



Tid Tisdagen den 6 mars 2012 kl 17.00 – 19.45
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justerat Måndagen den 12 mars 2012

Per Ankersjö

Katarina Luhr

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Per Ankersjö (C), ordföranden
Katarina Luhr (MP), vice ordföranden
Jonas Nilsson (M) §§ 1-12, 14-33
Torbjörn Erbe (M)
Per Ola Bosson (M) §§ 1-12, 14-32
Helena Levy (M)
Nils Ingelström (M)
Karin Karlsbro (FP)
Mikael Magnusson (S)
Rana Carlstedt (S)
Mats E. P. Lindqvist (MP)
Stellan F Hamrin (V)

Tjänstgörande ersättare:

Anders Thureson (M) § 13	för Jonas Nilsson (M)
Viktor Strååt (M) §§ 13	för Per Ola Bosson (M)
Anders Thureson (M) § 33	för Per Ola Bosson (M)
Fredrik Canerstam (S)	för Åsa Wester (S)

Ersättare:

Anders Thureson (M) §§ 1-12, 14-32
Viktor Strååt (M) §§ 1-12, 14-33
Andreas Lundin (M)
Frida Johansson Metso (FP)
Per Johansson (FP)
Maria Brogren (C)
Kristina von Engeström (S)
Charles Berkow (MP) §§ 1-19, 21-33
Sara Stenudd (V) §§ 1-32

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunnar Söderholm, Anette Jansson §§ 1-22, Camilla Kjellin §§ 1-22, Emily Tjäder, Gustaf Landahl, Håkan Andersson, Ingrid Mårtenson, Lars Burman, Malin Ekman, Margareta Widell, Ulf Mohlander, samt biträdande borgarrådssekreteraren Markus Berensson.

§ 29

Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030

Remiss från trafikkontoret

Dnr 2011-22007

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 13 februari 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP) och Mikael Magnusson m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:
 1. Godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen
 2. Samt anföra följande:

Förvaltningens tjänsteutlåtande är väl bearbetat och visar på en kompetens som tyvärr saknas på flera andra av stadens förvaltningar och bolag.

Vi vill gärna ändå lägga till några angelägna synpunkter:

Gång och cykelkultur:

För att fler barn ska lära sig att gå eller cykla till skolan, så behövs säkrare vägar till skolan. Idén med vandrande skolbussar är utmärkt och bör spridas till samtliga skolor där den är tillämplig. Staden funderar även på hur man ska hantera skolpoliser. Många trafikmiljöer är nu så pass komplicerade och farliga, att det inte betraktas som ansvarsmässigt försvarbart att låta mellanstadieelever svara för bevakningen av övergångsställena i sådana miljöer. I fler andra länder, till exempel i USA, så använder man vuxna skolpoliser i särskilt utsatta miljöer. Detta bör provas även i Stockholm.

Andra behov är utvecklandet av bättre parkeringsmöjligheter för cyklar. Vid större kollektivtrafikknutpunkter i form av säkra cykelgarage, men även utvecklandet av smärre cykelgarage vid kollektivtrafikens ytterpunkter. Till exempel som cykelgaragen vid Knivsta pendeltågsstation, där enskilda utrymmesoptimerade cykelgarage kan hyras av människor som cyklar till stationen för att ta tåget vidare mot sitt arbete.

Gång:

Det saknas i Stockholm insikter om behovet av sammanhängande gångstråk. De längre gångstråk som i dag finns, till exempel på flera av Stockholmskajer, har karaktären av ”det som blev över”.

Man behöver även beakta skillnaden mellan gångstråk för rekreation, där syftet kanske mera är upplevelsevärden, och gångstråk för arbetsresor, där syftet är att bäst ta sig från en punkt till en annan. Här behöver även framkomligheten för olika slags funktionshindrade beaktas. I Barcelona finns till exempel särskilt utmärkta stråk för rullstolsburna, för att dessa ska kunna ta sig fram i stadsmiljön utan att fastna vid trappor och annat. Det finns även exempel på gångstråk för synskadade, där dessa genom diskreta ljudsignaler kan följa ett för dem säkert gångstråk.

Bilresor:

Bilen är en funktion. Den kan vara användbar under särskilda omständigheter, då skrymmande gods ska transporteras, eller då människor med funktionshinder ska förflytta sig. Tiden för det slentrianmässiga massanvändandet av bilar är dock definitivt förbi.

För det nödvändiga bilanvändandet bör bilpooler, hyrbilar och taxi vara det reella alternativet.

Men dessa bör då särskilt gynnas i förhållande till andra bilar, i en ny parkeringspolitik. Denna ska syfta till att bilparkerare ska betala den verkliga marknadsmässiga kostnaden för det gatutrymme som deras bil använder.

I övrigt bör resande ske med kollektivtrafik som gärna ska interagera med övriga trafikslag som gång och cykling. Cykel bör i betydligt högre grad än nu kunna medföras i kollektivtrafiken. Även större varor bör kunna medföras. Till exempel genom särskilda bussar på linje 173 från IKEA mot Skarpnäck, där utrymmet bortom bakkörrarna bör iordningställas för kollektivtrafikmässig transport av bärbara möbler och annat.

Möjligheterna för icke-bilburna att källsortera och avhända sig sorterat avfall måste också utvecklas.

En god källsortering i Stockholm i dag förutsätter tillgång till bil, för att någon av stadens återvinningscentraler ska kunna nås. Återvinningscentralerna är samtliga belägna i lägen utan god kollektivtrafik. Återvinningscentraler saknas numera dessutom helt i innerstaden.

Gods:

Om Stockholm ska bli en cykelstad i världsklass med Köpenhamn och Amsterdam, så behöver även cykelbanorna generellt breddas, dels för att rymma fler cyklist i olika hastigheter. Men även för att rymma de oftast trehjuliga transportcyklar som numera även finns på den svenska marknaden.

Om användningen av sådana cyklar får utvecklas, så kan de ersätta en del av de mindre varutransporterna inom Stockholm.

Näringslivets transporter kan effektiviseras. Mellan 30-50% av alla varutransporter utgörs av luft, beroende på avsaknaden av effektiv logistiksamordning.

Det är heller inte givet att den bästa tidpunkten att leverera och transportera varor i Stockholm alltid måste vara mitt i rusningstrafiken. I Köpenhamn och en del andra storstäder så levereras varor på andra tider än under rusningstrafiken.

Vilket, trots lönetillägg för chaufförerna på grund av obekväma arbetstider, ändå effektiviserat varuleveranserna så pass mycket att detta ändå totalt lönar sig. Kanske kan även transport- och leveransbilar styras med speciella tidsberoende vägavgifter.

Problemet här består framför allt i att flera av de lokaler dit varor ska levereras behöver byggas/byggas om eller bemannas så att där möjliggörs mottagning av varor även utanför ordinarie kontorstid.

- 3) Stellan F Hamrin (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:
1. Tillstyrka förvaltningens synpunkter med undantag av åtgärder och förslag som berörs punkt 2 nedan.
 2. Påskynda föreslagna åtgärder så att målet om en fossilbränslefri stad kan nås 2030, att det av Vänsterpartiet föreslagna och skärpta Miljöprogram för Stockholm kan fullföljas, att privattrafiken i innerstan reduceras till ett minimum, att behovet av samband mellan stadens olika delar täcks genom kollektivtrafik samt cykel- och gångbanor, att kollektivtrafikens omfattning, hastighet och bekvämlighet ökar och att den s.k. Förbifarten stoppas och projektets resurser används till utbyggnad av kollektivtrafiken.

Beslutsgång

Ordföranden Per Ankersjö (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP) och Mikael Magnusson m.fl. (S).

Reservation

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

Stellan F Hamrin (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Mikael Magnusson m.fl. (S) enligt följande:

I hela staden finns det idag svårigheter med framkomligheten. Antal invånare i Stockholm kommer öka kraftigt till år 2030, så grundtanken med en framkomlighetsstrategi är bra. Problemet är att den framlagda strategin är långt ifrån tillräcklig. Vi vill instämma i förvaltningens synpunkter att strategin tydligare borde kopplas till målen om en fossilbränslefri stad, miljöprogrammet och innefatta förslag på hur godstransporterna ska lösas framöver.

Det behövs tydligare skrivningar gällande att gång-, cykel- och kollektivtrafiken alltid ska prioriteras i första hand.

Staden behöver i ett närmare samarbete med landstinget och SL göra större satsningar på kollektivtrafiken. En utbyggnad av tunnelbanan som är det klart kapacitetstarkaste trafikslaget i kombination med ytterligare tvärförbindelser måste prioriteras. Ytterligare bussfiler i innerstan är också viktiga för att få upp snitthastigheten. Det ska kompletteras med en satsning på cyklande och utöver nya cykelbanor borde lånecykelsystemet finnas i hela staden.

Vi vill även ta upp att framkomligheten ska gälla alla som bor i Stockholm. Det ska vara möjligt oavsett funktionsnedsättning att ta sig fram gående i staden och kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och användbar för alla.

Vid protokollet
Ingrid Mårtenson

Rätt utdraget intygar:
