MOTION
2022-12-07

Moderaterna

Motion av Kristoffer Tamsons (M) om att bygga en östlig förbindelse med väg och spår

Kollektivtrafiken och vägtrafiken i Stockholm är på många håll eftersatt med kraftig trängsel, höga utsläpp och förseningar som effekt. Det skadar stockholmarna och regionens tillväxtmöjligheter. Trängsel i trafiksystemet är ett stort problem, både tidsmässigt och kostnadsmässig. Trängseln kostar samhället årligen 6 miljarder kronor, samtidigt som stockholmarnas resor blir försenade, vilket har kostnader för både miljö och icke-användbar tid. Enligt statistik från TomTom försenas en stockholmare som pendlar 30 minuter med bild med i snitt 33 minuter. Varje år spenderar samma person 15 arbetsdagar i bilkö.

Enligt framkomlighetskommissionen går det att i dagens situation öka lönsamheten med 145 miljoner kronor per år genom att halvera framkomlighetsproblemen, och med 300 miljoner kronor per år om de elimineras helt och hållet. Trafikbelastningen i innerstaden härstammar till stor del att trafikanter till eller från regionens östra delar inte har andra resmöjligheter. Framkomligheten för personbil, nyttotrafik och kollektivtrafik blir ansträngd när all trafik från och till östra delarna av Stockholm behöver gå genom innerstaden.

För att minska på trafikbelastningen och förkorta restiderna är östlig förbindelse essentiellt. Det behövs en östlig förbindelse för att lösa framkomlighetsproblemen. Frågan har under många år beretts som en del i att skapa en ringled runt Stockholm. Med en ny regering tillträdd finns nu förutsättningar att östlig förbindelser återigen skrivs in i Nationell plan.

I en Östlig förbindelse är det även naturligt att bereda plats för ny spårväg som därefter byggs samman med spårväg City som i sin tur knyts ihop med Lidingöbanan. Det skulle ge resenärerna betydande restidsvinster och långsiktigt ge lägre kostnad jämfört med om sträckorna trafikeras med buss. Östlig förbindelse avlastar även Stockholms innerstad, vilket innebär att miljön, säkerheten och framkomligheten förbättras för samtliga trafikantgrupper.

För att ge större nyttor i en östlig förbindelse bör en ny överenskommelse mellan staten, regionen och kommunerna ska omhänderta frågor om hur kollektivtrafiken kan byggas ut tillsammans med projekteringen av östlig förbindelse.

Trafikförvaltningens analyser visar att östlig förbindelse med kollektivtrafik, skulle ge kollektivtrafikresenärerna betydande restidsvinster. En östlig förbindelse med kollektivtrafik dämpar även

biltrafikalstringen och reducerar överflyttningen av resor från kollektivtrafik till bil.

Nyttorna är stora för många kommuner, både direkt och indirekt. För kommuner som Nacka, Värmdö och de östra delarna av Stockholm kommer se direkta och betydande restidsförkortningar. Kommuner som Huddinge, Botkyrka, Järfälla och de västra delarna skulle få stora vinster genom en avlastning i trafiksystemet. Inte minst innerstaden skulle avlastas kraftigt genom färre resenärer i kollektivtrafiken och på vägarna. Att minska onödig trafik i innerstaden gör att miljö, säkerhet och framkomlighet förbättras för alla resenärsgrupper.

Med denna unika satsning som sammankopplar kollektivtrafik och bilresande får vi ut det mesta möjliga av alla trafikslag, när vi bygger bort trängsel och köer, skapar bättre framkomlighet och nya sätt att resa. Samtidigt förbättras luftkvaliteten i staden, rörligheten över hela länet ökar och tillväxten i regionen ökar.

Det skulle medföra en ny spårvagnslinje mellan Sickla och Ropsten och att den befintliga Tvärbanan skapar en ny ringled med spår som går från Solna till dagens ändhållplats Sickla och vidare till Ropsten och slutligen Lidingö.

Med anledning av detta föreslår Moderaterna regionfullmäktige besluta följande:

Trafiknämnden ges i uppdrag att påbörja planering av ringled för bil och spårväg och öppna förhandlingar med stat och berörda kommuner om ovan,

Trafiknämnden ges i uppdrag att inleda förhandlingar med staten och berörda kommuner om finansieringen och bygget av en östlig förbindelse med väg och spår,

Trafiknämnden ges i uppdrag att som en del i detta inleda projektering och förhandling om en sammanbindning av spårväg i en östlig förbindelse med linje 7 vidare till Lidingöbanan.

Kristoffer Tamsons (M)

Moderaterna

MOTION
2022-12-07

Motion av Kristoffer Tamsons (M) om ökade butiks- och reklamintäkter

SL har länge arbetat med att öka intäkterna från butiker och reklam för att kunna öka trafiken utan att höja taxan mer än nödvändigt. Under 2016 utökades reklamen i tunnelbanan kraftigt med nya avtal för allt från tunnelbana till sjötrafik. Samtidigt har antalet butiker i kollektivtrafiken ökat med stora som små affärer och caféer. Det har öppnat för nya intäkter, gett resenärerna ett större utbud och skapat en trevligare miljö.

Pandemin var ett hårt slag mot såväl reklam som resandet i helhet, där intäkterna sjönk när färre resenärer gav sig ut i trafiken. Under 2022 har dock fler och fler återvänt till kollektivtrafiken, som nu åter är det vanligaste färdmedlet i regionen.

Samtidigt skapar inflationen höga kostnader för att bedriva den nivå av kollektivtrafik stockholmarna förtjänar. Genom att möjliggöra för fler reklamplatser och butikslokaler kan intäkter som annars behövts tas från resenärerna säkras och samtidigt erbjuda en trevligare miljö i trafiken. Med mer digital reklam ökas dessutom möjligheterna till ny sätt för marknadsföring, snabbare omställningstider och lägre driftkostnader.

Under 2021 ökade efterfrågan på reklamplatser i SL-trafiken. Detta efter ett tufft pandemiår 2020. Reklamaffären för SL är ett av de största kontrakten i Sverige och har genom utökning av platser och digitalisering av befintliga platser under 2021 återigen lyckats utöka intäkterna. Även butikslokaler och försäljningsställen har ökat med fler kiosker, caféer och automater. Exempelvis har tillkommit nya butiker vid Odenplan och Västerhaninge samt varuautomater i Duvbo och Rissne.

Totalt fick SL 2021 in 225 miljoner kronor i hyresintäkter för butiker och kiosker. Reklamintäkterna uppgick till totalt 359 miljoner kronor i intäkter för SL.

Under kommande mandatperiod måste ett större häv tas för att få upp reklamintäkterna inte bara till pre-pandemiska nivåer utan få dem att lyfte till ett all time high. Detta bland annat för att för att ökade intäkter är kollektivtrafikens tredje ben som med detta möjliggör mer och bättre trafik.

För att säkra nya intäkter krävs aktiva insatser. Det handlar om mer digital reklam i kollektivtrafiken och samtidigt att få fler kiosker, caféer, posttjänster och paketutlämningar likväl som matkassetjänster.

Reklamen behöver utökas genom utökad utomhusreklam vid bussväderskydd, använda befintliga ytor med digital reklam, utöka folieringen i stationsmiljöer och skapa ytor för reklam vid nybyggnation.

För att säkra högre hyresintäkter behöver ytorna användas mer ändamålsenligt efter det resenärerna efterfrågar, skapa nya användbara ytor i olika omfattningar och utöka användningen av perrongerna för att skapa fler försäljningsställen vilket också förbättrar resenärernas upplevelse.

Görs detta på rätt sätt visar beräkningar att reklamintäkterna i så fall kan stiga öka med 150 miljoner kronor per år och butiksintäkterna med 100 miljoner kronor per år. Det innebär att butiks- och reklamintäkter under kommande mandatperiod skulle kunna uppgå till eller till och med överstiga en miljard inom kronor.

Med anledning av detta föreslår Moderaterna regionfullmäktige besluta följande

Trafiknämnden ges i uppdrag att utveckla en strategi för ökad digitalisering enligt ovan,

Trafiknämnden ges i uppdrag att utöka de digitaliserade reklamytorna,

Trafiknämnden ges i uppdrag att utöka utrymmena för butikslokaler.

Kristoffer Tamsons (M)