



Handläggare: Magnus Lindqvist
Telefon: 08-50828937

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2012-03-06 p 27

Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030

Remiss från Trafikkontoret, T2008-310-02378

Förvaltningens förslag till beslut

1 Godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Strategin innehåller fyra planeringsinriktningar som är 1) ökad kapacitet, 2) ökad framkomlighet, 3) en attraktiv stad samt 4) att de negativa effekterna av väg- och gatutrafiken ska minimeras. Stor vikt läggs vid prioritering av kapacitetsstark och energisnål cykel-, gång- och kollektivtrafik, samt näringslivets transportbehov.

Miljöförvaltningen är positiv till att en framkomlighetsstrategi tagits fram som ett underlag för fortsatta diskussioner om hur trafiken i staden ska planeras och förvaltas. Det är intressanta och bra förslag som lyfter fram de utmaningar staden står inför inom vägtrafikområdet. Strategin är också välskriven och lätt att följa.

Trafiken har en nyckelroll i arbetet med att skapa en attraktiv och hållbar stad. Det är utmärkt att framkomlighetsstrategin pekar ut planeringsinriktningar som kan vägleda långsiktiga beslut fram till 2030. På så sätt kan strategin bidra till att utveckla ett effektivt, attraktivt och miljöanpassat transportsystem i Stockholm.

Framkomlighetsstrategin ska ”ge styrande principer för beslut om stadens vägar och gator, för att bidra till ett effektivt, tryggt, snyggt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm, i linje med visionen och översiktsplanen”. Miljöförvaltningen

instämmer i målbeskrivningen i strategins inledning, men anser att det är nödvändigt med ytterligare bearbetning av dokumentet för att få målen kring ”miljövänligt och hälsosamt” att genomsyra strategin på ett mer konsekvent och integrerat sätt.

Nedan summeras förvaltningens viktigaste synpunkter i punktform.

- Framkomlighetsstrategin bör kopplas till Stockholms mål om en fossilbränslefri stad år 2050, och till riksdagens mål om en fossiloberoende fordonsflotta 2030, som staden stöder. Det är angeläget att alla beslut som fattas inom staden harmoniserar med dessa övergripande mål för klimatarbetet, och det bör tydliggöras även i Framkomlighetsstrategin.
- Framkomlighetsstrategin bör också anknyta till Stockholms miljöprogram och då särskilt målet om miljöeffektiva transporter som bl.a. inkluderar arbetet med miljö kvalitetsnormerna för luft och buller och förbättringar inom dessa områden.
- Strategins ”styrande principer” att prioritera gång, cykel, kollektivtrafik samt kapacitetsstark och nyttig fordonstrafik är positiv. Det är viktigt att de planer och åtgärder för vägtrafiken som utvecklas till följd av strategin tydligare visar hur ofta, var och på vilket sätt gång ska prioriteras före cykel, kollektivtrafik före bil, och godstransporter före persontransporter.
- Tidigare trafikstrategier, trafikmiljöprogram m fl dokument kan utnyttjas i det fortsatta arbetet, då problem och strategier för att närma sig ett mer effektivt och miljöanpassat transportsystem är likartade även idag.
- Det är positivt att strategin lyfter möjligheterna att minska stockholmarnas resbehov genom smarta val-åtgärder, s.k. Mobility Management, och hur det kan bidra till att öka kapaciteten på stadens gator och vägar. Fortsatt arbete i denna riktning är viktigt och strategin bör utvecklas i dessa delar. Framkomlighetsstrategin bör kopplas till stadens satsning på ICT, informations- och kommunikationsteknologi, för att förändra resbehoven. Miljöförvaltningen föreslår även att strategin kompletteras med ett mål om att främja en framtida gång- och cykelkultur, med särskild inriktning mot barn och ungdomar. Gällande cykeltrafik är bättre cykelparkeringsplatser av särskild betydelse.

- Förslaget fokuserar i huvudsak på persontransporter. Det är även angeläget med en analys av näringslivets olika transportbehov i staden och behovet av godstransporter i staden relaterat till den snabbt ökande befolkningmängden. Miljöförvaltningen är särskilt positiv till trafikkontorets ansats att utveckla bättre underlag och kunskap om godstransporter, transportmönster och hur trenderna för dessa transporter utvecklas över tid.

Bakgrund

Trafikkontoret har utarbetat ett förslag till Framkomlighetsstrategi till 2030. Genom att Stockholmsregionen växer snabbt behöver stadens gatunät utformas och disponeras för att klara befolkningsökningen. Strategin är uppbyggd kring fyra planeringsprinciper och ett antal mål.

Trafikkontoret önskar särskilt synpunkter på målformuleringar och målnivåer, åtgärdsförslagen, hur strategin kan integreras i det regionala samarbetet samt hur respektive remissinstans kan bidra till att målsättningarna i strategin uppnås. Efter omhändertagande av remissynpunkter kommer en slutlig Framkomlighetsstrategi att fastställas i Trafik- och renhållningsnämnden och, om nämnden beslutar det, även i Kommunfullmäktige.

Rapportens innehåll

Den föreslagna strategin består av fyra kapitel och en bilaga, d v s fem delar som kort beskrivs nedan.

Efter ett inledande kapitel redovisas arbetets utgångspunkter utifrån översiktsplanens fyra stadsutvecklingsstrategier, som är:

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

Därefter presenteras de fyra planeringsinriktningar som tagits fram med åtföljande 2-4 mål under respektive inriktning, totalt 14 mål. Framkomlighetsstrategins fyra planeringsinriktningar är:

1. Ökad kapacitet. Fler människor och gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel (kollektivtrafik, cykel, gång).
2. Ökad framkomlighet. Framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen och höja restidspålitligheten för alla trafikanter.

3. Attraktiv stad. Vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas genom att förbättra gångvänligheten i staden.
4. De negativa effekterna av väg- och gatutrafiken ska minimeras genom att styra bilanvändning till de resor där bilen gör mest samhällsnytta.

En kortfattad beskrivning av hur arbetet med strategin är tänkt att gå till följs av en avslutande bilaga med handlingsplan för perioden 2012-2016. Bilagan innehåller 21 stycken åtgärdsförslag samt de mål som de bidrar till.

En avgränsning är att strategin enbart gäller för stadens eget gatunät. Samtidigt betonas att stadens gator inte kan ses isolerat. Det statliga väg- och järnvägsnätet, kollektivtrafiken, regionens övriga kommuner och trafiken på vatten är delar som strategin har att förhålla sig till.

Förslaget till strategi finns under följande länk: www.stockholm.se/trafiken

Förvaltningens synpunkter

Utarbetandet av framkomlighetsstrategin, tidigare kallad trafikplaneringsstrategi, har skett internt inom trafikkontoret. Miljöförvaltningen vill framhålla det positiva med att förslaget till strategi nu har tagits fram som ett underlag för fortsatta diskussioner om hur trafiken i staden ska planeras och förvaltas. Det är intressanta och bra förslag som lyfter fram de utmaningar staden står inför inom vägtrafikområdet. Målen är i flera delar högt satta vilket kommer att kräva omfattande förändringar för att kunna uppnås.

Det är utmärkt att framkomlighetsstrategin pekar ut planeringsinriktningar som kan vägleda långsiktiga beslut fram till 2030. Det är viktigt att strategin lyfter fram helhetsperspektivet och bidrar till att samtliga planeringsstrategier och åtgärder ingår i ett sammanhang så att de kompletterar varandra och bidrar till en bättre helhetslösning för trafikarbetet i Stockholm. På så sätt kan konflikter och hinder för ett effektivt, attraktivt och miljöanpassat transportsystem minimeras.

Det är positivt att framkomlighetsstrategin lyfter fram gång och cykel som trafikslag. De är även de mest energisnåla, minst klimat- och miljöpåverkande och mest hälsofrämjande trafikslagen. Även prioriteringen av de kollektiva transportslagen bidrar till minskad klimat- och miljöpåverkan. Den trafik som därutöver ska ges prioritet på stadens vägar bör även den vara kapacitetsstark och nyttig (gods snarare än personer, taxi och buss snarare än privatbilar), trafiksäker, energisnål, och orsaka minimalt med utsläpp och buller. Dessa ”styrande principer” kan lyftas fram och förtydligas mera, dvs beskrivningar av hur ofta, var och på vilket sätt gång ska prioriteras före cykel, kollektivtrafik före bil, godstransporter före persontransporter.

Tidigare trafikplaner

Staden har utarbetat ett antal trafikplaner, program och strategier genom åren. En av de senare satsningar som gjordes var det *Diskussionsunderlag till strategisk trafikplan* som togs fram 1999. Dess övergripande mål var att förbättra tillgängligheten i trafiksystemet, särskilt för näringslivets transporter, kollektivtrafik och cykeltrafik. Dåvarande mål formulerades bl a mot bakgrund av behovet av miljöförbättringar samt att varudistribution och tjänste/serviceresor utgjorde en stor andel av den totala gatutrafiken. Dessförinnan publicerade Miljöförvaltningen ett *Trafikmiljöprogram för Stockholm* som behandlades i nämnden 1997-08-21.

Även om stora förändringar skett sedan dess så är trafikmiljöproblemen och strategierna för att närma sig ett miljöanpassat transportsystem likartade. Det finns stora likheter med dagens situation och flera av de tankar som framfördes i ovan beskrivna dokument kan utnyttjas i det framtida trafikplaneringsarbetet.

Miljö och hälsa

Framkomlighetsstrategins målsättningar inkluderar även att den ska bidra till hållbart resande och ett miljövänligt och hälsosamt Stockholm. Den bör därmed innehålla en ambition att de föreslagna planeringsstrategierna, målen och åtgärderna ska bidra till att uppfylla stadens miljömål och motverka konflikter som kan försämra miljön och hälsan i staden. De miljö- och hälsoeffekter som trafiken orsakar diskuteras dock endast sparsamt och miljöförvaltningen anser att även trafikens miljö- och hälsoeffekter på ett tydligare sätt bör ligga till grund för strategins utformning.

Stockholm har satt upp ambitiösa mål för miljö- och klimatarbetet, och det innebär att varje insats måste bidra till att målen uppnås. Det är därför nödvändigt att diskussioner om prioriterade transporter, styrmedel och policyutveckling för både personresor och gods förs med utgångspunkt i dessa mål. Miljöförvaltningen saknar i framkomlighetsstrategin en koppling till stadens mål om en fossilbränslefri stad 2050 och till riksdagens mål om en fossiloberoende fordonsflotta 2030. Naturvårdsverket har fått i uppdrag av regeringen att i samråd med ett antal övriga myndigheter samt länsstyrelserna lämna ett underlag till en svensk färdplan för att uppnå visionen om att Sverige inte ska ha nettoutsläpp av växthusgaser 2050. En delrapport lämnades i januari och arbetet slutrapporteras i december 2012. Hittills framtaget material visar att det krävs mycket kraftiga omställningar av hela samhällsstrukturen för att möjliggöra ett närmande till klimatmålen. Stockholm har också som ambition är att följa riksdagens vision om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030. Det är en ambitiös målsättning som kräver tydliga och långsiktiga förändringar både gällande styrmedel och planering.



Det saknas även en koppling till Stockholms miljöprogram 2012 - 15 vilket nyligen beslutades av KF. Strategins inriktning och mål ska vara förenliga med och stödja målet Miljöeffektiva transporter som har sju delmål:

- Gång- och cykelresandet ska öka
- Kollektivtrafikens andel ska öka
- Miljöbelastningen från stadens transporter och resor ska minska
- Miljökvalitetsnormerna för luft ska uppnås
- Trafikbullret utomhus ska minska
- Nya personbilar som säljs ska till minst 50 procent vara miljöbilar. 10 procent av nyregistrerade tunga fordon ska vara miljölastbilsklassade. Försäljningen av förnybara drivmedel ska uppgå till 16 procent.
- Stadens egna fordon ska vara miljöbilsklassade och köras på förnybart bränsle, och av stadens upphandlade transporttjänster ska miljöfordonsandelen öka

I förslaget inkluderas delmålen gång, cykel och kollektivtrafik, men behöver även relatera till de övriga delmålen inom miljöeffektiva transporter för att målen i både miljöprogrammet och framkomlighetsstrategin ska kunna nås.

Ett av delmålen i miljöprogrammet gäller trafikbuller där det bl.a. anges att vägbeläggningar ska användas som verktyg för att begränsa bullret, att insatser ska göras för att begränsa bullret vid skolor och förskolor samt åtgärder genom trafikstyrning, reglering, val av däck och ljuddämpande arkitektur och stadsbyggnad. Det är en viktig hälsofråga som kopplar till stadens vägar och gator. Även arbetet med att klara miljökvalitetsnormerna för luft i staden är nära kopplat till trafikens utveckling. Eventuella förändringar av trängselskatterna och miljözonens utformning kommer att diskuteras i samband med förslaget till miljökvalitetsnormer för luft. Alternativt kan detta även beaktas i något av de åtgärdsförslag som tas fram inom ramen för det fortsatta arbetet.

Om några mål eller åtgärder motverkar eller är i konflikt med stadens miljö- eller klimatmål bör det tydligt anges. Effekten av de planerade åtgärderna bör också utvärderas med avseende på klimat, miljö och hälsa på samma sätt som görs med avseende på exempelvis trängsel eller restidspålitlighet.

Smarta val

Strategin bör utveckla diskussionen om möjligheterna att minska stockholmarnas resbehov genom smarta val-åtgärder, s.k. Mobility Management, och hur denna

typ av åtgärder - olika styrmedel, planering, samordning, kommunikation, incitament, m.fl. - kan bidra till att öka kapaciteten på stadens gator och vägar.

Tekniska lösningar som effektivare och mer miljöanpassade fordon och bränslen, signalsystem o.s.v. är viktiga och nödvändiga åtgärder, men åtgärderna i handlingsplanen måste även inkludera aktiva trafikantåtgärder. Åtgärder som underlättar möjligheten till att minska bilberoendet och till att göra miljöanpassade resval i vardagen är viktiga delar i utvecklingen av framtidens Stockholm.

Stockholms stad satsar stort på ICT, informations- och kommunikationsteknologi, med ambitionen att vara i världsklass. Idag arbetar staden med ICT för att styra trafiken bl a med trafikinformation via trafiken.nu och trafiksignalstyrning för kollektivtrafiken. Men ICT kan även minska och förändra stockholmarnas resbehov, bl a genom att möjliggöra distansarbete och telefon-/videomöten. Den 8 februari i år lanserade Microsoft AB ”Jobba-hemma-dagen” och trafikborgarrådet Ulla Hamilton uttalade sig för en ökad acceptans för och möjligheter till att arbeta hemifrån. Framkomlighetsstrategin bör kopplas till stadens satsning på ICT då det kan bidra till att minska trafiken och öka framkomligheten på stadens gator och vägar, särskilt med en växande befolkning som är mycket ICT-kompetent.

Gång- och cykelkultur

Det räcker inte med en förtätad stad med bra infrastruktur och service inom gångavstånd, barn och ungdomar måste även ha vuxit upp med och lärt sig att gå och cykla i staden är ett självklart förstahandsval som transportmedel till förskola, skola och fritidsaktiviteter. Detta är även en förutsättning för att barns rörlighet i staden ska kunna öka, vilket ska prioriteras enligt stadens översiktsplan - Promenadstaden. Strategin bör därför inkludera ett mål att främja en framtida gång- och cykelkultur.

Idag bistår Trafikkontoret så kallade vandrande skolbussar vid en del skolor, men det krävs satsning på information om lämpliga cykelvägar och uppmuntran till att föräldrarna går eller cyklar till skolan med barnen så snart de har lärt sig cykla. Detta måste stödjas med synliga och säkra cykelparkeringar. Därmed läggs en grund till de framtida vuxnas gång och cykelvanor.

Gång

Den tredje av de fyra planeringsinriktningarna handlar om att förbättra gångvänligheten i staden och skapa ett trafiksystem som prioriterar gående i enlighet med stadens översiktsplan Promenadstaden. Denna inriktning är särskilt glädjande, då hittillsvarande trafikplanering i stora delar försummat gångtrafiken.

Det är viktigt att det också innebär att fotgängare lyfts fram som ett transportslag som behöver beaktas lika naturligt som att övriga transportsätt beaktas.

Att förflytta sig gående är inte enbart för turister och flanörer utan ett sätt att transportera sig i vardagen. Det sker i omvärlden en långsamt ändrad värdering av gångtrafik. Det pågår forskningsprojekt som "Utformning och planering för gående" vid bl a LTH och Boverket har fått ett regeringsuppdrag om planering som främjar fysisk aktivitet, där gång utgör en viktig del. Den kunskapsuppbyggnad som sker i omvärlden bör staden utnyttja. Exempel på områden som kan behandlas i strategin är vad det finns för möjligheter att i större utsträckning införa gågator respektive stomnät med renodlade cykelgator genom staden.

Bilresor

Strategin beskriver att bilen främst ska användas vid "nödvändiga bilresor" och resor som "fångar bilens fördelar i storstadstrafiken." Det saknas dock en diskussion om vilka sorts bilresor som ska prioriteras och vilken typ av bilar som ska prioriteras i staden. Även en diskussion om hur gemensam användning av bilar, till exempel taxi och bilpooler, kan ingå saknas. Därtill behövs en diskussion om näringslivets användning av personbilar, från tjänstebilar till små budbilar och hantverkarens skåpbilar. En ny kartläggning av vilka bilar som idag använder sig av stadens gator och vägar bör genomföras för att öka kunskapen om vilka av dessa bilresor och bilar som ska prioriteras.

Eftersom framkomlighetsstrategin ska gälla till 2030 är det viktigt att den innehåller en diskussion om framtidens bilar, resor och transporter. En ny dimension som kommer att påverka framtidens bilanvändning i staden, särskilt i innerstaden, är introduktionen av små elbilar enligt Stockholms elbilsstrategi 2030. Det kan omfatta både personbilar och små transportbilar. Även introduktionen av laddningsstolpar och särskilda parkeringsplatser till elbilar är relevant för framkomlighetsstrategin att ta hänsyn till. Bränslehantering och tankställen för drivmedel till såväl personbilar, bussar och andra tunga fordon utgör även det en del av trafikinfrastrukturen. Arbetet med transporter i stadens miljöprofilområde Norra Djurgårdsstaden bör också omnämnas och användas som referens för framtidens transporter.

Synpunkterna ovan kan även användas i utvecklingen av åtgärder som följer av framkomlighetsstrategin.

Godstrafiken

Enligt framkomlighetsstrategin ska näringslivets transporter prioriteras efter gång, cykling och kollektivtrafik. Dock fokuserar strategin nu mest på persontransporter. Det är angeläget med en diskussion om näringslivets olika transportbehov i staden



och behovet av godstransporter i staden relaterat till den snabbt ökande befolkningen.

Miljöförvaltningen har tagit flera initiativ av relevans för framkomlighetsstrategin. Några exempel är projektet CleanTruck som syftar till att öka andelen miljölastbilar i Stockholm och därmed bidra till bättre stadsluft och minskat beroende av fossila bränslen, Godsgruppen som är en förvaltningsövergripande arbetsgrupp för samordning och utbyte av information, och miljöförvaltningens uppdrag att ta fram ett förslag på definition på tunga miljöfordon. Förvaltningen uppmuntrar och ser fram emot en satsning på samordnat arbete för en mer effektiv och miljöanpassad godstrafik i staden.

Miljöförvaltningen skulle gärna se en tydligare målinriktning mot bättre terminalstruktur, ökad samlastning och ökade möjligheter för intermodala transporter, för att styra över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Förvaltningen anser också att om vi inte ska öka trafiken på vägarna i Stockholm kommer det bli nödvändigt att prioritera godstransporter framför personbilar.

Det är angeläget att trafikkontoret utvecklar mer kunskap om godstrafiken i staden. Det finns behov av undersökningar och en särskild plan för godstrafik och vi behöver veta hur trenderna för dessa transporter utvecklas över tid. Exempel på frågor kan vara: vilka typer av gods fraktas, vilka är resvägarna, flaskhalsarna, start- och målpunkter, tider, hur ser behov, problem och möjligheter ut idag och vilka förändringar kan vi vänta oss under de kommande åren?

Miljöförvaltningen ser också gärna åtgärdsförslag som handlar om att utveckla incitament för att styra godstrafiken, som t.ex. att utreda möjligheterna att låta viss godstransport ske i kollektivtrafikfältet, exempelvis de första 1000 miljölastbilarna, på vissa sträckor och/eller under vissa tider.

Kopplingar till det övriga trafiknätet

Även om förslaget till strategi fokuserar på stadens egna gator och vägar bör den ta hänsyn till hur dessa relaterar till trafikflödena i de övriga delarna av det regionala trafiknätet; motorvägarna, järnvägarna, spårnätet och vattenvägarna. Det är angeläget att arbetet inom ramen för arbetet också bidrar till att öka effektiviteten i de andra trafiknäten. Omstigningsplatser mellan de olika trafikslagen är viktiga noder i trafiknätet. De blir än viktigare i framtiden med ett ökat antal resenärer om kollektivtrafiken ska fungera smidigt, både ur trafik- och resenärssynpunkt. Som en åtgärd inom strategin kan de viktigaste knutpunkterna identifieras, anges och analyseras.

Ett sätt att öka kapaciteten i trafiknätet är att utveckla kollektivtrafik på vatten. Båtarnas del i kollektivtrafiken är idag begränsad, men SL har nyligen föreslagit två pendelbåtslinjer i Stockholm och framkomlighetsstrategin sträcker sig fram till 2030 när många sjönära stadsutvecklingsområden har bebyggts. Pendelbåtar har ofta god kapacitet att ta med cyklar och kan därför även möjliggöra en förlängning av cykelstråken. Strategin bör relatera till hur kollektivtrafik på vatten kan avlasta och komplettera trafiken på stadens vägar och gator. För att trafiken ska fungera bra är det viktigt med bra noder där byten mellan landbaserad kollektivtrafik och båttrafik kan ske snabbt och smidigt. Lämpliga kajlägen för båtpendling behöver diskuteras och pekas ut.

Bostads-, infrastruktur- och vägbyggen kommer att pågå på många platser under lång tid i Stockholm fram till åren 2025-2030. Det kan få stora effekter på framkomligheten och medelhastighet för kollektivtrafiken och även för cyklisterna inom vissa områden. Hinder som kan uppstå i samband med större byggarbetsplatser med tillhörande godstrafik måste i möjligaste mån förutses och hanteras i ett tidigt skede.

Detaljsynpunkter på de fyra planeringsinriktningarna och målen

Planeringsinriktning A

Rubriken lyder nu: ”Fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel; dvs. kollektivtrafik, cykel och gång.” Förvaltningen föreslår tillägget ”...samt underlätta samlastning och intermodala transporter.”

Det behövs mer kunskaper om start- och målpunkter för privatbilismen som rör sig i staden så att start/målpunkter som alstrar mycket biltrafik tydligare kan identifieras.

Det är angeläget att se över och prioritera lastplatser för godstrafiken på lämpliga platser i staden. Även stadens särskilda parkeringstillstånd för hantverkare och övriga näringsidkare bör ses över och analyseras i samband med parkeringsprioriteringar i framkomlighetsstrategin.

Mål A1. Transportkapaciteten i personer per timme i högtrafik på väg- och gatunätet ska öka mer än den procentuella befolkningsökningen till år 2030.



Målet nämner att det finns ”även potential att öka antalet personer per bil”. Åtgärder för att utnyttja denna potential saknas dock i den föreslagna handlingsplanen.

Mål A2. 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.

De nya reglerna för kollektivtrafik med fri etableringsrätt kan komma att påverka situationen i Stockholm. Det kan behövas en särskilt utredning om hur Stockholm ska hantera den här nya situationen vilket bör tillföras strategin som komplement till arbetet med stornätsstrategin. En effekt kan bli ökad konkurrens och trängsel vid särskilt attraktiva omstignings- och målpunkter som Cityterminalen.

Mål A3. Andelen av alla resor som sker med cykel ska i högtrafik vara minst 15 procent.

Ange om målet avser år 2030 liksom övriga mål eller annat år. Ange om målet gäller cykelresor i hela staden, d v s både för cykelresor i innerstaden och i ytterstaden. Jämför med Mål A2 om kollektivtrafiken, där anges särskilda mål för innerstaden respektive ytterstaden. Målet bör preciseras efter en resvanestudie och analys av utgångspunkter och målpunkter för de som cykelpendlar inom, till och från olika delar av staden samt till och från staden från omgivande kommuner. Det är idag oklart hur många som har målgång i innerstaden respektive ytterstaden.

En viktig satsning för att öka cyklingen i staden är tillgången till lätt tillgängliga, säkra och attraktiva cykelparkeringar. För att uppnå detta krävs en utökning och upprustning av befintliga cykelparkeringar som bör kartläggas och inventeras för att få ökad kunskap om platserna är lämpliga och kvaliteten är tillfredsställande. Det behövs även en kartläggning och analys av fler lämpliga platser för nya cykelparkeringar i strategiska lägen.

Om staden ska kunna genomföra en satsning på cykelparkeringar behöver en samordning och samarbete ske med flera aktörer. I samband med miljöförvaltningens kampanj Klimatsmart till träningen våren 2010 genomfördes en inventering av cykelparkering vid stadens simhallar, bollplaner och idrottsplatser i samarbete med Idrottsförvaltningen. Det visade sig att cykelparkeringarna som besökarna använde sällan var placerade på idrottsmarken som idrottsförvaltningen (nu fastighetskontoret) har rådighet över. Cykelparkeringarna var istället placerade på exempelvis SL:s hållplatsmark, SISAB:s skolmark, en privat fastighetsägares mark, Statens fastighetsverks eller Svenska kyrkans mark.



Det vill säga rådigheten och ansvaret för cykelparkeringarna är mycket uppdelad. Vid upprustning eller nyanläggning är det därför nödvändigt med ett strategiskt samarbete mellan olika aktörer. Motsvarande resultat har redovisats i den analys som gjorts på nationell nivå inom regeringsuppdraget ”Planera för cykeln”, om cykelparkeringar vid kollektivtrafikknutenpunkter.

Mål A4. Andelen företagare som upplever att stadens gator och vägar tillgodoser deras behov ska vara XX procent år 2030.

Som anges av trafikkontoret så är målet otydligt och behöver preciseras. I samband med ett förtydligande av målet kan följande frågeställningar beaktas: Vilka företagare eller branscher avses? Transportföretag/ distributörer, eller de företag som är beroende av regelbundna godstransporter eller bud? Vilken typ av behov avses? Hur företagarna upplever de anställdas resor till jobbet, eller parkeringsmöjligheter för tjänstebilar? Ingår resor till och från byggarbetsplatser?

Planeringsinriktning B

En bra beskrivning av problem och sårbarheter med ökad trängsel i en allt tätare stad.

Mål B1. Andelen motorfordonsresor med god restidspålitlighet i högtrafik ska vara XX procent år 2030.

Det kan vara lämpligt att även ha ett mått för godstransporternas tillgänglighet till lastplatser, dvs. möjligheter för lastning/lossning.

Mål B2. Stomtrafiken i innerstaden ska ha en medelhastighet (inklusive hållplatsstopp) på 20 km i timmen år 2030.

Förtydliga behovet av att driva mot fossilbränslefritt Stockholm. Fotnoten * ”Nya mål kommer att utvecklas i strategin för dessa bussars (och eventuellt spårvagnars) prestanda.” Lägg till: ”...och andel förnybara drivmedel”.

Mål B3. Det ska vara lätt att hitta en parkeringsplats. Efterfrågan på parkeringsplatser ska inte överstiga 85 procent av utbudet år 2030.

Oklart var målet om parkeringsplats gäller. Är det innerstaden, ytterstaden, i varje stadsdel eller som snitt över staden?

Oklart om målet även gäller cykelparkeringar, vilka omnämns i texten. Parkering i inner- respektive ytterstad anges som åtgärdsförslag men det är oklart om avsikten är utarbetande av särskild parkeringsstrategi. Om trafikkontoret ska ta fram en parkeringsplan eller parkeringsstrategi så bör det nämnas här. För parkeringsfrågorna är även infartsparkeringar en möjlighet att avlasta de centrala delarna av vägnätet och som bör behandlas i en parkeringsplan.



Planeringsinriktning C

Det är bra att strategin tydliggör att gång- och cykeltrafiken behöver separeras för att öka säkerheten och attraktiviteten istället för att trängas på gemensamma ytor. De är vitt skilda trafikslag och bör hanteras utifrån sina egna behov och förutsättningar.

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.

Förtydliga varför resor inom 5 km har valts som utgångspunkt. Det är ett vedertaget mått, men behöver kanske förklaras varför man just valt 5 km. Vilken sorts gångtrafik avses? Regelbundna promenader till jobb eller skola, till service såsom matbutiker eller på fritiden som motion?

Mål C2. Andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktivt ska vara minst XX procent år 2030.

Det är svårt att mäta gaturummens attraktivitet. Ska målet finnas kvar är det, som trafikkontoret anger, nödvändigt att ta fram kriterier för vad som anses vara attraktivt, det skiljer sig mycket mellan olika personer och platser i staden.

Planeringsinriktning D

Rubriken lyder nu: ”De negativa effekterna av väg- och gatutrafiken ska minimeras genom att styra bilanvändning till de resor där bilen gör mest samhällsnytta”. Förvaltningen föreslår ändring till ”...till de resor där bättre alternativ ännu saknas.”

Stadens mål för god luftkvalitet och minskad klimatpåverkan samt behovet av att effektivisera och prioritera utrymmet på stadens gator och vägar innebär ett behov av att styra mot ett tekniksifte: från fossila till förnybara bränslen, mot mer energieffektiva och mindre fordon.

Mål D1. Genomfartstrafiken ska vara högst 5 procent av all trafik på innerstadens gatunät år 2030.

Målet kan delas upp i persontransporter med bil och godstransporter med tung lastbil, då de har olika stor inverkan på trafiken. Ange gärna i texterna vilka transporter som idag är de vanligaste genomfartstransporterna. Är det godstrafik, taxi, personbilar, budbilar?

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.



Ange varför målet utgår från år 2008.

Det behövs en styrning som prioriterar lastbil som är nyttotrafik där det finns få alternativ i city (gods, avfall, hantverkare och service), medan personbilen oftast används för persontransporter och här finns ofta alternativa transportsätt.

Mål D4. Andelen invånare som upplever att trafiken inte orsakar allvarliga problem i sin stadsdel ska vara minst XX procent år 2030.

Här kan nämnas att i medborgarenkäten om hur stockholmarna upplever miljön finns en fråga som är formulerad enligt förslaget i mål D4. Medborgarenkäten genomförs med jämna mellanrum vart tredje år i staden, senast 2010. I den senaste undersökningen var det cirka 20 procent av de tillfrågade som upplevde trafiken som ett problem i stadsdelen.

Beroende på om invånarna själva är bilburna eller nyttjar gångbanor eller cykelbanor kan uppfattningen om vilken trafik som orsakar allvarliga problem skilja sig väsentligt åt.

Synpunkter på förslag till handlingsplan 2012 – 16

Åtgärdsförslagen är i huvudsak utformade som planer för olika sektorer. Förvaltningen ser svårigheter i att koppla samman sektorsplanerna med den övergripande strategin. Lägg gärna till en illustration på sidan 13 för hur framkomlighetsstrategin förhåller sig till t ex Cykelplanen, Spår- och stamnätsstrategin, parkeringsstrategin och övriga befintliga och planerade planer för trafik och transporter. Här kan även nämnas hur strategin förhåller sig till andra relevanta beslut och styrdokument i staden, t ex Miljöprogrammet 2012-15.

Det är bra att trafikkontoret pekar ut kunskapsbrister och föreslår ytterligare studier inom angelägna områden. Det är viktigt att åtgärder baseras på det senaste kunskapsläget och aktuella undersökningar. Resvaneundersökningar bör också genomföras för att få en helhetsbild av hur stockholmarna faktiskt reser och vilka önskemål de har på gång, cykel och kollektivtrafiken.

Åtgärdsförslag 12

Bra förslag med ett citylogistikråd! Bra förslag att se över regelverket, t.ex. klassning av vägar, miljözonsregler och efterlevnad, parkering i lastzon, ev. utökade leveranstider för tysta fordon etc.

Åtgärdsförslag 16

Förtydliga rubriken i att handlingsplanen handlar om smarta tjänster för biltrafikanter.



Åtgärdsförslag 21

Lägg till "...och en handlingsplan för hur stadens trafik ska arbeta för att kunna nå målet om fossiloberoende 2030."

Summeringstabell

Lägg gärna till en bild som även illustrerar eventuella målkonflikter.

Hur kan Miljöförvaltningen bidra till att målsättningarna i strategin uppnås
Miljöförvaltningen kan bidra till att koppla framkomlighetsstrategins inriktningar och mål till stadens miljö- och klimatmål.

Miljöförvaltningen samarbetar gärna med Trafikkontoret vid framtagandet av en plan för arbetet med trafik och miljön i Stockholm, särskilt handlingsplanen för att uppnå målen i stadens nyligen beslutade miljöprogram 2012-15. Det är en naturlig fortsättning på samarbetet under 2011 när Trafikkontoret deltog i framtagandet av Stockholms åtgärdsplan för klimat och energi 2012-15 med utblick mot 2030 som innehåller åtgärder som kan bidra till att uppnå målen i miljöprogrammet.

Miljöförvaltningen och trafikkontoret har också haft ett nära samarbete i Länsstyrelsens styrgrupp och arbetsgrupp för framtagande av nytt åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer för luft. Detta samarbete kommer självklart att fortsätta även när ett nytt åtgärdsprogram väl är fastställt eftersom flera av åtgärderna sannolikt kommer att vara fortsatta utredningar om miljözon, dubbdäcksavgifter, dubbdäcksförbud, trängselskatter m m.

Miljöförvaltningen har i stadens budget 2012 fått i uppdrag att ta fram en Färdplan för hur Stockholm ska nå målet fossilbränslefri stad 2050. Arbetet har just påbörjats. Färdplanen sträcker sig 20 år längre fram i tiden än stadens vision 2030 vilket kräver långsiktiga riktlinjer. Miljöförvaltningen kan bidra med underlag och erfarenhetsutbyte för viktiga strategiska vägval som Stockholm behöver förhålla sig till om staden ska bli fossilbränslefri.

Vid beredningen av detta ärende har Jon Möller och Lova André Nilsson medverkat.

Slut

Bilagor

1. Sammanfattning av Framkomlighetsstrategin.