



Utlåtande Rotel VIII (Dnr KS 2021/1125)

En bilfri innerstad

Motion av Malin Ericson och Lisa Palm (båda Fi)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

I en motion till kommunfullmäktige föreslår motionärerna Malin Ericson och Lisa Palm (båda Fi) att Stockholms stad stegvis ska införa en bilfri innerstad genom att inledningsvis införa bilfria veckodagar. Bakgrunden är att det behövs åtgärder för att minska stadens och stockholmarnas klimatpåverkan, samt för att förbättra luftkvalitén i innerstaden. Motionärerna menar att förslaget kan leda till att ytor som upptas av biltrafik och parkerade bilar ska kunna ersättas med ytor för lek, fler bostäder, marknader, uteserveringar, motion, sociala aktiviteter, kultur eller konst. Nyttotrafik föreslås även framöver vara tillåtet.

Motionärerna föreslår med anledning av detta att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att utreda möjligheterna för att påbörja projektet med en bilfri innerstad på utvalda veckodagar med ambition att innerstaden ska bli helt bilfri.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, Fältbiologerna, Klimataktion och Naturskyddsföreningen Stockholms län. Stockholms Stadshus AB har i sin tur skickat vidare frågan som underremiss till Stockholm Parkering AB. Fältbiologerna, Klimataktion och Naturskyddsföreningen Stockholms län har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret anser att motionens förslag ligger i linje med det arbete som staden bedriver, däribland arbetet för att trafiken i Stockholms innerstad ska vara

utsläppsfri 2030 och satsningen Levande Stockholm. Stadsledningskontoret anser därför att det inte finns behov av ytterligare uppdrag.

Exploateringsnämnden ser att det blir en utmaning att skapa en innerstad helt fri från privatbilar. Exploateringsnämnden anser att arbetet med Levande Stockholm och bilfria zoner på väl utvalda platser bör fortsätta, istället för motionens förslag.

Fastighetsnämnden arbetar för att stadens fastigheter och anläggningar ska vara tillgängliga med andra färdmedel än bil. Nämnden har behov av leveranser och att driftpersonal kan transportera sig, dessa behov bör inkluderas i en utredning gällande motionens förslag.

Idrottsnämnden anser att förslaget inkluderar en rad komplexa frågor som är svåra att bedöma och som behöver belysas för att nämnden ska kunna ta ställning till dess påverkan på idrottsnämndens ansvarsområden.

Kulturnämnden bedömer att ett försök med bilfri innerstad under utvalda veckodagar skulle få positiv effekt på framkomligheten för verksamheternas besökare och transporter, förutsatt att leveranser kan fortsätta. Nämndens bedömning är att det finns många platser även i ytterstaden som skulle gynnas av en minskad privatbilism.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser att nyttotrafiken skulle behöva fortsätta i innerstan. Det gör att trafiken skulle minska med hälften jämfört med idag, vilket inte skulle uppfattas som bilfritt. Nämnden anser att intentionen i motionen delvis kan uppfyllas genom eldrift av fordon samt genom utvidgning av sommargågatorna med fokus på de gator som idag har högst halter av luftföroreningar, för att på utsatta platser kunna minska partiklarna från däckslitage.

Stadsbyggnadsnämnden anser att omvandlingen av innerstaden till en bilfri zon skulle kunna få följder för stadsutvecklingen och näringslivet. Nämndens bedömning är att en kombination av åtgärder som minskar trafikarbetet och åtgärder som bidrar till en snabbare omställning till en fossilfri fordonsflotta har störst effekt för att minska klimatpåverkan.

Trafiknämnden ser att det finns anledningar till att minska privatbilismen i innerstaden. Yrkestrafik och leveranser skulle dock fortfarande behövas. Nämnden anser att minskad klimatpåverkan åstadkoms genom en kombination av minskat trafikarbete och en mer miljövänlig fordonsflotta. Innan ett förbud mot biltrafik i innerstaden skulle kunna genomföras behöver utredningar göras kring definitioner av vad som är nödvändig trafik och hur det ska följas upp.

Kungsholmens stadsdelsnämnd stödjer stadens arbete med att öka framkomligheten för att det ska vara attraktivt och säkert att gå, cykla och åka kollektivt. Likaså välkomnar nämnden stadens pågående arbete med gångstråk, gågator, sommargågator och sommartorg, och ser att detta går i linje med vad som efterfrågas i motionen.

Norrmalms stadsdelsnämnd är positiv till åtgärder som innebär minskad biltrafik men anser att förslaget grundligt behöver utredas för att säkerställa framkomligheten på annat sätt samt vilka konsekvenser förslaget kan innebära. Risker med att begränsa transporter behöver utredas så att negativa effekter kan undvikas för verksamheter, näringsliv och medborgare.

Södermalms stadsdelsnämnd anser att en bilfri innerstad skulle leda till förbättrad luftkvalitet, minskad klimatpåverkan och trängsel. Samtidigt är det av stor vikt att förslaget utreds grundligt. Nämnden ställer sig positiv till att vissa ytor som idag används för bilen istället skulle kunna användas för rekreation, kultur, lekplatser, marknader, bostäder samt liv och rörelse.

Östermalms stadsdelsnämnd håller med om att situationen för klimatet är allvarlig och ser att minskad privatbilism i innerstaden skulle leda till förbättrad luftkvalitet och minskad klimatpåverkan samt trängsel. Ytor skulle kunna användas till andra ändamål för näringsliv, boende och besökare. Detta behöver dock ställas mot transportbehovet, där grundlig utredning av effekter och konsekvenser behövs.

Stockholms Stadshus AB instämmer i sin helhet med dotterbolagets svar. Koncernledningen väljer också att avstå från att besvara övriga delar i motionen.

Underremiss

Stockholms Stads Parkerings AB ser att de kan fylla en roll om Stockholms stad beslutar att ytterligare gator ska vara bilfria. Övriga frågeställningar i motionen avstår bolaget att besvara.

Föredragande borgarrådets synpunkter

I stadens budget för 2023 finns flertalet målsättningar och uppdrag i linje med motionens intentioner. Jag är glad över att Stockholm, trots omvärldsläget, tar steg i rätt riktning för att minska utsläppen och göra staden mer levande.

Stockholm ska ha lägre klimatutsläpp, mindre buller, renare vatten och friskare luft. Transporter är den största källan till klimatutsläpp i Stockholm och utsläppen från trafiken ökar. Det är därför angeläget med långtgående krav för just trafiken.

Staden ska ha som målsättning att fram till år 2030 minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent jämfört med år 2010 och minska biltrafikarbetet med 30 procent från 2017 års nivå. Trafikplaneringen ska utgå från dessa mål och åtgärder som krävs för att nå målen ska vidtas.

