



Magnus Lindqvist Telefon 08-508 28 937, 076-122 89 37
magnus.lindqvist@miljo.stockholm.se

Till
Miljö och hälsoskyddsnämnden

MOTION (2007:42) OM EN BILFRI INNERSTAD

Remiss från Kommunstyrelsen, dnr 005072/2007

Förslag till beslut

1. Överlämna och återropa miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

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:

- Utredda 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 växthusgassynpunkt 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.

Slut

Bilagor

Bilaga 1 Motion (2007:42) om en bilfri innerstad. |