

Kommunstyrelsen
Stadsmiljöroteln

Remiss av Utredningen om fossilfri fordonstrafik (SOU 2013:84). Dnr KS 314-331-2004. Kontorsyttrande från trafikkontoret

Detta är ett kontorsyttrande från trafikkontoret som svar på kommunstyrelsens remiss av den statliga utredningen om fossilfri fordonstrafik.

Övergripande synpunkter

Kontoret anser att utredningen utgör en utmärkt sammanställning av kunskapsläget kring fordonstrafikens koldioxidutsläpp och de åtgärder som krävs för att uppnå målen om ett minskat utsläpp. Den stödjer resonemang och åtaganden i stadens egen *färdplan för ett fossilbränslefri Stockholm* samt i *strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel* som både antogs av kommunfullmäktige 2014-03-24.

Det pågår redan mycket arbete inom staden för att uppnå inriktningarna, framförallt vad gäller stadsbyggande utifrån principerna i *promenadstaden*. Även *framkomlighetsstrategins* inriktning att klara större delen av ökad resande till följd av befolkningsökningen genom bättre förutsättningar för kollektivtrafik, cykel och gång ansluter sig till samma principer. Miljöförvaltningen har jobbat konsekvent under många år för att främja en ökad användning av fossilfria fordon

Utredningen gör det tydligt att det blir svårt att uppnå målet utan en satsning på utbyggd och upprustad infrastruktur för kollektivtrafik. Det pågår eller planeras för en stor utbyggnad av pendeltåg, tunnelbana och spårväg, tillsammans med satsningar på ett bättre busstrafiksystem i Stockholm. Men fler satsningar kommer att krävas fram till 2050 för att klara både befolkningstillväxt och miljömålen. Det blir mycket viktigt att

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 261 24
Växel 08-508 272 00
daniel.firth@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

utrymmet för investeringar ökas totalt och att rätt prioriteringar görs såväl mellan olika delar av landet som inom storstadsregionen. Lika viktigt blir det att säkra pengar till drift av en ökad kollektivtrafik.

Kontoret anser att det är särskilt positivt att åtgärderna presenteras i form av en palett eller verktygslåda. En av intentionerna i utredningen tycks vara att kommunerna och andra väghållare ska ges tillgång till en bredare arsenal av åtgärder för att möta utmaningen att minska koldioxidutsläpp från transporter. Samtidigt framgår det tydligt när ansvaret ligger på en mer strategisk nationell eller internationell nivå.

Specifika synpunkter

Här redovisas ett antal detaljsynpunkter kring delar av det mycket omfattande materialet.

Trängselskatt och andra avgifter för rörliga fordon

Trängselskattens primära syfte är att styra trafik och därmed minskar trängseln. Uppföljningar som har gjorts av miljöförvaltningen visar att befrielsen från trängselskatt som fanns fram till 2009 var ett viktigt incitament som bidrog till en ökad andel miljöbilar. Kontoret anser därför att det bör vara möjligt att jobba med trängselskatten för att skapa incitament som kan bidra till att uppnå målet om en fossilfri fordonsflotta. Men, då alla fordon bidrar i något mån till trängsel, är det inte lämpligt att något fordon helt befrias från trängselskatt. En rabatterad trängselskatt för miljöbilar, alternativt ett påslag för de bilar med högre utsläpp är att föredra. För att undvika att bilparken anpassas för att klara just en viss gräns (utan incitament till ytterligare förbättringar) är det en fördel att en sådan differentiering kan göras i många steg. Kontoret anser även att vissa beslut om trängselskatt bör kunna delegeras till berörda kommuner, i enlighet med resultat från vägtullsutredningen.

Utvecklade miljözoner som gäller lätta fordon utifrån t.ex. utsläpp eller buller bör utredas närmare. Detta skulle med fördel kunna kopplas till pågående arbete om dubbdäcksavgifter.

Utredningen nämner behovet av att se över beskattning av fordon när skatt på fossila bränslen inte längre har en trafikpåverkande funktion och inte heller ger intäkter till statskassan. Kontoret anser att detta, med rätt utformning, på sikt också kan ge möjligheter för att påverka trängsel i storstadsregioner.

Parkering

Parkering ett är viktig styrmedel i trafiken och har även potential i detta sammanhang. I likhet med trängselskatten, har avgifter för parkering på gatemark som syfte att reglera trafiken. I stadens strategi för parkering ingår behovet av att styra parkering från gatemark till tomtmark. Att helt befria vissa fordon skulle motverka detta syfte, därför förordar kontoret rabatter för miljöklassade fordon eller höjda avgifter för fordon med högre utsläpp. Eftersom koldioxid har globala skadeverkningar är det viktigt att staten i så fall tillhandahåller ett verktyg så att systemet kan göras intäktsneutralt för kommunerna.

Främjande av bilpool, som har förutsättningar både att minska bilanvändning och öka fossiloberoende biltrafik, skulle underlättas med möjlighet att reservera parkeringsplatser på gatemark för bilpooler. Detta är med dagens lagstiftning inte möjligt.

Kontoret välkomnar förslaget till att utreda möjligheten att beskatta privata parkeringar. Det finns underlag som pekar på att tillgång till gratis parkering vid köpcentrum eller på arbetsplatsen är ett starkt incitament för att välja bil framför andra färdmedel. Vid t.ex. bilförmån beskattas inte parkering på arbetsplatsen, och ingen marginalkostnadseffekt uppstår för förmånstagaren. Någon typ av beskattning skulle kunna ge kommuner eller regioner en möjlighet att påverka även dessa resor som är en viktig pusselbit.

Tillgång till kollektivkörväg som incitament

Kontoret instämmer med utredningen att tillgång till kollektivkörväg för andra trafikantgrupper skulle kunna vara ett intressant incitament vid platser och tider där turtätheten för busstrafiken kanske inte helt motiverar kollektivkörväg. Den strategiska inriktningen för bättre leveranstrafik som är nu ute på remiss föreslår denna möjlighet för vissa godsfordon, där miljöprestanda eller fyllnadsgrad skulle kunna utgöra krav. Alla förslag som ökar användning av kollektivkörväg kräver mer effektiva övervakningsmetoder och kontoret förordar möjligheten till kameraövervakning av kollektivkörväg.

Övriga verktyg

Transportplaner vid nyanläggning eller utvidgning av transportintensiva verksamheter är ett intressant förslag som kontoret gärna ser utrett. Särskilt intressant blir möjligheten till incitament för byggherrar som bygger på ett sätt som minskar

biltrafikalstring, alternativt bidrar till utvecklad kollektivtrafik, cykel och gång.

En utvecklad storstadspolitik med ett stadsmiljöprogram för finansiering av steg 1 och 2 åtgärder (det vill säga, åtgärder som påverka transportefterfrågan eller färsmedelsval samt åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig vägnät) är välkomna förslag.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningsdirektör