



Handläggare: Håkan Serdén
Telefon: 08-508 01 114

Till
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030

Remiss från trafikkontoret av förslag till trafikstrategi (T2008-310-02378)

Förslag till beslut

Tjänsteutlåtandet utgör svar på remissen

Olle Johnselius
stadsdelsdirektör

Verner Stadthagen
administrativ chef

Sammanfattning

Stockholmsregionen växer i mycket snabb takt. Regionen har nu cirka 2 miljoner invånare. År 2030 väntas regionen ha ökat med 500 000 personer till 2,5 miljoner. Trafikkontoret har tagit fram ett förslag till framkomlighetsstrategi som beskriver hur stadens väg- och gatunät kan möta det ökande befolkningstrycket och samtidigt bidra till visionen om ett Stockholm i världsklass. Strategin innehåller fyra planeringsprinciper som ska tillämpas i såväl stora som små beslut i planeringen för väg- och gatutrafiken, samt för de andra viktiga funktioner som storstadsgator förväntas tillgodose, fram till 2030. De fyra principerna stöds av ett antal mål som sätter ramarna för hur principerna ska tillämpas. Till strategin fogas även ett förslag till handlingsplan för perioden 2012-2016. I handlingsplanen beskrivs de konkreta åtgärder och vidare studier som behövs på kort sikt för att påbörja arbetet med att uppnå målen. Förvaltningen tillstyrker samtliga de principer, mål och åtgärder som föreslås i både trafikstrategin och handlingsplanen för åren 2012-2016 och som kan förväntas beröra Rinkeby-Kista stadsdelsområde. De kommentarer förvaltningen ger syftar till att snabbare och mer effektivt nå de uppställda målen. Förvaltningen föreslår ytterligare tre mål i anslutning till de angivna planeringsriktningarna. Härutöver kommenterar förvaltningen åtgärdsförslagen under fyra av sex olika rubrikerna i handlingsplanen för åren 2012-2016 samt föreslår att ett ytterligare åtgärdsförslag formuleras.

Bilaga:

Förslag till Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030, En strategisk inriktning för storstadsgator i världsklass, Remissversion 2011-12-01 (Begränsad utsändning)

Remissen

Trafikkontoret har tagit fram ett förslag till ”Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030, En strategisk inriktning för storstadsgator i världsklass - Remissversion 2011-12-01”. Trafikkontoret har sänt ut remissversionen till andra berörda nämnder och bolag i Stockholms stad – däribland samtliga stadsdelsnämnder, övriga kommuner i Stockholms län samt till ett flertal myndigheter och andra aktörer i regionen för samråd/synpunkter. Efter remissperioden kommer synpunkter att inarbetas samt text och layout omarbetas. Under 2012 kommer en slutlig version av Framkomlighetsstrategin fastställas i Trafik- och renhållningsnämnden samt eventuellt fastställas av kommunfullmäktige. Trafikkontoret ser gärna synpunkter på särskilt:

- Målformuleringarna
- Målnivåerna
- Åtgärdsförslagen i handlingsplanen för 2012-2016
- Hur den egna organisationen kan bidra till att målsättningarna i strategin kan uppnås.

Remissmaterialet tillsammans med uppdaterade frågor och svar finns på följande webbplats www.stockholm.se/trafik . Eventuella remissvar ska vara trafikkontoret tillhanda senast den 23 mars 2012.

Förslaget till Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030

I remissunderlaget finns inte någon intagen sammanfattning. Förvaltningen har valt att först citera och kortfattat återge några av de inledande avsnitten i förslaget för att därefter återge de fyra planeringsinriktningarna samt de därtill knutna fjorton målen för väg- och gatunätet. Avslutningsvis i detta avsnitt återges huvuddragen i den föreslagna handlingsplanen med åtgärder för åren 2012-2016, som kan bidra till att uppnå målen.

”Stockholm växer. Prognoserna visar att Stockholms stads invånare kommer att vara cirka tjugofem procent fler år 2030. Regionen växer än mer. Stadens Vision 2030 beskriver hur det ska vara att bo i, arbeta i och besöka Stockholm. Hur staden ska växa beskrivs i översiktsplanen, *Promenadstaden*: den befintliga bebyggelsen ska förtätas och 100 000 nya bostäder ska byggas, så att det arbetar och bor fler än i dag på samma yta.

Vägar och spår ska byggas ut för att stödja denna utveckling i regionen, men efterfrågan på resor inom stadens gränser kommer med all sannolikhet att vara större än den fysiska kapaciteten i transportsystemet. Resorna kommer att öka mer än trafiksystemets och därför måste plats beredas för att kunna transportera människor och gods på ett mer effektivt sätt.

Stadens gator och spår kommer alltså att behöva transportera fler människor och mer gods på samma yta som i dag, och då helst utan försämrad reskvalitet. Därför behöver vi främja utvecklingen av de trafikslag som är yt- och transporteffektiva. En förtätad stad ger både en varierad stadsmiljö där flera punkter kan nås till fots eller cykel, och underlag till en frekvent, kapacitetsstark kollektivtrafik i alla stadens delar.

Framkomlighetsstrategi ska styra mot målen i Vision 2030

Denna strategi ska ge styrande principer för hur vi ska prioritera i stora och små beslut om stadens vägar och gator, för att bidra till ett effektivt, tryggt, snyggt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm, i linje med visionen och översiktsplanen. Den fokuserar på målen, inte den exakta vägen dit. Den ska dessutom bli ett stöd i planeringen av stadens interna arbete, i stadens samarbete med andra myndigheter och i kommunikationen med medborgarna.

En pusselbit i en större helhet

Strategin 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.

Tillsammans ansvarar Stockholms stad, Trafikverket, Storstockholms lokaltrafik (SL) och Solna stad för regionens primära trafiksystem. Genom att ordna en bra och pålitlig trafik på dessa delar av systemet täcka 80-90 procent av regionens utmaningar. Framkomlighetsstrategin gäller bara för en del av detta nät, men ger en tydlighet kring stadens intentioner för sin del av trafiksystemet som kan användas i ett ännu närmare samarbete med de andra viktiga aktörerna.

Det är inom staden som en betydande andel av alla resor i regionen sker. Cirka 570 000 personer har sin arbetsplats inom Stockholm. Av dem bor 54 procent inom stadens gränser och ytterligare 22 procent bor i en av de tio angränsande kommunerna (Järfälla, Sollentuna, Sundbyberg, Solna, Danderyd, Nacka, Tyresö, Huddinge, och Ekerö). Ytterligare 16 procent pendlar från länets övriga 15 kommuner och endast åtta procent pendlar från ett annat län (SCB/USK 2009). Regionförstoring gör att det kan bli lättare att pendla längre avstånd men antalet som gör så kommer även fortsättningsvis att vara litet jämfört med de som pendlar inom stadens egna gränser eller övriga delar av Stockholms tätort.

Vi är alla en del av trafiken

Det är inte bara myndigheter som påverkar trafiken. Den påverkas också starkt av hur vi som enskilda trafikanter beter oss. Hur du väljer att resa får konsekvenser, inte bara för dig, utan för hela samhället. Dina beslut kan avgöra om ett trafiksystem är effektivt eller ineffektivt, och om en stad är effektiv eller ineffektiv. Du är inte fast i trafiken, du är en del av trafiken.

Det är detta som denna strategi handlar om. Hur enskilda trafikanter ska kunna använda stadens gator och vägar, de fordon som de reser i, och de parkeringar där fordonen förvaras, så att systemet blir så effektivt som möjligt.”

I framkomlighetsstrategin beskrivs hur denna stöder översiktsplanens stadsutvecklingsstrategier för hållbar tillväxt, hur utbyggnaden av de nya vägar och spår som utgör ”Stockholmsöverenskommelsen” påverkar förutsättningarna för strategin samt hur framkomligheten i regionen skulle se ut år 2030 om inget annat görs.

Planeringsinriktningar och mål

De fyra planeringsinriktningar samt de därtill knutna målen för väg- och gatunätet som föreslås är följande:

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

Mål A1 Transportkapaciteten i personer per timme i högtrafik på väg- och gatunätet ska öka mer än den procentuella befolkningsökningen till år 2030.

Mål A2 Kollektivtrafikens andel av de mekaniserade resorna (dvs. resor med bil eller kollektivtrafik) i högtrafiken ska vara 80 procent i innerstaden (nu 75 procent) och 50 procent i ytterstaden (nu 30-35 procent) år 2030.

Mål A3 Andelen av alla resor som sker med cykel ska i högtrafik vara minst 15 procent (nu 8-10 procent).

Mål A4 Andelen företagare som upplever att stadens gator och vägar tillgodoser deras behov ska vara XX* procent år 2030.

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

Mål B1 Andelen motorfordonsresor med god restidspålitlighet i högtrafik ska vara XX* procent år 2030.