I innerstaden finns alla möjligheter att välja kollektivtrafik, cykel eller gång för att transportera sig. Vissa gator ska stängas av för biltrafik. Trafiknämnden ska utreda möjligheten att göra Sveavägen bilfri helgtid i syfte att levandegöra platsen och skapa utrymme för tillfällig torghandel, loppisar, kulturevenemang och liknande aktiviteter samt förhindra de omfattande störningsproblem som finns på Sveavägen kvällstid. I uppdraget ska ligga att utreda vilken sträcka som kan omfattas, hur avstängningen kan upprätthållas, hur nödvändig framkomlighet ska garanteras samt med vilken frekvens gatan kan stängas för biltrafik.

I innerstaden är det ytterligare två uppdrag som kommer att ha bäring på det fortsatta arbetet. En miljöbilszon ska skapas i Gamla stan och ett område i city genom att successivt införa miljözon klass 3 med start år 2024 som är fullt införd år 2026. Gränsdragningen av området ska utredas under år 2023. Trafiknämnden ska också ta

fram en trafik- och gatumiljöplan för City, med utgångspunkt i målet om 30 procent minskad biltrafik till år 2030 och prioritering av framkomlighet för gående, cyklisterna och kollektivtrafik.

Med investeringar på gång, cykel och kollektivtrafik om 2 miljarder under mandatperioden kommer mer yta ges till människor, just för att skapa en tryggare och mer levande stad. Antalet sommar- och vinterplatser på kajer, gator och torg ska öka och de kulturella inslagen i Levande Stockholm stärkas. Säsongen för sommarplatser ska förlängas.

Luftföroreningar har en negativ påverkan på både miljö och hälsa. För att skydda stockholmarnas hälsa måste luftkvaliteten fortsätta förbättras. Staden ska nå miljö kvalitetsmålet för frisk luft. Där är elektrifieringen avgörande, då leveranser och nyttotrafik fortsatt kommer behövas i innerstaden. Därför ska laddinfrastrukturen för elfordon byggas ut kraftigt i hela staden. Målsättningen är att trafiken i Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri år 2030.

Det behövs flera olika åtgärder för att skapa en levande och mer hållbar stadsmiljö i hela Stockholm och i innerstaden. Genom att minska biltrafiken och utsläppen, öka elektrifieringen och utreda att göra Sveavägen bilfritt kommer Stockholm och innerstaden kunna utvecklas på ett sätt som är positivt för både miljö och människor.

Bilaga

Motion om en bilfri innerstad, dnr KS 2021/1125-1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av Christofer Fjellner (M) enligt följande.

1. Att avslå motionen.
2. Att därutöver anföra

Till skillnad från vänsterstyret anser vi att det är trafikpolitiken som ska anpassa sig efter stockholmarna, inte tvärtom och ska vi värna framkomligheten för alla trafikslag. Den som jämt och ständigt ställer bilen mot cykeln missar att konflikterna i trafiken i Stockholm idag ser helt annorlunda ut än vad den tidigare gjort. Det är cykeln mot den gående, cykeln mot cykeln eller den gående mot elsparkcykeln.

Stockholm ska självklart ha platser, gator och tider som är bilfria, men alla stockholmarna måste kunna ta sig till alla platser i Stockholm, pragmatism ska stå i centrum när trafikpolitiken utformas. Vi tror inte på en helt bilfri innerstad då det begränsar stockholmarnas möjlighet att bo, verka i och besöka innerstaden. Det handlar om att barnfamiljen ska kunna packa inför resan till landet eller köra fram den där växasängen man köpt på Blocket hela vägen till porten. Det handlar om att

taxichaufförer och hantverkare ska kunna ta sig fram, om att företag få sina leveranser. Att den som är äldre eller rörelsehindrad inte ska bli isolerad.

Utsläppen från transporter minskade med 5,6 procent under förra mandatperioden, att jämföra med 3,2 procent under mandatperioden då Feministiskt initiativ var med och styrde staden. Allt detta sammantaget missar den som har som enda mål och medel att bli av med bilen, även när den går på el. Målsättningen ska vara en helt fossilfri trafik, inte bara i innerstaden, utan hela Stockholm så snart det är praktiskt och ekonomiskt möjligt för stockholmarna. Allt detta missar den som till varje pris vill göra innerstaden bilfri utan tillstymmelse till grundläggande analys av konsekvenserna.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Reservation av Christofer Fjellner, Jonas Nilsson, och Johan Paccamonti (alla M) och Gabriel Kroon (SD) med hänvisning till Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande av Nike Örbrink (KD) med hänvisning till Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen

Stockholm den 18 januari 2023

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Ärendet

I en motion till kommunfullmäktige föreslår motionärerna Malin Ericson och Lisa Palm (båda Fi) att Stockholms stad stegvis ska införa en bilfri innerstad genom att inledningsvis införa bilfria veckodagar. Bakgrunden är att det behövs åtgärder för att minska stadens och stockholmarnas klimatpåverkan, samt för att förbättra luftkvalitén i innerstaden. Motionärerna menar att förslaget kan leda till att ytor som upptas av biltrafik och parkerade bilar ska kunna ersättas med ytor för lek, fler bostäder, marknader, uteserveringar, motion, sociala aktiviteter, kultur eller konst. Nyttotrafik föreslås även framöver vara tillåtet.

Motionärerna föreslår med anledning av detta att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att utreda möjligheterna för att påbörja projektet med en bilfri innerstad på utvalda veckodagar med ambition att innerstaden ska bli helt bilfri.

Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, Fältbiologerna, Klimataktion och Naturskyddsföreningen Stockholms län. Stockholms Stadshus AB har i sin tur skickat vidare frågan som underremiss till Stockholm Parkering AB. Fältbiologerna, Klimataktion och Naturskyddsföreningen Stockholms län har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 maj 2022 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget för 2022 anges att staden ska bidra till att uppnå det nationella klimatmålet att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter med 70 procent till år 2030 samt att trafiken i Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri år 2030 där elektrifiering är en av de mest centrala åtgärderna. Trafiknämnden har även i uppdrag att bedriva Levande Stockholm som är en satsning som syftar till att levandegöra stadens offentliga rum genom att skapa trivsamma utemiljöer och ett attraktivt stadsliv med tillfälliga åtgärder under sommaren och vintern.

Vätrafik påverkar stadsmiljön och klimatet genom bland annat buller, luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser. Att minska utsläppen av växthusgaser från vägtransporter är en av stadens största utmaningar inom klimatarbetet.

Stadsledningskontoret anser att motionens förslag ligger i linje med det arbete som staden bedriver, däribland arbetet för att trafiken i Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri 2030 och satsningen Levande Stockholm. Stadsledningskontoret bedömer i likhet med stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden att den största effekten för att

minska utsläppen av växthusgaser från vägtransporter ligger i en kombination av åtgärder som minskar trafikarbetet och åtgärder som bidrar till en snabbare omställning till en fossilfri fordonsflotta.

Stadsledningskontoret konstaterar att det av kommunfullmäktiges budget framgår att staden har höga ambitionsnivåer för utbyggnad av laddinfrastruktur. Andra exempel på åtgärder som staden bedriver är att genom upphandlingar styra mot målet att trafiken i Stockholm ska vara utsläppsfri 2030, åtgärder för ett ökat resande med kollektivtrafik och cykel, samt transporteffektiv stadsutveckling,

Stadsledningskontoret vill även lyfta fram samverkan med näringslivet för att nå en transporteffektiv, hållbar och framkomlig stad genom exempelvis Elektrifieringspakten.

Stadsledningskontoret anser därför att det inte finns behov av ytterligare uppdrag.

Exploateringsnämnden

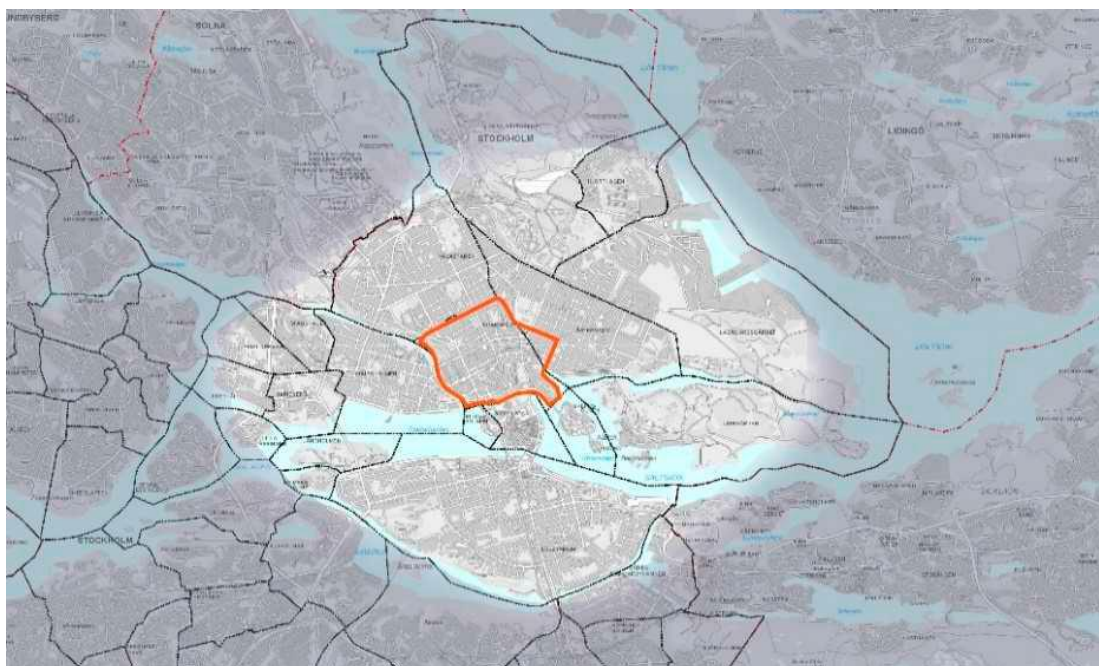
Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 april 2022 följande.

Exploateringsnämnden beslutar att anse motionen besvarad med kontorets tjänsteutlåtande.

Reservation av Anders Edin (SD), se Reservationer m.m.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret saknar en definition av vad som avses med innerstaden. Innerstaden kan avgränsas med den del som omfattas av trängselskatter (ljust område), men även som de centrala delarna av Stockholm (orange område).



Att skapa en innerstad helt fri från privatbilar kan bli en utmaning, då innerstaden har en stor geografisk utbredning, med många invånare och förflyttelsebehov. Det finns också vägar och gator genom innerstaden, som har en regional funktion. De tillgodoser behovet att röra sig mellan olika delar av staden och andra målpunkter och är svåra att omvandla eller reducera trafiken på.

Trafikkontoret har ett återkommande projekt ”Levande Stockholm” som innebär att under vissa perioder görs ett 30-tal gator om till gågator. Exploateringskontoret tycker inte att Trafiknämnden ska ges ett uppdrag i enlighet med motionens förslag. Istället anser kontoret att Trafiknämnden bör fortsätta utveckla arbetet med Levande Stockholm och på så sätt skapa bilfria zoner på väl utvalda platser.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 februari 2022 följande.

Fastighetsnämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 26 januari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Fastighetskontoret har ingen direkt rådighet över frågan om en bilfri innerstad. Kontoret arbetar för att alla våra fastigheter och anläggningar ska vara tillgängliga med andra färdmedel än bil, såsom kollektivtrafik, gång och cykel. Detta är ett pågående arbete som bland annat handlar om placering, säkra gångvägar och cykelparkeringar.

Kontoret kan konstatera att staden har högt ställda miljö- och klimatmål där mål om minskad biltrafik och minskade utsläpp är en del av detta. I Miljöprogrammet nämns inte bilfri innerstad utan de åtgärder som nämns är utbyggd kollektivtrafik, elbilar och bilpooler.

Fastighetskontorets hyresgäster har behov av att vissa leveranser behöver ske med bil/lastbil. Det kan till exempel röra sig om leverans av kemikalier till simhallar. Nyttotrafik i form av leveranser behöver därför undantas från kravet om bilfri innerstad. Logistiken för godstrafik är ett område med stor utvecklingspotential och det är möjligt att vissa leveranser kan komma att ske nattetid när det är lågtrafik. Fastighetskontorets egen driftpersonal har också ett behov av transport med bil i arbetet och yrkesgrupper av denna typ bör därför beaktas i en utredning i enlighet med motionens förslag.

Idrottsnämnden

Idrottsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 mars 2022 följande.

Som svar på remissen hänvisar idrottsnämnden till förvaltningens tjänsteutlåtande.

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 24 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Idrottsnämnden strävar efter en miljöanpassad vägtrafik i Stockholm och arbetar aktivt för att minska miljöpåverkan vid transporter bland annat genom att prioritera användningen av eldrivna tjänstefordon samt minska förbrukningen av fossila bränslen för tjänstefordon som är hybrider. Idrottsförvaltningen ser också att effektiviseringen av transportmedel och utveckling av infrastrukturen i staden genom att bygga ut och förbättra cykel- och gångbanor bidrar till stadens uppsatta klimatmål och minskar miljöpåverkan. Till följd av pandemin har antalet resor i tjänsten minskat och många möten och utbildningar har förlagts digitalt vilket har lett till att förvaltningen har minskat antalet tjänstebilar som tillhör huvudkontoret. Nämnden har arbetat och arbetar löpande med att främja resande med cykel. Ett bra exempel är förvaltningens parkeringsstrategi som har tagits fram i samverkan med trafikkontoret och fastighetskontoret, som betonar vikten av att anordna lämpligt antal parkeringar för cykel vid större renoweringar eller planering av nya anläggningar.

Idrottsnämnden anser att förslaget inkluderar en rad komplexa frågor som är svåra att bedöma och som behöver belysas för att förvaltningen ska kunna ta ställning till dess påverkan på idrottsnämndens ansvarsområden.

Kulturnämnden

Kulturnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 mars 2022 följande.

Kulturnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Ersätтарыttrande av Madeleine Kaharascho Fridh (Fi), se Reservationer m.m.

Kulturförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 18 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Kulturförvaltningen har många publika verksamheter i Stockholms innerstad. Samtliga av dessa kan nås med kollektivtrafik, cykel och till fots. Förvaltningen har inte gjort någon större samlad undersökning av hur besökarna transporterar sig till stadens kulturverksamheter, men bedömer ändå att ett försök med bilfri innerstad under utvalda veckodagar skulle få positiv effekt på framkomligheten för verksamheternas besökare och transporter. För de besökare som är beroende av färdtjänst skulle framkomligheten öka, vilket förvaltningen ser som positivt. En förutsättning är så klart att åtgärden inte genomförs på ett sätt som försvårar leveranser till eller från kulturnämndens verksamheter i innerstan, till exempel biblioteken, museerna, Liljevalchs konsthall, Kulturskolan och stadens evenemang.

Under 2021 har ett 20-tal platser i staden aktiverats med konst och kultur genom satsningen på "Levande Stockholm". En viktig aspekt är att Levande Stockholm omfattar hela staden, det vill säga även ytterstaden. Motionens förslag rör Stockholms innerstad, men förvaltningens bedömning är att det finns många platser även i

ytterstaden som skulle gynnas av en minskad privatbilism, så att konst, kultur och sociala aktiviteter kan få ta plats på de ytor som friställs.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 26 april 2022 följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att överlämna synpunkter enligt förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation av Tapani Juntunen (SD), se Reservationer m.m.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 5 april 2022 har i huvudsak följande lydelse.

År 2016 lät miljöförvaltningen ta fram en undersökning som redovisar vilka som kör i Stockholms innerstad. Trafiken dagtid på vardagar domineras av lätta fordon som personbilar och lätta lastbilar medan tunga fordon utgör en liten andel. Ungefär hälften av fordonen som passerar betalstationerna för trängselskatt under vardagarna ägs av fysiska personer och hälften av juridiska personer. Andra studier har också visat att ungefär hälften av de resor som görs med lätta fordon är privata resor medan hälften utgörs av en leverans eller av annan typ av yrkestrafik.

Analyser gjordes även av vilka branscher som äger och brukar de lätta fordonen som kör i innerstaden på dagtid på vardagar. De största branscherna var: Specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet, Taxi, Uthyrning och leasing samt Parti- och provisionshandel.

Därmed finns det tveklöst ett behov av trafik som kan serva innerstadens verksamheter, och staden kan verka för att klimatpåverkan och lokala luftföroreningar från dessa transporter minskar genom att främja eldrift för dessa fordon. Eldrift är centralt för att staden ska kunna bli utsläppsfri i enlighet med målsättningen till 2030.

Däckslitage från motortrafik är den största källan till mikroplast i haven, enligt IVL Svenska miljöinstitutet. Bilfria gator kan alltså minska spridningen av mikroplaster. Lokalt kan halterna av dessa partiklar samt NO_x, kvävepartiklar från förbränning, grovt sett halveras med ett bilförbud på en gata. Halterna varierar dock stort över året och beror även på väderlek och årstid.

Miljöförvaltningen konstaterar att inriktningen i motionen delvis stämmer med stadens målsättning om att vägtrafiken i innerstaden ska vara utsläppsfri år 2030. Förvaltningen konstaterar också att motionärernas förslag om bilfria veckodagar delvis går i linje med Ett levande Stockholm, där bland annat sommargågator ingår. Under 2021 fanns 15 sommargågator där biltrafiken var helt eller delvis avstängd under vår, sommar och höst i syfte att göra mer plats för stockholmare och besökare. Därtill har också plats i gaturummet reserverats till bussfiler och cykelbanor, vilket framgår av stadens framkomlighetsstrategi.

Framkomlighetsstrategin innehåller också en rad åtgärder för att lyfta fram och gynna gång-, cykel-, kollektivtrafik och delade mobilitetstjänster (ex bilpooler, elsparkcyklar) som kan minska antalet fordon och behovet av egen bil. Åtgärder som att skapa säkra sammanhängande cykelvägnät, vinterunderhåll av cykelvägar, utbyggnad av cykellånesystemet, infartsparkeringar, trängselskatt, ökad förståelsen för gåendes behov och identifiera viktiga gångstråk för prioritet, stärka gatans roll som vistelseplats för flexibel användning, geofencing och mikromobilitet.

Motionärerna anger att en helt bilfri innerstad ska innehålla undantag för viss nytto- och leverenstrafik. Miljöförvaltningen konstaterar att ett sådant undantag skulle behövas för att klara försörjningen av varor och tjänster i staden. Tidigare studier visar att det är en stor andel nyttofordon/yrkestrafik som kör omkring i Stockholms innerstad en vanlig vardag. Upp emot hälften av fordonen, som idag kör i staden skulle behöva undantag. Om trafiken skulle minska med hälften skulle det upplevas som en stor skillnad men området skulle inte uppfattas som bilfritt, på samma sätt som en sommargågata gör. Förvaltningen förordar att begreppet bilfri används med varsamhet så att innebörden inte urholkas. Förvaltningen menar att intentionen i motionen delvis kan uppfyllas genom att staden utvecklar och utvidgar sommargågatorna med fokus på de gator som idag har högst halter av luftföroreningar.

Stadsbyggnadsnämnden

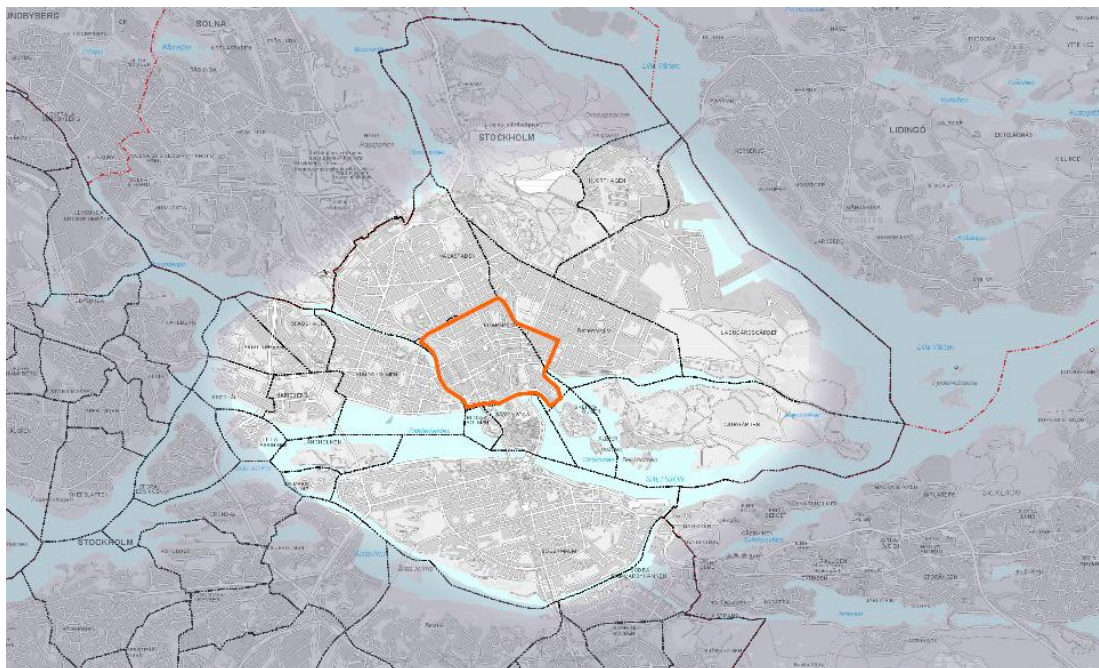
Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 28 april 2022 följande. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Särskilt uttalande av Jan Valeskog m.fl. (S), se Reservationer m.m.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 6 april 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Inom staden pågår ett långsiktigt arbete för att minska klimatpåverkan. Det sker bland annat genom översiktsplanens inriktning och genom avvägningar i både strategisk och detaljplanering om framtida markanvändning. Översiktsplanen lyfter att den centrala stadens attraktionskraft ska stärkas och användas som en resurs för hela Stockholm och att arbeta för att tillföra nya urbana kvalitéer. Ett exempel på det är stadens arbete utifrån Strategi för offentliga rum och projektet Levande Stockholm där mindre bilfria zoner skapas på väl utvalda platser genom sommargågator.

