

2022-01-24



Motion till kommunfullmäktige
i Jönköpings kommun

För att nå våra miljö- och klimatmål måste bilmängden i centrum minska.

Som en del i vårt klimatåtagande har vi nationellt satt som mål att koldioxidutsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent från 2010 till 2030. Resultatet hittills är magert. En snabbt ökande elbilsförsäljning kommer inte att vara räddningen. I dagsläget är bara 6 procent av våra 5 miljoner personbilar helt eller delvis eldrivna.

Att byta bränsle från fossilt till el löser dock inte alla miljöproblem. Materialåtgången för att hålla en 5 miljoner stor bilflotta överstiger vida vad som kan anses långsiktigt hållbart. Även elbilar bullrar och genererar partiklar från däck- och vägslitage. Bilar behöver också stora utrymmen. Detta är särskilt problematiskt i städerna. Intensiv biltrafik medför dessutom fler olyckor.

Klimatpolitiska rådet konstaterar i sin senaste rapport att det görs alldeles för lite för att effektivisera transporterna. Detta är allvarligt. Effektivare transporter är helt nödvändigt för att nå de klimatpolitiska målen. När det gäller persontransporter betyder det mer cykel och kollektivt åkande i stället för bilåkande.

En del av den infrastruktur som behövs för detta skifte har kommunerna rådighet över. Det gäller inte minst stadsplaneringen. Man ska på ett sammanhängande cykelvägnät kunna ta sig från bostaden till arbetsplatsen, skolan, affären, idrottsplatsen eller andra vanliga målpunkter. Där cyklister och bilister måste samsas om utrymmet bör högsta hastighet sättas till 30 km/tim.

Vid all planering måste en kollektivtrafik med god framkomlighet och tillgänglighet finnas med från början. Kommunen har inte direkt rådighet över själva trafikeringen men bör bättre tillvarata möjligheter att påverka den.

Gaturummet är begränsat och för att få till effektiva transporter måste cykel och kollektivtrafik prioriteras. Detta innebär att utrymmet för bilarna kommer att minska.

Parkeringsplatser med tillhörande avgifter på gatumark och annan kommunal mark har kommunen också rådighet över. Jönköpings kommuns program för parkering (från 2015) med tillhörande parkeringstal är föredömligt framsynt. Citat från sidan 8 i Parkeringstal för Jönköpings kommun (från 2016): ”För att även i framtiden kunna ha en stad som är tillgänglig för alla måste ett minskat bilinnehav och ändrade resvanor åstadkommas. Dessa parkeringstal ska, i enlighet med gällande Program för parkering, bidra till att fler väljer att gå, cykla eller åka kollektivt.”

Med facit från senaste resvaneundersökningen kan man slå fast att gällande parkeringstal inte har haft någon nämnvärd effekt på resvanorna. Därför finns det all anledning att nu se över parkeringstalen.

Den styrande effekten av senaste höjningen av parkeringsavgifterna bör följas upp. Om ingen styrning i önskad riktning kan skönjas bör parkeringsavgifter och tillgången till parkeringsplatser åter ses över.

Jönköpings kommun bör också avskaffa de så kallade förmånsbilarna som bolagens VD:ar, förvaltningscheferna och kommunalråden har rätt till. Ett system där man utöver en fast månadsavgift enbart betalar bränslekostnaderna leder till att man gör fler resor än i fallet då man äger bilen och kostnaderna blir tydligt kopplade till körsträcka. Även om det är miljöbilar som införskaffas som förmånsbilar bör inte kommunen på detta sätt bidra till ett ökat bilresande.

Med anledning av ovanstående yrkas följande

- att hastigheten sätts till 30 km/tim där cykelväg läggs på gata som också har biltrafik,
- att parkeringstalen ses över och anpassas till ett hållbart bilantal,
- att den styrande effekten av senaste höjningen av parkeringsavgifterna följs upp och att det vid behov görs ytterligare höjningar,
- att Jönköpings kommun och de kommunala bolagen upphör att erbjuda förmånsbilar till sina anställda.

För Vänsterpartiet

Bengt-Åke Berg