Mål B2 Stomtrafiken i innerstaden ska ha en medelhastighet (inklusive hållplatsstopp) på 20 km i timmen (nu 14 km i timmen) år 2030.

Mål B3 Det ska vara lätt att hitta en parkeringsplats. Efterfrågan på parkeringsplatser ska inte överstiga 85 procent (nu 91 procent) av utbudet år 2030.

Mål B4 Andelen resenärer på stadens vägar och gator som är nöjda med reskvalitet ska vara XX* procent år 2030.

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

Mål C1 Andelen lokala resor (dvs. resor inom 5 kilometer) som sker med gång ska vara minst 70 procent i innerstaden (nu 60-65 procent) och 50 procent i ytterstaden (nu 30-35 procent) år 2030.

Mål C2 Andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktivt ska vara minst XX* 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.*

Mål D1 Genomfartstrafiken ska vara högst 5 procent av all trafik på innerstadens gatunät år 2030. Nu åker 27 procent av trafiken ut ur innerstaden inom 30 minuter efter att den kört in där.

Mål D2 Den totala körsträckan med bil eller lastbil på stadens vägar och gator i högtrafik ska hållas vid högst 2008 års nivåer till år 2030.

Mål D3 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.

Mål D4 Andelen invånare som upplever att trafiken inte orsakar allvarliga problem i sin stadsdel ska vara minst XX* procent år 2030.

*Det finns idag ingen undersökning som ger denna information. Trafikkontoret vill ta fram en sådan undersökning innan en lämplig målnivå kan fastställas.

Uppföljning

Mål måste följas upp. Målen som har valts är specifika och tidsbestämda och indikatorer för mätning ska definieras. Trafikkontoret räknar med att kunna avrapportera de flesta mål vartannat år. Indikatorerna bör kopplas till stadens gemensamma målstyrning och synkroniseras med annan måluppföljning.

En strategi är en levande process

Mycket kommer att ändras de kommande 20 åren fram till 2030, inte bara i Stockholm utan också i omvärlden. Strategins fokus på utfallet snarare än på de konkreta åtgärderna gör att den bedöms ha flexibilitet. Den flexibiliteten måste inkludera möjligheten att justera målens ambitionsnivå, både uppåt och neråt, lägga till nya mål samt ta bort mål som inte längre bedöms som relevanta. Strategin bör därför revideras och uppdateras vid behov. I förslaget till strategi föreslås att trafik- och renhållningsnämnden ges huvudansvaret för att bedöma när en sådan revidering kan vara lämplig utifrån det kontinuerliga uppföljningsarbetet.

Förslag till handlingsplan för åren 2012-2016

Till den föreslagna framkomlighetsstrategin finns bilagd ett förslag till översiktlig handlingsplan för åren 2012-2016. Den beskriver ett antal åtgärder som kan bidra till att uppfylla målen i framkomlighetsstrategin på kort sikt. Totalt 21 åtgärdsförslag presenteras under sex olika rubriker enligt följande.

Kollektivtrafik som är kapacitetsstark och effektiv

Åtgärdsförslag 1: Påbörja arbetet med stornätet med syfte att uppnå målet om en medelhastighet på 20 km/t, genom en prioritering av kollektivtrafiken över andra trafikanter och stillastående trafik.

Åtgärdsförslag 2: Bättre övervakning av kollektivtrafikkörfält

Åtgärdsförslag 3: Möjligheten att nå kollektivtrafikknutpunkter med främst gång och cykel, och i vissa fall med bil, ska förstärkas.

Cykeltrafik i världsklass

Åtgärdsförslag 4: En cykelplan för arbetspendling

Åtgärdsförslag 5: Mer intensiv vinterunderhållning av de viktigaste cykelstråken.

Åtgärdsförslag 6: Ta fram en cykelparkeringsplan för en ökning av antalet cykelparkeringsplatser, eventuellt genom allmänna parkeringsgarage för cykel, mot avgift, samt cykelparkeringstal för nybyggnation.

Åtgärdsförslag 7: Utbyggnad av låncykelsystemet i innerstaden med fler platser för låncykelstationer – på sikt även i ytterstaden med början i närförort.

Åtgärdsförslag 8: Handlingsplan för cykelområdet för att uppnå målet om en ökad cykelanvändning.

Gångtrafik för en promenadstad

Åtgärdsförslag 9: Gångtrafikplan som identifierar viktiga stråk där gatunätets transportkapacitet och attraktivitet kan ökas genom att öka gångtrafikanternas prioritet. Möjligheter till helt skyddade gångstråk ska utredas.

Åtgärdsförslag 10: Bättre förståelse för gångtrafikens behov, bland annat genom s.k. gångtrafikgranskningar ("walkability audits").

Åtgärdsförslag 11: Utveckla strategier och konkreta åtgärder för hur drift- och underhållsarbetet av gator och vägar ska utvecklas och samordnas med stadens arbete för trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Godstrafik som är effektiv och pålitlig

Åtgärdsförslag 12: I dialog med företrädare för godstrafiken ta fram en handlingsplan för en mer effektiv godsdistribution.

Åtgärdsförslag 13: Utredda hur kommersiellt drivna samlastningscentraler kan inrättas, vilka effektiviserar godsdistributionen med minskad miljöpåverkan och ökad trafiksäkerhet som följd.

Privatbilsresor och parkering som fångar bilens fördelar

Åtgärdsförslag 14: Utveckla och prova förslag till en reglering av gatuparkering i innerstaden under större delar av dygnet – boendeparkering, gästparkering, pris-sättning.

Åtgärdsförslag 15: Parkeringsförhållanden i ytterstaden ska undersökas närmare för att identifiera platser där målet om 15 procent lediga platser redan idag är svårt att uppnå, samt en metod för att identifiera potentiella problem innan de uppstår.

Åtgärdsförslag 16: En handlingsplan för biltrafiken där fokus ligger på tekniska och marknadsmässiga lösningar för att upprätthålla trafikflöden och därigenom öka restidspålitligheten.

Åtgärdsförslag 17: En bättre samplanering av större störande vägarbeten.

Framkomlighet som är hållbar och robust

Åtgärdsförslag 18: Utökad dialog med resenärer och invånare om olika lösningar och allas roll i måluppfyllelsen.

Åtgärdsförslag 19: Handlingsplan för hjälp med ”smarta-val-åtgärder” för att minska trängsel, miljöbelastning eller kostnader; Pilotprojekt ombyggnaden av Slussen, den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden samt arbetsplatsområdet i Kista.

Åtgärdsförslag 20: Tillsammans med andra regionala instanser, studera olika strategier för att optimera användningen av trängselskatter.

Åtgärdsförslag 21: En plan för miljö och trafik, som också länkar samman med Stockholms miljöprogram 2012-2015

Förvaltningens synpunkter

I framkomlighetsstrategin föreslås i huvudsak planeringsprinciper, mål och konkreta åtgärder som behöver vidtas för att stadens gatu- och vägnät ska kunna möta ett ökande befolkningstryck. I en stor del av staden – i vart fall i dess centrala delar – är det fysiska utrymmet för vägnätet svårt att vidga. I de synpunkter som följer utgår förvaltningen från ett Rinkeby-Kista perspektiv och avstår från att kommentera de förslag som enbart berör stadens och regionens centrum.

Förvaltningen tillstyrker samtliga de principer, mål och åtgärder som föreslås i både trafikstrategin och handlingsplanen för åren 2012-2016 och som kan förväntas beröra Rinkeby-Kista stadsdelsområde. De kommentarer förvaltningen ger syftar till att snabbare och mer effektivt nå de uppställda målen.

Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030

Förvaltningen anser att den befintliga trafikapparaten bör kunna användas mer effektivt om *såväl arbetstider som därmed även tidpunkter för arbetsresor blev mer spridda under dagen*. I det fortsatta arbetet med framkomlighetsstrategin bör därför övervägas att tillföra ett mål med detta innehåll under den planeringsinriktning (A) som syftar till att fler ska använda kapacitetsstarka färdmedel.

Planeringsinriktning B syftar till att åstadkomma ökad framkomlighet genom ökad reshastighet och restidspålitlighet för framförallt de kapacitetsstarka kollektiva färdmedlen. Förvaltningen anser att det saknas ett härtill knutet mål, som handlar om önskvärheten av *fler sammanhängande kollektivtrafikkörfält* i anslutning till större målpunkter för kollektivtrafiken.

Ett sätt att minska de negativa effekterna av vägtrafiken är att med olika incitament stimulera till *samåkning med bil*. Förvaltningen anser att det bör kunna övervägas att även införa ett mål med denna inriktning i anslutning till planeringsinriktning D, vilken handlar om att styra bilanvändningen till de resor där bilen gör mest samhällsnytta.

