



Patrik Berglin
Miljö och teknik
Telefon: 08-508 264 79
patrik.berglin@stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2012-03-15

Förslag till trafikstrategi för Stockholms stad, Framkomlighetsstrategi. Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Anse remissen besvarad med detta tjänsteutlåtande.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Krister Schultz

Marita Anheim

Sammanfattning

Trafikkontoret har till Exploateringskontoret remitterat förslag till trafikstrategi för Stockholms stad, Framkomlighetsstrategi.

Exploateringskontoret välkomnar förslag till trafikstrategi som pekar ut en riktning för hur staden ska klara framtidens utmaningar med ett växande Stockholm och fler människor som kommer att behöva nyttja det begränsade gatuutrymme som finns. Förvaltningen har en del synpunkter på strategin och ser framförallt att den följs upp av konkreta åtgärdsplaner där kontoret får möjlighet till inflytande. Förankring och en bred samsyn mellan medverkande parter ses som en förutsättning för att strategins intentioner ska nå framgång.

Exploateringskontoret anser samtidigt att trafikstrategin bör kompletteras med en parkeringsstrategi då en sådan i många avseenden är ett viktigt styrmedel för trafikutvecklingen och målet om färdmedelsandelar.



Bakgrund / Remissen

Exploateringskontoret har fått "Förslag till trafikstrategi för Stockholms stad, Framkomlighetsstrategi" på remiss. Synpunkter på förslaget ska vara Trafikkontoret tillhanda den 23 mars 2012.

Stockholmsregionen växer i mycket snabb takt. Antalet personer i regionen beräknas ha ökat med cirka 500 000 till år 2030. Fler antal människor innebär samtidigt ökat resande. Många av resorna sker inom Stockholms stad. Utrymmet på stadens gator kommer i stor utsträckning att vara detsamma som nu. Det innebär att ett ökat antal resor måste klaras på ungefär samma yta som idag. Trafikkontoret har därför tagit fram ett förslag till strategi för hur staden ska möta det ökade trycket och samtidigt bidra till visionen om en stad i världsklass. Strategin, som består av fyra övergripande planeringsinriktningar, är avsedd att användas vid både stora och små beslut om hur staden planerar för väg och gatutrafiken.

Exploateringskontorets synpunkter

Exploateringskontoret ser stora fördelar med att Trafikkontoret beslutat att brett gå ut med förslag till trafikstrategi på remiss. En samsyn och bred förankring inom staden och andra involverade intressenter ses som en förutsättning för att uppnå målen med strategin.

Övergripande synpunkter

Exploateringskontoret välkomnar att Trafikkontoret har arbetat fram ett förslag till genomgripande trafikstrategi för staden som pekar ut en riktning för hur staden ska klara framtidens utmaningar med ett växande Stockholm och fler människor som kommer att nyttja det begränsade gatuutrymmet.

Kontoret delar i grunden synen på den övergripande strategi som anges. Många olika aspekter och frågeställningar har belysts.

Kontoret ställer sig frågande till valet att benämna förslaget till trafikstrategi som "framkomlighetsstrategi". Nationellt har begreppet framkomlighet i allt högre utsträckning frångåtts till förmån för tillgänglighet. Med ett tillgängligt transportsystem avses att trafiksystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses. I förslaget till framkomlighetsstrategi konstateras också att rörlighet och framkomlighet i sig inte är självändamål. Det viktiga är i stället tillgänglighet.

Med bakgrund av detta kan därför valet av begreppet framkomlighetsstrategi i viss utsträckning ses som missvisande och inte fullt ut förenlig med strategins sakliga innehåll.

Exploateringskontoret efterlyser ett avsnitt som i detalj beskriver hur fördelning av färdmedel idag ser ut i gatunätet där bland annat en redogörelse görs över hur färdmedelsval fördelar sig mellan olika åldersgrupper. Undersökningar som gjorts indikerar att yngre generationer i högre grad framhäver kollektivtrafik och cykel framför personbil som transportmedel. När det gäller personer under 45 år finns en tendens till att bilsamhället tappar mark. Det trafiksystem som idag planeras bör rimligtvis redan i detta skede ta ansats att uppfylla kommande generations behov och syn på trafiksystemet. En sådan redovisning skulle även kunna fungera som incitament för den planeringsinriktning som förespråkas i förslaget till trafikstrategi.

Exploateringskontoret kan konstatera att vattenvägarna och deras potential inte belyses i strategin. Vattenvägarna kan sannolikt nyttjas för både transporter av människor och gods i större utsträckning än vad som idag görs. Även möjligheten att överbygga de barriärer som vattenvägarna gör bör kunna lyftas in i detta sammanhang.

Strategins innehåll

Det förslag till strategi som arbetats fram kan i viss utsträckning ses som ett paradigmskifte till synen på trafiken inom Stockholms stad, där kapacitetsstarka färdmedel prioriteras och ges större utrymme i stadsmiljön. Exploateringskontoret ställer sig bakom denna inriktning. Ett övergripande dokument som detta bör samtidigt följas av mer detaljerade handlingsplaner där konkreta åtgärder anges för att målen i strategin ska kunna uppnås. Dessa handlingsplaner bör utarbetas i samråd med framförallt Exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret för att uppnå en bredare samsyn. En bred förankring är förutsättning för att trafikstrategin ska nå framgång.

Planeringsinriktningar för väg- och gatunätet

Fyra olika planeringsinriktningar anges för väg- och gatunätet. Mål A anger att fler människor och gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel. Detta är en logisk och riktig utgångspunkt men där begreppet gods är svårt att direkt relatera till begreppet kapacitetsstarkt färdmedel.

Mål C anger att vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas genom att förbättra gångbarheten i staden. Exploateringskontoret ser gärna att målformuleringen vidgas och förtydligas till att omfatta en stad som inbjuder till interaktion och verkar som en social mötesplats bland stadens invånare och besökare. Begreppet bör vidgas så att även cyklister innefattas.

Målformuleringar

I förslaget till trafikstrategin finns 14 angivna mål vilka baseras på de fyra olika planeringsinriktningar som tagits fram. Exploateringskontoret har följande synpunkter på de målformuleringar som anges till respektive planeringsinriktning.

Planeringsinriktning A

- Begreppet transporteffektivitet kan med fördel förtydligas ytterligare genom att i siffror ange hur mycket yta ett fordon tar i anspråk. En personbil anses exempelvis ta cirka 50-75 kvadratmeter i anspråk. En bilist kan ta upp till mellan 10 och 20 gånger större yta i anspråk än vad en kollektivtrafikanter gör. Resultatet av en trafikplanering där personbilstrafiken prioriteras blir en utspridd stad med onödigt långa restider för både kollektivtrafikresenärer och bilister där vägarna riskerar att fungera som effektiva barriärer för cyklister och fotgängare. Dessa aspekter ses som viktiga att ha i åtanke och bör kunna belysas närmare i trafikstrategin för att ge en ökad förståelse för trafiksystemets betydelse för stadsstrukturen.
- Ett flexibelt utnyttjande av gaturummet är positivt och nödvändigt. Innovativa åtgärder bör kunna lyftas fram och utrymme bör finnas för försök att med modern teknik fördela trafik i tid och rum. Exploateringskontoret ställer sig positiv till att vara med och bidra till utvecklingen och att pröva okonventionella trafiklösningar där så är lämpligt och möjligt.
- Avsikten med visionen om Stockholm som den stad i världen där kollektivtrafiken används mest är otydlig. Den går att mäta antingen som totala antalet resor med kollektivtrafik eller som kollektivtrafikens andel av det totala antalet resor som görs. De två formuleringar som anges under måluppfyllelse är inte helt förenliga med varandra. Staden och SL behöver utveckla former för närmare samarbete och gemensam målbild för att målen om stärkt kollektivtrafik ska nå resultat. Betydelsen av ett väl fungerande samarbete med landstinget och kollektivtrafikmyndighet bör således lyftas fram och ges större vikt.

Planeringsinriktning B

En väl genomarbetad och tydlig parkeringsstrategi och parkeringspolicy bör vara en inarbetad del i stadens trafikstrategi för att nå framgång i arbetet med att prioritera kapacitetsstarka färdmedel. Traditionellt har en stor del av fokuseringen inom den lokala trafikplaneringen ägnats åt den begränsade tid när bilarna är i rörelse och används. Parkering har inom städens trafikplanering ofta varit ett försummat område.

Frågan om tillgång på parkering är ofta återkommande i många exploateringsprojekt. Här bör en större samordning och samsyn kunna åstadkommas inom stadens olika förvaltningar och riktlinjer för anordnande av parkering ses över. Det är positivt att förslaget till trafikstrategi ger tydliga prioriteringar av det offentliga rummet.

Planeringsinriktning C och D

- Trafiksäkerheten för gångtrafikanter kan gynnas genom hastighetsänkningar. Hastighetsnivån är emellertid inte bara avgörande för trafiksäkerheten. Den hastighet med vilken motorfordonstrafiken i en stad framförs påverkar människors förutsättningar för ett gott liv och deras upplevelse av staden. Motorfordonens hastigheter påverkar också systemet för resor och transporter. Här kan begreppet vidgas till att innefatta hastighetsnivåns betydelse för upplevelse av staden och även framkomlighet. En sänkt hastighetsnivå på lokalnätet inom staden ger inte bara en attraktivare stad utan är även en avgörande faktor för biltrafikens samspel med de oskyddade trafikanterna.

Genom att styra trafik till ett övergripande nät förbehållen för biltrafik kan idag trafikerade gator omvandlas och ges stadsmässig karaktär. En lägre hastighetsnivå medger även lägre buller och bättre miljö.

Förslag till handlingsplan 2012-2016

Exploateringskontoret ställer sig positiva till det förslag till handlingsplan som anges för åren 2012-2016. Dock vill kontoret understryka betydelsen av förankring och ett nära samarbete med berörda förvaltningar vad avser framtagande av åtgärdsplaner.

Slut