



Handläggare: Cecilia Rivard  
Telefon: 08-508 18 048

Till  
Farsta stadsdelsnämnd  
2012-03-15

## **Förslag till Framkomlighetsstrategi för Stockholms stad**

Remiss från trafik- och renhållningsnämnden

### **Förslag till beslut**

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen av förslaget till Framkomlighetsstrategi för Stockholms stad.

Ulla Thorslund  
stadsdelsdirektör

Lena Rabe  
avdelningschef

### **Sammanfattning**

Trafik- och renhållningsnämnden har tagit fram ett förslag till Framkomlighetsstrategi för stadens gatu- och vägnät. Ett förslag till Handlingsplan för åren 2012-2016 kompletterar strategin. I en växande stad behöver yt- och transport-effektiva trafikslag som kollektivtrafik, cykel och gång främjas. Staden måste välja – att prioritera en funktion betyder att någon annan måste prioriteras bort.

Förvaltningen anser att förslaget är ambitiöst och tydligt. Detsamma gäller åtgärdsförslagen i handlingsplanen. Målnivåerna är högt satta men inte omöjliga att uppnå. Om staden ska vara tillgänglig, framkomlig och mer miljöanpassad till år 2030 behövs föreslagna åtgärder. Vissa målformuleringar kopplade till planeringsinriktningarna kan i några fall behöva förtydligas.

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för planering, strategi och service.

## Bakgrund

Stockholmsregionen växer och förväntas öka med 500 000 invånare till år 2030. Nya vägar byggs och kollektivtrafiken utökas. Utrymmet på gatorna ökar däremot inte. 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 det ökande trycket.

Förslaget kompletteras med ett förslag till Handlingsplan för åren 2012-2016.

Förslaget har remitterats till Farsta stadsdelsnämnd för yttrande senast den 23 mars.

## Remissen i sammanfattning

På stadens vägar och gator ska det finnas utrymme för många funktioner och intressen. Människor ska kunna förflytta sig med olika typer av färdmedel, gods ska transporteras, det ska finnas plats för affärer, möten och andra sociala funktioner. Det ska också finnas plats för parkering, lasting, städning och ledningar av olika slag.

Gatemarken räcker inte till för att allt ska kunna finnas överallt dygnet runt. Allt kan inte prioriteras vid alla platser, staden måste välja – och välja bort.

Fler människor och mer gods kommer att behöva transporteras på samma yta som idag. Därför behöver utvecklingen av yt- och transporteffektiva trafikslag främjas. En tät stad ger en varierad stadsmiljö där flera punkter kan nås till fots eller med cykel. Den ger också underlag till en frekvent och kapacitetsstark kollektivtrafik i stadens alla delar.

Förslaget till strategi gäller bara för stadens egna gator och vägar. Det innebär att strategin måste ses som en del i en större helhet.

Det viktiga är tillgänglighet, att smidigt komma fram till sitt mål. För att få en fungerande och hållbar trafik behöver staden ändra fokus, från att förflytta fordon till att förflytta människor och gods.

Stadens satsning i den nya översiktsplanen på attraktiva tyngdpunkter i ytterstaden kan innebära att det delvis behövs ett annat resmönster än i övriga delar av

ytterstaden. Särskilt parkering kommer att bli en konfliktpunkt om inte rätt beslut om reglering fattas.

Idag är bilen det snabbaste alternativet mellan två punkter utanför innerstaden. Behovet av en balans mellan regionala och lokala behov pekar på att andra färdmedel än egen bil behöver främjas.

### **Planeringsinriktningar för väg- och gatunätet**

Fyra planeringsinriktningar för väg- och gatunätet har tagits fram för framkomlighetsstrategin. Till planeringsinriktningarna finns ett antal mål kopplade. Alla mål är lika viktiga på övergripande nivå även om målkonflikter inom enskilda projekt kommer att kräva en prioritering utifrån de lokala förutsättningarna.

*Planeringsinriktning A: Fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång.*

Fler ska alltså transporteras på samma yta. Det kan åstadkommas genom att göra det lättare och mer attraktivt att använda de transportsätt som kan transportera flest människor per ytenhet – kollektivtrafik, cykel och gång.

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

Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik, cykel och gång kommer att innebära att biltrafiken får lägre prioritet i vissa lägen och vid vissa tider. Detta är oundvikligt i en storstad men effekten lindras genom att erbjuda pålitliga restider. Det gäller att hantera sårbarheten i väg- och gatunätet.

