

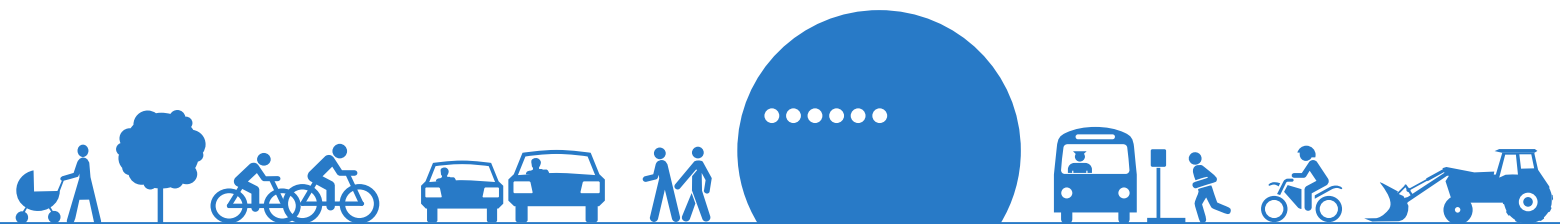


Framkomlighetsstrategi

Remiss av framkomlighetsstrategi n vinter 2011-2012

– på väg mot ett Stockholm i världsklass

www.stockholm.se/trafikkontoret



Sammanfattning

Denna rapport redovisar upplägget för, samt resultaten från remissen av Framkomlighetsstrategin som genomfördes av trafikkontoret under perioden december 2011 – mars 2012. Remissen bestod av två stora delar, en formell remissrunda med berörda organisationer och myndigheter samt en webbdialog och enkätundersökning bland medborgare både inom och utanför Stockholms stad.

Formella remissvar har kommit in från 60 instanser. Remissinstanserna är i stort sätt positiva till inriktningen i strategin och att Staden tar fram en strategi som visar behovet av att ta ett helhetsgrepp på prioriteringar i trafiksystemet. Många konstruktiva förbättringsförslag har kommit in och flera av dessa har inarbetats i strategin. Många instanser har uttryckt en vilja att upprätthålla ett närmare samarbete för att uppnå målen i strategin. Trafikkontoret har även tagit emot många förslag till åtgärder som kan bidra till att uppnå målen och dessa kommer att tas med i det vidare arbetet med åtgärdsplaner. Remissvaren sammanfattas i bilaga A.

Webbdialogen och den parallella enkätundersökningen visar att Stockholmare redan idag väljer yteffektiva färdmedel i stor utsträckning för deras dagliga resor. Mer än hälften går eller åker kollektivt minst fyra dagar i veckan medan endast var fjärde åker bil så ofta. Majoriteten inser att trängsel i kollektivtrafiken och vägnätet blir framtida utmaningar och delar Framkomlighetsstrategins inriktning att lösningen ligger i att fler väljer kollektivtrafik, cykel och gång. Många kan tänka sig byta färdmedel givna bättre förutsättningar för snabba och pålitliga resor. Resultat av webbdialogen redovisas i bilaga B, och från enkätundersökningen i bilaga C.

Innehåll

Sammanfattning

1. Bakgrund

2. Remissprocessen

Bilaga A: Sammanställning av inkomna remissvar

Bilaga B: Resultat av enkätundersökningen

Bilaga C: Resultat av webbdialogen

1. Bakgrund

Vid Trafik- och renhållningsnämndens sammanträde den 15 december 2011 fick trafikkontoret i uppdrag att skicka förslaget till Framkomlighetsstrategi på remiss. Strategin innehåller ett förslag till planeringsinriktningar för hur Stockholm ska prioritera mellan olika viktiga funktioner i gatunätet för att stödja en ökad befolkning och en tätare stad. Strategin består av ett antal mål för trafiksystemet, tillsammans med ett förslag till handlingsplan för åren 2012-2016.

2. Remissprocessen

Remissperioden började med nämndbeslutet den 15 december 2011 och slutade 23 mars 2012, en period på cirka tre månader inklusive juledigheten.

2a) Remissinstanser

Remissen skickades till ett 70-tal remissinstanser.

Stadens nämnder och bolag:

- Exploateringsnämnden
- Stadsbyggnadsnämnden
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden
- Samtliga 14 Stadsdelsnämnder
- Stockholm Business Region
- Stockholm Parkering

Övriga myndigheter i länet:

- Samtliga 25 övriga kommuner
- Länsstyrelsen
- Polismyndigheten
- Storstockholms Lokaltrafik
- Landstinget
- Storstockholms Brandförsvär
- Trafikverket

Övriga intresseorganisationer:

- Bussbranschföreningen
- Cykelfrämjandet
- FOT
- Handelskammaren
- NTF

- Naturskyddsföreningen
- Nyttotrafikkommittén
- PRO
- Taxiförbundet
- Företagarföreningar i Stockholm

Under remissperioden visades sig att ytterligare några viktiga instanser inte hade kommit med på remisslistan. Dessa fick remissmaterialet under januari/februari 2012:

- Stockholms Hamnar
- ABC-Åkarna
- Kollektivtrafikant Stockholm
- Motormännen
- Sveriges Åkeriföretag
- Företagarna

En serie informationsmöten för remissinstanserna ägde rum 19/1, 27/1 och 31/1, med totalt ca 30 deltagande. På mötena presenterades förslaget och deltagarna fick möjlighet att ställa frågor till projektledaren. 17:e februari hölls ett frukostmöte tillsammans med Stockholm Business Region.

Allt remissmaterial har funnits tillgänglig på Stadens hemsida via www.stockholm.se/trafiken.

Ca 60 remissvar togs emot från remissinstanserna, plus från Sveriges MotorCyklister, Jernhusen och från konsultföretag. En analys av svaren från remissinstanserna och trafikkontorets respons till remissynpunkterna finns i bilaga A .

2b) Kommunikation

Det övergripande målet med kommunikationen är att stödja inriktningen i Framkomlighetsstrategin. Det görs genom att långsiktigt uppnå en förändrad attityd till trafiksituationen i Stockholm och, i förlängningen, en förändring av det egna trafikbeteendet.

För detta krävs en grundläggande förståelse och insikt hos stockholmarna om att:

- Stockholm växer. Det påverkar den enskilda individen och dennes vardag.
- Alla påverkas av trafiken – och vi är alla en del av den.
- Alla måste göra ett eget aktivt val när det gäller resandet.

För att uppnå detta krävs att staden har en levande dialog med stockholmarna. Det kan ske på flera sätt. Under remisstiden fångades allmänhetens synpunkter om trafiken primärt in via en webbdialog och en postenkät.

Webbdialog

En enkät om Stockholmstrafiken fanns under remisstiden på www.stockholm.se/trafiken. Här fick stockholmarna möjlighet att ta ställning till olika frågor om trafiken, lämna sina synpunkter samt berätta om sitt eget resande. Under tiden 17 januari – 12 februari 2012 fanns även tre datorer med enkäten i Kulturhuset, i lokalen för Stockholm Bygger.

Webbadressen hade totalt 4 212 besök under perioden. Av dessa besök var 3 471 via mobiltelefoner.

Annonskampanj

En annonskampanj informerade stockholmarna om möjligheten att medverka i webbdialogen. Den pågick i princip under februari månad och upprepades i mindre skala i slutet av remissperioden. Kampanjen innehöll en bred internetannonsering (Webtraffic, Facebook) men även tryckt media; DN, Metro, Mitti. Annons fanns också i ”Hallå stockholmare”. Kampanjen syntes även utomhus via NTFs infartstavlor, stadsinformationstavlor och p-automaterna

Folder

En folder med huvuddragen i strategin spreds bl.a. i Tekniska Nämndhuset entré, i Kulturhuset, i samband med informationsmöten för remissinstanserna med början 19 januari samt vid frukostmöten med näringslivet.

Webb

På stockholm.se/trafiken återfanns förutom enkäten allt remissmaterial, liksom information om trafiken i förhållande till Vision 2030 och Promenadstaden, hållbart resande m.m.

Enkätundersökning

En webbdialog kan endast ge en bild av beteende eller attityder bland de som har sökt sig till undersökningen och valt att besvara frågorna. Slutsatserna kan endast dras för de som har svarat. För att kunna dra slutsatser som kan antas gälla för populationen i stort behövs en statistiskt säkerställd undersökning.

Enkäten skickades till ett representativt urval av befolkningen och svaren har viktats för att korrigera för bortfall. Postenkäten inkluderade även några ytterligare frågor då antalet frågor i webbenkäten skulle hållas nere för att ge en hanterlig svarstid.

Enkätundersökningen som har genomförts av konsultföretaget Trivector på uppdrag av trafikkontoret skickades ut till drygt 2 000 personer i Stockholm och de tio angränsande kommunerna under vecka 6 2012.

Resultaten från enkätundersökningen redovisas i bilaga B och från webbdialogen i bilaga C.

Bilaga A

Sammanställning av inkomna remissvar



Innehåll

Sammanfattning per remissinstans	3
Stockholms stad	3
Danderyds kommun	12
Ekerö kommun	12
Huddinge kommun	13
Järfälla kommun	13
Lidingö stad	14
Nacka kommun	14
Sigtuna kommun	14
Solna stad	15
Sundbybergs stad	15
Värmdö kommun	16
Sveriges åkeriföretag ABC åkarna	17
Bil Sweden	17
Cykelfrämjandet	18
Fotgängarnas förening - FOT	18
Företagarna Stockholms stad	19
Företagsgrupperna Stockholm – Hammarby Sjöstad (FHS), Norra Djurgårdsstaden (NDS), Norra station, Högdalsgruppen, Lunda företagsgrupp, Bromma företagsgrupp, Sättra-Segeltorp företagsgrupp	20
IBM	20
Jernhusen	21
Kista Science City – KSC	22
Kollektivtrafikant Sthlm	22
Magnus Nilsson Produktion	23
Motormännens riksförbund	24
NTF Stockholm – Gotland	24
Polismyndigheten i Stockholms län	24
Stockholm Business Region	25

BILAGA A

Stockholms läns Bussbranschförening	25
AB Storstockholms lokaltrafik (SL) – Stockholms läns landsting.....	26
Stockholms Hamn AB	27
Stockholms handelskammare	27
Stockholms Naturskyddsförening	28
Stockholms Nyttotrafikkommitté	29
Stockholm Parkering	29
Storstockholms brandförsvär – SSBF	30
Svenska Taxiförbundet.....	31
Sveriges Motorcyklister – SMC	31
Trafikverket	32
Trivector Traffic AB.....	33

Sammanfattning per remissinstans

Stockholms stad

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden besvarar remissen med Exploateringskontorets tjänsteutlåtande. Exploateringskontoret välkomnar en trafikstrategi som pekar ut en riktning för hur staden ska klara framtidens utmaningar med ett växande Stockholm där fler människor ska nyttja det begränsade gatuutrymmet. Strategin kan i viss utsträckning ses som ett paradigmskifte till synen på trafiken i Stockholms stad och Exploateringskontoret ställer sig bakom denna inriktning.

Exploateringskontoret ifrågasätter dock valet att benämna förslaget till trafikstrategi som ”framkomlighetsstrategi” och påpekar att begreppet framkomlighet i allt högre utsträckning har frångåtts till förmån för tillgänglighet. Kontoret konstaterar också att det i strategin framgår att rörlighet och framkomlighet i sig inte är något självändamål, utan att det viktiga istället är tillgänglighet. Mot bakgrund av detta anser därför kontoret att begreppet framkomlighetsstrategi är en aning missvisande.

Kontoret konstaterar att vattenvägarna och deras potential inte har belysts i strategin och menar att vattenvägarna sannolikt kan nyttjas i högre utsträckning både gällande person- och godstransporter.

Exploateringskontoret efterlyser beskrivningar av hur dagens färdmedelsfördelning ser ut i detalj, samt en redogörelse över hur färdmedelsval fördelar sig mellan olika åldersgrupper. Kontoret poängterar att det trafiksystem som planeras idag bör syfta till att uppfylla kommande generationers behov och syn på trafiksystemet. Kontoret anser även att ett övergripande dokument som framkomlighetsstrategin måste följas av mer detaljerade handlingsplaner där konkreta åtgärder anges för att målen ska kunna uppnås. Dessa handlingsplaner bör utarbetas i samråd för att nå en bredare samsyn och kontoret betonar vikten av en bred förankring för att strategin ska nå framgång.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden överlämnar stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen. Stadsbyggnadskontoret anser att framkomlighetsstrategin är tydlig med sin ställning i förhållande till andra styrdokument likt Vision 2030 och Promenadstaden och tillägger att en framkomlighetsstrategi är en förutsättning för att kunna realisera Promenadstadens stadsbyggnadsstrategier. Kontoret anser vidare att strategin skapar goda förutsättningar för ett mer pragmatiskt och förstående arbetssätt mellan trafik- och bebyggelseplanering.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att Promenadstaden tar sin utgångspunkt i ett växande Stockholm och att den lyfter fram storstadens fördelar för att åstadkomma ett hållbart resande.

BILAGA A

Att bygga och utveckla stadsdelar där kapacitetstaket för vägar och spår är nära eller redan har nåtts är en stor utmaning och stadsbyggnadskontoret anser att prioritering av yteffektiva och kapacitetsstarka trafikslag kommer att vara en framgångsfaktor.

Utöver trängselskatt konstaterar stadsbyggnadskontoret att parkering är ett av de viktigaste ekonomiska styrmedlen för att styra trafiken. Kontoret betonar att en modern parkeringsstrategi även kan åstadkomma en rimligare situation för bostadsmarknadens aktörer. I dagsläget har många byggherrar svårt att förstå logiken i varför de är skyldiga att uppföra kostsamma parkeringar samtidigt som staden upplåter billig eller i många fall gratis gatuparkering.

Bilagd handlingsplan är omfattande och innehåller åtgärder som speglar strategins föresatser. Stadsbyggnadskontoret ställer sig dock frågande till om den höga ambitionen är möjlig att realisera på fyra år. Ambitionerna kan vara realistiska i nya och pågående stadsutvecklingsprojekt, men handlingsplanen är möjligen för yvig för att kunna fungera som generell åtgärdsplan. Stadsbyggnadskontoret tror att en tydligare målbild behöver formuleras kring åtgärdsplanen, inte minst i kommunikationssyfte.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Nämnden överlämnar Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Miljöförvaltningen anser att framkomlighetsstrategin består av intressanta och bra förslag. Förvaltningen tycker det är positivt att strategin pekar ut planeringsinriktningar som kan vägleda långsiktiga beslut fram till 2030. Förvaltningen poängterar de stora likheterna mellan dagens situation och av staden tidigare framtagna strategier och program¹, och menar att dokumenten bör kunna utnyttjas i det framtida trafikplaneringsarbetet.

Miljöförvaltningen ser positivt på strategins ”styrande principer” att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik samt kapacitetsstark och nyttig fordonstrafik.

Förvaltningen tycker dock att dessa principer bör lyftas fram och förtydligas ytterligare och beskriva hur ofta, var och på vilket sätt gång ska prioriteras före cykel, kollektivtrafik före bil, godstransporter före persontransporter.

Förvaltningen anser att framkomlighetsstrategin tydligare bör kopplas till övriga mål som har satts upp av staden och att diskussionerna förs med utgångspunkt i dessa. Till exempel bör strategin 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. Förvaltningen saknar även en koppling till stadens mål om en fossilbränslefri stad 2050 och riksdagens mål om en fossiloberoende fordonsflotta 2030, samt till Stockholms miljöprogram 2012-2015 som nyligen beslutades av kommunfullmäktige. Flera av de delmål som har satts upp i miljöprogrammet beror till stor del på trafikens utveckling.

¹ Bl.a *Diskussionsunderlag till strategisk trafikplan (1999) och Trafikmiljöprogram för Stockholm (1997)*

Förvaltningen anser att diskussionen om möjligheterna att minska resbehovet genom smarta val-åtgärder bör utvecklas och tydligare redogöra hur denna typ av åtgärder kan bidra till att öka kapaciteten på stadens vägar och gator. Framkomlighetsstrategin bör också kopplas till stadens satsning på ICT, informations- och kommunikationsteknologi, då det kan bidra till att minska trafiken och öka framkomligheten. Det är viktigt att gångtrafik lyfts fram som ett eget transportslag men föreslår att strategin kompletteras med ett mål om att främja en framtida gång- och cykelkultur.

Gällande biltrafiken betonar förvaltningen att det i strategin saknas en diskussion kring vilka sorts bilresor och vilken typ av bilar som ska prioriteras i staden. Mot bakgrund av att strategin ska gälla till 2030 är det även viktigt att diskutera framtidens bilar, resor och transporter.

Det är angeläget att mer kunskap inhämtas om godstrafiken i staden och miljöförvaltningen anser att strategin bör kompletteras med en analys av näringslivets olika transportbehov i staden och behovet av godstransporter i staden relaterat till den snabbt växande befolkningen. Även om strategin fokuserar på stadens egna gator och vägar poängterar förvaltningen att den även bör ta hänsyn till hur dessa relaterar till trafikflödena i det regionala trafiknätet. Det är av vikt att strategin även bidrar till att öka effektiviteten i de andra trafiknäten.

Bromma stadsdelsnämnd

Nämnden överlämnar Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande som svar på remissen. Förvaltningen ställer sig i huvudsak positiv till den föreslagna strategin, vilken bedöms kunna främja en robust och hållbar framkomlighet i vägnätet. Det är av högsta vikt att kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras och utökas genom fler direktbussar, spårvagnar i city och närförorter samt en utbyggd tunnelbana.

Förvaltningen anser det dock angeläget att inte i onödan ställa trafikantgrupper mot varandra då strategin kräver stockholmarnas stöd och förståelse. Dämpad efterfrågan på motorfordonsrörelser bör, i första hand, kopplas till goda alternativ hellre än ekonomiska styrmedel. Höjd trängselskatt förbättrar framkomligheten men det är viktigt att pengarna går till en utbyggd väginfrastruktur och bättre kollektivtrafik. Med Stockholms utbyggnadstakt anser förvaltningen att nya avlastande leder måste tillkomma.

Förvaltningen tycker att det i strategin är dåligt kartlagt vilken betydelse olika åtgärder, t.ex. utbyggd kollektivtrafik, kan ha för att överföra resande och transporter från vägtrafik till andra transportslag. Även förutsättningar för att bygga ut sjötrafiken och förbättra kopplingen mellan båtar och övrig kollektivtrafik bör utredas. Fler fotgängare och cyklister som strategin anger är positivt men medför också att fler exponeras för olycksrisker, det är därför angeläget att skapa trygga övergångar och minska barriäreffekterna genom t.ex. överdäckning av större trafikleder.

BILAGA A

För att en minskning av antalet parkeringsplatser i innerstaden inte ska resultera i ökad trafik för att hitta ledig plats bör antalet parkeringshus, långtids- och infartsparkeringar öka kraftigt. Förvaltningen menar också att det i dagsläget sker en omfattande parkering i områden nära Brommas tunnelbanestationer vilket riskerar att öka med färre parkeringsplatser i innerstaden.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Nämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som remissyttrande. Förvaltningen anser att förslaget till framkomlighetsstrategin på ett tydligt sätt kopplar till stadens övergripande styrdokument och på ett strukturerat sätt visar hur planeringsinriktningarna är kopplade till målen.

