

Malmö Stad
Gatukontoret
Att. Stina Nilsson
Stina.nilsson@malmo.se

Trafikmiljöprogram för Malmö stad - Remissyttrande från Gröna Bilister

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation vill Gröna Bilister aktivt bidra till att minska bilismens negativa påverkan på hälsa och miljö. Utifrån detta medverkar organisationen gärna aktivt till såväl framtagandet av ett färdigt trafikmiljöprogram för Malmö stad som i framtagandet av konkretiserade åtgärder, samt genomförandet av de samma.

Utöver de förslag som Gröna Bilister lämnar i detta yttrande, finns förslag av relevans i tidigare yttranden, bl.a. till regeringen gällande de nationella miljömålen. Dessa finns publicerade på vår webbplats, www.gronabilister.se, där man också finner våra granskningar av landets kommuner ur miljöbils perspektiv, med relaterade bedömningar och rekommendationer.

Synpunkter på processen

Gröna Bilister är positiva till Malmö stads beslut att ta fram en särskild trafikmiljöplan, och till att denna kompletteras med en årlig åtgärdsplan, liksom till att ett särskilt trafikmiljöprogram tas fram. Inför den fortsatta processen vill vi framföra följande synpunkter:

- Det är viktigt att ett brett deltagande eftersträvas också i framtagande och genomförande av den kommande åtgärdsplanen. Det kan bl.a. ske genom ett särskilt verktyg på Internet, där allmänheten bjuds in att debattera miljörelaterade trafikfrågor (liksom Göteborgs Trafikkontors www.nyalagar.nu).
- Trafikmiljöprogrammet måste relatera till andra program, så som miljöprogrammet och trafikstrategin, liksom åtgärder som idag genomförs separat, exempelvis de nyligen beviljade EU-medlen för förbättrande av trafikmiljön i Malmö. Dessa berörs i allt för begränsad omfattning i remissversionen av trafikmiljöprogrammet, och de harmonierar inte heller vad gäller start- och slutår (miljöprogrammet gäller exempelvis åren 2003-2008, mot 2005-2010 för trafikmiljöprogrammet).

- Trafikmiljö och trafiksäkerhet hänger samman och därför måste de båda programmen relatera till varann. Åtgärder som innebär både bättre miljö och ökad säkerhet bör generellt sett prioriteras. Det gäller exempelvis sänkta hastigheter, förbättrad kollektivtrafik och införande av ”grön våg” i trafiken.
- I remissversionen av trafikmiljöprogrammet berörs angränsande kommuner och Region Skåne knappast alls, vilket är en brist. Avsnittet ”Partnerskap” (sidan 30) anger att det är viktigt med samordning med angränsande kommuner och internationellt, men ingenstans framgår hur detta samarbete ska utformas eller vad syftet är. Ett konkret och resultat-inriktat samarbete kan ge ökad kostnadseffektivitet t.ex. i form av lägre kostnader vid inköp av miljöfordon, och innebär därmed att fler miljöåtgärder kan genomföras inom befintlig budget. Genom att Skåne är så tätt bebyggt, ökar behovet av en sådan samordning.
- Samarbete bör även ske med relevanta organisationer, såsom skett exempelvis mellan kommuner och Naturskyddsföreningen i projektet ”Utmanarkommuner”, eller i organisationsformen ”ekokommuner”. Stygruppen och programgruppen föreslås inte innehålla en enda representant för organisationsvärlden (se sidan 29), vilket vi beklagar.
- Vi ifrågasätter också varför Malmö stad väljer att presentera sitt förslag till nytt trafikmiljöprogram samtidigt som Naturvårdsverket och regeringen är i slutfasen av att revidera de nationella miljömålen och förslag till en reviderad miljöbalk läggs fram för riksdagsbeslut under året. De förändringar som troligen sker gällande de nationella miljömålen kommer därmed antingen inte att återspeglas i trafikmiljöprogrammet, eller att införas utan att ha remissbehandlats.

