

Handläggare

Niclas Andersson

TillTrafiknämnden
2025-02-13

Kollektivtrafikplan för stadens gator

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner för egen del förslag till Kollektivtrafikplan för stadens gator och överlämnar till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefRobin Billsjö
Enhetschef

Sammanfattning

Framkomlighetsstrategin är Stockholms trafikstrategi och en revidering av denna antogs av kommunfullmäktige 2022. Framkomlighetsstrategin utgör grunden för stadens strategiska utveckling av transportsystemet, och kompletteras med planer för utveckling av specifika områden.

Kollektivtrafikplanen är en fördjupning av hur kollektivtrafiken på stadens gator ska utvecklas och förbättras. Planens fokus är hur staden inom sitt ansvarsområde kan utveckla användningen av gaturummet för att skapa en bättre kollektivtrafik för stadens invånare.

I planen identifieras de viktigaste stråken där kollektivtrafiken behöver prioriteras. Detta är ett viktigt underlag för planering av åtgärder i gatunätet samt i stadsutvecklingsprojekt och detaljplanering. Fokus för planen är den kollektivtrafik som går på stadens gator och vägar, dvs buss- och spårvägstrafik i de fall den inte går på egen banvall. Övrig spårtrafik såsom tunnelbana och

pendeltåg där annan aktör ansvarar för infrastrukturen berörs inte. Kollektivtrafik på vatten ingår inte, här behöver ett arbete göras tillsammans med region Stockholm för att tydliggöra den långsiktiga planen för att kunna planera åtgärder på stadens kajer.

Kollektivtrafikplanen ersätter den tidigare stornätsplanen som strategiskt styrdokument för kollektivtrafikens prioritering i gaturummet.

Bakgrund

För att klara stadens klimatmål behöver stadens transportsystem minska sina utsläpp med 80 % till 2030 i förhållande till 2010 års nivå och biltrafikarbetet minska med 30 % från 2017 års nivå. För att detta ska vara möjligt behöver gång, cykel och kollektivtrafik stå för en större andel av resandet i staden än idag. Kollektivtrafiken är särskilt viktig för de lite längre resorna.

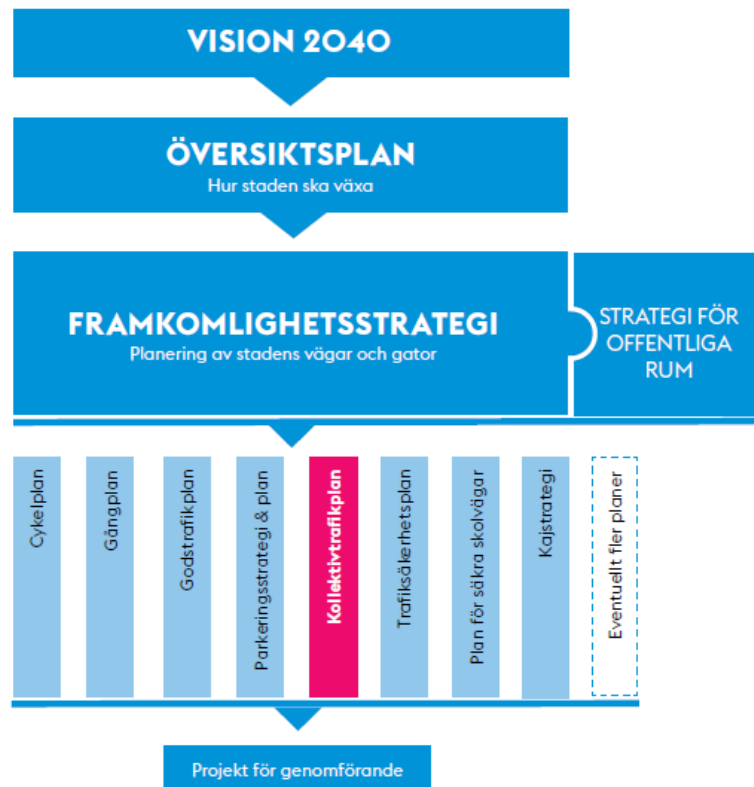
Stockholms stad har som väghållare stora möjligheter att påverka den ytgående kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft. Med den konkurrens som finns om det allmänna utrymmet uppkommer också på många platser en ojämn och bristfällig framkomlighet för kollektivtrafiken som både skapar långa och osäkra restider för resenärerna. För att kunna prioritera kollektivtrafiken på rätt sätt och på rätt plats behövs en samsyn mellan staden som väghållare och regionen som driver kollektivtrafiken om vilka stråk och gator i staden som är viktigast. Det är också viktigt att lyfta de stadsutvecklande kvaliteter och sociala och trygghetsrelaterade aspekter som kollektivtrafiken har, för att kunna göra korrekta avvägningar mellan olika funktioner i staden och gaturummet.

Den befintliga stornätsplanen togs fram 2011 för innerstaden och 2013 för ytterstaden och har legat till grund för ett omfattande arbete med att utveckla framkomligheten för kollektivtrafiken i hela staden genom flera handlingsplaner. Samtidigt har mycket hänt sedan stornätsplanen antogs. Bland annat så har arbetet med att utveckla spårtrafiken tagit fart, samtidigt som stadens bebyggelseplanering utvecklats. Det finns med detta ett behov av att se över det prioriterade nätet och samtidigt passa på att inkludera fler aspekter för en attraktiv kollektivtrafik än restider och medelhastigheter för fordon. Det har också blivit tydligt att vikten blir allt större av en gemensam plan som stadens olika förvaltningar kan arbeta gemensamt med och i samverkan med regionen. Med en löpande planering som är ständigt pågående i staden så riskerar vi att gå miste om möjligheter att förbättra kollektivtrafiken på grund

av avsaknaden av en plan med tydliga geografiska dimensioner och prioriteringar.

Med utgångspunkt i stadens framkomlighetsstrategi utgör kollektivtrafikplanen en av flera fördjupningar och konkretiseringar som tydliggör arbetet med att utveckla olika delar av stadens transportsystem, med syfte att stödja genomförande av översiktsplanen och stadens övergripande vision.

Kollektivtrafikplanen svarar också mot uppdraget i budget för 2023 att identifiera de viktigaste stråken för buss- och spårtrafik i staden samt budgetuppdrag i budget för 2024 om att kartlägga var biltrafik kan ersättas med buss eller spårbunden trafik.



Figur 1 Illustration av det strategiska ramverket av styrande dokument

Ärendets beredning

Förslaget till Kollektivtrafikplan har tagits fram av trafikkontoret. Referensgrupper med representanter från trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och regionens trafikförvaltning har använts för att utveckla förslaget.

Synpunkter på planen har inhämtats från övriga förvaltningar och särskilt påverkade bolag inom staden via ett kontorsremissförfarande. Inkomna synpunkter välkomnar i

huvudsak planen som ett nödvändigt instrument i stadsplaneringen för att tydliggöra kollektivtrafikens prioritering på utpekade platser.

Förslag till kollektivtrafikplan

Kollektivtrafikplan för stadens gator pekar ut de viktigaste gatorna och stråken där kollektivtrafiken behöver särskild prioritet i hela staden. Detta är en viktig grund för att planera åtgärder på gator och vägar och att reservera tillräckligt utrymme för kollektivtrafiken i stadsutvecklingsprojekt. Avseende prioriteringen anges två olika nivåer av nät, primärt och sekundärt där behoven av prioritering är störst i det primära nätet. Grunden för det utpekade nätet är stråk med ett stort resande med buss idag eller i framtida planer, alternativt viktiga stråk i områden som saknar spårtrafik som kollektivtrafikförsörjning.

Mål

Syftet med att utveckla kollektivtrafiken i staden är bland annat att stötta ett hållbart resande och bidra till stadens klimatmål för transportsystemet. För att åstadkomma detta behöver kollektivtrafiken kunna bidra till ett minskat vägtrafikarbete genom att vara tillräckligt attraktiv för att kunna konkurrera med biltrafiken. I detta ingår att hela resan behöver vara snabb, trygg och inbjudande, vilket ställer krav såväl på själva kollektivtrafikresan som på förflyttningen till och från hållplatserna. Sju mål har tagits fram för att beskriva särskilt viktiga utvecklingsområden inom kollektivtrafiken på stadens gator.

