

Handläggare
Johanna Salén
08-508 26 032

Till
Trafiknämnden
2020-02-20

Klimathandlingsplan 2020-2023. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets förslag enligt detta tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen
2. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Mikael Ranhagen
Enhetschef

Sammanfattning

Trafiknämnden har fått ”Klimathandlingsplan 2020-2023” på remiss från stadsledningskontoret. Klimathandlingsplan är ett viktigt dokument som trafikkontoret välkomnar. Det ligger i linje med trafikkontorets ambition och målsättning.

Trafikkontoret anser, i enlighet med planen, att grundläggande förutsättningar för att kunna genomföra planen är att kommunerna får nya verktyg att arbeta med, att de insatser som krävs på statlig och nationell nivå sätts in samt att regelverk ändras i enlighet med miljömålen. Regionens samordning i en mängd frågor blir också avgörande för genomförbarheten.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 032
Växel 08-508 27 200
johanna.salen@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Trafikkontoret välkomnar planens ambitiösa målsättningar. Dessa kommer innebära utmaningar och kontoret gör bedömningen att planperioden kommer att genomsyras av insatser för att få nödvändiga lagändringar och styrmedel på plats samt att få dem införda.

Remissen

Trafiknämnden har fått ”Klimathandlingsplan 2020-2023” på remiss från stadsledningskontoret. Remisstiden sträcker sig till den 17 januari 2020. Trafiknämnden har fått förlängd svarstid för att ärendet ska hinna behandlas i nämnden.

Trafikkontorets synpunkter

Klimathandlingsplan 2020-2023 är ett viktigt dokument som trafikkontoret välkomnar. Att arbeta för ett fossilbränslefritt Stockholm ligger i linje med trafikkontorets ambition och målsättning. Många av de utpekade åtgärderna i planen är något som trafikkontoret redan arbetar aktivt med, såsom cykel- och kollektivtrafikåtgärder, skapa förutsättningar för samlastning, smartare och miljövänligare hantering och transport av schaktmassor, underlätta en omställning till eldrift, krav vid upphandlingar osv.

Ändrade regelverk samt nya och utvecklade verktyg

Det är positivt att planen tar upp den stora betydelsen av åtgärder på statlig och EU-nivå. Trafikkontoret anser i enlighet med planen att grundläggande förutsättningar för att kunna genomföra planen är att kommunerna får nya verktyg att arbeta med, att de insatser som krävs på statlig och nationell nivå sätts in samt att regelverk ändras i enlighet med miljömålen. I planen finns dock förslagen till styrmedels- och regelverksändringar omnämnda på olika platser i dokumentet. Betydelsen av dessa och vilka de är skulle kunna tydliggöras genom att samla dessa skrivningar i ett inledande kapitel som pekar ut de förutsättningar som är nödvändiga för att planen ska kunna genomföras.

Stockholms stad en del av en växande region

Stockholm är regioncentrum i en tillväxtregion. Regional och nationell trafik åker dagligen genom och till Stockholm. Mer än hälften av allt trafikarbete i staden utförs av trafikanter som bor i andra kommuner. En gemensam målbild för hela regionen/nationen blir därför avgörande för om Stockholm kommer att uppnå sina högt ställda mål. Stockholms stad kan ha hur hög elbilsandel som helst, men om inte resten av regionen följer med i samma utveckling kommer utsläppen i Stockholm fortfarande vara

betydligt högre än målbilden eftersom trafiksystemet är sammankopplat.

Kontoret anser att klimathandlingsplanen kan bli mer tydlig gällande vikten av hela regionens utveckling och samordning när det gäller fordonsflotta, bebyggelseplanering, kollektivtrafiksatsningar, mobilitetsutbud/tjänster osv och om vikten av ekonomin för trafikens utveckling.

Klimathandlingsplanens mål

Klimathandlingsplanens mål är ambitiösa och nödvändiga för att på längre sikt kunna klara miljömålen. Trafikkontoret är stolt över att vara en del av en organisation i framkant där miljöfrågorna är högt uppe på agendan. Kontoret välkomnar handlingsplanens ambitiösa mål och konstaterar att etappmålet för 2023 kommer att innebära utmaningar och kräva att många aktörer samordnas. En stor del av de åtgärder som behövs för att styra i rätt riktning ligger dessutom utanför kommunens rådighet. Eftersom det krävs nya typer av styrmedel för att genomföra planen samt ytterligare samverkan mellan olika parter blir denna fyraårsperiod förmodligen en period av etablering och i bästa fall introduktion av nya styrmedel och regelverk. Sedan tar det alltid ytterligare ett tag innan anpassning sker så att fullt resultat syns av åtgärden. Nya samarbeten tar också tid att etablera och få igång. Det är ofta dessa grundläggande skeden som blir extra viktiga för hur väl måluppfyllelsen blir i slutändan.