Förvaltningen uppfattar att det i stadsdelsområdet finns problem med genomfartstrafik, brist på parkeringsplatser och höga hastigheter. Samtidigt planeras nya stadsdelar i Enskede-Årsta-Vantör. Mot denna bakgrund betonar förvaltningen vikten av att inkludera strategins mål i tidiga skeden för att skapa så attraktiva och fungerande stadsdelar som möjligt.

En utmaning är att öka kollektivtrafiken och gångtrafiken till en nivå i balans med innerstaden. Förvaltningen anser att en mycket viktig del i arbetet inom strategin är att stombussar och -linjer ges tillräcklig framkomlighet. Det är positivt att strategin betonar att gång ska betraktas som eget trafikslag vilket ger förutsättningar för en långsiktig prioritering av trygga och säkra promenadstråk som kan koppla samman ytterstadens stadsdelar. I vissa stråk anser förvaltningen att gång och cykel kan separeras. Det är även av vikt att det tillkommer fler cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken.

Farsta stadsdelsnämnd

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen. Förvaltningen anser förslaget till framkomlighetsstrategi vara väl genomarbetat och ambitiöst, målnivåerna är högt satta men inte omöjliga att uppnå. Att största fokus ligger på innerstaden är förståeligt då trängsel och bristfällig tillgänglighet där är störst.

Egna kollektivtrafikkörfält anses nödvändigt för att buss som färdmedel ska bli mer attraktivt. Förvaltningen menar att detta även kan omfatta stombussarna i ytterstaden där problem med restidspålitlighet också uppstår. Förvaltningen påpekar att den stora utmaningen, särskilt i ytterstaden, blir att få människor att ändra sina resvanor. För att kollektivtrafiken ska utgöra ett bättre alternativ måste den göras mer bekväm, frekvent och pålitlig. Förvaltningen pekar även på att tvärförbindelserna måste förbättras i södra ytterstaden.

Gångvänligheten ser förvaltningen som mycket viktigt och det upplevs positivt att gång beaktas som ett eget trafikslag i strategin. Förvaltningen utgår från att kommande cykelplan i så hög utsträckning som möjligt separerar gående och cyklister. Förvaltningen delar synen på att gångstråk inte endast ska vara en transportsträcka utan också fyllas med socialt innehåll. Mer

attraktiva gåendemiljöer och mindre barriärer skulle öka möjligheten till att minska korta bilresor mellan stadsdelarna.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Förvaltningen anser att förslaget till framkomlighetsstrategi överensstämmer väl med stadens miljöprogram och klimatstrategin för Stockholms län. Därtill förefaller mål och strategier vara rimliga och väl avvägda för att komma till rätta med framkomligheten.

Att utveckla gång- och cykelstråk och samtidigt lyfta gångtrafik till ett eget trafikslag anser förvaltningen vara viktigt där separerade trafikområden och större tydlighet är betydelsefulla åtgärder. Förvaltningen anser vidare att underhållna cykelvägar vintertid är positivt och bidrar till att fler väljer att cykla under vinterhalvåret.

Förvaltningen menar att boendeparkering kan vara ett sätt att komma till rätta med trafikproblem i området. För att förhindra infartsparkering i stadsdelar nära innerstaden kan även avgiftsbelagda parkeringar eller p-skiva vara en lösning.

Att bygga ut och förbättra kollektivtrafiken är en av de viktigaste åtgärderna för att minska biltrafiken. Förvaltningen menar att Spårväg Syd skulle få stor betydelse för att få resenärer in mot staden att åka kollektivt. Förvaltningen finner det nödvändigt att en prioritering i gaturummet måste ske som ger plats för andra färdmedel än bilen, även om det är viktigt att det i de lägen där det krävs kunna prioritera biltrafiken.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen. Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning är i all väsentlighet positiv till framkomlighetsstrategins innehåll och menar att den på ett ambitiöst sätt lyfter fram de utmaningar staden måste finna lösningar till för att uppnå ett yteffektivt och kapacitetsstarkt trafiksystem.

Förvaltningen anser att miljö- och hälsoeffekter bör prägla strategins innehåll på ett tydligare sätt och saknar därför en direkt koppling till Stockholms klimatmål i framkomlighetsstrategin. Förvaltningen påpekar vikten av att stadens miljömål, om bl.a. miljöeffektiva transporter och vilka trafikslag som ska prioriteras, lyfts in redan i strategin. Förvaltning vill även betona vikten av tydliga och långsiktiga förändringar i tidigt planeringsskede för att Stockholms mål om en fossilbränslefri stad år 2050 och stadens och Riksdagens mål om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030 ska kunna uppfyllas.

BILAGA A

Parkmiljögruppen Norra innerstad

Kungsholmens, Norrmalms och Östermalms stadsdelsnämnder har alla beslutat att överlämna ett tjänsteutlåtande författat av Parkmiljögruppen Norra innerstaden som svar på remissen.

Förvaltningen är positiv till att en strategi för hur stadens väg- och gatunät ska utvecklas har tagits fram och anser att den stödjer målen i Vision 2030, Översiktsplanen och Stockholms miljöprogram 2012-2015. Strategin kommer att bli ett viktigt policydokument, men den bör tydligare redogöra för målkonflikter och hur staden ska prioritera i vissa lägen. Det är av vikt att åtgärds- och handlingsplan samordnas med stadens förvaltningar och nämnder. Förvaltningen betonar därtill att framtagandet av strategin måste samordnas med närliggande kommuner för att säkerställa att hela regionen arbetar mot samma mål.

Förvaltningen är positiv till att strategin fokuserar på en attraktiv kollektivtrafik för att attrahera resande från biltrafik, samtidigt som möjligheterna för gång- och cykeltrafik utvecklas och ser fram emot kommande cykelplan och gångtrafikplan. Förvaltningen är också positiv till kommande utredning av samlastningscentral för godstrafik, samt att handlingsplanen berör möjlighet till resplanering och tekniska lösningar för att underlätta för resenärer att göra miljömässiga val. Däremot bör möjligheterna för kollektivtrafik på vatten utredas och listas i handlingsplanen.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Förvaltningen tillstyrker samtliga principer, mål och åtgärder som föreslås i framkomlighetsstrategin. Förvaltningen avstår från att kommentera de förslag som enbart berör stadens och regionens centrum och fokuserar istället på de delar som kan förväntas beröra Rinkeby-Kista.

Förvaltningen anser att trafiksystemet skulle kunna utnyttjas mer effektivt om arbetstiderna blev mer spridda över dygnet. Förvaltningen saknar ett mål om fler sammanhängande kollektivtrafikkörfält i anslutning till större målpunkter för kollektivtrafiken. I framkomlighetsstrategin bör även olika incitament för att stimulera till ökad samåkning med bil kunna ingå.

Förvaltningen finner det önskvärt att säkra möjligheterna för cykelpendling till områdets arbetsplatsområden. Ett nära samarbete behövs mellan Stockholms stad och grannkommunerna för att exempelvis nya cykelvägar mellan innerstaden och Kista, via Solna och Sundbyberg ska kunna anläggas och underhållas. Förvaltningen anser att det redan nu föreligger stora behov av säkra och skyddade cykelparkeringar, samt lånecykelsystem i stadsdelsområdet.

Förvaltningen är positiv till att staden ska börja arbeta med gångtrafikgranskningar och deltar gärna i utformningen av dessa. Målet om 15 % lediga parkeringsplatser anser förvaltningen vara välmotiverat men också svårt att nå i stadsdelen. Förvaltningen betonar att det krävs att alla

trafikanter respekterar varandras olika villkor för att trafiken ska kunna löpa smidigt – detta gäller dock inte enbart fordonstrafiken i förhållande till övriga trafikantslag utan även gående och cyklister i relation övriga.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltning tycker att framkomlighetsstrategin är ambitiös och innehåller en mängd utmaningar som staden måste ta itu med för att nå de föreslagna målen.

Förvaltningen anser att stombussnätet i ytterstaden måste utvecklas för att uppnå en acceptabel restidspålitlighet. Även om strategin främst berör väg- och gatunätet menar förvaltning att kollektivtrafik på vatten bör ingå. Förvaltningen anser att någon form av gatuparkeringsreglering är nödvändig för att målet om 15 % lediga platser. Redan i dagsläget är det problem att hitta parkeringsplats i vissa ytterstadsområden, bl.a. till följd av nybyggnation på parkeringsytor, växande befolkning och att gatorna används för infartsparkering då de är gratis att parkera på.

Förvaltningen välkomnar åtgärder för att förbättra cyklisterna säkerhet och framkomlighet. En viktig åtgärd, vilket skulle förbättra säkerheten för både cyklister och gående, är att öka cykelstråkens kapacitet eftersom det i nuläget är mycket trång på vissa sträckor. Förvaltningar tycker att det är positivt att en separat gångtrafikplan tas fram och att gångtrafik behandlas som ett eget trafikslag.

Skärholmen stadsdelsnämnd

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Skärholmens stadsdelsförvaltning välkomnar att staden tar fram en framkomlighetsstrategi och anser förslaget vara mycket bra med konkreta mål och strategier. Förvaltningen tycker att strategierna som presenteras är en förutsättning för att kunna realisera ”Promenadstaden”.

Förvaltningen är positiv till att andelen lokala resor med gång ska öka men poängterar att andelen gående, enligt målnivåerna, procentuellt ska öka mer i ytterstaden än i innerstaden. Detta ställer stora krav på att förbättra gångvänligheten i ytterstaden, bl.a. genom att skapa bättre samband och att höja attraktiviteten och tryggheten i ytterstadsområdena.

Ytterstadens kollektivtrafikandel, av de mekaniserade resorna i högtrafik, ska procentuellt öka mer än i innerstaden. Förvaltningen påpekar att detta kommer att kräva förbättrade tvärförbindelser och att det på ett enkelt sätt ska gå att byta från ett trafikslag till ett annat, t.ex. från cykel till tunnelbana vilket kräver säkra cykelparkeringar vid bytespunkten.

BILAGA A

Förvaltningen är positiv till att parkeringssituationen i ytterstaden ses över med ett samlat grepp, i nuläget står stora parkeringsgarage outnyttjade på grund av att det är gratis att parkera på gatan. Förvaltningen påpekar att det i området finns breda gator, vilket uppmanar till att köra fort, som bör smaltas av eller förses med hastighetssänkande åtgärder för att prioritera gång- och cykeltrafik.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen. Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning anser att strategin och delmålen är led i att uppnå ett mer framkomligt Stockholm. Förvaltningen anser att en ökad satsning på förbättrad kollektivtrafik är positiv.

Vid utveckling av Spånga måste fokus ligga på att samtliga trafikslag ska kunna samsas, särskild vikt bör dock ges cyklisters och gåendes möjlighet att ta sig fram på ett säkert sätt. Förvaltningen betonar vikten av att stadsdelen utvecklas i linje med Promenadstadsvisionen, med gångvänliga och säkra stråk som knyter samman områdets olika stadsdelar. Detta mot bakgrund av att många i området upplever otrygghet samt att tillgängligheten för funktionshindrade och barn måste tillgodoses. Attraktiva gång- och cykelstråk med god belysning och skyltning är av särskild vikt för att bättre kunna koppla samman Tensta och Kista.

Förvaltningen förordar att gångtrafikanter, cyklister och mopedister separeras. Förvaltningen belyser särskilt olycksrisken med mopedkörning då det området förekommer vårdslös körning på gång- och cykelbanor. Förutom en upprustning av gångvägar och cykelstråk menar förvaltningen att attitydförändringskampanjer kommer att krävas för att andelen lokala resor med gång ska kunna uppgå till 50 % och att 15 % av alla resor i högtrafik ska vara ske med cykel, inte minst i invandrartäta områden där cykeltradition saknas.

Södermalms stadsdelsnämnd

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen. Södermalms stadsdelsförvaltning anser att framkomlighetsstrategin är ett förnämligt förslag som belyser komplexa samband och strukturer i väg- och gatutrafiksystemet på ett ambitiöst och heltäckande sätt.

Förvaltningen tycker det är positivt att gångtrafikens betydelse ges stort utrymme och att strategin innehar en planeringsinriktning om att förbättra gångvänligheten för att förstärka vägnas och gatornas roll som attraktiva platser. Förvaltningen betonar vikten av att en gångvänlig stad, liksom strategin anger, innebär att allas tillgänglighet och rörlighet möjliggörs och att det även innefattar barns rätt till rörlighet.

Att med olika åtgärder stimulera till bl.a. arbetspendling med cykel menar förvaltningen är en viktig del i utvecklingen mot en mer miljövänlig stad och därmed en bättre boendemiljö. För att cykelpendling ska vara ett alternativ året runt anser dock förvaltningen att mer resurser kommer

att behöva tillföras till vinterväghållning av cykelstråk. Säkra cykelparkeringar, t.ex. i garage, vid strategiska punkter är väsentligt för cyklisterna. Det är också viktigt att komma tillrätta med de problem som parkerade cyklar på utgör då de ställs på platser som inte är avsedda för ändamålet. Förvaltningen poängterar de konflikter som uppstår mellan gående och cyklister då de måste samsas på begränsade utrymmen och anser att helt skyddade gångstråk är en viktig trygghetsfråga att beakta.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen. Älvsjö stadsdelsförvaltning anser att framkomlighetsstrategin är bra i sin helhet med ambitiösa men inte ouppnåeliga mål. Strategin kan bli ett viktigt policydokument för stadens förvaltningar och nämnder då den på fler punkter tydliggör hur staden ska prioritera.

Förvaltningen betonar det stora behovet av bättre kollektiva tvärförbindelser i Söderort, där stombussförbindelser i dagsläget saknas mellan flera av översiktsplanens utpekade tyngdpunkter. För kollektivtrafikresandet i Söderort är det av stor betydelse att en snabb tvärförbindelse mellan dessa etableras.

Förvaltningen tycker det är positivt att gångtrafik pekas ut som ett eget trafikslag och anser att detta är en förutsättning för en långsiktig prioritering av trygga och säkra promenadstråk som kan koppla samman stadsdelarna i ytterstaden enligt översiktsplanens intentioner. Förvaltningen delar uppfattningen att gaturummet måste fyllas med socialt innehåll för att bli attraktiva och trygga för gående och cyklister.

Förvaltningen poängterar vikten av att gångvägar och cykelbanor utformas så att de är säkra och framkomliga för båda trafikslagen och menar att det i vissa stråk kan ske genom att separera dem åt. Förvaltningen är mycket positiv till byggandet av cykelbanan genom Solberga och det nya cykelgaraget vid Älvsjö station.

Förvaltningen ifrågasätter att Älvsjövägen ska tillhöra det primära vägnätet. Vägen är idag den minst attraktiva trafikmiljön i stadsdelen och utgör en barriär. Ifall vägen ska utgöra en del av det primära vägnätet anser förvaltningen att den bör förläggas i tunnel alternativt att åtgärder införs för att begränsa genomfartstrafiken, och skapa en positiv offentlig miljö i form av en stadsgata. Förvaltningen poängterar att strategin, utöver det primära vägnätet, inte tar upp olika kategorier av gator och vägar. Tidigare policy har varit att undvika gatuanslutningar till huvudgator då ny bebyggelse uppförs. Förvaltningen påpekar risken av att genomfartsleder och inte attraktiva gaturum då skapas, på huvudgatorna är det även problem med hastighetsöverträdelser, hur denna målkonflikt ska hanteras anser förvaltningen behöver förtydligas i strategin.

BILAGA A

Det är redan i dag svårt att hitta parkeringsplats i många av ytterstadens stadsdelar. Många bilar är även felparkerade på grund av svårigheten att hitta en plats. Förvaltningen stödjer förslaget om att avgiftsbelägga gatuparkeringen i de stadsdelar där parkeringsproblemen är stora. Förvaltningen tillägger att problem även uppstår i villaområdena till följd av ökat bilinnehav. Parkeringsförbud behövs en dag i veckan så att inte parkerade utmed gatan försvårar snöröjningen.

Danderyds kommun

Danderyds kommun ställer sig positiv till framkomlighetsstrategin och dess målformuleringar, förslaget anses väl genomfört och har nya angreppsvinklar på hur dagens system kan effektiviseras och möta framtida krav. Danderyd anser dock att Stockholms stad ska våga sätta ”hårda/tuffa” mål för att driva på utvecklingen i rätt riktning för de mål där procentandelar saknas, vilket oftast beror på avsaknad av ingångsvärden.

Kommunen framhåller att åtgärder inom trafiksystemet i Stockholms stad också får effekter för närliggande kommuner likt Danderyd, t.ex. kommer satsningar på cykel- och kollektivtrafik att gynna Danderyds invånare i att få mer attraktiva alternativ till bilresor. En utveckling av de kollektiva färdmedlen skulle även avlasta E18, där köbildning uppstår, och förbättra miljön i kommunen avsevärt.

Kommunen anser att ytterligare kollektivtrafiksatsningar i form av spår och stombussar, samt direktbussar till bl.a. Stockholm city från kringliggande kommuner måste finnas med bland Stockholms stads prioriteringar för gaturummet och eventuella spårtunnlar. Gällande strategier för stamnätets utveckling är det även av stor vikt att kringliggande kommuners behov av resor inkluderas. Kommunen anser vidare att målnivåerna vad gäller kollektivtrafikandel i maxtimmen bör sättas tuffare.

Danderyd är en av sex kommuner i samarbetet Stockholm Nordost vilka planerar att utreda en rad kollektivtrafikalternativ² det kommande året, dessa utbyggnadsplaner måste Stockholms stad ha med i sin planering.

Ekerö kommun

Ekerö kommun har sett en kraftig befolkningsökning de senaste decennierna samtidigt som näringslivstillväxten är omfattande. Kommunen anser att Ekerös och andra, nära regioncentrum belägna, kommuners behov snarast bör integreras i en strategi med tydligare regionalt fokus.

² - Utbyggd Roslagsbana till Odenplan från Östra Station alternativt via Värtabanan till Odenplan
- Utbyggd Roslagsbana till Centralen från Östra Station alternativt via Värtabanan till Centralen
- Förlängning av Tvärbanan från Solna via Bergshamra till Danderyds sjukhus/Mörby
- Grön tunnelbanelinje från Odenplan via Hagastaden via Danderyds sjukhus, Täby centrum till Arninge
- Röd tunnelbana via Täby centrum till Arninge

Ekerö menar att ett fjärde körfält på Ekerövägen/Drottningholmsvägen med reserverade körfält för kollektivtrafik i båda riktningar vid högtrafik måste komma till stånd. Ekerö anser även att åtgärder bör vidtas vid Brommaplan för att främja framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för gång-, cykel- och fordonstrafikanter. Utveckling av bytespunkten Brommaplan bör även genomföras snarast för att höja attraktiviteten och främja en effektiv arbetspendling mellan Ekerö och Stockholm.

Ekerö ser även att en spårtrafiklösning bör komma till stånd, framförallt för det stora turistresandet till Drottningholm. Kommunen önskar även förbättrad pendelbåtstrafik mellan Ekerö centrum och Stockholms innerstad.

Huddinge kommun

Huddinge kommun är positiv till framkomlighetsstrategins övergripande inriktning och poängterar att en förbättrad framkomlighet i Stockholm även gynnar Huddinges kommuninvånare och näringsliv. Många Huddingebor är dock beroende av välfungerande infrastrukturoppkopplingar via statliga vägar till Stockholms innerstad, kommunen anser därför att strategin inte enbart bör fokusera på Stockholms kommunala vägnät.

Huddinge anser att en brist i framkomlighetsstrategin är att de regionala stadskärnorna inte ägnas någon tanke. Genom att satsa på dessa områden skulle Stockholms innerstad kunna avlastas och framkomligheten öka.

I strategin framgår att genomfartstrafiken ska ledas bort till kringfartslederna. Huddinge betonar att det både bor och vistas mängder med människor kring dessa kringfartsleder, inte minst i Huddinge kommun.

Järfälla kommun

Kommunstyrelsen överlämnar kommunledningskontorets tjänsteskrivelse som svar på remissen. Järfälla kommun påpekar att en storstad som Stockholm har en betydande inverkan på angränsande kommuner och på regionen i övrigt och att stadens planering måste överensstämja med RUFS 2010. Behovet av framkomlighet i innerstaden är en angelägenhet för hela regionen. Kommunen poängterar att huvudparten av målformuleringar och åtgärdsförslag i strategin handlar om innerstaden. Attraktiva tyngdpunkter i ytterstaden och att koppla samman stadens delar är två strategier i översiktsplanen vilka Järfälla inte anser har fått något genomslag i framkomlighetsstrategin.

Framkomlighetsstrategin berör mer prioritering av trafikslag och effektiv användning än om utökning, samtidigt som inriktningen på ett minskat bilresande är tydlig. Järfälla menar att kollektivtrafikandelen i innerstaden tillåter bortprioriterande av biltrafik men att biltransporter fortsatt kommer att vara en viktig del i regionens försörjningssystem. För övriga regionen är det

BILAGA A

också mycket viktigt med utbyggnad av kollektivtrafiken med bättre turtäthet och tillgänglighet. Järfälla anser att det är genom åtgärder längre ut i regionen som de stora övergångarna till kollektivt resande kan ske, vidare krävs en utökad kollektivtrafik med nya spårförbindelser för den i RUFS utpekade kärnan Barkarby-Jakobsberg.

Lidingö stad

Lidingö stad anser att framkomlighetsstrategin tar ett bra grepp om vad som behöver göras för att lösa framtidens trafikproblem. Lidingö tycker det är positivt att framkomlighetsstrategin fokuserar på gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Lidingö tror att kommunens påverkan på Stockholms stads gatunät kommer att minska avsevärt i och med Norra Länkens öppnande. Lidingö betonar vikten av att Stockholms stads cykelnät integreras med kranskommunernas för att skapa en sammanhängande helhet med goda förbindelser över kommungränser.

För att öka kollektivtrafikresandet mellan Lidingö och Stockholm är det viktigt att anslutningen till hållplatser förenklas. Bättre hållplatser måste byggas som är smidiga att ta sig till och från, i närheten av dessa måste det även skapas bra möjligheter att parkera sin bil eller cykel.

Nacka kommun

Nacka välkomnar att Stockholm tar fram en framkomlighetsstrategi. Nacka poängterar att strategin även ska ses som en pusselbit i det regionala trafiksystemet. Kommunen påpekar därmed betydelsen av att Stockholm samarbetar med Nacka för alternativ framkomlighet för Ostsektorns regionala trafik.

Nacka anser att Värmdöleden med dess anslutningar till Södra Länken och Danviksbron tillhör det primära vägnätet med regional funktion, och att strategin kommer att innebära restriktioner för den regionala trafiken till och från Ostsektorn. Det är även av vikt att Stockholm samordnar cykelstråk från Ostsektorn för snabba och smidiga vägar in till staden.

Strategin ställer stora krav på en utbyggd kollektivtrafik. Nacka anser det mycket viktigt att SLL:s/SL:s utbyggnadsplaner är koordinerade med framkomlighetsstrategin.

Nacka finner det olyckligt att det i strategin anges att kapacitet kan definieras på olika sätt. De anser att antalet resenärer per tidsenhet i ett visst snitt bör vara definitionen av kapacitet.

Sigtuna kommun

Sigtuna kommun anser att det är viktigt att framkomlighetsstrategin integreras i det regionala samarbetet med trafikfrågor. Kommunen poängterar att drygt 20 % av sina invånare har sin arbetsplats i Stockholms stad och att den pågående regionförstoringen innebär att arbetsresandet kommer att öka – både inom länet och över länsgränsen. Det är därför väsentligt att strategin kan bidra till att fysiskt koppla samman viktiga

knutpunkter i trafiksystemet med varandra, med den centrala staden och med regionen i stort. Detta för att främja rörligheten i regionen och samtidigt underlätta och förstärka möjligheten att resa med kollektivtrafik, gång och cykel.

Kommunen instämmer i strategins mål om att öka kollektivtrafikandelen. Sigtuna anser att en mer attraktiv kollektivtrafik, som kan locka fler resenärer och bidra till tillgänglighet och valfrihet, behövs för en fungerande arbetsmarknad och en bra livskvalitet i hela regionen.

Med avseende på näringslivets transporter betonar Sigtuna vikten av att Stockholms stad samarbetar med övriga väghållare och andra planeringsorgan samt kommuner i länet. Kommunen påpekar även behovet av att hantera frågor kring godstransporter i ett tidigt skede av all planering och att omlastningscentraler måste lokaliseras i strategiska lägen för att bidra till effektiv godstrafik på både spår och vägar.

Solna stad

Solna stad anser att det saknas mål om att komplettera nuvarande vägstruktur med nya strategiska utbyggnader. Det är av vikt att framkomligheten på gatunätet i Stockholm förbättras eller bibehålls eftersom en stor del av de boende och sysselsatta i Solna nyttjar Stockholms gatunät för sina dagliga resor.

Solna stad är positiv till flera av framkomlighetsstrategins förslag, såsom förbättringar för gång- och cykeltrafiken, prioritering av den rörliga trafiken, en handlingsplan för att öka restidspålitligheten i vägnätet med hjälp av tekniska lösningar och dynamisk styrning, förbättrad samordning av störande vägarbeten samt en plan för smarta val-åtgärder.

Solna anser dock att konsekvenserna av de föreslagna åtgärderna måste analyseras noggrant, så att nyttan överväger de negativa konsekvenserna som sannolikt kommer att uppstå. Då en utbyggnad av stomnätet för kollektivtrafiken i många fall innebär att gatuutrymme tas i anspråk anser Solna stad att det är viktigt att belysa konsekvenserna för övrig trafik, så att nyttan för samtliga trafikanter kan optimeras.

Studier av en utvecklad trängselskatt måste ske tillsammans med övriga aktörer i regionen eftersom den påverkar trafikflödena i hela länet. Överlag måste förändringarna som planeras belysas ur ett regionalt perspektiv så att framkomlighetsförbättringar på Stockholms vägnät inte ger negativa konsekvenser på övriga kommuners väg- och gatunät.

Sundbybergs stad

Sundbybergs stad anser att framkomlighetsstrategin överensstämmer med Sundbybergs framtidsvision vad gäller länets transportsystem. Intressant är att strategin inriktar sig på

BILAGA A

förflyttning av människor och gods istället för fordon. Kommunen tycker dock att diskussionen kring att Stockholms stads vägar och gator är en integrerad del av det regionala trafiksystemet bör utvecklas och tydliggöras. Sundbybergs stad har flera strategiska punkter och fysiska förbindelser gemensamma med Stockholm, och är med sitt strategiska läge i detta perspektiv en viktig aktör.

Kommunen delar strategins inriktning om ett regionalt samarbete om tekniska lösningar för att ändra resebeteenden mot kapacitetsstarka färdmedel och betydelsen av gång- och cykeltrafik. Kopplingar av gång- och cykelvägar mellan Sundbyberg och Stockholm är viktigt, inte minst mot bakgrund av genomförd och planerad bebyggelse.

Miljöpartiet och Vänsterpartiet har skrivit ett särskilt yttrande som bifogas remissvaret. MP och V håller med om strategins inriktning där minskad biltrafik samt en prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik är viktiga åtgärder för Stockholms läns framtida planering i fråga om transportsystemet. MP och V anser det därför högst oroande att Förbifart Stockholm fastslås som en del av lösningen i strategin. Förbifart Stockholm menar partierna inte kommer att lösa trafikproblemen utan istället leda till ökad trafik och ökade utsläpp, samtidigt som kollektivtrafikandelen kommer att minska. Fler motorvägar leder till att fler tar bilen, detta menar MP och V går rakt emot framkomlighetsstrategins målsättning. Dessutom ska en stor del av finansieringen ske genom trängselskatt vilket bygger på en ökning av biltrafiken.

Värmdö kommun

Värmdö kommun är positiv till att Stockholms stad har tagit fram en strategi som beskriver hur utvecklingen av stadens väg- och gatunät ska prioriteras. Kommunen anser dock att Stockholm, parallellt med arbetet att förtäta staden till en promenadstad, behöver svara upp mot funktionen som regioncentra och även utforma Stockholm som en pendlarstad. För Värmdös befolkning är en snabb och smidig koppling till Stockholm viktig. Värmdö menar också att framkomlighetsstrategin saknar en visionär del där den framtida transportinfrastrukturen pekas ut som behövs för regionens funktionalitet om 20 år.

Värmdö tycker att de fyra planeringsinriktningarna måste satsas på parallellt. Kommunen delar målsättningen att fler ska förflyttas med kapacitetsstarka färdmedel och anser att en ökad satsning på att reservera gatunätet för gång-, cykel-, och kollektivtrafik är bra. Fler målpunkter än Slussen för snabba transporter från Värmdö menar kommunen skulle underlätta denna utveckling.

Restid och pålitlighet prioriteras högt bland kommunens invånare. Värmdö delar uppfattningen att stomtrafiken bör ha en medelhastighet om minst 20 km/h. Frågan är så pass viktig att den bör ges särskild prioritet och kommunen menar att egna körfält och signalprioritering förmodligen är en förutsättning för detta. Utbudet av parkeringsplatser bör underordnas behovet av framkomlighet för kapacitetsstark trafik. Värmdö välkomnar en fortsatt satsning på cykeltrafik och poängterar att det vid knutpunkter som Slussen bör vara möjligt att byta till cykel, egen eller

hyrcykel, på samma effektiva sätt som man skiftar till buss eller tunnelbana. Målsättningen att höja andelen lokala resor som sker till fots är bra, målet kräver dock att mer ytor reserveras för snabba promenader.

Värmdö anser att en fortsatt planering och utbyggnad av genomfarter är viktigt. För många av Värmdös invånare är bilen nödvändig för att arbetet ligger i en annan del av regionen. Enligt Värmdö är en kraftfull nationell satsning på framtida trafiksystem i kombination med regionala och lokala satsningar nödvändigt för att säkerställa regionens, och därmed Sveriges, tillväxt.

Sveriges åkeriföretag ABC åkarna

ABC-åkarna representerar riksorganisationen Sveriges Åkeriföretag i Stockholm och Uppsala län. Organisationen ställer sig positiv till att prioritera kollektivtrafiken över andra trafikanter och stillastående trafik – en väl fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för att godstransportsystemet kan fungera. Målen som specificeras i strategin är relativt konkreta med behovet fördjupas och prioriteras.

Organisationen menar att strategin inte bör bortse från en utbyggd båttrafik som skulle bidra till att avlasta övrig kollektivtrafik och tar tydligt avstånd från införande av spårvägstrafik i gatumiljön. Istället framhålls utvecklade bussystem som öppnar upp för flexibel användning av körfält för godstrafiken, och att utbyggnad av tunnelbanan bör utredas. Att öppna kollektivtrafikkörfälten för godstrafik vissa tider skulle påtagligt förbättra yrkesförarnas arbetsmiljö

Organisationen är positiv till att en ny strategi för godstrafiken tas fram som bygger på större samverkan mellan staden och näringslivet. En sådan strategi bör komma högt upp i prioriteringsordningen. Olyckor mellan cyklist och lastbil är idag ett stort orosmoment bland ABC-åkarnas medlemmar och organisationen tillstyrker framtagandet av en cykelplan för högre prioritet och säkerhet.

Bil Sweden

Bil Sweden är den svenska branchorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Bil Sweden väljer att begränsa sina synpunkter till avsnittet om målsättningar samt till handlingsplanen för 2012-2016. Organisationen tycker att är det positivt att Stockholm har identifierat kostnadseffektiva åtgärder för kollektivtrafiken ovan jord, men anser att stadens stombussar bör utvecklas i riktning mot BRT-system (Bus Rapid Transit). På så vis menar organisationen att kapaciteten, medelhastigheten och attraktiviteten skulle ökas betydligt till relativt låga kostnader.

Bil Sweden instämmer i att ett smart sätt att avhjälpa trängselproblemen skulle vara att flytta parkering från gatan till platser under jord. Organisationen betonar dock vikten av att

BILAGA A

parkeringsnormen inte urholkas och menar att bostadsområden ibland byggs med alldeles för få parkeringsplatser vilket skapar problem för de boende. Organisationen motsätter sig att rätten till boendeparkering för nybyggda fastigheter med egna parkeringsgarage ska omprövas, parkeringsnormen bör istället ange krav på att anlägga parkeringsgarage vid nybyggnation.

Den handlingsplan för biltrafiken som anges i strategin bör kompletteras med vilka kapacitetshöjande åtgärder som är möjliga. Även om biltrafiken inte kan ta hand om hela den framtida resandeökningen är det vanskligt att tro att en stor del av bilresorna ej är nödvändiga.

Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet instämmer i de flesta fall när det gäller framkomlighetsstrategins vision och mål. Cykelfrämjandet anser dock att gångbana och cykelväg konsekvent bör skiljas åt i all text där strategin berör de olika trafikslagen.

Cykelfrämjandet uppskattar att SL har beslutat att de nya tunnelbanetåg som köps in ska vara utrustade för att kunna transportera cyklar, men tillägger att det måste bli enklare att ta cykeln genom spärrarna. Dagens tunnelbanespärrar utgör ett närmast oöverstigligt hinder för att medföra cykel, vilket inte är linje med att cykel ska kunna ingå i ett hela resan-perspektiv. Organisationen anser att resonemangen kring kollektiva distributionssätt för gods behöver utvecklas i framkomlighetsstrategin. Samlastningssystem för lastbilar anpassade till tätortstrafik och ett seriöst utnyttjande av transportcyklar bör beaktas. Cykelfrämjandet poängterar att omlastningsnoder kan ske i flera led och även innebära omlastning till cykeltransport. Båttransporter, i SL:s såväl som varutransportföretagens regi, anses vara en åtgärd som kan höja framkomligheten i vägnätet.

Cykelfrämjandet framhåller att antalet parkerade bilar på gatorna måste minska för att fler ska välja att cykla. Kommunala initiativ bör tas för att minska det totala antalet bilar i staden, exempelvis genom att det inrättas fler bilpooler. I framkomlighetsstrategin bör även fler åtgärder som direkt syftar till att reducera bilens attraktivitet ingå; t.ex. högre parkeringsavgifter, färre parkeringsplatser, lägre hastigheter, begränsad framkomlighet och eventuella anpassningar av parkeringsnorm vid nybyggnation.

Fotgängarnas förening - FOT

FOT välkomnar att Stockholms stad tar fram en framkomlighetsstrategi och anser det värdefullt att det finns en strategi där staden tydligt anger de styrande principerna för prioriteringen av vägar och gator. Önskvärt hade varit om strategin hade kopplats till andra övergripande mål, såsom transportpolitiska mål och miljökvalitetsnormer. FOT önskar även att strategin på ett tydligt sätt ska ta hänsyn till hela resan-perspektivet. Behandlas varje trafikslag separat förbises helhetsbilden samtidigt som resor sällan är knutna till ett trafikslag.

Föreningen anser att uppföljningsmål även bör finnas med för gångtrafiken. FOT poängterar att sambandet mellan gångtrafik och kollektivtrafik saknas i såväl Spårvägs- och Stomnåtsstrategi,

etapp 1, som i Framkomlighetsstrategin och betonar att det bör bestämmas var gångtrafik kopplat till kollektivtrafik ska tas upp.

FOT tycker att det är positivt att strategin betonar vikten av att börja behandla gångtrafik som ett eget trafikslag, men tillägger att det hade varit intressant att ta del av på vilket sätt Stockholms stad kommer att arbeta för att tydliggöra detta. Det är också positivt att strategin nämner att hastighetssänkningar kan gynna trafiksäkerheten för gångtrafikanter, FOT anser att alla gator bör göras om för lågfart (max ca: 30 km/h) – med undantag för helt separerade gator och vägar.

Föreningen ser positivt på framtagandet av en gångtrafikplan, men att det likt för cykeltrafiken behövs en gångtrafikplan för arbetspendling (kopplat till kollektivtrafik), vinterunderhåll av gångvägar etc. Om gångtrafiken ska börja ses som ett eget trafikslag behövs en egen budget, utpekad ansvarig person samt en övergripande plan – vilket övriga trafikslag har. FOT anser det angeläget att gångtrafikplanen tas fram parallellt med cykelplanen och stomnässtrategin så att gångtrafiken och dess koppling till andra trafikslag inte glöms bort.

Företagarna Stockholms stad

Företagarna anser att framkomlighetsstrategin ägnar företagsperspektivet allt för lite utrymme och tanke. Organisationen ställer sig bakom att fler persontransporter måste ske med kapacitetsstarka trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik, men menar att bilden är mer problematisk för godstransporter. Strategin bör i större utsträckning beakta de skilda kraven för person- och godstransporter. I strategin nämns t.ex. att ”den rörliga trafikens krav går före angöring/parkering”, företagarna finner det orimligt att likställa parkering med angöring för lastning och lossning av gods.

En komplett ringled med tillräcklig kapacitet snarast måste byggas runt Stockholm för att öka framkomligheten. För att innerstaden ska kunna avlastas behövs bättre förbindelser som knyter samman den södra och norra delen av regionen, dessutom finns behov av ytterligare utbyggnader av tvärgående förbindelser.

Företagarna anser att en helt ny parkeringsstrategi behöver arbetas fram som gör att de boende kan parkera i garage och på andra platser där framkomligheten för gods och människor inte hindras. Det behövs dessutom en översyn av reglerna för lastplatser i Stockholm då felparkerade bilar är ett problem för företagstransporterna.

I framkomlighetsstrategin behövs mer analyser av nämnda ekonomiska styrmedel likt trängselskatt och dyra parkeringsavgifter. Om ett avgiftssystem ska bli framgångsrikt måste det finnas alternativ och acceptans, används exempelvis trängselskatt är det av vikt att alternativa färdvägar och resesätt finns.

BILAGA A

Företagsgrupperna Stockholm – Hammarby Sjöstad (FHS), Norra Djurgårdsstaden (NDS), Norra station, Högdalsgruppen, Lunda företagsgrupp, Bromma företagsgrupp, Sättra-Segeltorp företagsgrupp

Företagsgrupperna har till stora delar valt att lämna överensstämmande svar på remissen. Specifik företagsgrupp benämns endast i de fall skiljaktig synpunkt framförs.

Företagsgrupperna tycker att grunderna i förslaget med en utökad kollektivtrafik är bra då det är enda lösningen för att kunna transportera fler personer på samma gatuutrymme som idag. Mer transporter bör dock kunna ske på vattnet, därutöver skulle tunnelbanan kunna utnyttjas nattetid för godstransporter. Sättra-Segeltorp anser att vinteruthyrning av cyklar bör övervägas. Sättra-Segeltorp saknar också nya infartsparkeringar och påpekar att flera har försvunnit då bostäder har uppförts.

Persontransporterna är mycket väl kartlagda i förslaget. Däremot måste godstransporterna analyseras närmare och mål för godsdistributionen behöver ingå i strategin. Det är av stor vikt att trafiken till Stockholms företagsområden fungerar och när nya leder planeras måste på- och avfarter nära områdena ingå liksom en bra kollektivtrafik. För en yteffektiv parkering vid företagsområdena anses att nya parkeringshus kan vara nödvändigt. Lunda poängterar att bostadsbebyggelsen riskerar att flytta företagsområdena längre ut från staden, vilket ger upphov till ökat transportbehov.

Företagsgrupperna betonar att dagens godsterminaler för omlastning till mindre fordon inte får trängas ut längre från staden för att minimera körsträckan. I närhet av terminalerna finns även behov av fler kvalitativa lastbilsarkeringar. För distributionen i city skulle utvidgade kollektivtrafikkörfält och minskad parkering utgöra problem. Ett stärkt regionalt samarbete anses vara en absolut nödvändighet, med tanke på att både människor och gods pendlar över kommungränser i stor utsträckning.

IBM

IBM avgränsar sitt remissvar till utvalda delar av Framkomlighetsstrategin och framför inga synpunkter kring målformuleringar eller målnivåer.

IBM finner det beklagligt att teknikens möjligheter inte presenteras i någon större omfattning. Rätt tillämpad teknik skulle underlätta samarbetet mellan de olika huvudmännen och operatörerna genom informationsdelning, utan att göra anspråk på respektive ansvarsområde. Tekniken kan vara verktyget för att följa upp strategins mål samt för att studera huruvida åtgärdsförslagen får den effekt som är planerad. IBM anser vidare att tekniken skulle ge ett verkligt beslutsunderlag för framtida beslut kring Stockholms transportsystem, istället för de beräkningsmodeller som används idag.

IBM poängterar att intelligenta transportsystem inte är isolerade från övriga delar av samhället i en smartare stad. Med ett smartare samhälle kommer medborgarna erbjudas bättre information och bespara dem tid och möda samtidigt som myndigheter får en bättre inblick i de vardagliga operationella verksamheterna. Informationen kan sedan användas till att planera förebyggande och för att öka effektiviteten i staden som helhet. IBM påtalar erfarenheter från Singapore där hela trafikflödet och beteenden övervakas och beslut sedan kan fattas omgående där effekten registreras. På så sätt blir ekonomiska styrmedel ett effektivt sätt att styra transportsystemet med staden och invånarna i centrum.

Stockholms unika infrastruktur av Fiber hjälper stockholmaren att kunna arbeta var som helst, men IBM påpekar att effekterna skulle kunna bli mycket större med rätt angreppssätt. Många resor skulle kunna undvikas, vilket gynnar stadens miljömål. IBM anser att Stockholms stad bör inleda ett samarbete med företagen gör att åstadkomma policyförändringar där de anställda uppmuntras att inte åka till kontoret varje dag. IBM tycker också att staden och regionen i större utsträckning bör dra fördel av forskning och internationella erfarenheter som finns genom realisering som skapar verklig förändring – exempelvis genom att realisera det forskningsarbete som pågår inom Norra Djurgårdsstaden.

Jernhusen

Jernhusen betonar att framkomlighetsstrategin måste involvera och beröra kopplingen till kranskommunerna, Mälardalsregionen och Mellansverige. Stadsutvecklingsområdet Västra City bör uttryckligen pekas ut i strategin som ett område för att utveckla och förbättra framkomligheten i både Stockholm och för hela Mellansverige.

Jernhusen anser att en förtätning måste ske kring samtliga kommunikationsnoder för att Stockholm ska kunna upplevas som en framkomlig stad år 2030. Denna stadsutvecklingsprincip bör betonas i framkomlighetsstrategin. Jernhusen anser även att färdmedelsfördelningsmålsättningarna (A2-A3) för kollektivtrafiken respektive cykel borde kunna höjas.

Biltrafiken och parkeringsplatser bör begränsas och yta upplåtas för cyklister och cykelparkeringar. Jernhusen menar att nya kommersiella modeller för att anordna cykelparkeringar i centrala knutpunkter bör utredas. Därtill behövs en bättre förståelse och samarbete mellan fastighetsägare och Stockholms stad för att möjliggöra nya cykelparkeringar och cykelstråk i innerstaden.

Nya bytespunkter för busstomnätet bör skapas och kopplingen mellan Centralstationen och stornätet måste förbättras. Jernhusen tycker generellt att staden bör se över kopplingen mellan järnvägen och busstomnätet. Bolaget anser att det ska vara lätt att hitta parkeringsplats vid

BILAGA A

kollektiva knutpunkter, tillskott av platser bör dock snarare ske genom nya modeller för prissättning än genom att tillföra mer utbud.

Kista Science City – KSC

Parterna för Kista Science City ser positivt på den föreslagna framkomlighetsstrategin och betonar behovet av ett kraftfullt och proaktivt agerande från staden för att säkra snabba och lättillgängliga flöden för människor och gods.

KSC påtalar att fler och fler elektroniska prylar i framtiden kommer att vara uppkopplade och Ericsson bedömer att transportsystemet kommer att vara ett av de viktigaste områdena för denna utveckling. KSC påpekar att Stockholm har en fantastisk möjlighet att attrahera utvecklingskraft för att positionera sig och för att skapa framtidens exportsuccéer.

Genom att endast studera hur vägbredden disponeras i olika fält och hur de olika trafikslagen ska prioriteras menar KSC att de förutsättningar som ny teknologi kan erbjuda missas. Redan etablerade trafiksignalsystem erbjuder stora frihetsgrader i att styra och leda trafik såväl efter körlängder som stopp- och kötider som i prioritering av trafikslag såväl som efter vägtrafikens emissioner. KSC menar att ett sådant system kan integreras med trängselskattesystemet samtidigt som en översyn görs för hur det skulle kunna utvecklas. KSC påtalar ytterligare IT-lösningar likt s.k. ”fordonståg” där fordonens hastighet och inbördes avstånd kan styras och övervakas automatiskt för att lindra trängseln och minimera olycksrisken.

För Kista-området anser KSC att det är av stor vikt att de infrastrukturella kopplingarna i regionen utvecklas för att öka områdets attraktivitet. KSC poängterar att de noteringar som framförs för området i RUFS måste tas med i framkomlighetsstrategin. Exempelvis är kopplingarna mellan Kista-Husby-Akalla bristfälliga och KSC anser att en ny trafikplan bör tas fram i samband med utbyggnad av områdena, därtill menar KSC att Kistas tunnelbanestation och bussterminal är eftersatt och att de konkreta planer som finns bör tas tillvara. Likaså bör områdets gång- och cykelvägar utvecklas och KSC betonar vikten av sammanhängande regionala stråk över kommungränser. Inom visionen för Kista Science City ligger även stort fokus på gestaltning för att utveckla områdets stadskaraktär, KSC anser att sådana värden bör inkluderas i framkomlighetsstrategin.

Kollektivtrafikant Sthlm

Föreningen Kollektivtrafikant Sthlm är positiv till de tankar som lyfts i framkomlighetsstrategin och menar att det tidigare har saknats en strategi som tydligt anger vilka prioriteringar i gaturummet som är nödvändiga. Föreningen anser dock att det i strategin tydligare bör beskrivas hur denna omprioritering ska ske samt att hänsyn bör tas till de miljömål som redovisas i Stockholmsöverenskommelsen.

Kollektivtrafikant Sthlm saknar ett uttalat mål i strategin om att biltrafiken måste minska. Föreningen anser även att det är viktigt att fokus inte bara ligger på ett minskat bilåkande utan

även på ett minskat bilinnehav. Föreningen konstaterar att trängselskatt har varit ett mycket effektivt styrmedel för att minska och omfördela privatbilismen. Trängselavgiften måste dock höjas och snarast införas på Essingeleden för att öka framkomligheten för de prioriterade färdmedlen. Föreningen tycker även att parkeringsavgifterna bör höjas samt att det totala antalet parkeringsplatser borde reduceras.

Kollektivtrafikant Sthlm är mycket kritisk till flera av de stora stadsmotorvägsprojekt som planeras, särskilt kritisk är föreningen mot Förbifart Stockholm som de anser vara en felprioritering av det slag som framkomlighetsstrategin säger sig vilja undvika.

Föreningen är positiv till att arbetet med ett prioriterat stomnät snarast inleds, men menar att det är mycket viktigt att redan nu åtgärda de framkomlighetsproblem som finns. Reserverade och sammanhängande nät av kollektivtrafikkörfält med fullständig signalprioritet måste komma till. Föreningen påpekar att reserverade körfält bör anläggas för samtliga stomlinjer, i både inner- och ytterstaden.

Magnus Nilsson Produktion

Magnus Nilsson Produktion är ett privat konsultföretag med inriktning på miljöfrågor miljöpolitik. Magnus Nilsson Produktion poängterar att alternativ till vägtransporter i många fall helt saknas för yrkestrafiken, inte minst varutransporterna. I framkomlighetsstrategin bör en prioritering av yrkestrafiken, för att säkra snabba och tillförlitliga leveranser, ses som minst lika viktigt som att säkra framkomligheten för kollektivtrafik och cykel.

Magnus Nilsson Produktion anser det problematiskt att frågan om trängselskattens utveckling endast har getts en marginell roll i strategin. Utan en aktiv och genomtänkt förvaltning och utveckling av trängselskattesystemet är det helt uteslutet att de mål som sätts i framkomlighetsstrategin ska kunna nås. En högt prioriterad åtgärd bör även vara att driva fram en lokal kontroll över trängselskatten.

Magnus Nilsson Produktion är emot de föreslagna busskörfälten och menar att dessa garanterat skulle försämra framkomligheten i de återstående körfälten, vilket inte minst skulle drabba varutransporter som ytterst sällan kan utföras på annat sätt än med lastbil. Det är istället bättre att dämpa trafikflödena i strategiska delar av vägnätet genom ett flexibelt utnyttjande av trängselskattesystemet.

Parkeringsfrågan är motsägelsefullt behandlad i strategin. Å ena sidan diskuteras höjda parkeringsavgifter för att säkra tillgången till desamma, å andra sidan pekar förslaget om att etablera fler parkeringsgarage i annan riktning. Magnus Nilsson Produktion anser snarare att staden bör arbeta för att gynna bilpooler och biluthyrning för att främja en urban bilism.

BILAGA A

Motormännens riksförbund

Motormännen är emot trängselskatterna och att de ska höjas ännu mer. Införande av ekonomiska styrmedel innebär att möjligheten att förflytta sig med bil riskerar att bli en klassfråga. Samhället riskerar att stagnera och hela regionens ekonomiska utveckling hotas då myndigheterna begränsar den personliga mobiliteten.

Motormännen saknar beräkningar i framkomlighetsstrategin för hur stor andel av privatbilismen som kan flyttas över till kollektivtrafiken. Det behövs en plan för hur kollektivtrafikförsörjningen ska klaras när inflyttning och regionförstoringen ökar kraven och efterfrågan på ett redan ansträngt och svårutbyggt kollektivtrafiksystem. Motormännen menar att kollektivtrafikförsörjningen måste utredas ytterligare innan ekonomiska styrmedel införs för att flytta trafik till ett system som kanske inte har möjlighet att ta emot den ökning som kommer att ske.

Det saknas en tydlig koppling mellan framkomlighetsstrategin och RUFS 2010. Motormännen betonar även vikten av ökad samordning mellan de regionala aktörerna för att strategin ska få avsedd effekt. Organisationen tycker att det i strategin också bör tydliggöras vilka smarta valåtgärder som anses bäst för olika behov och för vilket syfte – det är stor skillnad på en informationskampanj och en påtvingad skattehöjning.

Nya underjordiska parkeringsgarage måste planeras för att ersätta de gatuparkeringar som föreslås tas bort. Det är även angeläget att lagstiftningen ses över så att planeringsprocessen kan ske snabbare och enklare.

NTF Stockholm – Gotland

NTF anser att förslaget till framkomlighetsstrategi och handlingsplan som helhet är bra med uppdelningen i olika mål. Även om det i strategin betonas att det är stadens egna vägar och gator som berörs anser NTF att staden måste arbeta gemensamt med övriga kommuner för att få fram en övergripande plan för hur trafikflöden kan styras. I dessa planer måste det vidare finnas en samsyn på att minska risken för konfrontationspunkter mellan olika trafikslag.

Med målet att öka andelen gång- och cykeltrafik kommer större prioritering av säkerheten och den upplevda tryggheten för oskyddade trafikanter att krävas. Redan dagens gång- och cykelbanor är planerade för mindre trafikflöden. Att höja upp gångtrafik till ett eget trafikslag ses som mycket positivt. NTF anser dock att målet om antalet dödade eller svårt skadade inte enkom bör baseras på polisrapporterade olyckor, utan även på andra källor som t.ex. sjukvårdsrapporterade olyckor.

Polismyndigheten i Stockholms län

Myndigheten menar att bristen på framkomlighet i väg- och gatunätet kombinerat med brister i kollektivtrafiken innebär att trafikanterna nyttjar färdmedel och vägytor på ett sätt som

försämrar framkomligheten ytterligare. Framkomlighetsproblemen innebär också att trafikanter bryter mot gällande lagstiftning.

Polismyndigheten anser att det arbete som pågår för att ge polisen rätt förutsättningar för att övervaka efterlevnaden av trafikregler bör intensifieras och ingå i all planering av vägnät och framkomlighet, exempelvis genom att bygga fler kontrollplatser. Myndigheten konstaterar att det finns olika metoder för att nå en ökad framkomlighet såsom trängselskatt, att reducera antalet parkeringsplatser etc., men betonar att det krävs attraktiva alternativ för att få till stånd ett ändrat beteende. Detta kan vara infartsparkeringar, cykeluthyrningssystem vintertid m.m. Polismyndigheten betonar även att det finns enskilda behov att nyttja eget fordon.

Polismyndigheten delar uppfattningen att det finns potential att öka resandet med gång-, cykel och kollektivtrafik. Detta kräver dock att kollektivtrafiken är tillgänglig och att underhållet av gång- och cykelbanor prioriteras. Myndigheten menar att transporter på vatten i större utsträckning borde kunna nyttjas för att transportera människor och gods. Godstransporterna in till staden behöver utredas vidare för att se om de kan ske på annat sätt eller på mindre trafikerade tider. Handlingsplanen anser myndigheten verkar vara genomarbetad och ambitiös men poängterar vikten av att en kommunikationsplan tas fram för att få en ökad förståelse för de åtgärder som kan komma att krävas.

Stockholm Business Region

Stockholm Business Region är positiv till framtagandet av en framkomlighetsstrategi och betonar att det är nödvändigt för att kunna ligga steget före i planeringen då staden växer.

Stockholm Business Region framhåller vikten av att undersöka företagens behov att nyttja stadens väg- och gatunät i samarbete med näringslivet. Att godsterminaler får finnas kvar inom stadens gränser är betydande. I jakten på ny mark för bostadsbyggande anser Stockholm Business Region att företagsområden med stort logistikinnehåll måste inneha en särställning.

Samlastning bör också kunna utnyttjas i större omfattning för att minska antalet bilar på vägarna. Fler inhägnade lastbilsparkeringar bör inrättas, för att skydda både gods och chaufförer, vid företagsområdena. I dagsläget uppstår problem då lastbilarna parkeras i bostadsområdena kring företagsområdena över natten.

Stockholms läns Bussbranschförening

Stockholms läns BF är positiv till att en framkomlighetsstrategi och en handlingsplan tas fram och anser även förslaget till stora delar vara lämpligt. Föreningen är dock kritisk mot att den nya kollektivtrafiklagen, som trädde i kraft 1 januari 2012, inte nämns. Det är ytterst angeläget att Stockholms stad tar sitt ansvar för att all linjetrafik med buss, både upphandlad och kommersiell, behandlas lika när det gäller tillgång till infrastruktur.

BILAGA A

I och med den nya kollektivtrafiklagens inträde bör ”Regionala Kollektivtrafikmyndigheten” omnämnas i strategin istället för SL. Stockholms läns BF anser också att det i strategin bör tydliggöras vilken typ av kollektivtrafik med buss som åsyftas. Exempelvis är beställningstrafik med buss, inte minst turisttrafiken, mycket omfattande och dess framkomlighet måste också säkerställas och fungera på samma villkor som övrig kollektivtrafik. I handlingsplanen bör även åtgärder för att förstärka bärigheten på vissa broar och andra vitala delar i gatunätet ingå.

AB Storstockholms lokaltrafik (SL) – Stockholms läns landsting

SL är mycket positiv till Stockholms stads förslag till framkomlighetsstrategi och anser att den stöder SL:s planer på hur kollektivtrafiken ska utvecklas på både regional och lokal nivå. SL tycker det är bra att strategin ger styrande principer för hur stadens gator ska kunna transportera fler resenärer istället för fler fordon eftersom det främjar utvecklingen av kollektivtrafiken som är yt- och transporteffektiv.

Att yta ska tas från parkeringsplatser eller biltrafik för att öka framkomligheten för övriga trafikanter anser SL vara ett mycket positivt ställningstagande. Hur detta ska gå till i praktiken och i vilket takt det ska genomföras bör dock beskrivas närmare. Att stomnätet föreslås egna körfält är positivt och bör även genomsyra planeringen av nya bostadsområden för att skapa en hållbar infrastruktur.

SL betonar särskilt vikten av egna kollektivtrafikkörfält och en väl fungerande signalprioritering för att målet om en medelhastighet om 20 km/h ska kunna uppnås. Busstrafikens största framkomlighetsproblem idag är att komma fram till korsningarna för att därmed kunna påverka prioriteringen i signalanläggningen. SL poängterar att målsättningar för den kollektivtrafik som inte definieras som stomtrafik saknas och tillägger att även många direktbussar på infartslederna behöver ökad framkomlighet, framförallt i högtrafik, för att kunna konkurrera med biltrafiken. SL anser att kollektivtrafiken bör få möjlighet att utnyttja den ökade framkomligheten då regionala leder blir avlastade, t.ex. genom införande av busskörfält på Essingeleden när Förbifart Stockholm står klar.

