

*Till Stockholm Hamn AB:s styrelse*

## Remiss från trafikkontoret om förslag till Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030

### *Bakgrund*

Trafikkontoret har 2011-12-27 översänt ovanstående betänkande på remiss för besvarande till senast 2012-03-23. Remissen har utsänts till stadsdelsnämnder, berörda facknämnder och kommunala bolag, statliga myndigheter och landstingsorgan i Stockholms län samt övriga kommuner i länet. Även ett antal intresseorganisationer har givits möjlighet att yttra sig över förslaget till Framkomlighetsstrategi.

Bakgrunden till förslaget är det faktum att stockholmsregionen växer mycket snabbt. Till år 2030 beräknas regionen ha ökat med 500 000 personer, till cirka 2,5 miljoner människor. Ökningen motsvarar hela antalet invånare i Göteborg. Utrymmet på gatorna kommer dock inte att öka utan kommer i princip vara detsamma som idag. Förslaget till Framkomlighetsstrategi beskriver hur stadens väg- och gatunät kan möta det ökade befolkningstrycket och samtidigt bidra till visionen om ett Stockholm i världsklass.

Strategin innehåller fyra planeringsprinciper som ska användas i stora och små beslut om hur vi planerar för väg- och gatutrafiken samt för andra viktiga funktioner som storstadsgator förväntas tillgodose, fram till år 2030.

Till dessa planeringsprinciper kommer ett antal Mål som sätter ramarna för hur dessa principer skall tillämpas. I en bilaga till strategin finns ett förslag till Handlingsplan för perioden 2012-2016.

Förslaget till Framkomlighetsstrategi finns på följande länk:  
<http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Trafik-och-resande-/Stockholmstrafiken-nu-och-i-framtiden-/Vad-vantar-i-framtiden-/>

### *Förslaget till Framkomlighetstrategi*

Sammanfattningsvis kan följande avsnitt redovisas som direkt eller indirekt berör Stockholms Hamn AB:

I strategin konstateras att om staden inte prioriterar medvetet mellan olika funktioner riskerar det att leda till dålig en framkomlighet, låg trafiksäkerhet och fula, otrygga miljöer. Strategin skall ge stadens förvaltningar och bolag stöd i dessa svåra prioriteringar.

För att Stockholms trafiksystem ska fungera effektivt, och för att biltrafiken ska fungera effektivt, måste den andel av våra förflyttningar som sker med bil minska. För att få fler att gå, cykla, och åka kollektivt måste gatumiljön successivt få fler kollektivtrafikkörfält, fler cykelbanor, färre parkeringsplatser och bättre gatumiljöer för gående. Det är också enligt strategin nödvändigt att minska biltrafiken för att få en fungerande distributionstrafik.

Förbifarten och andra stora investeringar tillåter att regionen växer som planerat med ungefär 25 procent utan att det blir påtagligt sämre trängsel på stadens gator och vägar. Förbifarten fyller sitt syfte att bättre knyta samman regionens norra och södra delar och ökar den regionala tillgängligheten, men trafiksituationen på lokala gator och vägar blir lika som idag om inget annat görs. Tiden fram till att Förbifarten öppnas, ca 2021, kommer dock att successivt försämrats.

Bland annat följande Mål finns formulerade i Framkomlighetsstrategin:

1. Transportkapaciteten i personer per timme i högtrafik på väg- och gatunätet ska öka mer än den procentuella befolkningsökningen till år 2030.
2. Kollektivtrafikens andel av de mekaniserade resorna (bil eller kollektivtrafik) i högtrafik ska vara 80 % i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030.
3. Andelen av alla resor som sker med cykel ska i högtrafik vara minst 15 %. (Anges att brister i dagens mätmetoder finns, att en ny bas behöver fastställas och att målet därmed inte kan sättas)
4. Andelen företagare som upplever att stadens gator och vägar tillgodoser deras behov skall vara x procent år 2030. (Anges att det idag saknas denna information men att ett sådant index skall tas fram innan lämplig målnivå kan anges.)
5. Andelen motorfordonsresor med god restidspålitlighet i högtrafik ska vara x procent år 2030. (Anges att det idag saknas denna information men att ett sådant index skall tas fram innan lämplig målnivå kan anges.)
6. Det skall vara lätt att hitta en parkeringsplats. Efterfrågan parkeringsplatser ska inte överstiga 85 % av utbudet år 2030. ( En marknadsprissättning krävs i de områden och de tider då efterfrågan är störst)
7. Andelen resenärer på stadens vägar och gator som är nöjda med reskvalitet skall vara x procent år 2030. (Anges att det idag saknas denna information men att ett sådant index skall tas fram innan lämplig målnivå kan anges.)

8. Andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktivt ska vara minst x procent år 2030. (Anges att det idag saknas denna information men att ett sådant index skall tas fram innan lämplig målnivå kan anges.)
9. Genomfartstrafiken ska vara högst 5 % av all trafik på innerstadens gatunät år 2030. (Förbifarten, överflyttning av vägkapacitet från bilar till kollektivtrafik samt optimering av trängsel- och parkeringsavgifter behöver ske för att uppnå målet)
10. Den totala körsträckan med bil eller lastbil på stadens vägar och gator i högtrafik ska hållas vid högst 2008 års nivåer till år 2030.

### ***Förslag till Handlingsplan***

I förslaget till Handlingsplan i bilagan konstateras att man bättre behöver förstå näringslivets transportbehov och att denna inte alltid får den prioritering den förtjänar. Man konstaterar också att det årligen inträffar dödliga och svåra olyckor med cyklister och tunga fordon, vilket kräver lösningar som ger en ökad säkerhet för de mest utsatta trafikanterna.

Trafikkontoret ska fördjupa arbetet med godstrafik genom att ta fram en handlingsplan för hur målet åkeribranschens nöjdhet kan uppnås, utreda hur staden kan verka för att kommersiellt drivna samlastningscentraler kan inrättas samt undersöka möjligheten till certifiering av godsdistributionen med syfte att minska miljöpåverkan och öka trafiksäkerheten.

Andra förslag i Handlingsplanen är att ompröva rätten till boendeparkering i egna garage för nybyggda fastigheter, bättre samordning av störande vägarbeten samt optimera användningen av trängselskatter.

### ***Stockholm Hamn AB:s synpunkter:***

Stockholms Hamn AB anser att trafikkontorets förslag till strategi kan bli ett bra redskap i prioriteringsarbetet på förvaltningar och bolag i arbetet med trafikfrågor, vägar och gator samt bidra till ett effektivt, tryggt och mer miljöanpassat Stockholm. För att kunna utveckla staden i enlighet med Vision 2030 och gällande översiktsplan är det viktigt att ha en tydlig strategisk inriktning för framkomlighet och tillgänglighet i gatuutrymmet, liksom mätbara mål som är realistiska och genomförbara.

Stockholms Hamn stöder trafikkontorets huvudsakliga förslag och inriktning men vill i vissa delar peka på oklarheter och motsättningar i målen.

Det är bra att kontoret tydligt visar på behovet av Förbifarten och andra nödvändiga väg- och spårinvesteringar som en förutsättning för att den regionala tillgängligheten i

trafiksystemet i regionen överhuvudtaget skall fungera. Det är därför viktigt att de betydande framkomlighets- och tillgänglighetsproblem som snabbt kommer växa fram till i början 2020-talet, tills stora infrastrukturprojekt har färdigställts, också motverkas med andra åtgärder.

Det handlar bland annat om ökad prioritering av busstomnätets framkomlighet, om minskad genomfartstrafik genom innerstaden, om ökade trafiksäkerhetsinvesteringar för den oskyddade trafiken samt om en översyn och optimering av trängselavgifter. Även inriktningen att försöka lägga störande vägarbeten på huvudgator under mer lugna sommarmånader, bör fortsätta att gälla.

Av betydelse är också att de väg- och spårinvesteringar som beslutas, i likhet med de projekt som beslutats i den nationella planen, kan visa på god *sambällsekonomisk nytta* som exempelvis res- och godstidsvinster, resekostnader samt andra konsument-, producent-, statsfinansiella och externa effekter.

Kunskapen om näringslivets problem och behov av varutransporter och annan nyttotrafik är idag mycket dåligt analyserat. Staden vet idag exempelvis inte hur stor andel av trafiken som utgörs av näringslivets transporter i Stockholms innerstad. Det vore därför lämpligt om en sådan studie kunde genomföras av trafikkontoret där också information om näringslivstransporternas start och målpunkter bättre kunde klargöras.

En förutsättning för att en handlingsplan för exempelvis åkeribranschens nöjdhet kan tas fram är att mer fakta tas fram om omfattning och betydelsen av varutransporter, tjänsteresor för hantverkare, omsorg, sophämtning, mm. Även den kraftigt växande utvecklingen av hemleverans av beställningar via nätet, matpaket, mm bör tas i beaktande. Bara mellan 1999-2008 har trafikarbetet med lätta lastbilar i Stockholms län fördubblats, från 90 till 180 miljoner mil. (SIKA 2009:13).

En ökad möjlighet till samlastning och fler terminaler för gods i centrala lägen, i likhet med översiktsplanens formuleringar, vore mycket positivt. Men den sammantagna utvecklingen, med en kraftigt ökad befolkningstillväxt och nya shoppingmönster gör att hamnen ifrågasätter det realistiska i målet att den totala körsträckan på stadens gator för tunga och lätta lastbilar kan hållas vid 2008 års nivåer, till år 2030. Ett helt "nytt Göteborg" med 500 000 fler invånare i regionen, varav många i Stockholms kommun, kommer kräva att dessa hushåll och företag kan försörjas med bland annat varor och tjänster.

Parkeringspolitiken skall genom en ökad marknadsprissättning enligt förslaget se till att efterfrågan på parkeringsplatser inte överstiger 85 % av utbudet år 2030. Denna inriktning vill Hamnen stödja men vill också framhålla betydelsen av att god tillgänglighet för lastning och lossning säkerställs och inte minst att även nya bostadsområden

tillförsäkras rimliga parkerings- och angoringsmöjligheter. Bristande möjligheter att parkera fordon; boende- besöks och nyttofordon av olika slag, kommer drabba näringslivet i området liksom närliggande bostadsområden som riskerar överföras betydande trafik- och parkeringsproblem.

För Stockholms Hamn AB är det särskilt viktigt att terminalerna med en mycket omfattande person- och godshantering både får en god kollektivtrafikförsörjning och god tillgänglighet för den tunga trafiken. I Värtahamnen, Frihamnen och Stadsgården transporteras årligen cirka 9,5 miljoner passagerare och 4 miljoner ton gods. Turistbussarnas möjlighet, inte minst under kryssningssäsongen, att angöra och ha tillgång till uppställningsplatser, är av växande betydelse. Även vattenvägarnas möjligheter för den lokala persontrafiken behöver utvecklas i strategin.

Stockholms Hamn AB vill slutligen understryka betydelsen av att mer statistik och relevanta index tas fram, gällande andel nyttotrafik i Stockholm, restidspålitlighet samt nöjdhet med reskvalitet - så att staden kan ta beslut som kan underlätta framtida godstransporter i Stockholm.

#### ***Förslag till beslut***

Med hänvisning till vad som ovan anförts föreslås att styrelsen beslutar

att \_\_\_\_\_ som svar på remissen åberopa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande

Stockholm den 23 februari 2012

Johan Castwall

Gun Rudeberg