Att göra hela innerstaden till en bilfri zon kan få följder för stadsutvecklingen och näringslivet. Storleken på innerstaden så som det avgränsas för trängselskatt framgår av kartan nedan.



Område som omfattas av trängselskatter (ljus område) respektive avgränsningen för Program för City (inom orange kontur)

Få boende inom stockholmsregionen använder bilen för resor inom innerstaden. Cirka tre procent väljer att resa med bil under vardagarna. De flesta går eller åker kollektivt. I ytterstaden är det betydligt fler, nästan en tredjedel som väljer bilen för sin resa. Även till och från innerstaden är det relativt få som väljer bilen i jämförelse med kollektivtrafiken, enligt statistik från resvaneundersökningen (RVU) från 2019.

Många verksamheter är beroende av konsultinsatser, hantverkstjänster, besökare samt specialiserade och snabba leveranser. En del av dessa kan använda andra transportsätt än bil, men inte alla. Stadsbyggnadskontoret medverkar i budgetuppdraget om att utreda stärkt samverkan med näringslivet med flera i syfte att nå en transporteffektiv, hållbar och framkomlig stad. Det finns vägar genom innerstaden som har en regional funktion. Kontorets bedömning är att en kombination av åtgärder som minskar trafikarbetet och åtgärder som bidrar till en snabbare omställning till en fossilfri fordonsflotta har störst effekt för att minska klimatpåverkan. Staden arbetar genom Elektrifieringspakten för att skapa förutsättningar för omställningen.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 april 2022 följande.

Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Ersättaryttrande av Malin Ericson (Fi), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 26 januari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Det kan finnas många anledningar till att vilja minska privatbilismen just i innerstaden. Som skribenten uppger kan det ge ytor till vistelse, lek, upplevelser med mera men också bättre luft, mindre buller och plats för annat. Men även om privatbilismen skulle förbjudas helt kvarstår en hel del trafik i form av yrkestrafik och leveranser vilket krävs för att få en levande stad. Leveranstrafiken skulle troligen också öka om ingen kunde använda den privata bilen för ärenden. Stora ytor skulle då fortfarande behövas för att kunna få fram de nödvändiga transporterna. Möjligen skulle en hel del parkeringsytor kunna tas i anspråk för annan användning.

Som nämnts ovan arbetar kontoret redan idag på uppdrag av nämnden med åtgärder som ska minska biltrafiken och skapa en renare fordonsflotta. Det kan möjligen finnas anledning till att påskynda och arbeta mer aktivt för att minska biltrafiken ytterligare. Kontorets uppfattning är att störst nytta för att minska klimatpåverkan har en kombination av åtgärder som minskar trafikarbetet och som leder till ett snabbare utbyte av fordonsflottan till mer miljövänlig.

Det är flera aspekter som måste utredas och tas i beaktande innan ett förbud mot biltrafik i innerstaden skulle kunna realiseras då det finns en risk att det ger större kostnader i form av uppoffringar än det ger nytta. Utöver själva grundfrågan om hur stor klimatnytta det skulle ge i förhållande till uppoffringarna finns många andra frågor. Några exempel är vad som kan ses som nödvändig trafik och hur det skulle kunna definieras och regleras juridiskt, hur ett system skulle övervakas och hur dispenser skulle utfärdas.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 31 mars 2022 följande.

Nämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 9 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

I stadens budget för 2022 står att fokus ska flyttas från ägande av bil till tillgång till bil och utsläppen från biltrafiken ska minska. En och en halv miljard avsätts för ökad framkomlighet för att det ska vara attraktivt att gå, cykla och åka kollektivt. Teknikutveckling, utbyggd kollektivtrafik och minskad biltrafik ska göra att Stockholm når klimatmålen. Minskad trängsel är målsättningen.

Vidare står i budgeten att staden vill skapa gånggator, sommargånggator, sommartorg, gröna ytor och ”pocket-parker” av hög kvalitet i både ytter- och innerstad samt levandegöra stadens kajer och vattennära lägen. Trafiknämnden ska enligt budget säkerställa att arbetet med gångstråk, gånggator, sommargånggator och sommartorg utvecklas med hög kvalitet.

I stadens Klimathandlingsplan 2020-2023 står att det krävs att staden under programperioden driver en mängd processer i syfte att nå 70 procent reduktion av

transportsektorns utsläpp till 2030 och fossilfrihet inom transportsektorn till 2040. För detta krävs nationella beslut, fortsatta utbyggnader av kollektivtrafiken, cykelbanor och olika åtgärder för att förbättra för olika mobilitetstjänster för att bromsa in trafikökningen i den växande staden. Staden behöver också gå före och understödja en synergi mellan kollektivtrafiken och dessa tjänster. Dessutom krävs att stadsplaneringen anpassas för att minska bilanvändningen.

Förvaltningen arbetar sedan länge enligt stadens miljö- och klimathandlingsplaner för att minska klimatutsläpp från resor och transporter, och därigenom minska biltrafiken. Förvaltningen stödjer stadens arbete med att öka framkomligheten för att det ska vara attraktivt och säkert att gå, cykla och åka kollektivt. Likaså välkomnar förvaltningen också stadens pågående arbete med gångstråk, gångator, sommargångator och sommartorg, och ser att detta går i linje med vad som efterfrågas i motionen.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 21 april 2022 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Reservation av Ann-Christine Carlberg (SD), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Karin Norman (V), se Reservationer m.m.

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 2 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Transporter inom eller i anslutning till förvaltningens verksamheter ska göras så hållbart som möjligt. Förvaltningen ser positivt på att hållbara och yteffektiva transportmedel prioriteras i stadsmiljön, som exempelvis kollektivtrafik och cykel. Förutom minskade klimatutsläpp innebär det goda effekter för medborgare som ökad trygghet, minskade hälsofarliga utsläpp och större möjligheter till andra aktiviteter i stadsmiljön.

