



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-04-19

SBN 2024-05-21

Diarienummer SBF-2024-00429

Handläggare

Tyko Lang

Telefon: 031-368 19 32

E-post: tyko.lang@stadsbyggnad.goteborg.se

Svar på remiss – Göteborgs Stads åtgärdsprogram för partiklar (PM10) 2025–2030

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Tjänsteutlåtandet godkänns
2. Tjänsteutlåtandet översänds till Miljö- och klimatinämnden som yttrande över remissen.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen har mottagit en remiss från Miljö- och klimatinämnden rörande förslag till Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030.

Naturvårdsverket gjorde bedömningen 2023 att ett åtgärdsprogram måste upprättas eftersom miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) riskerar att överskridas vid mätstationen i Gårda. Programmet syftar till att åtgärder vidtas så att halterna av de ämnen som överskrider normvärdet minskar i sådan omfattning att miljökvalitetsnormerna inte längre riskerar att överskridas.

Av de nio utpekade åtgärderna i planen har stadsbyggnadsnämnden i samverkan med andra nämnder tilldelats ansvar för fyra åtgärder; Att se över dubbdäcksförbudet, att ta fram aktiviteter för Göteborgs stads parkeringspolicy, fortsätta genomföra aktiviteter för att främja gång- och cykel samt att utveckla metoder och arbetssätt för att stärka kompetensen kring grönskans positiva effekter på luftkvalitet.

Stadsbyggnadsförvaltningen ställer sig positiv till förslaget till åtgärdsprogrammet för partiklar (PM10). Den samlade bedömningen är att det är en viktig och central stadsutvecklingsfråga i såväl befintlig som ny stad att miljökvalitetsnormerna för partiklar efterlevs. Det utpekade ansvaret på stadsbyggnadsnämnden ligger inom det ordinarie ansvarsområdet och anses vara rimligt för att klara miljökvalitetsnormerna inom planens giltighetstid. Förvaltningen föreslår ett tillägg av en åtgärd samt justering av ytterligare en åtgärd för att tillgodose en bra luftkvalitet även på längre sikt.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förvaltningen har svårt att bedöma denna dimension fullt ut, men bedömer att enskilda åtgärder kan medföra kostnader för Göteborgs Stad och de aktörer som är utpekade i åtgärdsplanen. För de åtgärder där stadsbyggnadsförvaltningen har ett utpekad ansvar förväntas eventuella kostnaderna vara kopplade främst till personella resurser för utredningsarbete. Kostnaderna för stadsbyggnadsförvaltningen beror till stor del av den

omfattning som åtgärderna genomförs. Vid omfattande utredningsarbete kan behovet av personella resurser öka. Bedömningen är dock att åtgärderna är möjliga att genomföra inom ordinarie budget, baserat på informationen i förslaget till åtgärdsplan. Förvaltningen anser att förslaget bör kompletteras med en ekonomisk analys av de åtgärder som föreslås. Att visa på enskilda åtgärders kostnader skulle möjliggöra effektiva prioriteringar av personella resurser och värdering i förhållande till åtgärdernas effekt.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar miljöförvaltningens bedömning att åtgärderna i planen på längre sikt, kan ha en viss ekonomisk påverkan för enskilda invånare och näringsidkare som är beroende av bil. Det rör främst åtgärder för ett eventuellt dubbdäcksförbud samt parkeringsåtgärder. Att däremot inte genomföra åtgärdsplanen innebär stora samhällsekonomiska kostnader. Luftföroreningar ger upphov till ohälsa och sjukdomar som beräknades ge samhällsekonomiska kostnader på cirka 168 miljarder kronor för år 2019.¹ Åtgärderna i planen syftar till att förbättra luftkvaliteten avseende partiklar (PM10) och minskar på sikt de övergripande kostnaderna för samhället.

Bedömning ur ekologisk dimension

Genomförandet av åtgärdsplanen bedöms ha direkt positiva effekter på generationsmålet och det nationella miljömålet frisk luft. Förvaltningens bedömning är vidare att de föreslagna åtgärderna ligger i linje med, och har en positiv inverkan på, de lokala miljömålen i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram samt budgetmålen, *Göteborg ska byggas ihop till en grön och levande stad utan bostadsbrist* och *Göteborg ska vara ledande i klimatomställningen och ha en hög biologisk mångfald*. Flera av de föreslagna åtgärderna bidrar utöver till minskade partikelhalter också minskat buller, lägre halter av andra luftföroreningar och på sikt stärkta ekosystemtjänster. Samtidigt bidrar vissa åtgärder till ett eventuellt minskat vägtrafikarbete och minskade klimatutsläpp.

Förvaltningen gör också bedömningen att föreslagen åtgärdsplan knyter an till det klimat- och miljöstrategiska arbete som pågår inom Staden. Dels via miljö- och klimatprogrammets strategier, dels via arbetet med förvaltningens miljöledningssystem.

Bedömning ur social dimension

Genomförandet av åtgärderna i åtgärdsplanen förväntas ha positiva effekter på samtliga befolkningsgrupper i samhället. När människor utsätts för luftföroreningar ökar risken att drabbas av sjukdomar i hjärta, kärl och luftvägar. Långtidsexponering av luftföroreningar gör att man dör i förtid. Det är främst de inandningsbara partiklarna som bidrar till sjukdomar i Sverige. Barn och äldre grupper i samhället är särskilt känsliga och för dessa grupper är den positiva inverkan stor.

Bilagor

1. Förslag till Göteborgs stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030
2. Bilaga till Åtgärdsplanen
3. Följebrev till remissutskicket

¹ IVL Svenska miljöinstitutet. (2022). *Quantification of population exposure to NO₂, PM₁₀ and PM_{2.5}, and estimated health impacts 2019*.

Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen har mottagit en remiss från miljö- och klimatnämnden rörande förslag till Göteborgs Stads åtgärdsprogram för partiklar (PM10) 2025–2030. Remissvar ska inkomma till Miljö- och klimatnämnden senast 2024-05-31.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

I Europaparlamentets direktiv om luftkvalitet och renare luft i Europa (2008/50/EG) definieras ett antal miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft som Sverige har implementerat i Luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:477). Miljökvalitetsnormerna för luft anger vilka föroreningsnivåer som inte får överskridas och är juridiskt bindande. Syftet med MKN är att skydda människors hälsa och miljön och gäller där människor normalt vistas. För partiklar (PM10) finns två värden för MKN, varav det ena avser årsmedelvärde och det andra dygnsmedelvärde. Årsmedelvärdet tillåter ett värde på 40 µg/m³ som inte får överskridas och dygnsmedelvärdet tillåter att värdet får överskrida 50 µg/m³ högst 35 gånger under ett år.

Under 2022 underrättade Göteborgs Stad Naturvårdsverket avseende risk för överskridande av miljökvalitetsnormen för PM10 vid mätstationen i Gårda. Naturvårdsverket gjorde bedömningen att en åtgärdsplan behöver upprättas för att miljökvalitetsnormen ska kunna följas. Stadsledningskontoret översände ärendet till Miljö- och klimatnämnden under 2023 inför beredning i kommunfullmäktige. Åtgärdsplanen har tagits fram under ledning av miljöförvaltningen i samverkan med en projektgrupp bestående av tjänstepersoner från stadsmiljöförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen, Trafikverket, Göteborgs Hamn, Västtrafik, Västra Götalandsregionen, Länsstyrelsen samt Luftvårdsförbundet.

Åtgärdsplanen är ett övergripande planeringsinstrument som syftar till att åtgärder vidtas så att halterna av PM10 i utomhusluften minskar i sådan omfattning att miljökvalitetsnormerna inte längre riskerar att överskridas. Åtgärdsplanen får omfatta all verksamhet och alla åtgärder som kan påverka möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna. Enligt 5 kap. 11 § miljöbalken är myndigheter och kommuner skyldiga att inom sina ansvarsområden vidta de åtgärder som behövs enligt en åtgärdsplan som fastställts enligt 5 kap. 8 § miljöbalken.

