



Handläggare: Sofie Enander  
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering  
Strategisk Trafikplanering  
Tel: 508 264 57  
sofie.enander@gfk.stockholm.se

2004-03-09

Dnr 2004-000-00614

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Tillväxt Stockholm – svar på skrivelse från Sten Nordin**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på skrivelse från Sten Nordin.

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

#### **SAMMANFATTNING**

För att få en bra tillväxt i landet vet vi av erfarenhet att Stockholm bör ha en tillväxt som ligger över riksgenomsnittet. Det är således viktigt att vi ger Stockholm möjligheten till en god tillväxt. Småföretagardelegationen har i en rapport formulerat en mängd olika konkreta förslag och åtgärder som skulle kunna bidra till Stockholms tillväxt. Gatu- och fastighetskontoret (GFK) har tittat på de förslag som ligger inom Gatu- och fastighetsnämndens befogenheter och finner att det är åtgärder GFK bör utreda vidare.

#### **UTLÅTANDE**

##### **Bakgrund**

Storstäder identifieras i politiken alltmer som tillväxtmotorer för den nationella ekonomin. Hur väl storstäderna fungerar är sålunda avgörande för den allmänna utvecklingen. För att landets tillväxtmål på knappt 3 procent ska nås vet vi av erfarenhet att Stockholmsregionens tillväxt bör överstiga riksgenomsnittet.

En viktig strategi är att skapa möjligheter till resande. Trafiksystemet måste utvecklas så att det långsiktigt kan rymma en sund utveckling av regionen. I tillväxtprogrammet för Stockholms län 2004-2007 trycker man på att investeringar i trafiksystemet inte räcker för att tillfredsställa de kommande transportbehoven. Behov finns att arbeta med planering i exploaterings-skedet för att ta hand om resebehov, styrning, reglering, påverkan och information för att få ett uthålligt resebeteende. Vi måste arbeta med att påverka människors resebeteende och resebehov.

Sten Nordin har i sin skrivelse tagit upp förslag som skulle kunna bidra till Stockholms tillväxt. Förslagen är att utreda vilka kollektivtrafikkörfält som kan upplåtas för taxi, återinrätta lastnings- och lossningsgruppen, utöka tillåtna tider för varutransporter i innerstaden och att kontoret anger andra tänkbara beslut/åtgärder som främjar Stockholms tillväxt.

## Analys

### *Taxitrafik i kollektivtrafikkörfält*

Frågan om vilka som ska ha tillåtelse att trafikera körfält reserverade för fordon i linjetrafik har behandlats av Gatu- och fastighetsnämnden och dess Trafikutskott ett flertal gånger de senaste åren. Mindre justeringar har gjorts i den gällande policyn men utgångspunkten har hela tiden varit att taxi är en del av kollektivtrafiken och bör ges liknande förmåner som busstrafiken i den mån det är möjligt utan att trafiksäkerhetsproblem eller framkomlighetsproblem uppstår. Polisen och SL har vid tidigare samråd angett att de anser att dagens policy där taxi har rätt att trafikera körfält reserverade för fordon i linjetrafik ska behållas.

Frågan var senast uppe i GFN 4/2 2003. Nämnden beslutade då om en policy enligt kontorets förslag. Med anledning av ändringen i VMF beslutades policyn för när taxi och buss får trafikera kollektivtrafikkörfält ändras till följande:

1. Endast fordon i linjetrafik får trafikera
  - a) reserverade mittkörfält
  - b) reserverade körfält med bussprioritering i trafiksignaler
  
2. Taxi och buss får trafikera
  - a) reserverade kantstenskörfält utan bussprioritering i trafiksignaler
  - b) bussgator utan bussprioritering i trafiksignaler
  - c) reserverade körfält på infartsleder

Undantag kan i enskilda fall göras från reglerna där så anses lämpligt med avseende på *trafiksäkerhet* och *framkomlighet*.

### *Lastnings- och lossningsgruppen, Lalo*

Lastnings- och lossningsgruppen, Lalo, bildades i slutet av 70-talet, för att i första hand förbättra arbetsmiljön för leverantörer till butiker, restauranger mm. Gruppens uppgift var bl a att granska detaljplaner och bygglov med hänsyn till varuförsörjning. Gruppen bestod av deltagare från Yrkesinspektionen, Transportarbetarförbundet, Nyttotrafikföreningen, Trafik-

polisen och Gatukontoret. Sammankallande var Stadsbyggnadskontorets trafikplanerare på innerstadsdistriktet.

Den 1 juli 1995 ändrades PBL så att det inte längre ingår i kommunens uppgifter att granska ett antal samhällskrav på byggandet utan ansvaret flyttades till byggherren. Varken vid bygglov eller i något annat sammanhang begär stadsbyggnadskontoret längre in ritningar som beskriver hur dessa krav uppfylls. Ett sådant samhällskrav som överflyttades till byggherren är hur lastning- och lossning ordnas. I detaljplaneringen bedöms bara att det finns förutsättningar att ordna lastning- och lossning men inte hur det ska gå till.

#### *Tillåtna tider för transporter i innerstaden*

I innerstan har vi ett generellt förbud mot tung trafik 22.00-06.00. Diskussioner förs med distributörer, genom Åkeriföreningen ABC-åkarna, att på prov ha distribution även nattetid i Stockholms city. I city är det få boende vilket medför att få blir störda av nattleveranser. City definieras här som området innanför ramen av Kammakargatan, Birger Jarlsgatan och sjölinjen Nybroviken-Norrström-Klara sjö. I många städer i Europa har man distribution nattetid och det kan givetvis undersökas även för svenska städer.

Det finns dock fler frågor att lösa förutom buller. En viktig aspekt är säkerheten. Både för distributören och den personal som ska ta emot varorna. Det kan delvis lösas genom att mottagarna av leveransen har ett låst utrymme dit leverantören har tillgång och varorna kan förvaras till följande dag. Förutsättning är att utrymme för sådan tillfällig lagringsplats finns. Behöver det kylmöjligheter m.m.?

Ser både för leverantör och mottagare lönsamhet i det bör ett försök kunna genomföras. Ett prov med nattlig distribution skulle visa för vem/vilka detta skulle fungera och vilka åtgärder som krävs. Det kan komma att belysa andra frågor som behöver utredas.

#### *Rapport om tänkbara åtgärder för att främja Stockholms tillväxt*

Stockholm består av en stor variation av olika aktörer och grupper med sina särintressen och det är en svår balans att väga nytta mot kostnad för alla olika aktörer och grupper beträffande olika åtgärder i trafikmiljön. I gaturummet ska distributionsfordon, bussar, barn, gamla, cyklister, budbilar, funktionshindrade med flera samsas. GFK jobbar med att skapa god framkomlighet och tillgänglighet för alla trafikantslag, vi jobbar med att förbättra trafiksäkerhet och strävar efter att nå de klimatmål som är utpekade för Stockholm.

- ☒ Småföretagsdelegationen har utkommit med en rapport ”Tillväxt Stockholm” vars mål är att peka på olika projekt de anser bidra till att huvudstadsregionen blir norra Europas främsta tillväxtregion.
- ☒ Länsstyrelsen i Stockholms län har tillsammans med tio andra självstyrelseorgan, på uppdrag från regeringen tagit fram ett tillväxtprogram för Stockholms län.
- ☒ Politiska partier tar fram trafikprogram för att främja Stockholms tillväxt.
- ☒ Olika grupper t ex ”City i samverkan” tar fram idéer på åtgärder.

Ovanstående är bara ett urval av olika rapporter som behandlar ämnet. GFK arbetar med en parkeringsstrategi för Stockholm city vars syfte är att ge en ökad framkomlighet för alla trafikantslag. God framkomlighet och möjlighet till bra angörningsplatser är i synnerhet yrkestrafiken - SL, taxi, distributionsbilar, utryckningsfordon m.fl. beroende av i sitt dagliga arbete. Parkeringsstrategin ska presenteras för nämnden efter sommaren. GFK ska ta fram ett program som syftar till att försöka påverka människors resebeteende och behov. Det gäller att hjälpa resenärer med att lätt finna olika alternativ vad gäller om de verkligen behöver resa och i så fall göra resan på effektivaste sätt både vad gäller tid, pengar och miljöpåverkan. Ett hållbart resande. GFK driver ett projekt med restider. Restiderna ska användas för att ge trafikanterna information så att de lättare ska kunna göra olika val inför sin resa. Ser det ut att vara stillastående kö kan jag som trafikant göra valet att inte resa, resa en annan tid, eller resa på ett annat sätt. Ovan nämnda projekt är bara en del av det arbete GFK bedriver för att Stockholm ska kunna utvecklas och få en bra tillväxt.

### **Kontorets förslag**

#### **1) Trafikering med taxi i körfält reserverade för fordon i linjetrafik**

Kontoret föreslår att policyn GFN tog beslut om 2003-02-04 ska kvarstå. För ytterligare information hänvisas till det tjänsteutlåtande (Dnr 02-332-1904) som GFN:s beslut baseras på.

#### **2) Återinrätta lastnings- och lossningsgruppen**

GFK ska se över möjligheten att återskapa Lalo om än i annan form då det inte längre ingår i kommunens uppgifter att granska lastnings- och lossningsmöjligheten. Ansvaret ligger nu hos byggherren, (PBL från 1995).

#### **3) Utöka tillåtna tider för varutransporter i innerstaden**

Kontoret föreslår att ett försök om förlängda tider för varutransporter undersöks tillsammans med ett antal berörda aktörer inom området för city. Kontoret återkommer till nämnden med ett konkret förslag.

#### **4) Kontoret rapporterar till nämnden om andra tänkbara beslut/åtgärder som främjar Stockholms tillväxt**

Kontoret föreslår att "Parkeringsstrategi för Stockholms city" som är under arbete redovisas för nämnden efter sommaren.

**SLUT**