

**Åtgärdsprogram för
miljökvalitetsnormen för kvävedioxid
i Göteborgsregionen.**

**Fastställt av Länsstyrelsens styrelse
den 19 maj 2006**

Regeringens uppdrag M2003/1912/Mk

**Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Maj 2006**

1 LÄNSSTYRELSENS TIDIGARE FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDSPROGRAM.....	4
2 REGERINGENS BESLUT.....	4
2.1 Fastställt åtgärdsprogram	4
2.2 Uppdrag om kompletterande åtgärdsprogram	5
2.3 Länsstyrelsens tolkning av beslutet	5
3 AKTUELL KVÄVEDIOXIDSITUATION I GÖTEBORG	5
3.1 Mätplatser	5
3.2 Kvävedioxidhalter	6
3.2.1 Timmedelvärden	6
3.2.2 Dygnsmedelvärden.....	7
3.2.3 Årsmedelvärde	7
3.2.4 Genomsnittlig exponering	7
3.3 Bedömning av läget för 2006	8
4. GENOMFÖRANDE AV FASTSTÄLLT ÅTGÄRDSPROGRAM SAMT FÖRSLAG TILL KOMPLETTERINGAR	9
4.1 Öka utbudet av kollektivtrafik i Göteborgsregionen.....	9
4.1.1 Planerade och genomförda åtgärder	9
4.1.2 Remissinstansernas synpunkter.....	11
4.1.3 Länsstyrelsens bedömning	11
4.1.4 Förslag till kompletterande åtgärder.....	11
4.2 Ökad framkomlighet för busstrafiken	11
4.2.1 Planerade och genomförda åtgärder	11
4.2.2 Remissinstansernas synpunkter.....	12
4.2.3 Länsstyrelsens bedömning	12
4.2.4 Förslag till kompletterande åtgärder.....	13
4.3 Förbättrad trafikinformation.....	13
4.3.1 Planerade och genomförda åtgärder	13
4.3.2 Remissinstansernas synpunkter.....	14
4.3.3 Länsstyrelsens bedömning	14
4.3.4 Förslag till kompletterande åtgärder.....	14
4.4 Informera allmänheten om nyttan av att välja andra färdmedel än bil.....	14
4.4.1 Planerade och genomförda åtgärder	14
4.4.2 Remissinstansernas synpunkter.....	16
4.4.3 Länsstyrelsens bedömning	16
4.4.4 Förslag till kompletterande åtgärder.....	17
4.5 Informera större arbetsgivare och affärsidkare om nyttan av att upprätta s k gröna resplaner för anställda och kunder.....	17
4.5.1 Planerade och genomförda åtgärder	17
4.5.2 Remissinstansernas synpunkter.....	18
4.5.3 Länsstyrelsens bedömning	18
4.5.4 Förslag till kompletterande åtgärder.....	19

4.6 Åtgärder inom parkeringspolitikens område för att motverka en ökning av personbilstrafiken i centrala Göteborg	20
4.6.1 Planerade och genomförda åtgärder	20
4.6.2 Remissinstansernas synpunkter	20
4.6.3 Länsstyrelsens bedömning	21
4.6.4 Förslag till kompletterande åtgärder.....	22
4.7 Åtgärder för att följa upp tillämpningen av reglerna om förmånsbeskattning av fri parkering.....	22
4.7.1 Planerade och genomförda åtgärder	22
4.7.2 Remissinstansernas synpunkter.....	22
4.7.3 Länsstyrelsens bedömning	23
4.7.4 Förslag till kompletterande åtgärder.....	23
4.8 Åtgärder för att öka fyllnadsgraden i distributionsfordon i inre delar av miljözonen	23
4.8.1 Planerade och genomförda åtgärder	23
4.8.2 Remissinstansernas synpunkter.....	23
4.8.3 Länsstyrelsens bedömning	24
4.8.4 Förslag till kompletterande åtgärder.....	24
4.9 Utvidgad miljözon för tung trafik i Göteborg	24
4.9.1 Planerade och genomförda åtgärder	24
4.9.2 Remissinstansernas synpunkter.....	24
4.9.3 Länsstyrelsens bedömning	24
4.9.4 Förslag till kompletterande åtgärder.....	25
4.10 Skärpta miljökrav vid upphandling	25
4.10.1 Planerade och genomförda åtgärder	25
4.10.2 Remissinstansernas synpunkter.....	25
4.10.3 Länsstyrelsens bedömning	26
4.10.4 Förslag till kompletterande åtgärder.....	26
5 KOSTNADER FÖR DE KOMPLETTERANDE ÅTGÄRDERNA	27
5.1 Kollektivtrafikåtgärder	27
5.1.1 Utbyggnad av busskörfält	27
5.2 Informationsåtgärder	27
5.2.1 Direktbearbetning av hushåll	27
5.2.2 Nya Vägvanor	27
5.3 Parkeringsåtgärder	28
5.3.1 Åtgärder i Göteborgs kommun.....	28
5.3.2 Åtgärder från Västrafiks sida	28
5.3.3 Åtgärder från Skatteverkets sida	28
5.4 Åtgärder i miljözonen.....	28
5.5 Upphandling	28
6 BEDÖMNING AV EFFEKTER AV FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER	28
7 LÄNSSTYRELSENS SAMLADE BEDÖMNING AV PÅGÅENDE OCH KOMPLETTERANDE ÅTGÄRDSPROGRAM	29

1 Länsstyrelsens tidigare förslag till åtgärdsprogram

Miljöförvaltningen i Göteborgs Stad konstaterade i rapport 2000:1 att om inga särskilda åtgärder vidtogs fanns risk för att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid skulle komma att överskridas i vissa hårt trafikerade områden i Göteborg fr o m år 2006. Regeringen uppdrog därför 2001-11-15 till Länsstyrelsen i Västra Götalands län att ta fram förslag till åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid i Göteborgsregionen.

Länsstyrelsen redovisade sitt förslag i början av juni år 2003. Förslaget innehöll åtgärder inom fyra områden:

- Åtgärder för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft
- Åtgärder för att dämpa trafikökningen
- Åtgärder för att främja ny teknik
- Åtgärder för att anpassa lagstiftningen

Avsikten var att dessa åtgärder skulle kunna genomföras fram till år 2006, då miljökvalitetsnormen för kvävedioxid träder i kraft fullt ut. Förutom dessa kortsiktiga åtgärder redovisade Länsstyrelsen också ett antal åtgärder på längre sikt, vilka sågs som grundförutsättningar för ett långsiktigt hållbart transportsystem:

- Samordnad kommunal planering av bostäder, arbetsplatser och kollektivtrafik
- Utbyggnad av infrastrukturen för kollektivtrafik i Göteborgsregionen

2 Regeringens beslut

2.1 Fastställt åtgärdsprogram

Genom beslut 2004-12-09 fastställde regeringen delar av Länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram. De delar som undantogs avsåg i huvudsak vissa lagstiftningsåtgärder samt åtgärder, vilka krävde statlig medfinansiering. Det fastställda programmet omfattar följande åtgärder:

Åtgärder	Ansvarig myndighet eller kommun
1. Åtgärder för att öka utbudet av kollektivtrafik i Göteborgsregionen	Västra Götalandsregionen och kommunerna i Göteborgsregionen
2. Åtgärder för att öka framkomligheten för bussar inom Göteborgsregionen	Vägverket, Västra Götalandsregionen och kommunerna i Göteborgsregionen
3. Åtgärder för att förbättra trafikinformationen i Göteborgsregionen	Vägverket, Västra Götalandsregionen och kommunerna i Göteborgsregionen
4. Åtgärder för att informera allmänheten om nyttan av att välja andra färdmedel än bil	Kommunerna i Göteborgsregionen
5. Åtgärder för att informera större arbetsgivare och affärsidkare om nyttan av att upprätta sk gröna resplaner för anställda och kunder	Vägverket, Västra Götalandsregionen och kommunerna i Göteborgsregionen
6. Åtgärder inom parkeringspolitikens område för att motverka en ökning av personbilstrafiken i centrala Göteborg	Göteborgs kommun

7. Åtgärder för att följa upp tillämpningen av reglerna om förmånsbeskattning av fri parkering som tillhandahålls av arbetsgivare i Göteborgsregionen	Skatteverket
8. Åtgärder för att öka fyllnadsgraden av distributionsfordon i inre delar av miljözonen	Göteborgs kommun
9. Åtgärder för att geografiskt utvidga miljözonen för tung trafik i Göteborg	Göteborgs kommun
10. Åtgärder för att utveckla och tillämpa särskilda miljökrav vid myndigheters och kommuners upphandling av persontransporter som skall utföras i Göteborgsregionen	Myndigheter och kommuner med verksamhet inom Göteborgsregionen

2.2 Uppdrag om kompletterande åtgärdsprogram

Samtidigt med att regeringen fastställde åtgärdsprogrammet uppdrog man åt Länsstyrelsen att upprätta förslag till kompletterande åtgärdsprogram, eftersom regeringen bedömde att det fanns en risk för att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid skulle komma att överskridas efter 2005, även med det fastställda programmet. Det kompletterande förslaget skall vara klart senast den 31 december 2005. Efter samråd skall Länsstyrelsen fastställa detta. Om Länsstyrelsen och annan statlig myndighet inte kan enas om en åtgärd, som myndigheten föreslås vidta, skall regeringen ges möjlighet att pröva förslaget i denna del innan Länsstyrelsen fastställer åtgärdsprogrammet.

2.3 Länsstyrelsens tolkning av beslutet

Länsstyrelsen uppfattar regeringens beslut så att de åtgärder som ingår i det av regeringen fastställda programmet i huvudsak skall vara genomförda den 31 december 2005. Ett antal av de fastställda tidsbegränsade åtgärderna pågår dock ända fram till 2007, medan andra är av löpande karaktär. Länsstyrelsen tolkar situationen i dessa fall så att åtgärderna skall vara beslutade och påbörjade senast vid årsskiftet 2005/2006 för att åtgärdsprogrammet skall anses vara genomfört.

Beträffande det kompletterande programmet är Länsstyrelsens tolkning att detta program endast kan innehålla åtgärder, som den lokala och regionala nivån har rådighet över, eftersom förslaget skall fastställas av Länsstyrelsen. Detta innebär att det kompletterande förslaget, efter fastställelse, inte kan innehålla åtgärder som kräver beslut av regering och riksdag. Exempel på sådana åtgärder är lagstiftning eller statlig medfinansiering. Däremot kan ett kompletterande åtgärdsprogram innehålla beslut om att Länsstyrelsen skall skriva till regeringen i dessa frågor.

3 Aktuell kvävedioxidsituation i Göteborg

3.1 Mätplatser

Kvävedioxid mäts i göteborgsregionen vid tre fasta takstationer och två fasta gaturumsstationer samt vid ett antal mobila mätstationer. Takstationerna utgörs av varuhuset Femman i centrala Göteborg, centrala Mölndal, där man mäter längs två sträckor över E6, samt Järntorget, där man mäter längs tre sträckor. De två senare stationerna tillhör Göteborgsregionens luftvårdsprogram. Den ena fasta gaturumsstationen sitter vid E6 i Gårda, och mäter längs med vägen i sydlig riktning. Även den stationen tillhör luftvårdsprogrammet. Den andra fasta gaturumsstationen finns vid Sprängkullsgatan i Haga, och mäter längs gatan i riktning mot Skanstorget. Stationen tillhör Miljöförvaltningen i Göteborg. De mobila stationerna flyttas

mellan olika platser i Göteborg, där man av olika anledningar vill kontrollera luftkvaliteten. Några platser, där mätningar skett, är i Nya Allén, på Oscarsleden samt på Friggagatan. Därutöver har mätningar genomförts i övriga kommuner i göteborgsregionen.