Målsättningar

De lokala mål som föreslås i kapitel tre, ”Mål”, är positiva men alltför allmänt hållna. Trafikmiljöprogrammet anger exempelvis inte om Malmö stad antar de nationella miljömålen att också gälla lokalt, och i så fall i vilken form. ”Den största utmaningen för att nå ett hållbart trafiksystem är klimatpåverkan och utsläppen av växthusgaser”, står att läsa i dokumentet (sidan 13), men vilken ambitionsnivå kommunen har inom detta område framgår inte. Ansluter sig kommunen till det nationella målet för minskade utsläpp av växthusgaser, dvs. 4 procent lägre år 2008-2012 jämfört med 1990, eller är man beredda att göra ett större åtagande mot bakgrund av den egna skrivningen att Malmö har ”goda förutsättningar och möjligheter att skapa ett mer miljöanpassat transportsystem” (sidan 15)? I programmet anges att Malmös utsläpp av koldioxid från vägtrafiken ligger något över rikssnittet, men ingen slutsats dras av detta, trots att det rimligen bör innebära att Malmö stad bör ha en högre ambitionsnivå på området än rikssnittet.

Malmö Agenda 21 slår fast ett antal trafikrelaterade delmål för år 2010:

- Föreningarna från biltransporter får inte öka.
- Biltrafiken i Malmö tätort ska minska.
- Vi kan leva och verka utan bil. De vardagliga behoven tillgodoses utan långa resor.

- De nödvändiga transporterna är energisnåla. Vi använder mer alternativa bränslen och har god rening.

För kommunens klimatpolitik anges också relevanta delmål med olika slutår:

- Till år 2005 ska vi på bred front introducera förnybara bränslen för uppvärmning och transporter.
- Till år 2010 ska vi minska utsläppen av växthusgaser med 4 procent från 1990 års nivå.

Ovanstående mål för trafiken och klimatarbetet upprepas inte i trafikmiljöprogrammet (remissversionen). Därmed uppstår en osäkerhet om dessa mål fortfarande gäller, och om de ska vara styrande för den framtida utformningen av trafikmiljön. I det kommande, definitiva programmet, bör samtliga ovanstående mål skrivas in.

Konkreta åtgärder

Konkreta mål för trafikmiljön skulle eventuellt kunna finnas i andra kompletterande dokument, men skrivningen i inledningstexten ger vid handen att så inte blir fallet; ”Trafikmiljöprogrammet 2005-2010 är Malmö stads handlingsprogram med målet att Malmö skall ha tagit avgörande steg i riktning mot ett miljöanpassat transportsystem då Citytunneln öppnar.” Som handlingsprogram betraktat är trafikmiljöprogrammet helt otillräckligt.

I trafikmiljöprogrammet anges att ”Om inte kraftiga åtgärder vidtas kommer miljö kvalitetsnormen (MKN) för kvävedioxid att överskridas på ett flertal platser i Malmö då den träder i kraft 2006” (sidan 5). Regeringen anger att ”Konsekvenserna från hälsosynpunkt av minskade halter av kvävedioxid är mycket viktiga. Den ökade dödligheten i cancersjukdomar uppskattas i Sverige totalt till flera hundra fall per år till följd av luftföroreningar. Kväveoxider är exempel på luftföroreningar som orsakar många olika typer av besvär och sjukdomar. Kvävedioxid är bl.a. irriterande på andningsvägarna och kan orsaka luftvägssjukdomar. Kvävedioxid har också i flera studier visat sig värdefull som indikator för trafikrelaterade utsläpp. Exempelvis har åtgärder som lett till en minskning av kvävedioxidhalten kunnat sättas i samband med bättre hälsa hos barn.”

Malmö bör prioritera uppfyllandet av MKN mycket högt. Stockholm och Göteborg står inför samma situation och har båda fått åtgärdsbeslut från regeringen för hur MKN ska kunna uppnås (regeringsbeslut M2003/1912/Mk). Bland de åtgärder som beslutats av regeringen för Stockholm och Göteborg, och som också bör föras in i Malmös trafikmiljöprogram, finns:

- Förbättrade signalsystem och särskilda körfält och gator för bussar.
- Utbyggnad av realtids- och störningsinformation samt utveckling av en standard för s.k. smarta reskort.
- Arbetsgivare kan stimulera sina medarbetare att använda andra transportsätt till arbetet än att åka ensam i bil med s.k. gröna resplaner.
- Begränsning av tillgången på besöksparkeringar.

- Skatteverket behöver vidta åtgärder för att följa upp tillämpningen av reglerna om förmånsbeskattning av fri parkering som tillhandahålls av arbetsgivaren i Göteborgsregionen.
- Samlastning av distributionsfordon kan exempelvis öka tillgängligheten för varuleveranser och motverka köbildning
- Utvidga miljözonen geografiskt för tunga fordon.
- Särskilda miljökrav vid upphandling av persontransporter såsom tjänstebilar, taxiresor, färdtjänst och skolskjuts. ”Det är upp till respektive beställare att skärpa miljökraven vid upphandling.”, anger regeringen.

Ovanstående punkter bör enligt Gröna Bilisters förmenande föras in i trafikmiljöprogrammet samt diskuteras med andra relaterade parter.

Det nyligen beslutade bidraget på 79 miljoner kr från EU:s Civitas II-program till Malmö stad och fyra företag för att göra stadstrafiken miljövänligare bör också arbetas in i trafikmiljöprogrammet. Bland de totalt 19 projekten finns en utökad rabatterad parkering för miljöbilar i innerstaden och en utvecklad miljözon för tunga dieselfordon, troligen med befogenheter för parkeringsvakter att kontrollera om lastbilarna har tillstånd att röra sig inom zonen. 350 miljöbilar föreslås köpas in, med målet att merparten av fordonsflottan ska bestå av miljöbilar 2008. Dessutom föreslås tio smarta trafiksignaler som automatiskt justerar för köbildningar och 50 smarta bussignaler, så att kollektivtrafiken flyter bättre under rusningstrafik. Sunfleet har fått medel att utveckla fem bilpooler och Sydkraft för att dra in biogas i naturgasnätet och därmed göra det lättare för Malmöborna att tanka med miljövänlig gas istället för bensin. Under våren beslutar Malmö politiska ledning den exakta fördelning mellan medlen, och detta beslut bör ske som en del av trafikmiljöprogrammet.

Malmö ur miljöbilsperspektiv

Gröna Bilister har i augusti 2004 granskat Malmö kommun ur miljöbilsperspektiv. Kommunen fick då ett högt betyg, särskilt utifrån följande:

- Beslutet att nya bilar som köps in ska vara miljöbilar.
- Den höga andelen miljöbilar i det egna bilinnehavet, med konkreta procentmål för varje år.
- Det aktiva arbetet för att introducera fordonsgas i kommunen.
- Moroten till medborgarna i form av gratis parkering för elbilar.
- Information till leverantörerna av färdtjänst och skolskjuts som styr mot miljöbilar.
- Information till medborgarna, bl.a. via webbplatsen www.miljofordon.se, som lanserats tillsammans med Göteborg och Stockholm.

Gröna Bilister avgav också följande rekommendationer, som också bör inarbetas i trafikmiljöprogrammet:

- Förtydliga miljökraven i upphandling av tjänster - t.ex. bör upphandlingen av färdtjänst innehålla stegvis ökande krav på andel miljöbilar.
- Inför delfinansiering av merkostnaden för miljöbilar oberoende av eventuella Klimp-bidrag.
- Utöka gratis parkering till att gälla alla miljöbilar. I nuläget finns denna stimulans endast för elbilar (ej hybrider), vilket innebär att praktiskt taget alla miljöbilar de facto är uteslutna.
- Ställ krav på en successivt ökande andel etanol i konventionell bensin och RME i konventionell diesel (i linje med Örebro kommuns beslut).

Dessa rekommendationer bör föras in som åtgärder i trafikmiljöprogrammet.

Indikatorer

Kapitel sju, "Uppföljning och revidering" (sid 32-34), anger konkreta indikatorer för årlig uppföljning, men dessa har begränsat värde eftersom uppföljningen inte sker gentemot fastslagna mål. Kommunen föreslår också endast att man för respektive indikator (totalt 23) ska ange "positiv", "neutral" respektive "negativ" utveckling. Ingen viktning görs mellan de olika indikatorerna – exempelvis utsläpp av svaveldioxider från trafiken ges samma värde som utsläpp av koldioxid, trots att det förstnämnda knappast längre är ett viktigt miljöproblem, medan att minska koldioxidutsläppen är vår kanske viktigaste överlevnadsfråga. Indikatorerna bör viktas, så att de bättre fungerar som vägledning för det konkreta arbetet.

Solna 26 januari 2005

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann