

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2016-04-21

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-0598

Handläggare  
Jens Plambeck  
08 686 16 51  
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden  
2016-05-31, punkt 17

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## **Information om uppföljning av trafikförvaltningens miljömål**

### **Ärendebeskrivning**

Ärendet innehåller en sammanfattning av status avseende trafikförvaltningens arbete med miljömål i det nu gällande Miljöpolitiska programmet för Stockholms läns landsting samt det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

### **Underlag**

Ärendet är en informationspunkt. Informationsärendet följer trafiknämndens beslut om årlig informations- eller beslutspunkt till trafiknämnden om det aktuella utfallet, 2014-02-11, punkt 16.

### **Förvaltningens förslag och motivering**

#### *Sammanfattning*

Det är trafikförvaltningens uppfattning att miljöarbetet generellt sett går mycket bra, att vissa betydande framsteg har gjorts, men att det finns vissa beslutade miljömål som sannolikt inte kan nås. Detta beskrivs i nedanstående statusgenomgång av miljömål i det gällande Miljöpolitiska programmet (Miljöutmaning 2016) och trafikförsörjningsprogrammet.

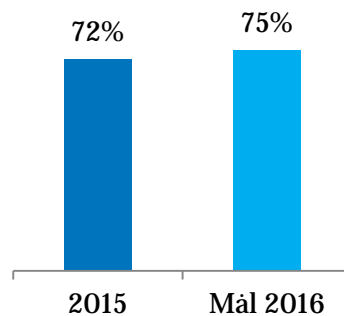
#### *Bakgrund*

Trafikförvaltningen är miljöcertifierade enligt ISO 14001:2004.

Trafikförvaltningens miljöarbete styrs både av miljömål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och av miljömål i det landstingsgemensamma miljöpolitiska programmet. Dessa sammanfaller delvis men det finns också skillnader som nämns under respektive mål. Det gällande miljöpolitiska programmet sträcker sig över en programperiod 2012-2016. Det gällande trafikförsörjningsprogrammet innehåller långsiktiga mål med tidshorisont 2030 samt mål för mellanlång sikt med tidshorisont 2020.

*Status avseende trafikförvaltningens arbete med miljömål*

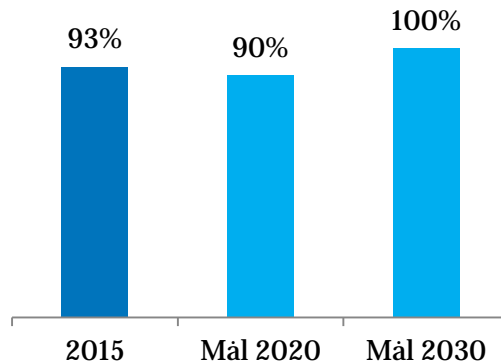
Mål enligt Miljöutmaning 2016:	År 2016 är andelen förnybart bränsle till transporter minst 75 %. Målet omfattar buss, färdtjänst och sjötrafik.
Resultat 2015:	72 %



*Figur 1. Andel förnybar energi i buss, färdtjänst och sjötrafik 2015 och miljömål 2016.*

Vid utgången av 2015 var andelen förnybar energi i busstrafiken 81 %, färdtjänsttrafiken 40 % och sjötrafiken 3 %. Därmed har busstrafiken redan uppnått målet för 2016. Resultatet för alla tre trafikslag sammantaget är nära målet för miljöprogrammet (75 %) och trafikförvaltningens bedömning är att målet kan nås i tid till utgången av år 2016. Att omställningen till förnybara drivmedel går framåt beror dels på att de drivmedelskrav som ställs vid nya upphandlingar av busstrafik nu slagit igenom ordentligt och dels på introduktionen av en sorts biodiesel, HVO (hydrerade vegetabiliska oljor) som kan användas i vanliga dieselmotorer utan modifieringar. Den stora utmaningen framöver är att öka andelen förnybara drivmedel i sjötrafiken.

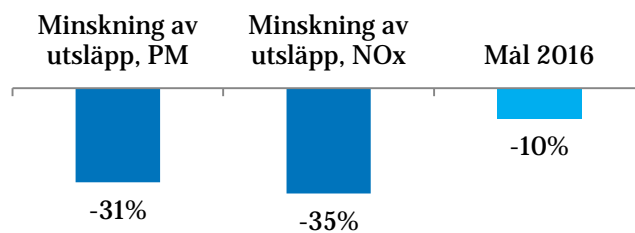
Mål enligt trafikförsörjningsprogrammet:	År 2020 är andelen förnybar energi i kollektivtrafiken 90 %; år 2030 är andelen förnybar energi i kollektivtrafiken 100 % (målet omfattar buss, spår och sjötrafik).
Resultat 2015:	93 %



Figur 2. Andel förnybar energi i buss, spår och sjötrafik 2015, mål 2020 och 2030.

Spårtrafiken drivs redan med 100 % förnybar energi, i buss och sjötrafiken är andel förnybar energi lägre. Spårtrafiken är en stor del av kollektivtrafikens persontransportarbete, vilket gör att sammantaget har den allmänna kollektivtrafiken på land och vatten nått målet för 2020.

Mål enligt Miljöutmaning 2016:	År 2016 har utsläppen av luftföroreningar minskat med 10 % jämfört med år 2011 (målet omfattar buss, färdtjänst och sjötrafik).
Resultat 2015:	Minskning av utsläpp av partiklar (PM): 31 % Minskning av utsläpp av kväveoxider (NOx): 35 %

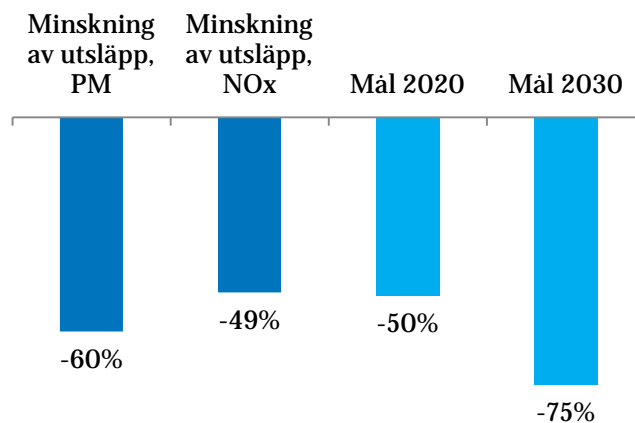


Figur 3. Minskning av utsläpp av partiklar (PM) och kväveoxider (NOx) 2011-2015 (buss, färdtjänst och sjötrafik), samt mål 2016.

Införandet av förnybara bränslen och nya fordon/motorer har medfört att utsläppet av kväveoxider och partiklar stadigt har minskat. Busstrafiken,

färdtjänsten och sjötrafiken har sammantaget redan nått ovanstående målet avseende minskade utsläpp av luftföroreningar.

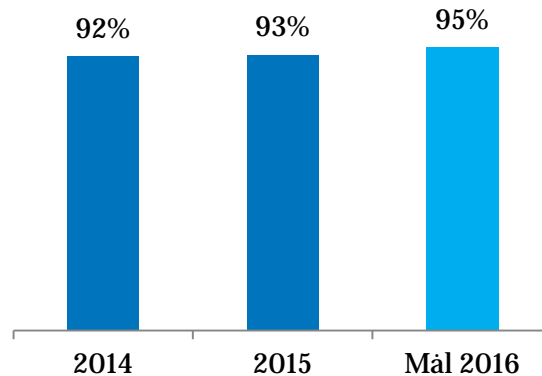
Mål enligt trafikförsörjningsprogrammet:	År 2020 har utsläppen av luftföroreningar minskat med 50 % jämfört med år 2009; år 2030 har utsläppen av luftföroreningar minskat med 75 % jämfört med år 2009 (målet omfattar endast busstrafiken).
Resultat 2015:	Minskning av utsläpp av partiklar (PM): 60 % Minskning av utsläpp av kväveoxider (NOx): 49 %



Figur 4. Minskning av utsläpp av partiklar (PM) och kväveoxider (NOx) 2009-2015 (busstrafik), samt mål 2020 och 2030.

Landstingets miljöpolitiska program och de miljömål som har satts upp, för både drivmedel och utsläpp, har bidragit till minskade utsläpp från SL-trafiken. Busstrafiken uppskattas redan ha nått mål för 2020 enligt trafikförsörjningsprogrammet avseende minskade utsläpp av partiklar. Trafikförvaltningen bedömer att målet avseende utsläpp av kväveoxider kommer att uppnås till 2020.

Mål enligt Miljöutmaning 2016:	År 2016 är andelen förnybar energi för uppvärmning, kylning och el till fastigheter minst 95 %.
Resultat 2015:	93 %



Figur 5. Andel förnybar energi till fastigheter 2014, 2015 och mål 2016.

Andelen energi av förnybart ursprung till fastigheter har ökat med cirka 1 % jämfört med 2014. Trafikförvaltningens bedömning är att målet (95 %) inte kommer att nås i tid, då en del av den upphandlade fjärrvärmen kommer från icke-förnybara källor. Utfallet för 2015 är dock mycket positivt och trafikförvaltningen har en väldigt hög andel av energi från förnybart ursprung i uppvärmning, kylning och el till fastigheter.

Mål enligt Miljöutmaning 2016:	Trafikförvaltningen ställer relevanta och mätbara miljökrav vid alla upphandlingar och kraven i de miljömässigt mest prioriterade upphandlingarna följs upp.
Resultat 2015:	Miljökrav ställs och följs upp

Trafikförvaltningen har en upphandlingsrutin där det framgår att miljökrav alltid ska ställas i en upphandling och att trafikförvaltningens styrande och stödjande dokument inom miljö alltid ska beaktas. Miljöaspekterna identifieras i ett tidigt skede i samband med behovsanalyser, förstudier och programstudier, dvs. före upphandlingsrutinen är tillämplig. Mallarna för anskaffnings- och genomförandebeslut innehåller krav på bedömning och beskrivning av miljökonsekvenser med beslutet och att relevanta miljökrav enligt trafikförvaltningens riktlinjer ska ställas i varje upphandling.

I april 2015 fastställdes det internt styrande dokumentet Riktlinjer Miljö (RiMiljö), trafikförvaltningens riktlinjer för energi och miljö. I denna riktlinje beskrivs hur trafikförvaltningens samtliga trafikslag ska arbeta med miljö- och energifrågor för att nå landstingets mål. Riktlinjerna innehåller färdiga formulerade miljökrav som ska användas i samtliga upphandlingar. Tillsammans med Riktlinjer social hållbarhet (RiSoc) utgör de grunden för

**trafikförvaltningens kravställande verksamhet avseende miljö och social hållbarhet.**

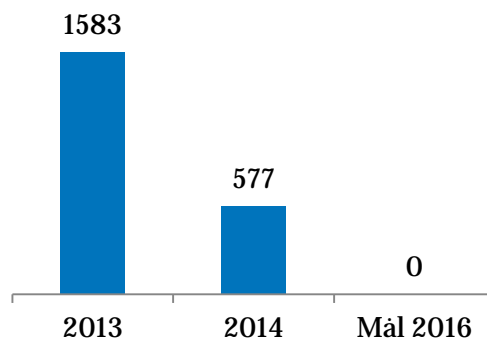
Uppföljning av krav sker genom revisioner, affärsmöten, kontroller och enkäter. Uppföljning av projektörer och byggentreprenörer i SL:s projekt sköts inom respektive projekt, som i sin tur rapporterar in data till miljöledningssystemet. Revisioner av trafik- och underhållsentreprenörer planeras utifrån SMAK-perspektiv (säkerhet, miljö, arbetsmiljö och kvalitet). Totalt har 16 av 19 planerade revisioner genomförts under 2015, varav 6 inom miljö. Revisionsplanen har realiserats enligt nedan:

*Tabell 1 - Genomförda revisioner per revisionsområde 2015*

Revisionsområde	Säkerhet	Miljö och Tillgänglighet	Arbetsmiljö	Kvalitet
Antal planerade	15	6	4	13
Antal genomförda	12	6	4	12
% genomförda	80 %	100 %	100 %	92 %

Revisioner inom SMAK (inkl. Miljö) har genomförts hos: Arriva - E 20 Block 1, Arriva - E 20 Block 2, Stockholm Spårvägar – E21, Keolis - E19, MTR – E17, TBT – E17.

