



Daniel Firth
Trafikplanering
08-508 261 24
daniel.firth@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2011-12-15

Förslag till Framkomlighetsstrategi. Beslut om remiss.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner föreliggande förslag till Framkomlighetsstrategi för att skickas på remiss.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Kristofer Tengliden
Tf Avdelningschef

Anton Västberg
Enhetschef

Sammanfattning

Stockholm växer och staden förtätas. Nya spår och vägar planeras för att stödja denna utveckling: Citybanan, Norra länken, nya E18 och Tvärbanan till Solna är redan på gång; arbetet med Förbifart Stockholm ska snart påbörjas och flera andra viktiga projekt är i planeringsskedet. Det kräver stora resurser och tar tid att bygga ny infrastruktur i en komplex storstadsmiljö, men även när de nya spåren och vägarna öppnar kommer det inte att räcka för att klara av den snabba befolkningstillväxten: vissa prognoser visar att trängseln i länets vägnät kan bli fem gånger värre år 2030 än idag.

Bilaga 1: Skrivelse från Mikael Söderlund m.fl. (M), Inge-Britt Lundin m.fl. (FP) och Anders Broberg (KD), 2008-06-17

Bilaga 2: Förslag till framkomlighetsstrategi för Stockholm. Remissversion

Bilaga 3: Förslag till sändlista för remissen



Högtrafiken riskerar att bli längre och mer utspridd, transporttider blir mer oförutsägbara, livskvaliteten försämras och det blir svårare att nå stadens miljömål. Så länge det ekonomiska läget är gott och Stockholm är en välmående stad kommer kapaciteten på vägarna att utnyttjas fullt ut.

För att Stockholm ska klara av denna befolkningsökning och bibehålla transportkvaliteten behövs en aktiv strategi för hur staden ska använda det befintliga väg- och gatunätet mer effektivt när nya stadsdelar byggs och den nya planerade kapaciteten tillkommer, så att fler ska kunna resa på samma yta. Den resandeökning som vi står inför kommer inte att kunna ske med biltrafik, utan kräver att fler ska kunna åka med kollektivtrafik, cykel och gång. Detta för att biltrafiken ska fungera för de resor som inte kan utföras på ett annat sätt, inte minst den lokala godsdistributionen.

I juli 2008 fick kontoret i uppdrag av Trafik- och renhållningsnämnden att ta fram en strategi för hur trafikkapaciteten kan ökas och sårbarheten minskas för att möta transportutvecklingen till år 2030. Föreliggande förslag till strategi innehåller ett antal mål som kan säkra att stadens arbete inriktas mot att stödja målen i Vision 2030 och nya översiktsplanen för en attraktiv och konkurrenskraftig storstad med ökad livskvalitet. Förslaget innehåller även en handlingsplan för perioden 2012-2016. Kontoret föreslår att förslaget till strategi och handlingsplan skickas på remiss i cirka tre månader, till mitten av mars 2012, för att senare återredovisas till nämnden.

Bakgrund

I en skrivelse till Trafik- och renhållningsnämnden från Mikael Söderlund m.fl. (M), Inge-Britt Lundin m.fl. (FP) och Anders Broberg (KD) 2008-06-17 ges trafikkontoret i uppdrag att återkomma med en sammanhållen strategi för att möta transportutvecklingen till år 2030 (se bilaga 1). Uppdraget har sin bakgrund i den snabba befolkningsökningen i staden och i länet. Fler invånare och fler arbetstillfällen leder till ökat behov av transporter. Rätt hanterat är detta inget hot utan är ett tecken på, och kan bidra till, högt välbefinnande i staden och länet. Utvecklingen kräver moderna lösningar för framtiden. Staden ska bli tätare med mer kollektivtrafik och fler förbindelser över de kritiska snitten. Samtidigt måste vi använda det trafikinät som finns och utnyttja det bättre. All planering måste inriktas mot att vi kommer bli fler i Stockholm och att kapaciteten i vägnätet måste ökas.

Kontoret har tagit fram trafikanalyser för att beskriva konsekvenserna om vi fortsätter som vanligt och inte har en aktiv strategi. Kontoret har även studerat kopplingar till stadens övriga strategier och mål, till kontorets i övrigt pågående planering, samt till de regionala, nationella och internationella målen. Tre större workshops hölls under 2009/10 med representanter från stadens tekniska förvaltningar, Trafikverket, Storstockholms Lokaltrafik AB, representanter för näringslivet, buss, taxi och godsbranschen, grannkommuner, intresseorganisationer för trafik- och stadsplanering och med studenter och ungdomar. Kontoret har haft samrådsmöten med flera av dessa aktörer under processen.

Förslag till Framkomlighetsstrategi

Kontorets förslag till en strategisk inriktning och mål för stadens trafikplanering finns bifogad som bilaga 2.

Strategin föreslår principer för hur staden ska prioritera i stora och små beslut för att kapaciteten och pålitligheten i väg- och gatutrafiken ska ökas och bidra till ett tryggt, snyggt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm. Kontoret föreslår fyra övergripande planeringsinriktningar för att Stockholm ska ha storstadsgator i världsklass 2030:

- A. Fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, dvs. kollektivtrafik, cykel och gång.
- B. Framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen och öka restidspålitligheten för alla trafikanter.
- C. Vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas genom att förbättra gångvänligheten i staden.
- D. De negativa effekterna av väg- och gatutrafiken ska minimeras genom att styra bilanvändning till de resor där bilen gör mest samhällsnytta.

För att uppnå dessa övergripande inriktningar föreslås 14 specifika, mätbara mål, som sätter takten för arbetet, och kan användas för att mäta utvecklingen mot inriktningarna. Målen är ambitiösa men bedöms som realistiska. Rapporten beskriver målen och varför de är viktiga, diskuterar exempel på vad som kan



krävas för att uppnå målen och konsekvenserna av att inte verka för att uppnå målen.

En bilaga till rapporten innehåller en handlingsplan för åren 2012-2016. Handlingsplanen beskriver ett antal åtgärder som bidrar till att målen uppfylls. Kontoret föreslår att handlingsplanen uppdateras regelbundet. Då handlingsplanen innehåller en del förslag till vidare utredningar kan det vara lämpligt med en uppdatering redan hösten 2012. Resultaten av arbetet ska följas upp regelbundet och åiterrapporteras, så att takten på arbetet kan skruvas upp eller ner, och att målen på sikt kan justeras.

Framkomlighetsstrategin gäller bara för stadens egna vägar och gator. Det innebär att strategin måste ses som en pusselbit i en större helhet. Stadens vägar och gator är en integrerad del av det regionala trafiksystemet, med motorvägar, järnvägar, kollektivtrafik och vattenvägar som sköts av flera myndigheter och företag. Det är viktigt att vara medveten om vad staden direkt kan påverka, och när staden är en av flera aktörer som kan använda sitt inflytande för att åstadkomma förändringar.

Trafikkontorets synpunkter

År 2030 kommer Stockholms stad att ha cirka en miljon invånare, en ökning med ungefär 150 000 personer. Stockholms län förväntas öka från dagens 2 miljoner invånare till närmare 2,5 miljoner. Många fler kommer alltså att leva och verka på samma yta, och det innebär nya utmaningar för trafikplaneringen. Det kommer inte att gå att bygga nya gator i samma omfattning. Många fler kommer att behöva resa på samma yta.

De nya vägarna och den nya spårbundna kollektivtrafiken som planeras är ett mycket viktigt steg mot att skapa en storstadsregion med kollektivtrafiken som stomme, och som stödjer en arbetsmarknad som kan omfatta hela Mälardalen. Utan denna utbyggnad skulle Stockholms framtida utveckling hämmas. Men mycket talar för att även denna stora investering i nya vägar och spår inte kommer att räcka. Prognoser för den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS) visar att andelen av vägnätet som påverkas av trängsel i högtrafik kan femdubblas till 2030. Kontorets egna beräkningar visar att biltrafiken på stadens vägar och gator kan komma att öka med uppemot 60 procent, om inget annat görs. Följden av en sådan ökning skulle vara en längre högtrafik morgon och eftermiddag med mer oförutsägbara transporttider.

Så länge det ekonomiska läget är gott och Stockholm är en välmående stad kommer kapaciteten på vägarna att utnyttjas fullt ut. Den avlastning av stadstrafiken och förbättring av stockholmarnas livsmiljö som Förbifarten och andra kringfartsleder syftar till uteblir om vi inte planerar för att trafiken ska hamna i rätt del av trafiksystemet och på rätt trafikslag. Det behövs därför en aktiv strategi som ger styrande principer för hur stadens vägar och gator kan transportera fler människor och mer gods på samma yta som i dag, utan försämrad reskvalitet. Vi behöver främja utvecklingen av de trafikslag som är yt- och transporteffektiva, dvs. kollektivtrafik, cykel och gång.

Stadens vägar och gator ska ge rum åt många olika funktioner och intressen. Människor ska kunna förflytta sig, med flera olika sorters färdmedel; gods ska transporteras; det ska finnas plats för affärer, möten och andra sociala funktioner, samt för parkering, lastning, städning och ledningar under marken. Alla funktioner är viktiga och alla ska ha sin plats i staden. Men gatumarken räcker inte till för att allt ska kunna finnas överallt dygnet runt. Det krävs minst en 45 meter bred gata för att få plats med alla funktioner, något som varken är önskvärt eller möjligt på många platser. De flesta huvudgator i Stockholm är mellan 20 och 30 meter breda. Därför måste vi prioritera – och prioritera bort. All planering handlar om att hantera konflikter, alltså att prioritera. Om staden inte prioriterar medvetet mellan olika funktioner riskerar det att leda till försämrad framkomlighet, bristande trafiksäkerhet och otrygga miljöer. Att minska biltrafiken är inte en motsättning för en bra och fungerande biltrafik, distributionstrafik och annan yrkestrafik. Tvärtom är det en nödvändighet. Denna strategi ska ge stadens förvaltningar och nämnder stöd i dessa viktiga prioriteringar, för att vi bättre ska kunna balansera olika behov mot varandra på en övergripande nivå. Genom strategin kan staden dra bästa möjliga nyttan av de nya vägar och spår som byggs för att avlasta stadens väg- och gatunät.

Nästa steg



Processbild av strategins roll i att planera, implementera och följa upp åtgärder.

Att sätta mål är bara början på en process. Målen i sig åstadkommer ingenting utan ett medvetet och aktivt arbete med att uppnå målen, samt att följa upp utvecklingen. För detta behövs handlingsplaner som fastställer vad som ska göras för att uppnå målen inom ett kortare tidsperspektiv. Det är först i handlingsplanerna som konkreta åtgärder kan beskrivas, hur de bidrar till målen och vilka andra effekter de har. Det är först inför genomförandebeslut då budgetar kan preciseras, samhällsekonomisk nytta beräknas och konsekvenserna beskrivas för samtliga trafikantgrupper, boende och näringslivet.

Nästa steg i processen är att ta fram fördjupningsstudier och handlingsplaner för två kritiska områden, utifrån de principer och mål som fastställas i Framkomlighetsstrategin:

- Spårvägs- och stomnätstrategin är nu ute på remiss och en bearbetad strategi kommer att redovisas för nämnden preliminärt i mars 2012;
- En cykelplan kommer nu in i slutfasen och kan preliminärt redovisas i nämnden i februari 2012 för att skickas på remiss;

Utifrån dessa byggstenar kan kontoret redan under 2012 börja studera ett antal stråk där stomnätstrafik och/eller cykeltrafik behöver mer prioritet, och ta fram förslag till helhetslösningar som kan bidra till att uppnå målen i Framkomlighetsstrategin. Hur kan förutsättningar skapas för att öka transportkapaciteten genom förbättrad framkomlighet för stomtrafiken? Vad blir konsekvenserna för den övriga trafikens framkomlighet i dessa stråk och vilka andra stråk behöver ses över? Måste reglering av parkering ses över? Hur skapar

vi en levande, trygg och snygg stadsmiljö för de gående som kan stödja det lokala näringslivet?

Resultatet av detta arbete blir att:

1. Det leder till en del åtgärder som kan påbörjas i närtid och ger en mer attraktiv stomtrafik, och bättre cykelmöjligheter;
2. Den kan definiera frågor som kräver en mer omfattande beredning – hur kan t.ex. trängselskatten användas för att åstadkomma ett mer effektivt trafiksystem? Samt vad kan vi åstadkomma när Förbifarten är klar?

Fortsatt hantering av Framkomlighetsstrategin

Kontoret föreslår att dessa inriktningar och mål till Framkomlighetsstrategi remitteras till berörda instanser i staden och regionen (ett förslag till sändlista bifogas som bilaga 3) för att hämta in synpunkter, belysa målkonflikter och öka förankringen. Remissperioden föreslås bli cirka tre månader och sträcker sig till mars 2012. Då Framkomlighetsstrategin har en innebörd för flera av stadens förvaltningar förordar kontoret att slutversionen av strategin ska beredas för antagande av Kommunfullmäktige.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden godkänner att föreliggande strategi skickas ut på remiss, enligt föreslagen sändlista i bilaga 3.

Slut