



Tid Torsdagen den 23 augusti 2012 kl 16.35 – 16.55

Plats Stora Kollegiesalen, Stadshuset

Justerat Torsdagen den 23 augusti 2012

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden

Daniel Helldén (MP), vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)

Daniel Valiollahi (M)

Annika Davidsson (M)

Mark Klamberg (FP)

Jonas Naddebo (C)

Malte Sigemalm (S)

Oskar Levin (S)

Martin Hansson (MP)

Kajsa Stenfelt (V)

Tjänstgörande ersättare:

Peter Abelin (M)

Jimmy Lindgren (S)

för Datevig Tjärnberg (M)

för Annika Ödebrink (S)

Ersättare:

Inga-Lill Larsson (M)

Jesper Svensson (FP)

Göran Oljeqvist (KD)

Hanna Helsing (S)

Hampus Rubaszkin (MP)

Maria Antonsson (MP)

Tobias Johansson (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Barbro Edlund, Ted Ell, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Mattias Lundberg och Anne Rådestad samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-6 och biträdande borgarrådssekreteraren Martin Savén från roteln.

§ 7

Framkomlighetsstrategi - slutversion och redovisning av remiss. Parkeringsplan - förslag till remiss

Dnr T2008-310-02378 och T2012-310-02254

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner trafik- och renhållningsnämndens förslag till Framkomlighetsstrategi.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner föreliggande förslag till Parkeringsplan för att skickas på remiss.
- 3 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 juli 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Godkänna att förslaget till parkeringsplan sänds ut på remiss.
 - 2 I huvudsak godkänna kontorets förslag till framkomlighetsstrategi.
 - 3 Samt anför därutöver följande:

Vi välkomnar att staden vill anta en strategi för framkomlighet som överrensstämmer med den politik som Miljöpartiet under lång tid drivit. Att ge prioritet för gång, cykel, kollektivtrafik och nyttotrafik genom att reducera biltrafiken, samt öka framkomligheten i vägtrafiken genom att minska antalet parkeringsplatser på huvudgatorna är i linje med vår syn på hur transporterna ska prioriteras och ordnas i gaturummet.

Det är tillfredsställande att trängselskatten lyfts fram som den enskilda åtgärd som givit störst förbättring på framkomligheten i Stockholm på senare år. Att kontoret nu ser det som en nödvändighet att ytterligare minska biltrafiken ger hopp om ännu större förbättringar i framkomligheten, samt en mänskligare och miljövänligare stad att vistas i. De fyra planeringsinriktningarna i framkomlighetsstrategin ger en god vägledning för att implementera framkomlighetsstrategin i stadens trafikfrågor.

Vi vill dock se kraftfullare ambitioner i följande mål:

A3 Andelen av alla resor i högtrafik som sker med cykel ska vara minst 15 procent år 2030.

Antalet cyklistar har enligt handlingsplanen ökat med 80 procent på 10 år och

idag används cykeln av cirka 10 procent av stadens invånare för resa till jobb eller skola. Målet bör ställas betydligt högre än det föreslagna, framförallt då det nu sker en kraftig ökning utan större investeringar i cykelinfrastrukturen.

B3 Det ska vara lätt att hitta en bilparkeringsplats. Efterfrågan på parkeringsplatser ska inte överstiga 85 procent av utbudet år 2030.

Fler bilparkeringsplatser totalt innebär en ökning av trafiken då fler ser bilresor som ett attraktivare val framför andra färdmedel. Miljöpartiet anser att innebörden av målet går emot framkomlighetsstrategins intentioner. Antalet bilparkeringsplatser i gatunivå ska bli färre enligt strategin, men öka totalt sett genom parkering under jord eller inom fastigheter. Miljöpartiet vill att det totala antalet parkeringsplatser inom staden ska bli färre, framförallt genom färre gatuparkeringar. Parkering under jord eller inom fastigheter är sedan upp till privata aktörer att lösa på marknadsmässiga grunder. Antalet cykelparkeringsplatser ska kraftigt öka, men målet nämner inte ens dessa trots att planen företräder en ökad cykling.

D2 Den totala körsträckan med bil eller lastbil på stadens vägar och gator i högtrafik ska hållas vid högst 2008 års nivåer till år 2030.

Trafikverkets kapacitetsutredning visar att vägtrafiken behöver minska med 20 procent till år 2030 för att målen om minskade koldioxidutsläpp ska kunna nås. Utredningens trafikprognoser för detta visar på 25 procents minskningar av vägtrafiken i storstadsområden. Miljöpartiet anser att Framkomlighetsstrategin för att anses ha ambitionen att nå klimatmålen ska ha målet att vägtrafiken ska minska med minst 25 procent till 2030 (från 2010 års nivåer).

D4 Andelen invånare som upplever att trafiken inte orsakar allvarliga problem i sin stadsdel ska vara minst 80 procent år 2030.

Målet har enbart ambitionsnivån att behålla resultatet från miljöenkäten från år 2010. Staden bör ha en högre ambition än att acceptera att 200 000 invånare upplever att trafiken orsakar allvarliga problem i sin stadsdel.

Till åtgärdsförslag 9 i Handlingsplanen ska följande tillägg göras: "I planen ska även en inventering genomföras samt förslag tas fram på var trottoarer kan breddas i ytter- och innerstaden, samt nya byggas i ytterstaden där sådana saknas. Inventeringen ska även ge förslag på var mittrefuger behöver breddas."

De föreslagna åtgärderna i det nationella och regionala vägnätet bidrar till ett ökat bilinnehav, ett ökat bilresande och en minskad relativ andel gång, cykel och kollektivtrafik. Denna utveckling motverkar möjligheten att nå intentionerna i framkomlighetsstrategin. Den sammantagna forskningen på området stärker även detta. Framkomlighetsstrategin förklarar inducerad trafik (*nya vägar skapar mer trafik genom ökad attraktivitet*) och fastslår att regionen får exakt den trafikmängd i högtrafik som man skapar vägkapacitet åt. Miljöpartiet anser att regionen behöver en modern och miljövänlig transportplanering som tillsammans med stadens framkomlighetsstrategi förstärker varandras ambitioner och uppnår transportsektorns samlade målbild.

3) Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Att i huvudsak godkänna föreliggande förslag till framkomlighetsstrategi
- 2 Att i huvudsak godkänna föreliggande förslag till parkeringsstrategi
- 3 Samt att därutöver anföra

Allt fler trängs om utrymmet på Stockholms gator. För att trafiken att flyta bättre och trängseln att minska krävs till syvende och sist investeringar i den regionala infrastrukturen. Tunnelbanans utbyggnad är avgörande för Stockholms framtida tillväxt och för stockholmarnas väl. Samtidigt har Stockholms stad inte råd att luta oss tillbaka och vänta på att stat och landsting ska agera. Staden måste göra det vi kan för att minska trängseln i trafiken och skapa bättre flöden i och genom Stockholm. En av de viktigaste byggstenarna är givetvis Förbifart Stockholm, som är och förblir ett av Stockholms viktigaste projekt. Arbetet med att förbättra trafikflöden och minska trängseln får dock inte stanna vid förbifarten. Staden kan och bör göra mer. Två områden som staden ska fokusera på under 2013 är att understödja utvecklandet av miljövänliga bilpooler och att utveckla stadens citylogistik. Det går att se flera tydliga trender i stockholmarnas resande. Resor till och från jobbet dominerar fortfarande, tätt följt av resor för inköp och service. I den sistnämnda sfären dominerar kvinnor. (Kollektivtrafikbarometern och Trafikverket) Stockholmsregionen är den region i Sverige där kollektivtrafiken är mest vanlig. Trenden med allt fler cyklister håller i sig. (Trafikanalys)

Samverkan på bred front

För att Stockholm stad ska bli mer framkomlig måste samverkan ske på bred front från olika samverkande delar i samhället.

Det går inte enbart att höja parkeringsavgifter inom staden för att komma tillrätta med en alltmer växande trängsel och framkomlighetssituation. Denna åtgärd kan dock vara en av flera olika metoder. Ett problem i dag är felparkerade fordon som dubbelparkerar eller skapar övriga slag av hinder för trafikflödet. En effektiv och snabb bortforsling av fordon bör initieras så att fordon kan bogseras bort direkt när man felparkerar. I många storstäder har man byggt upp organisation med mindre bogserbilar som är stationerade i ett lokalområde, och som transporterar bort fordon direkt efter det att man fått en p-bot. Detta skulle gälla för kollektivkörfält eller vid dubbelparkering.

Som komplement till avgiftshöjningar på gatorna inne i innerstaden behövs även ett ökat antal infartsparkeringar utanför innerstan som möjliggör en fortsatt resa med kollektivtrafik, cykel eller till fots. För att ge smidiga byten till annat färdmedel gäller det både att de ligger nära infartsleder och kollektivtrafik men även att de finns lediga platser, tydlig information och låg avgift eller möjlighet att betala med SL Access eller låncykelkort.

Infartsparkeringarna i dagsläget bygger på en arbetsresa in till stan där bilen lämnas på morgonen och hämtas på kvällen. Detta avspeglas bla i priserna där infartsparkering bara är tillåten vid betalning 05-09 och parkering som längst till 24. Även om det resandemönstret är det vanligaste finns det motsatta med boende i innerstan som behöver bil i eller till arbete utanför staden men som klarar den första delen av resan på annat sätt. För att möjliggöra den pendlingen med infartsparkering nattetid krävs utöver en justering av prislistan även ökad satsning på trygghet då det är mindre folk i rörelse på natten.

Bygg ut kollektivtrafiken – Enhestaxa inom länet

Framförallt måste kollektivtrafiken byggas ut för att erbjuda alternativ till den egna bilen. Detta kräver stadens aktiva samverkan med SL.

Tex utbyggnad av tvärförbindelser mellan olika områden och hur en strategidiskussion om SL taxan för att få fler resenärer. System med BRT bussystem kan etableras mycket fortare och smidigare än en utbyggnad av

spårvagnar i Stockholms innerstad. Stombuss 4 bör inte konverteras till spårväg utan byggas efter BRT principen. T bana bör byggas från Odenplan till Karolinska sjukhuset.

En översyn av SL taxan bör initieras för att återinföra en enhetstaxa och där biljettpriset sätts attraktivt så att fler väljer kollektiva färdmedel. Idag är SL i kris och månadskortets höjning var inte för att höja kvalitén på kollektivtrafiken, utan höjningen var till för att minska SLs katastrofala underskott.

Spårväg syd byggs mellan Flemingsberg och Tyresö

Arbetet med att utveckla spårväg Syd bör intensifieras.

En dragning från Flemingsberg över Skarpnäck till Tyresö borde vara utgångspunkten för planering av sträckningen. Då skulle vi få en ordentlig sträcka där olika infrastrukturella etableringar kunde uppstå.

Utbyggnad av bilpoolsverksamhet

Bilpoolsverksamheten inom Stockholms stad behöver utökas. En satsning på fler strategiska uppställningsplatser bör tas fram. Stadens kommunala förvaltningar borde helt övergå till att ansluta sig till bilpools som även kan nyttjas av Stockholmarna under kvällar och helger.

Det innebär att under dagtid nyttjas de av kommunalt anställda och övriga tillfällen är dessa bokningsbara för Stockholmarna.

I varje nybyggnadsprojekt av bostadsfastigheter bör det ingå parkeringsgarage alternativt bilpoolsuppställningsplats, där det så är möjligt. Detta kan regleras med i samband med markanvisningen. Tanken med detta är att man slipper ytparkering i tex stadens ytterområden och att har man garageplats är det inte lika naturligt att ta bilen till jobbet.

Styr infrastrukturen av arbetsplatserna

Staden bör även hårdare än i dag styra stadens infrastruktur beträffande arbetsplatser.

Idag är det många arbetsplatser som är belägna i innerstaden, vilket skapar resemönster att man måste åka in till "city". På sikt bör staden planera för tex fler kontor och administrativa arbeten utanför tullarna. Det gäller i hög grad kommunala förvaltningar som inte nödvändigtvis behöver ha citylägen. En utflyttning av kommunal administration kan på sikt även skapa mervärde för det område som man är förlagt i. Ser man till hur arbetsplatser är belägna i Stockholm är det en ojämlikhet mellan stadens olika delar.

Höjd trängselskatt

Trängselskatten som infördes under S, V och MP majoritet mötte kraftigt motstånd från den dåtida borgerliga oppositionen. Det skulle bli butiksdöd i innerstaden och trängselskatter skulle innebära totalt kaos. Friheten var hotad. Nu har dock den nuvarande allians majoriteten ändrat uppfattning och verkligheten kommit ifatt.

Nuvarande nivå av trängselskatten har legat fast sedan den infördes.

Trängselskatten bör höjas i syfte att minska trafikflödena in till staden.

När det gäller utbyggnaden av kollektivtrafiken i innerstaden är det viktigt att man räknar med och tar fram ytterligare platser för angöring av kollektivtrafikresor sjövägen. Stockholm är en sjöstad och vattenburen kollektivtrafik bör prioriteras lika högt som nya busslinjer.

Samordning av planerade gatuarbeten

En viktig faktor till att Stockholm ”korkar igen” är att många gatuarbeten sker under en koncentrerad del av året. När det gäller gatuarbeten bör dessa i en framtid samlokaliseras med övriga intressenter så att störningar i framkomligheten minimeras.

