finmaskiga gröna nät i möjligaste mån kompletteras. Även behovet av fler och nya mötesplatser kan poängteras.

Under delmål 3.4, 3.5, och 3.6 framhålls vikten av skötsel. Kontoret anser att det är bra med en hög ambitionsnivå i detta avseende men befarar att det idag delvis saknas ekonomiskt utrymme för att utveckla detta område. Möjligen kan skrivningarna därför nyanseras något, exempelvis genom att lägga till "i möjligaste mån" eller liknande.

Under delmål med dagvattenhantering kan också nämnas värdet av gatuträd med skelettjord som gynnar trädens tillväxt samt fördröjning av dagvatten. Den särskilda typ av trädgröpar som används idag i staden och som utvecklats av trafikkontoret är inte bara gynnsamma för stadens träd, de kan även bidra till att avlasta konventionella dagvattensystem vid kraftiga regn och fungera som komplement till de dagvattenanläggningar som Stockholm Vatten ansvarar för. I arbetet med att anpassa och planera staden för förväntade klimatförändringar kan fler träd behöva planteras i hårdgjorda miljöer där träd eller annan grönska med kylande och luftrenande effekt idag saknas.

Kontoret anser att även gatornas grön-/planteringsytors flerfunktionalitet kan tas med som en viktig väg att nå delmål 3.4.

Kontoret vill framhålla att en viktig aspekt för att uppnå god stadsmiljö vid planeringen av stadsdelar är att beakta behovet av kommunaltekniska ytor. Dessa ytor omfattar platser i stadens olika delar som möjliggör för en effektiv och miljöanpassad drift av stadens offentliga rum. Avsaknad av sådana platser innebär extra transporter, exempelvis i form av framkörning från etableringsytor, sandhämtning eller snöbortforsling, vilket i sin tur bidrar till ökad trafik.

Mot bakgrund av stadsbyggnadsnämndens uppdrag om att revidera stadens översiktsplan och arbeta in strategier för grönstrukturer och den gröna promenadstaden i planen så bör text som rör dessa dokument formuleras övergripande.

Trafikkontorets synpunkter indikatorer målområde 3

Trafiknämnden har inte ansvar för att samordna uppföljningen av något delmål. Däremot är indikatorn ”Andel stockholmare som har tillgång till park- och naturområden inom 200 m” beroende av att kontorets parkdatabas uppdateras kontinuerligt.

Vad gäller indikatorn ”Andel av ny bebyggelse som förläggs inom 500 meter till spårbunden eller stomnätstrafik” utgör spårtrafiken en del av stomnätet. Kontoret föreslår därför att indikatorn istället omformuleras som ”Andel av ny bebyggelse som förläggs inom 500 meter till hållplats för stomtrafik (spår eller buss)”.

Målområde 4: Resurseffektiva kretslopp

Samtliga stadens nämnder och styrelser har genomförandeansvar för att områdets delmål uppnås. De delmål som föreslås är:

- 4.1 Stadens verksamheter ska förebygga uppkomsten av avfall
- 4.2 Avfall som uppkommer ska tas om hand resurseffektivt
- 4.3 Farligt avfall ska inte förekomma i hushållssoporna

Trafikkontorets synpunkter målområde 4

Nämnden kan bidra till måluppfyllelse på flera sätt. Exempelvis kan nämnas tidigare försök med återvinning av den sand som läggs ut vintertid. En viktig åtgärd som nämnden arbetat med under 2015 och kommer att fortsätta utveckla under 2016 är att öka stockholmarnas chanser att hantera avfall i den offentliga miljön, för att därigenom bidra till att en större andel av stadens avfall tas

om hand på ett hållbart sätt. Kontoret kan verka för att de praktiska förutsättningarna för matavfallsinsamling i de egna lokalerna ökar.