Investeringar i fordon tas också långsiktigt och fordonsparker förnyas under många år. Långsiktighet och förutsägbarhet krävs även för att skapa förtroende för stadens beslut vid införande av olika förbud och styrmedel.

I planen blandas kortsiktiga mål till 2023 (etappmål kallas det på vissa ställen) och målen för 2030 och 2040. Dessutom nämns ambitioner kring ett klimatpositivt Stockholm med nollutsläpp. Skillnaderna mellan dessa mål skulle kunna förtydligas. Ett sätt att hantera detta är att renodla planen och i inledande kapitel förklara vision och övergripande mål för att sedan låta planen endast innehålla mål och åtgärder som rör 2020-2023.

Åtgärder

Trafikkontoret är positivt till de åtgärder som är utpekade på kort sikt. Åtgärderna är dock inte alltid preciserade. Parkeringsåtgärder står t ex utpekade specifikt i tabellen på s.24 men det finns inget förtydligande av vad de innebär. Trafikkontoret ser svårigheter i att följa upp isolerade effekter på koldioxidutsläppen från enskilda

åtgärder eftersom trafiksystemet är komplext och påverkas av vad som händer i samhället i stort.

Trafikkontoret anser att utpekade åtgärder, som parkerings-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder, är viktiga att arbeta med även för att skapa ett bra komplement till bilen och för att skapa ett tillgängligt och framkomligt transportsystem. Alla dessa åtgärder är nödvändiga för att kunna förtäta staden på det sätt som översiktsplanen beskriver. Trafikkontoret omvandlar gatorna på det sätt som stödjer en tät och funktionsblandad stadsplanering och dessa planeringsprinciper om den täta och funktionsblandade staden kan ge större förutsättningar att på längre sikt minska utsläppen från biltrafiken än trafikåtgärderna i sig.

Trafikkontoret skulle därför gärna se att listan på s.23 kompletteras med punkten ”Fortsätta bygga funktionsblandad och tät stad för att minska avståndet till aktiviteter, arbete mm samt för att skapa underlag till effektiv kollektivtrafik”.

Det vore även bra med en översiktlig sammanställning av alla åtgärderna så att det blir enkelt att se vilka åtgärder som är utpekade och vem som har ansvar för uppföljning. När åtgärderna enbart står beskrivna i textflödet är det lätt att missa en åtgärd.

Framtagande av åtgärdsplaner

På olika ställen i texten nämns framtagande av olika planer. T.ex. åtgärdsplan för minskade koldioxidutsläpp för vägtrafiken fram till år 2030, utredning av vad som behövs för att genomföra en utsläppsfri innerstad, arbete för ökad elbilsanvändning till 2030, handlingsplan för en succesiv och kraftfull elbilsintroduktion till 2030. Trafikkontoret anser att det vore bra om alla dessa planer kunde samlas och arbetas fram samordnat så att dubbelarbete kan undvikas.

När det gäller åtgärder för vägtrafiken kommer det vara en betydande utmaning att hitta nya åtgärder som hittills inte identifierats. Däremot skulle en sådan plan kunna innehålla en mer långsiktig och stegvis planering fram till målåret 2030 och 2040 – vad behövs, när och hur. Det är av stor vikt att staden är tydlig i sin kommunikation mot andra parter så att privatpersoner och företag vet vad de har att förvänta sig framöver.

Gods

Kontoret är positivt till att klimathandlingsplanen tar ett brett grepp kring godsfrågan. Varudistribution, avfall, e-handel,

hantering av schaktmassor och byggmaterial är områden som behandlas.

I planen görs bedömningen att staden kan minska ökningen av de lätta fordonstransporterna genom att erbjuda och peka ut platser för logistikcentra på strategiska platser. Frågor att utreda vidare är t.ex. vem som ska driva logistikcentrat, hur samordningen ska ske och vem som ska bekosta det. Det behövs även större incitament för samordning och för att det ska vara lönsamt för leverantören.

Arbetsmaskiner

Trafikkontoret är positivt till en utökning av reduktionsplikten upp till 100 procent för arbetsmaskiner. Kontoret arbetar redan idag med kravställande gentemot leverantörer så att fossilfrihet ska kunna uppnås. Dessa krav förfinas och skärps kontinuerligt vid nya upphandlingar.

Även för arbetsmaskiner behövs en bra samverkan mellan olika aktörer. Stockholms stad skärper succesivt kraven i sina upphandlingar, men för att få en storskalig och hållbar förändring behöver alla kravställande aktörer arbeta åt samma håll. Det är idag, som klimathandlingsplanen beskriver, svårt att riktigt veta vad det finns för fordon i flottan av arbetsmaskiner eftersom inget register förs. Stockholms stad har tidigare varit drivande i processen för att upprätta register, men ett samordningsansvar bör ligga på nationell nivå.

Slut

Bilagor

1. Klimathandlingsplan 2020-2023