

Stockholm den 16 november 2012

Remissvar från Gröna Bilister: Förslag till Miljöprogram för Göteborgs Stad med handlingsplan för 2013-2016, inkl Bilaga till Handlingsplanen

Sammanfattning

Göteborgs Stad presenterar förslag till sitt första miljöprogram, med en mängd konkreta förslag varav många berör trafiken. Gröna Bilister är i huvudsak positiva till förslaget, men föreslår en rad förändringar jämfört med skrivelsen:

Vi föreslår också att det särskilt utreds hur utsläpp och buller från arbetsmaskiner och motorredskap kan begränsas.

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen av den framtida infrastrukturen i landet, och den lagstiftning som lägger grunden för detta. Gröna Bilister betonar kommunernas betydelse för att uppnå de för oss och för samhället mer generellt prioriterade miljömålen, och har åtskilliga gånger betonat att kommunerna måste ges ökade befogenheter för sitt arbete med att uppnå de bindande miljökvalitetsnormerna.

Vår utgångspunkt skiljer sig från andra, mer traditionella bilistorganisationer i det att vi menar att flertalet bilister ofta tar bilen därför att inget annat vettigt alternativ står till buds, och att många bilister gärna skulle avstå från en stor del av bilresorna om det vore praktiskt möjligt. Därmed ser vi stora delar av satsningarna på att säkerställa att särskilt bekymmersam trafik hålls borta som gynnsamma också för den gröna, framtidsinriktade bilisten, och välkomna generellt sett sådana förslag.

Vi har såväl i tidigare remissvar som i flera egna skrifter gett omfattande förslag på såväl hur kommunerna bör utforma sina regler och incitament för att stimulera och påskynda en omställning till hållbar bilism, och bättre kunna svara upp mot de krav som ställs i miljökvalitetsnormerna. Vidare har vi inom ramen för våra kommungranskningar granskat över hundra kommuners arbete i dessa frågor.

I detta remissvar diskuterar vi endast de delar av förslaget som berör Gröna Bilisters verksamhetsområde. Vi har inte för detta remissvar bedömt de underlags- och kompletterande rapporter som hör till miljöprogrammet.

Övergripande kommentarer

”Göteborg ska vara en föregångare i miljö- och stadsutveckling och en av världens mest progressiva städer i att åtgärda klimat- och miljöproblem.” Som övergripande målsättning är detta mycket långtgående, och varje förslag till mål och åtgärd måste värderas mot detta. Vi bedömer inte att Göteborg självklart blir ”en av världens mest progressiva städer” inom hållbara trafiklösningar med liggande förslag. Den fortsatta behandlingen av dokumentet måste därmed ha sin utgångspunkt i att förslagen ska skärpas, konkretiseras och påskyndas.

Programmet är i nuvarande form en spännande åtgärds katalog, med stort som smått, övergripande som mycket specifikt. Det saknar på många håll konkreta mätbara mål, och många åtgärder saknar beskrivna effekter eller har dessa endast beskrivna i mycket allmänna termer. I vissa fall tycks kostnadseffektiviteten helt ignoreras, som t.ex. "Där det är möjligt ska vi ha gröna tak och väggar på kommunens fastigheter". Sammantaget omöjliggörs en ordentlig jämförelse och prioritering mellan åtgärder. Därmed är risken stor att nämnder/förvaltningar och styrelser/bolag suboptimerar genomförandet.

Därtill mynnar många av förslagen ut i att en plan ska tas fram eller en fråga utredas. Vi hade önskat konkreta förslag av typen vem gör vad när, vad kostar det, vad är den beräknade effekten och hur utvärderas det.

Till delar är bristerna troligen beroende på att dokumentet ännu är i remisstadiet, men det tycks också vara avsiktligt; "Vi har valt att inte ange tidsangivelser för när åtgärderna i förslaget till handlingsplan ska genomföras". Vi är skeptiska till detta, och menar inte att nämnder/förvaltningar själva bör få besluta om detta - för en extern granskning och för ett snabbt omställningsarbete behöver det klargöras när respektive åtgärd ska vara genomförd.

Samtidigt är vi starkt positiva till att planen har med också sådana åtgärder som det inte är givet att staden får genomföra, då det juridiska läget är oklart, eller där det rentav förutsätter en lagändring. Vi uppmanar staden att framgent samla och konkretisera sina förslag till lagändringar för att underlätta en vettig diskussion kring förslagen.

Specifika frågor

Det är inte meningsfullt att kommentera alla förslag; vi fokuserar här på de vi ser som särskilt viktiga på trafikområdet och några som vi vill ifrågasätta.

Bilpool: Stadens mål att 20 000 invånare ska vara medlemmar i en bilpool till år 2015 är för lågt satt, utifrån att antalet under 2012 troligen passerar 15 000. Ett högre mål bör uppnås genom ny stimulans att etablera bilpool för att slippa bygga p-platser, genom p-platser vikta för bilpooler, och eventuellt genom att låta bilpoolsbilar använda kollektivtrafikkörfält.

Bilval: För intern bilpool anges att verksamheterna har ”ett antal fordon som skulle kunna tas bort”, bl.a. genom fordonspooler. Vi föreslår att detta mål konkretiseras, t.ex. att antalet ägda och leasade bilar ska minska med 40 % till år 2020, och att antalet körda mil ska minska med 30 %. Vi är därmed skeptiska till ”Köp in fler miljöfordon”.

Cykel: Förslaget om ”supercykelbanor” är intressant och utformningen bör fokusera på att locka över vanebilister. Att ”inventera cykelmiljön kring tio skolor per år och förbättra miljön vid fem per år” innebär i praktiken att det över tid skapas en backlog av åtgärder som inte genomförs; givetvis bör cykelmiljön förbättras överallt där problem identifieras.

Distansarbete: Det är positivt att personalen ska ”uppmuntras” arbeta distans, men när det bara mynnar ut i att ”utreda vilka förutsättningar som krävs för att minska arbetsresandet” så riskerar effekten att bli mycket liten. Vi föreslår därför att en dags distansarbete per vecka ska vara målet för alla anställda, och att stadens framtida arbetsplatser dimensioneras efter detta. Att arbeta distans ska också vara lönegrundande, då det innebär minskade kostnader för kommunen bl.a. i form av minskad lokalanvändning, uppvärmning och elförbrukning.

Drivmedel: Omställningen till förnybara, klimatbättre drivmedel med goda miljömässiga och sociala produktionsvillkor saknas nästan helt i förslaget. ”Öka insamlingen av textilier” finns med, däremot inte ökad insamling av t.ex. råvara för biogas, etanol eller biodieselproduktion, utom från gräs och parkavfall (vilket knappast är stadens främsta biogasråvara och troligen fungerar väl så bra direkt som biobränsle). På samma sätt gäller ”Vi ska verka för att alkylatbensin finns på alla platser där båtbränsle säljs i Göteborg”, men inte att det ska finnas förnybara drivmedel och el på mackarna för bilar, inte heller att den förnybara delen ska öka i t.ex. fordonsgas eller diesel.

Däck: Planen konstaterar att dubbdäcksanvändningen måste minska för att uppnå lägre halter av partiklar och skriver ”En möjlig metod för detta är att införa en dubbdäcksavgift.” Så är det inte – det är i nuläget olagligt och planen bör istället fokusera på att införa dubbdäcksfria gator och med annan stimulans (t.ex. miljöbilsförmåner) och information stimulera användning av dubbfria däck.

Gods: Vi delar bilden av att godstransporter bör vara i fokus, men är skeptiska till behovet av en ”godstrafikplan”, frågan bör kunna hanteras inom ramen för Göteborgs redan många planer, vilket skulle spara tid och öka fokuset på praktiska åtgärder. Miljözonen bör skärpas och – när så är möjligt – också omfatta lätta godstransporter av typen skåpbilar.

Hastigheter: Vi delar helt förslaget om att sänka innerstadshastigheten till 30 km/h och hastigheten på större vägar till 70 resp. 90 km/h. Det är viktigt för trafiksäkerheten, luftkvaliteten och klimatet – såväl direkt som indirekt, genom att det blir attraktivare att åka kollektivt, cykla eller distansarbete. Variabla hastighetsgränser är också positivt, men bl.a. av acceptansskäl bör det också kopplas till vägföre och väder, med sänkt hastighet vid halka och/eller dimma. Gångfartsgator är inte lika självklart; det tycks föreslås för gator där bilarna inte hör hemma och då är det bättre att klargöra detta än att införa svårövervakade regler som troligen också har begränsad acceptans hos allmänheten (se t.ex. Uppsalas införande av ”gåfart”). Vi vill också betona vikten av att utforma hastighetsdämpande åtgärder så att de inte bidrar till ökade utsläpp, ökat fordonsslitage eller ökade svårigheter att ta sig fram med t.ex. cykel.

Kollektivtrafik: Förslagen för kollektivtrafiken är blygsamma och inget skrivs om drivmedlen för bussarna, som har betydligt större klimatbetydelse än t.ex. (i och för sig lovvärda) kombinerade resekort. Så länge en stor del av Västrafiks transporter sker med fossil diesel är vi kritiska till förslaget om fri kollektivtrafik till evenemang – inte bara cykeln utan även elbilen är klart bättre ur klimatsynpunkt.

Parkering: Vi delar förslagets syn på aktiv parkeringspolitik som en viktig del i att minska trafikens miljöbelastning. Att förmånsbeskatta p-platser är viktigt, liksom möjligheten att beskatta privat mark som används till p-plats. Däremot sätter vi frågetecken för att ”boendeparkering på gatan behöver bli dyrare” då det riskerar leda till att det i ökad utsträckning upplevs som lönsamt att ta bilen till jobbet, där parkeringen är billig eller gratis – staden förfogar själva över boendeparkeringsavgiften men inte över förmånsbeskattningen av p-platser, innebärande att man kan få rakt motsatt den avsedda effekten. Vi saknar också besked om framtida parkeringsregler för miljöbilar, och menar att det med den nya, skärpta miljöbilsdefinitionen är rimligt att gynna de miljöbästa bilarna parkeringsmässigt. Staden bör också överväga differentierade avgifter istället för av/på-system för avgifterna. Vi saknar vidare konkreta förslag parkeringsnorm vid ny-och ombyggnation, och föreslår att den generellt sänks, särskilt där det finns tillgång till bilpool och/eller kollektivtrafik.

Samåkning: Att minska ensamåkandet i bil är viktigt ur miljöskäl och minskar dessutom behovet av ny infrastruktur. Vi delar inte förslagets fokus på fritidsresor utan vill fokusera å resor till och från arbetsplatsen i rusningstrafik, som både är miljömässigt viktigast och lättast att få effekt. En mängd spännande initiativ har också tagits på detta område på senare år, både i kommuner och av intresseorganisationer (ofta nya och informella). Därför är vi besvikna att planen enbart föreslår ett begränsat pilotprojekt och helt saknar mätbara mål gällande samåkning.

Taxi: Vi är osäkra på värdet av en taxiplan, men föreslår konkreta åtgärder för att påskynda omställningen till miljöbättre fordon. Kraven på Landvetter bör skärpas och liknande krav införas på t.ex. de större buss- och tågstationerna och andra taxicentraler. Utformning av snabbbladdning för elbilar bör utformas efter taxis behov, eftersom den potentiella miljönyttan är störst.

Transportplaner: ”Vid etablering eller ombyggnad av verksamheter med betydande trafikarbete bör kommunen ingå ett avtal med exploitören om upprättande av ”Gröna transportplaner” för att se till att byggandet inte ökar biltrafiken” är en god ambition men ett typexempel på en skrivning som måste konkretiseras för att ha någon praktisk betydelse.

Trängselskatt: Vi står bakom tankarna om differentierade trängselavgifter, utifrån fordonsstorlek och miljöprestanda, och beklagar att det inte sker till en början. Differentieringen bör gälla såväl lätta som tunga fordon, och åtminstone för lätta fordon bör klimatdimensionen väga tyngst.

Avslutande kommentar

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på denna skrivelse och står till stadens fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag.

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann