



HÄSSELBY-VÄLLINGBY STADSDELSFÖRVALTNING

Stadsdelsmiljö och teknik
Handläggare: Solveig Nilsson
Telefon: 508 04 052
Dnr 1.5.3-763-2011
Sammanträde 17 april 2012

TJÄNSTEUTLÅTANDE
SID 1 (7)
23 MARS 2012

Till
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Förslag till Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030

Remiss från Trafik- och renhållningsnämnden, Dnr T2008-310-02378

Förvaltningens förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande till Trafik- och renhållningsnämnden som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Leif Spjuth
stadsdelsdirektör

Mats Carinder
avdelningschef

Sammanfattning

Stockholmsregionen växer i snabb takt. Trafikkontoret har utarbetat ett förslag till Framkomlighetsstrategi som beskriver hur stadens väg- och gatunät ska kunna möta det ökande befolkningstrycket och samtidigt bidra till visionen om ett Stockholm i världsklass.

Förvaltningen är i allt väsentligt positiv till Framkomlighetsstrategins innehåll och intentioner som på ett ambitiöst sätt lyfter fram de utmaningar staden måste hitta lösningar till för att uppnå ett yteffektivt och kapacitetsstarkt trafiksystem inom en snar framtid. Förvaltningen anser dock att trafikens miljö- och hälsoeffekter på ett tydligare sätt bör präglade innehållet och efterlyser därför en direkt koppling till Stockholms klimatmål i Framkomlighetsstrategin.

Bilaga: Remiss från Trafik- och renhållningsnämnden, Dnr T2008-310-02378

Ärendets beredning

Detta tjänsteutlåtande har utarbetats inom avdelningen för stadsdelsmiljö och teknik.

Sammanfattning av remissen

Stockholmsregionen växer i snabb takt. Regionen har nu ca 2 miljoner invånare. År 2030 väntas regionen ha ökat med 500 000 personer. Trafikkontoret har utarbetat ett förslag till Framkomlighetsstrategi som beskriver hur stadens väg- och gatunät ska kunna möta det ökande befolkningstrycket och samtidigt bidra till visionen om ett Stockholm i världsklass.

Trafikkontoret föreslår fyra övergripande planeringsinriktningar. För att uppnå dessa övergripande inriktningar föreslås 14 mätbara mål, som kan användas för att mäta utvecklingen mot inriktningarna. Dessa mål presenteras nedan, under respektive planeringsinriktning. I de fall målvärdet är angett med ett X behöver trafikkontoret genomföra kompletterande undersökningar innan en lämplig målnivå kan föreslås.

Planeringsinriktning 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.

Ökad rörlighet och valfrihet i trafiksystemet ger alla stockholmare en bra tillgänglighet till storstadens alla möjligheter. De som kan åka buss eller spårvagn, cykla eller gå finner ett system med förutsättningar för attraktiva resor av hög kvalitet. Detta avlastar tunnelbanan. Buss- och spårvagnspassagerare, cyklister och gående tar mindre plats på gatan och lämnar utrymme för de som behöver det, dvs. godslleveranser, näringslivets transporter och de som behöver åka bil. På detta sätt kan fler människor och mer gods transporteras på det befintliga gatuutrymmet.

Mål A2:

- Kollektivtrafikens andel av de mekaniserade resorna, d.v.s. resor med bil eller kollektivtrafik, i högtrafiken ska vara 80 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030.

En finmaskig och sammanhängande kollektivtrafik på spår, vägar och gator som ger attraktiva, pålitliga restider lockar fler resenärer och den potentiella förflyttningsskapaciteten uppfylls. Kollektivtrafiken bidrar till den tillgänglighet och valfrihet som behövs för en fungerande arbetsmarknad och en bra livskvalité.



Mål A3:

- Andelen av alla resor som sker med cykel i högtrafik ska vara minst 15 procent.

Gena, säkra och pålitliga cykelresor höjer väg- och gatusystemets kapacitet, samtidigt som cyklister får en konkurrenskraftig flexibilitet, valfrihet och pålitlighet i högtrafiken. Inom 10 km från Centralstationen bor cirka 460 000 personer som arbetar, av dem jobbar 85 procent inom samma radie. Om fler av dessa väljer cykel för vissa resor kan både kollektivtrafiken samt väg- och gatunätet avlastas.

Mål A4:

- Andelen företagare som upplever att stadens gator och vägar tillgodoser deras behov ska vara x procent år 2030.

Ett fungerande näringsliv är grundläggande för en fortsatt hög livskvalité i Stockholm. Ett fungerande väg- och gatunät är en förutsättning för ett fungerande näringsliv. Den rörliga godstrafiken gynnas av att fler personresor sker med yteffektiva medel.

Planeringsinriktning 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 x procent år 2030.

Att kunna lita på att man kommer fram när man ska, oavsett färdmedel, ger både tid som kan används till andra ändamål och mer valfrihet i trafiken. Detta mål innebär att en viss procent av alla resenärer i stadens väg- och gatunät ska komma fram inom en specificerad typisk restid. Väg- och gatunätet kan då sägas ha en viss procents pålitlighet.

Mål B2:

- Stomtrafiken i innerstaden ska ha en medelhastighet, inklusive hållplatsstopp på 20 km i timmen år 2030.

De som väljer att åka med kollektivtrafik på stadens vägar och gator ska få attraktiva och pålitliga restider. På detta sätt blir kollektivtrafiken mer attraktiv, valfriheten ökar och vägarna avlastas för nödvändiga bilresor och näringslivets resor.

Mål B3:

- Det ska vara lätt att hitta en parkeringsplats. Efterfrågan på parkeringsplatser ska inte överstiga 85 procent av utbudet år 2030.

Att det blir lätt att parkera är avgörande för att fånga en av bilens främsta styrkor som transportmedel, att kunna komma hela vägen fram till målet. Om det alltid finns lediga parkeringsplatser när och var de som mest behövs ökar framkomligheten och möjligheten att komma fram till målet, för den som parkerar. Dessutom minskar trafiken genom att sökandet efter parkering minskar.

Mål B4:

- Andelen resenärer på stadens vägar och gator som är nöjda med reskvaliteten ska vara x procent år 2030.

Det finns många aspekter av resandet som inte kan mätas med objektiva data utan handlar om hur enskilda resenärer upplever kvaliteten på sina resor. I en storstad där trängsel och köer uppstår och där störningar kommer att påverka restidspålitlighet handlar detta inte minst om en ökad förståelse för vad man kan förvänta sig i storstadstrafiken och nöjdhet med den information som staden och andra aktörer ger ut under aktuella störningar.

Planeringsinriktning 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 och 50 procent i ytterstaden år 2030.

Stockholm förtätas och nya varierande miljöer med ett brett utbud av service skapas i alla delar av staden. Fler människor kommer att ha möjlighet att tillgodose sina behov genom kortare gångresor inom staden, och därmed ökar valfriheten. En attraktiv och tilltalande gatumiljö främjar gång som transportsätt. Gångtrafik, inte minst i kombination med kollektivtrafik, har potentialen att vara mycket kapacitetsstark och är därmed ett effektivt sätt att använda gaturummet.

Mål C2:

- Andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktivt ska vara minst x procent år 2030.

Vägarna och gatorna är stockholmarnas vardagsrum, mötesplats och skyltfönster. De ska spegla Stockholms position som en av världens mest attraktiva storstäder.



Planeringsinriktning 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.

Förbifart Stockholm ska leda bort regionala resor som inte behöver passera Stockholms centrala delar, och ger även möjlighet för Essingeleden att ta en mer lokalt avlastande roll. Genomfartsresor tas bort från innerstadens gator och lämnar plats åt ett ökat lokalt resande med kollektivtrafik, gång och cykel, samt en ökad gods-distribution.

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.

Trafiken i framtiden ska fungera bättre än idag. Stora investeringar i den regionala infrastrukturen syftar till att hålla takten med befolkningsökningen, men möjligheten att skapa mer yta för biltrafik inom staden är begränsad. Om trafiken ska fungera lika bra eller bättre än idag får biltrafiken i högtrafik inte öka, medan kapacitetsökningar i andra färdmedel möjliggör ett ökat resande.

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.

Regeringen har i nollvisionen ett långsiktigt åtagande att antalet döda och svårt skadade i trafikolyckor i Sverige ska vara noll. Stockholm jobbar med mål för 2020 för att få ner antalet med 40 procent.

Mål D4:

- Andelen invånare som upplever att trafiken inte orsakar allvarliga problem i sin stadsdel ska vara minst x procent år 2030.

Trafik är ett naturligt inslag i storstaden. En väl utformad och planerad vägtrafik ska bidra till ökad trygghet, tillgänglighet och framkomlighet utan en alltför stor negativ påverkan på stadsmiljön.

Handlingsplan

En bilaga till Framkomlighetsstrategin innehåller en översiktlig handlingsplan för perioden 2012-2016, den ska bidra till att målen uppfylls. I handlingsplanen presenteras följande mål- och åtgärdsförslag:

- *Kollektivtrafik som är kapacitetsstark och attraktiv*
Påbörja arbetet med stomnätet
Bättre övervakning av kollektivtrafikkörfält
Anslutningsresor till kollektivtrafiken
- *Cykeltrafik i världsklass*
En cykelplan för arbetspendling
Vinterunderhåll av cykelvägar
Cykelparkeringsplan
Utbyggnad av låncykelsystemet
Handlingsplan för cykelområdet
- *Gångtrafik för en promenadstad*
Gångtrafikplan som identifierar viktiga stråk
Bättre förståelse för gångtrafikens behov
Samordning av drift och underhåll, trafiksäkerhet och tillgänglighet
- *Godstrafik som är effektiv och pålitlig*
En handlingsplan för godstrafik
Utreda samlastningscentraler
- *Privatbilresor och parkering som fångar bilens fördelar*
Parkering i innerstaden
Parkering i ytterstaden
En handlingsplan för biltrafiken
Bättre samordning av störande vägarbeten
- *Framkomlighet som är hållbar och robust*
Kommunikation med resenärer och medborgare
Smarta val-åtgärder
Studera en utvecklad trängselskatt
En plan för miljö och trafik

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen är i allt väsentligt positiv till Framkomlighetsstrategins innehåll och intentioner som på ett ambitiöst sätt lyfter fram de utmaningar staden måste hitta lösningar till för att uppnå ett yteffektivt och kapacitetsstarkt trafiksystem inom en snar framtid.

Förvaltningen anser dock att trafikens miljö- och hälsoeffekter på ett tydligare sätt bör prägla innehållet och efterlyser därför en direkt koppling till Stockholms klimatomål i Framkomlighetsstrategin. Det är viktigt att redan i strategin lyfta fram



stadens miljömål om bl.a. miljöeffektiva transporter och vilka trafikslag som ska prioriteras, när, var och på vilket sätt, exempelvis kollektivtrafik före bil och gods-transporter före persontransporter. Stockholm har som mål att vara fossilbränslefri stad år 2050. Stadens och Riksdagens mål om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030 är en ambitiös målsättning som kräver tydliga och långsiktiga förändringar i tidigt planeringskede.
