

Göteborgs stads miljöprogram

Remiss från Trafikkontoret Göteborg

Remisstid 23 november 2005

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på Göteborgs stads remiss angående miljöprogram överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Leif Rönngren anför följande.

Bakgrund

Göteborgs stads trafikkontor har för att minska miljöbelastningen från trafiken tagit fram ett nytt program, Miljöprogrammet för trafiken i Göteborg, som remitterats till samarbetsparter och nationella organisationer för synpunkter.

Remisser

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden och miljö- och hälso- skyddsnämnden. På grund av den korta remisstiden lämnas endast svar från trafikkontoret och miljöförvaltningen.

Stadsledningskontoret anser att Göteborgs miljöprogram för trafiken visar på ett mycket ambitiöst och lovvärt förhållningssätt till trafikens miljöproblem. Göteborgs stad gör helt rätt i att utgå ifrån att såväl trafikens miljöproblem liksom att lösningarna är större än den kommunala rådigheten och kompetensen. Därför är det viktigt att sikta in sig på samverkan med andra aktörer i samhället.

Trafikkontoret anser att grundsynen och det angreppssätt som genomsyrar programmet i mångt och mycket inte är applicerbart på Stockholm. Programmet förutsätter dels en hård styrning på områden, där olika intressen måste vägas mot varandra samt mål som ur Stockholms perspektiv, med dess trafiksituation och bebyggelsestruktur, ter sig tveksamma. Avslutningsvis konstaterar trafikkontoret att många av de förslagna åtgärderna ligger utanför kontorets kompetensområde

Miljöförvaltningen anser att programmet i stort sett avspeglar en hög ambitionsnivå, vilket är nödvändigt för att åstadkomma en utveckling som är ekologiskt hållbar. Att strategin avser resvanor, godstransporter, ny teknik samt skyddande och hushållande åtgärder ger förutsättningar för att på sikt åstadkomma ett miljöanpassat och hållbart transportsystem. Miljöförvaltningen konstaterar vidare att de åtgärder som redovisas för att förändra resebeteende uppvisar en stor bredd och att många av dem har god potential.

Mina synpunkter

Stockholms stad håller för närvarande på med att arbeta fram ett nytt miljöprogram som ska börja gälla från 2007. Vi har bland annat av den anledningen med stort intresse tagit del av förslag till miljöprogram för trafiken i Göteborg.

I takt med att trafiken ökar i våra storstäder måste åtgärder till för att skapa en sund och hållbar utveckling som både ger förutsättningar för tillväxt men även tar ansvar för storstaden och de miljöproblem som bland annat trafiken alstrar. Att lösa dessa miljöproblem kräver arbete i samverkan och samförstånd mellan myndigheter och näringsliv och en mängd andra aktörer.

Att resa och transporteras i en storstad påverkas av en mängd faktorer, tid, tillgänglighet, framkomlighet, ekonomi, information m.m. Arbetet måste inriktas på att erbjuda goda och miljövänliga alternativ. I förslaget till miljöprogram för trafiken i Göteborg finns ett antal lovvärda och intressanta förslag. Ett viktigt steg är att få medborgarna att välja andra alternativ än bilen för sina resor. Det ställer krav på en utbyggd kollektivtrafik med hög tillgänglighet till en rimlig kostnad liksom förbättrade möjligheter till omstigningar från bil till kollektiva färdmedel eller cykel. Information om resvägar, infartsparkeringar, cykelbanor m.m. samt en trivsamt och trygg miljö som gör resan attraktiv och fördelaktig är avgörande. Viktigt är också att våra bostadsområden både de befintliga men också vid bostadsexploatering är planerade utifrån att det kollektiva resandet är möjligt och stadsmiljön trygg och säker för barn och ungdomar. I många villaområden är bilen det mest förekommande transportmedlet och runt förskolor och skolor är det tät biltrafik morgon och kväll. Gångvägar och cykelvägar samt säkra övergångar och passager är nödvändiga i stadsplaneringen.

Ekonomiska styrmedel är även redskap som kan stimulera till förändrat resebete. Vi ser med stort intresse på Göteborgs förslag att införa ett system med avgifter för att förbättra framkomligheten i staden. Andra exempel på förmånliga villkor är stöd till inrättande av bilpoolssystem och parkeringsförmåner för miljöbilar.

Miljözoner är ytterligare ett sätt att ställa krav på distributörer och åkare att använda miljöfordon.

Helt avgörande är dock den samverkan som måste till mellan aktörer på alla nivåer för att få till stånd en tydlig och långsiktig förbättring av miljön i våra storstäder. Vi kan lära mycket av varandra både vad gäller misslyckanden och goda exempel och vi ser fram mot att ta del av programmet när det är klart.

Det finns tecken som tyder på att utvecklingen går åt rätt håll. Fler och fler reser kollektivt och fler och fler använder cykel och intresset för miljöbilar ökar stadigt. Som kommuner har vi goda förutsättningar att bidra till en sund och hållbar utveckling och skapa bra uppväxtmiljöer i våra stadsområden.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på Göteborgs stads remiss angående miljöprogram överlämnas och åberopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 11 november 2005

LEIF RÖNNGREN

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Kristina Axén Olin* och *Sten Nordin* (båda m) och *Lotta Edholm* (fp) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. avslå kontorets förslag till beslut
2. därutöver anföra följande:

Vi anser det inte rimligt att politiker i Stockholms stad lämnar synpunkter på Göteborgs stads miljöprogram. Göteborg ligger långt från Stockholm och dess miljöprogram påverkar inte Stockholms stad. Vi anser oss varken ha de kunskaper om lokala förhållanden eller de befogenheter som krävs för att yttra oss över detta program.

ÄRENDET

Göteborgs stads miljöarbete inom trafikområdet har tidigare främst inriktats på att ”flytta trafik och skydda människor med fokus på tekniska lösningar för fordonsutsläpp”. I programförslaget vidgas perspektivet till att även omfatta livsstilsfrågor. Programmet slår fast att en förändring av resvanor är nödvändig för att nå miljö- och framkomlighetsmålen för staden. De identifierar följande tre verktyg som kan användas av kommuner:

- Myndighetsutövning
- Upphandling
- Kommunikation

Programmet utgår ifrån övergripande mål (utöver de nationella målen inom området) gällande koldioxid, buller, vibrationer och markanvändning. Programmet slår sedan fast ett mycket stort antal åtgärder eller inriktningar som trafikkontoret och kommunen i övrigt ska arbeta för. Programmet lyfter särskilt fram vikten av samverkan och ett antal samverkansåtgärder pekas även ut.

REMISSER

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden. På grund av den korta remisstiden lämnas endast svar från trafikkontoret och miljöförvaltningen.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 31 oktober 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Göteborgs miljöprogram för trafiken visar på ett mycket ambitiöst och lovvärt förhållningssätt till trafikens miljöproblem. Göteborgs stad gör helt rätt i att utgå ifrån att såväl trafikens miljöproblem som lösningarna är större än den kommunala rådigheten och kompetensen, och att man därmed siktar in sig på samverkan med andra aktörer i samhället. Utifrån trafikkontorets uppgift att erbjuda alla i Göteborg en effektiv, säker och hållbar rörlighet är det logiskt att, såsom programmet gör, fokusera på ekonomiska styrmedel, planering, policies, förbättrad kollektivtrafik och cykeltrafik, information samt ny teknik för att motverka en prognostiserad trafikökning.

Stadsledningskontoret stödjer upplägget att utgå ifrån ett fåtal övergripande mätbara mål som relateras till nationella ambitioner och som följs upp med relevanta indikatorer. Detta ger en tydlig riktning åt de kommunala insatserna, som även preciseras med inriktnings- och strategiåtgärderna.

I programmet förs även en diskussion kring genomförandekostnader och samhällsnytta (såväl ur ekonomi- som hälsoperspektiv) samt vad som krävs för att nå målen. Man kan dock, såsom Stockholms trafikkontor, diskutera hur långt den kommunala kompetensen kan sträckas i syfte att uppnå målen.

Sammantaget anser kontoret att det föreslagna programmet är ett väl genomarbetat, ambitiöst och inspirerande program. Vi ser fram emot att följa utvecklingen och genomförandet av programarbetet i Göteborg.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 20 oktober 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret har med intresse tagit del av programmet. Det spänner över ett vitt fält ur många olika aspekter, där åtgärder är specificerade och där också nationella krav och lagar förutsätts. Stockholms trafikkontor konstaterar att grundsynen och det angreppssätt som genomsyrar pro-

grammet i mångt och mycket inte är applicerbart på Stockholm. Programmet förutsätter dels en hård styrning på områden, där olika intressen måste vägas mot varandra, samt mål som ur Stockholms perspektiv, med dess trafiksituation och bebyggelsestruktur, ter sig tveksamma ur Stockholms synvinkel. Avslutningsvis konstaterar trafikkontoret att många av de förslagna åtgärderna ligger utanför kontorets kompetensområde.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 20 oktober 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen anser att programmet i stort sett avspeglar en hög ambitionsnivå, vilket är nödvändigt för att åstadkomma en utveckling som är ekologiskt hållbar. Att strategin avser resvanor, godstransporter, ny teknik samt skyddande och hushållande åtgärder ger förutsättningar för att på sikt åstadkomma ett miljöanpassat och hållbart transportsystem.

Miljöförvaltningen konstaterar att de åtgärder som redovisas för att förändra resbeteende uppvisar en stor bredd och att många av dem har god potential. Införandet av framkomlighetsavgifter är en åtgärd som har stor potential att föra över resande från bil till andra färdmedel. En intressant fråga är tanken att koppla parkeringsutbud till åtgärder som påverkar efterfrågan på parkeringsplats. Till exempel skulle minskad tillgång till parkeringsplatser samordnas med utbyggnad av kollektivtrafiken samt miljöupprustning av områden/gator.

I vissa avseenden finns det dock enligt Miljöförvaltningen möjlighet att utveckla programförslaget. Bland annat föreslår Trafikkontoret mål för kvävedioxid, bensen och partiklar som sammanfaller med miljö kvalitetsnormerna för luft. Miljöförvaltningen menar att det är tveksamt om mål ska sättas på den nivå som motsvarar lagkraven. Antingen bör man eftersträva en bättre miljö kvalitet än lagkraven anger eller utelämnas mål för dessa områden.

Programmet lägger inte särskilt stor vikt vid miljö kvalitetsnormen för PM 10, samt på åtgärder för att uppfylla normen. Bland de nämnda åtgärdsförslagen i programmet finns exempelvis inte dammbindning. Miljöförvaltningen vill därvid informera om att försök i Stockholmsområdet med dammbindningsmedlet kalciummagnesiumacetat (CMA) hittills har gett lovande resultat när det gäller reducerade halter av PM 10, och rekommenderar Trafikkontoret att följa det fortsatta åtgärdsarbetet i Stockholm.

Gällande miljö zonen sägs att Trafikkontoret skall pröva samlastningskrav inom miljö zonen för att gynna rena och välfyllda fordon. Dessutom sägs att zonreglerna ska anpassas till EU. Miljöförvaltningen pekar på vikten av att de olika städerna i Sverige som har miljö zon har lika regler. Det är vanligt att åkerier trafikerar med samma fordon i de olika städerna, och olika regler i olika städer skulle innebära otydlighet och uppenbar risk för försämrad regelefterlevnad. Ett införande av samlastningskrav för miljö zonen har vad förvaltningen känner till inte diskuterats mellan de olika städerna, och Göteborg bör inte införa det om inte de andra berörda städerna också gör det. Även i fråga om anpassning till EU-krav måste de berörda städerna tillsammans hitta en fungerande lösning.

När det gäller skyddsåtgärder anser Miljöförvaltningen att ambitionsnivån kunde höjas. Detta gäller såväl buller som trafikvibrationer. Nedan ges ett par exempel på det som förvaltningen betraktar som en låg ambitionsnivå:

När det gäller etappmål 2005 för buller sägs i programmet att åtgärd ska övervägas vid maximala utomhusnivåer på över 80 dB(A) för vägtrafik. För spårtrafik får 5 dB(A) högre bullernivåer accepteras. Miljöförvaltningen tolkar skrivningen att nivåer upp till 85 dB(A) ska kunna accepteras för spårtrafik. Förvaltningen menar att det i så fall innebär uppenbara hälsorisker för dem som exponeras för bullret.

I programmet sägs att Trafikkontoret i befintlig miljö ska verka för att åtgärda vibrationsstörningar vid nivåer över 1,0 millimeter per sekund. Vid nybyggnad av bostäder samt vid ny- eller ombyggnad av infrastruktur anges som etappmål 0,6 millimeter per sekund i normalfallet. Om det kan uppnås med små kostnader eftersträvas 0,3 millimeter per sekund. Miljöförvaltningen menar att de i programförslaget nämnda vibrationsnivåerna motsvarar förhållandevis allvarliga störningar och menar att det ur hälsosynpunkt finns anledning att åtgärda eller förebygga vibrationsstörningar redan vid lägre nivåer.