Utbyggnad av låncykelsystem – Fler intressenter

Idag har Stockholm ett låncykelsystem som är i bruk i innerstaden. Låncykelsystemet bör byggas ut till ytterstaden och det bör vara fler intressenter än en, som staden gör avtal med. Fördelen är att det blir konkurrens och ett låncykelsystem kan omfatta hela Stockholm.

Fria val skapar nya reseströmmar

Vi ska i detta sammanhang inte helt neglegera de resandeströmmar som tex fri val av skola, val av vårdcentral, val av fritis verksamhet etc skapar. Många föräldrar skjutsar sina barn till och från och många kanske väljer bil framför kollektivtrafik när de besöker sin vårdcentral.

4) Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Delvis avslå kontorets förslag till Framkomlighetsstrategi
- 2 Strategin revideras i enlighet med föreslagna huvudmål och därmed fastslår att Förbifart Stockholm ej bör byggas
- 3 I huvudsak godkänna kontorets remissförslag till Parkeringsplan
- 4 Därutöver anföra följande:

Huvudmålen för alla trafiklösningar i Stockholmsregionen måste vara lägre utsläpp, minskade bilköer och bättre kollektivtrafik. Ingenstans ställs dock den viktiga frågan om den omfattande satsningen på nya vägar är förenlig med miljömålen. Däremot skriver man att ”I en växande storstad med välmående ekonomi får man precis den trafikmängd i högttrafik som man skapar vägkapacitet åt. Vill man ha mindre biltrafik krävs andra åtgärder, till exempel trängselskatt eller andra brukaravgifter.”

Beslutet om Förbifart Stockholm är tyvärr ett strategiskt, tungt vägval, som inbjuder till ökad biltrafik, och lurar medborgarna att tro att det kommer att leda till minskade köer, när vi vet att fler och större vägar leder till mer trafik och växande köer. Helt oförenligt med den övergripande inriktningen i den föreslagna strategin.

Målen i strategin är också alltför lågt ställda om man har ambitionen att uppnå EU:s miljö kvalitetskrav. Man bör i stället utöka och utvidga systemet med trängselavgifter på utsatta platser i staden, t.ex. snarast införa trängselavgifter på Essingeleden och höja avgifterna, för att minska belastningen på vägnätet, skapa incitament för att inte använda bilen privat, och framförallt ge plats och ekonomi för den nytto- och kollektivtrafik som behöver komma fram och utvecklas i regionen.

Annars innehåller förslaget till Framkomlighetsstrategi och remissförslaget till Parkeringsplan många bra förslag som (V) sedan länge drivit. Vem vet, snart föreslås kanske en bilfri innerstad...

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C).

Reservation

Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Malte Sigemalm m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande:

Parkeringsplanen

Miljöpartiet stödjer i huvudsak förslagen om ändrad reglering av gatuparkering för bilar i innerstaden. Det är positivt för framkomligheten att stadens parkeringspolitik höjer avgiften för parkering och att parkeringszoner och tider på dygnet utvidgas.

Parkeringsplanen går i riktning mot Miljöpartiets budgetförslag för 2012. Parkeringsavgifterna ska uppmuntra till att parkeringar i befintliga parkeringshus och garage används i första hand. Avgifterna för parkering ska höjas med 50 procent i innerstaden, vilket leder till en minskning av bilarna på gatuparkeringarna och minskad biltrafik. Antalet parkeringsplatser på gatumark ska minska och parkeringsplatser ska tas bort för att göra det lättare för kollektivtrafik, gående och cyklister att komma fram snabbt och säkert. Det underlättar även för varutransporter, städning av gator och snöröjning. Låga parkeringsavgifter införs i ytterstaden. Boendeparkeringsavgiften höjs med 300 kr per månad för periodbetalning och dygnsparke­ringsavgiften med 30 kr per dygn. Felparkeringsavgiften höjs med 300 kr.

Framkomlighetsstrategin angav som prioriterat att öka framkomligheten för stombussarna, bland annat genom att ta bort parkeringsplatser på stadens huvudgator. Parkeringsplanen innehåller inga sådana förslag. Strategin angav även som viktigt att prioritera cykling. Parkeringsplanen innehåller inga förslag på parkeringsplatser för cyklar. Parkeringsplanen kan även stärka cykelinfrastrukturen genom att ta bort parkeringsplatser till förmån för fler cykelbanor. Vi vill med anledning av ovanstående se en parkeringsplan som bättre svarar mot framkomlighetsstrategins intentioner.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
