



Handläggare: Kajsa Pärke
Telefon: 08-508 21 083

Till
Älvsjö stadsdelsnämnd
2012-03-22

Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030

- remiss från trafikkontoret (ref T2008-310-02378)

Förvaltningens förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Stadsdelsnämnden beslutar om omedelbar justering.

Göran Sjödin
Vik stadsdelsdirektör

Margareta Hamrén
Avdelningschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har tagit fram ett förslag till en *Framkomlighetsstrategi* som beskriver hur gatu- och vägnätet ska kunna möta den ökande efterfrågan på transportkapacitet på i stort sett samma yta som tidigare. I en bilaga finns även ett förslag till handlingsplan för åren 2012-2016. Strategin anger principer för hur staden ska prioritera i stora och små beslut för att kapaciteten och pålitligheten i väg- och gatutrafiken kan öka. Det är inte längre bilarnas framkomlighet som är i fokus, utan de gåendes, cyklisternas och kollektivtrafikresenärernas.

Förvaltningen anser att förslaget till *Framkomlighetsstrategi* och handlingsplan som helhet är bra. Målen är ambitiösa men inte omöjliga att uppnå. Därutöver betonar förvaltningen behovet av bättre tvärgående busslinjer i Söderort, behovet av att lösa störningarna från Älvsjövägen, samt parkeringsproblemen i Solberga.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom kansli- och serviceavdelningen. Ärendet har behandlats i rådet för funktionshinderfrågor, pensionärsrådet och förvaltningsgruppen 2012-03-15.

Bakgrund

Stockholm växer och prognoserna visar att Stockholms stads invånare kommer att vara 25% fler år 2030. Många fler kommer alltså att leva och verka på samma yta, och det innebär nya utmaningar för trafiksystemet. Vägar och spår ska byggas ut i regionen, men efterfrågan på resor i framför allt staden, kommer att vara större än kapaciteten i transportsystemet. Trafiksystemet måste klara ett ökat tryck på i stort sett samma yta som tidigare.

Trafikkontoret har tagit fram ett förslag till en *Framkomlighetsstrategi* som beskriver hur gatu- och vägnätet kan möta den ökande efterfrågan. I en bilaga till strategin finns även ett förslag till handlingsplan för åren 2012-2016.

Framkomlighetsstrategin har remitterats till bland annat stadens nämnder och bolag från trafikkontoret, med önskemål om svar senast den 23 mars. Under 2012 kommer en slutlig version av *Framkomlighetsstrategin* att fastställas i trafik- och renhållningsnämnden och eventuellt hanteras i kommunfullmäktige.

Remissen i sammanfattning

Syftet med *Framkomlighetsstrategin* är att beskriva hur stadens väg- och gatunät kan möta ett ökat befolkningstryck och samtidigt bidra till visionen om ett Stockholm i världsklass. Strategin anger principer för hur staden ska prioritera i stora och små beslut för att kapaciteten och pålitligheten i väg- och gatutrafiken kan öka och bidra till ett tryggt, snyggt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm. Strategin gäller bara för stadens egna vägar och gator. Det innebär att strategin måste ses som en del av 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 olika myndigheter och företag.

Strategins planeringsinriktningar

Trafikkontoret föreslår fyra övergripande planeringsinriktningar för att Stockholm ska ha storstadsgator i världsklass 2030. För att uppnå dessa övergripande inriktningar föreslås 14 mätbara mål, som kan användas för att mäta utvecklingen mot inriktningarna. Dessa mål presenteras nedan, under respektive planeringsinriktning. I de fall målvärdet är angett med ett X behöver trafikkontoret genomföra kompletterande undersökningar innan en lämplig målnivå kan föreslås.

A. Fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, dvs. kollektivtrafik, cykel och gång.

- Transportkapaciteten i personer per timme i högtrafik på väg- och gatunätet ska öka mer än den procentuella befolkningsökningen till år 2030.
- Kollektivtrafikens andel av de mekaniserade resorna (dvs. resor med bil eller kollektivtrafik) i högtrafiken ska vara 80 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030.
- Andelen av alla resor som sker med cykel i högtrafik ska vara minst 15 procent.
- Andelen företagare som upplever att stadens gator och vägar tillgodoser deras behov ska vara X procent år 2030.

B. Framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen och öka restidspålitligheten för alla trafikanter.

- Andelen motorfordonsresor med god restidspålitlighet i högtrafik ska vara X procent år 2030.
- Stomtrafiken i innerstaden ska ha en medelhastighet (inklusive hållplatsstopp) på 20 km i timmen år 2030.
- Det ska vara lätt att hitta en parkeringsplats. Efterfrågan på parkeringsplatser ska inte överstiga 85 procent av utbudet år 2030.
- Andelen resenärer på stadens vägar och gator som är nöjda med reskvalitet ska vara X procent år 2030.

C. Vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas genom att förbättra gångvänligheten i staden.

- Andelen lokala resor (dvs. resor inom 5 kilometer) som sker till fots ska vara minst 70 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030.
- Andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktivt ska vara minst X procent år 2030.

D. De negativa effekterna av väg- och gatutrafiken ska minimeras genom att styra bilanvändning till de resor där bilen gör mest samhällsnytta.

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

- Andelen invånare som upplever att trafiken inte orsakar allvarliga problem i sin stadsdel ska vara minst X procent år 2030.

Handlingsplan

En bilaga till strategin innehåller en översiktlig handlingsplan för åren 2012-2016. Handlingsplanen beskriver ett antal åtgärder som bidrar till att målen uppfylls. I handlingsplanen presenteras följande åtgärdsförslag:

- Påbörja arbetet med stomnätet
- Bättre övervakning av kollektivtrafikkörfält
- Anslutningsresor till kollektivtrafiken
- Cykelplan för arbetspendling
- Vinterunderhåll av cykelvägar
- Cykelparkeringsplan
- Utbyggnad av lånecykelsystemet
- Handlingsplan för cykelområdet
- Gångtrafikplan som identifierar viktiga stråk
- Bättre förståelse för gångtrafikens behov
- Samordning av drift och underhåll, trafiksäkerhet och tillgänglighet
- Handlingsplan för godstrafik
- Utredda samlastningscentraler
- Reglering av parkering i innerstaden
- Reglering av parkering i ytterstaden
- Handlingsplan för biltrafiken
- Bättre samordning av störande vägarbeten
- Kommunikation med resenärer och medborgare
- Smarta val-åtgärder
- Studera en utvecklad trängselskatt
- En plan för miljö och trafik

Förvaltningens synpunkter och förslag

Övergripande synpunkter

Förvaltningen anser att förslaget till *Framkomlighetsstrategi* och handlingsplan för 2012-2016 som helhet är bra. Målen är ambitiösa men inte omöjliga att uppnå. Strategin innehåller en rad stora utmaningar som staden måste ta itu med. Det är inte längre bilarnas framkomlighet som är i fokus, utan de gåendes, cyklisternas och kollektivtrafikresenärernas. Strategin kan bli ett viktigt policydokument för stadens förvaltningar och nämnder eftersom den på flera punkter tydliggör hur staden ska prioritera.

Åtgärder som lyfts fram i den bilagda handlingsplanen för 2012-2016 är av stor betydelse för att strategins mål ska kunna uppfyllas och det är viktigt att förutsättningar ges för att de ska kunna genomföras. Om staden ska vara tillgänglig, framkomlig och mer miljöanpassad till år 2030 är föreslagna åtgärder goda föresatser. Förvaltningen har valt att kommentera remissen främst utifrån stadsdelsområdets perspektiv.

Stombusslinje mellan Söderorts tyngdpunkter

Söderortsvisionen lyfter fram det stora behovet av bättre kollektiva tvärförbindelser mellan målpunkter i Söderort. *Framkomlighetsstrategin* tar främst upp stombusstrafiken i innerstaden, men nämner att en strategi för stomtrafiken i ytterstaden påbörjas under hösten 2011. Där påpekas att stombussarna står för de tvärgående kopplingarna mellan ytterstadens tyngdpunkter. I söderort saknas dock stombussförbindelse mellan flera av översiktsplanens utpekade tyngdpunkter: Skärholmen, Fruängen, Älvsjö, Högdalen och Farsta. Det är av stor betydelse för kollektivresandet i Söderort att en snabb tvärförbindelse mellan dessa viktiga knutpunkter etableras.

Gång- och cykeltrafik

Enligt översiktsplanen Promenadstaden ska stadsdelar kopplas samman för en tryggare, tätare och mer attraktiv stad. *Framkomlighetsstrategin* betonar att gång ska betraktas som eget trafikslag, vilket förvaltningen anser 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. 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 trafiklagen.

Förvaltningen är mycket positiv till att den sedan länge planerade cykelbanan genom Solberga äntligen ska byggas. Förutom att tillfredsställa lokala behov, utgör den också en länk i stadens cykelvägnät. Bygget av det nya cykelgaraget vid Älvsjö station är också en viktig åtgärd för att öka intresset för att cykla. Förvaltningen förutsätter att trafikkontoret får tillräckligt med resurser för att sköta det på ett bra sätt, så att cykelparkeringen blir både trygg och säker.

Gaturummet som ett offentligt vardagsrum

Tanken att gator inte bara ska utgöra transportsträckor utan också vara stadsdelens offentliga vardagsrum är intressant. Tyvärr saknas ofta attraktiva offentliga rum i

ytterstaden. Förvaltningen delar uppfattningen att gator måste fyllas med ett socialt innehåll för att bli attraktiva och trygga för gående och cyklister.

Älvsjövägen är nog den minst attraktiva trafikmiljön i Älvsjö. Den går rakt igenom ett bostadsområde och Älvsjö centrum, samtidigt som den har en intensiv trafikbelastning som skapar stora problem i form av buller, vibrationer och olycksrisker. Den utgör även en effektiv barriär mellan Långbro och Solberga genom sin utformning som en genomfartsled, vilken drar till sig mycket trafik. Enligt *Framkomlighetsstrategin* är Älvsjövägen en del av det primära vägnätet, vilket består av de länkar som har en regional funktion och ett stort flöde. Några av principerna för detta vägnät är att:

- Rörliga trafikens krav går före angöring/parkering
- Stora regionala strömmars krav går före små lokala

Förvaltningen ifrågasätter att Älvsjövägen ska tillhöra det primära vägnätet. Sedan Södra länken byggdes finns en tvärförbindelse mellan E4an, Huddingevägen och Nynäsvägen, som inte medför störningar för kringboende på det sätt som orsakas utmed Älvsjövägen. Om Älvsjövägen ska utgöra en del av det primära vägnätet anser förvaltningen att den ska förläggas i tunnel, vilket förordades i förra översiktsplanen.

Alternativet till att lägga Älvsjövägen i tunnel är att införa åtgärder för att begränsa genomfartstrafiken, och skapa en positiv offentlig miljö i form av en stadsgata, istället för den genomfartsled den är idag. I *Framkomlighetsstrategin* beskrivs hur man för att uppnå och behålla den avlastning som nya vägar ger, i det här fallet Södra länken, måste minska kapaciteten för biltrafiken på de vägar som ska avlastas.

Utöver det primära vägnätet, tar *Framkomlighetsstrategin* inte upp olika kategorier av gator och vägar. De gator som staden har kategoriserat som huvudgator har hastighetsbegränsningen 50 km/tim. Där har policyn tidigare varit att vid nybebyggelse ska nya gatuanslutningar till huvudgator undvikas. Syftet är att inte störa trafikflödet på dessa gator. Samtidigt är det viktigt för skapandet av ett attraktivt offentligt gaturum utmed huvudgatorna att där finns anslutningar till kvarteren intill. Annars skapas just genomfartsleder. På många huvudgator är det även problem med att trafiken inte håller hastighetsbegränsningen. Hur denna målkonflikt ska hanteras behöver förtydligas i strategin.

Gatuparkering i ytterstaden

Att hitta lediga parkeringsplatser är redan nu ett problem i vissa av ytterstadens stadsdelar, vilket uppmärksammas i strategin. I Älvsjö gäller det framför allt Solberga. Förtätning och ökat bilinnehav har lett till att denna typ av närförorter från 1940- och 50-talen har mycket stora parkeringsproblem. Vid nybyggnation ska parkeringsfrågan lösas inom kvarteret, men när gatuparkeringen är gratis är efterfrågan på garageplatser inte så stor. Gatorna är smala och med alla parkerade bilar blir framkomligheten, framför allt vintertid, mycket dålig. Många bilar är också felparkerade, på grund av svårigheten att hitta en plats. Förvaltningen stödjer trafikkontorets förslag att börja avgiftsbelägga gatuparkeringen i de delar av ytterstaden där parkeringsproblemen är stora.

När det gäller villaområdena är problemet ett annat. Tidigare parkerade endast besökare på villagatorna, men nu har många familjer två bilar, varav den ena står på gatan. Då försvåras snöröjningen av att det på de flesta gator är tillåtet att parkera alla dagar. Efter två snörika vintrar kan förvaltningen konstatera att det behövs parkeringsförbud en dag i veckan även på villagator.

Bilaga

Förslag till *Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030* finns på stadens webbplats: www.stockholm.se/trafiken