Mål enligt Miljöutmaning 2016:	År 2016 ska kemiska produkter som innehåller avvecklingsämnen enligt Stockholms läns landstings utfasningslista inte användas (målet omfattar drift- och underhållsverksamhet).
Resultat 2015:	Användning av kemiska produkter som innehåller avvecklingsämnen har minskats påtagligt.



*Figur 6. Förbrukning av avvecklingsämnen 2013, 2014 och mål 2016 (liter).*

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2016-04-21

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-0598

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningen kravställer via avtal att kemikaliehantering ska ske enligt landstingets krav. Orsaken till att produkter som innehåller avvecklingsämnen inte har fasats ut helt beror på att avvecklingsämnet Zinkdialkylditiofosfat (CAS-nr 68649-42-3) är en mycket vanligt förekommande innehållskomponent i de flesta smörjmedel som används vid fordonsdrift och underhåll. Ämnet verkar vara svårt att substituera.

Utfallet för 2014 är mycket positivt och visar att en betydande del produkter som innehåller avvecklingsämnen har fasats ut. Det är dock en stor utmaning att uppnå det ovanstående målet och trafikförvaltningen kommer sannolikt att behöva ansöka om SLL-intern dispens för användning av vissa produkter som innehåller avvecklingsämnen efter utgången av 2016.

Trafikutövare redovisar sin kemikalieanvändning per 31 mars och sammanställning av resultatet görs under det andra kvartalet två varje år. Därför kan användning av utfasningsämnen för 2015 ännu inte presenteras.

---

Mål enligt Miljöutmaning 2016:	Vid samtliga upphandlingar, som bedöms innehålla kemikalier, ska kemikaliekrav ställas.
--------------------------------	---

---

Resultat 2015:	Kemikaliekrav ställs och följs upp
----------------	------------------------------------

---

Kemikaliekrav ställs i alla (större) upphandlingar; trafikupphandlingar, drift och underhåll och bygg- och anläggningsprojekt. Kraven följs upp årligen via elektroniska enkäter och möten.

---

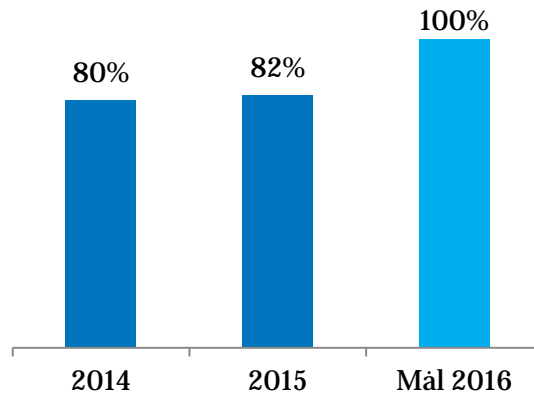
Mål enligt Miljöutmaning 2016:	År 2016 ska endast byggvaror som uppfyller Byggvarubedömningens (BVB) kriterier "rekommenderat" eller "accepterat" material användas.
--------------------------------	---

---

---

Resultat 2015:	82 % av bedömda byggvaror uppfyller BVBs kriterier "rekommenderat" eller "accepterat"
----------------	---

---



Figur 7. Andel av byggvaror som uppfyller Byggvarubedömningens kriterier för "accepterad" eller "rekommenderad" 2014-2015 och mål 2016.

Trafikförvaltningen ställer krav på fastighetsprojekt att använda Byggvarubedömningen för att bedöma byggmaterial vid ny- och ombyggnationer. Andel rekommenderade eller accepterade byggvaror utifrån Byggvarubedömningens kriterier har ökat under programperioden: år 2013 var andelen ca 76 %, år 2014 ca 80 % och år 2015 ca 82 %. Utfallet för 2015 är ett mycket bra resultat. Många infrastrukturprojekt som genomförs av trafikförvaltningen omfattar komplexa anläggningar och komponenter som är svåra att bedöma. Det anses dock inte vara realistiskt att bedöma 100 % av alla byggvaror i ett byggprojekt.

Mål enligt Miljöutmaning 2016:	Vidta minst en åtgärd för att eftersträva klimatneutrala tjänsteresor.
Resultat 2015:	Rabatterade SL access kort erbjuds till personalen och landstingets resepolicy tillämpas för tjänsteresor

Trafikförvaltningen har i dagsläget inga beslut om klimatkompensering. Personalen erbjuds kostnadsfria Access-kort<sup>1</sup> som används i stor utsträckning för pendlingsresor och lokala tjänsteresor. På så vis försöker trafikförvaltningen minska klimatpåverkan från tjänsteresor.

För övriga tjänsteresor tillämpar trafikförvaltningen landstingets resepolicy som anger att vid tjänsteresa ska väljas det färdssätt som med hänsyn till restid, miljö

<sup>1</sup> Enligt skattelagstiftningen måste de som använder periodkort för privat resande (t.ex. resor mellan bostad och arbetsplats) betala skatt på förmånsvärdet. Skatten betalas varje månad genom att förmånsvärdet adderas till bruttolönen innan preliminärskatteavdrag görs. Förmånsvärdet är för närvarande (oktober 2015) 692 kronor per månad.



Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2016-04-21Ärende/Dok. id.  
TN 2015-0598Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

och total kostnad är mest effektivt och att hänsyn till miljön ska präglas vid val av resealternativ.

Mellan hösten 2014 fram till januari 2016 har trafikförvaltningen hyrt tre bensindrivna poolbilar för besök till exempelvis depåer, men i januari 2016 beslutades det att poolbilarna ska avvecklas under 2016 då behovet inte längre finns.

Mål enligt Miljöutmaning 2016:	Arbetet med att minska bullerpåverkan har fortsatt och utvecklats.
Mål enligt trafikförsörjningsprogrammet	År 2030: alla boende i Stockholms län ska ha bullernivåer på högst 70 dB (A) max på minst en uteplats invid fasad samt maximalt 45 dB (A) inomhus nattetid från den kollektiva spårtrafiken.
Resultat 2015:	Aktivt arbete med att minska bullerpåverkan har fortsatt

Arbetet med bullerskyddsåtgärder och andra bullerdämpande åtgärder fortgick under 2015 och fortlöper enligt plan med syfte att nå trafikförvaltningens långsiktiga mål till 2030.

Status avseende bullerskydds- och andra bullerdämpande åtgärder 2015:

Lidingöbanan: Bullerskyddsåtgärder som innebär att långsiktiga nationella värden för buller innehålls färdigställdes under 2015. Totalt 985 m bullerskyddsskärm har uppförts fördelat på 882 m trä, 85 m glas/trä och 18 m glas. Under 2015 har även tre (3) st. fastigheter fått lokala åtgärder.

Roslagsbanan: Bullerskyddsåtgärder som innebär att långsiktiga nationella värden för buller innehålls pågår och kommer att vara färdigställda 2019.

Exempel på åtgärder under 2015:

- 1850 m spårnära bullerskyddsskärm (70 cm i betong)
- 150 m transparent bullerskyddsskärm (1,5 m hög)
- 800 m trä bullerskyddsskärm (2-3 meter hög)
- Lokal åtgärder 70 st. fastigheter

Som en del i det bullerminskande arbete pågår projekt för införande av hjuldämpare på samtliga befintliga fordon på Roslagsbanan till slutet av 2019. Bullerperspektivet ingår även som en del i kravställningarna vid upphandling av nya fordon X15p.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2016-04-21

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-0598

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Saltsjöbanan: Bullerskyddsåtgärder som innebär att långsiktiga nationella värden för buller innehålls pågår och kommer att vara färdigställda 2018.

Exempel på åtgärder under 2015:

- 302 m transparent bullerskyddsskärm (1,5 m hög)
- 176 m trä bullerskyddsskärm (2-3 meter hög)
- 1018 m spårnära bullerskyddsskärm (90 cm i betong)
- Lokal åtgärder 20 st. fastigheter

Fönsteråtgärder vid Vällingbydepån: 42 lägenheter i en flerbostadsfastighet vid depån åtgärdades under 2015. Ytterligare en flerbostadsfastighet med 26 lägenheter kommer att åtgärdas under 2016.

Åtgärder har även planerats invid skolor och depåer: Bullerskyddsåtgärder vid Kullskolan utmed gröna linjen har projekterats under 2015 för åtgärd under 2016. Dessutom har trafikförvaltningen inlett projektering av bullerskydd för ytterligare två skolor och samtliga tunnelbanedepåer. Resultatet av behovsanalysen samt eventuella genomförandebeslut väntas under 2016.

---

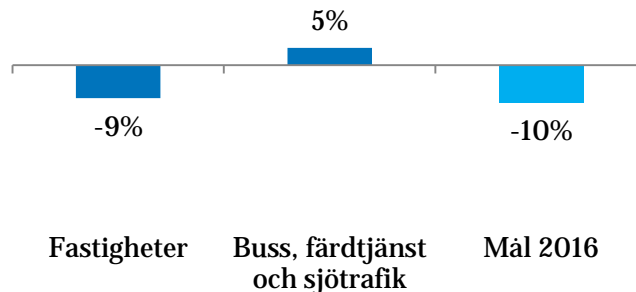
Mål enligt Miljöutmaning 2016:	År 2016 ska resandet med SL (allmän kollektivtrafik) ha ökat med minst bibehållen marknadsandel jämfört med 2011.
Resultat 2015:	Resandet med allmän kollektivtrafik har ökat med bibehållen/ökad marknadsandel

---

Under 2015 har antal påstigande ökat med cirka 8,5 % jämfört med 2011 (7 % under perioden 2011-2014). Enligt den senaste resvaneundersökningen från Trafikanalys (2014) ligger SLs marknadsandel av alla motoriserade resor som görs med bil respektive kollektiva färdmedel på 38 procent. Resultatet avseende marknadsandel för 2015 publiceras av Trafikanalys i juni 2016.

Under hösten 2015 genomförde trafikförvaltningen dessutom en egen resvaneundersökning för Stockholms län. Anledningen till att trafikförvaltningen har valt att göra en egen undersökning beror på att man har velat förbättra underlaget för att redovisa resvanor. Totalt har undersökningen besvarats av ca 45 000 personer. Resultatet av undersökningen presenteras under våren 2016. Detta mål i Miljöutmaning 2016 är dock baserat på Trafikanalysens resvaneundersökning.

Mål enligt Miljöutmaning 2016:	År 2016 ska energianvändning ha minskat med 10 % jämfört med 2011 (målet omfattar buss, färdtjänst, sjötrafik samt fastigheter, ej spårtrafik).
Resultat 2015:	För buss, färdtjänst och sjötrafik sammantaget har energianvändning per personkilometer har ökat med 5 % Energianvändning per kvadratmeter i fastigheter har minskat med 9 %



*Figur 8. Energieffektivisering i fastigheter samt i buss-, färdtjänst och sjötrafik 2011-2015 och mål 2016.*

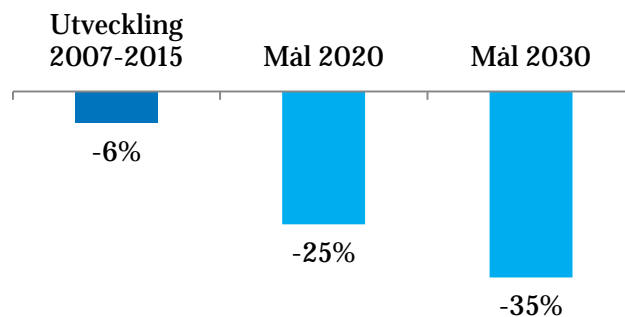
Trafikförvaltningen har i tidigare informationsärenden varit tydlig med att 10 % målet i det miljöpolitiska programmet, Miljöutmaning 2016, inte är realistiskt för trafiken i ett 5-årsperspektiv. Målet om 10 % energieffektivisering kan dock fördela sig olika mellan fastigheter och transporter, exempelvis att fastigheter står för en större andel av effektiviseringarna än transporter. Dessutom är målet på 10 % satt till att gälla hela landstingets verksamhet sammantaget.

Under 2015 har flera åtgärder vidtagits för att minska energianvändningen i fastigheter, exempelvis ombyggnation av ventilation, byte av hissar och rulltrappor för minskad energianvändning, utbyte till LED-belysning, utbyte till modernare luftvärmare på depåer m.m. Totalt har energianvändning per kvadratmeter yta minskat med cirka 9 %.

Energianvändning i trafiken (buss, färdtjänst och sjötrafik sammantaget) har ökat med cirka 5 % per personkilometer. Den ökade energianvändningen ligger framförallt inom busstrafiken. Trafikförvaltningen ställer dock energieffektiviseringskrav i busstrafikuphandlingar och dessa förväntas att ge resultat under de kommande åren.

Trafikförvaltningen har en aktiv dialog med SLL Hållbarhet vid Landstingsstyrelsens förvaltning om utmaningarna kring att nå målet.

Mål enligt trafikförsörjningsprogrammet:	Energianvändning per personkilometer ska minska med 25 % till 2020 från basåret 2007 och med 35 % till 2030 (målet omfattar buss- och spårtrafik, ej fastigheter, färdtjänsten, sjötrafiken).
Resultat 2015:	Energieffektivisering per personkilometer 6 %



Figur 9. Energieffektivisering i spår- och busstrafik 2007-2015, mål 2020 och 2030.

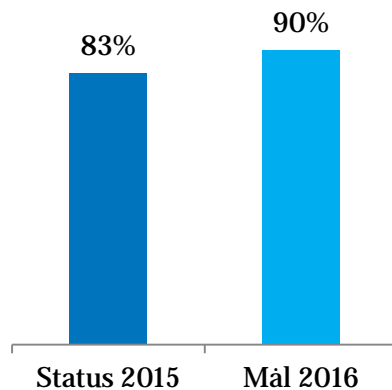
Energianvändning i den allmänna kollektivtrafiken på land har minskat med cirka 6 % per personkilometer under perioden 2007 - 2015. Det är en stor utmaning att uppnå målet om energieffektivisering i trafikförsörjningsprogrammet. Dessa mål kommer ursprungligen från Svensk kollektivtrafik och grundar sig på analysen där busstrafiken utgör huvuddelen av kollektivtrafiken. I Stockholm utgör spårtrafiken 40 % och busstrafiken 60 % av energianvändningen till kollektivtrafiken. Förutsättningarna för energieffektivisering av kollektivtrafiken är därmed annorlunda. Dessutom finns det i trafikförsörjningsprogrammet tydliga mål avseende trängsel ombord som också försvårar arbetet med energieffektivisering av kollektivtrafiken. Målet för 2020 kommer sannolikt inte uppnås.

Mål enligt Miljöutmaning 2016:	År 2016 ska nyproducerade byggnader ligga 30 % lägre än Boverkets byggregler avseende energihushållning (målet avser kontorsverksamhet eller motsvarande som byggs efter utgången av 2016).
Resultat 2015:	Rekommenderade energimål (anpassade för trafikförvaltningens verksamhet) tillämpas vid nyproduktion av depåanläggningar

Under 2015 har Riktlinjer Miljö fastställt som innehåller energimål och energikrav anpassade för trafikförvaltningens fastigheter. För nyproduktion av byggnader för kontorsverksamhet eller likvärdigt är kravet att de ska ligga 30 % lägre än Boverkets byggregler avseende energihushållning.

För industribyggnader, exempelvis verkstäder och uppställningshallar, har anpassade energimål tagits fram och inarbetats i Riktlinjer Miljö. Dessa energimål tar i beaktande att luftomsättningen är högre i denna typ av byggnader än kontorsbyggnader och därmed är förutsättningarna för energieffektivisering annorlunda jämfört med kontorslokaler. Exempelvis, nya depåer AGA och Ulvsunda följer rekommenderade energimål för nyproduktion av depåanläggningar.

Mål enligt Miljöutmaning 2016:	Andelen sorterat avfall från byggtreprenader ska uppgå till minst 90 %.
Resultat 2015:	83 %



Figur 10. Andelen sorterat avfall (på plats) från byggtreprenader 2015 och mål 2016.

Totalt genererades cirka 4000 ton byggavfall inom bygg- och underhållsreprenader år 2015. Andelen sorterat avfall var cirka 83 %, den osorterade andelen omfattar dock även sådant avfall som eftersorteras. Att avfall inte sorteras beror dels på platsbrist och dels på att det är bättre ur miljösynpunkt att transportera blandat avfall och eftersortera på mottagningsanläggningen för att minska onödiga transporter av enstaka fraktioner.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2016-04-21Ärende/Dok. id.  
TN 2015-0598Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Mål enligt Miljöutmaning 2016:	2016 ska nyinköp av några utvalda produktgrupper ha minskat betydligt jämfört med 2011. Under programperioden genomförs projekt med syfte att öka återanvändningen av vissa utvalda produkter.
Resultat 2015:	Material och produkter återanvänds i bygg- och anläggningsprojekt

Exempel på återanvändning av produkter inom trafikförvaltningens bygg- och anläggningsprojekt:

- Schaktmassor
- Belysning
- Kontaktledningsstolpar
- Spår
- Växlar
- Formar för gjutning av brostöd

### **Ekonomiska konsekvenser**

De mål som trafikförvaltningen redan uppnått/överträffat medför inga tillkommande kostnader utöver vad som redan upp- eller inarbetats i budget. För vissa ännu ej nådda mål, bl.a. målen om energieffektiviseringar, innebär måluppfyllelse att stora investeringar behöver genomföras, något som bedöms som orimligt, speciellt i det rådande ekonomiska läget. Trafikförvaltningen har, redan då det nuvarande miljöprogrammet planerades, på olika sätt meddelat SLL Hållbarhet vid Landstingsstyrelsens förvaltning att bl.a. energieffektiviseringsmålen är för högt ställda. Det har även visat sig svårt att nå vissa andra mål, t ex. avveckling av kemiska ämnen som förekommer som tillsatser i t.ex. motoroljor.

### **Sociala konsekvenser**

Beslutet bidrar till vissa positiva sociala konsekvenser ur ett folkhälsoperspektiv genom styrning mot bland annat minskade utsläpp, minskad användning av miljö- och hälsofarliga kemikalier, samt ökat kollektivt resande.

### **Konsekvenser för miljön**

Trafikförvaltningens miljöarbete, speciellt övergången till energi från förnybara källor ses som ett föredöme, även i internationella sammanhang. Många utländska delegationer har varit på besök för att studera hur bussar kan köras på förnybara drivmedel som biogas och etanol. Övergången har inneburit sänkta utsläpp av såväl fossilt koldioxid som minskade utsläpp av hälsopåverkande kväveoxider och partiklar. Det nuvarande miljöprestanda för den upphandlade kollektivtrafiken bidrar till att ca 1,4 miljoner ton CO<sub>2</sub> utsläpp

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2016-04-21

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-0598

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

sparas årligen tack vare alla resenärer som väljer åka kollektivt inom Stockholms län.

**Riskbedömning**

Som nämnt ovan finns det en risk att vissa av landstingets beslutade miljömål t.ex. energieffektivisering och avveckling av vissa tillsatssämnen inte kan nås i tid. I övrigt innebär det pågående miljöarbetet framförallt ett betydande bidrag till bättre livsmiljö för regionens invånare samt ett gott exempel för andra storstadsregioner i världen.

Caroline Ottosson  
Förvaltningschef

Jens Plambeck  
Chef Strategisk utveckling