Partiklar (PM10) i Göteborg

Göteborg är en stad med flera trafikintensiva leder, som till exempel Kungsbackaleden och Dag Hammarskjöldsleden. Det är längs de större lederna och vid det angränsade lokala vägnätet som luftkvaliteten är som sämst. I Göteborg är den dominerande källan till PM10 vägtrafiken och det bildas genom slitage mellan bromsar, däck och vägbana, PM10 påverkas alltså inte av utsläppsförbättringar från motorer och en förnyad fordonsflotta. Halterna av PM10 är vanligtvis högst under torra och vindstilla vårdagar då stora mängder partiklar bildas från slitage mellan däck och vägbana samt från uppvirvlande material på vägbanan.

Miljöförvaltningen och Luftvårdsförbundet i Göteborgsregionen har mätt halterna av PM10 i Göteborg sedan år 1990. Mätningarna görs vid fyra fasta mätstationer² och en mobil mätvagn. Utvärderingar av de kontinuerliga mätningar av PM10 som gjordes vid mätstationen Gårda år 2022 visar att miljökvalitetsnormen som avser dygnsmedelvärde riskerar att överskridas vid platsen. Under 2022 överskreds miljökvalitetsnormen för dygnsmedelvärde 34 av 35 tillåtna överskridanden under ett kalenderår.

Förslag till åtgärdsplan för partiklar (PM10)

För att snabbt få ner partikelhalterna i Göteborg är de centrala åtgärdsområdena att minska bildandet av slitagepartiklar i vägmiljön, att binda eller ta bort slitagepartiklar i vägmiljön och att minska vägtrafiken. Andra utsläppskällor, såsom sjöfart, industrier, arbetsmaskiner och vedeldning, kan bidra till förhöjda partikelhalter. Åtgärder inom dessa områden ger dock begränsad effekt där halterna i staden är som högst.

Förslaget till åtgärdsplanen innehåller nio åtgärder som behöver genomföras av Göteborgs Stads nämnder och styrelser, av Trafikverket, Västtrafik och Länsstyrelsen i Västra Götalands län. Stadsbyggnadsnämnden har fått ett utpekat huvudansvar för två åtgärder, och ett delansvar för två åtgärder. Se tabellen nedan för en sammanfattning av samtliga föreslagna åtgärder.

*Tabell 1. Sammanställning av åtgärder. Bedömningen av åtgärdens effekt är graderad i en tregradig skala enligt * liten effekt, ** medelstor effekt och *** stor effekt. Flera angivna graderingar innebär att effekten av åtgärden beror på omfattningen av genomförandet. Parentes runt graderingen visar att åtgärden i sig inte har någon effekt, men att den kan leda till aktiviteter som ger effekt.*

Nr	Åtgärd	Ansvarig	Effekt på kort sikt	Effekt på lång sikt
Å1	Extra upptag av sand och grus från vägar under tidig vår	Stadsmiljönämnden och Trafikverket i samverkan med miljö- och klimatnämnden	**	**
Å2	Utred och bevaka behovet av dammbindning	Miljö- och klimatnämnden i samverkan med Trafikverket och stadsmiljönämnden	-	(**/***)
Å3	Se över dubbdäcksförbudet	Stadsmiljönämnden i samverkan med stadsbyggnadsnämnden och miljö- och klimatnämnden	-	(**/***)
Å4	Ta fram en informationskampanj för minskad dubbdäcksanvändning	Miljö- och klimatnämnden	**/**/**	**/**/**
Å5	Ta fram aktiviteter för att genomföra <i>Göteborgs Stads policy för parkering</i>	Stadsbyggnadsnämnden i samverkan med stadsmiljönämnden	(**/**/**)	(**/**/**)
Å6	Fortsatt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång	Stadsmiljönämnden i samverkan med stadsbyggnadsnämnden och andra berörda nämnder och styrelser	**/**/**	**/**/**

² De fasta mätstationerna är placerade på följande platser; Taket på Femmanhuset, Sprängkullsgatan, Övre Husargatan, Gårda. År 2022 var den mobila mätvagnen placerad vid Oscarsleden i Fiskhamnen.