SL konstaterar att kollektivtrafiken måste fungera i hela länet. Innerstadsresan är för många en del av reskedjan som påbörjas eller avslutas längre ut i systemet och länet, Stockholms stad har således ett stort ansvar då man i stor utsträckning kan påverka förutsättningarna även för förortstrafiken. SL betonar också vikten av samordnad framkomlighet över kommungränserna så att stomtrafiken får lika god framkomlighet oavsett i vilken kommun den trafikerar.

För att fler resenärer med funktionsnedsättning ska uppleva kollektivtrafiken som det mest attraktiva resealternativet menar SL att flera av de strategier och mål som beskrivs i framkomlighetsstrategin måste realiseras. SL bedömer att det finns en stor potential att locka äldre och personer med funktionsnedsättning för att nå målet om ett ökat kollektivtrafikresande,

detta innebär dock krav på ökat utrymme för tillgängliga och attraktiva hållplatser och bytespunkter samt korta gångavstånd.

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamn AB stöder i huvudsak framkomlighetsstrategins förlag och inriktningar och anser att det kan bli ett bra verktyg i prioriteringsarbetet på förvaltningar och bolag i arbetet med trafikfrågor, vägar och gator samt bidra till ett effektivt, tryggt och mer miljöanpassat Stockholm.

Stockholms Hamn AB tycker att det är bra att behovet av Förbifart Stockholm och andra nödvändiga väg- och spårinvesteringar för att klara den regionala tillgängligheten tydligt beskrivs i strategin. Stockholms Hamn AB betonar vikten av att motverka framkomlighets- och tillgänglighetsproblem, tills de stora infrastrukturprojekten har färdigställts, med andra åtgärder likt ökad prioritering av busstomnätet, minskad genomfartstrafik genom innerstaden, ökade trafiksäkerhetsinvesteringar och en optimering av trängselskatterna. Det är även av betydelse att de väg- och spårinvesteringar som beslutas kan visa på god samhällsekonomisk nytta.

Stockholms Hamn AB menar att näringslivets problem och behovet av varutransporter bör analyseras bättre. Till exempel saknas kunskap om hur stor andel av trafiken i innerstaden som utgörs av näringslivstransporter. Önskvärt vore även om näringslivstransporternas start- och målpunkter bättre kunde klargöras. Mer fakta kring omfattningen och betydelsen av varutransporter, tjänsteresor för hantverkare etc. är nödvändigt för att kunna ta fram en handlingsplan för åkeribranschens nöjdhet.

Ökad möjlighet till samlastning och fler godsterminaler i centrala lägen vore mycket positivt. Stockholms Hamn AB vill, mot bakgrund av målet om att efterfrågan på parkeringsplatser inte ska överstiga 85 %, framhålla betydelsen av att god tillgänglighet för lastning och lossning säkerställs och att nya bostadsområden får rimliga parkerings- och angöringsmöjligheter.

Stockholms Hamn AB betonar vikten av att terminalerna, med en mycket omfattande person- och godshantering, både får god kollektivtrafikförsörjning och tillgänglighet för den tunga trafiken. Turistbussarnas möjlighet till angöring och tillgång till uppställningsplatser är av växande betydelse.

Stockholms handelskammare

Handelskammaren anser att grundtankarna i framkomlighetsstrategin är riktiga. Strategin behöver dock kompletteras med noggranna konsekvensanalyser som visar hur framkomligheten för övrig trafik påverkas, innan strategin har brutits ner på gatunivå är det svårt att bedöma vilka konsekvenser den får. Det är också utomordentligt viktigt att varje åtgärd analyseras för sig.

BILAGA A

Strategin måste samordnas med såväl Stomnässtrategin som Cykelplanen så att de totala trafikeffekterna av de olika planerna kan redovisas. Det är också önskvärt med en mer övergripande trafikstrategi där Stockholms stad, SL och Trafikverket tillsammans utarbetar en långsiktig plan för hur trafikstrukturen ska byggas ut i hela regionen efter 2021.

Handelskammaren betonar att framkomlighetsstrategin inte får bli en ersättning för nödvändiga nyinvesteringar i transportinfrastrukturen. Stockholm måste ges en komplett ringled genom att binda ihop Norra och Södra Länken. Den viktigaste åtgärden för att avlasta gatunätet, från såväl bilar som bussar, är dock att bygga ut och höja kapaciteten i tunnelbanan. Genom en förlängning av blå linjen till Nacka skulle kapaciteten kunna ökas i de mest belastade delarna av tunnelbanenätet. Att förlägga tunnelbana och östlig förbindelse i samma tunnel under Saltsjön bör utredas närmare - först med en fullbordad ringled kan innerstaden avlastas från biltrafik i någon större utsträckning.

Handelskammaren tycker att det är viktigt att parkeringsplatserna behålls på de gator som inte påverkas av kollektivtrafikkrioriteringarna. Parkeringsavgifterna borde i högre utsträckning kunna differentieras efter efterfrågan och trafiksituation. Cykeltrafiken bör styras till andra ytor än huvudgatorna i så stor utsträckning som möjligt. Handelskammaren betonar också att staden borde utveckla bilpoolskonceptet tillsammans med kommersiella aktörer.

Stockholms Naturskyddsförening

Naturskyddsförening anser att framkomlighetsstrategin på många sätt är en strategi i rätt riktning för att nå en hållbar stadsutveckling. Föreningen tycker dock att trängselskatten bör ges en betydligt större roll. Trängselskatten i kombination med satsningar på yteffektiva transporter ger goda möjligheter att hantera dagens framkomlighetsproblem. Förening betonar även att makten över trängselskatten bör flyttas till landstinget för att få en lokal hantering och inflytande över avgiftsnivåer och intäktsfördelning.

Naturskyddsföreningen betonar att klimatfrågan måste tas på största allvar och att detta innebär nya tankemönster, detta behöver föras in i diskussionen kring framkomlighet och leda till miljömarta lösningar samt omkullkasta föreslagna planer. Föreningen anser t.ex. att Förbifart Stockholm är en av de planer som måste rivas upp då den inte bidrar till ökad framkomlighet och med största sannolikhet kommer att leda till att Stockholms klimatmål inte kommer att kunna nås.

Föreningen anser att strategins inriktning ser lovande ut gällande att ge gång-, cykel- och kollektivtrafik bästa möjliga förutsättningar. Framkomlighetsstrategin skulle dock behöva kompletteras med åtgärder för kollektivtrafik på vatten. Föreningen anser att strategin borde ge cykeltrafik och cyklisternas framkomlighet större utrymme. Även yrkestrafikens framkomlighet, vars valmöjligheter att välja andra transportslag är ringa, behöver belysas ytterligare i strategin. Gällande parkeringsfrågan tycker Naturskyddsförening att

parkeringsnormen bör sänkas, i synnerhet i innerstaden där den bör vara under 0,4 bilar/lägenhet.

Föreningen är positiv till en ökad gångvänlighet i staden men anser att konkreta åtgärdsförslag saknas. Fler gator bör provas som gånggator och permanenteras som sådana ifall försöket faller väl ut. Föreningen anser även att strategin bör kompletteras med en handlingsplan för hur stadens kajer som idag används som trafikleder och parkeringsplatser ska utformas för att öka framkomligheten för gående, cyklister, kollektivtrafik och varutransporter.

Stockholms Nyttotrafikkommitté

Stockholms Nyttotrafikkommitté anser att framkomlighets- och trafiksäkerhetsfrågan har beaktats i strategin. Nyttotrafiken måste ges prioritet för att staden ska kunna fungera. Organisationen betonar att leveranser kan ske på ett trafiksäkert sätt så att oskyddade trafikanter inte kommer i konflikt med levererande fordon.

Framkomlighetsstrategin bör kopplas samman med bl.a. Stomnätsstrategin och Vision City. Organisationen är för att kollektivtrafiken byggs ut för att kunna attrahera bilister vilket skulle frigöra välbehövligt gatuutrymme till yrkestrafiken. Däremot anser organisationen det olämpligt att bygga ut kollektivtrafiken med spårvägstrafik på grund av den trafiksäkerhetsrisk det innebär då gående måste ta sig över gatan för att nå hållplatsen. En viktig aspekt som bör belysas i strategin är den omfattande busstrafiken som dagligen försörjer besöksnäringen. Utformningen av stadsrummet är en viktig faktor som staden måste beakta för att alla trafikantgrupper ska kunna förflytta sig på ett säkert sätt. Stockholms Nyttotrafikkommitté poängterar att leveransmottagning i största möjliga mån bör förläggas på sido- eller bakgator för att undvika att övrig trafik stoppas upp.

Stockholm Parkering

Stockholm Parkering är positiv till framkomlighetsstrategin i sin helhet. Att minska antalet parkeringsplatser kan uppfattas som negativt bland de som nyttjar platserna idag. Stockholm Parkering föreslår att en analys genomförs vid de platser där staden avser att ta bort parkeringsplatser som bland annat bör belysas; hur många parkeringsplatser som ska tas bort, hur beläggningen ser ut i omkringliggande gatu-/tomtmark och garage, möjligheten att skapa ersättningsplatser i området med mera.

Stockholm Parkerings erfarenhet är att bilister oftare väljer gatuparkering framför att parkera i garage om båda möjligheterna finns, detta förstärks dessutom av att gatuparkering i regel är billigare. Att justera priset på gatuparkering och samtidigt finna en modell som ger rimliga priser för att parkera i garage anser Stockholm Parkering är en bättre lösning än att investera i ett dynamiskt prissättningssystem.

BILAGA A

Företagarnas syn på parkering och framkomlighet varierar kraftigt. Stockholm Parkering anser att en studie, liknande den som gjorts för stombussarna, bör genomföras för att identifiera stråk där lastbilar ofta tvingas att dubbelparkera för att kunna lossa gods. Insatser för att förbättra för godstransporter i staden bör därefter koncentreras till dessa stråk.

Stockholm Parkering tycker att infartsparkeringens betydelse bör få ett större genomslag i framkomlighetsstrategin – inte minst med tanke på den viktiga avvägningen som måste göras mot övriga intressen i goda kollektivtrafiklägen. Ett ökat intresse för infartsparkering märks bland både bilister och exploatörer, som vill nyttja marken till andra ändamål. Stockholm Parkering anser att staden i samband med exploatering aktivt bör arbeta med att förbättra, utöka och framtidssäkra infartsparkeringarna. I de fall infartsparkeringar, med god beläggning, ianspråkats för andra ändamål bör de ersättas. Till följd av regionförstoringen kommer en större andel av infartsparkeringarna i framtiden att behöva anläggas utanför Stockholm stads gränser – Stockholm Parkering anser det därför önskvärt med ett större regionalt ansvar, rimligen genom SL.

Storstockholms brandförsvar – SSBF

SSBF:s synpunkter avser trafikinfrastrukturens betydelse för stadens riskbild och hur den påverkas av framkomlighetsstrategin. SSBF välkomnar att strategin framhåller att samarbetet mellan de insatser som görs för att lindra effekten av en incident ska utvecklas och förbättras.

SSBF poängterar att om stora förändringar sker vid befintliga brandstationer med avseende på trafiksituation och framkomlighet kan stationernas placering på sikt behöva ses över. Detta för att organisationen fortsättningsvis ska kunna uppfylla de tidskrav som samhället ställer på den uttryckande verksamheten i händelse av olycka.

Organisationen framhåller att en ökad andel gång- och cykelstråk kan medföra konflikt i samband med en uttryckning då biltrafik kan få svårigheter att väja åt sidan. En utbyggd spårvägstrafik kan likaså innebära inskränkningar i uttryckningsfordonens möjlighet att använda sig av kollektivtrafikkörfält. För att räddningstjänsten ska kunna genomföra utrymningar via fönster behöver framkomligheten till byggnader och möjligheten att ställa upp fordon och annan utrustning säkerställas³.

SSBF anser att transporter av och olycksrisker kopplade till farligt gods bör ges större utrymme i strategin. Ett viktigt verktyg för att minimera riskerna, på ytvägnätet som i tunnlar, av farligt gods är vägvalsstyrning.

³ I enlighet med Boverkets byggregler utgör räddningstjänst en förutsättning för brandskydd i vissa byggnader – detta genom att utrymning från fönster med hjälp av räddningstjänst får tillgodoräknas som en av utrymningsvägarna för vissa bostäder och verksamheter.

Svenska Taxiförbundet

Svenska Taxiförbundet anser, likt framkomlighetsstrategin, att fler behöver välja andra färdssätt än bilen och att framkomligheten för kollektivtrafiken behöver prioriteras. Förbundet tycker dock inte att strategin i önskvärd utsträckning har beaktat taxi som ett strategiskt viktigt verktyg för att minska andelen privatbilism. Förbundet betonar att taxi är en naturlig och viktig del av kollektivtrafiken. Om privatbilister och tjänstebilsresenärer ska lockas över till kollektivtrafiken bör flexibla lösningar där olika stora fordon, på konkurrensneutrala villkor, kan nyttja systemet beroende på efterfrågan användas. Långsiktig planering från staden behövs för att taxi fortsättningsvis ska vara en flexibel del av kollektivtrafiken.

För att undvika konflikter mellan taxiförare och andra trafikanter måste Stockholms stad finna lösningar utifrån taxikundernas behov att bli hämtade där de är och lämnade där de ska gå av. Att införa parkeringsförbud utanför portar och entréer så att utrymme frigörs för taxi att hämta och lämna kunder menar Taxiförbundet är en möjlig lösning på problemet. Ett utökat samarbete mellan tåg- och bussoperatörer skulle kunna bidra till att taxi blir en mer naturlig del av kollektivtrafiken och göra hela resan smidigare. Detta kräver dock att taxi får tillgång till offentligt ägd infrastruktur likt hållplatser, bytespunkter och kollektivtrafikkörfält. Förbundet påpekar att det i dagsläget ofta är så fullt vid många knutpunkter att nya trafikoperatörer har svårt att få plats, vilket riskerar att infrastrukturen inte blir tillgänglig för alla på lika villkor.

Taxiförbundet är positiv till Stockholms stads ambition om att öka andelen elbilar. Det krävs dock ett välutbyggt nät av snabbbladdningsstationer för att elbil ska bli ett fungerande alternativ för taxi och dess omfattande trafik. Förbundet tycker att taxi, som en del av kollektivtrafiken, missgynnas i lagen om trängselskatt. Förbundet anser att staden bör gå tillbaka till upplägget som gällde under Stockholmsförsöket 2007, då taxi i likhet med övrig kollektivtrafik var befriad från trängselskatt. Ett möjligt alternativ, eller komplement, är att återinföra skattebefrielse för miljöfordon.

Sveriges Motorcyklister – SMC

Remissvaret lämnas av riksorganisationen Sveriges Motorcyklister, SMC, och lokaldistriktet SMC Stockholm. SMC beklagar att trafikanter som kör ett tvåhjuligt motorfordon helt har glömts bort eller negligerats i framkomlighetsstrategin. SMC uppmanar Stockholms stad att se motorcyklister och mopedister som en del av lösningen på trängselproblematiken och förutsätter att motorcyklar och mopeder beaktas i det fortsatta arbetet med strategin.

SMC är förvånade över att tvåhjuliga motorfordon inte nämns i framkomlighetsstrategin eftersom utredningen konstaterar att kapacitetsbrister inte kan byggas bort. En femdubbling av antalet resor till 2030 som strategin pekar ut menar SMC inte skulle vara något problem om ökningen sker med motorcyklar och mopeder. En ökad användning av MC och moped skulle

BILAGA A

bidra till minskad trängsel. SMC konstaterar att motorcyklar och mopeder inte heller benämns bland de kapacitetsstarka färdmedlen.

SMC påpekar att cykelvägar ofta är den enda plats där moped klass II får färdas lagligt och att detta bör nämnas i diskussionen kring utbyggd cykelinfrastruktur. SMC påtalar tidigare studier som visar att det är bättre att moped klass I får färdas på GCM-vägar på sträckor mellan tätorter, då det minskar olycksrisken – denna möjlighet bör även utredas av Stockholms stad.

Motorcyklar och mopeder menar SMC på många sätt är överlägsna bilen, främst i storstäder. De kan röra sig i en stillastående kö medan bilarna står still på tomgång. Motorcyklar och mopeder är även överlägsna gång- och cykeltrafik på en längre sträcka. De enda nackdelarna anser SMC vara lägre säkerhetsgrad och väderkänslighet. SMC pekar på studier från Belgien och Frankrike där det framgår att samhället tjänar pengar på att människor väljer att färdas med motorcykel eller moped för lokala transporter. För att få till stånd en ökad användning av motorcykel och moped anser SMC att MC-fordon bör bli tillåtna i alla bussfiler, att antalet MC-parkeringar utökas och att särskilda uppmärksamhetskampanjer genomförs mot andra trafikanter.

Trafikverket

Trafikverket ser positivt på förslaget till framkomlighetsstrategi och menar att det är ett steg i rätt riktning i en stad som växer och där det är nödvändigt att transportsystemet utnyttjas så effektivt som möjligt. Trafikverket konstaterar den stora utmaningen i att klara målen för klimat och energi, men tillägger att ett klimat- och energieffektivt transportsystem också är helt nödvändigt för att klara tillgängligheten i länet. Trafikverket tycker att strategins mål är väl ställda och ambitiöst utformade, men saknar dock etappmål för år 2020.

Trafikverket anser att framkomlighetsstrategins effekter på övrig trafik måste beaktas och utredas vidare. Trafikverket betonar betydelsen av kapaciteten över Saltsjömålar snittet för regionen. Kollektivtrafiken måste få prioritet över snittet, men även övrig trafik, inte minst näringslivets transporter, behöver rimlig framkomlighet. Om strategin innebär minskad kapacitet för övrig trafik på Stockholms stads broar kan effekten bli att fler väljer Essingeleden för lokala resor. Trafikverket menar att ett ökat flöde på Essingeleden kan ge konsekvenser för framkomligheten och kölängder som fortplantar sig. På liknande sätt är det viktigt att kapaciteten för vägtrafiken inte påverkas negativt så att flödet ut från Trafikverkets tunnlar hindras, måste tunnlarna stängas påverkas framkomligheten och den lokala miljön på ytvägnätet.

Trafikverket menar att strategin primärt fokuserar på innerstaden och poängterar vikten av de stora stråken i ytterstaden som tillsammans utgör ett nav i regionens transportsystem och anser att stråkens regionala relevans tydligare bör framgå i strategin. Ändras dessa stråks funktion kan den regionala framkomligheten påverkas, framkomligheten på stråken i ytterstaden är således en regional fråga. Trafikverket betonar att flera av de större kommunala vägarna även utgör funktion som omledningsvägar och att framkomlighet och kapacitet vid det utpekade

omledningsnätet måste upprätthållas. Det finns även ett rekommenderat vägnät för transport av farligt gods i Stockholms län vilket måste beaktas.

