

Handläggare
Johanna Salén
08-508 26 032**Till**
Trafiknämnden
2022-04-21

Motion om en bilfri innerstad av Malin Ericson och Lisa Palm (Fi). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefRobin Billsjö
Tf Enhetschef

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har remitterat motion om en bilfri innerstad av Malin Ericsson och Lisa Palm (Fi) till trafikkontoret m.fl. Trafikkontoret ombeds yttra sig över remissen senast 2022-04-29. Skribenterna påtar att arbetet för att bromsa klimatförändringarna går för långsamt och att biltrafikens föroreningar länge varit en utmaning för Stockholms stads klimatarbete. Motionen föreslår att kommunfullmäktige ger i uppdrag till trafiknämnden att utreda möjligheterna för att påbörja projektet med en bilfri innerstad på utvalda veckodagar med ambition att innerstaden ska bli helt bilfri.

Trafikkontoret anser att trafiknämnden redan idag har många uppdrag och ett långsiktigt arbete som understödjer möjligheterna till att minska klimatpåverkan. Kontorets uppfattning är att störst nytta för att minska klimatpåverkan har en kombination av åtgärder som minskar trafikarbetet och som leder till ett snabbare utbyte av fordonsflottan till mer miljövänlig.

Remissen

Kommunstyrelsen har remitterat motion om en bilfri innerstad av Malin Ericsson och Lisa Palm (Fi) till trafikkontoret m.fl. Trafikkontoret ombeds yttra sig över remissen senast 2022-04-29.

Skribenterna tar avstamp i den senaste klimatrapporten från IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) I rapporten beskrivs situationen för klimatet som mycket allvarlig, att arbetet för att bromsa klimatförändringarna går för långsamt och att stora systemförändringar behöver ske för att dämpa konsekvenserna av klimatkatastrofen.

Skribenterna påtalar att biltrafikens föroreningar länge har varit en utmaning för Stockholms stads klimatarbete. Skribenten anser att om fler väljer eldrivna bilar blir det en vinst för den lokala luften, men i bästa fall ett nollsummespel för klimatet då tillverkningen av bilar är lika klimatskadlig oavsett drivmedel och den ökade elproduktionen belastar i förlängningen också klimatet.

Skribenterna anser en lösning kan vara en bilfri innerstad - det minskar inte bara klimatpåverkan och de negativa hälsoeffekterna av att andas in avgaser. Det blir också en tryggare och mer levande stad att vistas i. En helt bilfri innerstad alla dagar i veckan skulle leda till att ytor som upptas av biltrafik och parkerade bilar kan ersättas med lektyor för barn, fler bostäder, marknader, uteserveringar, utomhusgym, sociala aktiviteter, kultur och konst eller annat som gynnar människor som bor och vistas i staden.

Motionen föreslår att kommunfullmäktige ger i uppdrag till trafiknämnden att utreda möjligheterna för att påbörja projektet med en bilfri innerstad på utvalda veckodagar med ambition att innerstaden ska bli helt bilfri.

Ärendets beredning

Ärendets har beretts inom trafikkontoret.

Trafiken och resor i Stockholm

I Stockholm görs varje år trafikmätningar på vissa specifika mätplatser. Mätningar av antal fordonspassager per vardagsmedeldygn över innerstadssnittet och regioncentrumsnittet har gjorts sedan 1976. På 30 år har trafiken över innerstadssnittet minskat med knappt 30%, medan regioncentrumsnittet ökat med 30%.

År 2016 lät miljöförvaltningen ta fram en undersökning som redovisar vilka som kör i Stockholms innerstad. Den visade att ungefär hälften av fordonen som passerar betalstationerna för trängselskatt under vardagarna ägs av fysiska personer och hälften av juridiska personer.

Resvaneundersökningen för 2019 visar att cirka tre procent väljer att resa med bil i innerstaden under vardagarna. De flesta går eller åker kollektivt. Inom ytterstaden är det nästan en tredjedel som väljer bilen för sin resa. Till och från innerstaden är det cirka 19 procent som väljer bilen. I den relationen dominerar kollektivtrafiken.