Förvaltningen är positiv till åtgärder som innebär minskad biltrafik men anser att förslaget grundligt behöver utredas för att säkerställa framkomligheten på annat sätt samt vilka konsekvenser förslaget kan innebära. Framkomligheten inom Norrmalms stadsdelsområde är väsentlig för hela staden. Risker med att begränsa transporter behöver utredas så att negativa effekter kan undvikas för verksamheter, näringsliv och medborgare.

Förslaget kan innebära snabbare och effektivare transporter inom förvaltningen som till största delen använder gång, cykel eller kollektiva färdmedel. En del verksamheter har nödvändiga transporter med varor och tjänster som behöver säkerställas i en bilfri innerstad, främst inom socialtjänsten och äldreomsorgen. Under sommarmånaderna har staden bedömt att det är möjligt att skapa tillfälliga bilfria ytor inom stadsdelsområdet. Genom att omvandla Gamla Brogatan, Rörstrandsgatan och Norrtullsgatan till gångator prioriteras gående, cyklister och andra aktiviteter.

Förvaltningen välkomnar liknande initiativ även framöver. Många av utmaningarna i klimatomställningen är regionala till sin natur. Det gäller främst utvecklingen av kollektivtrafik och bebyggelse som främjar ett effektivt resande, infrastruktur för elektrifiering och annan förnybar energiförsörjning. Norrmalms stadsdelsförvaltning samverkar med andra förvaltningar och bolag för att Stockholms stad som aktör ska bidra till ett mer klimatsmart resande.

Lika rättigheter för alla

Vid en eventuell begränsning av biltrafiken behöver stadsmiljön fortfarande vara tillgänglig för medborgare. Bland annat behöver hänsyn tas till personer med funktionsnedsättning, barn och äldre personer.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 mars 2022 följande.

Nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Reservation av Martin Westmont (SD), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Jonas Nilsson m.fl. (M), Anne-Lie Elfvén (L), Magnus Palm (MP) och Lars Rottem Krangnes (C), se Reservationer m.m.

Ersätтарыtrande av Frida Bondesson (KD), se Reservationer m.m.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 3 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att tanken med en bilfri innerstad är intressant och håller med om att situationen för klimatet är mycket allvarlig. En minskad privatbilism i innerstaden skulle leda till förbättrad luftkvalitet och minskad klimatpåverkan. Det skulle även minska trängsel och köbildningar, vilket skulle förbättra framkomligheten och säkerheten för de fordon som måste ta sig fram t.ex. blåljustransporter, färdtjänst, sjuktransporter och andra nödvändiga resor.

Förvaltningen som i huvudsak använder gång, cykel eller kollektiva färdmedel skulle få snabbare, effektivare och säkrare transporter i en bilfri innerstad. Förvaltningen har dock vissa nödvändiga transporter med bil bland annat leveranser till/från verksamheterna och transporter av personal och brukare inom socialtjänst och äldreomsorg.

Transportbehovet kommer alltid finnas i en storstadstad därför är det av stor vikt att förslaget utreds grundligt för att klargöra hur en bilfri innerstad skulle kunna fungera, administreras och upprätthållas men dessutom för att utreda vilka konsekvenser ett sådant eventuellt förbud kan få.

Förvaltningen ställer sig även positiv till om vissa av de ytor som idag används för biltrafik och parkering istället skulle kunna användas för att tillföra värde för

Södermalmsborna i form av rekreation, kultur, lekplatser, marknader, bostäder samt liv och rörelse.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 28 april 2022 följande.

Östermalms stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation av Göran Ek (SD), se Reservationer m.m.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 7 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen håller med om att situationen för klimatet är allvarlig och ser att tanken med en bilfri innerstad har fördelar.

En minskad privatbilism i innerstaden skulle sannolikt leda till förbättrad luftkvalitet och minskad klimatpåverkan. Ett minskat antal fordonsrörelser skulle även minska trängsel och köbildningar, vilket skulle förbättra framkomligheten och säkerheten för de som måste ta sig fram i en stad; som exempelvis gående, cyklister, blåjustransporter, färdtjänst, sjuktransporter och andra nödvändiga resor. Ytor som i en bilfri innerstad inte längre behövs för stadens transportbehov skulle kunna användas till andra ändamål till både nytta och nöje för näringsliv, boende och besökare på Östermalm.

Detta behöver dock ställas mot andra behov som finns i en stad för att staden ska fungera och vara en attraktiv plats. Transportbehov, gällande både privata och kommersiella behov, kommer alltid finnas i en storstad och därför anser förvaltningen att det är av yttersta vikt att förslaget utreds grundligt för att klargöra vilka effekter och konsekvenser en bilfri innerstad skulle få utifrån alla tänkbara perspektiv inklusive konsekvenserna för miljön, näringslivet, boende och besökande på Östermalm samt hur förslaget skulle påverka alternativa transportvägar och transportmedel. Utredningen bör även belysa vad som krävs för att en bilfri innerstad skulle fungera, administreras och upprätthållas.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 25 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningen instämmer i sin helhet med dotterbolagets svar. Koncernledningen väljer också att avstå från att besvara övriga delar i motionen.

Underremiss

Stockholm Parkering AB

Stockholm Parkering AB:s yttrande daterat den 1 september 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Bolaget har erfarenhet av att samarbeta med staden kring sommargångator där vissa gator i staden blir helt bilfria under sommarmånaderna. Bolaget kan därför fylla en roll om staden bestämmer att låta ytterligare gator bli bilfria.

Bolaget väljer att i övrigt avstå från att kommentera motionärernas förslag då bolaget bedömer att de är intresseavvägningar som ligger utanför bolagets roll att göra.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Reservation av Anders Edin (SD)

Anders Edin (SD) föreslår att nämnden beslutar att motionen avstyrks, samt att därutöver anföra följande:

En motion från Feministiskt Initiativ har inkommit på remiss till nämnden. Motionärerna argumenterar för att Stockholms innerstad på sikt bör gå mot att vara bilfritt för att förbättra miljön.

Sverigedemokraterna ställer sig frågande till den praktiska genomförbarheten av motionen. Trots att en stor utbyggnad av kollektivtrafiken kan möta en del av bilisternas behov, saknar det fortfarande den flexibiliteten som gör bilen till ett uppskattat transportmedel. En väsentlig del av Stockholms invånare och besökare kommer att få det påtagligt svårare att transportera sig, vilket skadar företagsamhet, isolerar stadsdelar och gör livspusslet svårare att få ihop.

Vi anser att det ska vara enkelt att leva och verka i Stockholm. Samtidigt som avvägningar ständigt måste göras mellan olika aspekter, är möjligheten att få vardagen att gå ihop en av de mest väsentliga. Nämnden bör därför avstyrka motionen i sitt remissyttrande för att istället beakta lösningar som inte är skadliga för personer som är beroende av bilen.

Kulturnämnden

Ersätтарыttrande av Madeleine Kaharascho Fridh (Fi)

Det är glädjande att läsa att förvaltningen bedömer att en bilfri innerstad under utvalda veckodagar skulle få en positiv effekt. I en stad med mycket trafik minskas också utrymmen på gator och torg - och därmed finns mindre platser tillgängliga för möten, rörelse och kultur. Vi vill att Stockholm ska vara en levande stad som för samman och skapar närhet mellan människor, och i en sådan stad står bilen i vägen eftersom den tar upp så stort utrymme av det offentliga rummet. En bilfri innerstad ger inte bara en positiv effekt på klimatet, utan det innebär också att gatorna istället kan användas för andra aktiviteter, konst och kultur.

Den senaste klimatrapporten från IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) bekräftar återigen att situationen för klimatet är mycket allvarlig, att arbetet för att bromsa klimatförändringarna går för långsamt och att stora systemförändringar behöver ske för att dämpa konsekvenserna av klimatkatastrofen. Vi tycker det är positivt att antalet bilfria gator ökar i Stockholm - men tyvärr är de endast säsonganpassade. Det räcker inte med kortvariga punktinsatser.

Precis som förvaltningen framhåller skulle en bilfri innerstad också leda till bättre framkomlighet för verksamheternas besökare och transporter – inte minst skulle det få en positiv effekt för de besökare som är beroende av färdtjänst. En tydlig plan för hur detta ska ske på ett trafiksäkert sätt behöver tas fram. Vidare håller vi med om att även ytterstaden skulle gynnas av en minskad privatbilism, och har därför bland annat föreslagit några bilfria zoner även där.

Miljö- och hälsoskydds nämnden

Reservation av Tapani Juntunen (SD)

Tapani Juntunen (SD) föreslår att nämnden beslutar att motionen avstyrks, samt att därutöver anföra följande:

En motion från Feministiskt Initiativ har inkommit på remiss, KS 2021/1125, till Miljö och hälsoskydds nämnden. Motionärerna argumenterar för att Stockholms innerstad på sikt bör gå mot att vara bilfritt för att förbättra miljön.

Sverigedemokraterna ställer sig frågande till den praktiska genomförbarheten av motionen. Trots att en stor utbyggnad av kollektivtrafiken kan möta en del av bilisternas behov, saknar det fortfarande den flexibiliteten som gör bilen till ett uppskattat transportmedel. En väsentlig del av Stockholms invånare och besökare kommer att få det påtagligt svårare att transportera sig, vilket skadar företagsamhet, isolerar stadsdelar och gör livspusslet svårare att få ihop.

Vi anser att det ska vara enkelt att leva och verka i Stockholm. Samtidigt som avvägningar ständigt måste göras mellan olika aspekter, är möjligheten att få vardagen att gå ihop en av de mest väsentliga. Nämnden bör därför avstyrka motionen i sitt remissyttrandet för att istället beakta lösningar som inte är skadliga för personer som är beroende av bilen.

Stadsbyggnadsnämnden

Särskilt uttalande av Jan Valeskog (S)

Att genomföra en bilfri innerstad där närmare 400 000 personer boende i innerstaden förbjuds använda även helt miljöanpassade fordon, är inte realistiskt. Som förvaltningen beskriver är dessutom minst 50 procent av fordonen i innerstaden idag nödvändig nyttotrafik. Dessutom framgår det av statistiken från trängselportalerna att andelen miljöanpassade privatfordon som de facto trafikerar innerstaden utgörs av en betydligt större andel miljöfordon än vad normalfördelningen i bilstatistiken annars visar. Mot bakgrund av att 15 procent av de äldsta privatbilarna dessutom fاسas ut varje år går denna positiva utveckling skyndsamt.

Trots det måste privatbilismen begränsas och det är därför mycket viktigt att trängselavgifterna kan styra mot ett helt miljöanpassat trafikarbete i staden. Minst lika

viktigt är också att åstadkomma en bättre och mer effektiv citylogistik där en bättre samordning sker av varustransporter och där bland annat en större andel ellastbilar används i stadens varuförsörjning.

Här finns i praktiken en mycket stor potential för bättre trafikmiljö i Stockholms innerstad utöver arbetet att få fler att använda cykel, gång och vår miljövänliga kollektivtrafik

Trafiknämnden

Ersätтарыttrande av Malin Ericson (Fi)

Om jag hade rösträtt skulle jag

1 yrka bifall till motionen

2 därutöver anföra:

Sedan motionen skrevs har IPCC kommit med ännu en rapport, som ännu en gång trycker på den oerhört allvarliga situationen för klimatet, att arbetet för att bromsa klimatförändringarna går för långsamt och att stora systemförändringar behöver ske för att dämpa konsekvenserna av klimatkatastrofen. Bilfria dagar i innerstaden är en försvinnande liten del av det arbete som krävs från Stockholms sida i den frågan, men är en konkret åtgärd som går att genomföra relativt snabbt och utan stora investeringar från stadens sida.

I det här läget, en pågående klimatkatastrof, går det inte att luta sig tillbaka och konstatera att vi redan gör mycket. Vi behöver göra mer och varje åtgärd räknas, som kan styra staden och dess invånare mot mer hållbara transporter.

Det går inte heller att luta sig mot elektrifiering av fordon. De orsakar inte utsläpp lokalt, men även elektriskt drivna bilar är klimatskadliga när de produceras och det finns stora både människorättsliga och miljö- och klimatrelaterade problem vid utvinning av metaller för batterier. Elen ska också produceras, vilket indirekt belastar klimatet när den totala produktionen av el ska öka under en period då vi i stor skala behöver gå från fossila bränslen till förnybart producerad energi som sol- och vindkraft.

Som kontoret påpekar i sina synpunkter utgör privatbilismen en del av den totala biltrafiken i innerstaden. Enligt den citerade undersökningen gjord av miljöförvaltningen 2016 ägs ca hälften av de fordon som kör in i och ut ur trängselskattområdet av privatpersoner och den andra hälften av juridiska personer, samtidigt som den citerade resvaneundersökningen från 2019 visar att ca 19 procent av resenärerna väljer bilen för resor till och från innerstaden. Det finns alltså en stor andel bilresor som kan försvinna under dagar då en bilfri innerstad råder. Och ett minskat antal privata fordon gör att framkomligheten för andra transporter ökar.

Till sist lyfter trafikkontoret några av de aspekter som måste utredas och tas i beaktande inför ett förbud mot biltrafik i innerstaden – en utmärkt början på utkast för den utredning om bilfria dagar i innerstaden som motionen föreslår.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Reservation av Ann-Christine Carlberg (SD)

Tjänstgörande ersättaren Ann-Christine Carlberg (SD) reserverade sig mot beslutet till förmån för sitt gemsama förslag till beslut enligt följande:

1. Stadsdelsnämnden beslutar att avstyrka motionen.
2. Därutöver anföra följande:

En motion från Feministiskt Initiativ har inkommit på remiss till stadsdelsnämnden. Motionärerna argumenterar för att Stockholms innerstad på sikt bör gå mot att vara bilfritt för att förbättra miljön.

Sverigedemokraterna ställer sig frågande till den praktiska genomförbarheten av motionen. Trots att en stor utbyggnad av kollektivtrafiken kan möta en del av bilisternas behov, saknar det fortfarande den flexibiliteten som gör bilen till ett uppskattat transportmedel. En väsentlig del av Stockholms invånare och besökare kommer att få det påtagligt svårare att transportera sig, vilket skadar företagsamhet, isolerar stadsdelar och gör livspusslet svårare att få ihop.

Vi anser att det ska vara enkelt att leva och verka i Stockholm. Samtidigt som avvägningar ständigt måste göras mellan olika aspekter, är möjligheten att få vardagen att gå ihop en av de mest väsentliga. Nämnden bör därför avstyrka motionen i sitt remissyttrande för att istället beakta lösningar som inte är skadliga för personer som är beroende av bilen.

Särskilt uttalande av Karin Norman (V)

Fi har inkommit med en motion om en bilfri innerstad vars budskap vi vill stödja då vi delar motionärernas oro för de allvarliga klimatförändringarna som IPCC framhåller. Motionärerna efterlyser en tydlig plan för att minska privatbilismen och ge plats åt nödvändig trafik, som kollektivtrafik, färdtjänst, olika utryckningsfordon.

Biltrafiken utgör en stor belastning på klimatet, miljön och människors hälsa. Barn är särskilt sårbara och utsatta.

Framkomligheten i flera delar av Norrmalm genom den täta biltrafiken är ett stort problem, inte minst för äldre och funktionsnedsatta. Den vardagliga vistelsen i staden präglas av den dåliga luften, bullret, trängseln och hetsen som skapas av alla bilar. Dessutom hindras bussar i rusningstrafik och inte minst kan räddningstjänstens fordon ha svårt att komma fram.

Att det finns vissa gator som sommartid omvandlas till gågator, som delar av Norrtullsgatan och Rörstrandsgatan är positivt men borde kunna permanentas och omfatta fler gator. I motionen föreslår man att en bilfri innerstad skapas stegvis, genom bilfria veckodagar. Som man framhåller är bilfria dagar och platser redan beprövat i andra betydligt större städer som exempelvis Bogota, Paris, Kapstaden och Mexiko City. Under vissa dagar är de städernas gator helt befriade från privatbilism och istället möts man av cyklar, promenerande människor och andra aktiviteter.

Vi menar att nämnden bör sträva efter att skapa bilfria dagar och bidra till ett bättre klimat, en bättre miljö, och en trivsammare stad, istället för att låta biltrafiken definiera staden.

Södermalms stadsdelsnämnd

Reservation av Martin Westmont (SD)

Martin Westmont (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget förslag.

1. Att avslå motionen
2. Därutöver vill vi anföra följande:

Vi har tidigare påpekat vikten av infrastrukturinvesteringar i Stockholm då regionen redan lider av ett stort infrastrukturunderskott. Den stora kapacitetsbristen inom transportsystemet skapar trängsel på våra vägar och inom kollektivtrafiken. Förvaltningen har nödvändiga transporter med bil bland annat leveranser till/från verk-samheterna och transporter av personal och brukare inom socialtjänst och äldreomsorg.

Staten behöver därför ta ett större ansvar för att se till att de tillsammans med Stockholms stad och Region Stockholm kan komma i kapp infrastrukturunderskottet. Konsekvenserna för detta underskott är inte enbart trängsel och långa restider för individer, men det påverkar även näringslivet och transportsystemet. Vi anser även att de satsningar inom miljö- och klimatpolitiken som görs ska vara så kostnadseffektiva som möjligt för att maximera värdet i varje spenderad skattekrona. Med anledning av detta ser vi negativt på dyra och verkningslösa åtgärder, i synnerhet inom den egna organisationen, som knappt påverkar på marginalen. En avsevärt mer kostnadseffektiv åtgärd är internationella klimatinvesteringar.

Särskilt uttalande av Jonas Nilsson m.fl. (M), Anne-Lie Elfén (L), Magnus Palm (MP) och Lars Rottem Krangnes (C)

Utsläppen från transporter måste minska i snabbare takt för att Stockholm ska nå klimatmålen. Vi vill säkra fler alternativ för de som behöver tillgång till bil men inte vill äga en egen. Det sker genom smarta bildelningstjänster, teknikutveckling, utbyggd kollektivtrafik och bättre infrastruktur bland annat för gång och cykel. Även med alla dessa åtgärder kommer behovet av den egna bilen och inte minst

näringslivets transporter att finnas kvar. Dessa behöver bli renare, tystare och smartare för att vi ska klara Parisavtalet och våra ambitiösa miljömål för ren luft, mindre buller och en fossilfri fordonsflotta till år 2030. En central del i detta är skapa hållbara transporter genom att ställa om fordonsflottan från fossila bränslen till förnybara och att vi fortsätter att öka takten för elektrifieringen.

Den grönbåa majoriteten har därför genomfört en historisk satsning på laddinfrastruktur i staden. All parkering som staden har rådighet över i innerstaden ska utrustas med laddinfrastruktur till 2030 och i ytterstaden ska 80 procent av parkeringsplatserna förses med laddmöjligheter.

Utöver det fasar vi ut fossila bränslen i upphandlingar och fortsätter att ansluta färjorna vid kaj till el för att minska bullret såväl som utsläppen. Stockholms stad har också upprättat och ingått en elektrifieringspakt med näringslivet i syfte att underlätta och snabba på elektrifieringen av transportsektorn i huvudstadsregionen, bland annat utreds frågor såsom laddinfrastruktur för tung trafik, elkapacitetsbristen och tillståndsförändren.

Ersättnyttrende av Frida Bondesson (KD)

Frida Bondesson (KD) ställer sig bakom det särskilda uttalandet från majoriteten.

Östermalms stadsdelsnämnd

Reservation av Göran Ek (SD)

Göran Ek (SD) yrkar att stadsdelsnämnden delvis godkänner förvaltningens förslag till beslut samt anför därutöver följande:

En motion från Feministiskt Initiativ har inkommit på remiss till stadsdelsnämnden. Motionärerna argumenterar för att Stockholms innerstad på sikt bör gå mot att vara bilfritt för att förbättra miljön. Sverigedemokraterna ställer sig frågande till den praktiska genomförbarheten av motionen. Trots att en stor utbyggnad av kollektivtrafiken kan möta en del av bilisternas behov, saknar det fortfarande den flexibiliteten som gör bilen till ett uppskattat och effektivt transportmedel. En väsentlig del av Stockholms invånare och besökare kommer att få det påtagligt svårare att transportera sig, vilket skadar företagsamhet, isolerar stadsdelar och gör livspusslet svårare att få ihop.

Vi anser att det ska vara enkelt att leva och verka i Stockholm. Samtidigt som avvägningar ständigt måste göras mellan olika aspekter, är möjligheten att få vardagen att gå ihop en av de mest väsentliga. Nämnden bör därför avstyrka motionen i sitt remissyttrende för att i stället beakta lösningar som inte är skadliga för personer som är beroende av bilen.