Handlingsplan för åren 2012-2016

I förslaget till handlingsplan för åren 2012-2016 anges hela åtta åtgärdsförslag knutna till rubriken/målsättningen "Cykeltrafik i världsklass". Beträffande det delförslag som lyder "*En cykelplan för arbetspendling*", får förvaltningen framhålla följande. Förvaltningen har varit delaktig i att ta fram underlag för den i december 2011 publicerade "Cykling i järvaområdet – åtgärdsprogram", som ska ingå som en del i den samlade cykelplanen för hela staden. I detta arbete har förvaltningen just hävdat önskvärheten av att säkra möjligheterna för arbetspendling på cykel - med särskild betoning för de över 30 000 med arbetsplats i Kista arbetsområde. När de nu pågående och planerade utbyggnaderna av vägkapaciteten i anslutning till Kista genomförts, kommer sannolikt även den vidgade vägkapaciteten att i rusningstid utnyttjas till sin fulla kapacitet. Tunnelbanan, vars kapacitet är svår att öka, utnyttjas redan nu i rusningstid nära nog maximalt. Förvaltningen har i allt väsentligt fått gehör för sina framförda synpunkter i cykelplanen för järvaområdet om behovet av sammanhängande lätt orienterbara cykelleder över kommungränserna för att kunna öka arbetspendlingen med cykel. Framförallt är avsaknaden av sådana cykelleder mellan Stockholms innerstad och Kista arbetsområde via Solna och Sundbyberg påtaglig. För att under kommande år kunna genomföra dessa planer vill förvaltningen betona att det krävs ett nära samarbete med grannkommunerna både vad avser anläggningen av cykellederna och dess framtida drift. Genom väl avvägda insatser bör såväl den andel som cykelpendlar till arbetet kunna ökas som den andel av cykelpendlarna som gör så under hela året.

Ett åtgärdsförslag berör *cykelparkering och cykelparkeringsgarage*. I anslutning härtill får förvaltningen framföra att det föreligger stora behov av säkra och skyddade möjligheter till cykelparkering i anslutning till de fyra stadsdelscentra som finns inom Rinkeby-Kista med dess buss- och tunnelbanestationer samt butiker.

Ett annat åtgärdsförslag berör *lånecykelsystemet* där fler sådana stationer föreslås i innerstaden, men först på sikt i ytterstaden med början i närförort. Förvaltningen har förståelse för en sådan prioritering, men kan samtidigt konstatera att ett stort behov av lånecyklar och lånecykelstationer redan nu föreligger inom Rinkeby-Kista stadsdelsområde.

Under målsättningen/rubriken ”Gångtrafik för en promenadstad” föreslås bland annat att staden ska börja arbeta med så kallade *gångtrafikgranskningar* (”walkability audits”). Förvaltningen har mycket goda erfarenheter av trygghetsvandringar och cykelvägsanalyser där ansvariga förtroendevalda och tjänstemän tillsammans med invånare/brukare gemensamt och på plats studerar förutsättningar, problem och möjligheter. Mot den bakgrunden deltar gärna förvaltningen i att utforma gångtrafikgranskningar.

Under målsättningen/rubriken ”Privatbilsresor och parkering som fångar bilens fördelar” anges bland annat att staden ska identifiera platser i ytterstaden där målet om *15 procent lediga parkeringsplatser* är svårt att uppnå. Förvaltningen anser denna strävan välmotiverad och vill samtidigt betona att detta mål inom Rinkeby-Kista är svårt att nå inte bara i Kista arbetsområde utan även vid parkering på gatumark i våra bostadsområden. Hur detta ska lösas bör bli föremål för överväganden i särskild ordning.

Under målsättningen/rubriken ”Framkomlighet som är hållbar och robust” sägs bland annat att staden ska utarbeta en handlingsplan för hjälp med *”smarta-valåtgärder”* för att minska trängsel, miljöbelastning och kostnader. Förvaltningen noterar med tillfredsställelse att arbetsplatsområdet Kista härvid utpekas som ett av tre pilotområden vid sidan av Norra Djurgårdsstaden och ombyggnaden av Slussen.

När olika trafikslag med fler användare ska samsas om ett begränsat utrymme uppstår lätt konflikter trafikanter emellan. För att trafiken i en mycket tät miljö ska kunna löpa smidigt krävs att *alla trafikanter respekterar varandras olika villkor*. Detta gäller inte bara fordonstrafiken i förhållande till övriga trafikantslag utan i lika hög grad gångtrafikanter och cyklister i relation till övriga. Förvaltningen anser att staden i sin handlingsplan för åren 2012-2016 även bör ha en åtgärd som behandlar denna aspekt.