Trafikverket betonar vikten av att Mobility Management-åtgärder, benämns i strategin Smarta val-åtgärder, inte ses som ett separat paket utan som en del i en helhet. Mobility Management har störst effekt om det kombineras med förbättrade förutsättningar att göra smarta val, t.ex. förbättrade cykelstråk eller utökat kollektivtrafikutbud. Trafikverket tycker även att begreppet Smarta val-åtgärder skulle kunna benämnas Smarta resval-åtgärder för att förtydliga innebörden.

Trivector Traffic AB

Trivector Traffic AB är ett privat konsultföretag med inriktning på transportsystem för en hållbar utveckling. Trivector Traffic anser att framkomlighetsstrategin är modern och ett steg i rätt riktning mot ett trafiksystem för en attraktiv och hållbar stad. Mindre biltrafik och en ökad satsning på kapacitetsstarka och ytsnåla färdmedel likt gång, cykel och kollektivtrafik är välkommet och stämmer väl överens med hur andra attraktiva städer planerar och agerar. Framkomlighetsstrategin innehåller också många bra pedagogiska beskrivningar av kapacitet, inducerad trafik etc., vilket underlättar förståelsen för de mål och strategier som föreslås.

Definitionen av framkomlighet, som ett sätt att skapa ett system med pålitlighet, är bra. Namnet Framkomlighetsstrategi speglar emellertid dåligt det som strategin handlar om, nämligen att skapa ett transportsystem i världsklass. Trivector Traffic menar att strategin borde diskutera begreppet tillgänglighet som är funktionsmålet i de nationella transportpolitiska målen. Därutöver saknas mål och strategier för hur transportsystemet skall medverka till att nå andra angelägna samhällsmål som klimat, hälsa etc.

Trivector Traffic anser att fyrstegsprincipen skulle ha gett ett tydligare arbetssätt för att uppnå målen. Mobility Management, benämns i strategin Smarta val, är endast beskrivet som en åtgärd bland andra, men skulle med fördel kunna inkorporeras i nästan alla föreslagna strategier.

Trivector Traffic tycker att handlingsplanen, med 20 åtgärdsförslag, ger trovärdighet och förståelse för vad som behöver göras för att uppnå målen. Till åtgärdsförslagen saknas dock förslag på uppföljning, t.ex. i form av lämpliga indikatorer. En tydlig koppling till vilka mål som påverkas är också önskvärt, likaså en kostnadsuppskattning, finansieringsförslag och vem som har genomförandeansvar för åtgärderna.

BILAGA A

Sammanfattning av remissyttranden per kapitel och svar.

1. Inledning

Instans	Yttrande	Svar
Exploateringskontoret, Trivector Traffic AB	Namnet Framkomlighetsstrategi speglar dåligt vad strategin handlar om. Begreppet framkomlighet har i hög utsträckning frångåtts till förmån för tillgänglighet, vilket också är funktionsmålet i de nationella transportpolitiska målen.	Trafikkontoret är medveten om hur begreppet tillgänglighet tillämpas i transportsammanhang men inom staden används ordet "tillgänglighet" främst i betydelsen tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, vilket kan leda till missförstånd. Framkomlighet ska här tolkas som "möjlighet att komma fram", som i ett storstadsperspektiv handlar det till stor del om funktionsmålet tillgänglighet. Strategins engelska översättning föreslås bli Urban Accessibility Strategy.
Ekerö kommun, Huddinge kommun, Järfälla kommun, Nacka kommun, Sigtuna kommun, Sundbybergs kommun, Parkmiljögruppen Norra Innerstaden, Jernhusen, Motormännen, NTF	Flera remissinstanser anser att Stockholms stads Framkomlighetsstrategi måste samordnas och beröra kopplingen till fler aktörer i regionen såsom kranskommunerna, Stockholms läns landsting, Mälardalsregionen etc.	Trafikkontoret är mycket positiva till detta och ser fram emot ett utvecklat samarbete i regionen.
Trafikverket, Solna stad, Huddinge kommun, Nacka kommun, Stockholms Handelskammare	Flera remissinstanser, däribland Trafikverket, anser att strategins effekter på övrig trafik måste beaktas och utredas vidare. Solna och Nacka framför liknande synpunkt och betonar att strategin måste belysas ur ett regionalt perspektiv så att framkomlighetsförbättringar på Stockholms vägnät inte ger negativa konsekvenser på övriga kommuners gator och vägar. Huddinge tillägger att även framkomligheten på de statliga	Trafikkontoret instämmer i detta. Detta är en strategi, varje enskild åtgärd måste sedan utredas avseende effekter lokalt och regionalt.

BILAGA A

	infartsvägarna bör beaktas i strategin.	
Järfälla kommun, Motormännen, Kista Science City	Flera remissinstanser anser att Framkomlighetsstrategin måste överensstämma och beakta den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFs)	Framkomlighetsstrategin utgår från Stockholms översiktsplan, Promenadstaden som i sig beaktar RUFs. När respektive åtgärd utformas är det viktigt att hänsyn tas till stadens övriga mål så att dessa inte motverkas.
Hässelby-Vällingby stadsdels- förvaltning, Miljöförvaltningen, Trivector Traffic AB, Kollektivtrafikant Sthlm, FOT	Flera remissinstanser anser att miljö- och hälsoeffekter tydligare bör präglade strategins innehåll samt att strategin bör kopplas till andra angelägna mål såsom transportpolitiska mål, miljömål och miljönormer. Miljöförvaltningen och FOT saknar även en koppling till saknar målet om en fossilbränslefri stad 2050 och en fossiloberoende fordonsflotta 2030. Miljöförvaltningen anser även att strategin måste beakta Stockholms miljöprogram 2012-2015.	Texten har uppdaterats med en tydligare koppling till målet om en fossilbränslefri stad 2050 och andra relevanta mål.
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen anser att det tydligt bör anges om några av strategins mål eller åtgärder motverkar eller är i konflikt med stadens miljö- eller klimatmål.	Målen i strategin bedöms inte stå i konflikt med stadens miljö- och klimat
Kollektivtrafikant Sthlm	Kollektivtrafikant Sthlm anser att strategin tydligare bör beskriva hur omprioriteringen i gaturummet ska ske.	Strategin anger spelregler och styrande principer som ska stödja avvägningar och politiska beslut – men den kan inte ersätta behovet av att dessa avvägningar sker utifrån lokala behov och förutsättningar. Hur prioriteringar sker i praktiken kommer att hanteras i framtida utredningar.
Exploateringskontor et	Exploateringskontoret efterfrågar hur dagens färdmedelsfördelning ser ut i detalj, samt hur den fördelar sig per ålderskategori.	Färdmedelsfördelningar utifrån resvaneundersökningar redovisas i detalj i andra rapporter. En ny resvaneundersökning kommer inom kort.

2. Övergripande struktur och prioriteringar

Instans	Yttrande	Svar
ABC-Åkarna, Företagarna Stockholms Stad, Företagsgrupperna, Magnus Nilsson Produktion, Stockholm Business Region, Stockholms Hamn, Stockholms Nyttotrafikkommitté.	Flera remissinstanser är kritiska till att företagsperspektivet och näringslivets problem och varutransporter inte har beaktats i tillräcklig omfattning. Flera menar också att mer kunskap behövs om godstransporterna i staden. Företagarna motsätter sig principen att "den rörliga trafikens krav går före parkering/angöring" då det inte är möjligt att likställa de två.	Trafikkontoret instämmer i att mer kunskap behövs om godstransporterna i staden och har därför föreslagit att en handlingsplan för godstrafik ska tas fram. Strategin har kompletterats för att förtydliga de funktionella skillnaderna mellan olika typer av angöring och parkering
Trafikverket, Järfälla kommun, Huddinge kommun	Järfälla anser att huvudparten av strategins målformuleringar och åtgärdsplaner handlar om innerstaden och att ytterstadens utveckling inte har getts samma utrymme. Trafikverket tycker att det bör tydliggöras vilken strategi Stockholms stad anser ska råda i ytterstaden.	Detta är en missuppfattning, målen som beskrivs i strategin gäller hela staden. Trafikkontoret ser över formuleringarna i strategin så att detta framgår tydligare.
Miljöförvaltningen, Stockholms Handelskammare, Stockholms Nyttotrafikkommitté	Miljöförvaltningen menar att det bör förtydligas hur strategin förhåller sig till t.ex. Cykelplanen, Spår- och stomnässtrategin, parkeringsstrategi och andra befintliga eller planerade planer som rör trafik och transporter. Flera remissinstanser betonar just vikten av att framkomlighetsstrategin måste vara koordinerad med Stomnässtrategin.	Trafikkontoret instämmer i att detta är viktigt och har uppdaterat texten med en beskrivning av hur strategin förhåller sig till andra strategiska dokument i staden.
FOT	FOT anser att äldre bör läggas till som en prioriterad målgrupp jämte personer med funktionsnedsättning och barn i fråga tillgänglighet.	Trafikkontoret tycker att det är en bra synpunkt och ser över hur detta kan infogas i strategin.
Cykelfrämjandet, Exploateringskontoret, Ekerö kommun, Parkmiljögruppen i Norra Innerstaden, Bromma SDF, Skarpnäcks SDF, Polismyndigheten, Stockholms Naturskyddsförening	Flera remissinstanser anser att vattenvägarna bör utredas närmare för både person- och godstransporter.	Trafikkontoret instämmer i att vattenvägarna kan bli ett bra komplement till andra transporter. Strategin gäller för stadens gator, ej vattenvägar. Däremot är det viktigt att på stadens gator kunna ta sig till och från kajer etc. främst med gång, cykel och kollektivtrafik, detta har förtydligats i strategin.

BILAGA A

n, AMC-Åkarna, Företagsgrupperna, Stockholms Hamn		
---	--	--

3. Planeringsinriktning för storstadsgator i världsklass

Sveriges Motorcyklister	Sveriges Motorcyklister är kritiska till att Framkomlighetsstrategin inte diskuterar motorcykel eller moped.	Trafikkontoret har uppdaterat strategin med MC och moped.
Svenska Taxiförbundet	Svenska Taxiförbundet anser inte att strategin har beaktat taxi som ett strategiskt viktigt verktyg för att minska andelen privatbilism i tillräcklig utsträckning.	Trafikkontoret ser över formuleringarna i strategin för att förtydliga taxis roll som en del av kollektivtrafiken.
Trafikverket	Trafikverket saknar etappmål för 2020.	Trafikkontoret håller med om att det kan vara lämpligt att ta fram etappmål och överväger detta som nästa steg. Strategin måste blicka långt framåt, men i genomförandet kan delmål behöva tas fram.

Planeringsinriktning A: Fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel; dvs. kollektivtrafik, cykel och gång.

Instans	Yttrande	Svar
FOT	FOT ifrågasätter varför inget uppföljningsmål för gångtrafiken finns med under planeringsinriktning A. FOT saknar även ett hela resan-perspektiv och menar att helheten förbises om varje transportlag behandlas separat.	Gångtrafiken hanteras i en egen planeringsinriktning, C, där ett uppföljningsmål anges. Ordningen i vilken målen redovisas i strategin ska inte tolkas som en prioritetsordning. Trafikkontoret håller med om att det är viktigt att ha ett hela resan perspektiv, strategin har uppdaterats för att förtydliga detta.
Kollektivtrafikant Sthlm	Kollektivtrafikant Sthlm saknar ett uttryckligt mål om att minska biltrafiken.	Mål D2 innebär att biltrafiken inom staden inte ska växa under högrtrafiken. När befolkningen väntas öka med ca 25 % är detta ett ambitiöst mål.

BILAGA A

Trivektor Traffic AB, Trafikverket	Trivektor Traffic och Trafikverket anser att smarta val-åtgärder, el. Mobility Management, inte bör ses som ett separat paket utan som en del av en helhet som med fördel skulle kunna inkorporeras i nästan alla föreslagna strategier.	Trafikkontoret instämmer i detta och ser över hur detta kan förtydligas i strategin. Det är viktigt att påpeka att Smarta val och Mobility Management inte är exakt samma sak.
Motormännen	Motormännen anser att innan ekonomiska styrmedel införs måste det noga utredas hur stor andel av privatbilismen som kan flyttas över till kollektivtrafiken.	En noggrann konsekvensanalys kommer att föregå eventuell införande/justering av ekonomiska styrmedel för att inte ge oönskade negativa effekter. Ekonomiska styrmedel ska även kompletteras med ett förbättrat kollektivtrafikutbud.
Handelskammaren	Handelskammaren poängterar att det inte får bli ett mål i sig att göra det omöjligt att bo i innerstaden med bil.	Trafikkontoret har inte för avsikt att göra det svårare att äga en bil för de som vill, däremot att påverka när och hur bilar används. Det ska vara möjligt att bo i innerstaden med bil.
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen anser att biltrafikens start- och målpunkter behöver klargöras, för att förstå vilka punkter som alstrar trafik.	Trafikkontoret har relativt god kunskap i frågan genom information från resvaneundersökningar och trafikmodeller. Trafikkontoret instämmer dock i att mer förståelse för trafikalstrande punkter i staden är viktigt.
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen tycker att de "styrande principerna" bör lyftas fram och förtydligas i strategin, d.v.s. beskrivningar av hur ofta, var och på vilket sätt gång ska prioriteras före cykel, kollektivtrafik före bil, godstransporter före persontransporter.	Strategin anger spelregler och styrande principer som ska stödja avvägningar och politiska beslut – men den kan inte ersätta behovet av att dessa avvägningar sker utifrån lokal behov och förutsättningar.
Stockholms Hamn AB	Stockholms Hamn betonar att de väg- och spårinvesteringar som görs måste visa på god samhällsekonomisk nytta.	Trafikkontoret instämmer i att detta är en viktig aspekt att beakta. Vid nya utvecklingsprojekt tar trafikhuvudmännen fram en rad utredningsalternativ vilka sedan utvärderas utifrån samhällsekonomisk nytta.
IBM och Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning	IBM och Rinkeby-Kista anser att flexibel arbetstid borde beaktas. Spridda arbetstider eller möjlighet till att arbeta hemma skulle kunna innebära ett	Trafikkontoret instämmer i att flexibel arbetstid och/eller möjlighet att arbeta hemifrån kan avlasta

BILAGA A

	mer effektivt utnyttjande av transportsystemet.	transportsystemet. Stockholms stad kan bidra med informationsinsatser, men det är upp till varje arbetsgivare att utforma sina arbetstider.
IBM, Kista Science City, Exploateringskontoret	Flera remissinstanser anser att innovativa tekniklösningar för att avhjälpa framkomlighetsproblem bör beaktas i högre utsträckning.	Trafikkontoret instämmer att tekniklösningar kommer att ha en viktig roll i att uppnå målen i framkomlighetsstrategin. Vilka lösningar som blir aktuella i olika delar av staden kommer framtida utredningar att svara på.
Mål A1: Transportkapaciteten i personer per timme i högtrafik på väg- och gatunätet ska öka mer än den procentuella befolkningsökningen 2030.		
Trafikverket	Trafikverket anser att det är ett svårkommunicerat mått och ställer sig frågande till hur mycket transportkapaciteten ska öka.	Målet är att det ska bli lite bättre än idag, därför behöver kapaciteten öka lite mer än efterfrågan. Hur mycket mer kapacitet som behövs beror av hur stor befolkningsökningen blir.
Järfälla kommun	Järfälla anser att Framkomlighetsstrategin berör mer prioritering av trafikslag och effektiv användning än om utökning	Genom att effektivisera användningen av stadens gator och prioritera kapacitetsstarka trafikslag ökar transportkapaciteten. Trafikkontoret förutsätter att åtgärderna i Stockholmsöverenskommelsen kommer att fullföljas.
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen saknar åtgärder i handlingsplanen för att öka antalet personer per bil.	Detta kan ingå i smarta-val åtgärder.
SL	SL tycker det är positivt att yta ska tas från parkeringar eller biltrafik, men hur detta ska gå till i praktiken och i vilket takt det ska genomföras bör beskrivas närmare.	Framkomlighetsstrategin anger önskvärd riktning. I kommande handlingsplaner kommer åtgärder att konkretiseras och beskrivas närmare.
Värmdö kommun	Värmdö anser att denna målsättning inte endast bör gälla Stockholms stad utan hela regionen.	Trafikkontoret ser gärna att strategin kan användas som ett avstamp för utökat samarbete i regionen.
Mål A2: Kollektivtrafikens andel av de mekaniserade resorna (dvs. resor med bil eller kollektivtrafik) i högtrafiken ska vara 80 % i innerstaden och 50 % i ytterstaden år 2030.		
Jernhusen, Danderyds kommun	Jernhusen och Danderyd tycker att målen bör höjas	Målet har justerats till 80 % för hela staden.
Stockholms läns bussbranschförening Miljöförvaltningen,	Stockholms läns BF anser att den nya kollektivtrafiklagen måste nämnas, dessutom bör den regionala kollektivtrafikmyndigheten nämnas	Strategin har kompletterats med en beskrivning av den nya kollektivtrafiklagen. Trafikkontoret

BILAGA A

SL	istället för SL. Miljöförvaltningen menar att strategin kan behöva kompletteras med en särskild utredning angående hur Stockholm ska hantera den nya situationen med fri etableringsrätt. SL anser också att det tydligare bör beskrivas hur staden ställer sig till tillträde för kommersiella aktörer till infrastruktur.	håller på att utveckla riktlinjer för hantering av nya kollektivtrafiklinjer utifrån den nya lagen. Texten har justerats för att förtydliga där det är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som anses.
Stockholms läns bussbranschförening Stockholms Hamn AB, Stockholms Nyttotrafikkommitté	Stockholms läns BF tycker att det är ytterst angeläget att Stockholms stad tar sitt ansvar för att all linjetrafik med buss, både upphandlad och kommersiell, behandlas lika när det gäller tillgång till infrastruktur. Flera remissinstanser betonar också vikten av att framkomligheten för turistbussarna säkerställs.	Trafikkontoret håller på att utveckla riktlinjer för hantering av nya kollektivtrafiklinjer utifrån den nya lagen. Stomtrafiken kommer alltid att vara prioriterad oavsett huvudman. Samarbetet med huvudmän för turistbussar kommer att fortsätta.
Skärholmens stadsdelsförvaltning, Järfälla kommun	Skärholmen anser att de flesta förslag på strategier handlar om innerstaden, trots att ytterstaden procentuellt ska öka mer. Järfälla menar att den stora överflyttningspotentialen finns längre ut i regionen.	Det är en missuppfattning att målen främst rör innerstaden, strategin handlar om hela staden, formuleringar i strategin har setts över för att förtydliga detta.
SL	SL saknar målsättningar för den trafik som inte benämns stomtrafik.	Målen om kollektivtrafikandel gäller för all typ av kollektivtrafik, förutom målet om hastighet som gäller endast för stomnätet. Trafikkontoret håller på att utveckla riktlinjer för hantering av nya kollektivtrafiklinjer utifrån den nya lagen
Trafikverket	Trafikverket ifrågasätter om det är resor med start eller mål i innerstad respektive ytterstad eller inom respektive som avses.	Målet gäller resor med start och mål inom Stockholms stad, men naturligtvis är målsättningen att andelen även ska öka för övriga resor.
Exploateringskontoret	Exploateringskontoret anser att visionen om Stockholm som den stad i världen där kollektivtrafiken används mest är otydlig. Det går att mäta antingen som antalet totala kollektivtrafikresor eller som kollektivtrafikens marknadsandel.	Formuleringen är hämtad från Vision 2030. För att konkretisera detta i strategin har Trafikkontoret satt målet att 80 % av alla motoriserade resor i högttrafik ska ske med kollektivtrafik.
Mål A3: Andelen av alla resor i högttrafik som sker med cykel ska vara minst 15 %.		
Nacka kommun,	Flera remissinstanser poängterar vikten av att	Det pågår ett projekt om regionala