Arbetet med dessa mål följs upp årligen med hjälp av stickprovsindikatorer som mäter effekten av åtgärder inom specifika delar.

A: Bebyggelseutvecklingen ska stärka kollektivtrafikresandet i starka stråk och bytespunkter

Det kraftfullaste instrument för att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik med ett högt användande är att samla bebyggelseplaneringen i ur kollektivtrafiksynpunkt goda lägen.

B: I de prioriterade stråken i innerstaden ska restidspålitligheten öka

Framkomlighetsproblemen för bussar i innerstaden leder, förutom låga medelhastigheter, även till stora osäkerheter i restid. Detta skapar följdproblem vad gäller kollektivtrafikens attraktivitet och påverkar driften negativt. Åtgärder behöver vidtas för att säkerställa

restidspålitligheten. Dessa åtgärder har generellt också en positiv inverkan på restiderna.

C: I de prioriterade stråken i söderort och västerort ska restiderna minska

Restiderna i kollektivtrafiken utanför innerstan är ofta för långa, i synnerhet för tvärresor som ofta utgörs av buss- och i vissa fall spårvägstrafik. Med tanke på stadens omfattande bebyggelseplanering utanför innerstan med både ett stort bostadsbyggande och arbetsplatser är det av stor vikt att kollektivtrafiktillgängligheten ökar. Det är därför viktigt att i hög grad åstadkomma eget utrymme i de primära stråken utanför innerstaden för att både förbättra dagens framkomlighet samt framtidssäkra kollektivtrafikens attraktivitet.

D: Tryggheten vid hållplatser längs de prioriterade stråken ska öka

Resan till och från hållplatserna är en viktig del av hela resan. Staden har ett stort ansvar att säkerställa att miljöerna runt hållplatserna upplevs som trygga genom bland annat gestaltning, underhåll och att i så stor utsträckning som möjligt planera för att platser ska vara befolkade under stora delar av dygnet.

E: Kollektivtrafikens bidrag till attraktiva stadsmiljöer ska utvecklas genom medveten, tydlig och sammanhållen gestaltning i stadens olika delar.

För att kunna åstadkomma en mer central och framskjuten placering i stadsbilden behöver kollektivtrafikens infrastruktur bidra positivt till stadsmiljön. Barriäreffekter för fotgängare och cyklister ska så långt som möjligt undvikas.

F: Gånganslutningar till hållplatser i de prioriterade stråken ska vara gena och attraktiva.

I planering av tillkommande bebyggelse ska det säkerställas att gånganslutningar till hållplatser i det prioriterade nätet vara gena, säkra och trygga.

G: Antalet resenärer i de planerade stråken ska öka, i synnerhet i söderort och västerort.

Det finns en stor potential att med en förbättrad tillgänglighet kunna flytta över fler resor till kollektivtrafiken. I takt med bebyggelseutvecklingen blir detta extra viktigt särskilt utanför innerstaden.

Prioriterat kollektivtrafiknät

Det centrala innehållet i kollektivtrafikplanen är ett utpekat nät av prioriterade kollektivtrafikstråk som tagits fram i samråd med region Stockholms trafikförvaltning. Dessa stråk omfattar hela staden och delas in i ett primärt och ett sekundärt nät.

- Det primära nätet utgörs framförallt av de gator som trafikeras av nuvarande och planerade stomlinjer, samt övriga stråk med ett högt resande (>10 000 resenärer per dag).
- Det sekundära nätet utgörs av stråk med ett medelhögt resande (4000-10 000 resenärer per dag).

För det primära nätet ska en hög grad av fysisk prioritering gälla i gatunätet, och vid nyproduktion ska eget utrymme alltid vara utgångspunkt. I de sekundära stråken säkerställs en hög framkomlighet med signalprioritering och eget utrymme lokalt vid passager där det är stor trängsel och effekten av kollektivtrafikkörfält är särskilt stor.

Trafikkontorets synpunkter

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafiknämnden för egen del godkänner Kollektivtrafikplan för stadens gator och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.

Slut

Bilagor

1. Kollektivtrafikplan för stadens gator
2. Indikatorer och uppföljning av mål