Å7	Arbeta med beteendepåverkande åtgärder för att främja hållbart resande	Stadsmiljönämnden och Västtrafik	*	*
Å8	Utveckla metoder och arbetssätt inom Göteborgs Stad för att stärka kompetensen om grönskans positiva effekter på luftkvalitet	Stadsbyggnadsnämnden i samverkan med stadsmiljönämnden och andra berörda nämnder	*	*/**
Å9	Verka för skarpa krav på vägval, hög miljöprestanda och transportoptimering för transporter i kommande tillståndsprövningar samt vid tillsyn av transportintensiva verksamheter.	Länsstyrelsen i Västra Götalands län	*	*

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Generell bedömning

Förvaltningen anser att det är positivt att en åtgärdsplan för partiklar tas fram. Det är en viktig och central stadsutvecklingsfråga i såväl befintlig som ny stad att miljö kvalitetsnormerna för partiklar efterlevs. I centrala delar av Göteborg och längs de trafikintensiva lederna är partikelhalterna höga idag och vi klarar ofta inte nivåerna för det nationella miljömålet Frisk luft och i en del fall inte heller de lagstadgade miljö kvalitetsnormerna. Att förtäta i den redan byggda staden kan därför innebära att fler bostäder kommer att hamna på platser där det idag är relativt höga halter av luftföroreningar. När det gäller PM10 är den förväntade förbättringen över tid inte lika uppenbar som när det gäller andra luftföroreningar eftersom den största källan är slitage. Detta är viktigt att beakta i planeringsarbetet eftersom det på vissa platser kan komma att innebära att partiklar blir det dominerande och dimensionerande problemet i planeringen avseende luftkvalitet.

Redan idag är partiklar ett problem på många platser när det kommer till planering och utveckling av den befintliga staden. Förvaltningen bedömer att det finns risker med att inte genomföra åtgärder som både på kort och lång sikt kan förbättra luftkvaliteten och minska partikelhalterna. Dels är det viktigt utifrån de ekonomiska, ekologiska och sociala dimensionerna, dels har EU-kommissionens presenterat ett förslag till reviderat luftkvalitetsdirektiv. Kommissionen föreslår att det nya direktivet ska innehålla skärpta luftkvalitetsnormer till 2030 som ligger närmare WHO:s nya riktvärden och ger ett ökat skydd för människors hälsa. Skulle förslaget om reviderade miljö kvalitetsnormer antas i EU-kommissionen kommer Göteborgs Stad med dagens partikelhalter ha än svårare att leva upp till miljö kvalitetsnormerna och därmed följa Göteborgs Stads utvecklingsinriktning.

Bedömningen är därmed att åtgärdsplanen för PM10 är väl formulerad och att de föreslagna åtgärderna är relevanta för att klara miljö kvalitetsnormerna för partiklar inom åtgärdsplanens giltighetstid.

Bedömning miljöförvaltningens frågeställningar

Nedan presenteras förvaltningens bedömning utifrån de frågeställningar som miljöförvaltningen önskade svar på i stadsbyggnadsförvaltningens remissvar.

Bedömningen är avgränsad till åtgärderna i planen som berör stadsbyggnadsförvaltningen.

1. *Övergripande synpunkter på åtgärdsplanens innehåll och uppbyggnad:*
 - a. *Anser ni att det saknas några åtgärder?*
 - b. *Finns det några åtgärder som bör tas bort?*
 - c. *Finns det några åtgärder som kräver justering?*

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att åtgärdsplanen har ett bra innehåll och är väl formulerad och att föreslagna åtgärder är relevanta för att klara miljö kvalitetsnormerna för partiklar inom åtgärdsplanens giltighetstid. Förvaltningen föreslår att åtgärdsplanen kompletteras med ytterligare en åtgärd och att åtgärd "Å6, *Fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång*" justeras.

Att minska vägtrafikarbetet lyfts i åtgärdsplanen som ett av de mest effektiva sätten för att minska partikelhalterna. Förvaltningen saknar därmed en åtgärd som direkt avser att minska vägtrafikarbetet. I dialog med stadsmiljöförvaltningen föreslås därför ett tillägg på en åtgärd. Åtgärdens syfte ska vara att konkretisera/ta fram aktiviteter för hur vägtrafikarbetet kan minska. Ansvariga föreslås vara stadsmiljönämnden i samverkan med stadsbyggnadsnämnden och andra berörda nämnder.

