



Kristofer Tenglidén
Trafikplanering
08-508 263 74
kristofer.tengliden@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2009-08-18

Om att göra Stockholm till en levande stad att gå och cykla i. Skrivelse till kommunstyrelsen. Svar på remiss.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Sammanfattning

Emilia Hagberg (mp) har i en skrivelse till kommunstyrelsen lämnat flera förslag om att göra Stockholm till en levande stad att gå och cykla i. Förslagen handlar om mer plats för gående och cyklister, grön våg för gående och cyklister, sänkta hastigheter och fler övergångsställen, gångata från Norrtull till Medborgarplatsen, gång- och cykelzon i Östra city, minskad biltrafik på kajerna, utbyggnad av cykelnätet, cykelreseplanerare, cykelparkering, ökad framkomlighet för cykeltrafiken, ökad trafiksäkerhet samt cykling i tjänsten.



Bakgrund / Remissen

Emilia Hagberg (mp) har i en skrivelse till kommunstyrelsen lämnat flera förslag om att göra Stockholm till en levande stad att gå och cykla i. Skrivelsen bifogas.

Trafikkontorets synpunkter

Nedan redovisas kontorets synpunkter på de olika förslagen.

Breddade trottoarer och ge mer plats för gående

I ny- och ombyggnadsprojekt byggs gångbanor med så generösa mått som möjligt bland annat med hänsyn till gatubredd, trafikmängder, parkering, träd och övrig möblering samt typ av verksamheter längs gatan.

Grön våg för gående och cyklister

Kontoret strävar alltid efter att göra väntetiderna så korta som möjligt för alla trafikanter med hänsyn till trafikmängderna. Ju större trafikflöden, desto längre blir väntetiderna. I små korsningar med mindre trafikmängder kan man oftast få korta väntetider.

Kortare väntetider innebär sänkt kapacitet i korsningarna för samtliga trafikanter eftersom varje signalväxling sänker kapaciteten. Kortare väntetid för fotgängare vid övergångsställen innebär minskad framkomlighet för bilar, bussar och cyklar eftersom det är dessa man måste "ta" tid från för att kunna "ge" åt gående. Dessa avvägningar jobbar kontoret med löpande.

Kontoret planerar att göra ett försök med grön våg anpassad till cykeltrafik på något lämpligt stråk. När det blir aktuellt kommer resultatet av försöket att redovisas för nämnden.

Sänkt hastighet på fler gator och fler övergångsställen

Olycksstatistiken visar att många gående i Stockholm skadas på övergångsställen. Ett antal oberoende forskningsstudier visar att markerade övergångsställen utan andra åtgärder leder till en ökning av antalet olyckor både för fotgängare och för motorfordon. En viktig faktor bakom olyckor som sker på obebakade övergångsställen är att samspelet mellan trafikanter inte alltid fungerar.

Varje år rapporteras omkring 300 skadade fotgängare och omkring 250 skadade cyklister till polisen. De flesta skadas i innerstaden i konflikt med motorfordon. Ett säkert trafikinät kräver också punktåtgärder för lägre hastighet vid särskilt utsatta platser, exempelvis gång- och cykelpassager. Förslag om

trafiksäkerhetsmål samt vilka insatser staden behöver prioritera för att nå målen planerar kontoret att redovisa i Trafiksäkerhetsprogrammets del två under hösten 2009.

Gångstråk från Norrtull till Medborgarplatsen

Kriterier för en framgångsrik gågata är att gatan är smal och gärna har en passande utformning så att det "känns" som en gågata, handel och restauranger mm som alstrar ett stort antal gående och möjlighet att ta hand om biltrafiken på andra gator.

Den norra delen av sträckan från Norrtull till Observatorielunden bedöms inte vara en lämplig gågata. Sektionen är för bred för att kunna befolkas av de relativt få gående på sträckan, gångbanorna räcker till för att ta hand om gångtrafiken. Dessutom saknas, med undantag för en kort sträcka kring Odenplan, gångtrafikmagneter i form av handel och verksamheter.

I Nya Slussen planeras för högklassiga gångstråk mellan Gamla Stan och Södermalm, för att knyta ihop Västerlånggatan och Götgatan.