Cirka 35 procent av stockholmarnas bilresor görs i arbetsrelaterade ärenden. Huvuddelen av Stockholmarens biltrafikarbete sker utanför stadens gränser och syftet är främst fritidsresor i form av besök, skjut, inköp, service, friluftsliv, sport, semester och övriga ärenden.

Trafiknämndens arbete för minskad klimatpåverkan

I såväl den gällande som i förslaget till den nya Framkomlighetsstrategin understryks vikten av att prioritera utrymmet på våra gator till gång, cykel och kollektivtrafik samt effektiva godstransporter. Stockholms stad har och ska framöver arbeta med att skapa så bra alternativ som möjligt till den privata bilen i alla reserelationer.

Under flera år har kontoret arbetat med projekt som gör möjligheterna för gång, cykel och kollektivtrafik bättre och i innerstaden syns resultat av det arbetet då motorfordonstrafiken inom samt till och från innerstaden är låg eller minskar.

Den nya framkomlighetsstrategin pekar även ut två andra viktiga inriktningar för trafikkontorets och stadens arbete med transportsystemet framöver. Den ena är gatan och den allmänna platsens funktion som mötesplats och attraktiv stad för människor och den andra är att de motorfordonsresor som är nödvändiga ska

göras med fordon som går på förnybara bränslen. Det pågår redan en mängd projekt inom staden och på trafikkontoret som understödjer arbetet i den riktningen. För att nämna några exempel har 1,5 miljarder lagts på gång-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder under perioden 2018-2022. Aktiviteter inom ramen för offentliga rum har intensifierats med framtagandet av en kajstrategi och stora satsningar på Levande Stockholm. Stockholms stad arbetar också med budgetuppdraget om att utreda stärkt samverkan med näringslivet med flera i syfte att nå en transporteffektiv, hållbar och framkomlig stad. Även Elektrifieringspakten är en stor satsning för att skapa förutsättningar för och påskynda omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

Trafikkontorets synpunkter

Det kan finnas många anledningar till att vilja minska privatbilismen just i innerstaden. Som skribenten uppger kan det ge ytor till vistelse, lek, upplevelser med mera men också bättre luft, mindre buller och plats för annat. Men även om privatbilismen skulle förbjudas helt kvarstår en hel del trafik i form av yrkestrafik och leveranser vilket krävs för att få en levande stad. Leveranstrafiken skulle troligen också öka om ingen kunde använda den privata bilen för ärenden. Stora ytor skulle då fortfarande behövas för att kunna få fram de nödvändiga transporterna. Möjligen skulle en hel del parkeringsytor kunna tas i anspråk för annan användning.

Som nämnts ovan arbetar kontoret redan idag på uppdrag av nämnden med åtgärder som ska minska biltrafiken och skapa en renare fordonsflotta. Det kan möjligen finnas anledning till att påskynda och arbeta mer aktivt för att minska biltrafiken ytterligare. Kontorets uppfattning är att störst nytta för att minska klimatpåverkan har en kombination av åtgärder som minskar trafikarbetet och som leder till ett snabbare utbyte av fordonsflottan till mer miljövänlig.

Det är flera aspekter som måste utredas och tas i beaktande innan ett förbud mot biltrafik i innerstaden skulle kunna realiseras då det finns en risk att det ger större kostnader i form av uppoffringar än det ger nytta. Utöver själva grundfrågan om hur stor klimatnytta det skulle ge i förhållande till uppoffringarna finns många andra frågor. Några exempel är vad som kan ses som nödvändig trafik och hur det skulle kunna definieras och regleras juridiskt, hur ett system skulle övervakas och hur dispenser skulle utfärdas.

Slut

Bilagor

1. Motion om en bilfri innerstad av Malin Ericsson och Lisa Palm
(Fi)