Att inkludera en åtgärd för att direkt undersöka hur vägtrafikarbetet kan minska bedöms vara nödvändigt för att miljö kvalitetsnormerna för PM10 efterlevs, även på längre sikt. Detta för att partikelhalterna ska minska i sådan omfattning att eventuella skärpta miljö kvalitetsnormer ska klaras och för att säkerställa att PM10 minskar som problem i planprocesserna.

För åtgärden "Å6. *Fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång*" bedömer förvaltningen att den är något bredare formulerad än de andra åtgärdsförslagen och att det blir svårt att se helheten och vad som faktiskt avses. Förvaltningen föreslår därmed att åtgärden konkretiseras för att möjliggöra en tydligare måluppfyllelse.

I åtgärdens tredje stycke föreslår förvaltningen följande kompletterande text genom att även inkludera arbetet som görs inom "Ta plats". Tillägget avser den fetmarkerade texten.

"Arbetet som påbörjades inom "pilotområde cykel" **och "ta plats"**, med att utveckla och implementera snabba enkla åtgärder för att öka andelen resor med cykel och gång **och främja ett mer levande stadsliv**, behöver fortsätta. Exempel på åtgärder att fokusera på är att anpassa hastigheten, tydligare och bättre skyltning och enklare anpassningar av gatan för att främja och prioritera gång- och cykeltrafik. **Fler gågator och omvandling till vistelsevänliga torgtytor med enkla medel är också effektiva sätt att förändra användningen av platser.** Genom dessa åtgärder får den motoriserade trafiken ge plats till gångbanor, cykelbanor och stadsliv."

På grund av sin breda formulering och att åtgärden (Å6) innehåller flera olika moment är ansvarsfrågan mer tudelad än för andra åtgärder. För bäst uppfyllelse av åtgärden som helhet, föreslår förvaltningen därmed att ansvaret bör vara stadsbyggnadsnämnden och stadsmiljönämnden i samverkan med andra berörda nämnder och styrelser.

2. *Vilka ser ni som de mest avgörande faktorerna för att åtgärdsplanen ska kunna genomföras?*

Den mest avgörande faktorn för att åtgärdsplanen ska kunna genomföras är att åtgärderna där stadsbyggnadsförvaltningen har ett tilldelat ansvar, inkluderas i verksamhetsplaneringen. Flera åtgärder är delvis pågående och ingår under förvaltningen grunduppdrag och bör därmed kunna implementeras inom redan pågående arbetsuppgifter. För de åtgärder som har störst effekt på lokal nivå kan pågående planering inom planprogram Gårda utgöra en plattform för att integrera föreslagna åtgärder.

3. *Kan er nämnd/styrelse/myndighet stå bakom den/de åtgärd/er ni tilldelats ansvar för? Om nej, motivera.*

Stadsbyggnadsförvaltningen har tilldelats huvudansvar för två åtgärder och delansvar för två åtgärder. Bedömningen är att de åtgärder där förvaltningen tilldelats ansvar ligger inom förvaltningens grunduppdrag och kan stå bakom åtgärderna i åtgärdsplanen.

4. *Vilka insatser ser ni att er verksamhet kommer att behöva göra fram till år 2030 för åtgärderna i planen ska kunna genomföras? Bedömd arbetstid, driftskostnader och investeringskostnader? Kan arbetet göras inom ordinarie ram eller behöver den utökas? Beskriv till vad och omfattning.*

De åtgärder där förvaltningen har ett tilldelat ansvar är av utredande karaktär och innebär främst insatser i form av arbetstid. Vi saknar möjligheten till att göra en fullvärdig bedömning av vilken omfattning arbetsinsatsen skulle innebära. Omfattningen är beroende av i vilken utsträckning utredningsarbetet bedöms vara relevant. Den samlade bedömningen är att insatserna ryms inom det ordinarie verksamhetsområde.

För respektive åtgärd bedömer förvaltningen att den övergripande arbetsinsatsen skulle innebära följande;

Å3. Se över dubbdäcksförbudet – ”Åtgärden avser att se över om det dubbdäcksförbud som idag finns på Friggagatan och Odinsgatan bör utökas. Översynen behöver inkludera en analys av förbudets efterlevnad och dess effekter på luftkvaliteten i området, samt ge förslag på nya områden som det kan vara aktuellt att utöka dubbdäcksförbudet till”. Förslaget innebär deltagande i utredningsarbetet där stadsbyggnadsförvaltningens roll främst relaterar till eventuella förslag på områden för utökning av förbudet så att det ligger i linje med den strategiska- och taktiska utbyggnadsplaneringen.

Å5. Ta fram aktiviteter för att genomföra Göteborgs Stads policy för parkering. – Förutsatt antagandet av förslaget till Göteborgs Stads policy för parkering ”ska framtagna aktiviteterna leda till konkreta inriktningar för hur Göteborgs Stad ska arbeta med parkering som ett verktyg för att minska vägtrafikarbetet”. Åtgärden innebär ledning av utredningsarbete där arbetsinsatsen är beroende av omfattningen på genomförandet. Åtgärden bedöms vara en naturlig fördjupning av förslaget till Göteborgs Stads policy för parkering och kan genomföras inom ordinarie verksamhetsområde.

Å6. Fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång – ”Åtgärden innebär att det arbete som påbörjats inom cykelprogrammet ska accelereras och prioriteras och att det underlag som tagits fram i planeringsstödet ska tillämpas”. Åtgärden avser att fortsätta redan påbörjat arbete och kan genomföras inom ordinarie verksamhetsområde.

Å7. Utveckla metoder och arbetssätt inom Göteborgs Stad för att stärka kompetensen om grönskans positiva effekter på luftkvalitet – ”Åtgärden syftar till att öka statusen på grönskans värden i stadsutvecklingen genom att tydligare vägas mot annan infrastruktur”. Arbetet med att utveckla metoder och arbetssätt för att påvisa grönskans positiva egenskaper och leveransen av ekosystemtjänster pågår till stora delar inom strategin ”Vi planerar för en grön och robust stad”. Samtidigt pågår arbeten från stadsmiljöförvaltningen genom deltagande i ett forskningsprojekt kopplat till grönskans positiva effekter på specifikt luftkvalitet och partiklar. Åtgärden kommer till stor del innebära arbetsinsatser för att föra samman den kunskapen som arbetas fram och sedan att sprida det inom Göteborgs Stads olika förvaltningar. Åtgärden bedöms vara möjlig att genomföra inom de redan etablerade projekten.

5. *Hur bedömer ni att er verksamhets långsiktiga mål kan anpassas och justeras för att gå i takt/linje med planens intentioner?*

Göteborgs Stad och stadsbyggnadsförvaltningen arbetar utifrån högt uppsatta mål och styrande dokument för att uppnå en långsiktig hållbar stadsutveckling. Den samlade bedömningen är att åtgärderna i åtgärdsplanen ligger i linje med redan antagna mål och det miljö- och klimatstrategiska arbete som pågår på förvaltningen och därmed inte behöver några större justeringar.

6. *I åtgärdsplanen beskrivs åtgärder som behöver genomföras i samarbete mellan förvaltningar, bolag och myndigheter. Vilka möjligheter och utmaningar finns idag för att få till ett sådant samarbete?*

Samtliga åtgärder där stadsbyggnadsförvaltningen har ett utpekat ansvar är i samverkan med andra förvaltningar inom Göteborgs Stad. Den samlade bedömningen är att det är möjligt att samverka inom de olika åtgärderna inom befintliga samverkansgrupper.

Inom de olika åtgärdsområdena kan det finnas olika utmaningar som vid uppkomst behöver hanteras. På förhand är det svårt att identifiera alla utmaningar i samverkansprocessen, men bedömningen är att det främst rör sig om motstående styrning mellan olika skeden i stadsutvecklingsprocessen alternativt frågor rörande ansvarsfördelning och resurser. Det bör vara möjligt att lösa motstående intressen och identifierade utmaningar antingen redan på tjänstepersonnivå, alternativt inom de chefsgrupper som tillhör åtgärdsområdet.

Henrik Kant

Jenny Adler

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Strategi och taktik