BILAGA A

Sundbybergs stad, Lidingö stad, Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning, Kista Science City, m.fl	Stockholm samordnar sitt cykelnät med kranskommunernas för att skapa en sammanhängande helhet.	cykelstråk inom ramen för SATSA- projektet.
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen undrar vilket målår som gäller och om målet avser cykelresor i hela staden, dvs. både i inner- och ytterstad.	Målåret är 2030 vilket har kompletterats i strategin. Ja, allt som står i strategin gäller hela staden om det inte tydligt framgår något annat.
Storstockholms brandförsvär	Storstockholms brandförsvär poängterar att ökad andel gång- och cykelstråk kan innebära svårigheter för utryckning då biltrafiken får svårare att väja åt sidan och släppa förbi utryckningsfordon.	All gatuutformning behöver ta hänsyn till utryckningsfordonens behov – detta är inte specifikt för gång och cykel.
Handelskammaren	Handelskammaren anser att cykeltrafiken ska styras till andra ytor än huvudgatorna i så stor utsträckning som möjligt. Att leda cykelstråk i bostadsgator och parker skulle ge ett bättre utnyttjande av gaturummet och minska konflikterna mellan cyklister och övrig trafik.	Cyklister har samma målpunkter som alla andra, dessa ligger ofta vid huvudgatorna, det är därför flest cyklar där. Huvudgator måste utformas för att undvika onödiga konflikter med mellan trafikslagen.
Jernhusen	Jernhusen anser att målsättningen borde kunna höjas.	Målet bedöms i dagsläget som ambitiös, men strategin ska vara ett levande dokument och målnivån kan höjas om det skulle visa sig vara angeläget.
Sveriges Motorcyklister	Sveriges Motorcyklister anser att Stockholms stad bör utreda möjligheten för moped klass I att färdas på GCM-vägar.	Detta är främst en fråga för Transportstyrelsen. Trafikkontoret anser att gång och cykel bör hanteras för sig utifrån deras särskilda behov och att s.k. GC(M)-vägar ska undvikas så mycket som möjligt.
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen anser att strategin bör kompletteras med ett mål att främja framtida gång- och cykelkultur, med särskilt fokus på barn och ungdomar för att lägga grunden till de framtida vuxnas gång- och cykelvanor. Därtill bör möjligheten till stomnät med renodlade cykelgator genom staden utredas.	Detta är inget mål i sig men ett sätt att uppnå målet och ingår i smarta-val åtgärder. I cykelplanen som är ute på remiss finns förslag till nya pendlingsstråk för cykel.

BILAGA A

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning	Spånga-Tensta påpekar att attitydförändringskampanjer kommer att krävas för att målet ska kunna uppnås, inte minst i invandrartäta områden där cykeltradition saknas.	Attitydförändringskampanjer ingår i smarta val-åtgärder. Vilka åtgärder som ska genomföras i respektive område behöver utredas vidare och ingår inte i strategin.
Mål A4: Andelen företagare som upplever att stadens gator och vägar tillgodoser deras behov ska vara XX % procent år 2030.		
Företagarna Stockholm	Företagarna anser att det behövs en översyn av reglerna för lastplatser, att vissa endast gäller under vissa tider försvårar för företag som annars skulle kunna ta emot leveranser när trängseln är mindre. Dessutom är de idag alltför ofta upptagna av felparkerade bilar.	Detta kommer att ingå i handlingsplanen för godstrafik.
Trafikverket	Trafikverket poängterar att näringslivstransporter, liksom persontransporter, sker över både statligt och kommunalt vägnät och att hela resan/transporten behöver beaktas för att förstå flödena och upplevelsen av behovsuppfyllelse.	Detta kommer att ingå i handlingsplanen för godstrafik.
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen anser att målet är otydligt och behöver preciseras med bl.a. vilka företagare eller branscher som avses och vilken typ av behov som avses	Detta kommer att förtydligas i handlingsplanen för godstrafik.

BILAGA A

Planeringsinriktning B: Framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen och öka restidspålitligheten för alla trafikanter.

Instans	Yttrande	Svar
Cykelfrämjandet	Cykelfrämjandet anser att det i strategin bör ingå fler åtgärder som syftar till att reducera bilens attraktivitet.	Inriktningen syftar till att höja de kapacitetsstarka färdmedlens attraktivitet i restid, och pålitlighet i relation till resor med egen bil. Det följer att bilens relativa attraktivitet, i vissa delar av transportsystemet, kan minska.
Handelskammaren, Magnus Nilsson Produktion, Cykelfrämjandet	Flera remissinstanser anser att staden bör ta initiativ för att det ska inrättas fler bilpooler. Handelskammaren betonar också att staden borde utveckla bilpoolskonceptet tillsammans med kommersiella aktörer	Strategin har kompletterats med text om bilpooler.
Företagarna Stockholms stad	Företagarna menar att staden bör öppna upp många av de gator som idag är avstängda och att trafikregler som tvingar till långa omvägar bör tas bort.	En översyn av avstängningar och genomfartsförbud har genomförts och flera avstängningar har tagits bort. Många trafikregler ger bättre framkomlighet för stora trafikströmmar även om detta i vissa fall kan upplevas som sämre framkomlighet för mindre trafikströmmar.
Magnus Nilsson Produktion, Stockholms Naturskyddsförening	Magnus Nilsson Produktion och Stockholms Naturskyddsförening menar att ett stort problem är att trängselskattefrågan endast ges en marginell roll i strategin. Magnus Nilsson anser att det utan en aktiv och genomtänkt förvaltning och utveckling av trängselskattesystemet är helt uteslutet att de mål som satts upp i framkomlighetsstrategin ska kunna nås.	Strategin ska främst beskriva det som Staden har rådighet över. Staden har idag ingen rådighet över trängselskatten, men trängselskatten är den enskilda åtgärd som kan ha störst potential att bidra till att uppnå flera av målen i strategin. Trafikkontoret ser över texten för att förtydliga detta.
Stockholms Naturskyddsförening	Stockholms Naturskyddsförening tycker att cyklisternas framkomlighet kommer i skymundan, även yrkestrafikens framkomlighet bör ges större fokus.	Detta kommer att studeras i särskilda utredningar.
Handelskammaren	Handelskammaren anser inte att det i längden är en hållbar strategi att endast fördela om det begränsade trafikutrymmet mellan trafikslagen. Framkomlighetsstrategin får inte bli en ersättning	Trafikkontoret förutsätter att de investeringar i transportinfrastrukturen som ingår i Stockholms-överenskommelsen kommer att

BILAGA A

	för nyinvesteringar i transportinfrastrukturen.	genomföras, men det räcker inte. För att klara efterfrågan från en ökad befolkning krävs en kombination av åtgärder.
Solna stad, Värmdö kommun, Bromma SDF, Bil Sweden	Solna och Bromma SDF saknar mål om att komplettera nuvarande vägstruktur med nya strategiska utbyggnader för att främja framkomligheten. Värmdö och Bil Sweden anser också att en fortsatt planering och utbyggnad av genomfarter är viktigt i en snabbt växande region och tillägger att bilen är en nödvändighet för många.	Trafikkontoret förutsätter att Stockholmsöverenskommelsen kommer att förverkligas och att därmed flera kompletteringar till vägnätet kommer att byggas. Det kan inte vara ett mål i sig att bygga fler vägar även om detta i vissa kan fall bidra till måluppfyllelse.
Mål B1: Andelen motorfordonsresor med god restidspålitlighet i högttrafik ska vara XX % år 2030.		
Jernhusen	Jernhusen tycker att det är viktigare att skapa god restidspålitlighet för kollektivtrafiken än för motorfordonstrafiken generellt och att det är av betydelse att det blir en egen målsättning.	Kollektivtrafiken ingår bland motorfordonsresor. Trafikkontoret tar till sig synpunkten och instämmer i att målet kan behöva brytas ned på olika transportslag samtidigt som en målsiffra fastslås.
Motormännen	Motormännen anser att införande av ekonomiska styrmedel innebär att möjligheten att förflytta sig med bil riskerar att bli en klassfråga.	En noggrann konsekvensanalys kommer att föregå eventuella justeringar av ekonomiska styrmedel för att undvika oönskade negativa effekter. Studier visar att fördelningseffekterna av ekonomiska styrmedel beror på vilka kompletterande åtgärder som implementeras och hur intäkterna används.
Mål B2: Stomtrafiken i innerstaden ska ha en medelhastighet (inklusive hållplatsstopp) på 20 km i timmen år 2030.		
Handelskammaren, Solna stad	Handelskammaren och Solna stad anser att strategin måste kompletteras med noggranna konsekvensanalyser för hur framkomligheten på övrig trafik påverkas, så att nyttan för samtliga trafikanter kan optimeras.	Detta ska utredas i varje enskilt fall.
Trafikverket	Trafikverket önskar en analys om hur övrig busstrafik påverkas av till exempel kollektivtrafikkörfält för alla stombussar.	Detta ska utredas i varje enskilt fall.

BILAGA A

Danderyds kommun	Danderyd poängterar att Stockholms stad, vid prioriteringar i gaturummet och eventuella spårtunnlar, måste göra plats för ytterligare kollektivtrafiksatsningar från de kringliggande kommunerna, bl.a. till Stockholm city.	Ettapp 2 av SL:s stamnätsstrategi kommer att utreda behov av resor till och från kringliggande kommuner. Framkomlighetsstrategin kan behöva justeras utifrån resultatet av detta arbete.
Mål B3: Det ska vara lätt att hitta en parkeringsplats. Efterfrågan på parkeringsplatser ska inte överstiga 85 % av utbudet år 2030.		
Bil Sweden, Jernhusen, Stockholms Naturskyddsförening Trafikverket	Instanserna anser, på olika sätt, att strategin måste ha med resonemang kring parkeringsnormen. - Bil Sweden: parkeringsnormen får inte urholkas, ibland byggs nya bostadsområden med alldeles för få parkeringsplatser - Jernhusen: parkeringsnormen vid kollektivtrafiknoder bör omarbetas för att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik. - Naturskyddsföreningen: parkeringsnormen behöver sjunka, i synnerhet i innerstaden där den bör understiga 0,4 bilar per lägenhet. - Trafikverket: ett resonemang kring parkeringsnorm vid nybyggnation bör läggas till.	Trafikkontoret kommer att samarbeta med Stadsbyggnadskontoret för att utveckla parkeringsnormerna för parkering på fastighetsmark. En ny cykelparkeringsnorm ska även tas fram, i den kommer cykelparkering vid bytespunkter särskilt att beaktas.
Företagarna Stockholms stad	Företagarna anser att det behövs en helt ny parkeringsstrategi i Stockholm som gör att de boende kan parkera i garage och på andra ställen där framkomligheten för gods och människor inte hindras.	En strategisk inriktning för parkering finns med i Framkomlighetsstrategin. Trafikkontoret kommer att ta fram en åtgärdsplan för parkering för att bidra till att uppfylla de mål som anges för parkering i strategin.
Magnus Nilsson Produktion	Magnus Nilsson Produktion anser att parkeringsfrågan är motsägelsefullt behandlad. Å ena sidan diskuteras höjda parkeringsavgifter för att säkra tillgången till desamma, å andra sidan pekar förslaget om att etablera fler parkeringsgarage i annan riktning.	Trafikkontoret har inte för avsikt att göra det svårare att äga en bil för de som vill, däremot att påverka när och hur bilar används. Det ska vara möjligt att bo i innerstaden med bil. Stadens gator bör i första hand inte användas för långtidsuppställning.
Exploateringskontoret	Exploateringskontoret anser att en genomarbetad och tydlig parkeringsstrategi och -policy bör vara en inarbetad del i stadens trafikstrategi för att nå framgång i arbetet med att prioritera kapacitetsstarka färdmedel.	En strategisk inriktning för parkering finns med i Framkomlighetsstrategin. Trafikkontoret kommer att ta fram en åtgärdsplan för parkering för att bidra till att uppfylla de mål som anges för

BILAGA A

		parkering i strategin.
Kollektivtrafikant Sthlm	Kollektivtrafikant Sthlm anser att parkeringsavgifterna bör höjas samt att det totala antalet parkeringsplatser måste minska för att göra bilinnehav mindre attraktivt.	I åtgärdsplanen kommer avgiftsnivå och antalet parkeringsplatser att ses över.
Stockholms Hamn AB	Stockholms Hamn AB stödjer inriktningen men framhåller betydelsen av att god tillgänglighet för lastning och lossning säkerställs.	En handlingsplan för godstrafiken kommer att tas fram. En del av syftet med åtgärdsplanen för parkering är att säkerställa tillgänglighet till kantsten när det behövs för andra funktioner.
Svenska Taxiförbundet	Svenska Taxiförbundet anser att parkeringsförbud utanför portar och entréer kan vara en lösning för att frigöra utrymme för taxi att hämta och lämna kunder.	En del av syftet med åtgärdsplanen för parkering är att säkerställa tillgänglighet till kantsten när det behövs för andra funktioner.
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen tycker att målet bör förtydligas med avseende på om det gäller i innerstaden, ytterstaden, i varje stadsdel eller som ett genomsnitt över staden. Förvaltningen anser också att det bör förtydligas om staden ämnar ta fram en parkeringsstrategi eller ej.	Målet gäller för både innerstad och ytterstad. Parkeringsstrategin är inarbetat på så vis att en åtgärdsplan för parkering kommer att tas fram utifrån Framkomlighetsstrategin.
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen undrar om målet även avser cykelparkering.	Nej, målet avser bilparkering. En ny cykelparkeringsplan ska tas fram.
Mål B4: Andelen resenärer på stadens vägar och gator som är nöjda med reskvalitet ska vara XX % år 2030.		
	Inga synpunkter	

BILAGA A

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

Instans	Yttrande	Svar
Exploateringskontoret	Exploateringskontoret menar att målformuleringen bör vidgas och förtydligas till att omfatta en stad som inbjuder till interaktion och verkar som en social mötesplats. Begreppet bör även innefatta cyklisterna.	Trafikkontoret instämmer och ser över formuleringarna.
FOT, Stockholms Naturskyddsförening	FOT och Naturskyddsföreningen anser att det skulle vara intressant att ta del på vilket sätt Stockholms stad tänker arbeta för att tydliggöra gångtrafik som ett eget trafikslag och konkret visa vilka åtgärder som behövs för att göra staden mer gångvänlig.	Trafikkontoret vet idag inte exakt hur detta kommer att ske, en handlingsplan ska tas fram som beskriver detta.
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen anser att strategin bör kunna belysa vilka möjligheter som finns att i större utsträckning införa gånggator.	Ingår i handlingsplanen för gångtrafik.
Mål C1: Andelen lokala resor (dvs. resor inom 5 kilometer) som sker med gång ska vara minst 70 % i innerstaden och 50 % i ytterstaden år 2030.		
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen anser att det bör förtydligas varför resor inom 5 km har valts. Målet behöver också kompletteras med avseende på vilka resor som avses; regelbundna promenader till jobb, till service eller på fritiden som motion?	Trafikkontoret har tagit bort angivelsen om 5 km. Målet ska ses som ett mått på attraktivitet oavsett typ av resa och avser resor med start och mål inom samma del av staden (innerstaden, söderort eller västerort).
FOT	FOT ställer sig frågande till hur dagens gångandel vid lokala resor har tagits fram; avser det resor där gång endast utgör en del av resan? Föreningen anser också att alla gator bör göras om för lågfart (max ca: 30 km/h) – med undantag för helt separerade gator och vägar.	Gångandelen kommer från resvaneundersökningen RES 2005-2006. En ny resvaneundersökning kommer att tas fram inom kort. Det avser huvudsakligt färdmedel, ej anslutningsresa till fots. Många av stadens gator har redan 30km/h som hastighetsgräns. Staden har för avsikt att göra en hastighetsöversyn för stadens gator.
Värmdö kommun	Värmdö kommun anser att målet kräver att mer ytor reserveras för snabba promenader, särskilt i knutpunkter som Slussen. I dessa lägen får inte ytor för gång möbleras.	Ingår i handlingsplanen för gångtrafik.

Mål C2: Andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktivt ska vara minst XX % år 2030.		
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen påpekar svårigheten i att mäta gaturummens attraktivitet och anser att kriterier för vad som anses vara attraktivt måste tas fram om målet ska vara kvar.	Det kommer att göras en undersökning om detta.
Stockholms Naturskyddsförening	Stockholms Naturskyddsförening anser att strategin bör kompletteras med handlingsvägar för att staden bättre kan ta till vara på sina kajplatser som i många fall idag används som trafikleder och parkeringsplatser.	Trafikkontoret håller med om att detta är en prioriterad fråga men det ingår inte i strategin eftersom kajerna inte är gatumark,
Värmdö kommun	Värmdö kommun tycker att målet måste innefatta säkerhets- och trygghetsaspekter.	Vad som påverkar attraktiviteten kommer att ingå i den undersökning som ska göras.

BILAGA A

Planeringsinriktning D: De negativa effekterna av väg- och gatutrafiken ska minimeras genom att styra bilanvändningen till de resor där bilen gör mest samhällsnytta.