3.2 Kvävedioxidhalter

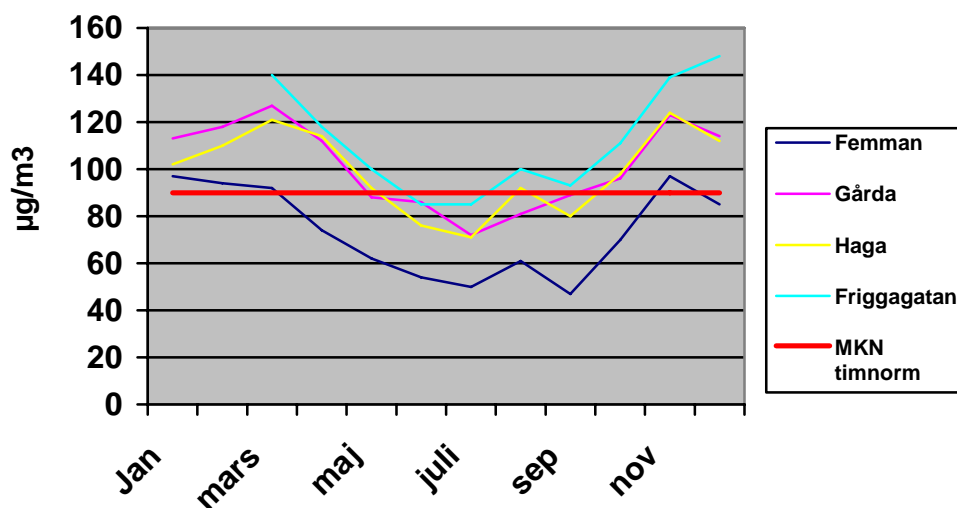
Miljö kvalitetsnormerna anger högsta tillåtna föroreningsnivåer (gränsvärden) i utomhusluft för ett antal ämnen, bl a kvävedioxid. De anges som timmedelvärde, dygnsmedelvärde samt årsmedelvärde. De uppsatta föroreningsnivåerna får dock, med undantag för årsmedelvärdet, överskridas ett visst antal tillfällen under året. Sådana tillåtna överskridanden kan sättas på olika nivåer, s k percentiler. Den svenska dygnsnormen ($60 \mu\text{g}/\text{m}^3$) får överskridas högst 7 dygn per år, dvs två procent av årets dygn (98-percentil). Timnormen ($90 \mu\text{g}/\text{m}^3$) får överskridas under högst 175 timmar per år i Sverige (två procent av årets 8760 timmar). EG-direktivets gränsvärde är satt till $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$, men får i gengäld endast överskridas under 18 timmar per år (99,8-percentil).

3.2.1 Timmedelvärden

Under 2005 uppmättes timmedelvärden över gränsvärdet vid samtliga mätstationer. Under vinter- och vårmånaderna låg de uppmätta värdena frekvent över $90 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Den högsta timnoteringen gjordes för mätstationen i Mölndal i mars 2005, ca $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Även under juni och juli överskreds gränsvärdet vid vissa stationer, och i augusti låg de högsta värdena åter frekvent över $90 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Under hösten 2005 steg timvärdena ytterligare.

De höga timvärdena under vintern och våren medförde att 98-percentilen för timme under denna period låg över $90 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (se figur 1). Under sensvåren och sommaren sjönk 98-percentilen under gränsvärdet, för att under hösten åter stiga över detta. Värdena för mätstation Femman (taknivå) låg dock i regel under miljö kvalitetsnormen $90 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Figur 1 98-percentil för timvärden vid olika mätstationer i Göteborg januari – december 2005



Under 2005 överskreds timnormen för kvävedioxid sammanlagt under 89 timmar vid mätstation Femman. Motsvarande antal timmar uppgick i Gårda till 549, på Friggagatan till 521 och i Haga överskreds gränsvärdet under 403 timmar. Däremot kan konstateras att mätvärdena sällan överskred EU:s gränsvärde på $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Friggagatan hade flest sådana överskridanden, 7 st (se tabell 1).

Inledningen av 2006 har inneburit tidvis extrema väderförhållanden, med några kraftiga inversioner, vilket har medfört höga halter av kvävedioxid. Det högsta tillåtna timmedelvärdet har under första kvartalet överskridits mer än 300 timmar vid mätstationerna i Gårda och på Friggagatan, mer än 200 timmar vid stationen i Haga (mätvärden saknas dock för mars månad) och knappt 170 timmar i Mölndal.

3.2.2 Dygnsmedelvärden

Dygnsmedelvärdet får högst uppgå till $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ utomhusluft, och får överskridas högst 7 dygn under ett år. Mätresultaten under 2005 visar dock att gränsvärdet överskreds frekvent vid de aktuella mätstationerna. Under månaderna januari till mars låg de högst uppmätta dygnsvärdena många gånger över $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$, främst vid Gårda- och Hagastationerna. Även i november noterades mätvärden över denna nivå. Det högst uppmätta dygnsmedelvärdet under året uppgick till drygt $109 \mu\text{g}/\text{m}^3$ vid Hagastationen.

Gränsvärdet $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ som dygnsmedelvärde överskreds under 2005 sammanlagt 73 dygn vid Gårda, 64 dygn på Friggagatan, 44 dygn i Haga, och 9 dygn vid Femman, dvs i samtliga fall över det högsta tillåtna antalet dygnsöverskridanden (se tabell 1). Inledningen av 2006 har inneburit att det högsta tillåtna dygnsmedelvärdet överskridits ca 40 dygn i Gårda och på Friggagatan och 10 – 15 dygn vid övriga mätstationer under första kvartalet.

3.2.3 Årsmedelvärde

Årsmedelvärdet klarades vid takstationen Femman (liksom vid övriga takstationer), men överskreds vid samtliga gatustationer.

Tabell 1 Antal överskridanden av dygns- och timnorm för kvävedioxid samt uppmätt årsmedelvärde vid olika mätstationer i Göteborg under 2005.

	Femman	Gårda	Haga	Friggagatan
Ant tim $>90 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (max 175 per år)	89	549	403	521
Ant tim $>200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (max 18 per år)	2	-	2	7
Ant dygn $> 60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (max 7 per år)	9	73	44	64
Årsmedelvärde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	24	47	41	46

3.2.4 Genomsnittlig exponering

För att undersöka vilken genomsnittlig exponering människor utsätts för lät IVL Svenska Miljöinstitutet sin personal bära personliga dosimetrar under en vecka i mars 2001. Dosimetrarna mätte kontinuerligt den halt av kvävedioxid som personalen exponerades för, både utomhus och inomhus. Samtidigt gjordes mätningar av utomhusluften vid IVL:s kontor i Stockholm, Göteborg, Örnköldsvik och Aneboda samt vid vissa hemadresser. Dessutom mättes inomhusluften vid kontoret i Göteborg.¹ Resultaten visade för Göteborgs del (45 personer vid IVL:s dåvarande kontor i Kortedala) att den genomsnittliga exponeringen per individ under mätveckan uppgick till drygt $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De personer som hade de högsta genomsnittsvärdena under mätveckan kom upp i ca $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Två av dessa hade tillbringat fem

¹ Lövblad, G., Sjöberg, K., Persson, K. (2003): Personexponering av NO_2 – uppskattning av befolkningsexponering. VVS-tidningen energi&miljö, Nr 1 2003.

dagar i Lundbytunneln för att mäta bilavgaser, medan en person hade varit på cykelsemester på Mallorca.

3.3 Bedömning av läget för 2006

De ovan redovisade mätresultaten visar att uppsatta gränsvärden för kvävedioxid överskridits på ett flertal platser i göteborgsregionen under 2005 och inledningen av 2006. Det är i första hand tim- och dygnsnormen som överskridits, men även årsmedelvärdet överskreds i gatumiljö 2005. Innan definitiva slutsatser kan dras huruvida miljökvalitetsnormen överträds eller ej i Göteborg, bör klargöras hur mätvärdena skall tolkas samt vilka mätplatser man bör utgå från.

I Naturvårdsverkets föreskrifter om kontroll av miljökvalitetsnormer för utomhusluft² anges att provtagningsplats skall placeras där människor vistas och där det förmodas vara höga halter. I verkets förslag till kommande handbok med allmänna råd om uppföljningen av miljökvalitetsnormer för utomhusluft preciseras närmare var det är lämpligt att mäta. Eftersom normerna är till för att skydda människors hälsa menar Naturvårdsverket att det inte är relevant att mäta på platser, där människor normalt inte vistas eller vistas mycket kort tid. Sådana platser är enligt verket t ex längs motorvägar eller motortrafikleder, vid tunnelmyningar eller vid passager över hårt trafikerade vägar.

Enligt Länsstyrelsens uppfattning kan placeringen av mätstationen i Gårda ifrågasättas utifrån de kriterier Naturvårdsverket anger för lämpliga mätplatser. Gårdastationen sitter i gångbron över E6 vid Tritongatan, och är enligt Länsstyrelsens uppfattning en plats där människor normalt inte vistas eller vistas endast korta stunder. Därför anser Länsstyrelsen att de värden som registreras för Gårdastationen ej bör ingå i bedömningen huruvida miljökvalitetsnormen för kvävedioxid överträds eller ej i Göteborg.

Länsstyrelsen konstaterar också att IVL:s mätningar visar att den genomsnittliga exponering för kvävedioxid som människor utsätts för är väsentligt lägre än de halter som framkommer vid mätningar i hårt trafikerade gaturum. Över tiden vistas människor i olika miljöer, med olika föroreningshalter. En stor del av ett genomsnittligt dygn tillbringas i bostaden och på arbetsplatsen. När man vistas utomhus rör man sig både i områden med högre föroreningshalter och med lägre. Under ett år vistas människor både i stadsmiljö och i mindre exploaterade miljöer. Även om människor utsätts för höga halter i vissa områden under viss tid är den genomsnittliga exponeringen sannolikt väsentligt lägre. Därför menar Länsstyrelsen att det kan diskuteras huruvida mätresultat i gatunivå i storstad på ett korrekt sätt speglar faktisk exponering, och därmed hälsorisk, eller om takmätningar bättre motsvarar exponeringen över tiden. Enligt Länsstyrelsens uppfattning finns det därför skäl att ifrågasätta huruvida mätvärden från gatustationerna bör ligga till grund för att bedöma huruvida miljökvalitetsnormen för kvävedioxid klaras i göteborgsregionen över dygnet och året. Gatumiljön motsvarar inte på ett relevant sätt de föroreningsnivåer människor faktiskt utsätts för över tid. I Naturvårdsverkets föreskrifter sägs också att mätningar i sk urban bakgrund (oftast takmätningar) skall representera den genomsnittliga halt av föroreningar som människor utsätts för.

Bedömningar av timnormen bör dock utgå från de mätningar som görs i gatunivå, med undantag för Gårda, eftersom människor under en timme kan utsättas för sådana halter som förekommer i gaturum.

² Naturvårdsverkets författningssamling NFS 2006:3, sid 4

Mot detta kan hävdas att Miljöbalkens bestämmelser om miljö kvalitetsnormer anger att uppsatta föroreningsnivåer inte får överskridas (Miljöbalken, 1 kap 2§). I förordningen (2001:527) om miljö kvalitetsnormer anges (1 §) att varje överskridande av föroreningsnivån anses utgöra en överträdelse av normen, om inte annat anges (t ex högst tillåtet antal överskridanden). Det görs ingen åtskillnad mellan olika typer av normer, eller för olika miljöer.

Sammanfattningsvis konstaterar Länsstyrelsen att Miljöbalken och förordningen om miljö kvalitetsnormer inte ger stöd för att exkludera gatumätningar vid bedömningar av huruvida en miljö kvalitetsnorm klaras eller ej på dygns- eller årsbasis. Så som bestämmelserna är utformade måste dessa tolkas så att uppsatta gränsvärden (inklusive tillåtna överskridanden) skall klaras oavsett vilken typ av miljö det handlar om.

Med utgångspunkt från ovanstående konstaterar Länsstyrelsen:

1. *Miljö kvalitetsnormen för år klaras ej i gatumiljö i Göteborg.* De uppmätta medelvärdena under 2005 vid gatustationerna i Haga och på Friggagatan översteg $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för att årsmedelvärdet överskrids även under 2006. Värdena i taknivå ligger dock väl under gränsvärdet, och bedöms göra så även under 2006.
2. *Miljö kvalitetsnormen för dygn klaras ej, varken i tak- eller gatunivå.* Länsstyrelsen konstaterar att miljö kvalitetsnormen för dygn redan överskridits under de första tre månaderna av 2006 i Göteborg.
3. *Miljö kvalitetsnormen för timme överskreds med bred marginal* vid gatustationerna i Haga och på Friggagatan under 2005, men klarades vid takstationen i Femman. Timnormen har redan överskridits i gatunivå under första kvartalet av 2006.

Länsstyrelsen vill i sammanhanget påpeka att de svenska miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid till en del skiljer sig från EG:s regelverk. Dygnsnormen har ingen motsvarighet i EG:s regler, utan infördes som en specifik svensk norm i samband med att Miljöbalken trädde i kraft den 1 januari 1999. Den är dessutom satt som 98-percentil, dvs den får överskridas högst 7 dygn per år, och inte som t ex 90-percentil (får överskridas högst 35 dygn per år), vilket gäller för miljö kvalitetsnormen för partiklar. Den svenska miljö kvalitetsnormen för timme är satt till $90 \mu\text{g}/\text{m}^3$ som 98-percentil (får överskridas högst 175 timmar/år), till skillnad från Europa i övrigt, där normen är $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ som 99,8-percentil (får överskridas högst 18 timmar/år). Dessutom gäller både dygns- och timnorm fr o m år 2006 i Sverige, medan de flesta övriga länder i Europa valt att följa EG:s regler om 2010 som startår.

4. Genomförande av fastställt åtgärdsprogram samt förslag till kompletteringar

4.1 Öka utbudet av kollektivtrafik i Göteborgsregionen

4.1.1 Planerade och genomförda åtgärder

Fler stombusslinjer

Under 2004 startades den första stombusslinjen (nr 16) i Göteborg,. Ytterligare en stombusslinje (linje 17) startade i augusti 2005. Samtidigt öppnas nya s k "flexlinjer", vilka är anropsstyrda och kompletterar stombussarna, såtillvida att de utgör matartrafik till

stombusslinjerna. Samtidigt läggs vissa lågfrekventerade linjer ner, eller så inskränks trafiken där behoven inte är lika stora.

På detta sätt omfördelas och effektiviseras utbudet av busstrafik, och innebär också en viss, om än marginell, ökning av trafiken. Planerna är att kollektivtrafiken skall byggas upp kring ett antal fasta kapacitetsstarka stomlinjer, med täta avgångar, vilka kompletteras av anropsstyrda matarlinjer. Sådana matarlinjer kommer att byggas ut i Göteborgs kommun under perioden 2006 – 2008.

Enligt plan skall ytterligare en stombuss (linje 18) starta under 2007, vilken i så fall bl a ersätter linje 40.

På linje 16 har nya, längre (24 m mot normalt 18 m) ledbussar satts in för att göra det möjligt att ta fler passagerare per buss. Därigenom kan framförallt situationen vid centralstationen förbättras under högtrafiken på morgonen, där nuvarande kapacitet är utnyttjad till bristningsgränsen.

Förlängda plattformar på pendeltågsbanorna

Samtliga stationer på Alingsås- och Kungsbackabanorna har försetts med förlängda plattformar, så att man nu kan köra trippelkopplade tåg. Därigenom har trafikutbudet, i form av fler vagnar, kunnat ökas.

Fler tåg och spårvagnar

Banverkets plan för statsbidrag för perioden 2004 – 2015 innebär att Västtrafik under perioden tilldelas drygt 800 Mkr för inköp av tåg och spårvagnar. För åren 2004 – 2006 har bidrag beviljats med 206 Mkr och för åren 2007 – 2009 föreslås bidrag lämnas med 305 Mkr. För den första perioden har ca 100 Mkr av bidraget använts för inköp av regionaltåg på Kinnekullebanan, Bohusbanan, Boråsbanan och Norge/Vänernbanan (Göteborg-Trollhättan/Vänersborg). Några ytterligare investeringar förväntas ej fram till 2007.

Resten av bidragsbeloppet har använts för inköp av spårvagnar. Leverans av de 40 beställda spårvagnarna startar under våren 2006. Leveranserna sker successivt med två spårvagnar i månaden, vilket innebär att de sista vagnarna kommer att vara i trafik sommaren-hösten 2007. De 40 nya vagnarna ersätter 80 gamla.

K2020 – utredning om framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet

Vid sidan av mer kortsiktiga insatser pågår en översyn av kollektivtrafiken i samarbete mellan Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret och Miljöförvaltningen i Göteborg, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västtrafik, Vägverket, Banverket och Västra Götalandsregionen. Syftet är att skapa en gemensam framtidsbild som underlag för planering och beslut inom respektive organisation. Målet är att kollektivtrafikens genomsnittliga andel om 20 år skall uppgå till 35 procent, vilket är i paritet med andelen i andra storstadsområden i Norden. De viktigaste delarna i arbetet är:

1. ny spårvagnsförbindelse mellan Linnéplatsen och Norra Älvstranden, som komplement till nuvarande "Kringen"
2. busstrafikering utmed Södra Älvstranden och ny sträckning utmed Allétråket
3. egna utrymmen för kollektivtrafiken utmed alla infarter till Göteborg
4. knutpunkter, vilka knyts samman med snabb och tät kollektivtrafik

För att kunna förverkliga målbilden har ett antal strategiska frågor identifierats:

- politisk vilja samt förankring hos medborgarna
- samverkan med bebyggelseutvecklingen
- utbyggd pendel- och regiontågtrafik
- prioritet för kollektivtrafiken, egna utrymmen
- utveckling av cityområdet
- utveckling av knutpunkter
- fler älvförbindelser för kollektivtrafiken
- gemensamt ansvar för finansiering mellan stat, kommun, region, exploitörer och brukare

4.1.2 Remissinstansernas synpunkter

Mölnbalds kommun anser att den planerade nya stombusslinjen 18 bör förlängas från Krokslätt till Mölnbalds centrum. Några omkringboende föreslår att fler direktbussar sätts in mellan Hjuvik och centrala Göteborg i avvaktan på en utbyggnad av väg 155.

4.1.3 Länsstyrelsens bedömning

Enligt Länsstyrelsens uppfattning har Västra Götalandsregionen och kommunerna i Göteborgsregionen, såsom ägare av Västtrafik, genomfört de åtgärder som framgick av det fastställda åtgärdsprogrammet. Kompletteringar och effektiviseringar av utbudet av kollektivtrafik pågår löpande. Arbetet inom K2020 visar också att berörda parter har långtgående ambitioner att ytterligare utveckla kollektivtrafiken, vilket ger en bra grund för framtida åtgärder. En avgörande förutsättning för att tankarna i K2020 skall få full effekt är dock att den planerade järnvägstunneln under Göteborg – Västlänken – genomförs.

Länsstyrelsen bedömer att omfattande utbyggnader av kollektivtrafiken är svåra att genomföra med hänsyn till finansieringsförutsättningarna. Däremot borde mindre kompletteringar av utbudet kunna genomföras. De ovan nämnda förslagen rörande stombuss 18 och direktbussar från Hjuvik är exempel på åtgärder som kan övervägas.

4.1.4 Förslag till kompletterande åtgärder

Länsstyrelsen föreslår inga ytterligare åtgärder rörande utbudet av kollektivtrafik, utöver redan planerade.

4.2 Ökad framkomlighet för busstrafiken

Göteborgsregionens kommunalförbund har avsatt ca 160 Mkr för framkomlighetshöjande åtgärder med hjälp av resterande pengar från Göteborgsöverenskommelsen. Av dessa medel utgörs 75 procent av statsbidrag, medan resten skjuts till regionalt. En lista med olika objekt har tagits fram. Ur denna lista prioriteras de objekt, som bedöms mest angelägna. Åtgärderna inriktas i stort mot utbyggnad av kollektivkörfält, hållplatsåtgärder, signalprioritering och övriga åtgärder. Projekten avses bli genomförda fram till slutet av 2006.

4.2.1 Planerade och genomförda åtgärder

Utbyggnad av busskörfält

På E6 i södergående riktning har ett busskörfält mellan Backadalsmotet och Tingstadsmotet färdigställt under hösten 2005. Sträckan kompletteras med ett kövarningssystem. Genom ombyggnaden minskar konflikter mellan norrifrån kommande trafik och den lokala trafiken i Tingstadsmotet, vilket leder till kortare köer. Bussar får förtur i korsningar. Ytterligare ett busskörfält har byggts mellan Bäckeboismotet och Backadalsmotet, vilket således innebär ett sammanhängande busskörfält från Bäckebo till Tingstadsmotet. På den norrgående delen av

E6 kommer ett busskörfält mellan Tingstadsmotet och Bäckeboismotet att byggas. Arbetet beräknas vara klart i juni 2006.

Bygga av ett busskörfält på Rv 40 i Kallebäcksmotet är beslutat och blir klart under 2006. Utbyggnad har också genomförts vid Kungsstensmotet samt vid Munkebäcksmotet på E20. Vid Nordstaden kommer ett bussfält att byggas under våren 2006.

Hållplatsåtgärder

Vid Frihamnsmotet har utfarten till Götaälvsbron förbättrats för stombuss 16. Samtidigt byggs ytterligare ett hållplatsläge vid Nordstaden, för att förbättra trafiksituationen där och öka framkomligheten. Bygget väntas bli klart under 2006. Förbättringar genomförs också längs stombuss 17 samt för stombuss 18 vid Körkarlens Gata i Backa. Likaså sker ombyggnad vid Järnbrottsmotet under våren 2006, dels en förbifart, dels åtgärder för att underlätta för bussar att ta sig ut från hållplatsen. Vid Frölunda Torg har en ny infart byggts. Utbyggnad av en motorvägshållplats på E6 i Kungälv är beslutad och trafikstart är beräknad till augusti 2006.

Signalprioritering

Signalprioriteringssystemet SPOT har funnits ett antal år i Göteborg. Programvaran har under 2005 uppgraderats för ett antal installationer, vilka successivt åter satts i drift. De platser som är aktuella är Hjalmar Brantingsplatsen, Stampbroarna, Sten Sturegatan, Södra vägen, Vasagatan m fl. Under 2006 planerar man att utvidga systemet till sträckan Allén – Järntorget. Systemet bygger på en viktning av olika fordonsslag, där kollektivtrafiken tilldelas en hög prioritet. Fördelen med systemet är att kollektivtrafikens framkomlighet premieras utan att framkomligheten för biltrafiken försämras i någon högre grad.

4.2.2 Remissinstansernas synpunkter

Västrafik framhåller att framkomligheten för busstrafiken är en nyckelfråga för kollektivtrafikens konkurrenskraft. I det sammanhanget anser Västrafik att Lundbyleden bör byggas ut för att öka framkomligheten för bl a stombuss 18. Även Naturskyddsföreningen i Bohuslän ser positivt på förslagen om ökad framkomlighet i form av separata busskörfält. Man framhåller dock att dessa måste vara utformade så att busstrafiken kan hålla en acceptabel hastighet i relation till biltrafiken. Göteborgs Stad stöder också förslaget till utbyggnad av busskörfält.

Vägverket kan inte ställa sig bakom förslagen om separata busskörfält på väg 155 och 158, och påpekar att beslut om sådana fattas av Västra Götalandsregionen, vilken också i så fall måste avsätta medel för detta. Dessutom menar Vägverket att Länsstyrelsen underskattat kostnaderna för en utbyggnad. Vägverket påpekar också att beslut om huruvida en bro till Öckerö skall byggas eller ej kommer att tas av Vägverket under senhösten 2006.

Även några privatpersoner är tveksamma till en utbyggnad av busskörfält på väg 155. Enligt dessa skulle ett bussfält endast förvärra en redan kaotisk trafiksituation, genom att ett sådant extra körfält skulle komma att utnyttjas av bilister. Man menar också att det saknas fysiskt utrymme för ett extra körfält.

4.2.3 Länsstyrelsens bedömning

De åtgärder som nämns i åtgärdsprogrammet har i stort genomförts i den utsträckning som varit möjlig. Dock menar Länsstyrelsen att ytterligare åtgärder kan behövas när det gäller utbyggnad av busskörfält. Ett av de mest angelägna projekten från framkomlighetssynpunkt är utbyggnad av ett särskilt busskörfält på länsväg 155. Ett skäl till att man ännu inte tagit ställning till detta

är den pågående utredningen kring bygge av en eventuell bro till Öckerö. Även om Vägverket fattar beslut om detta under hösten 2006 torde det dröja ett antal år innan en färdig bro är på plats. Enligt Länsstyrelsens uppfattning är framkomligheten för kollektivtrafiken på väg 155 så ansträngd att något behöver göras för att underlätta situationen i väntan på en eventuell bro. Vissa mindre arbeten pågår där inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen, men ytterligare åtgärder behövs. Utbyggnad av ett busskörfält är en sådan angelägen åtgärd. Ett annat angeläget projekt är busskörfält på länsväg 158. Västra Götalandsregionen bör, tillsammans med berörda parter, utreda förutsättningarna att tidigarelägga dessa utbyggnader, varvid väg 155 bör prioriteras.

Även på rv 40, sträckan Delsjömotet-Kallebäcksmotet, behövs åtgärder för att underlätta bussarnas framkomlighet, liksom på Lundbyleden. Här bör Vägverket utreda hur en utbyggnad kan ske.

Framkomligheten för kollektivtrafiken måste förbättras också i centrala Göteborg. Det kan handla om ytterligare kollektivkörfält, smartare trafiksignaler, översyn av hållplatser, linjenät mm. Konkreta förslag på åtgärder som snabbt kan genomföras bör tas fram. En samordning bör så långt som möjligt ske med arbetet i K2020.

4.2.4 Förslag till kompletterande åtgärder

Länsstyrelsen föreslår

- 1. att Västra Götalandsregionen och övriga berörda parter utreder förutsättningarna att tidigarelägga utbyggnad av busskörfält på länsväg 155 och 158*
- 2. att Vägverket utreder förutsättningarna att bygga busskörfält på Rv 40 mellan Delsjömotet och Kallebäcksmotet samt hur Lundbyleden kan byggas ut för att underlätta framkomligheten för busstrafiken*
- 3. att Göteborgs kommun tar fram ett åtgärdsprogram för hur framkomligheten för kollektivtrafiken i centrala Göteborg på kort sikt skall förbättras.*

4.3 Förbättrad trafikinformation

4.3.1 Planerade och genomförda åtgärder

Gemensam trafikportal

En trafikportal har upprättats i en första etapp, www.trafiken.nu. Idag finns möjligheter att få realtidsinformation via trafikportalen och mobiltelefon om kollektivtrafiken i Göteborgs kommun. Sådana möjligheter skall införas även för regiontrafiken.

Reseplanerare

En reseplanerartjänst har tidigare utvecklats inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen. Göteborgs kommun har fått ytterligare KLIMP-medel för att genomföra ett utvecklingsarbete rörande en utvidgad reseplanerartjänst. Syftet med denna är att kunna göra jämförelser av restid och resvägar mellan kollektivtrafik, bil och cykel. I denna omgång satsas ca 11 Mkr. För närvarande pågår digitalisering av cykelnätet i Göteborg, vilket är en nödvändig teknisk förutsättning för att kunna inkludera cykelresor i reseplaneraren. Detta arbete beräknas vara färdigt under första halvåret 2006. Även i Mölndal och Partille kommuner pågår digitalisering av cykelnäten.

Nästa steg i utvecklingen är att också föra in bilresor i realtid i reseplaneraren. Detta är tekniskt komplicerat och tidskrävande. Det går inte i dagsläget att säga när detta arbete kan vara klart.

För närvarande finns en biltjänst inlagd, vilken bygger på en schematisk modell, som visar typexempel på resor. Denna tar dock inte hänsyn till aktuell trafikbelastning, utan visar samma tidsåtgång hela dygnet.

Smarta kort

Sedan några år tillbaka pågår inom organisationen ”Resekortsföreningen i Norden” planering för införande av smarta kort. Ett resekort är ett kontaktlöst kort, där det går att programmera in färdbevis från flera olika trafikhuvudmän samtidigt, vilket gör det möjligt för kunden att använda kortet var som helst i landet. Resekortet kan i en framtid kopplas till andra tjänster såsom betalning av parkering, hyra av bilpoolsbilar, i varuautomater, på terminaler, m.m.

Inom Västtrafiks område pågår flera slutgiltiga tester av tekniken. Till en början sker introduktionen i trafikområdena utanför Göteborg. Tekniken börjar införas i Göteborgsområdet under våren 2006.

I övriga storstadsområden bedöms smarta kort finnas om 3 – 5 år. Målet är att smarta kort skall vara införda i hela landet senast runt 2010 – 2012, och även i övriga Norden.

4.3.2 Remissinstansernas synpunkter

Mölnbalds kommun anser att den utbyggda trafikportalen bör omfatta hela storstadsområdet. Göteborgsregionens kommunalförbund menar att trafikportalen kompletteras med möjligheter att söka samåkningspartners.

4.3.3 Länsstyrelsens bedömning

De åtgärder i åtgärdsprogrammet som rör förbättrad trafikinformation har enligt Länsstyrelsens uppfattning genomförts så långt det varit möjligt. Ytterligare åtgärder planeras eller är under genomförande, bl a realtidsinformation om regiontrafiken. Därmed menar Länsstyrelsen att Mölnbalds kommuns förslag om att trafikportalen skall omfatta hela storstadsområdet delvis tillgodoses. Länsstyrelsen anser inte att de försök som gjorts beträffande samåkning har varit uppmuntrande, och avstår därför från att lägga förslag om detta. Med tanke på att trafikinformation i realtid är ett komplicerat tekniskt system har Länsstyrelsen förståelse för att genomförandet av ett fullskaligt system måste ta tid.

4.3.4 Förslag till kompletterande åtgärder

Länsstyrelsen föreslår inga ytterligare åtgärder i fråga om trafikinformation.

4.4 Informera allmänheten om nyttan av att välja andra färdmedel än bil

4.4.1 Planerade och genomförda åtgärder

Direktbearbetning av hushåll

Naturvårdsverket beviljade år 2004 Göteborgs kommun 13,5 Mkr för en bearbetningskampanj, riktad till hushållen i kommunen. Göteborg och Västtrafik bidrar med 6,75 Mkr vardera, varmed det totala projektbeloppet uppgår till 27 Mkr. Kampanjen påbörjades i augusti 2004, och kommer att pågå till och med år 2007. Kampanjen når ca hälften av hushållen i Göteborgs kommun, mellan 120 000 och 150 000. Intervjuerna genomförs som telefonintervjuer, där hushållen informeras om kollektivtrafiken och olika resmöjligheter. Om så önskas skapar man individuella tidtabeller. De som normalt aldrig åker kollektivt får ett ”pröva på-kort” under 14

dagar. Man ger också ut en nyhetsbulletin till dem som deltar i projektet. En uppföljning av resvanor kommer att göras efter det att projektet avslutats, för att undersöka effekterna.

Mölnads kommun har fått 750 000 kr av Naturvårdsverket för en kampanj av samma slag som i Göteborg. Arbetspendlingen mellan kommunerna är omfattande och marknadsandelen för kollektivtrafiken är lägre i Mölndal än i Göteborg. Därför finns det en stor potential för att fler mölndalsbor börjar resa med både kollektivtrafik och för gång- och cykeltrafik. Informationsprojektet omfattar direktbearbetning av ca 7200 av kommunens hushåll.

Åtgärder för ökad cykling

Många resor är kortare än fem kilometer, varför det finns en stor potential för ökat cyklande. Göteborgs cykelnät omfattar för närvarande ca 35 mil cykelbanor. Enligt det existerande cykelprogrammet från 1999 skall nätet utvidgas till att omfatta 50 mil. Målsättningen är att andelen cyklister skall öka med 50 procent, vilket skulle innebära att dessa utgör ca 15 procent av trafikanterna. Under år 2005 satsades därför 18 Mkr på utbyggnad och upprustning av cykelbanor, cykelparkeringar, säkerhetshöjande åtgärder mm. Göteborgs kommun har ansökt hos Naturvårdsverket om medel till ytterligare förstärkningar av cykelnätet.

I slutet av april 2005 genomförde Trafikkontoret i Göteborg en cykelvecka med aktiviteter på olika håll i staden. I projektet "Nya vägvanor", som för närvarande genomförs i Göteborg (se nedan), ingår att informera om cykling och hur denna kan främjas som en viktig del.

Projektet "Cykelutmaningen" är ett samarbete mellan Vägverket, Västra Götalandsregionen och Göteborgsregionens kommunalförbund, och vänder sig till offentliga och privata arbetsgivare i göteborgsregionen. Under de fem år projektet pågått har ca 17 000 personer deltagit.

Vägverket har tagit initiativ till att bilda ett "cykelnätverk" med ett antal av göteborgsregionens kommuner. Syftet med nätverket är att ta fram förslag till ett gemensamt stomcykelnät samt att skapa enhetliga rutiner för drift och underhåll av cykelbanor, parkeringar mm.

Banverket fick i sitt regleringsbrev för 2005 i uppdrag att verka för att nya resecentra tillgodose behovet av parkeringsmöjligheter för cyklar. Verket skall också utreda vad som krävs för att underlätta kombiresor med tåg och cykel.

I stan utan min bil

Under 90-talet genomfördes flera bilfri dag-kampanjer i olika europeiska storstäder. Den första gemensamma "bilfria" dagen hölls 1999 i Italien och Frankrike, samt på flera andra håll i Europa. EU:s Miljödirektorat beslöt inför år 2000 att skapa en officiell gemensam europeisk kampanjdag den 22 september varje år. Kampanjen är ett sätt att visa upp och främja mer hälsosamma och miljöanpassade alternativ till bilåkande i städerna.

För att en kommun ska få delta i den EU-gemensamma kampanjen förväntas det att en högsta ansvarig politiker i kommunen skriver under ett kontrakt ("charter") och därigenom lovar att uppfylla villkoren för kampanjen. De deltagande kommunerna måste även införa någon långsiktig åtgärd som förbättrar miljön. Från år 2002 infördes möjligheten för dem som skriver på kontraktet att utöka kampanjen till en "Mobility Week", en gemensam europeisk trafikantvecka med aktiviteter 16-22 september.

Under 2005 deltog elva av kommunerna i Västra Götalands län i kampanjen, som genomfördes 19-23 september.

4.4.2 Remissinstansernas synpunkter

Mölnbalds kommun stöder förslaget att direktbearbetningen av hushåll bör omfatta samtliga kommuner i göteborgsregionen, och att den organisation Västtrafik byggt upp för ändamålet bör bibehållas. Man menar också att kommunerna inom Göteborgsregionens kommunalförbund bör lämna in en gemensam ansökan till Naturvårdsverket om s k KLIMP-medel för en utvidgning av hushållsbearbetningen.

Göteborgsregionens kommunalförbund framhåller att Länsstyrelsens förslag om utvidgad direktbearbetning av hushållen är intressant, men att flera av kommunerna inom kommunalförbundet saknar ekonomiska och personella resurser för detta. Styrgruppen för regional planering inom förbundet har därför givit förbundskansliet i uppdrag att utreda frågan om en gemensam KLIMP-ansökan för medlemskommunerna.

4.4.3 Länsstyrelsens bedömning

Det pågår ett omfattande arbete, framförallt i Göteborg, men även i angränsande kommuner, för att påverka hushållens resbeteende. Västtrafik satsar också på att öka sina marknadsandelar. Förutom att påverka hushållen att i större utsträckning åka kollektivt pågår arbete för att intressera fler för cykelns fördelar. Ambitionen är att få hushållen att inse att cykling är ett sätt att transportera sig, och inte endast en fritidssysselsättning.

Att påverka människors resvanor, och framförallt att få människor att ställa bilen och börja cykla eller åka kollektivt, är ett långsiktigt påverkansarbete, som inte ger snabba resultat. För individerna handlar det om att till en del byta livsstil. Länsstyrelsen anser att de åtgärder som nämns i åtgärdsprogrammet genomförts till stor del, men att fortsatt arbete med information till och påverkan på hushållen behövs.

Direktbearbetning av hushåll

För att ytterligare minska bilpendlingen till arbetsplatser i Göteborg menar Länsstyrelsen att övriga hushåll i Göteborgs kommun behöver bearbetas utöver de som nås av den pågående kampanjen. Därutöver behöver liknande kampanjer genomföras även i övriga kommuner i göteborgsregionen, eftersom många av bilpendlarna kommer från kringliggande kommuner. Länsstyrelsen konstaterar att en gemensam ansökan från kommunerna i kommunalförbundet om medel till ett sådant projekt planeras.

Utbyggnad av cykelparkeringar

Som komplement till utbyggnad av cykelvägar anser Länsstyrelsen att det behövs fler cykelparkeringar. Göteborgs kommun bör därför påskynda utbyggnad av sådana i centrala Göteborg. Både offentliga och privata arbetsgivare bör tillse att det finns goda parkeringsmöjligheter för cyklar i anslutning till arbetsplatsen.

Förstärk mobilitetsveckan

Om varje bilpendlare kunde förmås att ställa bilen hemma en dag i veckan, eller att endast ta bilen till pendelstationen, skulle biltrafiken teoretiskt kunna minska med 20 procent, dvs det skulle bli "sportlovstrafik" året runt. För att få detta till stånd behöver informationen till och bearbetningen av bilisterna förstärkas. En första åtgärd kan vara att utöka aktiviteterna under mobilitetsveckan 2006, och att göra den typen av aktiviteter mer regelbundna.

4.4.4 Förslag till kompletterande åtgärder

Länsstyrelsen föreslår

- 1. att Göteborgs kommun utvidgar direktbearbetningen till samtliga hushåll i kommunen*
- 2. att Göteborgsregionens kommuner gemensamt söker medel för att genomföra kampanjer för direktbearbetning av hushållen enligt modell från Göteborgs kommun*
- 3. att Göteborgs kommun samt offentliga och privata arbetsgivare bygger ut cykelparkeringar*
- 4. att kommunerna i Göteborgsregionen inför den europeiska trafikantveckan år 2006 förstärker arbetet med information om alternativ till bilåkande*

4.5 Informera större arbetsgivare och affärsidkare om nyttan av att upprätta s k gröna resplaner för anställda och kunder

4.5.1 Planerade och genomförda åtgärder

Företagsbearbetning

Nya vägvanor

Trafikkontoret i Göteborg, Västrafik och Vägverket har startat ett gemensamt projekt för att informera och påverka större arbetsgivare i göteborgsregionen kring personalens arbets- och tjänsteresor. Projektet startade under år 2004 och löper fram till 2007, och finansieras av de tre projektdeltagarna samt Västra Götalandsregionen. Den totala budgeten för projektet uppgår till ca 6 Mkr.

Man har identifierat ca 150 företag som intressanta. Målet är att få företagen att genomföra åtgärder så att miljöbelastningen från medarbetarnas arbets- och tjänsteresor minskar. Exempel på åtgärder kan vara att upprätta en resplan, tillhandahålla månadskort på kollektivtrafiken, byta till ett miljöfordon, uppmuntra samåkning eller distansarbete, eller att bygga en cykelparkering.

Under projektet har hittills ett 50-tal arbetsplatser, med tillsammans ca 50 000 anställda, besökts en eller flera gånger. Via seminarier och andra kontaktvägar har ytterligare ett femtiotal företag nåtts av budskapet. Därutöver har man etablerat kontakt med företagarföreningar, föreningen Näringslivets miljöchefer (NMC), affärsreseföreningen m fl. Ett antal tjänsteleverantörer har också kontaktats.

Vid sidan av företagsbesöken har man dels arrangerat egna seminarier och möten, dels deltagit i seminarier som anordnats av andra. Ett antal broschyrer och informationsfoldrar har också tagits fram inom ramen för projektet, och detta har presenterats i tidnings- och tidskriftsartiklar. En handbok om hur företag kan arbeta med sina arbets- och tjänsteresor publicerades under våren 2005.

Resvanor till och från arbetsplatser i Mölndal

Mölndals stad genomför ett projekt riktat till större arbetsgivare i kommunen ”Resvanor till och från arbetsplatser i Mölndal” (RAM). Projektet löper under åren 2004 – 2006 och drivs i samverkan med Vägverket Region Väst och Västra Götalandsregionen samt med stöd från Västrafik. Budgeten uppgår till 2,25 Mkr. Syftet är att påverka attityder, livsstilar och invanda resmönster hos resenärer för att uppnå förbättrad hälsa och minska problem med trängsel, buller och miljö- och hälsoskadliga utsläpp från biltrafiken. Förutom finansierarna deltar också

åtta större företag och arbetsplatser i Mölndals kommun. Ett löpande informationsutbyte sker med det ovan nämnda göteborgsprojektet.

Arbetet bedrivs i flera steg. I det första steget har man byggt upp en kommunikationsplattform som bas för dialogen, både internt och externt. Plattformen används dels i själva projektet, men skall också ligga som en bas för framtida kommunikation i frågor om resor, miljö och hälsa. Man har också genomfört en resvaneundersökning bland de medverkande aktörerna. Denna syftar till att kartlägga både hur attityder och värderingar styr livs- och resemönster, och de faktiska resmönstren hos olika grupper av medarbetare.

I steg 2 av projektet skall resultaten från förstudierna implementeras genom försök med nya samverkansformer och olika tester. I steg 3 skall undersökas huruvida projektet lett till förändrade resvanor bland de medverkande.

Transportplaner för kunder

Trafikkontoret i Göteborg har fört diskussioner med IKEA och COOP i Bäckebo angående åtgärder för att underlätta för kunder att handla utan bil, dock med ringa framgång. Önskemålet är att förbättra tillgängligheten med buss till varuhusens entréer. Västtrafik är av trafiksäkerhetsskäl tveksamt till att dra busslinjer alltför nära entréerna.

I förslag till nytt miljöprogram för trafiken i Göteborg föreslår Trafikkontoret att kommunen ställer krav på transportplaner vid handelsetablering. Enligt Trafikkontoret är det önskvärt att få med sådana villkor i markavtal och detaljplaner, vilket kan kräva stöd i lagstiftning. Ett annat önskemål i miljöprogrammet är att handeln skall bli mer aktiv när det gäller e-handel.

Bilpooler

Bilpool innebär att företag och privatpersoner kan korttidshyra bilar när man behöver. Till skillnad mot traditionell biluthyrning innebär bilpoolen viss självbetjäning. Kommunfullmäktige i Göteborg beslutade år 2003 att Göteborgs stad skall gynna bildelning. Under 2004 togs en större bilpool i bruk för de centrala förvaltningarna i Göteborg, bl a Trafikkontoret, Stadskansliet, Stadsbyggnadskontoret och Fastighetskontoret, i samarbete med en extern operatör. Vidare har gatubolaget startat ett tiotal bilpooler i kommunala bolag och förvaltningar. På den privata sidan finns idag ett 40-tal bilar i Göteborg uppdelat på huvudsakligen tre operatörer, varav två verkar kommersiellt.

4.5.2 Remissinstansernas synpunkter

Mölndals kommun menar att projektet "Nya vägvanor" bör vara en angelägenhet för hela kommunalförbundet. Man tillstyrker också en utökning av bilpoolstjänster. Även Västtrafik framför det angelägna i att både privatpersoner och företag informeras om kollektivtrafikens möjligheter.

4.5.3 Länsstyrelsens bedömning

De åtgärder som åtgärdsprogrammet anvisade är under genomförande för arbetsgivare, medan det inte pågår något systematiskt arbete beträffande handelsidkare. Länsstyrelsen bedömer att det är svårt att få näringsidkare inom handeln att på frivillig väg genomföra åtgärder som minskar biltillgängligheten till olika handelscentra. Enligt Länsstyrelsens uppfattning sker dock många inköpsresor under veckoslut, då trafikbelastningen inte är lika hög och därmed inte heller luftproblemen. Länsstyrelsen föreslår därför inga ytterligare åtgärder inom detta område.

Genomförda samåkningsprojekt har endast givit marginella effekter, trots omfattande insatser. Ett skäl till svårigheterna kan vara att människors transportbehov i hög grad är individuella och därmed svåra att samordna. Den stora omfattningen av flexibla arbetstider minskar också förutsättningarna för samåkning. Länsstyrelsen bedömer att det inte är effektivt att satsa stora resurser på att förmå individer att samåka. Länsstyrelsen avstår därför från att föreslå ytterligare åtgärder.

Systemet med bilpooler har i en del fall visat sig vara ett bra medel för att begränsa resor med egen bil. Om anställda har tillgång till bilpoolsbilar för tjänsteresor har detta visat sig minska benägenheten att ta den egna bilen till arbetet. Enligt Länsstyrelsens uppfattning finns därför anledning att stimulera fortsatt utbyggnad av bilpooler genom att upprätta en starkare koppling mellan kollektivtrafiken och bilpooltjänster. En förstudie angående Västtrafiks möjligheter att bli en bilpoolsaktör kommer att genomföras under år 2006. Trafikkontoret är projektansvarig, med Vägverket och Västra Götalandsregionen som delfinansierare.

Bearbetning av företag

Vid sidan av att påverka hushållen, ser Länsstyrelsen arbetsgivare som strategiska objekt för att påverka medarbetares resvanor. Genom att påverka både hushåll och arbetsgivare når man individerna "från två håll". Projektet med bearbetning av företag i Göteborg är beräknat att pågå t o m år 2007, varefter finansiering inte är säkrad. Det arbete som pågår ser Länsstyrelsen som ett viktigt inslag i arbetet att begränsa bilpendlingen. Länsstyrelsen menar att de berörda aktörerna Vägverket, Trafikkontoret i Göteborg och Västtrafik efter avslutat projekt bör integrera arbetssättet i den ordinarie verksamheten. Länsstyrelsen anser att arbetet bör bli ett permanent inslag i de berörda myndigheternas verksamhet och vidgas till att gälla fler kommuner utanför Göteborg. Diskussioner har inletts inom Göteborgsregionens kommunalförbund om en samlad insats i detta syfte. Länsstyrelsen anser att övriga kommuner i göteborgsregionen bör utarbeta en samlad KLIMP-ansökan inför kommande år.

Bilpooler

En bilpooltjänst bör kopplas till kollektivtrafiken genom att Västtrafik t ex träffar samarbetsavtal med bilpoolsföretag och knyter bilpooltjänsten till Västtrafikkortet. Inriktningen bör vara att erbjuda fordon i de centrala delarna av Göteborg. På så sätt kan en god yttäckning skapas, vilket gör att gångavstånd till en bil aldrig behöver bli längre än några hundra meter. Samtidigt sker utplaceringen av bilarna där det idag finns den största efterfrågan på parkeringsplatser.

4.5.4 Förslag till kompletterande åtgärder

Länsstyrelsen föreslår

- 1. att Vägverket, Göteborgs Stad och Västtrafik fr o m år 2008 integrerar arbetet med Nya Vägvanor i den ordinarie verksamheten*
- 2. att projekt "Nya vägvanor" vidgas till fler kommuner i göteborgsregionen*
- 3. att Göteborgs Stad, tillsammans med Vägverket och Västtrafik, efter avslutad förstudie inför en bilpooltjänst, kopplad till kollektivtrafiken.*

4.6 Åtgärder inom parkeringspolitikens område för att motverka en ökning av personbilstrafiken i centrala Göteborg

4.6.1 Planerade och genomförda åtgärder

Parkeringsplatser

Parkeringsavgifterna har höjts något i Göteborg. Trafikkontoret har i förslag till nytt miljöprogram för trafiken i Göteborg framfört att parkeringsnormerna bör betraktas som maximinormer och att fastighetsägare bör uppmuntras att understiga den maximala nivån.

Avgiftsbeläggning av arbetsplatsparkering

Inom de centrala förvaltningarna Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret, Stadskansliet och Fastighetskontoret får de anställda fr o m den 1 januari 2005 själv ordna sin parkering. Avgiftsbeläggning av arbetsplatsparkering hos privata arbetsgivare sköts av Parkeringsbolaget eller av privata parkeringsföretag.

Telia har beslutat ta ut full avgift av sina medarbetare för arbetsplatsparkering, utom för dem som har tjänstebil, eller de som använder sin privata bil i tjänsten minst 160 dagar per år. Även Länsstyrelsen och Vägverket har höjt sina avgifter.

Förmånsbeskattning av fri arbetsplatsparkering

Från och med 2005 års taxering skall arbetsgivare på kontrolluppgiften ange huruvida en anställd har parkeringsförmån eller ej. Om den anställda har fri eller subventionerad parkering skall förmånsvärdet anges på blanketten, och skatteavdrag göras, och arbetsgivaren skall betala sociala avgifter på förmånen.

Utbyggnad av pendelparkeringar

Antalet parkeringsplatser vid pendeltågsstationer och andra knutpunkter för kollektivtrafiken har successivt byggts ut under de senaste åren. Idag finns avgiftsfria pendelparkeringar vid de flesta pendeltågsstationer och knutpunkter, totalt ett 70-tal i Göteborgsregionen.

4.6.2 Remissinstansernas synpunkter

Västrafik påpekar att man för närvarande genomför en upprustning av ett antal befintliga samt utbyggnad av nya pendelparkeringar, både för cykel och bil. Ca 150 bilplatser och 180 cykelplatser tillkommer. Tillsamman med polisen har man tagit fram en manual för ökad trygghet och säkerhet på parkeringsplatserna. Västrafik ser också över möjligheterna att testa kameraövervakning vid några av de mest utsatta platserna. Man ser också över informationen på sin hemsida.

Göteborgs Stad ifrågasätter förslagen kring parkeringsfrågorna. Parkeringen ses som ett styrmedel, men man motsätter sig en ensidig låsning vid ett visst antal parkeringsplatser.

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) framhåller vikten av att planerade åtgärder vid pendelparkeringarna också genomförs. I samband med detta menar GR att man bör se på möjligheten att installera motorvärmare på parkeringarna. I övrigt delar GR Göteborgs Stads syn på parkeringspolitiken.

Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag (Parkeringsbolaget) stödjer tanken på en översyn av Göteborgs kommuns parkeringspolicy. Man ser parkeringspolicyn som en del av en samlad trafikstrategi, och som ständigt anpassas efter rådande förutsättningar. Parkeringsbolaget ser därför kontinuerligt över parkeringsplatsernas struktur med avseende på olika kundgrupper. När det gäller parkeringsnormen ser man gärna att den anpassas efter rådande förutsättningar. I detta ingår att bl a tillgodose efterfrågan på boendeparkering, vilken växer efterhand som staden förtätas. Man strävar också efter ett effektivt utnyttjande av gatuparkeringen. Parkeringsbolaget är därför kritiskt till att reservera vissa platser för bilpoolbilar, vilket man menar leder till lägre effektivitet i platsutnyttjandet, och därför är kontraproduktivt.

Naturskyddsföreningen i Bohuslän anser att samtliga kommuner i göteborgsregionen bör se över sin parkeringspolitik, avseende utbud, avgifter samt övervakning. Föreningen menar att kommunerna bör avveckla 25 procent av parkeringsplatserna inom tätorterna. Polismyndigheten i Västra Götaland framhåller vikten av att säkerhets- och trygghetsfrågor uppmärksammas vid pendelparkeringarna.

4.6.3 Länsstyrelsens bedömning

Åtgärdsprogrammets förslag har genomförts i den del som rör förmånsbeskattning av fri arbetsplatsparkering. Däremot har Göteborgs kommun inte tagit något formellt beslut om att bibehålla antalet parkeringar oförändrat. I denna del är därför åtgärdsprogrammet inte genomfört.

Länsstyrelsen inser värdet av ett tillgängligt centrum för att öka Göteborgs attraktivitet som besöksort. I detta ligger att tillhandahålla parkeringsplatser för olika ändamål, såsom boende, ärendebesök, verksamhet mm. En väsentlig del av attraktiviteten ligger dock också i att stadens centrala delar hålls fria från alltför omfattande biltrafik. Det zonindelningssystem, som genomfördes redan i början av 1970-talet, har verksamt bidragit till att göra Göteborgs centrum till ett attraktivt handels- och rekreativområde, utan att påverka tillgängligheten negativt i alltför hög omfattning. Zonsystemet har sannolikt medfört att luftföroreningarna i centrala Göteborg kunnat hållas på en acceptabel nivå. Enligt Länsstyrelsens uppfattning är det väsentligt att biltrafiken i centrala Göteborg även i fortsättningen kan begränsas. Därför menar Länsstyrelsen att besöksparkeringarna i centrala Göteborg långsiktigt inte ökar. Med en ytterligare ökad effektivisering av P-platsutnyttjandet bör det enligt Länsstyrelsens bedömning vara möjligt att förena god tillgänglighet med ett bibehållet platsantal. Detta förhindrar självfallet inte att enstaka kompletteringar kan behövas. Länsstyrelsen delar Parkeringsbolagets syn att efterfrågan på boendeparkering måste tillgodoses. Länsstyrelsen anser också att taxesättningen av boendeparkeringen bör vara sådan att invånarna stimuleras att lämna bilen vid bostaden.

Ytterligare parkeringsplatser bör byggas vid vissa knutpunkter för kollektivtrafiken. Dessutom bör informationen om tillgången på sådana parkeringsplatser göras mer tillgänglig. Stölder och skadegörelse är ett annat problem som måste lösas.

Samordnad parkeringspolitik i Göteborgs kommun

Göteborgs kommun bör ha en sammanhängande parkeringspolitik som styr mot trafiknämndens mål beträffande bl a taxesättning av centrala P-platser och utnyttjandet av boendeparkeringar i centrala Göteborg. Parkeringsnormen vid ny- och ombyggnad av bostäder bör ses över. Det är önskvärt att antalet besöksparkeringar i centrala Göteborg långsiktigt inte ökar.

Ökad information om och säkerhet vid pendelparkeringar

En första åtgärd är att öka informationen om parkeringsmöjligheterna. Idag finns informationen ”gömd” under andra rubriker på Västtrafiks hemsida. En annan viktig åtgärd är att öka säkerheten.

4.6.4 Förslag till kompletterande åtgärder

Länsstyrelsen föreslår

- 1. att taxesättningen av parkeringsplatserna stöder strävandena att minska bilpendling till centrala Göteborg*
- 2. att parkeringsnormen för boendeparkering ses över*
- 3. att antalet besöksparkeringar i centrala Göteborg långsiktigt inte ökar*
- 4. att Västtrafik lägger information om pendelparkeringar som en lätt tillgänglig rubrik på sin hemsida*
- 5. att Västtrafik bygger ut ytterligare pendelparkeringar*
- 6. att Västtrafik vidtar åtgärder för att öka säkerheten vid pendelparkeringarna*

4.7 Åtgärder för att följa upp tillämpningen av reglerna om förmånsbeskattning av fri parkering

4.7.1 Planerade och genomförda åtgärder

Parkeringsförmåner skall numera särskilt anges av arbetsgivaren på kontrolluppgiften. I de kontroller Skatteverket genomför varje år granskas normalt olika typer av förmåner, framförallt bilförmåner. Verket har inte genomfört några riktade kontroller av parkeringsförmåner under 2005, eftersom man bedömt storleken på skattefelet som relativt liten. Däremot genomför man sk kontrolluppgiftsrevisioner på större företag, varvid man också granskar redovisningen av parkeringsförmåner. Genom att dessa numera skall redovisas särskilt på kontrolluppgiften underlättas en sådan granskning.

Skatteverket har inte fastställt några särskilda normvärden för parkeringsförmåner, utan det är aktuella marknadsvärden som gäller. Det är arbetsgivarnas skyldighet att ta reda på aktuella p-platsvärden. I första hand informerar Skatteverket arbetsgivare om gällande regler. I samband med konferensen ”Skattedagarna 2005” bjöd man in Trafikkontoret i Göteborg, som tagit fram särskild information i frågan. Även Skatteverket har tagit fram ett informationsblad, riktat till arbetsgivare.

4.7.2 Remissinstansernas synpunkter

Skatteverket anför att verkets riktade skattekontroller görs utifrån en nationell plan, som bedömer risken för skattefel. Utifrån en sådan riskvärdering har inga riktade kontroller genomförts av parkeringsförmåner speciellt. Skatteverket framhåller dock att man genomför revisioner av kontrolluppgifterna hos större företag, varvid även arbetsgivarnas hantering av parkeringsförmåner uppmärksammas. Även i samband med revisioner hos mindre företag uppmärksammas kontrolluppgifterna i detta avseende.

GR framhåller att regeringen bör tillskrivas när det gäller förändringar i skattelagstiftningen så att arbetsgivare får möjlighet att ge ut kollektivtrafikkort och cykelförmåner utan att behöva betala sociala avgifter.

