

Handläggare
Sonia Siropian
08-508 26 340

Till
Trafiknämnden
2019-02-20

Nytt Miljöprogram för Stockholm 2020-2023. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna svaret på remissen och överlämnar det till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Philip Hall
Tf Avdelningschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har mottagit Miljöprogram för Stockholm 2020-2023 på remiss från kommunstyrelsen. Programmet är indelat i sju prioriterade målområden med underliggande etappmål:

1. Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040
2. En fossilfri organisation 2030
3. Ett klimatanpassat Stockholm
4. Ett resurssmart Stockholm
5. Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem
6. Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö
7. Ett giftfritt Stockholm.

Trafikkontoret
Stab

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 340
Växel 08-508 27 200
sonia.sirobian@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Sammantaget anser trafikkontoret att föreliggande förslag till miljöprogram för Stockholm 2020-2023 är ambitiöst och flyttar fram stadens positioner på miljöområdet. Kontoret anser att antalet mål kan begränsas för att tydliggöra prioriteringarna för miljöarbetet, och att miljöprogrammets status kan förtydligas i

förhållande till övriga styrdokument i staden. Vidare ser kontoret att vikten av samverkan behöver betonas ytterligare eftersom möjligheten till måluppfyllnad för flera av de angivna målen är helt beroende av samverkan både internt och externt. Ett exempel är målet om att minska växthusgasutsläpp där trafikkontoret anser att regional samverkan är essentiellt för att uppnå framgång.

Remissen

Ett nytt miljöprogram för Stockholm 2020-2023 har tagits fram av brett sammansatta grupper från olika delar av Stockholms stad under ledning av kommunstyrelsen. Ett omfattande arbete har genomförts av experter inom olika fokusområden av relevans för Stockholms miljö, och inom ramen för det identifierat stadens mest prioriterade utmaningar och målsättningar på miljöområdet.

Programmet är strukturerat utifrån de högst prioriterade målen för Stockholms miljö på lång sikt:

1. Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040
2. En fossilfri organisation 2030
3. Ett klimatanpassat Stockholm
4. Ett resurssmart Stockholm
5. Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem
6. Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö
7. Ett giftfritt Stockholm.

Trafikkontoret har varit representerat i framtagandet av samtliga målområden utom Ett resurssmart Stockholm.

Under de långsiktiga målen finns totalt 16 etappmål som ska uppnås under programperioden, med utpekade genomförande- och uppföljningsansvariga nämnder/bolagsstyrelser. Trafiknämnden är genomförandeansvarig för samtliga mål, och uppföljningsansvarig för följande etappmål:

- Stärkt förmåga att hantera effekter av skyfall
- Minskad exponering av kvävedioxid och partiklar för stadens medborgare
- Minskat omgivningsbuller.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts internt på trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Nedan följer kontorets övergripande kommentarer på miljöprogrammets innehåll. Därefter redovisas kontorets synpunkter i anslutning till vart och ett av de sju målområdena, i huvudsak inriktat på de etappmål som berör kontorets verksamhet.

Kontoret anser att föreliggande förslag till miljöprogram sätter ambitiösa mål för stadens miljöarbete, och instämmer i att målen ställer högre krav på utvecklade arbetssätt. Flera av de uppsatta målen är helt beroende av intern och extern samverkan för att kunna uppfyllas, varför kontoret ser särskilt positivt på att miljöprogrammet lyfter fram det som ett av de viktiga strategiska verktygen. Således välkomnar kontoret det utvecklade arbetssättet med strategiska verktyg som samverkan, innovation, inköp och kommunikation för att uppnå ökad måluppfyllelse.

Trafikkontoret delar bilden av att städer behöver gå före och leda vägen för att uppnå klimatpositiva samhällen. Programmet kan dock bli ännu tydligare med att engagemanget från de regionala aktörerna är minst lika viktigt för att målen ska uppnås. Samverkan omnämns som ett av de strategiska verktygen för måluppfyllelse, men kontoret anser att det kan genomsyra målanalyserna ännu tydligare. För att uppnå målen behöver staden utveckla ett nära samarbete med regionala aktörer, näringslivet och akademi.

Miljöprogrammet är brett och täcker in många målområden inom miljö snarare än att prioritera mellan dem. Varje målområde inrymmer dessutom flera delområden, vilket innebär att programmet blir övergripande. Programmet skulle med fördel kunna bestå av ett färre antal konkreta mål, vilket hade tydliggjort prioriteringarna av de allra viktigaste miljöutmaningarna, samtidigt som styrkraften, genomförbarheten och möjligheten till uppföljning hade ökat.

I slutet av avsnittet om genomförande och uppföljning står det att varje nämnd utifrån stadens miljöprogram och klimathandlingsplan ska ta fram en egen miljö- och klimathandlingsplan vid sidan av nämndens verksamhetsplan. Trafikkontoret önskar ett förtydligande kring vad det innebär för få en bättre förståelse för vad som förväntas, till exempel om den ska innehålla konkreta aktiviteter eller vara mer på en övergripande nivå.

Programmets status i förhållande till andra styrdokument i staden skulle kunna förtydligas. Det nämns att programmet inte ska ge ange några konkreta åtgärder, men samtidigt ges många exempel på

åtgärder både i löptexten och i slutet av varje delmål. Detaljeringsgraden och omfattningen på dessa åtgärder varierar, och det kan vara svårt att navigera genom texten och tyda hur styrande åtgärdsförslagen är. Det finns även en risk att nämnder och bolagsstyrelser gör olika tolkningar av vilka förväntningar som finns på genomförande av exempelåtgärderna.

För att öka dokumentets tillgänglighet hade det med fördel kunnat kompletteras med en ordlista eftersom det förekommer många facktermer i dokumentet som stockholmarna inte nödvändigtvis är insatta i.

Trafikkontoret anser att det för vissa åtgärdsförslag behöver finnas ett tydligare resonemang om vad de innebär för verksamheterna och vilka utmaningar de kan leda till. Ett exempel är ökade miljökrav i upphandlingar som på kort sikt kan innebära färre och/eller dyrare anbud, vilket av budgetskäl kan begränsa antalet upphandlingar där en förvaltning kan ställa skärpta miljökrav. Det är därför viktigt att stadens upphandlande förvaltningar och bolag samordnar detta arbete.

1. Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040

Trafikkontoret ställer sig positivt till att staden flyttar fram sina positioner. Utsläppen från vägtrafiken utgör en väsentlig del av de utmaningar som staden står inför för att bli fossilfri och klimatpositiv. För att uppnå etappmålet om minskade koldioxidutsläpp till högst 1,5 ton CO₂e per invånare behöver många aktörer samordnas och åtgärder behöver genomföras som ligger utanför stadens rådighet. Det innebär att måluppfyllelse är helt beroende av regional samverkan och att nya styrmedel och regelverk införs. Både utveckling av nya samverkansformer och introduktion av nya styrmedel tar tid, och anpassningen som behöver följas för att se resultat kan också dröja. Dessa grundläggande skeden är särskilt viktiga för hur framgångsrik måluppfyllelsen blir, vilket kontoret ser som en utmaning sett till den förhållandevis korta programperioden.

Regional och nationell trafik åker dagligen genom och till Stockholm, och mer än hälften av allt trafikarbete i staden utförs av trafikanter boendes i andra kommuner. En gemensam målbild för hela regionen blir därför avgörande för om Stockholm kommer uppnå sina högt ställda mål. Bebyggelse- och trafikplanering i andra kommuner har direkt påverkan på trafiken inom Stockholms stads gränser och det kan vara svårt för staden som ensam aktör att påverka biltrafikens utveckling regionalt. Därför ser kontoret att

programmet kan bli ännu tydligare i att lyfta fram vikten av samverkan och samordning i hela regionen gällande fordonsflotta, bebyggelseplanering, kollektivtrafik och mobilitetstjänster.

De specifika åtgärder som föreslås för att uppnå detta etappmål finns beskrivna i förslaget till Stockholms stads klimathandlingsplan 2020-2023, som trafikkontoret besvarar i ett separat remissvar. Där görs en mer djupgående redogörelse för kontorets synpunkter på målet om ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040.

2. En fossilfri organisation 2030

Trafikkontoret ställer sig positivt till de ambitiösa mål som föreslås inom detta område och delar bilden av att staden som organisation behöver gå före och ta sitt ansvar för att uppnå fossilfrihet. Ett önskemål från kontoret är att en analys görs av olika miljökrav för att påvisa dess konsekvenser. Exempelvis om det är mer effektivt att ställa ett enda stort krav mot att ställa ett flertal mindre krav. Flera mindre krav som inte har märkbart stor effekt på utsläppen skulle potentiellt sett dessutom kunna försvåra en upphandling. Trafikkontoret önskar således att det görs en konsekvensanalys gällande specifikt kravställning i upphandling, och att den utgör en grund till riktlinjer för staden för att säkerställa att rätt krav ställs och optimera vägen till en fossilfri organisation 2030.

3. Ett klimatanpassat Stockholm

Det är positivt att klimatanpassning fått ett eget målområde i detta miljöprogram och att ambitionen höjs för stadens arbete inom detta område. Trafikkontoret noterar att trafiknämnden fått både genomförande- och uppföljningsansvar för etappmålet om stärkt förmåga att hantera skyfall. Det är positivt att flera nämnder och bolag involveras i genomförandet av etappmålet och att vikt läggs på samverkan inom staden. Kontoret ställer sig dock frågande till varför inte Stockholm Vatten och Avfall också står angivet som ansvarigt för genomförande av etappmålet.