Målområde 5: Giftfritt Stockholm

Trafiknämnden berörs i första hand av tre delmål; 5.2, 5.3 samt 5.4. Delmålen som föreslås är:

- 5.1 Spridningen av miljö- och hälsofarliga ämnen från hushåll, handel, byggande och andra aktörer ska minska
- 5.2 Innehållet av miljö- och hälsofarliga ämnen i upphandlade varor och tjänster ska minska
- 5.3 Användningen av bygg- och anläggningsvaror som innehåller miljö- och hälsofarliga ämnen ska minska
- 5.4 Stadens användning av kemiska produkter som innehåller utfasningsämnen och prioriterade riskminskningsämnen ska minska
- 5.5 Förekomsten av hälsofarliga kemikalier i förskolemiljön ska minska
- 5.6 Andelen ekologiska livsmedel som staden köper in ska uppgå till minst 50 %

Trafikkontorets synpunkter målområde 5

Trafiknämnden använder kemikalier i sin verksamhet främst vid klottersanering, men viss kemikaliehantering förekommer även inom kontorets anläggningsentreprenader. Ett av de exempel som anges på hur delmålet kan nås är att följa upp ställda krav och att vidta sanktioner vid avvikelse. Trafikkontoret arbetar aktivt med att utveckla kontrollen av nämndens entreprenader. Möjligheten att vidta sanktioner beror dock på hur respektive kontrakt är formulerat.

Trafikkontorets synpunkter indikatorer målområde 5

En av de indikatorer som föreslås för att följa upp målområdet är andel bygg- och anläggningsentreprenader i stadens regi som uppfyller stadens krav avseende användning av Byggvarubedömningen (BVB). Indikatorn avser andelen avslutade bygg- och anläggningsentreprenader (ny-, om- och tillbyggnad) per år i stadens regi som arbetat i BVB och har en digital loggbok. Årsmålet för 2016 är satt till 40 % för att gradvis öka till 100 % år 2019. Trafiknämnden är angiven som en av de nämnder som ska rapportera in resultat.

Staden och flera av dess bolag är sedan tidigare medlemmar i BVB och ska använda den vid eget byggande. Systemet är tänkt att underlätta miljöbedömning och uppföljning av byggvarors

miljöprestanda. Trafiknämnden är dock inte med i BVB idag. Nämnden använder ett snarlikt system framtaget av Trafikverket, Chemsoft, som kontoret anser bättre motsvarar nämndens verksamhet. Chemsoft är kopplat till BASTA/BETA, två databaser som listar bygg- och anläggningsprodukter som klarar uppställda kriterier för kemiskt innehåll. I de gemensamma upphandlingskrav som Stockholm tagit fram tillsammans med Trafikverket, Göteborg stad och Malmö stad hänvisas till olika bedömningssystem som baseras på egenskapskriterier i EU-förordningarna REACH (registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier) och CLP (klassificering, märkning och förpackning av ämnen och blandningar), till exempel BVB, BASTA/BETA och Chemsoft. Om entreprenörerna vill kan de alltså redan idag använda BVB i arbeten för staden, men entreprenörerna är även fria att välja andra system så länge de uppfyller kraven i gällande lagstiftning. Kontoret anser att detta även fortsättningsvis bör vara fallet och föreslår därför att indikatorn omformuleras till ”andel bygg- och anläggningsentreprenader i stadens regi som uppfyller stadens krav avseende användning av Byggvarubedömningen (BVB) *eller därmed jämförliga system*”.

Målområde 6: Sund inomhusmiljö

De delmål som föreslås inom målområdet är:

- 6.1 Radonhalterna inomhus ska understiga 200 Bq/m³ luft i stadens flerbostadsfastigheter och lokaler för arbetsplatser och undervisning
- 6.2 Fuktskador ska förebyggas
- 6.3 Bullernivåerna inomhus ska minska
- 6.4 Luftkvaliteten inomhus ska bli bättre

Trafikkontorets synpunkter målområde 6

Trafiknämnden har delat genomförandeansvar för delmål 6.3.

I delmålstexten anges att bullerstörningar från trafiken behandlas inom målområde 2, ”Miljöanpassade transporter”. De exempel som tas upp på åtgärder som kan bidra till att delmålet nås fokuserar på fastighets- och nybyggnadsfrågor. Ändå upplever kontoret att uppföljningen fokuserar nästan uteslutande på trafikbuller vilket kontoret anser vara problematiskt. Detta utvecklas mer i stycket nedan.

