



Handläggare: Anna Ambjörn
Telefon: 08- 508 22 048

Till
Hägersten-Liljeholmens
stadsdelsnämnd

Förslag till Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030 - remiss från Trafikkontoret

Förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden godkänner och översänder tjänsteutlåtandet som svar på remissen.
2. Ärendet hanteras med omedelbar justering.

Maria Mannerholm
Stadsdelsdirektör

Gunnar Ohlsen
Avdelningschef

Sammanfattning

Ett förslag på Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030 har inkommit på remiss till stadsdelsnämnden. Strategin ska ge styrande principer för prioriteringar i beslut om stadens vägar och gator, för att bidra till ett effektivt, tryggt, snyggt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm, i linje med Vision 2030 och översiktsplanen. I strategin presenteras förutsättningarna för framkomligheten i Stockholm i takt med att staden växer samt fyra målområden med tillhörande indikatorer. Som bilaga till strategin finns en handlingsplan med förslag på olika åtgärder för att uppnå målen.

Förvaltningen anser att förslaget till framkomlighetsstrategi även överensstämmer väl med stadens miljöprogram och klimatstrategin för Stockholms län. Den har en viktig funktion att fylla i ett Stockholm som ständigt växer och som redan idag har svåra framkomlighetsproblem. De mål och strategier som presenteras i strategin förefaller som rimliga och väl avvägda för att komma till rätta med framkomligheten. Särskilt de mål och åtgärder som handlar om trängselskatter



och parkeringsavgifter/styrning kan relativt snabbt och enkelt påverka framkomligheten. I övrigt är det bland annat viktigt att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Bakgrund

Ett förslag till framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030 har inkommit till stadsdelsnämnden på remiss från Trafikkontoret. Yttrande önskas senast 23 mars 2012.

Ärendet

Remissversionen av Framkomlighetsstrategin sänds ut till andra berörda nämnder och bolag i Stockholms stad, övriga kommuner i Stockholms län samt till ett flertal myndigheter och andra aktörer i regionen för synpunkter. Trafikkontoret ser gärna att synpunkter lämnas särskilt på:

- *Målformuleringarna och målnivåerna*
- *Åtgärdsförslagen i handlingsplanen för 2012-2016*
- *Hur strategin kan integreras i det regionala samarbetet kring trafikfrågor*
- *Hur din organisation kan bidra till att målsättningarna i strategin uppnås*

Framkomlighetsstrategin

Stockholm växer, vilket prognoserna visar. Stockholms stads invånare kommer att vara cirka tjugofem procent fler år 2030 än idag samtidigt som hela 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. Resorna kommer att öka mer än trafiksystemet och därför måste plats beredas för att kunna transportera människor och gods på ett mer effektivt sätt. Utvecklingen av de trafikslag som är yt- och transporteffektiva måste därför främjas, d v s gång, cykel och kollektivtrafiken. 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.

Denna strategi ska ge styrande principer för prioriteringar i beslut om stadens vägar och gator, för att bidra till ett effektivt, tryggt, snyggt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm, i linje med Vision 2030 och översiktsplanen. Den fokuserar på målen, inte den exakta vägen dit. Strategin ska dessutom bli ett stöd i planeringen av stadens interna arbete och samarbetet med andra myndigheter samt i kommunikationen med medborgarna. 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 därför 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.



För att Stockholms trafiksystem ska fungera effektivt, och för att biltrafiken ska fungera effektivt, måste den andel av våra förflyttningar som görs med bil minska. Fler måste välja att gå, cykla och åka kollektivt. För att nå dit behöver gatumiljön steg för steg få fler kollektivtrafikkörfält, fler cykelbanor, färre parkeringsplatser, och bättre gatumiljöer för de som går. Detta kommer inte att hända över en natt, men det är en strategisk inriktning fram till 2030. Stadens vägar och gator ska ge rum åt många olika funktioner och intressen. All planering handlar om att hantera konflikter, alltså att prioritera.

Översiktsplanens övergripande principer

Strategin beskriver några övergripande principer, som gäller för olika delar av vägnätet och olika delar av staden, utifrån översiktsplanens fyra stadsutvecklingsstrategier för hållbar tillväxt.

- *Fortsätt att stärka centrala Stockholm*
- *Satsa på attraktiva tyngdpunkter*
- *Koppla samman stadens delar*
- *Främja en levande stadsmiljö i hela staden*

Planeringsinriktningar och mål för väg- och gatunätet

Fyra planeringsinriktningar för väg- och gatunätet har tagits fram för Framkomlighetsstrategin. Till inriktningarna har ett antal mål formulerats. I de fall målvärden inte finns angivna behövs kompletteringar i form av utredningar etc. Alla mål ska anses vara lika viktiga på övergripande nivå, även om målkonflikter inom enskilda projekt kommer att kräva en prioritering utifrån de lokala förutsättningarna.

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

- *Transportkapaciteten i personer per timme i högtrafik på väg- och gatunätet ska öka mer än den procentuella befolkningsökningen till år 2030.*
- *Kollektivtrafikens andel av de mekaniserade resorna (dvs resor med bil eller kollektivtrafik) i högtrafiken ska vara 80 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030.*
- *Andelen av alla resor som sker med cykel ska i högtrafik ska vara minst 15 procent.*
- *Andelen företagare som upplever att stadens gator och vägar tillgodoser deras behov ska vara □□ 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.

- *Andelen motorfordonsresor med god restidspålitlighet i högtrafik ska vara 88 procent år 2030.*
- *Stomtrafiken i innerstaden ska ha en medelhastighet*
- *Det ska vara lätt att hitta en parkeringsplats. Efterfrågan på parkeringsplatser ska inte överstiga 85 procent av utbudet år 2030.*
- *Andelen resenärer på stadens vägar och gator som är nöjda med reskvalitet ska vara 88 procent år 2030.*

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

- *Andelen lokala resor (dvs. resor inom 5 kilometer) som sker med gång ska vara minst 70 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030.*
- *Andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktivt ska vara minst 88 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.

- *Genomfartstrafiken ska vara högst 5 procent av all trafik på innerstadens gatunät år 2030.*
- *Den totala körsträckan med bil eller lastbil på stadens vägar och gator i högtrafik ska hållas vid högst 2008 års nivåer till år 2030.*
- *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.*
- *Andelen invånare som upplever att trafiken inte orsakar allvarliga problem i sin stadsdel ska vara minst 88 procent år 2030.*

I strategin diskuteras nödvändigheten av att göra prioriteringar mellan olika trafikslag. Att det i flera fall kan bli nödvändigt att använda parkeringar och blandtrafikkörfält för att ge utrymme till kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik. I vissa fall pekar man på att framkomligheten med bil kan behöva nedprioriteras för att i andra lägen stärkas.

En strategi för godstrafiken som bygger på samverkan med näringslivet ska utvecklas. Godsfrågorna måste hanteras i ett tidigt skede i all stadsplanering till exempel för att lösa godsleveranser i nya stadsdelar och i lokalisering av distributionscentrum och omlastningsterminaler. Parkeringsplatser kan behöva



tas bort för att skapa utrymme för lastplatser.

Trängselskatter, parkeringsavgifter och signalregleringar föreslås för att kunna förbättra restidspålitligheten. Det behövs en insikt kring behovet av individuella beteendeförändringar och allas ansvar för att se till att trafiksystemet kan fortsätta att erbjuda en bra reskvalitet.

Det krävs också en fortsatt utveckling av det regionala samarbetet kring information till trafikanter både inför resan och under aktuella störningar. Stadens förvaltningar måste ha en ökad medvetenhet om så kallade platsfunktioner - gatans roll som social yta - inte bara transportsträcka. Alternativen till bilen måste bli mer effektiva och attraktiva. Men detta räcker i sig inte för att minska trafiktillväxten. Det kräver andra åtgärder som direkt syftar till att begränsa biltrafiken genom att ta bort kapacitet från biltrafik och styra genom prissättning av vägtrafiken, genom trängselskatter och parkeringsavgifter.

Stadens trafiksäkerhetsprogram fastställer vilka åtgärder staden ska satsa på. Det gäller framför allt att se till att hastighetsgränser respekteras.

Översiktlig handlingsplan för åren 2012-2016.

Till strategin finns ett förslag till handlingsplan bilagt. Där beskrivs ett antal åtgärder som kan bidra till att uppfylla målen i framkomlighetsstrategin på kort sikt. Handlingsplanen beskriver inte projekt som är färdiga att genomföra, utan anger vad behövs för att sådana konkreta ombyggnader kan specificeras eller andra policybeslut kan fattas.

Följande 20 åtgärdsförslag presenteras i handlingsplanen:

- Påbörja arbetet med stomnätet
- Bättre övervakning av kollektivtrafikkörfält
- Anslutningsresor till kollektivtrafiken
- Cykelplan för arbetspendling
- Vinterunderhåll av cykelvägar
- Cykelparkeringsplan
- Utbyggnad av lånecykelsystemet
- Handlingsplan för cykelområdet
- Gångtrafikplan som identifierar viktiga stråk
- Bättre förståelse för gångtrafikens behov
- Samordning av drift och underhåll, trafiksäkerhet och tillgänglighet
- Handlingsplan för godstrafik
- Utredda samlastningscentraler
- Reglering av parkering i innerstaden



- Reglering av parkering i ytterstaden
- Handlingsplan för biltrafiken
- Bättre samordning av störande vägarbeten
- Kommunikation med resenärer och medborgare
- Smarta val-åtgärder
- Studerar en utvecklad trängselskatt

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för samhällsplanering.

Förvaltningens synpunkter

Förslaget till framkomlighetsstrategi överensstämmer väl med stadens miljöprogram och klimatstrategin för Stockholms län. Den har en viktig funktion att fylla i ett Stockholm som ständigt växer och som redan idag har svåra framkomlighetsproblem. De mål och strategier som presenteras i strategin förefaller som rimliga och väl avvägda för att komma till rätta med framkomligheten. Särskilt de mål och åtgärder som handlar om trängselskatter och parkeringsavgifter/styrning kan relativt snabbt och enkelt påverka framkomligheten.

Förslagen på att utveckla cykel- och gångstråk och att lyfta gångtrafiken till ett trafikslag med egen status tror förvaltningen är viktigt. Gång- och cykel är överlägsna trafikslag inom rimliga avstånd utifrån miljö- och trängselaspekter. Kan de hinder som i dag begränsar möjligheterna för trafikanter att välja gång och cykel avhjälpas kommer dessa trafikslag sannolikt öka i stor sträckning. Förslagen om att inrätta säkra cykelparkeringar är mycket bra. Till exempel kan man inrätta cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkter som är ljusa, trevliga och övervakade. Där skulle det också kunna ges möjligheter till viss service i form av cykelservice, luftpumpar etc. Det utgör ett bra exempel på hur man kan underlätta för människor att cykla. Säkerheten i trafiken är också viktig med tanke på hur utsatt man är som cyklist. Separerade cykelbanor, större tydlighet i trafikmiljön om vilka regler som gäller, till exempel via skyltning, markeringar i gatan etc tror förvaltningen är viktigt för att öka cyklandet. Samma sak gäller för gångtrafiken där det ofta förekommer konfliktsituationer mellan fotgängare och cyklister. Separerade trafikområden och större tydlighet är viktiga åtgärder. Förslaget att underhålla cykelvägarna även vintertid är positivt eftersom fler och fler väljer att cykla även under vinterhalvåret.

En åtgärd som föreslås ses över är avgiftsreglerad boendeparkering i ytterstaden.



I många områden i Hägersten-Liljeholmens stadsdelsområde råder stora trafikproblem i fråga om parkeringssituationen. I strategin nämns att det dagliga återkommande letandet efter parkeringsplatser innebär en hel del onödiga extra körtimmar i ett område. Boendeparkering kan vara ett sätt att komma till rätta med det. För att förhindra infartsparkering i stadsdelar nära innerstaden kan avgiftsbelagda parkeringar eller p-skiva vara en lösning. Informationssystem, som föreslås i strategin, kan också vara en smart lösning för att underlätta för bilister att snabbt finna en parkeringsplats. Om avgifterna ska differentieras utifrån ett varierat utbud och efterfrågan så bör även information om den aktuella avgiften vara tillgänglig eftersom kostnaden ofta styr hur vi väljer resätt.

En av de avgjort viktigaste åtgärderna för att minska biltrafiken är dock att utveckla och bygga ut kollektivtrafiken och öka tillgängligheten, komforten och pålitligheten. Att uppgradera olika transportslag och satsa på bekväma, trevliga och trygga miljöer vid hållplatser och stationer. Möjligheter att infartsparkera måste också öka, det kan vara helt avgörande för om man väljer bilen eller inte. För Storstockholms södra delar skulle Spårväg Syd ha en avgjord betydelse för att få resenärer in mot centrala staden att åka kollektivt.

I strategin framförs att det många gånger kan vara nödvändigt att överföra utrymme från biltrafiken till andra trafikslag, till exempel genom att ta parkeringar och blandkörfält i anspråk. Utifrån stadens, länets och landets mål och visioner om miljön, kanske främst koldioxidutsläpp i detta fall, hur människor ska kunna använda och trivas i staden samt om framkomlighet finner förvaltningen det helt följdriktigt att en prioritering måste ske som syftar till att lämna plats åt andra färdmedel än bilen. Däremot är det viktigt att i de lägen där det verkligen krävs kunna prioritera biltrafiken.

I remisshandlingarna efterfrågas även synpunkter på hur den egna organisationen kan bidra till att målsättningarna i strategin uppnås. Stadsdelsförvaltningen ansvarar inte för trafikmiljöer i någon mån, varken drift, underhåll eller planering. Däremot ansvarar förvaltningen för drift och underhåll av gång- och cykelvägar på parkmark vilket omfattar snöröjning och sopning. Om försöket med utökad snöröjning för bättre framkomlighet på gång- och cykelvägar visar sig ge gott resultat och ska inrättas generellt i staden så kommer förvaltningen att ansvara för dessa åtgärder på parkmark. Här kan det dock finnas reservationer för när det verkligen är möjligt att genomföra en tillräckligt bra snöröjning för cykeltrafik. Vid alltför stora snömängder kommer det troligtvis kunna uppstå problem. Därför kan det vara viktigt att förväntningarna på framkomlighet hamnar på rätt nivå.



En annan situation där förvaltningen har en viss påverkan på framkomligheten är trafiksituationen kring förskolorna. Att vid planering av nya förskolor i samarbete med trafikkontoret lägga ner extra energi på att utforma dem på ett sätt som inte påverkar framkomligheten negativt. Även lokaliseringen av förskolor bör vara en viktig faktor i frågan om föräldrar väljer att lämna och hämta sina barn med bil eller med annat färdssätt. Om förskolor kan placeras mer strategiskt sett ur trafiksynpunkt, till exempel nära hållplatser och knutpunkter för kollektivtrafik är det lättare för föräldrar att lämna och hämta på väg till och från jobbet. Det här kräver ett långsiktigt tänkande i samarbete med stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och trafikkontoret.

Bilagor

1. Remiss av förslag till trafikstrategi för Stockholms stad, Framkomlighetsstrategi. Remissen finns att läsa på www.insyn.stockholm.se