Trafikkontoret är i uppstartsfasen av att tillsammans med andra berörda aktörer i staden etablera en strategisk funktion för skyfall för att möta upp de behov som finns inom staden. Kontoret anser därför att målet och de åtgärdsförslag som presenteras kopplat till det är på en bra nivå utifrån utgångsläget att staden idag står inför utmaningen att introducera nya arbetssätt och växla upp skyfallsarbetet.

Kontoret ser positivt på etappmålet om att stärka stadens förmåga att hantera värmebölja. Gröna lösningar för klimatanpassning kan uppfylla funktioner för hantering av både skyfall och värmebölja genom ökad växtlighet som fångar upp vatten och samtidigt utgör en skuggande komponent i stadsmiljön.

4. Ett resurssmart Stockholm

Trafikkontoret ser positivt på målområdet och att stadens ambitioner höjs avseende organisationens egen resursförbrukning och -effektivitet. I övrigt har kontoret inga synpunkter på innehållet.

5. Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem

Trafikkontoret anser att det är positivt med ambitiösa mål för biologisk mångfald, sammanhängande ekosystem och förbättrad vattenkvalitet. För att uppnå målet är skydd och ändamålsenlig skötsel särskilt viktigt. Genom väl avvägda åtgärder kan vissa rekreativa och ekologiska värden återskapas eller ersättas i de fall oexploaterad mark tas i anspråk för bebyggelse. Utmaningen ligger i att skapa och bibehålla goda förutsättningar för livet i en växande stad och samtidigt främja en långsiktigt hållbar mark- och vattenanvändning utan att viktiga miljövärden går förlorade.

Avseende etappmålet om biologisk mångfald önskar kontoret se en vidgad diskussion i staden kring invasiva arter, tillsammans med planer för bekämpning av dessa och hur massor kontrolleras för att minimera spridning.

Ytterligare en aspekt som trafikkontoret vill uppmärksamma är att det inte enbart är detaljplaneprocessen som påverkar den biologiska mångfalden, utan även andra processer. När staden bygger om gator, vid ledningsdragningar eller allmän upprustning av offentliga rum, påverkas den biologiska mångfalden också. För att uppnå måluppfyllelse anser kontoret att den biologiska mångfalden behöver beaktas i samtliga processer där den påverkas, och att det bör förtydligas i miljöprogrammet.

Det behövs även verktyg för att på ett smidigt sätt kunna utvärdera om ett projekt har beaktat eller stärkt den biologiska mångfalden, och följa upp miljöprogramsmålen. Ett exempel på ett potentiellt verktyg är Grönare Stockholms checklistor, som med fördel kan utvecklas för att inrymma flera aspekter inom målområdet och användas som indikator.

6. Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö

Trafikkontoret noterar att trafiknämnden fått genomförande- och uppföljningsansvar för de två etappmålen om minskad exponering av kvävedioxid och partiklar, och minskat omgivningsbuller. Kontoret ser positivt på målområdet och de åtgärdsförslag som lyfts fram kopplat till de två etappmålen.

Trafikkontoret anser att regelefterlevnad och möjlighet att införa dubbdäcksavgifter är de viktigaste framgångsfaktorerna för att uppnå måluppfyllelse. Värt att nämna är att arbetet med revidering av åtgärdsprogrammet för luftkvalitet har påbörjats vilket kan påverka arbetet med frågan framöver.

Avseende etappmålet om minskat omgivningsbuller anser trafikkontoret att åtgärdsförslagen och indikatorerna är bra. För att uppnå etappmålet krävs ett fortsatt arbete med att utreda de metoder som tagits fram och inför implementering av åtgärder öka samverkan mellan stadens förvaltningar och synkronisera pågående och planerade projekt. På så sätt kan man redan vid planering av bullerdämpande åtgärder säkra att de också kommer att kunna genomföras, och inte förhindras av exempelvis bygglovsavslag.

Slutligen föreslår trafikkontoret att handboken ”Gröna lösningar för en bättre ljudmiljö” läggs till på sida 36 tillsammans med övriga styrdokument. Det är ett viktigt dokument som inte enbart gynnar åtgärdsarbetet för omgivningsbuller utan även stärker ekosystemtjänster, eftersom det beskriver effekter och ger konkreta rekommendationer för hur gröna lösningar kan utformas för att begränsa buller samtidigt som det stärker ekosystemtjänster i staden.

7. Ett giffritt Stockholm

Trafikkontoret ser positivt på målområdet och anser att åtgärderna kopplat till måluppfyllelse är bra.

Kontoret efterfrågar ett förtydligande avseende Stockholms stads kemikalieplan, om förvaltningar och bolag förväntas använda Byggvarubedömningen eller om det även går bra att använda motsvarande system för bedömning av produkter. I kemikalieplanen är det formulerat som att det går bra att använda motsvarande system, men även där är det otydligt.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar att godkänna svaret på remissen och överlämnar det till kommunstyrelsen.

Slut

Bilagor

1. Nytt Miljöprogram för Stockholm 2020-2023