Trafikkontorets synpunkter indikatorer för målområde 6

Den indikator som föreslås följa upp delmålet är andel bostäder i befintliga flerbostadsfastigheter som beräknas klara 30 dBA inomhus. I beskrivningen av indikatorn står följande: ”*Riktvärdet*

enligt Folkhälsomyndighetens allmänna råd för ekvivalent ljudnivå inomhus är 30 dBA. Stadens åtgärdsprogram för buller grundar sig på att bostäder som utsätts för trafikbuller ska åtgärdas så att 30 dBA inomhus klaras.”

Vidare anges att trafikkontoret ska rapportera in i Webb-ILS hur många flerbostadsfastigheter som genom åtgärdsprogrammet för buller har fått åtgärder så att de bedöms klara kring 30 dBA inomhus. Detta ska sedan ställas i relation till antalet bostäder som beräknas vara aktuella för åtgärder enligt stadens bullerkartläggning. Kontoret vill med anledning av detta framföra följande.

Sedan 1970 har trafiknämnden åtgärdat ca 58 000 fönster i Stockholm genom sitt så kallade fönsterprogram. Syftet med programmet är att minska störningar från trafikbuller inomhus i bostäder. Genom programmet ska samtliga fastigheter i Stockholm med en ekvivalent ljudnivå vid fasad över 62 dBA ljudnivå ha erbjudits bidrag för olika typer av fönsteråtgärder. Kravet har varit att de vidtagna åtgärderna ska ge en dämpning om minst 37 dB för att bidrag ska erhållas. Det innebär att samtliga bostäder som mottagit bidrag bör ha en ljudnivå om ca 30 dB inomhus efter åtgärd. Bostäder byggda efter 1980 ska klara 30 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus enligt Boverkets byggregler. Mot bakgrund av detta gör kontoret en bedömning att alla fastigheter som mottagit bidrag med några få undantag samt alla bostäder byggda efter 1980 klarar kring 30 dBA inomhus idag.

Bland de bostäder som är aktuella för åtgärder enligt stadens bullerkartläggning återstår enligt kontorets mening enbart ett antal fastigheter längst ett 30-tal särskilt bullerutsatta stockholmsgator. Dessa gator trafikeras hårt med resulterande höga bullernivåer vid bostadsfasaderna. Fastigheterna har erbjudits bidrag tidigare men eftersom det var under ett tidigt skede i projektet (80-tal) planerar kontoret att under 2016-2017 på nytt erbjuda bidrag för kompletterande/ytterligare fönsteråtgärder.

Det är utifrån ovanstående premisser som kontoret kommer att rapportera in data i ILS-webben.

Kontoret har även synpunkter på de föreslagna målvärdena för indikatorn. Dessa föreslås till 85 % för 2016, 90 % 2017, 95 % 2018 för att slutligen nå 100 % 2019 vid programperiodens slut. Trafiknämnden har inga tvingande medel till sitt förfogande. Det innebär att fastighetsägare helt enkelt kan tacka nej till nämndens

erbjudande och välja att inte genomföra några åtgärder. Denna frivillighet anser kontoret är viktig att ta hänsyn till när målvärdena fastställs. Kontoret har också noterat ett minskat intresse under de senaste åren för att motta bidrag. Det kan bero på att de mest bullerutsatta bostäderna redan har åtgärdats, antingen i samarbete med nämnden eller genom egen försorg. Sammantaget anser kontoret att målet om 85 % för 2016 är realistiskt, men bedömer det inte vara möjligt att nå 100 % till 2019. Detta beror dels på att nämnden inte kan tvinga fastighetsägarna att vidta åtgärder och dels på att kontorets erfarenhet ger vid handen att det rent praktiskt tar lång tid från det att ett erbjudande ges till att åtgärderna är genomförda. Målvärdet blir möjligt att nå om indikatorn istället följer hur många flerbostadsfastigheter som genom åtgärdsprogrammet för buller har *erbjudits* åtgärder. Om indikatorn behålls föreslår kontoret att indikatorn justeras på detta sätt.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att nämnden beslutar att överlämna detta tjänsteutlåtande som svar på remissen samt omedelbart justerar paragrafen.

Slut

Bilagor

1. Remiss Stockholms miljöprogram 2016-2019
2. Föreslagna indikatorer