

Utlåtande 2008:97 RII (Dnr 314-5072/2007)

En bilfri innerstad

Motion av Ann-Margarethe Livh m.fl. (v) (2007:42)

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande
Motion (2007:42) av Ann-Margarethe Livh m.fl. (v) avslås med vad som
anförs i detta utlåtande.

Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund anför följande.

Ärendet

I en motion (2007:42) föreslår Ann-Margarethe Livh m.fl. (v) att Stockholms innerstad blir en bilfri zon. Detta föreslås ske i etapper med början i de äldre delarna av innerstaden, såsom Gamla Stan, Katarina Kyrka/Mosebacke och Mariatorget. I nästa steg föreslås City och därefter stadsdelarna Norrmalm, Södermalm, Kungsholmen och Östermalm.

Mot bakgrund av förslaget om en bilfri innerstad föreslår motionärerna att kommunfullmäktige uppdrar åt staden att snarast utreda hur innerstaden kan bli bilfri.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, Svenska Naturskyddsföreningen (SNF) i Stockholms län samt stadsdelsnämnderna Östermalm och Enskede-Årsta-Vantör.

Stadsledningskontoret anser att förslaget om en bilfri innerstad varken är realistiskt eller eftersträvansvärt och att det krävs helt andra lösningar på dagens problem. Kontoret anser att en kapacitetsökning både vad gäller bil- och kollektivtrafik behövs för att förbättra miljö- och trängselproblemen i innerstaden.

Trafik- och renhållningsnämnden anser att det varken är praktiskt möjligt eller önskvärt att genomföra en bilfri zon för hela innerstaden, men att det är angeläget att fortsätta arbetet med olika åtgärder för att minska trafikens negativa konsekvenser.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att en samlad strategi för hållbara transporter i hela staden ska frambringas. I andra delar av landet finns många goda exempel på projekt som visat att det är möjligt att minska bilresandet och i större utsträckning använda kollektivtrafik, gång- eller cykel.

Svenska Naturskyddsföreningen i Stockholms län har på grund av tidsbrist inte haft möjlighet att svara på remissen.

Östermalms stadsdelsnämnd ser positivt på förändringar som innebär förbättringar för stadens invånare. Det gäller såväl minskad trängsel, bättre hälsa, ökad bekvämlighet, tidsvinster för dem som innehar bil, som ett blomstrande folkliv i staden.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd har inte haft möjlighet att svara på remissen.

Mina synpunkter

En myllrande, dynamisk storstad förutsätter människor i rörelse. Den pulserande trafiken bestående av både gående, cyklister, bilister och kollektivtrafikanter är en viktig del av staden.

Utan trafik skulle stadens liv försvinna och med det alla tusentals ögon som idag bidrar till att upprätthålla trygghet och trivsel i Stockholm. Det kraftigt minskade stadslivet skulle minska antalet butiker och restauranger och i snabb takt utarma gaturummen. En bilfri innerstad skulle med andra ord innebära ett svåröverskådligt experiment som i förlängningen skulle leda till stor skada för stockholmarna. En levande stad kräver att det fina sambandet mellan den täta gångvänliga staden och trafikens blodomlopp fungerar.

I Stockholms närhistoria har staden utsatts för andra stadsplaneringsexperiment. Då var "bilstaden" vänsterpolitikernas utopia. Den täta traditionella staden revs till förmån för "hus i park", dvs. fristående punkthus i otrygga grönytor med motorvägar runt om. Alla de funktioner som gör en stadsgata till

en attraktiv mötesplats separerades till körbana, gångbana och cykelbana. Resultatet blev färre kontaktytor mellan invånare och en mindre funktionell stad.

Att genomföra ett liknande experiment i den del av staden där sambanden fortfarande lever vore katastrofalt. Motionärernas förslag är, goda intentioner till trots, en ideologisk fortsättning på den stadsfientliga planeringsprincip som Stockholm frångått. Stockholms framtida utbyggnad består istället i att samla stadens funktioner, att återgå till det traditionella mönstret att bygga stad. Gatan som samlar alla fordonsslag är framtidens väg.

För att minska den ofrivilliga genomfartstrafiken av främst tung trafik i Stockholms centrala delar krävs det att staden verkar för att ringleden blir verklighet samt att kollektivtrafiken byggs ut. Genomfartstrafiken måste i framtiden ledas runt stadskärnan, istället för att som idag dras rakt över Kungsholmen.

Den täta kvartersstaden förutsätter också en fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken som ett viktigt nav för resorna i staden. Staden är en mycket aktiv part gällande kollektivtrafikplaneringen. Exempel på större kollektivtrafikprojekt som staden är involverade i och som på olika sätt berör innerstaden är tunnelbana till Norra station, Tvärbanans utbyggnad från Alvik till Solna station och Kista samt utbyggnaden från Hammarby Sjöstad till Slussen, inklusive konverteringen av Saltsjöbanan till Tvärspårväg.

Jag bejakar storstaden Stockholm. Att människor rör sig är här inget problem utan tvärtom en förutsättning för ett rikt stadsliv. Genom den täta staden blir resorna kortare och fler kan gå, cykla eller resa kollektivt. Stockholm har sett nog av den typen av experiment som motionärerna föreslår. Framtidens stad kräver lösningar som förstår staden och bejakar dess utveckling.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2007:42) av Ann-Margarethe Livh m.fl. (v) om en bilfri innerstad.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. staden gör en övergripande strategi för hållbart resande i Stockholm som gynnar smarta transporter till fots, med cykel eller kollektivt.

2. delvis bifalla motionen
3. samt anföra följande:

Trafiken i Stockholm bör minska kraftigt och motionens intentioner är därför goda: vi håller med om att man bör införa infartsparkeringar, förbättra kollektivtrafiken och förenkla för cyklister. Det finns dock bättre lösningar än att låta innerstaden bli ett bilfritt reservat då en sådan lösning lätt flyttar trafikproblemen utanför tullarna och kan blir ett argument för att genomföra motorvägsbyggen utanför staden. Det är viktigt att minska trafiken i innerstaden men det är lika viktigt att göra något åt trafiksituationen i förorterna.

Miljöpartiet är för och arbetar för ett bilfritt City, bilfritt på Mariaberget och fler gågator. Vi anser dock att det är bättre med ett helhetsperspektiv för hela Stockholm än göra innerstaden helt bilfri. Därför vill vi ha en övergripande strategi för hållbart resande i Stockholm. Det är beklagligt att det mobilitetsprojekt som Stockholm har drivit, ”Stockholm mobilitet”, lever en tynande tillvaro idag. Istället har majoriteten valt att satsa på att öka framkomligheten enbart för bilar. Det är dags att tänka om! Staden bör göra en övergripande strategi för hållbart resande i Stockholm som innefattar satsningar på cykel- och gångtrafik, andra resesätt än bil, aktiv parkeringspolitik som styr mot minskat bilinnehav, styrning mot bilpooler, fler bilfria gator och gårdsgator. Strategin bör integreras i stadens förvaltningar och genomsyra tänkandet redan vid exploatering. Inspiration för detta kan hämtas från projektet ”Bilsnål samhällsplanering i Lund” där man har utvecklat en modell för minskad trafik i exploaterings- och planeringsprocessen. Här följer några förslag på åtgärder från projektet:

- Etablera pilotprojekt för minskad bilanvändning med intresserade byggherrar där man reserverar plats för bilpooler, ordnar bra cykelförvaring, begränsar antalet p-platser etc.
- Se till att nybyggda bostadsområden får tillgång till kollektivtrafik.
- Prioritera gång- och cykeltrafiken: gör cykelvägar med valfrihet, förbättra cykelparkeringarna, öka framkomligheten för gångtrafikanter.
- Lokalisera större livsmedelsbutiker bilsnålt och motverka externhandel. Stöd gärna de nätverk för lokal handel som startas.
- Utforma gatorna för att generera lågt bilanvändande. Gärna fler bilfria gator i hela staden, men framför allt gator där bilar får åka men måste ta hänsyn till andra trafikanter och hålla låg hastighet.

Genom att planera för en bilsnål Stockholm visar vi på ett modernt resande där olika trafikslag samsas på ett hållbart sätt och där de bilar som återstår inom kort förhoppningsvis är eldrivna.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. bifalla motionen
2. därefter anföra följande

Vänsterpartiet vill med denna motion främja en dynamisk och levande storstad. En stad där människor vågar röra sig på gatorna utan rädsla att bli överkörda eller få i sig farliga partiklar. Stockholm borde se till andra Europeiska städer som Köpenhamn och Amsterdam med i stort sett bilfria centrumkärnor, väl utbyggda cykelbanor och spår-bunden kollektivtrafik på gatorna. I stora franska städer som Paris och Lyon tar spår-vagnarna och trådbussar stor del av gatuutrymmet och låncyklar fungerar som ett komplement till kollektivtrafiken.

Paris och Lyon är städer som har ringleder, och ändå har de problem med trafiken i innerstaden. Det är naivt att tro att en ringled som inte löst trafikproblemen i andra städer skulle lösa dem i Stockholm. Förbifart Stockholm är omgivet av myter, den kommer *inte* att avlasta innerstaden utan skapa ny trafik, den kommer *inte* att fungera som en förbifart då den ligger för nära Stockholm och den kommer *inte* att avlasta Essingeleden då den ligger för långt bort från centrum. Påståendet att byggandet av nya motorvägar och trafikleder skulle leda till minskade utsläpp är absurt. Öppnandet av Södra länken ledde snabbt till ett ökat antal bilar med köer som följd, bilar som står still i kö släpper ut mer och onödiga avgaser än bilar som rullar. Även Förbifart Stockholm kommer att korka igen.

Vänsterpartiet visar med sin motion på ett annorlunda sätt att tänka. Vi motsätter oss en förglesning av staden som kommer att bli följden av byggandet av Förbifart Stockholm. Vi vill bygga en tät stad med bra kollektiva förbindelser, möjlighet att vistas på gator och torg utan hälsoproblem. I dagsläget är stadens stora gator starkt trafikerade. Den som uppehåller sig på t ex. Hornsgatan eller tar en fika vid Norr mälstrand märker snart att biltrafiken stör, bullrar, förpestar gatumiljön. Biltrafiken bidrar *inte* till ett myllrande stadsliv utan förstör motivationen för de boende i staden att vistas ute på gatorna. I Stockholm har, liksom i flera Europeiska städer, biltrafiken tagit över vattennära områden från stadens invånare. Norr- och Söder mälstrand och Strandvägen är trots ordnade promenadstråk inte lugna platser utan bullrande genomfartsleder. Stadsgårdskajen och Klarastrandsleden är andra exempel på strandlinjer som blir mer och mer otillgängliga för gående och cyklister.

En utredning av möjligheterna till en bilfri innerstad betyder inte ett snabbt förbud. En utredning öppnar upp för möjligheterna att minska trafiken i innerstaden och på sikt helt ta bort den. De boende bör genom utbyggd kollektivtrafik, bra och säkra cykel- och gångbanor och säkra utrymmen på gator och torg för samvaro, lek, restaurang- och caféverksamhet samt kommers få incitament till att inte ha egen bil. Resor utanför staden samt transporter till och från fastigheter kan lösas med bilpooler, taxi, egen bil i övervakat infartsgarage samt tillstånd som är knutet till boendeadress. Svaret hos stadens politiker ligger i att skapa en förutsättning för att klara persontransporter utan bil. Utryckningsfordon, färdtjänst, sjuktransport och transporter undantas från förbudet.

Vänsterpartiet ser inte bara till innerstaden utan vill bygga ut en bra, säker, pålitlig och snabb kollektivtrafik i hela Stockholmsregionen. Vi föreslår att staden, istället för att lägga 50 miljoner på ett bilökande projekt som Förbifart Stockholm, använder me-

del till kollektiva satsningar och att staden utreder var behoven är som störst och mest akuta. Vi motsäger oss inte redan beslutade eller projekterade satsningar på kollektivtrafiken men inser att för att en bilfri innerstad ska bli verklighet måste alternativen bli många fler än i dagsläget.

Stockholm är inte i behov av det experiment som pågår just nu, att bara köra på tills naturresurser, mänskligt och reellt utrymme utarmats och klimatkatastrofen är ett faktum även för oss i det annars fördelaktigt placerade området på jorden. Vi har inte rätten att inte försöka förändra vår livsstil och minska våra utsläpp, det finns inget val mellan att satsa biltrafiken eller att inte göra det, det valet har redan omöjliggjorts i dagsläget. Miljöbilar är *inte* lösningen, de släpper också ut klimatpåverkande gaser precis som bensindrivna bilar, de bidrar till partiklar och till trängsel. Bilar som drivs på etanol bidrar dessutom till ökad fattigdom i världen då matpriserna stiger. Etanol kan omöjligt bli framtidens bränsle då enorma jordarealer skulle gå åt bara för att fylla västvärldens bränsletankar.

I kontorens svar på motionen kan utläsas en övergripande insikt att situationen i Stockholm är ohållbar men inga realistiska lösningar på hur vi ska komma till rätta med problemen framförs. Bilfri innerstad är *en* väg att gå och kan i kombination med andra åtgärder som trängselavgifter, bilpooler, utbyggnad av kollektivtrafik, spår- och båtbinden godstransport, förtätning, etc. bidra till minskad klimatpåverkan.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Carin Jämtin* och *Roger Mogert* (båda s) enligt följande.

Det är inte särskilt realistiskt att förbjuda 320 000 invånare i Stockholms innerstad att ha möjlighet att köra bil till och från sina bostäder. Andelen miljöbilar som boendeparkerarna har idag utgör dessutom numera cirka 1/3, inte minst tack vare trängselskatten/miljöavgifterna. Även många av den halva miljon bilar/bussar som pendlar via innerstadssnittet varje dag kan ha goda skäl att transportera sig med bilar.