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

Promenadstaden handlar om hur man bygger och förtätar staden så att fler resor kan utföras med gång, kollektivtrafik och cykel. Att staden ska vara gångvänlig innebär att allas tillgänglighet och rörlighet möjliggörs. En promenadstad är trygg, tät och attraktiv. Även möjligheten att orientera sig påverkar i stor utsträckning människors benägenhet att gå. Det handlar om att stadsmiljön ska vara lätt att hitta i, att gångstråk ska vara gena, att målpunkter och noder ska knytas samman med överblickbara stadsrum.

Att gå är inte bara ett miljövänligt transportsätt som minskar trängseln. Det har även sociala och rekreativa värden. Gångtrafiken är ett eget trafikslag. En

planering som slår samman gång- och cykeltrafik har ingen möjlighet att identifiera eller ta hänsyn till de respektive trafikslagets särskilda villkor och förutsättningar.

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

En av de största utmaningarna i en växande storstad är att öka tillgängligheten och samtidigt minimera trafiksektorns miljöpåverkan. Ambitionen är att all fordonstrafik ska vara fossilbränslefri år 2050. En ökad vägtrafik leder även till andra oönskade effekter som buller, partiklar, barriärer och säkerhetsproblem. Planeringen måste skapa en stadsmiljö som stödjer en utbyggnad av kollektivtrafik, främjar gång och cykel och ger förutsättningar för och leder till att användningen av bilen minskar.

Stockholm har svårt att klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM 10. För att klara normerna krävs åtgärder som minskar vägtrafiken kombinerat med reducerade emissioner från motorerna och minskad dubbdäcksanvändning. Den enskilt viktigaste åtgärden för att förbättra trafiksäkerheten i Stockholm är att minska hastighetsöverträdelserna. Detta är också betydelsefullt i ett miljöperspektiv.

Staden har olika strategier som minskar påverkan från trafiken. Men dessa strategier är ibland motstridiga och att uppnå ett mål kan innebära en försämrad möjlighet att nå andra mål. Ett gemensamt mål som har en positiv effekt på alla dessa områden är att begränsa den totala trafikmängden i de områden som är mest känsliga.

### **Nästa steg**

Strategins roll och funktion är att beskriva en generell inriktning. Det viktigaste i en strategi är inte hur målen uppnås utan att de uppnås. Det är först i handlingsplanerna som konkreta åtgärder kan beskrivas – vad de kostar, hur de bidrar till målen och vilka andra effekter de har.

Målen som valts är specifika och tidsbestämda och indikatorer för mätning ska definieras. Trafikkontoret räknar med att kunna avrapportera de flesta mål vartannat år.

En strategi är en levande process och den bör därför revideras och uppdateras vid behov.

## Förslag till Handlingsplan 2012-2016

En översiktlig Handlingsplan för åren 2012-2016 beskriver ett antal åtgärder som kan bidra till att uppfylla målen i framkomlighetsstrategin på kort sikt. Planen kommer att behöva uppdateras regelbundet. Det kommer att finnas en del målkonflikter mellan de olika åtgärderna men fokus ska ligga på helhetslösningar utifrån de övergripande målen. Det finns också synergier mellan de olika åtgärdsförslagen som gör det svårt att plocka bort en åtgärd och fortfarande uppnå samma effekt.

### *Mål och åtgärdsförslag*

- Kollektivtrafik som är kapacitetsstark och attraktiv
  - 1) Påbörja arbetet med stomnätet
  - 2) Bättre övervakning av kollektivtrafikkörfält
  - 3) Anslutningsresor till kollektivtrafiken
  
- Cykeltrafik i världsklass
  - 4) En cykelplan för arbetspendling
  - 5) Vinterunderhåll av cykelvägar
  - 6) Cykelparkeringsplan
  - 7) Utbyggnad av låncykelsystemet
  - 8) Handlingsplan för cykelområdet
  
- Gångtrafik för en promenadstad
  - 9) Gångtrafikplan som identifierar viktiga stråk
  - 10) Bättre förståelse för gångtrafikens behov
  - 11) Samordning av drift och underhåll, trafiksäkerhet och tillgänglighet
  
- Godstrafik som är effektiv och pålitlig
  - 12) En handlingsplan för godstrafik
  - 13) Utreda samlastningscentraler
  
- Privatbilsresor och parkering som fångar bilens fördelar
  - 14) Parkering i innerstaden
  - 15) Parkering i ytterstaden
  - 16) En handlingsplan för biltrafiken
  - 17) Bättre samordning av störande vägarbeten
  
- Framkomlighet som är hållbar och robust
  - 18) Kommunikation med resenärer och medborgare
  - 19) Smarta valåtgärder

- 20) Studera en utvecklad trängselskatt
- 21) En plan för miljö och trafik

### **Förvaltningens synpunkter och förslag**

Förslaget till Framkomlighetsstrategi är väl genomarbetat och ambitiöst. Fokus ligger till stor del på innerstaden vilket är begripligt då trängsel och otillgänglighet är tydligast där. En strategi för framkomlighet i trafiken är nödvändig med bakgrund av den stora befolkningsökningen som förväntas fram till år 2030, samtidigt som ytan är densamma. Förvaltningen har valt att kommentera remissen mestadels utifrån stadsdelsområdets perspektiv.

### **Mer plats till bussar och cyklister**

För att buss som färdmedel ska bli mer attraktivt är det nödvändigt med egna körfält för de mest frekventa linjerna. Detta kan även omfatta stomnätbusslinjer i ytterstaden. Tvärförbindelserna i södra ytterstaden måste förbättras och restiderna måste kortas från dagens nivå.

Det är bra att det betonas att gång ska betraktas som ett eget trafikslag. Konflikter mellan cyklister och gående ökar när antalet cyklister blir fler. Förvaltningen utgår från att kommande cykelplan, för både inner- och ytterstad, i så hög utsträckning som möjligt separerar dessa två trafikslag. För att cykelpendling ska bli ett realistiskt alternativ måste cykelbanor och stråk vara bättre sammankopplade än vad de är idag.

I handlingsplanen föreslås som en åtgärd att bygga ut låncykelsystemet. Så länge låncykelsystemet är reklamfinansierat kommer det inte att bli någon utbyggnad till ytterstaden. Låncykelställen kräver goda reklamlägen och de är ganska få i ytterstaden.

### **Framkomligheten ska förbättras och trafiken ska bli mer pålitlig**

I förslaget finns mål om restidspålitlighet som gäller innerstaden. Även ytterstaden kan ha problem med restidernas pålitlighet i högrafik. Fler snabbussar mellan kommunikationspunkter som exempelvis Fagersjö och Farsta strand eller Farsta och Högdalen är önskvärda. Men den stora utmaningen blir att få människor att ändra sina mönster för resvanor, särskilt i ytterstaden. För att det ska vara möjligt är det nödvändigt med en kollektivtrafik som är bekväm, frekvent och pålitlig.

### **Gångvänligheten ska förbättras**

Enligt den nya översiktsplanen *Promenadstaden* ska stadsdelar kopplas samman för en tryggare, tätare och mer attraktiv stad. Orienterbarheten i och mellan

stadsdelar måste utvecklas och förbättras. Med fler som är ute och rör sig på gatorna ökar tryggheten och ur ett hälsoperspektiv är det positivt att fler går.

I Farsta stadsdelsområde ser förvaltningen kravet på att öka gångvänligheten som mycket viktigt. I arbetet med stadsbyggnadsstrategin för *Tyngdpunkt Farsta* är ökad orienterbarhet en av huvudfrågorna. Förvaltningen stöder uppfattningen att om en planering ska bli framgångsrik måste man skilja på gång- och cykeltrafik och betrakta dem som skilda trafikslag.

Målet för ytterstaden år 2030 att minst 50 procent av alla lokala resor inom fem kilometer ska ske med gång är ambitiöst men kan bli svårt att nå. Det ställer höga krav på att promenadvägar, gångbanor och stråk görs mycket attraktiva så de ses som alternativ till bilresande.

Idén att det ska finnas ett offentligt vardagsrum i varje stadsdel är intressant. Tyvärr saknas ofta attraktiva offentliga rum i ytterstaden. Förvaltningen delar åsikten att gatan inte bara ska vara en transportsträcka utan också ska fyllas med ett socialt innehåll. Många stråk i stadsdelsområdet är bara transportsträckor och upplevs därmed som otrygga.

### **Minska de negativa effekterna av väg- och gatutrafiken**

Farsta är kringskuret av barriärer som Nynäsvägen och Magelungsvägen. Dessa barriärer kommer att vara kvar men för att öka kopplingen mellan olika områden och minska negativa effekter av fordonstrafiken är det önskvärt med över- eller undergångar för gång- och cykeltrafik. Skulle dessa möjligheter finnas skulle troligen korta bilresor mellan stadsdelarna minska.

Förvaltningen anser att förslaget till Framkomlighetsstrategi och Handlingsplan för 2012-2016 som helhet är informativt och tydligt. Målen är högt satta men inte omöjliga att uppnå. Om staden ska vara tillgänglig, framkomlig och mer miljöanpassad till år 2030 är föreslagna åtgärder goda föresatser.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

### **Bilaga**

Framkomlighetsstrategi – sammanfattning

*Förslaget finns att läsa i sin helhet på [www.stockholm.se/insyn](http://www.stockholm.se/insyn)*