



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

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2012-08-23

Jan Prestberg
Tillstånd
08-508 261 50
jan.prestberg@stockholm.se

Framkomlighetsstrategi – slutversion och redovisning av remiss. Parkeringsplan – förslag till remiss.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner trafik- och renhållningsnämndens förslag till Framkomlighetsstrategi.
2. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner föreliggande förslag till Parkeringsplan för att skickas på remiss

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef, Trafikplanering

Louise Bill
Avdelningschef, Tillstånd

Bilaga 1: Framkomlighetsstrategi, slutversion
Bilaga 2: Rapport om remiss av Framkomlighetsstrategi
Bilaga 3: Förslag till Parkeringsplan – remissversion
Bilaga 4: Sändlista för remiss av förslag till Parkeringsplan



Sammanfattning

Stockholm växer. Vision 2030 beskriver de möjligheter som denna tillväxt ger alla stockholmare. Den nya Översiktsplanen, *Promenadstaden*, ger en tydlig inriktning för hur det bästa staden har att erbjuda både ska bevaras och utvecklas. *Framkomlighetsstrategin* tar sin utgångspunkt i Vision 2030 och *Promenadstaden* och beskriver hur stadens gator och vägar behöver planeras för att bidra till den attraktiva staden och främja alla stockholmarnas tillgång till de möjligheter som tillväxten ger. Detta ska ske främst genom en ökad prioritering av de färdmedel som kan transportera flest människor och gods på minst yta, dvs. kollektivtrafik, cykel, gång och godsfordon med hög beläggning.

För att Framkomlighetsstrategins inriktning ska kunna genomföras behövs ett brett stöd från stockholmarna och alla de andra viktiga aktörerna i trafiksystemet. Trafikkontoret har därför skickat ut strategin på remiss och bjudit in till en dialog med medborgarna. Detta tjänsteutlåtande redovisar resultatet av remissen och presenterar en slutversion av Framkomlighetsstrategin.

För att de mål som beskrivs i Framkomlighetsstrategin ska kunna uppnås krävs ett brett spann av åtgärder och flera fördjupningsstudier är på framtagande, bl.a. en cykelplan och en strategi för kollektivtrafikens stomnät. Studier kring gångtrafik och godstrafik pågår eller planeras att genomföras framöver. En nyckelfråga i strategin är hur en mer optimal reglering av gatuparkering kan bidra till ett mer effektivt utnyttjande av den begränsade gatuytan och därmed främja både framkomlighet och nåbarhet till stadens möjligheter. Detta tjänsteutlåtande innehåller därför även ett förslag till parkeringsplan som innehåller åtgärder för gatuparkering i innerstaden. Kontoret föreslår att parkeringsplanen skickas på remiss t.o.m. 19 oktober 2012.

Bakgrund

Framkomlighetsstrategi

Strategin föreslår principer för hur staden ska prioritera i stora och små beslut för att kapaciteten och pålitligheten i väg- och gatutrafiken ska öka 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 samt godsfordon med hög beläggning.

- 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.

Ett förslag till Framkomlighetsstrategi skickades på remiss efter beslut i Trafik- och renhållningsnämnden i december 2011. Remissen bestod av två stora delar, en formell remissrunda till ett 70-tal berörda organisationer och myndigheter samt en webbdialog och enkätundersökning bland medborgare både inom och utanför Stockholms stad.

Formella remissvar har kommit in från 60 instanser. Remissinstanserna är i stort sett positiva till inriktningen i strategin och att staden tar fram en strategi som visar behovet av att ta ett helhetsgrepp på prioriteringar i trafiksystemet. Många konstruktiva förbättringsförslag har kommit in och flera av dessa har inarbetats i strategin. Många instanser har uttryckt en vilja att upprätthålla ett närmare samarbete för att uppnå målen i strategin. Trafikkontoret har även tagit emot många förslag till åtgärder som kan bidra till att uppnå målen och dessa kommer att tas med i det vidare arbetet med åtgärdsplaner.

Webbdialogen och den parallella enkätundersökningen visar att stockholmarna redan idag väljer yteffektiva färdmedel i stor utsträckning för sina dagliga resor. Mer än hälften går eller åker kollektivt minst fyra dagar i veckan medan endast var fjärde åker bil lika ofta. Majoriteten inser att trängsel i kollektivtrafiken och vägnätet blir framtida utmaningar och delar Framkomlighetsstrategins inriktning att lösningen ligger i att fler väljer kollektivtrafik, cykel och gång. Många kan



tänka sig att byta färdmedel om bättre förutsättningar för snabba och pålitliga resor ges. Stockholmarna stödjer inriktningen att omfördela gatuutrymmet samt att prioritera kollektivtrafik, gång och cykel.

Många av de ändringar som har gjorts i strategin utifrån remissynpunkterna handlar om förtydliganden och justering av text. Framkomlighetsstrategins del i en helhetssyn på trafiken tillsammans med översiktsplanen och de infrastrukturutbyggnader som planeras inom ramen för Stockholmsöverenskommelsen har förtydligats. Kopplingen till stadens olika miljömål och program har utvecklats. Texter om strategins roll för kollektivtrafik på vatten, den nya kollektivtrafiklagen, bilpooler samt för motorcykel och moped har lagts till.

Det har skett några större ändringar i målformuleringarna:

- Planeringsinriktning A har kompletterats med text om vikten av att främja en hög belägningsgrad i godsfordon
- Mål A2 har nu satt målet för kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna i högrafik inom hela staden till 80 procent – detta på grund av ett fel som upptäcktes i grunddata som visar att andelen redan idag är 70 procent
- Mål C2 om andelen resor med gång angav tidigare andel av resor under 5 km – detta har ändrats till 'lokala resor'
- Mål D4 – andelen invånare som upplever att trafiken inte orsakar allvarliga problem i sin stadsdel har satts till 80 procent, baserat på ett resultat i miljöenkäten för år 2010.

En version av Framkomlighetsstrategin som har justerats utifrån remissynpunkterna bifogas som bilaga 1. Remissprocessen, en sammanställning av remissynpunkterna samt en analys av enkätundersökningen och medborgardialogen redovisas i bilaga 2.

Förslag till parkeringsplan

Framkomlighetsstrategin beskriver den nyckelroll som reglering av gatuparkering har i att främja ett kapacitetsstarkt och pålitligt trafiksystem som kan stödja en attraktiv stadsmiljö och minimera trafikens negativa effekter. Cirka 15 procent av gatuytan i staden används idag för bilparkering. Gatuparkering har en viktig funktion i trafiksystemet men den kommer på vissa platser och vid vissa tider i konflikt med andra viktiga funktioner. Konflikter uppstår inte minst med behovet av att förflytta en ökad mängd människor och gods, men även med andra

funktioner såsom angöring. Det är därför angeläget att säkra att hela gatuutrymmet används på ett optimalt sätt.

Då parkering är en förutsättning för en effektiv resa med bil (och även med cykel eller motorcykel) sätter Framkomlighetsstrategin ett mål för tillgång till bilparkering – att det ska finnas bilparkeringsplatser där och när de behövs. Måttet för detta är andel lediga platser där 15 procent är satt som ett mål dagtid. Detta kan åstadkommas genom en kombination av tidsreglering och prissättning. Med 15 procent lediga platser uppnås flera positiva effekter inklusive minskad söktrafik och minskad dubbelparkering.

Flera mål i Framkomlighetsstrategin bygger på en omfördelning av gatuutrymme för att prioritera den rörliga trafiken – framförallt med färdmedel som kan transportera många människor per kvadratmeter – över stillastående trafik. Detta påverkar var och när parkerade bilar kan tillåtas ta plats i gatan. Det finns även mål för näringslivets nöjdhet med trafiksystemet, där bl.a. tillgång till kantstensutrymme för lastning och lossning är viktigt. Reglering av parkering har potential att styra trafiken för att bidra till mål om minskad miljöpåverkan från trafiken.

Kontorets förslag till parkeringsplan, som bifogas som bilaga 3, innehåller fem åtgärder för att bidra till måluppfyllelse:

- A. en utökning av zonen för taxa 1 (grön biljett) i citykärnan
- B. en utökning av zonen för taxa 2 (röd biljett) i city och även utökade tider för dagtaxa
- C. utökad användning av taxa 2 (röd biljett) på gator där framkomlighet och nåbarhet ska prioriteras
- D. utökad tid för taxa 3 (blå biljett) i övriga innerstaden från 09-17 till 07-19
- E. en skärpning av vissa regler för boendeparkering

Kontoret föreslår även att förslag tas fram till försök med andra typer av reglering som är anpassade för ytterstadens behov.

För att uppnå de uppsatta målen anser kontoret att det vore önskvärt med en högre grad av flexibilitet i användning av de olika taxorna, 1, 2 och 3.

Parkeringsavgifterna ska vara väl anpassade till de aktuella trafik- och parkeringsförhållandena och i varje situation rätt avvägda för att stödja intentionerna i Framkomlighetsstrategin. Ökad flexibilitet skulle möjliggöra en snabbare anpassning till behov av ökad framkomlighet och/eller efterfrågan för parkeringsplatser i attraktiva lägen.



Ärendets beredning

Framkomlighetsstrategin har remitterats till ett 70-tal remissintanser, inklusive flera av stadens nämnder och bolag, samtliga kommuner i Stockholms län, regionala myndigheter samt intresseorganisationer. Slutversionen har uppdaterats utifrån inkomna synpunkter.

Förslaget till parkeringsplan har utvecklats i samråd med Stockholm Parkering och i vissa frågor med exploateringskontoret. Intervjuer har skett med representanter för näringslivet, transportbranschen och polisen. Kontoret föreslår att förslaget skickas ut på remiss t.o.m. 19 oktober 2012. Ett förslag till remisslista finns i bilaga 4.

Analys och konsekvenser

Framkomlighetsstrategin beskriver de utmaningar som trafiksystemet står inför till följd av befolkningsökningen. Strategin visar även en inriktning för hur dessa utmaningar kan hanteras i planeringen av stadens vägar och gator för att uppnå målen i Vision 2030 och Översiktsplanen *Promenadstaden*. Remissprocessen har visat att stockholmarna och de andra intressenterna har en god förståelse för dessa utmaningar och i hög grad stödjer inriktningen i Framkomlighetsstrategin. Det finns även ett stort engagemang och vilja att tackla utmaningarna tillsammans på en regional nivå. Kontoret ser Framkomlighetsstrategin som en viktig utgångspunkt för ett närmare samarbete med andra intressenter och för att utveckla dialogen med medborgarna.

Konsekvensen av den inriktning som beskrivs är att staden kommer att kunna växa som planerat med 100 000 nya bostäder till 2030. Detta i sig kommer att ha andra konsekvenser som inte kan preciseras i detta skede men som måste beaktas i det vidare arbetet med att utveckla konkreta åtgärder. Inriktnings- och genomförandebeslut om åtgärder kommer att behöva behandlas av nämnden i vanlig ordning. Genom att kollektivtrafik, cykel, gång och näringslivets transporter kommer ges högre prioritet i planeringen kan resor med privata bilar vid vissa platser och tider ta längre tid eller kosta mer i form av parkerings- och trängselavgifter. En kompensation bli mer pålitliga restider för bilresenärer och en högre kapacitet totalt för transporter.

De ekonomiska konsekvenserna av strategin kan heller inte preciseras i detta skede utan kommer löpande att presenteras för nämnden i kommande inriktnings- och genomförandebeslut. Ytterligare preciseringar kommer också att ske i samband med treårsprogrammet 2014-2016. Bland annat är de i detta

sammanhang som en analys och prioritering av investeringar görs inom trafikkontorets ram. I många fall kommer inte strategin i sig att innebära nya kostnader, däremot kan nya planeringsförutsättningar påverka utformningen av de investeringar som ändå skulle ha skett. Strategin ändrar alltså prioriteringarna snarare än de ekonomiska ramarna. I grunden innebär strategin ett effektivare utnyttjande av befintlig yta och befintliga resurser. Att försöka skapa kapacitetsökningar via ny infrastruktur vore betydligt mer kostsamt och dessutom inte lika effektivt.

Konsekvenser av förslaget till parkeringsplan

Parkeringsplatser kommer att behöva tas bort vid vissa platser och vid vissa tider till förmån för den allmänna framkomligheten – i synnerhet längs stombussnätet och andra huvudgator och vägar. En reglering av gatuparkering kan bidra till ökad framkomlighet för den rörliga trafiken, ökad nåbarhet till stadens utbud av möjligheter längs huvudgatorna samt öka hela stadens attraktivitet som plats att bo i. När utbudet av parkering i vissa lägen blir mindre är det viktigt att en varsam avvägd utökning av avgiftsbelagda parkeringar sker för att öka omsättningen av parkering i de mest attraktiva lägena och öka incitamentet för de boende att parkera i garage. Genom detta frigörs plats för andra viktiga angöringsfunktioner samt för de som inte har någon möjlig alternativ parkering.

Parkeringsintäkter är svårprognostiserade. Människors livsvanor, resvanor, konjunktur, betalningsmoral samt väder och vind påverkar parkeringsvanorna i mycket stor utsträckning. Dessutom är priselasticiteten svårbedömd. Under 2011 uppgick intäkterna från parkeringsautomaterna till 267 miljoner kronor. Under 2012 prognostiseras de till 260 miljoner kronor. Med förslaget till parkeringsplan, i kombination med åtgärderna i Framkomlighetsstrategin, förväntas intäkterna öka med cirka 15-20 miljoner kronor under år 2013 jämfört med 2011 års bokslut. Kontoret gör uppskattningen utifrån en genomförandetid på sex månader för omskrivning av lokala trafikföreskrifter och omskyltning av samtliga parkeringsplatser. För 2014 beräknas åtgärderna motsvara en intäktsökning om cirka 30-40 miljoner kronor jämfört med bokslut för 2011. Övriga eventuella avgiftsändringar är inte medräknade.

Kostnader för åtgärder i samband med nya tider för avgift, uppdaterad informationstext på parkeringsautomater, översyn av parkeringsregleringen på primära vägnätet och förändrade boendeparkeringsregler samt nytt boendeparkeringsområde City beräknas till cirka 13,5-16,5 miljoner kronor.

Vidare arbete



Flera viktiga byggstenar i genomförandet av Framkomlighetsstrategin kommer att tas fram under de närmaste åren. En slutversion av cykelplanen kommer att redovisas i nämnden under hösten. Stomnätsstrategin för innerstaden ska integreras med en strategi för stomnätet i resten av länet som förväntas komma i början av 2013. Andra prioriterade fördjupningar kommer att hantera bl.a. hur gångtrafiken kan främjas i promenadstaden och hur den godstrafik och de andra näringslivstransporter som är viktiga för stadens funktion ska hanteras. Vidare ska frågor definieras som kräver en mer omfattande beredning. Ett par exempel är hur trängselskatten kan användas för att åstadkomma ett mer effektivt trafiksystem eller vad som kan åstadkommas när Förbifart Stockholm är klar.

Strategin ska betraktas som ett levande dokument som påverkas såväl av bebyggelseplaner som framtida åtgärder i trafiksystemet. Innehållet behöver därför aktualiseras när förutsättningar förändras väsentligt. Fler mål ska också preciseras och regelbundna uppföljningar måste redovisas.

Framkomlighetsstrategin är en angelägenhet för hela staden och kontoret anser därför att strategin bör fastställas i kommunfullmäktige.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att:

- nämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner trafik- och renhållningsnämndens förslag till Framkomlighetsstrategi.
- nämnden godkänner föreliggande förslag till Parkeringsplan för att skickas på remiss t.o.m. 19 oktober 2012

Slut