Att lösa det globala klimatproblemet med ett totalstopp med fordon just i Stockholms innerstad skulle antagligen inte leda till förbättringar som står i proportion till insatsen. Det skulle troligen rejält riskera att missgynna Sveriges framtida miljöarbete då de ekonomiska konsekvenserna för detta skulle bli mycket negativa, både för Stockholm och nationen, och andra frågor än miljöfrågor skulle dominera diskussionen. En försämrad ekonomi försvårar dessutom som bekant ett ambitiöst miljöarbete. Det finns det otaliga exempel på.

Dessutom skulle en sådan kostsam åtgärd riskera att dra uppmärksamhet från de stora verkliga miljöproblem som finns i dagens värld. USA:s befolkning medför som känt är en mycket stor miljöbelastning per capita. De befolkningsrika så kallade BRIC-länderna (Brasilien, Ryssland, Indien och China) med sin kraftiga ekonomiska tillväxt, utgör genom sin kraftigt ökade förbrukning av kol och olja, globalt sett ett mycket stort hot mot klimatet. Orealistiska åtgärder riskerar att fokus flyttas från verkliga

ödesfrågor för miljön till symbolhandlingar utan möjlighet att kunna genomföras i verkligheten.

Vi delar inte heller synsättet att bilen per definition för all framtid enbart kommer att vara miljöbelastande. Vi tror på en teknisk utveckling där faktiskt bilen kommer att bli mer miljöanpassad. Under tiden skall vi dock se till att minska fordonstrafiken negativa miljöpåverkan genom att exempelvis öka andelen miljöfordon samt även minska mängden partiklar förorsakade av fordonstrafiken under främst vinterhalvåret. Ekonomiska styrmedel kan och bör naturligtvis också användas. Men även genom att fortsätta att rejält bygga ut kollektivtrafiken och göra den attraktiv för många fler. På så sätt kan vi förhindra ett bilberoende.

Vi tror också att man kan utveckla stadsmiljön genom utvecklade gångstråk och gågator. Vi instämmer också i miljöförvaltningens förslag till remissvar som betonar att en samlad strategi för hållbara transporter vore ett bra sätt att arbeta med detta mål. Bilfria gator, både i inner- och ytterstaden, skulle bara vara en liten del av en sådan strategi och det vore olyckligt att enbart fokusera på detta.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Motion (2007:42) av Ann-Margarethe Livh m.fl. (v) avslås med vad som anförs i detta utlåtande.

Stockholm den 14 maj 2008

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Mikael Söderlund

Anette Otteborn

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Tomas Rudin*, *Roger Mogert*, *Teres Lindberg* och *Malte Sigemalm* (alla s) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (s) i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande.

Förslaget om att förbjuda biltrafik i Stockholms innerstad är ett exempel på en extremism som är kontraproduktiv när det gäller att möta klimatutmaningarna. Ett förbud som innebär ett så allvarligt ingrepp i stockholmarnas vardagsliv skulle skapa svåra motsättningar i miljöfrågorna, förstöra möjligheten för företagande i innerstaden och fullkomligt spräcka hundratusentals stockholmarnas livspussel.

Självklart måste målet vara att minska biltrafiken i innerstaden men detta ska göras genom att bygga staden tät, där skyskrapor för bostads- och arbetsplatsändamål är en naturlig del. Moderna spårvagnar ska ersätta den långsamma och bullriga busstrafiken. Tvärsårvägar ska byggas runt staden. Förbifart Stockholm ska byggas för att leda trafiken runt staden. Österleden däremot, som är en infartsled till Östermalm, måste skrinläggas eller flyttas långt utanför staden. Trängselavgifter ska användas även fortsättningsvis för att främja framkomlighet och en bättre miljö i staden.

Dessa förslag tillsammans med en fortsatt kraftfull politik för att främja miljöbilar är en mycket bättre väg att gå än att över stockholmarnas huvuden besluta om extrema ingrepp som saboterar stadens dynamik och funktioner.

Motionens förslag bör ses som ett varnande exempel på den politik stockholmarna riskerar att utsättas för om vänsterpartiet ges inflytande i en framtida majoritet.

ÄRENDET

I en motion (2007:42) föreslår Ann-Margarethe Livh m.fl. (v) att Stockholms innerstad blir en bilfri zon, detta för att komma tillrätta med klimatproblemen och samtidigt göra Stockholm till en hälsosammare stad att leva i.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, Svenska Naturskyddsföreningen (SNF) i Stockholms län samt stadsdelsnämnderna Östermalm och Enskede-Årsta-Vantör. Svenska Naturskyddsföreningen (SNF) i Stockholms län och stadsdelsnämnd Enskede-Årsta-Vantör har inte haft möjlighet att svara på remissen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 11 mars 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

I en motion föreslår Ann-Margarethe Livh m.fl. (v) att Stockholms innerstad blir en bilfri zon. Staden ska snarast utreda hur innerstaden kan bli bilfri. Motionärerna framhåller att det är viktigt att detta sker i etapper med början i de äldre delarna av staden. I motionen föreslås också att staden ser över situationen för kollektivtrafiken och bygger ut spårväg, tunnelbana, pendeltåg och båttrafik efter behov samt ser över situationen för de boende i innerstaden gällande bilinnehav, parkering och möjlighet till transport till bostaden etc.

Stadsledningskontoret delar motionärernas uppfattning om att trafiken är en bidragande orsak till miljö- och trängselproblem i innerstaden. Kontoret anser dock att förslaget om en bilfri innerstad varken är realistiskt eller eftersträvaransvärt och att det krävs helt andra lösningar på dagens problem. Biltrafik är en del i ett fungerande transportnät i staden parallellt med kollektivtrafik, såväl buss- som spårtrafik samt gång- och cykeltrafik. Kontoret anser att en kapacitetsökning både vad gäller bil- och kollektivtrafik behövs för att förbättra miljö- och trängselproblemen i innerstaden. Norra Länken, Förbifart Stockholm, projekt för utbyggnad av kollektivtrafiken, som utbyggnad av tvärbana och tunnelbana, är exempel på angelägna åtgärder för att lösa dagens problem och möta morgondagens kapacitetsbehov. Stadsledningskontoret anser frågorna som tas upp i motionen kan betraktas som en del i stadens löpande strategiska trafikplanering. Kontoret föreslår därför att kommunfullmäktige beslutar att motion (2007:42) om en bilfri innerstad avslås.

Ärendet

I en motion (2007:42) föreslår Ann-Margarethe Livh m.fl. (v) att Stockholms innerstad blir en bilfri zon, detta för att komma tillrätta med klimatproblemen och samtidigt göra Stockholm till en hälsosammare stad att leva i. Detta föreslås ske i etapper med början i de äldre delarna av innerstaden, såsom Gamla Stan, Katarina Kyrka/Mosebacke och Mariatorget. I nästa steg föreslås city och därefter stadsdelarna Norrmalm, Södermalm, Kungsholmen och Östermalm. I motionen föreslås att trängselskatter ska användas i de första etapperna för att reglera och minska trafiken för att på sikt, när hela innerstaden blivit bilfri, placeras på infartsleder och tvärgående leder för att minska belastningen där.

Motionärerna avser också att antalet infartsparkeringar ska öka för både bil och cykel och att tillgängligheten till snabb kollektivtrafik ska ses över. Motionärerna menar att biljetten för infartsparkeringen ska gälla även som biljett inom kollektivtrafiken för att underlätta för trafikanterna. Under lågtrafik ska en enhetsavgift om tio kronor införas på försök.

I motionen framhålls att kollektivtrafiken måste utökas avsevärt för att möjliggöra en bilfri innerstad. Nya snabbspårvägar, enligt modell från andra städer i Europa, bör också prövas i Stockholms innerstad.

Undantag från den bilfria zonen i innerstaden, efter särskilt tillstånd, föreslås för taxi, färdtjänst och utryckningsfordon samt för transporter med mindre lastbil.

Mot bakgrund av förslaget om en bilfri innerstad föreslår motionärerna att kommunfullmäktige uppdrar åt staden att snarast utreda hur innerstaden kan bli bilfri. I motionen föreslås också att kommunfullmäktige uppdrar åt staden att se över situationen för kollektivtrafiken och bygga ut spårväg, tunnelbana, pendeltåg och båttrafik efter behov samt att se över situationen för de boende i innerstaden gällande bilinnehav, parkering och möjlighet till transport till bostaden etc.

Ärendets beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret där det beretts av finansavdelningen.

Stadsledningskontorets synpunkter och förslag

Stadsledningskontoret delar motionärernas uppfattning om att trafiken är en bidragande orsak till miljö- och trängselproblem i innerstaden.

Stadsledningskontoret anser dock att förslaget om en bilfri innerstad varken är realistiskt eller eftersträvansvärt och att det krävs helt andra lösningar på dagens problem. Kontoret anser också att det får helt orimliga ekonomiska konsekvenser både för företagen och för staden. Biltrafik är en del i ett fungerande transportnät i staden parallellt med kollektivtrafik såväl som gång- och cykeltrafik. Stadsledningskontoret anser att en kapacitetsökning både vad gäller bil- och kollektivtrafik behövs för att förbättra miljö- och trängselproblemen i innerstaden. Kontoret menar att en orsak är genomfartstrafiken i innerstaden och genom att hitta alternativa lösningar för denna trafik minskar både miljö- och trängselproblemen. Norra Länken, Förbifart Stockholm, projekt för utbyggnad av kollektivtrafiken, som utbyggnad av tvärbana och tunnelbana, är exempel på angelägna åtgärder för att lösa dagens problem och möta morgondagens

kapacitetsbehov. Norra Länken och Förbifart Stockholm kommer exempelvis att innebära att trafik omfördelas från innerstadens gator vilket leder till lägre emissionsvärden där samtidigt som det leder till minskad trängsel.

Stadsledningskontoret anser att frågorna som tas upp i motionen kan betraktas som en del i stadens löpande strategiska trafikplanering. Det pågår en rad åtgärder både inom staden och i samarbete med externa parter för att förbättra framkomligheten både i innerstaden, staden och regionen. Bland annat har staden deltagit i den av staten led-
da utredningen om en samlad trafiklösning för regionen som i december 2007 resulterat i en överenskommelse mellan staten och Stockholmsregionen. I uppgörelsen konstaterades bland annat att Förbifart Stockholm och Citybanan är grundläggande för att lösa trafikproblemen i regionen. I dagsläget pågår också arbete med att ta fram en ny parkeringsstrategi för staden.

Stadsledningskontoret föreslår därför att kommunfullmäktige beslutar att motion (2007:42) om en bilfri innerstad avslås.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 februari 2008 att överlämna och återropa kontorets utlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av ledamoten Torhild Lamo (v) och ledamoten Mats Lindqvist (mp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 9 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

I motionen från Ann-Margarethe Livh, Karin Rågsjö, Ann Mari Engel, Margareta Johansson, Mehdi Oguzsoy, Stellan Hamrin, Inger Stark, Susanna Brolin samt Torhild Lamo föreslås att kommunfullmäktige uppdrar åt staden att snarast utreda hur en bilfri innerstad kan bli möjlig. För att kunna genomföra detta föreslår man även att staden ska se över situationen för kollektivtrafiken och bygga ut spårväg, tunnelbana och båttrafik efter behov samt att parkeringssituationen ses över.

Kontorets bedömning är att det varken är praktiskt möjligt eller önskvärt att genomföra en bilfri zon för hela innerstaden, men att det är angeläget att fortsätta arbetet med olika åtgärder för att minska trafikens negativa konsekvenser.

Remissen

”Motion (2007:42) om en bilfri innerstad” inkom till trafikkontoret 2007-12-20 och remisstiden sträcker sig till den 7 mars 2008. Motionen är skriven av Ann-Margarethe Livh, Karin Rågsjö, Ann Mari Engel, Margareta Johansson, Mehdi Oguzsoy, Stellan Hamrin, Inger Stark, Susanna Brolin samt Torhild Lamo.

I motionen poängterar författarna att trafiken är ett av vår tids största miljöproblem och att det är en bidragande orsak till den ökade växthuseffekten. För att komma till rätta med miljöproblemen och samtidigt göra Stockholm till en hälsosammare stad att leva i föreslår författarna att kommunfullmäktige uppdrar åt staden:

- att snarast utreda hur en bilfri innerstad kan bli möjlig. Viktigt är att detta sker i etapper med början i de äldre delarna av staden.
- att se över situationen för kollektivtrafiken och bygga ut spårväg, tunnelbana och båttrafik efter behov.
- att se över situationen för de boende i innerstaden gällande bilinnehav, parkering och möjlighet till transport till bostaden etc.

Trafikkontorets synpunkter

Kontoret instämmer med motionärerna att trafikens negativa effekter bör tas på största allvar. Arbetet med att skapa en hälsosammare stad att leva i samtidigt som man bidrar till att minimera klimatproblemen är en viktig fråga för staden.

En bidragande orsak till den höga trafikbelastningen i innerstaden är att det råder kapacitetsbrist över Saltsjö-Mälarsnittet för såväl bil- som kollektivtrafik. En bilfri innerstad skulle förvärra detta ytterligare eftersom trängseln på resterande vägnät då förväntas öka. Idag pendlar dagligen ca 200 000 personer från boende i söder till arbete i norr eller vice versa. Om invånarna avstår från att resa mellan norr och söder på grund av trängsel och brist på kapacitet, sker en uppdelning av regionen med stora negativa konsekvenser som följd. Fungerande kommunikationer och infrastruktur över Saltsjö-Mälarsnittet är alltså ytterst betydelsefulla för hela länets invånare.

För att kunna klara av att ersätta all biltrafik i innerstaden med kollektivtrafik skulle det krävas en kraftigt utbyggd kollektivtrafik, såväl i buss- som spårtrafiken. Detta skulle i sin tur innebära extra mångmiljardsatsningar under en lång period från såväl staten som landstinget, utöver gällande investeringsplaner. Att Stockholmsregionen behöver ökade statliga anslag till ny och befintlig infrastruktur är något som staden och regionen i ett flertal sammanhang framfört till staten.