4.7.3 Länsstyrelsens bedömning

Enligt Länsstyrelsens bedömning är tillgången på fri arbetsplatsparkering ett starkt incitament för många att ta bilen till arbetet. Regeringens beslut om en striktare tillämpning av de gällande förmånsreglerna ser Länsstyrelsen därför som ett verksamt medel för att begränsa incitamenten till bilpendling. För att få en uppfattning huruvida detta bidragit till minskad pendling är det önskvärt att tillämpningen av bestämmelserna följs upp. Om detta ej görs finns en risk för att arbetsgivare underlåter att ta upp aktuella förmåner på kontrolluppgiften.

I sitt beslut att fastställa åtgärdsprogrammet framhåller regeringen i denna del att Skatteverket bör vidta åtgärder för att följa upp tillämpningen av reglerna om förmånsbeskattningen av fri arbetsplatsparkering. Skatteverket har under 2005 inte genomfört några riktade kontrollinsatser i detta avseende. Skatteverket motiverar detta med att risken för felaktigt inbetald skatt är liten. Däremot har Skatteverket genomfört riktade revisioner hos större arbetsgivare och då också granskat parkeringsförmåner. Därigenom torde en betydande del av arbetsplatserna i centrala Göteborg ha granskats. Därmed anser Länsstyrelsen att Skatteverket vidtagit sådana åtgärder som avses i regeringens beslut.

4.7.4 Förslag till kompletterande åtgärder

Länsstyrelsen föreslår

att Skatteverket även i fortsättningen uppmärksammar redovisningen av parkeringsförmåner i samband med sina riktade kontrollinsatser. Därutöver föreslår Länsstyrelsen inga särskilda åtgärder.

4.8 Åtgärder för att öka fyllnadsgraden i distributionsfordon i inre delar av miljözonen

4.8.1 Planerade och genomförda åtgärder

Pilotförsöket med frivilliga samlastningsåtgärder avslutades hösten 2004. Utvärderingen visar att förhållandena för chaufförerna förbättrades och att tekniken för mätning och registrering fungerade väl. Däremot ökade inte den genomsnittliga fyllnadsgraden och körsträckorna minskade inte.

Göteborgs kommun har fortsatt projektet under första halvåret 2006. Projektet riktar sig nu till alla fordon över 3 ton, där kravet är att fordonen skall ha minst 65 procents fyllnadsgrad och transportera gods till minst två kunder, eller från två olika avsändare. För paketbilar gäller att de skall utföra minst 50 kundbesök. Försöksområdet utvidgas till att, förutom Vallgraven-Nordstan, även gälla området mellan Heden och Handelshögskolan samt Vasastaden.

4.8.2 Remissinstansernas synpunkter

Arbetsmiljöverket anser att arbetsmiljökonsekvenserna av pilotprojektets upplägg behöver utredas ytterligare. Verket anser att chaufförernas arbetsmiljö kan påverkas negativt av tidspressen i samband med lastning och lossning, av kraven på ökad fyllnadsgrad och risker för försämrade lastsäkring. Kraven på ett visst antal kundbesök ökar tidspressen och därmed stressen. Kraven på ökad fyllnadsgrad kan innebära fler lyft över axelhöjd eller under knähöjd, vilket ger försämrade ergonomi. Ökad fyllnadsgrad kan också innebära sämre lastsäkring, eftersom godset måste läggas in i gångordning.

4.8.3 Länsstyrelsens bedömning

I förslaget till åtgärdsprogram föreslog Länsstyrelsen att krav på samlastning införs i centrala Göteborg fr o m år 2005. I sitt fastställande angav inte Regeringen vilka åtgärder man avsåg för att öka fyllnadsgraden i distributionsfordon, men Länsstyrelsen tolkar det som att det är Länsstyrelsens förslag som avses. Eftersom Göteborgs kommun inte infört krav på samlastning i inre miljözonen är åtgärdsprogrammet således inte genomfört i denna del. Emellertid visar kommunens utvärdering av det hittillsvarande försöket att trafikvolym och fyllnadsgrad inte har påverkats, varför försöket inte har haft några effekter på kvävedioxidhalterna. Länsstyrelsen menar därför att det inte är meningsfullt att besluta om krav på samlastning förrän man visat att sådana krav leder till de eftersträlvade målen. Länsstyrelsen avstår därför från att ställa krav på ytterligare åtgärder inom detta område, tills nya erfarenheter föreligger.

4.8.4 Förslag till kompletterande åtgärder

Länsstyrelsen föreslår inga ytterligare åtgärder innan det fortsatta försöket utvärderats.

4.9 Utvidgad miljözon för tung trafik i Göteborg

4.9.1 Planerade och genomförda åtgärder

Geografisk utvidgning av miljözonen

Förslag till utvidgning av miljözonen till att också omfatta Norra Älvstranden, exklusive Ringön och Backaplan, presenterades för Trafiknämnden i februari 2005. Förslaget är att den utvidgade zonen skall genomföras i två etapper. Den första omfattar södra och norra älvstranden till Hjalmar Brantingsgatan. Den andra etappen omfattar Gullbergsvass och Nils Ericssonsterminalen och Centralstationen. Från Näringsdepartementet har framförts synpunkter på att förslaget kan innebära handelshinder. I avvaktan på att detta klaras ut vilar förslaget.

Skärpta utsläppsregler

Skärpta regler för tung trafik i miljözonen har föreslagits. Även i detta fall har framförts synpunkter på att detta kan utgöra ett administrativt handelshinder, bl a från bussbranschen, som hävdar att reglerna begränsar konkurrensen. En annan fråga som uppkommit i sammanhanget är huruvida de föreslagna ändringarna kräver ändring i Trafikförordningen. Tills dessa frågor avgjorts vilar förslaget.

4.9.2 Remissinstansernas synpunkter

Renova anser att berörda samhällsinstanser skall arbeta för att bereda väg för ett genomförande av den föreslagna utvidgningen av miljözonen.

4.9.3 Länsstyrelsens bedömning

Regeringen anger i sitt beslut att åtgärder behöver vidtas för att utöka miljözonen geografiskt i Göteborg. Länsstyrelsen tolkar dock beslutet så att det också avser en skärpning av gällande ålders- och utsläppsbestämmelser för tunga dieseldrivna fordon samt att även lätta lastbilar skulle omfattas av bestämmelserna.

Som beskrivits ovan har några åtgärder i miljözonen ännu inte vidtagits i Göteborg. Åtgärdsprogrammet är därför inte genomfört. Orsaken till att detta inte skett är avsaknaden av klargörande beslut från regeringskansliet. Göteborgs kommun har uppvaktat regeringen angående vilka regler som gäller i fråga om möjligheterna att skärpa bestämmelserna i miljözonen, men har ännu inte fått besked i frågan.

Eftersom regeringen beslutat att Länsstyrelsen skall fastställa det kompletterande åtgärdsprogrammet anser Länsstyrelsen att man inte kan föreslå skärpningar av miljözonsbestämmelserna enligt det ursprungliga förslaget till åtgärdsprogram, innan regeringen givit besked huruvida sådana skärpningar skulle kunna anses utgöra handelshinder. För att påskynda processen avser Länsstyrelsen att skriva till regeringen med begäran om skyndsamt besked.

4.9.4 Förslag till kompletterande åtgärder

Länsstyrelsen skriver till regeringen och begär skyndsamt besked i frågan om ändringar i Trafikförordningen samt klarläggande av frågan huruvida skärpningar av bestämmelserna i miljözonen kan utgöra handelshinder.

4.10 Skärpta miljökrav vid upphandling

4.10.1 Planerade och genomförda åtgärder

Göteborgs kommun har beslutat om skärpta miljökrav från 1 januari 2006 vid upphandling av entreprenader och tjänster. Stockholms och Malmö kommuner samt Vägverket väntas fatta beslut i frågan under våren 2006, så att de nya reglerna kan träda i kraft vid halvårsskiftet. Banverket avvaktar tills vidare.

För arbeten som utförs i Göteborg, Stockholm och Malmö kommuner gäller särskilda stadskrav. Lätta fordon får inte vara äldre än 8 år. Fr o m år 2006 skall minst 25 procent av de lätta fordonen vara miljöfordon, och från 2008 skall minst 50 procent vara miljöfordon. Tunga fordon skall uppfylla kraven för miljözon. Nyregistrerade fordon skall från 2008 vara certifierade för Euro 5. Dieselmotordrivna arbetsmaskiner får ej vara äldre än åtta år samt skall uppfylla specificerade EU- och USA-krav på avgasrening. Krav finns också på användning av förnybara drivmedel samt avgasreningsutrustning.

När det gäller persontransporter driver Trafikkontoret och Miljöförvaltningen i Göteborg, tillsammans med de kommunala bolagen Gatubolaget och Göteborg Energi, projektet Miljöfordon i Göteborg. Projektet syftar till att öka användningen av miljömässigt bättre fordon än dagens konventionella bensin- och dieselfordon. Kommunens förvaltningar och bolag ska enligt beslut använda 90 procent miljöfordon år 2008.

Fr o m den 1 januari 2006 skall minst 75 procent av det totala antal personbilar som en statlig myndighet köper in eller ingår leasingavtal om under ett kalenderår vara miljöbilar. Från denna huvudregel undantas vissa fordonstyper, såsom utryckningsfordon, minibussar och personbilar som är särskilt anpassade för personskydd. Bestämmelserna gäller heller inte om myndigheten under ett kalenderår köper in eller ingår leasingavtal om färre än totalt två personbilar.

4.10.2 Remissinstansernas synpunkter

Mölnads Stad påpekar att kommunen för diskussioner om att upprätta en samlad rese- och transportpolicy. Länsstyrelsens förslag kommer att tas upp i detta sammanhang, men man påpekar att kraven kan vara svåra att nå till 2008. Banverket, Västra banregionen kommer att arbeta för att Banverket centralt skall anta de s k stadskraven vid upphandling av entreprenader. Renova stödjer förslaget att även Partille och Mölnads kommuner antar stadskraven. Man anser därutöver att upphandling av godstransporttjänster bör utgöra ett särskilt insatsområde. Gatubolaget anser att miljökraven skall gälla all upphandling.

Göteborgsregionens kommunalförbund anser att Länsstyrelsens förslag om att kommunerna inom förbundet ökar andelen miljöfordon till 90 procent år 2008 är ett bra initiativ, men pekar på att kommunerna kan ha svårt att nå målet till detta år. De flesta kommuner arbetar för att öka andelen miljöfordon, men utbytestakten är satt på några års längre sikt.

Vägverket anger att man kommer att tillämpa stadskraven vid upphandling inom storstadsregionerna. Utanför dessa kommer troligen andra krav att ställas.

4.10.3 Länsstyrelsens bedömning

I sitt beslut tar regeringen endast upp skärpta miljökrav vid upphandling av persontransporter, medan Länsstyrelsen i sitt förslag enbart behandlade miljökrav på arbetsmaskiner vid upphandling. Länsstyrelsen tolkar dock regeringens beslut så att kraven gäller både arbetsmaskiner och persontransporter. Denna tolkning har bekräftats av regeringskansliet.

Upphandling av arbetsmaskiner

Länsstyrelsen konstaterar att miljökraven vid upphandling av arbetsmaskiner i Göteborgs kommun skärpts fr o m den 1 januari 2006. Åtgärdsprogrammet är därmed genomfört i det avseendet. För att kraven skall få fullt genomslag krävs dock att alla relevanta aktörer beslutar att implementera bestämmelserna för egen del. Som beskrivits väntas Vägverket anta upphandlingskraven under våren 2006, medan Banverket avvaktar. För att ge avsedd effekt är det önskvärt att också Banverket antar kraven. Därutöver är det önskvärt att fler kommuner i göteborgsregionen antar de nya upphandlingsreglerna. Partille och Mölndal bildar, tillsammans med Göteborgs kommun, ett sammanhängande tätortsområde. Länsstyrelsen anser att stadskraven bör gälla i hela detta område. Därför bör även Partille och Mölndals kommuner anta dessa.

Upphandling av persontransporter

Göteborgs kommun har redan fattat beslut om att kommunens egna fordon till 90 procent skall vara miljöfordon år 2008. Detta ligger i linje med regeringens beslut. Länsstyrelsen menar därför att åtgärdsprogrammet är genomfört i denna del när det gäller Göteborgs kommun. För att programmet skall anses genomfört i sin helhet bör även övriga kommuner i Göteborgsregionens kommunalförbund fatta motsvarande beslut. Som GR påpekat arbetar kommunerna för detta, men att processen inte kommer att vara fullt slutförd år 2008.

Länsstyrelsen anser att det är önskvärt att samtliga kommuner i göteborgsregionen antar samma regler om miljöfordon som Göteborgs kommun, både vad gäller kommunernas eget fordonsinnehav och vid upphandling av persontransporter. Likaså menar Länsstyrelsen att statliga myndigheter i Västra Götalands län bör ställa ökade krav på fordonens miljöegenskaper vid upphandling av transporttjänster, även hyrbilar.

4.10.4 Förslag till kompletterande åtgärder

Länsstyrelsen föreslår

- 1. att Banverket och Vägverket antar samma upphandlingsregler för arbetsmaskiner som Göteborgs kommun*
- 2. att Partille och Mölndals kommuner tillämpar s k stadskrav vid upphandling av arbetsmaskiner*
- 3. att kommunerna inom Göteborgsregionens kommunalförbund beslutar att öka andelen miljöfordon i sin egen fordonspark så att den når samma nivå som i Göteborgs kommun, dvs minst 90 procent år 2008 eller så snart möjligt därefter*

4. att statliga myndigheter i Västra Götalands län vid upphandling av persontransporter kräver att miljöfordon så långt möjligt används.

5 Kostnader för de kompletterande åtgärderna

Länsstyrelsen har endast kunna göra en mycket översiktlig bedömning av kostnaderna för de olika åtgärderna. I några fall bedöms inga direkta merkostnader uppstå.

5.1 Kollektivtrafikåtgärder

5.1.1 Utbyggnad av busskörfält

Enligt Trafikkontoret skulle anläggningskostnaden för att bygga dubbla busskörfält på länsväg 155 uppgå till ca 100 Mkr på sträckan Amhult - Vädermotet. Ett enkelt bussfält mellan Hällsvik – Amhult beräknas kosta knappt 10 Mkr och sträckan Vädermotet – Bräckemotet beräknas kosta ungefär lika mycket. Den totala kostnaden Hällsvik till Bräckemotet blir därmed ca 120 Mkr. Kostnaderna för ett busskörfält (ett bussfält i vardera riktningen) på länsväg 158 har inte beräknats i detalj, men uppgår till betydligt mer än 10 Mkr. Västra Götalandsregionen är ansvarig för beslut och finansiering.

Busskörfält utmed Rv 40 i Kallebäckslid beräknas kosta ca 10 - 15 Mkr. Vägverket är kostnadsansvarig för åtgärderna.

5.2 Informationsåtgärder

5.2.1 Direktbearbetning av hushåll

Kostnaden för det nu pågående arbetet uppgår till ca 27 Mkr, och omfattar ca hälften av hushållen i Göteborgs kommun. Den genomsnittliga kostnaden per hushåll kan grovt uppskattas till ca 200 kr, eller ca 100 kr per individ vid en genomsnittlig hushållsstorlek på två personer. En utökning av programmet till att gälla samtliga hushåll bör rimligtvis kosta ungefär lika mycket. Vissa initialkostnader borde dock kunna uteslutas, genom att åtgärden redan är igång. Länsstyrelsen bedömer därför att den kompletterande kostnaden för en utökning uppgår till ca 25 Mkr. Göteborgs kommun är kostnadsansvarig.

Med samma genomsnittliga individkostnad som i Göteborg skulle kostnaden för att genomföra en liknande direktbearbetning av övriga hushåll i göteborgsregionen uppgå till ca 40 Mkr, baserat på ett invånarantal av ca 400 000 i göteborgsregionen utanför Göteborgs kommun. I samband med att ett sådant direktbearbetningsprogram genomförs kan man även informera hushållen om den europeiska trafikantveckan, varför den aktiviteten inte bedöms medföra några extra kostnader. Kostnaderna för informationskampanjen faller på övriga kommuner i Göteborgsregionens kommunalförbund.

5.2.2 Nya Vägvanor

En utredning av hur en bilpoolstjänst kan kopplas till kollektivtrafiken beräknas schablonmässigt kosta 0,5 Mkr. Kostnaderna belastar Göteborgs kommun och Västtrafik.

5.3 Parkeringsåtgärder

5.3.1 Åtgärder i Göteborgs kommun

De föreslagna åtgärderna för Göteborgs del omfattar huvudsakligen ett antal beslut i berörda politiska nämnder, och bedöms medföra endast marginella merkostnader.

5.3.2 Åtgärder från Västtrafiks sida

Att lyfta fram information om pendelparkeringar på Västtrafiks hemsida bedöms medföra endast marginella kostnader. Den föreslagna utredningen om säkerhetshöjande åtgärder beräknas schablonmässigt kosta 0,5 Mkr. Kostnaderna belastar Västtrafik.

5.3.3 Åtgärder från Skatteverkets sida

Skatteverket föreslås följa upp tillämpningen av reglerna om beskattning av parkeringsförmåner. Kostnaden bedöms schablonmässigt uppgå till 0,5 Mkr och belastar Skatteverket.

5.4 Åtgärder i miljözonen

Föreslagna åtgärder (beroende på besked från regeringen) bedöms inte medföra några extra kostnader för Göteborgs kommun, bortsett från vissa kostnader för omskyltning mm. Däremot kan ägare av tunga fordon drabbas av en merkostnad om man tvingas investera i nya fordon. För små verksamheter kan en sådan merkostnad bli kännbar.

5.5 Upphandling

Åtgärderna består i att kommuner och myndigheter fattar beslut om skärpta miljökrav vid upphandling, och bedöms i sig inte medföra några merkostnader. Däremot kommer sannolikt själva inköpen av fordon att innebära vissa merkostnader när man väljer fordon med bättre miljöprestanda. Länsstyrelsen kan inte bedöma hur stora dessa merkostnader är. Troligen kommer dock kostnadsskillnaden mellan sk miljöfordon och konventionella fordon att jämnas ut med tiden.

6 Bedömning av effekter av föreslagna åtgärder

Enligt Miljöbalkens bestämmelser skall ett åtgärdsprogram innehålla en bedömning av effekterna på utsläpp och halter av föreslagna åtgärder. En sådan bedömning gjorde Länsstyrelsen i sitt föregående förslag till åtgärdsprogram. Eftersom åtgärderna i detta kompletterande program är av samma karaktär som de tidigare, utgår Länsstyrelsen från att effekterna på utsläppen också är liknande. Dock torde volymen av utsläppsbegränsningarna vara mindre eftersom det nu föreslagna programmet är mindre omfattande. Länsstyrelsen kan dock inte bedöma hur mycket mindre effekterna kan bli. Liksom tidigare är många av åtgärderna av allmän informativ karaktär, och det är inte möjligt att med någon högre grad av säkerhet fastslå vilka effekter varje enskild åtgärd kan ge på de samlade utsläppen av kväveoxider och resulterande halter av kvävedioxid.

När det gäller övriga konsekvenser står Länsstyrelsen fast vid de bedömningar som gjordes i det förra programmet.³

³ Frisk luft på väg, Länsstyrelsen i Västra Götalands län 2003, s 47 ff.

7 Länsstyrelsens samlade bedömning av pågående och kompletterande åtgärdsprogram

Arbetet med att minska utsläppen från trafiken och därigenom minska halterna av kvävedioxid i göteborgsluften kräver långsiktiga och kontinuerliga insatser från många aktörer. Göteborgs kommun, Vägverket, Västtrafik m fl arbetar sedan lång tid med olika åtgärder för att påverka trafikanternas beteende när det gäller körvanor och val av transportmedel. Göteborgsregionens kommunalförbund arbetar för att samordna planeringen av bostäder, verksamheter och arbetsplatser mellan kommunerna i göteborgsregionen. De samlade insatserna har gett resultat, men inte i sådan omfattning att det på något markant sätt har påverkat utsläpp och halter. De framgångar som trots allt nåtts har motverkats av en allmän trafikökning, beroende på att antalet invånare i göteborgsregionen ökar, bättre ekonomi hos invånarna, ökat bilinnehav m fl faktorer. För att skapa långsiktigt hållbara helhetslösningar på trafik- och miljöproblemen i göteborgsregionen anser Länsstyrelsen, liksom tidigare, att Regeringen bör ta initiativ till överläggningar med berörda regionala parter. Det program för utbyggnad av infrastrukturen för spårbunden trafik i göteborgsregionen - På nya spår i väst - som Banverket, Västra Götalandsregionen och Västtrafik tagit fram, bör ligga till grund för sådana överläggningar. Länsstyrelsen anser också att Regeringen bör ta initiativ till att genomföra sådana förändringar i skattelagstiftningen att det blir möjligt för arbetsgivare att stödja medarbetare med kollektivtrafik- eller cykelförmåner, utan att detta blir föremål för förmånsbeskattning.

Det finns en målkonflikt mellan Miljöbalkens absoluta krav på att miljökvalitetsnormerna skall klaras, och regeringens uppdrag till Länsstyrelsen att ta fram åtgärdsprogram, som löser problemen utan att äventyra transportsystemets funktion eller behovet av nya bostäder. I en storstad som Göteborg, med dess funktion som stor transportnod, och med många transportgenererande verksamheter, innebär åtgärdsprogrammen en balansgång mellan kraven på ren luft, eller i alla fall inte hälsovadlig, och kraven på att staden skall fungera för dess medborgare och näringsliv. Hittills genomförda, och i detta kompletterande åtgärdsprogram föreslagna, åtgärder är ett uttryck för denna balansgång. Åtgärderna skall ses som viktiga steg på vägen mot att långsiktigt klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid i göteborgsregionen.

Utvecklingen under första kvartalet 2006 visar dock att både timnormen och dygnsnormen har överskridits på flera ställen i Göteborg. Länsstyrelsen menar, trots detta, att det pågående åtgärdsprogrammet måste ges en rimlig tid att verka innan man säkert kan säga huruvida det leder till bättre luft eller ej. Det finns därför skäl att avvakta med bedömningen huruvida vi långsiktigt klarar normen eller ej, tills dess innevarande åtgärdsprogram, samt övriga åtgärder som vidtas av andra skäl, hunnit få genomslag. Länsstyrelsen kommer att noga följa utvecklingen i detta avseende.

I det av regeringen år 2004 fastställda åtgärdsprogrammet påpekade Länsstyrelsen att i det fall miljökvalitetsnormen inte klaras krävs beredskap för ytterligare åtgärder. De ändringar i lagstiftningen som Länsstyrelsen då föreslog, är exempel på sådana ytterligare åtgärder som bör genomföras. Därutöver kan även andra åtgärder på nationell nivå behövas. Om den kommande uppföljningen av åtgärdsprogrammet visar att luftsituationen i göteborgsområdet inte förbättras framöver, och om miljökvalitetsnormen även i fortsättningen överskrids kommer Länsstyrelsen att skriva till regeringen och föreslå ytterligare åtgärder.