



Handläggare: Marie Broberg
Telefon: 08 508 14 050

Till
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Förslag till framkomlighetsstrategi för Stockholms stad - remissvar

Förvaltningens förslag till beslut

Förvaltningens tjänsteutlåtande återopas som yttrande till Trafikkontoret.

Omedelbar justering

Leif Sjöholm
Stadsdelsdirektör

Sammanfattning

Trafikkontoret har tagit fram ett förslag på framkomlighetsstrategi som beskriver hur stadens väg- och gatunät kan möta det ökade trycket från trafiken. Strategin ska ge styrande principer för hur staden ska prioritera i stora och små beslut om vägar och gator och innehåller fyra planeringsinriktningar för väg- och gatunätet, som alla är lika prioriterade, inom områdena kapacitet, framkomlighet, attraktivitet och negativa effekter. Till dessa finns 14 mål formulerade och en handlingsplan med förslag på åtgärder att arbeta med. Förvaltningen anser att förslaget till framkomlighetsstrategi är genomarbetad och att den på ett tydligt sätt kopplar till stadens övergripande styrdokument och att den på ett strukturerat sätt visar hur planeringsinriktningarna är kopplade till målen. Det är positivt att i allt större utsträckning prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik. Förvaltningen vill lyfta behovet av bättre sammanlänkande stråk för gång och cykel, att gångvägar och cykelbanor utformas så att de är säkra och framkomliga för båda trafikslag samt peka på betydelsen att i tidiga skeden i planeringen inkludera strategins mål för att skapa så attraktiva och fungerande stadsdelar och bostadsområden som möjligt.

Ärendets beredning

Detta ärende har beretts av staben.

Bakgrund

Trafikkontoret har tagit fram ett förslag på framkomlighetsstrategi som beskriver hur stadens väg- och gatunät kan möta det ökade trycket från trafiken och samtidigt bidra till visionen om ett Stockholm i världsklass. Remissen ska besvaras till den 23 mars.

Ärendet

Bakgrund

Framkomlighetsstrategin har sin utgångspunkt i att Stockholms invånare förväntas öka med ca 25 % fram till år 2030. Samtidigt ska 100 000 nya bostäder byggas så att fler arbetar och bor på samma yta som idag. Resorna kommer att öka och därför måste plats beredas för att kunna transportera människor och gods på ett mer effektivt sätt. Det innebär att staden behöver främja utvecklingen av de trafikslag som är yt- och transporteffektiva.

Strategin ska ge styrande principer för hur staden ska prioritera i stora och små beslut om vägar och gator, för att bidra till ett effektivt, tryggt, snyggt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm – i linje med visionen och översiktsplanen.

Planeringsinriktning för storstadsgator i världsklass

Ett modernt transportsystem och hållbart resande ska förverkligas genom att planera för ett effektivt genomförande av de infrastrukturprojekt som ingår i Stockholmsöverenskommelsen, verka för en långsiktig satsning på kollektivtrafik samt inrikta planeringen på ökad rörlighet för gående och cyklister.

Strategin innehåller fyra planeringsinriktningar för väg- och gatunätet, som alla är lika prioriterade, inom områdena kapacitet, framkomlighet, attraktivitet och negativa effekter. Till dessa finns 14 mål formulerade. Planeringsinriktningarna har sin utgångspunkt i översiktsplanen Promenadstaden. Strategin innehåller även en beskrivning om hur staden ska arbeta för att kunna göra nödvändiga prioriteringar. Till strategin finns en handlingsplan kopplad, med förslag på åtgärder att fortsättningsvis arbeta med.

Planeringsinriktning A (Kapacitet): Fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, dvs kollektivtrafik, cykel och gång

Mål för planeringsinriktningen är exempelvis:

1. Transportkapaciteten i personer per timme i högtrafik på väg- och gatunätet ska öka mer än den procentuella befolkningsökningen till år 2030
2. Kollektivtrafikens andel av de mekaniserade resorna (dvs resor med bil eller kollektivtrafik) i högtrafiken ska vara 80 % i innerstaden och 50 % i ytterstaden år 2030
3. Andelen av alla resor som sker med cykel ska i högtrafik vara minst 15 %

Planeringsinriktningen handlar om åtgärder för att höja kapaciteten i det befintliga rummet. Det handlar om att prioritera utrymme för kollektivtrafik och cykeltrafik och att de viktigaste buss- och spårvagnslinjerna måste ges egna körfält, t ex genom att ta plats från parkeringar eller biltrafik. Andra åtgärder kan vara att införa trimningsåtgärder genom att optimera trafiksignaler, flytta kantstenar, ta bort vänstersvängar och göra om parkeringar till rörligt körfält. Utrymme kan också skapas i vägnätet genom att minska efterfrågan, genom t ex smarta val-åtgärder som hjälper resenären att hitta andra sätt att göra samma resa eller att inte resa alls (sk Mobility Management genom reseplanerare, information och bilpooler). Även ekonomiska styrmedel eller parkeringsavgifter kan användas.

Planeringsinriktning B (Framkomlighet): Framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen och höja restidspålitligheten för alla trafikanter

Mål för planeringsinriktningen är exempelvis:

1. Stomtrafiken i innerstaden ska ha en medelhastighet (inkl hållplatsstopp) på 20 km/h år 2030
2. Det ska vara lätt att hitta en parkeringsplats. Efterfrågan på parkeringsplatser ska inte överstiga 85 % av utbudet år 2030

Planeringsinriktningen handlar om hur transportkapaciteten i väg- och gatunätet ska öka genom att fler väljer att resa kollektivt, gå eller cykla. Störst påverkan på framkomlighet i stora städer är trafiksystemets sårbarhet, som orsakas av en tillfälligt minskad kapacitet som resulterar i ett glapp mellan utbud och efterfrågan i väg- och gatunätet, t ex genom en trafikolycka. Sårbarheten har större påverkan på framkomligheten är trafikkapaciteten, eftersom den inte går att planera för. Åtgärder för att höja framkomligheten är bland annat att öka kapaciteten vid kritiska platser, minska efterfrågan genom smarta val-åtgärder eller ekonomiska styrmedel samt att arbeta med information om störningar, beredskapsplanering och insatser från räddningstjänst.

Bussar och spårvagnar som tillhör stomnätet behöver ha hög framkomlighet och få egna körfält och signalprioritering, vilket innebär att plats tas från biltrafik och parkeringsplatser. Strategier för detta finns även i stomnätsstrategierna för inner- och ytterstaden. Tillgängliga parkeringsplatser förutsätter en mer marknadsanpassad prissättning där efterfrågan är som störst. Samtidigt går det inte att öka framkomligheten genom att skapa fler parkeringsplatser på gatan, utan på sikt behövs fler platser under jorden.

Planeringsinriktning C (Attraktivitet): Vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas genom att förbättra gångvänligheten i promenadstaden

Mål för planeringsinriktningen är exempelvis:

1. Andelen lokala resor (resor inom 5 km) som sker med gång ska vara minst 70 % i innerstaden och 50 % i ytterstaden

Stadens vägar och gator är en viktig del av det offentliga rummet och bidrar till hur staden upplevs att bo, arbeta och vistas i. Stadens översiktsplan handlar om hur man bygger staden så att fler resor kan utföras med gång, kollektivtrafik och cykel, vilket ställer krav på ett fungerande och sammanhängande system för fotgängare som prioriterar gående. Det förutsätter att staden är lätt att orientera sig i och att avstånd inte upplevs som för stora. Noder och målpunkter ska knytas samman med överblickbara stadsrum. Gångtrafiken bör också ses som ett eget trafikslag.

Planeringsinriktning D (Negativa effekter): De negativa effekterna av väg- och gatutrafiken ska minimeras genom att styra bilanvändning till de resor där bilen gör mest samhällsnytta

Mål för planeringsinriktningen är exempelvis:

1. Genomfartstrafiken ska vara högst 5 % av all trafik på innerstadens gatunät år 2030
2. Den totala körsträckan med bil eller lastbil på stadens vägar och gator ska hållas vid högst 2008 års nivåer till år 2030
3. Antalet personer dödade eller svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor ska minska med minst 40 % till år 2020. Nya mål ska tas fram för år 2030

En av de största utmaningarna för en växande storstad är att öka tillgängligheten och samtidigt minimera trafiksektorns miljö- och klimatpåverkan. Det förutsätter miljöteknikutveckling inom transportsektorn för att fordonstrafiken ska vara fossilbränslefri. Vägtrafik leder också till effekter som buller, partiklar, barriärer och säkerhetsproblem. Planeringen måste därför skapa en stadsmiljö som stödjer

en utbyggnad av kollektivtrafik och som främjar gång och cykel.

Planeringsinriktningen handlar om att begränsa den totala trafikmängden i de mest känsliga områdena, trängselskatten är ett exempel på detta.

Trafiksäkerhetsåtgärder är också exempel för att skapa en miljö där färre skadas och dödas.

Förslag till handlingsplan 2012 – 2016

Handlingsplanen beskriver åtgärder som ska bidra till att uppfylla målen i strategin på kort sikt. Det kortsiktiga perspektivet gör att handlingsplanen kommer att behöva uppdateras regelbundet, förslagsvis varje eller vartannat år.

Handlingsplanen ger åtgärdsförslag som är kopplade till kapacitet, framkomlighet, attraktivitet och negativa effekter och anges för följande områden:

- En kollektivtrafik som är kapacitetsstark och attraktiv - genom att påbörja arbetet med stomnätet, att bättre bevaka kollektivtrafikkörfält och att utveckla kollektivtrafikknutpunkter.
- En cykeltrafik i världsklass – genom att ta fram en cykelplan för arbetspendling i prioriterade stråk, vinterunderhålla cykelvägar, utveckla cykelparkeringsplatser och att bygga ut lånecykelsystemet.
- En gångtrafik för en promenadstad – genom att identifiera viktiga promenadstråk som kopplar till andra trafikslag och genom att samordna drift och underhåll, säkerhet och tillgänglighet i gångstråken.
- En godstrafik som är effektiv och pålitlig - genom en handlingsplan för en godstrafik sett ur både åkeribranschens perspektiv som ur ett säkerhetsperspektiv samt genom en utredning om kommersiellt drivna samlastningscentraler för att minska miljöpåverkan och bidra till bättre trafiksäkerhet.
- En biltrafik som fångar bilens fördelar – genom att pröva reglering av gatuparkering i innerstaden under större delen av dygnet samt genom samplanering av störande vägarbeten tillsammans med Trafikverket och SL.
- En framkomlighet som är hållbar och robust – genom att bl a ta fram en handlingsplan för arbetet med smarta val-åtgärder i prioriterade stadsdelar och stadsutvecklingsprojekt samt genom att studera en utvecklad trängselskatt för att kunna uppnå målen i framkomlighetsstrategin.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen anser att förslaget till framkomlighetsstrategi är genomarbetad och att den på ett tydligt sätt kopplar till stadens övergripande styrdokument och att den på ett strukturerat sätt visar hur planeringsinriktningarna är kopplade till målen.

Strategin innehåller flera stora utmaningar som staden behöver arbeta med för att nå de föreslagna målen. Förvaltningen uppfattar att det i stadsdelsområdet finns problem med genomfartstrafik, brist på parkeringsplatser och höga hastigheter, och inte minst rädsla för att nya bostäder bidrar till ökad biltrafik i närområdet märks av i stadsdelsområdet. Samtidigt växer staden, inte minst de södra stadsdelarna, och många nya boende flyttar in. Staden strävar också efter att utvecklas mer stadsmässigt med en blandning av både funktioner i bebyggelsen, verksamheter och offentliga användbara park- och gaturum. Det ställer krav på att trafiken, vägarna och gaturummen kan utgöra säkra och fungerande delar tillsammans den nya bebyggelsen.

I Enskede-Årsta-Vantör planeras det för nya stadsdelar på Årstafältet och i Slakthusområdet, och många både stora och mindre förtätningsprojekt, framförallt i Årsta. Flera tusen nya invånare ska flytta in i området, vilket naturligtvis påverkar både kapacitet och framkomlighet för samtliga trafikslag. Det är därför viktigt att även i tidiga skeden i planeringen inkludera strategins mål för att skapa så attraktiva och fungerande stadsdelar och bostadsområden som möjligt.

Det är positivt att i allt större utsträckning prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik. En utmaning, som förvaltningen ser det, ligger i att öka kollektivtrafiken och gångtrafiken i ytterstaden till en nivå i balans med innerstaden. Det kräver kraftiga insatser som dessutom ska täcka ett till ytan större område och fler invånare. Bakom en på sikt ökad andel kollektivtrafik ligger såväl effektivare trafikering, åtgärder i vägnätet som investeringar i infrastruktur. En mycket viktig del i arbetet inom strategin är att stombussarna och stomlinjerna ges tillräcklig framkomlighet.

Enligt översiktsplanen Promenadstaden ska stadsdelar kopplas samman för en tryggare, tätare och mer attraktiv stad. Strategin betonar att gång ska betraktas som eget trafikslag, vilket förvaltningen tycker är mycket bra och ser förutsättningar för en långsiktig prioritering av trygga och säkra promenadstråk som kan koppla samman stadsdelarna i ytterstaden enligt översiktsplanens intentioner. Det kräver bättre sammanlänkande stråk för gång och cykel. Förvaltningen anser också att gångvägar och cykelbanor ska utformas så att de är säkra och framkomliga för båda trafikslag. Det kan i vissa stråk ske genom separering av trafikslagen. Det är också viktigt att det tillkommer fler cykelparkeringar i anslutning till tunnelbanestationer och viktiga knutpunkter för att cykeltrafik ska kunna kombineras med kollektivtrafik.



Gaturum behöver utformas och trafik behöver anpassas så att det är enkelt och attraktivt att även i ytterstaden ta sig till mellan stadsdelsområdets olika delar. Som det är idag kan det vara svårorienterbart i långa sträckor, vilket gör att avstånden mentalt är längre i ytterstaden än i innerstaden. Mer händelserika, attraktiva och sammankopplande gaturum och gångbanor där det finns flera målpunkter är frågor som behöver vara ett naturligt inslag i framförallt områdesprogram. Det är särskilt viktigt att uppmärksamma för att nå målet om 50 % av andelen lokala resor ska ske med gång i ytterstaden.

Bilaga

Remiss av framkomlighetsstrategi, 2011-12-20, dnr T2008-310-02378.