Med utgångspunkt från ovanstående argument bedömer kontoret att det varken är praktiskt möjligt eller önskvärt att genomföra en bilfri zon för hela innerstaden, vilket föreslås i motionen. Att göra ett så stort geografiskt område som hela innerstaden bilfritt skulle exempelvis få negativa konsekvenser för näringslivet i form av problem för varutransporter, minskad konkurrenskraft gentemot externhandeln, försvåra för besöksnäringen samt skapa hinder för människors rörelser. Ytterligare ett problem som uppstår är hur staden skulle hantera alla de boende i innerstaden som har bil. Att förbjuda dessa att ha bil anser kontoret inte som realistiskt och att försöka skapa ett system som skiljer ut boende från besökande i innerstaden blir troligtvis både administ-

rativt svårt och kostsamt. Dessutom blir det svårt att övervaka.

För att komma tillrätta med trafikens negativa påverkan på miljö och samhälle arbetar kontoret tillsammans med andra aktörer redan idag med ett flertal åtgärder. Exempel på några av de viktigaste åtgärderna är trängselavgifter, miljözoner, infartsparkeringar, signalprioritering för busstrafiken m.m. Detta arbete kan naturligtvis alltid förbättras och utvecklas vilket är en viktig uppgift för kontoret.

En åtgärd som staden och trafikkontoret skulle kunna genomföra är att se över vilka mer begränsade områden/gator som kan ges en tydligare karaktär av gå-/gårdsgator. Detta exempelvis genom att skapa och förstärka nya och befintliga stråk där gång- och cykeltrafiken ges förbättrade förutsättningar. Ett sätt att få en bättre bild över vilka gångströmmar vi har är att utöka trafikräkningarna för detta trafikslag samt att ta fram studier över människors rörelser för olika geografiska områden.

I motionen skriver författarna att staden ska börja med de äldre områdena, exempelvis Gamla Stan. I detta område, med undantag av Munkbron och Skeppsbron, råder redan idag ett generellt förbud mot motorfordonstrafik.

I motionen nämns att staden bör se över situationen för kollektivtrafiken, vilket är något som kontoret redan idag arbetar aktivt med. I denna fråga är det viktigt att ha i åtanke att det är landstinget och SL som är huvudman för den kollektiva trafiken och därmed beslutar angående såväl underhåll som investeringar i denna trafik. Kontoret är en mycket aktiv part redan idag gällande kollektivtrafikplaneringen. Detta har varit särskilt tydligt i arbetet med Carl Cederschiölds Stockholmsförhandling som resulterat i ett förslag på en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen. Här har staden tryckt på för att förbättra kollektivtrafiken såväl i staden som i regionen. Exempel på större kollektivtrafikprojekt som kontoret är involverade i och som på olika sätt berör innerstaden är tunnelbana till Norra station, Tvärbanans utbyggnad från Alvik till Solna station och Kista samt utbyggnaden från Hammarby sjöstad till Slussen, inklusive konverteringen av Saltsjöbanan till Tvärspårväg.

Kontoret arbetar även aktivt med att säkerställa en hög funktionalitet i kollektivtrafiksystemet, exempelvis genom ökad framkomlighet och goda på- och avstigningsmöjligheter för stombussarna samt att ha ett ”hela resan” perspektiv, som bland annat innefattar effektiva bytesmöjligheter och kombinationer mellan olika trafikslag.

Kontoret delar motionärernas åsikt att parkeringsfrågorna i innerstaden är något som bör ses över ytterligare. Kontoret har för avsikt att i samarbete med Stadsbyggnadskontoret och Stockholm Parkering ta fram en parkeringsstrategi.

Strategin ska ha kopplingar till det redan påbörjade arbetet med avvägningsprinciper för trafikplanering, som redovisades vid nämndens sammanträde 2007-12-18 (DNR T2007-300-04881).

Trafikkontorets förslag

Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 februari 2008 överlämna och åberopa miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av ledamoten Stellan Hamrin (v), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Åsa Romson (mp), ledamöterna Eva Louise Erlandsson Slorach (s), Malte Sigemalm (s) Godfrey Etyang (s) samt tjänstgöranden ersättaren Gerd Sjöberg-Granlund (s), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 5 februari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Förvaltningen delar motionens intentioner att biltrafiken i innerstaden bör begränsas på grund av de samlade negativa effekterna på miljö och hälsa, vilket inte enbart utgörs av luftkvalitet och koldioxidutsläpp.

Som alternativ till motionens förslag att utreda möjligheterna till ett successivt införande av en bilfri innerstad, kollektivtrafiksatsningar och översyn av bilanvändningen för de boende inom innerstaden, anser förvaltningen att arbetet bör ta sin början i en samlad strategi för hållbara transporter i hela staden. I andra delar av landet finns många goda exempel på sådant arbete. I t ex Göteborg har flera projekt för ändrade resvanor resulterat i deltagare som visat att det är möjligt att minska sitt bilresande och i större utsträckning använda kollektivtrafik, gång- eller cykel. Både när det inom staden i olika sammanhang diskuterats miljöanpassning av transporter, inom åtgärdsprogrammen för att klara miljökvalitetsnormer för luftkvalitet, samt andra sammanhang finns åtgärdsförslag beskrivna.

Bakgrund

Miljöförvaltningen har erhållit en motion från flera motionärer (v) om bilfri innerstad, bilaga 1. I motionen anges att Stockholms innerstad bör göras till en bilfri zon för att komma tillrätta med klimatproblemen och samtidigt göra Stockholm till en hälsosammare stad att leva i. Detta föreslås ske i etapper med början i de äldre områdena samt City. Åtgärder föreslås såsom utökade trängselavgifter, infartsparkeringar, cykeluthyrning och utökad kollektivtrafik.

Kommunfullmäktige föreslås uppdra åt staden att:

- ☐ Utreda möjligheterna hur en bilfri innerstad kan bli möjlig
- ☐ Se över situationen för kollektivtrafiken
- ☐ Se över situationen för de boende i innerstaden avseende bilinnehav, parkering och transportmöjligheter.

Motionen har inkommit till Miljö- och hälsoskyddsnämnden som remiss från Kommunstyrelsen, Stadsbyggnads- och trafikroteln för yttrande senast den 7 mars 2008.

Förvaltningens synpunkter

Miljöförvaltningen delar analysen att trafiken utgör ett av de största miljö- och hälsoproblemen i Stockholm och att trafikens bidrag till utsläppen av växthusgaser är stort. Bilismen i storstadsregionerna bör inte fortsätta växa som hittills och åtgärder för att begränsa trafikens negativa effekter är nödvändiga, däribland satsningar på kollektivtrafik, miljöbilar och ökad användning av förnyelsebara bränslen.

