

Interpellationssvar

Erika Rydja Sandvik (L) har till Stadsbyggnadsnämndens ordförande Sarita Hotti (S) ställt en interpellation med namnet "Trafikin farkt".

Varför har målet för andel cyklande i Eskilstuna kommun framflyttats till 2030?

Målet var nog alltför ambitiöst satt och utan det spektrum av analyser som krävs för att nå ett så pass offensivt mål. Men målet är på inget sätt orealistiskt vare sig 2020 eller 2030 om rätt styrmedel och insatser görs. Många andra svenska städer har redan till dags dato en mer hållbar trafikfördelning än Eskilstuna. På det stora hela är en målbild 2030 mycket mer realistisk än den mer visionära målsättningen då måläret var 2020 – men resan mot 2030 måste börjas idag, annars kommer vi inte nå dit heller.

Ur stadsbyggnadsperspektiv är omställningen till el mer av en klimatfråga. Bilar tar samma yta oavsett drivmedel. Stadsbyggnadsförvaltningen står självklart till fullo bakom målet om fossilfri fordonsflotta och exempel på detta är upplåtelse av parkeringsyta för laddplatser vid Järnvägsplan och vid Munktelstaden. När det gäller elcyklar har vi inte upplevt att det finns en efterfrågan/marknad för detta i den offentliga miljön. Då effekten är så låg finns möjlighet att ladda sitt batteri vid varje vanligt 230-uttag. Dessutom är elcyklar dyrare och således mer stöldbärliga så än så länge ser vi att privatpersoner laddar hemma eller tar med sig sitt batteri till sin arbetsplats – någon som alla miljöinriktade arbetsgivare bör uppmuntra/tillåta.

Ett exempel på att stadsbyggnadsnämnden ändå jobbar med frågan är att i detaljplaneprocessen och användandet av flexibla p-tal uppmuntas, förespråkas och argumentaras det mot exploatörer/byggherrar att se till att cykelfaciliteter av hög kvalitet anläggs – där är laddning för elcyklar en högst påtaglig faktor.

Hur ser planerna ut för utbyggnad av laddstationer för elcyklar och elbilar ut?

Kommunledningskontoret och Eskilstuna energi och miljö jobbar aktivt med frågan och har tillsammans tagit fram en karta och utbyggnadsstrategi. De senast tillkomna är laddplatserna på JA Selanders gata.

En genomlysning av trafikflödet har aviserats utifrån utbyggnaden av trafik på Gredbyvägen. När är denna genomlysning klar?

I samband med detaljplanearbetet för Gredbyvägen har en modell skapats som analyserar vilka effekter ett eventuellt öppnande skulle ge. Den modellen har dock än så länge bara tittat i detalj kring Gredbyvägen och Centrum. Ju större analysområde desto mer kalibrering krävs – när man tittar på en mindre avgränsning spelar det ingen roll och bilarna kommer från Skiftinge eller Sundbyholm. Ska man se effekter på flera gator behöver fler resmönster och resmatriser kodas in och verifieras. Det kan tilläggas att analyser kring gps:er i bilar gjorts- data från TomTom visar på att restidsförkortningarna under de mest belastade timmarna ändå är relativt begränsade. Nu återstår att besluta om investering för öppnande samt utformning av gaturummet.

Vad avser du att göra för att en nära framtidsplan för trafiken skall vara mer proaktiv avseende kollektivtrafik som bil-, gång- och cykeltrafik?

Stadsbyggnadsförvaltningen arbetar nu med flera viktiga projekt som ska stödja den hållbara staden. Utöver de större projekten såsom stadsläkning, centrumvision och resecentrum så är parkeringsstrategin och den hållning som kommer där en mycket viktig pusselbit. Kollektivtrafikplanen och kraftfulla åtgärder där inklusive stadsmiljöavtal såsom busskörfält och kanske bussprioritering är andra saker som arbetas med och som kommer att (med rätt uppbackning) påverka tillgången positivt på attraktiva resor oavsett trafikslag. En utmaning är dock att balansen i trafiksystemet redan idag är viktat mot biltrafiken. De har tydlig vägvisning, ett väldimensionerat och gent vägnät. Alla åtgärder som ytterligare ökar deras framkomlighet (även på en mikronivå) innebär att bilresan blir ännu lite mer attraktiv jämfört med kollektivtrafiken eller cykeln. Effekten av inducerad trafik (att ökad framkomlighet på en viss länk gör att trafik flyttar över dit, men det blir även lättare att åka på den sträcka därifrån trafiken flyttats) – gör att det totalt sett blir allt mer attraktivt att åka bil och de som tidigare valt något annat färdmedel börjar även de flytta tillbaka till att åka bil. Så en revidering av trafikplanen och cykelplanen med bättre uppföljning och indikatorer och strategier kanske vore ack så väldbehövligt utöver redan pågående arbete.

SARITA HOTTI (S)
Ordförande Stadsbyggnadsnämnden