Götgatan mellan Högbergsgatan och Medborgarplatsen trafikeras bl.a. av biltrafik från Högbergsgatan mot Söderledstunneln. Det är inte lämpligt att ta bort denna länk för biltrafiken för att kunna göra gågata, då det saknas lämpliga gator att leda om biltrafiken till.

Gång- och cykelzon i Östra city

Förutsättningarna för en gång- och cykelzon i Östra city är svåra. I området finns flera huvudgator med stombusslinjer samt mindre gator med gatuparkering.

Kontoret har tydliga uppdrag om att förbättra framkomligheten samt öka antalet parkeringsplatser. Att stänga av gator för buss- och biltrafiken ligger inte i linje med dessa uppdrag.

Kajerna

Kajerna är en viktig del av stadsbilden i Stockholm. Många av dem har rustats upp, t.ex. Strandvägen, Norra Hammarbyhamnen och Söder Mälarstrand. Upprustningsplaner finns också för Skeppsbron och Strömkajen. Förvaltningarna och Stockholms hamnar har ett nära samarbete kring kajupprustningarna.



Utbyggnad av cykelvägnätet

Cykeltrafiken ökar kraftigt i Stockholm. Sedan 1998 har den ökat med 75 procent i innerstadssnittet och ökningen har varit som störst de senaste fyra åren. För att möta denna trafikökning krävs åtgärder för att förbättra cykelvägnätet, och arbetet med åtgärder i enlighet med cykelplanen fortsätter. Detta görs bl. a. genom anläggning av cykelbanor och cykelfält för att knyta samman befintligt nät, förbättringar av trafiksignaler, åtgärdande av brister i befintligt cykelvägnät, tydligare separering av gående och cyklister samt fler cykelparkeringar.

För att förbättra säkerheten utförs tillbakadragna stopplinjer med cykelboxar i samtliga signalreglerade korsningar där cykeltrafik är tillåten. Åtgärden förbättrar samspelet och säkerheten och påverkar inte motorfordonstrafikens framkomlighet. Rödmarkeringar av cykelfält och cykelpassager i korsnings-/konfliktpunkter är åtgärder som förtydligar olika trafikantgruppernas område samt underlättar samspelet mellan trafikanter och höjer säkerheten.

Kontoret har för avsikt att påbörja ett försök med motriktad cykling på enkelriktade och lågtrafikerade lokalgator inom 30-zonerna. Det finns goda exempel från många andra länder på att detta fungerar väl. Om försöket kommer till stånd kommer det att ske i samverkan med Vägverket.

Ett stort arbete läggs också på att i samarbete med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret se till att de trafiklösningar som planeras och byggs inom exploateringsprojekten får god standard för alla trafikanter, även cykeltrafiken. Dessa cykelåtgärder bekostas av exploateringskontoret och syns därför inte i trafikkontorets budget.

Hitta lätt med cykel

Under 2009 har kontoret arbetat med att utveckla en internetbaserad cykelreseplanerare som syftar till att göra det möjligt att planera cykelrutter på ett enkelt sätt. Cykelreseplaneraren kommer inom kort att finnas under www.stockholm.se som en av flera e-tjänster för medborgarna. Man hittar den i en testversion under utvecklingsbloggen på Stockholms Stads hemsida; <http://dialog.stockholm.se/>.

I september kommer det även vara möjligt att jämföra cykelalternativet (rutt, restid, kostnad och miljöpåverkan) med andra färdssätt (bil, kollektivtrafik, gång eller kombinationer av dessa) i en nyutvecklad reseplanerare för alla färdssätt på www.trafiken.nu.

Cykelparkering vid Centralen samt vid alla tunnelbanestationer

Kontoret placerar årligen ut mellan 350 - 500 säkra och välordnade cykelställ runt om i staden. Eftersom varje cykelställ rymmer två cyklar innebär det 700 – 1 000 cykelparkeringsplatser.

Vid byggandet av Citybanan planeras också för cykelparkering. Kontoret har låtit utreda det tillkommande behovet vid Citybanan samt var och hur det kan lösas. Behovet är ca 800 nya cykelparkeringsplatser som ska lösas vid stationerna. Inom ramen för genomförandeavtalet för projektet Citybanan har 38 mnkr avsatts för att skapa bra och säkra cykelparkeringsmöjligheter vid Citybanans tre stationer (Södra station, Centralen och Odenplan).

Nya Slussen kommer också att rymma ett större antal cykelparkeringsplatser.

Andra exempel på platser där större cykelparkeringar anordnats eller kommer att anordnas är Karlbergs station (2006), Älvsjö station (2006), Farsta strands pendeltågstation (2008) och Årstabergs station (2009).

Nya cykelpumpar kommer att sättas upp på Strandvägen samt vid Åkeshovs och Västertorps tunnelbanestationer.

Cykelträngseln

Kontoret genomför för närvarande en framkomlighetsstudie för cykeltrafiken. Med GPS och kameror monterade på cyklar dokumenteras framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem längs de regionala stråken. Resultatet av detta kommer att tas med i kontorets arbetsprogram för cykelinvesteringar.

Cyklar och SL

Utbyggnaden av lånecykelsystemet pågår. Hittills har cirka 80 av 160 lånecykelstationer byggts. Frågan om cyklar i kollektivtrafiken är en fråga för SL, som för övrigt genomför ett försök med möjlighet att ta med cykeln på fem busslinjer under sommaren 2009.

Felparkerade bilar

Parkeringsvakterna arbetar utifrån gällande policy och arbetsinstruktion vilket innebär att trafikfarliga och hindrande uppställningar alltid prioriteras. I möjligaste mån ska dessutom trafikmiljön för de oskyddade trafikanterna t.ex. gående och cyklister säkerställas. Fordon som parkerar på dessa platser får flyttas till stadens uppställningsplats då de utgör ett avsevärt hinder. En stor del av de felparkerade bilarna på dessa platser stannar endast under en kort tidsrymd och



ofta åker bilisterna innan parkeringsvakterna hinner meddela parkeringsanmärkning. Utökad övervakning gör att risken att få en parkeringsanmärkning nu ökat. Hösten 2007 var andelen rätt parkerade fordon i innerstaden 55 %, hösten 2008 hade siffran stigit till 58,2 %.

Kontoret genomför också i samarbete med Vägverket och SL ett försök med intensifierad övervakning längs stombusslinjerna för att förbättra framkomligheten.

Städning och snöröjning av gång- och cykelbanor

Trafikkontorets driftverksamhet gör ingen skillnad när det gäller prioriteringen mellan vägbana och gång- och cykelbana. Stora delar av gång- och cykelbanenätet ansvarar dock stadsdelsförvaltningarna för, enligt de gränssnitt som kommunfullmäktige fattat beslut om.

Snöröjning ska ske inom en kontrakterad tid då snödjupet är tre centimeter på gång- och cykelbana och fem centimeter på vägbana.

Felparkerade bilar är ett stort problem för såväl vinter- som barmarksrenhållning.

Öka säkerheten

I samband med kommunfullmäktiges beslut om budget för 2008 fick trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att revidera *Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2005-2010*. Det reviderade programmet presenteras i två delar. Den första delen, som är en analys av den befintliga trafiksäkerhetssituationen i Stockholm, godkändes i trafik- och renhållningsnämnden den 18 mars 2008. Den andra delen av programmet kommer att redovisa mål för de identifierade problemområdena samt vilka specifika åtgärder och insatser som staden behöver prioritera för att nå de uppsatta målen. Kontoret planerar att redovisa del två av trafiksäkerhetsprogrammet för trafik- och renhållningsnämnden hösten 2009. Avsikten är sedan att trafiksäkerhetsprogrammet ska föras till kommunfullmäktige för antagande.

Gynna anställda som cyklar

Kontoret har låncyklar i Tekniska nämndhuset. Dessutom erbjuder trafikkontoret sina anställda kort på Stockholm City Bikes. I kombination med uppmaningen att kortare tjänsteresor i innerstaden skall ske med kollektivtrafik eller cykel kan mängden resor med bil hållas nere.



Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Slut