Som argument för en bilfri innerstad anges i motionen behoven att minska koldioxidutsläpp och luftföroreningar, bl a kväveoxider och partiklar, som innebär hälsopåverkan. Trafikarbetet i Stockholms innerstad har varken regionalt eller nationellt någon avgörande betydelse från växthussynpunkt och förvaltningen vill i sammanhanget framhålla särskilt tätortstrafikens övriga negativa effekter som inte nämns i motionen. Trafikbuller är ett av de mest utbredda problemen som påverkar många människor både i bostaden och utomhus. Barriäreffekter, intrång och otrivsel är andra påverkansfaktorer. Om ett huvudsyfte är att begränsa växthusgaserna från trafiken, så finns det såsom framgår av Miljöförvaltningens nyligen genomförda utredning om utsläpp av växthusgaser, ett flertal olika åtgärder med betydande potential. Låginblandning av alternativa bränslen är exempel på en sådan åtgärd.

Motionen väcker en del frågor i övrigt. Ett successivt stadsdelsvis införande av bilfri innerstad innebär att innerstadsbornas bilinnehav bör beaktas. Även om de boende i innerstaden inte använder bil i lika stor utsträckning som andra stockholmare, så finns ett behov av bilanvändning i olika situationer. Det gäller bl a då de boende reser utanför staden men även andra transporter då kollektivtrafik inte utgör ett realistiskt alternativ. Var någonstans innerstadsbilisternas fordon ska placeras när de inte används är en central fråga i sammanhanget. Det huvudsakliga trafikarbetet i innerstaden utgörs inte av innerstadsbornas bilresor.

Växthusgaser

Miljöförvaltningen har under 2007 haft i uppdrag att undersöka vad som krävs samt ge förslag på kostnadseffektiva åtgärder för att nå utsläppsminskning av växthusgaser till målnivåerna 3,5 respektive 3,0 ton koldioxidekvivalenter per stockholmare år 2015. Som jämförelse kan nämnas att utsläppen år 2005 var cirka 4,0 ton koldioxidekvivalenter. Trafiken har ingått som en del och utredningen konstaterar att trots ett ökande trafikarbete bedöms växthusgasutsläppen från vägtransportsektorn minska något till 2015. (I huvudsak genom ökad etanol- och RME-inblandning, minskad bränsleförbrukning i fordonsflottan samt den återinförda trängselskatten). I utredningen konstateras vidare att det finns många åtgärder som kan genomföras för att minska utsläppen ytterligare av växthusgaser från trafiken. Effektivare trafik, minskat transportbehov och ett samlat program med åtgärder för att öka transporternas miljöanpassning anges som åtgärdsförslag. Ärendet behandlades i nämnden 2007-12-10.

Infartsparkeringar

Undersökningar som gjorts av infartsparkeringar visar att ju längre ifrån Stockholms City en parkering är belägen och ju mer lokalt upptagningsområdet är, desto bättre är den från miljösynpunkt. För att få fler bilister att ställa bilen och åka kollektivt är satsning på lokala parkeringar långt från innerstaden bäst. Beräkningar visar att avståndet till Stockholms City bör vara minst 10 km för att en infartsparkering ska vara optimal från miljösynpunkt. Ju längre från Stockholms City, desto bättre är slutsatsen. Det beror på att flertalet som infartsparkerar vid en infartsparkering belägen nära innerstaden färdas med bil större delen av resan och kollektivt endast den sista biten. För lokala, mer perifert belägna, infartsparkeringar gäller det omvända.

Kollektivtrafik

Staden kan endast delvis påverka kollektivtrafiken, t ex genom bebyggelseplanering och framkomlighet för busstrafiken. SL har till uppgift att planera för hur tillgängliga medel för kollektivtrafik ska fördelas så att största möjliga nytta uppnås. Även staden har en roll i kollektivtrafikplaneringen och situationen för kollektivtrafiken bör ses över kontinuerligt.

En central uppgift är att staden tillsammans med övriga kommuner i regionen verkar för att statsmakterna aktivt bidrar till en omfattande kollektivtrafikutbyggnad i regionen. En viktig del i ett sådant arbete är åstadkomma en bindande överenskommelse om en konkret spårtrafikplan där kommande satsningar på utbyggd spårtrafik och finansieringen av dessa slås fast.

Trängselskatter

I motionen anges att trängselskatter kan användas för att begränsa trafiken även inom innerstaden. Det är möjligt att utforma det system med trängselskatter som är i drift mer miljöstyrande, vilket i sådana fall bör väljas innan en utbyggnad av ytterligare tullstationer i innerstaden genomförs.

Luftföroreningar

Förvaltningen har i flera ärenden till Miljö- och hälsoskyddsnämnden under hösten beskrivit det arbete som bedrivs för att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för partiklar och kvävedioxid. I dessa redovisningar hänvisas bl a till Länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram som senare fastställts av regeringen. I åtgärdsprogrammet finns ett flertal förslag som syftar till att förbättra luftkvaliteten, samtidigt konstateras att flera av åtgärderna ännu inte genomförts.

Miljöanpassning av transporter

Trafikkontoret erhöll för några år sedan ett uppdrag att *ta fram ett åtgärdsprogram för minskat behov av bilresande, förändrade resvanor och effektivare transporter*. Det arbetet påbörjades, bl a inom ramen för Stockholm Mobilitet vid Trafikkontoret, men slutfördes aldrig.

Det finns flera aktuella exempel på kommuner som på olika sätt arbetar med att närma sig ett mer miljöanpassat transportsystem. I Lund påbörjades arbetet med det sk LundaMaTs för cirka 10 år sedan (MaTs = miljöanpassat transportsystem). Projektet har uppvisat goda resultat och även fått stor uppmärksamhet internationellt. Främjande av gång-, cykel- och kollektivtrafik är självklara delar, men även annat såsom stöd till bilpooler, samåkning, sparsam körning och att underlätta kombinationsresor mellan olika transportslag. I Göteborg pågår sedan en tid en ambitiös satsning för att påverka resbeteende och val av färdssätt benämnt nya vägvanor, www.nyavagvanor.se. Malmö's kampanj kallas vägvalet och har även det liknande ambitioner att skapa en mer hållbar trafikmiljö.

Miljöförvaltningen ser inte en bilfri innerstad som realistisk då vissa biltransporter kommer att behövas. Att däremot begränsa onödig biltrafik i inner- och ytterstaden genom en medveten satsning på kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik kan bidra till bättre miljö och hälsa. En medveten stadsbyggnadspolitik som främjar dessa transportslag är också viktig. En möjlighet att hålla ihop insatserna avseende kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt hållbart stadsbyggande är att utveckla en hållbar trafikstrategi. Staden bör därför undersöka möjligheterna att genomföra en konsekvent och bred strategi för miljöanpassade transporter.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 13 mars 2008 att godkänna och överlämna detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordförande Rolf Lindell m.fl. (s), ledamöterna Marion Sundqvist (mp) och Berit Bornecrantz Dias (v), *bilaga 1*.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 20 februari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Ann-Margrethe Livh (v) m.fl. har inkommit med en motion om bilfri innerstad till kommunfullmäktige. Enligt motionen är trafiken ett av vår tids största miljöproblem. I motionen föreslås att Stockholms innerstad blir en bilfri zon för att komma till rätta med klimatproblemen och samtidigt göra Stockholm till en hälsosammare stad att leva i.

Stadsdelsförvaltningen ser positivt på förändringar som innebär förbättringar för stadens invånare. Det gäller såväl minskad trängsel, bättre hälsa, ökad bekvämlighet, tidsvinster för dem som innehar bil, som ett blomstrande folkliv i staden. Vill Stockholm leva upp till visionen om en stad i världsklass 2030 och öka boende och näringsliv i innerstaden måste någon form av åtgärder sättas in redan nu men också genomföras på lång sikt för att minska trafikens negativa konsekvenser. Mobilitetsfrågor bör därför ingå som en självklar del i planeringen av stadsutvecklingsområdena som presenteras i Stockholms stads översiktsplan.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom Parkmiljögruppen för Norra Innerstaden.

Bakgrund

Kommunstyrelsen har senast 2008-03-07 begärt yttrande från bl.a Östermalms stadsdelsnämnd med anledning av en motion (2007:42) från Ann-Margrethe Livh (v) m.fl. om en bilfri innerstad. Stadsdelsförvaltningen har begärt och fått förlängd svarstid. Ärendet tas upp på stadsdelsnämndens sammanträde 2008-03-13. Motionen bifogas.

Motionen i korthet

Enligt motionen till kommunfullmäktige är trafiken ett av vår tids största miljöproblem, där vägtrafiken enskilt uppges bidra mest till utsläppen av växthusgasen koldioxid och orsaka en lång rad hälsorelaterade problem i städerna. I motionen föreslås att Stockholms innerstad blir en bilfri zon för att komma till rätta med klimatproblemen och samtidigt göra Stockholm till en hälsosammare stad att leva i. Enligt förslaget kan detta ske etappvis för olika delar av staden.

I motionen hemställs kommunfullmäktige att besluta om att uppdra åt staden att;

- snarast utreda hur en bilfri innerstad kan bli möjlig, med början i de äldre delarna i staden,
- se över situationen för kollektivtrafiken och bygga ut spårväg, tunnelbana, pendeltåg och båttrafik efter behov,
- se över situationen för de boende i innerstaden gällande bilinnehav, parkering och möjlighet till transport till bostaden.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Stadsdelsförvaltningen ser positivt på förändringar som innebär förbättringar för stadens invånare. Det gäller såväl minskad trängsel, bättre hälsa, ökad bekvämlighet, tidsvinster för dem som innehar bil, som ett blomstrande folkliv i staden. Vill Stockholm leva upp till visionen om en stad i världsklass 2030 och öka boende och näringsliv i innerstaden måste någon form av åtgärder sättas in redan nu men också genomföras på lång sikt för att minska trafikens negativa konsekvenser.

Stadsutvecklingsområdena som presenteras i Stockholms stads översiktsplan utgör Stockholms stora framtida utvecklingsresurs för en blandad och varierad stadsbebyggelse. Mobilitetsfrågor bör därför ingå som en självklar del i planeringen. Stadsdelsförvaltningen anser att staden har ett stort ansvar och kanske bättre möjligheter att styra utvecklingen inom de nya stadsutvecklingsområdena än i de äldre delarna av innerstaden. Som exempel kan nämnas att stadens budget för 2008 anger en miljöprofilering av Norra Djurgårdsstaden som en aktivitet som ska leda till att kommunfullmäktiges mål uppnås.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden godkänner stadsdelsförvaltningens tjänste-utlåtande som svar på kommunstyrelsens remiss av motionen (2007:42) om en bilfri innerstad.

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Torhild Lamo (v) och ledamoten Mats Lindqvist (mp) enligt följande

Förslag till beslut

att avslå förslaget till beslut,
att föreslå kommunstyrelsen att bifalla motionen,
att därutöver anföra följande:

Biltrafiken är en av våra största miljöproblem och reglering av biltrafiken är det enskilt viktigaste sätt Stockholm kan påverka stadens utsläpp och miljöpåverkan.

Stockholm växer så det knakar. Människor rör sig i staden och länet och förväntar sig komma fram. Tunnelbanan har firat 50-år och om förutom tvärbanan har kollektivtrafikutbyggnaden sedan dess stort sätt varit obefintlig.

En bilfri innerstad är givetvis en förändring som ska ske gradvis. Enklast börjar man med de äldre delarna i staden där bilframkomligheten ändå är dålig och där kollektivtrafiken är väl utbyggd. Gamla Stan är, som kontoret också skriver, i dag till stor del bilfri. Fortfarande är det dock så att trafik tillåts på visas gator och taxibilar får köra fritt i hela stadsdelen. Infartsparkeringar måste också självklart byggas ut.

Att satsa på att bygga en hållbar stad där man vågar satsa på kollektivtrafiken istället för till exempel de eskalerande miljardkostnaderna för Förbifart Stockholm, som enligt material framlagt i Stockholmsförhandlingarna inte ens får ner köerna samtidigt som utsläppen ökar, är att bygga en modern stad. Vi ser från andra europeiska storstäder, som till exempel Amsterdam och Köpenhamn, att man går mer och mer över till bilfria innerstäder och låter miljö, hållbarhet och en mänskligare stad vara ledord i stadsplaneringen. Låt detta även gälla Stockholm.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s) enligt följande

Det är inte särskilt realistiskt att förbjuda 320 000 invånare i Stockholms innerstad att få köra bil till och från sina bostäder. Andelen miljöbilar som boendeparkerarna har idag utgör numera cirka 1/3. Även många av den halva miljon bilar/bussar som pendlar via innerstadssnittet varje dag kan många gånger ha goda skäl att transportera sig med bilar.

Att lösa det globala klimatproblemet med ett totalstopp med fordon i Stockholms innerstad skulle troligt rejält missgynna Sveriges framtida miljöarbete då de ekono-

miska konsekvenserna för detta skulle bli mycket negativa. Både för Stockholm och nationen. En försämrad ekonomi försvårar som bekant ett ambitiöst miljöarbete.

Dessutom skulle en sådan kostsam åtgärd te sig rent meningslös utifrån de stora verkliga miljöproblem som finns i dagens värld. USA:s befolkning medför som känt är en mycket stor miljöbelastning per capita. De befolkningsrika så kallade BRIC länderna (Brasilien, Ryssland, Indien och China) med sina kraftiga ekonomiska tillväxt, utgör genom sin kraftigt ökade förbrukning av kol och olja, globalt sett ett mycket stort hot mot klimatet. Orealistiska och kontraproduktiva förslag i enlighet med denna motion riskerar innebära att fokus flyttas från verkliga ödesfrågor för miljön till en ren symbolhandling utan möjlighet att kunna genomföras i verkligheten.

Vi delar inte heller synsättet att bilen per definition för all framtid enbart kommer att vara miljöbelastande. Vi tror på en teknisk utveckling där faktiskt bilen kommer att bli miljöanpassad. Under tiden skall vi dock se till att minska fordonstrafiken negativa miljöpåverkan genom att exempelvis öka andelen miljöfordon samt även minska mängden partiklar förorsakade av fordonstrafiken under främst vinterhalvåret. Ekonomiska styrmedel kan och bör naturligtvis också användas. Men även genom att fortsätta att rejält bygga ut kollektivtrafiken och göra den attraktiv för många fler.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Stellan Hamrin (v), enligt följande

1. att avslå miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen
2. att därefter anföra

”Vi uppskattar de positiva skrivningar som finns i förvaltningens synpunkter men konstaterar att en helhetssyn på problematiken saknas. För att lösa klimatgasproblemen krävs som förvaltningen påpekar en fungerande helhetslösning. En sådan lösning består av ett antal olika dellösningar på ”lägre” nivåer. Trafiksituationen i Stockholms stad utgör en sådan delproblematik som måste lösas och samordnas med den regionala och nationella planeringen. En storskalig övergång från en situation dominerad av privatbilism samt vägbunden och luftburen kollektivtrafik till en situation dominerad av kollektivtrafik på spår kräver insatser också av Stockholms stad. En sådan, enligt vår mening ganska självskriven, åtgärd är att skapa en bilfri innerstad där vägbunden trafik på stora trafikområden stängda för privatpersoner i största möjliga grad ersatts av spårbunden kollektivtrafik på gröngjorda ytor tillgängliga för gångtrafikanter och ansvarsfulla cyklister. En sådan lösning är för Stockholms stad desto mer angelägen eftersom den samtidigt och utan extra kostnad löser problemen med en luftkvalitet som årligen dödar och skadar ett stort antal människor och dessutom strider mot svensk och internationell lagstiftning. Staden borde ta lärdom av andra Europeiska städer med bilfri centrumkärna och spårbunden kollektivtrafik som transportmedel.”

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Åsa Romson (mp), ledamöterna Eva Louise Erlandsson Slorach (s), Malte Sigemalm (s) Godfrey Etyang (s) samt tjänstgöranden ersättaren Gerd Sjöberg-Granlund (s) enligt följande

”Motionens inriktning om minskad biltrafik för bättre miljö är helt i linje med det Miljöpartiet föreslår och vi instämmer i miljöförvaltningens positiva remissvar som betonar att en samlad strategi för hållbara transporter vore ett bra sätt att arbeta med detta mål. Fler bilfria gator, både i inner- och ytterstaden, är bara en del av en sådan strategi och det vore olyckligt att redan innan dess att en helhetsanalys gjorts bestämma att just hela innerstaden ska vara bilfritt.”

Östermalms stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av vice ordförande Rolf Lindell m.fl. (s), ledamöterna Marion Sundqvist (mp) och Berit Bornecrantz Dias (v) enligt följande

Projektet bilfri innerstad genomförs i flera länder och i ett stort antal städer. Stockholm borde kunna ta ett aktivt initiativ i denna fråga.

När det gäller vår egen stadsdel är det bra att vår förvaltning ser positivt på förslaget och att man verkar för att Norra Djurgårdsstaden får miljöprofilering.

Vad vi efterlyser är ytterligare idéer och förslag för på vad vi, i vår stadsdel, kan göra så att en miljövänligare och mindre trafikerad innerstad kan förverkligas.

Ett bra sätt vore att förvaltningen vid lämplig tidpunkt återkommer med förslag på strategiska och andra insatser i linje med motionens bakomliggande ambitioner.



KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2007:42

2007:42

Motion av Ann-Margarethe Livh m.fl. (v) om bilfri innerstad

Dnr 314-5072/2007

Hög tid för bilfri innerstad!

Trafiken är ett av vår tids största miljöproblem. Vägtrafiken bidrar enskilt mest till koldioxidutsläppen. Avgaserna skadar både miljön och hälsan.

Under 1900-talet har den ökade växthuseffekten lett till att jordens medeltemperatur stigit med 0,6 grader. Det har inneburit allt intensivare klimatförändringar med bl.a. stigande havsytta som följd. Världens forskare är överens om att det är vi människor som påverkar klimatet genom utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser. Vägtrafiken är den enskilt största bidragande faktorn till våra utsläpp av koldioxid. Trafiken i våra städer står dessutom för en stor del av de luftföroreningar som ger oss luftvägsinfektioner och astmabesvär genom bl a kväveoxider, flyktiga kolväten, ozon och partiklar.

För att komma till rätta med klimatproblemen och samtidigt göra Stockholm till en hälsosammare stad att leva i bör Stockholms innerstad bli en bilfri zon. Detta kan ske i etapper med början i äldre områden som Gamla Stan, Katarina Kyrka/Mose backe och Mariaberget, där det redan idag är svårt att ta sig fram med bil. Nästa steg blir city och sedan stadsdelarna Norrmalm, Södermalm, Kungsholmen och Östermalm.

Trängselavgifter ska användas i de första etapperna för att reglera och minska trafiken men bör på sikt, när hela innerstaden blivit bilfri, placeras på infartsleder och tvärgående leder för att minska belastningen på dessa.

Infartsparkeringar ska användas för en enkel övergång från bil och cykel till kollektivtrafik. I nuläget finns ca 22 stycken bilparkeringar inom Stockholm stad parkering och ca 100 stycken inom SL. Antalet infartsparkeringar bör öka för både bil och cykel och tillgängligheten till bra och snabb kollektivtrafik ses

över. För att underlätta för trafikanterna bör biljetten för infartsparkeringen även gälla som biljett inom kollektivtrafiken. Under lågtrafiktid bör en enhetsavgift på 10 kronor tillämpas på försök. Uthyrning av cyklar med direkt förbeställning via bl.a. mobiltelefon bör skapas vid alla större stationer.

Kollektivtrafiken måste utökas avsevärt för att kunna ta emot alla som tidigare färdats in till staden eller stadens utkanter med bil. Både förbindelserna in till stadskärnan som inom de centrala delarna måste utökas, förbättras och samordnas. Vi anser att staden ska göra en grundlig undersökning av de behov som uppkommer och utöka kollektivtrafiken efter dessa.

Nya snabbspårvagnar ofta framförda på bilfria stråk enbart avsedda för kollektivtrafik, cyklisterna och gångtrafikanterna införs nu i över 150 städer i Europa. Detta alternativ bör provas för Stockholms innerstad.

Undantag från den bilfria zonen ska ges åt taxi, färdtjänst och utryckningsfordon. Undantag ska även göras för transporter med mindre lastbil i området men då erfordras särskilt tillstånd.

Vi föreslår därför kommunfullmäktige att

1. uppdra åt staden att snarast utreda hur en bilfri innerstad kan bli möjlig. Viktigt är att detta sker i etapper med början i de äldre delarna av staden
2. uppdra åt staden att se över situationen för kollektivtrafiken och bygga ut spårväg, tunnelbana, pendeltåg och båttrafik efter behov
3. uppdra åt staden att se över situationen för de boende i innerstaden gällande bilinnehav, parkering och möjlighet till transport till bostaden etc.

Stockholm den 11 december 2007

Ann-Margarethe Livh

Karin Rågsjö

Ann Mari Engel

Margareta Johansson

Mehdi Oguzsoy

Stellan Hamrin

Inger Stark

Susanna Brolin

Torhild Lamo