

Gröna Bilister
Kungsgatan 16, 1 tr.
753 32 Uppsala
kansliet@gronabilister.se
www.gronabilister.se

Uppsala kommun
Registrator

Trafikplan för Uppsala 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.

Uppsalas miljösituation

Uppsalas miljöprogram anger att luftföroreningarna i Uppsala årligen orsakar ett 50-tal inläggningar på sjukhus och flera fall av lungcancer. Halterna för bl.a. kvävedioxid, bensen, marknära ozon och partiklar överskrider gällande och kommande miljö kvalitetsnormer. Situationen är kort sagt allvarlig och bör föranleda radikala åtgärder – att vänta innebär bara att man måste ta tuffare tag mot bilismen längre fram!

Uppfyll antagna miljömål

Förslaget till trafikplan relaterar endast delvis till redan tidigare beslutade miljömål. Planen bör i sitt slutliga skick revideras för att uppnå bl.a. följande mål:

- Översiktsplanen och direktiven till trafikplanen anger att biltrafikens andel skall minska från förväntade 38 procent till 30 procent.
- Uppsala kommun har beslutat att utsläppen av växthusgaser skall minska med 30 procent fram till år 2020-25, jämfört med 1990.
- Biltrafikens utsläpp 2009 skall vara 4 procent lägre än 1990.
- Biltrafiken skall halveras till 2050 jämfört med 1990, och som ett delmål minskas med 25 procent till 2025.

Gröna Bilister anser att dessa mål är realistiska och bör uppnås.

Också andra trafikrelaterade mål bör arbetas in i trafikplanen och uppfyllas. Det gäller tex. De beslut som finns i kommunens lokala Agenda 21:

- ”Uppsala kommun bör vara föregångare i att ta ansvar för en god miljö och en hållbar utveckling.”
- ”Utveckling, anpassning och spridning av miljöanpassad teknik ska främjas.”
- ”Utbildning, upphandling/inköp och en markerad miljöstyrning är viktiga verktyg i arbetet.”
- ”Vid upphandling av varor och tjänster alltifrån förbrukningsvaror, livsmedel, valet av entreprenörer och transportmedel och investeringar av olika slag, till exempel renoveringar och nybyggen skall så höga miljökrav ställas så att utvecklingen av metoder, produkter och tekniska lösningar påskyndas.”
- ”Kriterier för miljöanpassad upphandling införs för alla varor och tjänster. En kontinuerlig översyn av dessa kriterier införs och skärps successivt i enlighet med ’kraven på samhällsbyggandet’”.
- ”En kampanj och praktisk vägledning hur man startar och driver bilpooler ska genomföras.”

I det nyligen antagna miljöprogrammet för Uppsala kommun 2004-2007 finns bl.a. följande åtgärdsförslag:

- Miljövänliga tjänstefordon i kommunen.
- Införa p-avgiftsreduktion för mer miljövänliga bilar.
- Motorvärmare används.
- Miljökrav ska ställas vid upphandling av kollektivtrafik.
- Kommunala bilpooler införs.
- Personer som kör bil i tjänsten utbildas i bränslesnål körteknik.
- När nya fordon köps in av kommunen ska de helst drivas med alternativa bränslen.

Kompensera inte bilisten

Bilen behövs nu och i framtiden, men det är viktigt att minimera bilismens negativa påverkan på hälsa och miljö, liksom den trängsel och de barriäreffekter som bilismen skapar.

Trafikprogrammet föreslår tvärtom en utökning av bilismens negativa sidor, vilket är förvånande och inte framåtsyftande.

Vi är positiva till en rad förslag som syftar till att minska biltrafiken i innerstaden. Det är av särskilt stor betydelse som Uppsala har en mycket trång stadskärna som dåligt lämpar sig för bilism. Dessutom har Uppsala en hög andel cyklister och gående, vilket ytterligare stärker argumentationen för att hålla bilarna borta från de mest centrala delarna av staden. Planen föreslår dock att den minskade tillgängligheten för bilen ska kompenseras, vilket är ett helt felaktigt tänkesätt. I programmet finns såväl ”asfaltmiljoner” i form av nya eller ombyggda av

vägar som ”betongmiljoner” i form av nya parkeringshus och annan infrastruktur för bilen. Sådana satsningar genererar ofrånkomligen mer trafik och tar resurser från andra mer angelägna projekt.

Minska trafikflödet

I planen saknas åtgärder för att minska det totala trafikflödet, eller åtminstone hejda ökningen. Studentstaden Edinburgh, vars stadskärna i många avseenden påminner om Uppsala, genomförde nyligen världens första folkomröstning om att införa trängselavgifter för att minska biltrafiken i innerstaden, Stockholm planerar att införa trängselavgifterna, i London är de sedan länge en stor framgång och även Uppsala bör överväga att mer kraftfullt styra mot minskad bilism genom avgifter. Avgifterna är också till nytta för den trafik som verkligen ska till staden, eftersom den innebär en minskad trängsel och ökad framkomlighet för de som väljer bilen trots avgiften. Uppsala kommun bör utreda någon form av trängselavgift.

Förslaget att ha 30 km/h som normalfart bejakas – det har nyligen införts i Stockholm och kommer enligt våra beräkningar att leda till att fler cyklar eller åker kollektivt, dels för att den eventuella tidsvinsten med att åka bil minskar, dels för att trafikmiljön blir mer human och därmed uppmuntrar till cykling.

Satsningar på kollektivtrafiken är positiva, men bör göras med bilisten i åtanke, så att det blir enkelt att ställa bilen och ta bussen, spårvagnen eller andra former av kollektivtrafik. Det innebär bl.a. att möjligheterna att parkera utanför stadskärnan bör förbättras, kopplat till ett park-and-ride-system.

Minska utsläppen per fordon

I planen saknas också åtgärder för att minska utsläppen per fordon. För de tunga fordonen gäller att Uppsala bör införa en miljözon, såsom länge planerats. I dagsläget får Uppsala de smutsiga lastbilar som inte längre tillåts åka in i Stockholms miljözon. Också projekt med omlastningscentraler utanför stadskärnan bör prioriteras. För lättare fordon gäller att Uppsala bör stimulera en övergång från fossila bränslen till förnybara, med minskade utsläpp av såväl klimat- som hälsopåverkande gaser.

Bli miljöbilskommun

Gröna Bilisters granskning av Uppsala ur miljöbilsperspektiv visar att kommunen ligger långt efter jämförbara kommuner som Västerås, Linköping och Örebro när det gäller att gynna en miljövänligare bilism. Kommunen bör genomföra följande fem åtgärder skyndsamt:

1. Byt systematiskt och successivt ut kommunens egen fordonspark mot miljöbilar, med tonvikt på lokalt producerad biogas.
2. Ställ tydliga miljökrav vid upphandling av tjänster, t.ex. färdtjänst och kommunala transporter.
3. Inför tydlig ekonomisk stimulans för de medborgare som vill gå före och köpa/köra miljöbil, t.ex. i form av gratis parkering och medfinansiering av merkostnaden vid inköp.
4. Bygg ut biogastankstället så att biogasen också erbjuds privatpersoner.

5. Föregå med gott exempel. Kommunens politiska ledning och högsta tjänstemän bör uppmuntras att se över sitt bilinnehav, så att de kan tjäna som goda föredömen för kommunmedborgarna.

Följ regeringsbeslutet för Stockholm och Göteborg

Uppsala kommun bör beakta de åtgärder som beslutats av regeringen för Stockholm och Göteborg ((regeringsbeslut M2003/1912/Mk). Flera av dem bör föras in i Uppsalas trafikprogram, t.ex.:

- 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
- 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.

Uppsala 31 mars 2005

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann