



Anton Västberg
Trafikplanering
08-508 262 59
anton.vastberg@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2008-02-12

Om en bilfri innerstad, Motion 2007:42. Remiss

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Sammanfattning

I motionen från Ann-Margarethe Livh, Karin Rågsjö, Ann Mari Engel, Margareta Johansson, Mehdi Oguzsoy, Stellan Hamrin, Inger Stark, Susanna Brolin samt Torhild Lamo föreslås att kommunfullmäktige uppdrar åt staden att snarast utreda hur en bilfri innerstad kan bli möjlig. För att kunna genomföra detta föreslår man även att staden ska se över situationen för kollektivtrafiken och bygga ut spårväg, tunnelbana och båttrafik efter behov samt att parkeringssituationen ses över.

Kontorets bedömning är att det varken är praktiskt möjligt eller önskvärt att genomföra en bilfri zon för hela innerstaden, men att det är angeläget att fortsätta arbetet med olika åtgärder för att minska trafikens negativa konsekvenser.



Remissen

”Motion (2007:42) om en bilfri innerstad” inkom till trafikkontoret 2007-12-20 och remisstiden sträcker sig till den 7 mars 2008. Motionen är skriven av Ann-Margarethe Livh, Karin Rågsjö, Ann Mari Engel, Margareta Johansson, Mehdi Oguzsoy, Stellan Hamrin, Inger Stark, Susanna Brolin samt Torhild Lamo.

I motionen poängterar författarna att trafiken är ett av vår tids största miljöproblem och att det är en bidragande orsak till den ökade växthuseffekten. För att komma till rätta med miljöproblemen och samtidigt göra Stockholm till en hälsosammare stad att leva i föreslår författarna att kommunfullmäktige uppdrar åt staden:

- att snarast utreda hur en bilfri innerstad kan bli möjlig. Viktigt är att detta sker i etapper med början i de äldre delarna av staden.
- att se över situationen för kollektivtrafiken och bygga ut spårväg, tunnelbana och båttrafik efter behov.
- att se över situationen för de boende i innerstaden gällande bilinnehav, parkering och möjlighet till transport till bostaden etc.

Trafikkontorets synpunkter

Kontoret instämmer med motionärerna att trafikens negativa effekter bör tas på största allvar. Arbetet med att skapa en hälsosammare stad att leva i samtidigt som man bidrar till att minimera klimatproblemen är en viktig fråga för staden.

En bidragande orsak till den höga trafikbelastningen i innerstaden är att det råder kapacitetsbrist över Saltsjö-Mälarsnittet för såväl bil- som kollektivtrafik. En bilfri innerstad skulle förvärra detta ytterligare eftersom trängseln på resterande vägnät då förväntas öka. Idag pendlar dagligen ca 200 000 personer från boende i söder till arbete i norr eller vice versa. Om invånarna avstår från att resa mellan norr och söder på grund av trängsel och brist på kapacitet, sker en uppdelning av regionen med stora negativa konsekvenser som följd. Fungerande kommunikationer och infrastruktur över Saltsjö-Mälarsnittet är alltså ytterst betydelsefulla för hela länets invånare.

För att kunna klara av att ersätta all biltrafik i innerstaden med kollektivtrafik skulle det krävas en kraftigt utbyggd kollektivtrafik, såväl i buss- som spårtrafiken. Detta skulle i sin tur innebära extra mångmiljardsatsningar under en lång period från såväl staten som landstinget, utöver gällande investeringsplaner. Att Stockholmsregionen behöver ökade statliga anslag till ny och befintlig infrastruktur är något som staden och regionen i ett flertal sammanhang framfört till staten.

Med utgångspunkt från ovanstående argument bedömer kontoret att det varken är praktiskt möjligt eller önskvärt att genomföra en bilfri zon för hela innerstaden,

vilket föreslås i motionen. Att göra ett så stort geografiskt område som hela innerstaden bilfritt skulle exempelvis få negativa konsekvenser för näringslivet i form av problem för varutransporter, minskad konkurrenskraft gentemot externhandeln, försvåra för besöksnäringen samt skapa hinder för människors rörelser. Ytterligare ett problem som uppstår är hur staden skulle hantera alla de boende i innerstaden som har bil. Att förbjuda dessa att ha bil anser kontoret inte som realistiskt och att försöka skapa ett system som skiljer ut boende från besökande i innerstaden blir troligtvis både administrativt svårt och kostsamt. Dessutom blir det svårt att övervaka.

För att komma tillrätta med trafikens negativa påverkan på miljö och samhälle arbetar kontoret tillsammans med andra aktörer redan idag med ett flertal åtgärder. Exempel på några av de viktigaste åtgärderna är trängselavgifter, miljözoner, infartsparkeringar, signalprioritering för busstrafiken m.m. Detta arbete kan naturligtvis alltid förbättras och utvecklas vilket är en viktig uppgift för kontoret.

En åtgärd som staden och trafikkontoret skulle kunna genomföra är att se över vilka mer begränsade områden/gator som kan ges en tydligare karaktär av gå-/gårdsgator. Detta exempelvis genom att skapa och förstärka nya och befintliga stråk där gång- och cykeltrafiken ges förbättrade förutsättningar. Ett sätt att få en bättre bild över vilka gångströmmar vi har är att utöka trafikräkningarna för detta trafikslag samt att ta fram studier över människors rörelser för olika geografiska områden.

I motionen skriver författarna att staden ska börja med de äldre områdena, exempelvis Gamla Stan. I detta område, med undantag av Munkbron och Skeppsbron, råder redan idag ett generellt förbud mot motorfordonstrafik.

I motionen nämns att staden bör se över situationen för kollektivtrafiken, vilket är något som kontoret redan idag arbetar aktivt med. I denna fråga är det viktigt att ha i åtanke att det är landstinget och SL som är huvudman för den kollektiva trafiken och därmed beslutar angående såväl underhåll som investeringar i denna trafik. Kontoret är en mycket aktiv part redan idag gällande kollektivtrafikplaneringen. Detta har varit särskilt tydligt i arbetet med Carl Cederschiölds Stockholmsförhandling som resulterat i ett förslag på en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen. Här har staden tryckt på för att förbättra kollektivtrafiken såväl i staden som i regionen. Exempel på större kollektivtrafikprojekt som kontoret är involverade i och som på olika sätt berör innerstaden är tunnelbana till Norra station, Tvärbanans utbyggnad från Alvik till Solna station och Kista samt utbyggnaden från Hammarby sjöstad till Slussen, inklusive konverteringen av Saltsjöbanan till Tvärspårväg.



Kontoret arbetar även aktivt med att säkerställa en hög funktionalitet i kollektivtrafiksystemet, exempelvis genom ökad framkomlighet och goda på- och avstigningsmöjligheter för stombussarna samt att ha ett ”hela resan” perspektiv, som bland annat innefattar effektiva bytesmöjligheter och kombinationer mellan olika trafikslag.

Kontoret delar motionärernas åsikt att parkeringsfrågorna i innerstaden är något som bör ses över ytterligare. Kontoret har för avsikt att i samarbete med Stadsbyggnadskontoret och Stockholm Parkering ta fram en parkeringsstrategi. Strategin ska ha kopplingar till det redan påbörjade arbetet med avvägningsprinciper för trafikplanering, som redovisades vid nämndens sammanträde 2007-12-18 (DNR T2007-300-04881).

Trafikkontorets förslag

Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Slut