Instans	Yttrande	Svar
Storstockholms brandförsvär	SSBF anser att transporter av och olycksrisker kopplade till farligt gods bör ges större utrymme i strategin. Den framtida förändrade fordonsflottan kan även innebära förändringar i riskbilden, vilket i sin tur kan leda till ett annat behov av riskhantering jämfört med idag.	Trafikkontoret har kompletterat strategin med information om farligt gods. En eventuell riskanalys av nya fordons- eller bränsletyper är en nationell fråga som Trafikkontoret beaktar.
Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning	Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning anser att det bör övervägas att lägga till ett mål för incitament för att stimulera samåkning med bil.	Detta ingår i smarta-val åtgärder.
SL	SL önskar få det tydligare beskrivet hur målet ska nås samt vilken bedömning som görs för vilka resor som utgör samhällsnytta.	Kommer att beröras i kommande handlingsplan.
Stockholms Naturskyddsförening Miljöförvaltningen	Naturskyddsföreningen och Miljöförvaltningen anser att det är av största vikt att klimatfrågan och trafikens miljö- och hälsoeffekter tas på allvar och ges större utrymme.	Strategin har kompletterats för att förtydliga detta.
Svenska Taxiförbundet, Miljöförvaltningen	Svenska Taxiförbundet och Miljöförvaltningen anser att strategin måste ta hänsyn till infrastruktur för elbilar såsom laddningsstolpar och särskilda parkeringsplatser. Miljöförvaltningen tillägger att framkomlighetsstrategin generellt bör kompletteras med diskussioner kring framtidens bilar, resor och transporter.	Ingår i stadens elbilsstrategi.
Mål D1: Genomfartstrafiken ska vara högst 5 % av all trafik på innerstadens gatunät år 2030.		
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen anser att målet kan delas i persontransporter med bil och godstransporter med tung lastbil. Det bör också anges vilka transporter som idag är de vanligaste genomfartstransporterna.	Trafikkontoret delar inte uppfattningen att målet behöver delas upp efter trafikslag. I dagsläget är persontransporter med bil de vanligaste genomfartstransporterna.
Nacka kommun	Nacka kommun anser det vara mycket angeläget att Stockholm samarbetar för alternativ framkomlighet för Ostsektorns regionala trafik.	Trafikkontoret anser att ett regionalt samarbete är mycket viktigt. Trafikkontoret förutsätter att Stockholmsöverenskommelsen

BILAGA A

		fullföljs, att tunnelbanan byggs ut till Nacka och att en östlig förbindelse byggs.
Handelskammaren, Företagarna Stockholms stad	Flera remissinstanser menar att avlastande leder måste komma till mot bakgrund av befolkningstillväxten. Handelskammaren och Företagarna anser att det snarast måste byggas en komplett ringled med tillräcklig kapacitet runt Stockholm för avlasta innerstaden och öka framkomligheten.	Trafikkontoret förutsätter att Stockholmsöverenskommelsen följs och att östlig förbindelse byggs.
Huddinge kommun	Huddinge kommun poängterar att mängder av människor bor och vistas vid de kringfartsleder dit genomfartstrafiken är tänkt att ledas om.	Det är en viktig fråga att ta hänsyn till. Kringfartslederna, vilka är en del av det statliga vägnätet, fyller bl.a. funktionen att ta hand om genomgående trafik. Stockholms stad och Trafikverket har ett gott samarbete och konsekvensanalyser kommer att göras så att oönskade effekter minimeras.
SL	SL anser att kollektivtrafiken bör få möjlighet att utnyttja den ökade framkomligheten då regionala leder blir avlastade, t.ex. genom införande av busskörfält på Essingeleden när Förbifart Stockholm är färdigställd.	Trafikkontoret håller med om att detta bör utredas i samarbete med Trafikverket som har väghållaransvaret för Essingeleden.
Stockholm Parkering	Stockholm Parkering anser att staden bör arbeta aktivt med att förbättra, utöka och framtidssäkra infartsparkeringarna i samband med exploatering.	Trafikkontoret håller med om att infartsparkeringar i vissa lägen är ett viktigt komplement till kollektivtrafiken. Huruvida fler infartsparkeringar behövs inom Stockholms stad behöver utredas vidare.
Miljöpartiet och Vänsterpartiet i Sundbybergs stad, Kollektivtrafikant Sthlm, Stockholms Naturskyddsförening	Remissinstanserna finner det högst oroande att Förbifart Stockholm nämns som en del i lösningen. Miljöpartiet och Vänsterpartiet i Sundbybergs stad påpekar i ett särskilt yttrande att fler motorvägar leder till att fler tar bilen vilket dessutom kommer att minska kollektivtrafikandelen.	Förbifart Stockholm ingår som en del av Stockholmsöverenskommelsen. Framkomlighetsstrategin syftar delvis till att bidra till att den och andra väginvesteringar resulterar i den ökade tillgängligheten och avlastning av stadens vägnät som överenskommelsen vill uppnå.

BILAGA A

Mål D2: Den totala körsträckan med bil eller lastbil på stadens vägar och gator i högttrafik ska hållas vid högst 2008 års nivåer till år 2030.		
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen anser att det bör anges varför målet utgår från 2008.	Strategin har kompletterats med en förklaring till detta. 2008 var det första hela året med trängselskatt i Stockholm och representerar en situation med en välfungerande trafik. Målet utesluter dock inte att trafiknivåerna kan vara ännu lägre.
Stockholms Hamn AB	Stockholms Hamn ifrågasätter det realistiska i målet mot bakgrund av den kraftiga befolkningstillväxten och nya shoppingmönster.	Möjlighet till måluppfyllelse beror på vilka åtgärder som vidtas.
Mål D3: Antalet personer dödade eller svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor ska minska med minst 40 % till år 2020. Nya mål ska tas fram för 2030.		
NTF Stockholm-Gotland	NTF anser inte att endast polisrapporterade olyckor bör användas utan förordar att fler källor används, t.ex. sjukvårdsrapporterade olyckor.	Trafikkontoret följer kontinuerligt både polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor. Sjukvårdsrapportering kommer på sikt arbetas in i trafiksäkerhetsmålet.
Motormännen	Mot bakgrund av önskan att öka antalet gående och cyklister, samt att olyckorna har ökat kraftigt för dessa trafikgrupper anser Motormännen att en ny strategi behöver tas fram för övervakningen av de oskyddade trafikanterna i trafikmiljön. Motormännen önskar även att strategin belyser behovet av dubbdäck och konflikten mellan trafiksäkerhetsmålen och miljömålen.	I stadens Trafiksäkerhetsprogram finns strategier för hur de olika trafikantgruppernas säkerhet beaktas för att uppnå det övergripande målet.
Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning	Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning förordar att gångtrafikanter, cyklister och mopedister separeras. Förvaltningen belyser särskilt olycksrisken med mopedkörning då det området förekommer vårdslös körning på gång- och cykelbanor.	Trafikkontoret är medvetet om problematiken. Kontoret samverkar med stadsdelsförvaltningen och polisen.
Mål D4: Andelen invånare som upplever att trafiken inte orsakar allvarliga problem i sin stadsdel ska vara minst XX % år 2030.		
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen poängterar att det var cirka 20 % av de tillfrågade i den senaste medborgarenkäten som upplevde trafiken som ett problem i stadsdelen.	Trafikkontoret känner till detta och har uppdaterat texten i strategin.

BILAGA A

Skärholmens stadsdelsförvaltning, Älvsjö stadsdelsförvaltning	Skärholmen och Älvsjö anser att de breda gatorna som finns i ytterstaden bör smalnas av eller förses med hastighetssänkande åtgärder för att prioritera gång- och cykeltrafik. Dessa gator inbjuder till att köra fort och försämrar både trafiksäkerheten och stadsmiljöns attraktivitet.	Behovet av att hastighetsgränser respekteras anges i trafiksäkerhetsprogrammet som en av de enskilt viktigaste åtgärderna för att uppnå målet om färre olyckor som resulterar i dödsfall eller svåra skador. Trafikkontoret kommer att fortsätta arbeta för att hastighetsgränserna respekteras.
Farsta stadsdelsförvaltning	Farsta stadsdelsförvaltning anser att över- eller undergångar för gång- och cykeltrafik är önskvärt för att minska motortrafikens barriäreffekter.	Trafikkontoret instämmer att det är viktigt att barriäreffekter minskar. Hur detta bäst kan ske ska utvecklas i enskilda projekt.

4. Nästa steg

Instans	Yttrande	Svar
	Inga synpunkter	

Bilaga 1: Förslag till handlingsplan 2012-2016

Instans	Yttrande	Svar
Stockholms läns bussbranschförening	För att uppnå god framkomlighet för den tunga trafiken anser Stockholms läns BF att åtgärder för att förstärka bärigheten på vissa broar och andra vitala delar av gatunätet bör ingå.	Frågan kan tas med i bl.a. handlingsplanen för godstrafik
FOT, Trivector Traffic AB	FOT och Trivector Traffic framhåller avsaknaden av kostnader, konsekvensanalyser och förslag till uppföljning, t.ex. i form av indikatorer i handlingsplanen. Trivector Traffic saknar också uppgifter om vem som har genomförandeansvar för respektive åtgärd och en tydlig koppling till vilka mål som påverkas.	Handlingsplanen behöver utvecklas och ska ses om ett levande dokument.
Sveriges Motorcyklister	Sveriges Motorcyklister saknar åtgärder för en ökad användning av moped och MC. T.ex. bör MC-fordon bli tillåtna i alla bussfiler, öka antalet MC-parkeringar och genomföra särskilda uppmärksamhetskampanjer mot andra trafikanter.	Kommentaren är noterad

BILAGA A

Stadsbyggnadskontoret	Stadsbyggnadskontoret ställer sig frågande till huruvida den höga ambitionen är realiserbar på fyra år. Kontoret tycker även att en tydligare målbild bör formuleras kring åtgärdsplaneringen, inte minst i kommunikationssyfte.	Handlingsplanen behöver utvecklas och ska ses om en levande dokument.
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen anser att effekten av de planerade åtgärderna bör utvärderas med avseende på klimat, miljö och hälsa på samma sätt som det görs med avseende på exempelvis trängsel och restidspålitlighet	Effekten av varje enskilt åtgärd kommer att utredas innan den införs.
Kollektivtrafik som är kapacitetsstark och attraktiv		
Åtgärdsförslag 1: påbörja arbetet med stomnätet		
Bromma stadsdelsförvaltning	Bromma stadsdelsförvaltning anser att det är dåligt kartlagt vilken betydelse t.ex. större kollektivtrafikutbyggnader kan ha för att stimulera en överflyttning från vägtrafik till andra transportslag.	Bl.a. stomnätsstrategin utreder detta. Etapp 1 täcker stadens centrala delar och utredning pågår av etapp 2 som täcker resten av länet.
ABC-åkarna, Företagsgrupperna Stockholm	ABC-åkarna anser att godstrafiken bör kunna nyttja kollektivtrafikkörfälten under vissa tider. Företagsgrupperna Stockholm anser att fler kollektivtrafikkörfält och minskad kantstensparkering kommer att leda till försämrings gällande distributionstrafiken.	Detta kommer att utredas i handlingsplanen för godstrafik.
ABC-åkarna, Storstockholms brandförvar, Stockholms Nyttotrafikkommitté	ABC-åkarna tar tydligt avstånd från införande av spårvagnstrafik i innerstaden. Storstockholms brandförvar anser att en utbyggd spårvägstrafik kan innebära inskränkningar i utryckningsfordonens möjlighet att nyttja kollektivtrafikkörfält. Stockholms Nyttotrafikkommitté tycker att en utbyggd spårvägstrafik är olämpligt i och med att det innebär en trafiksäkerhetsrisk då oskyddade trafikanter måste korsas gatan för att nå hållplatsen.	Synpunkterna noteras och beaktas i det vidare arbetet med att utveckla stomnätet.
Bil Sweden	Bil Sweden tycker att stadens stombussar bör utvecklas i riktning mot BRT-system.	Synpunkterna noteras och beaktas i det vidare arbetet med att utveckla stomnätet.
Handelskammaren	Handelskammaren menar att den viktigaste åtgärden för att avlasta gatunätet är att bygga ut och höja kapaciteten i tunnelbanan och anser att	Trafikkontoret instämmer och förutsätter att tunnelbanan kommer att byggas ut till bl.a. Nacka.

BILAGA A

	en förlängning av blå linje till Nacka måste byggas.	
Kollektivtrafikant Sthlm	Kollektivtrafikant Sthlm anser att det är mycket viktigt att redan nu åtgärda de framkomlighetsproblem som finns för busstrafiken. Sammanhängande och reserverade kollektivtrafikkörfält med fullständig signalprioritering bör uppföras i såväl inner- som ytterstad för stomlinjerna. Körfälten bör dessutom förläggas i mittläge på större gator.	Trafikkontoret instämmer och har tagit fram en handlingsplan tillsammans med SL för kortsiktiga förbättringar i stomnätet.
Magnus Nilsson Produktion	Magnus Nilsson Produktion motsätter sig separata busskörfält i och med att det garanterat skulle leda till försämrad framkomlighet för all annan vägtrafik, däribland varutransporter. En bättre lösning är att dämpa trafikflödena i strategiska delar av vägnätet genom ett flexibelt utnyttjande av trängselskattesystemet.	Trafikkontoret delar inte denna uppfattning. Kollektivtrafikkörfält kommer, tillsammans med användande av trängselskatter, att krävas för att säkerställa bussarnas restidspålitlighet och regularitet.
Åtgärdsförslag 2: bättre övervakning av kollektivtrafikkörfält		
Kollektivtrafikant Sthlm	Kollektivtrafikant Sthlm anser att hindrande trafik ska transporteras bort och att högre straffavgifter ska tas ut.	Det är polisens uppgift att övervaka olovlig trafik. Ett försök med skarpare övervakning ska utvecklas.
Polismyndigheten i Stockholms län	Polismyndigheten är mycket negativa till om övervakningsrätten förs över helt eller delvis på en annan aktör.	Trafikkontoret är positiva till ett utökat samarbete kring detta men har inte för avsikt att försöka ta över polisens ansvar.
Åtgärdsförslag 3: anslutningsresor till kollektivtrafiken		
Stockholm Parkering	Stockholm Parkering anser att infartsparkeringar bör ges större utrymme i framkomlighetsstrategin. Möjligheten till attraktiv infartsparkering måste stimuleras för att öka kollektivtrafikresandet.	Trafikkontoret instämmer i att infartsparkeringar kan utgöra ett viktigt komplement till kollektivtrafiken. Om flera infartsparkeringar är lämpliga inom Stockholms stad behöver utredas.
Sätra-Segeltorp företagsgrupp	Sätra-Segeltorp företagsgrupp påpekar avsaknaden av nya infartsparkeringar bl.a. därför att flera har försvunnit när nya bostäder har uppförts.	Trafikkontoret instämmer i att infartsparkeringar kan utgöra ett viktigt komplement till kollektivtrafiken. Om flera infartsparkeringar är lämpliga inom Stockholms stad behöver utredas.

BILAGA A

Jernhusen	Jernhusen anser att Stockholms stad i allmänhet bör se över kopplingen mellan järnvägen och busstomnätet och i synnerhet förbättra kopplingen mellan stomnätet och Centralstationen.	Stomnässtrategin beaktar frågan om kopplingen mellan stombussnätet och den spårburna kollektivtrafiken.
Enskede-Årsta-Vantörs SDF, Södermalms SDF, Rinkeby-Kista SDF, Skärholmens SDF Jernhusen m.fl.	Flera remissinstanser betonar vikten av kvalitativa cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder och andra strategiska platser.	Trafikkontoret håller med om att detta är viktigt, det ingår i cykelplanen som nu är ute på remiss.
Cykeltrafik i världsklass		
Trafikverket	Trafikverket påpekar att vägvisning är en åtgärd värd att nämna då det underlättar cyklisternas framkomlighet.	Detta ingår i cykelplanen som är ute på remiss.
Åtgärdsförslag 4: en cykelplan för arbetspendling		
Nacka kommun, Lidingö stad, Sundbybergs stad, Rinkeby-Kista SDF, Kista Science City	Flera remissinstanser menar att staden måste ha ett nära samarbete med grannkommunerna för att nya cykelvägar mellan Stockholm och övriga kommuner kunna anläggas och underhållas.	Det pågår ett projekt om regionala cykelstråk inom ramen för SATSA-projektet
Åtgärdsförslag 5: vinterunderhåll av cykelvägar		
Hägersten-Liljeholms stadsdelsförvaltning	Hägersten-Liljeholmen uttrycker att det vid stora snömängder ändå kommer att uppstå problem och att det är viktigt att förväntningarna på framkomligheten hamnar på rätt nivå.	Trafikkontoret instämmer i att förväntningar på framkomlighet, inte minst vintertid, ska hamna på en realistisk nivå. En utökad dialog med medborgarna är en viktig del i Åtgärdsförslag 18.
Södermalms stadsdelsförvaltning	Södermalm anser att det kommer att krävas att mer resurser tillförs till vinterväghållning av cykelstråken.	Trafikkontoret instämmer i att det är viktigt att prioritering av resurser stödjer Framkomlighetsstrategins intentioner.
Åtgärdsförslag 6: cykelparkeringsplan		
Jernhusen	Jernhusen menar att nya kommersiella modeller för att anordna cykelparkeringar i centrala knutpunkter bör utredas.	Synpunkten noteras och förs in i arbetet med en cykelparkeringsplan
Jernhusen, Miljöförvaltningen	Jernhusen och Miljöförvaltningen anser att det vid upprustningar eller nyanläggningar är nödvändigt med ett strategiskt arbete mellan olika aktörer,	Synpunkten noteras och förs in i arbetet med en cykelparkeringsplan

	däribland fastighetsägare.	
Åtgärdsförslag 7: utbyggnad av lånecykelsystemet		
Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning	Rinkeby-Kista betonar att det redan nu finns behov av lånecykelssystem i stadsdelen.	Synpunkten noteras och förs in i arbetet med att bygga ut lånecykelsystemet
Farsta stadsdelsförvaltning	Farsta menar att lånecykelsystemet aldrig kommer att bli utbyggt i ytterstaden så länge det är reklamfinansierat.	Synpunkten noteras och förs in i arbetet med att bygga ut lånecykelsystemet
Sätra-Segeltorp företagsgrupp	Sätra-Segeltorp företagsgrupp anser att vinteruthyrning av cyklar bör övervägas.	Synpunkten noteras och förs in i arbetet med att bygga ut lånecykelsystemet
Åtgärdsförslag 8: handlingsplan för cykelområdet		
	Inga synpunkter	
Gångtrafik för en promenadstad		
Åtgärdsförslag 9: gångtrafikplan som identifierar viktiga stråk		
FOT	FOT anser att det - liksom för cykeltrafiken - behövs en gångtrafikplan för arbetspendling (kopplat till kollektivtrafik), vinterunderhåll av gångvägar och en handlingsplan för gångtrafikområdet. Planen behöver arbetas fram parallellt med cykelplanen och stomnässtrategin så att kopplingen till övriga trafikslag inte förbises.	En handlingsplan för gångtrafik ska tas fram.
Stockholms Naturskyddsförening	Naturskyddsföreningen anser att fler gator bör prövas som gågator och permanenteras som sådana om försöket faller väl ut.	Synpunkten noteras och förs in i arbetet med att ta fram en gångtrafikplan.
Åtgärdsförslag 10: bättre förståelse för gångtrafikens behov		
NTF	NTF anser att de funktionsnedsattas speciella förutsättningar måste belysas.	Staden har tydliga riktlinjer för hur behov hos personer med funktionsnedsättningar ska beaktas, detta ingår som en viktig och naturlig del i all planering inom staden.
FOT	FOT menar att s.k. "walkability audits" måste göras för samtliga viktiga målgrupper inom gångtrafik, d.v.s. barn, människor med funktionshinder och äldre.	Synpunkten noteras och förs in i det vidare arbetet med gångtrafik

BILAGA A

Åtgärdsförslag 11: samordning av drift och underhåll, trafiksäkerhet och tillgänglighet		
FOT	FOT anser att även gångtrafik ska inkluderas och benämnas i stycket.	Texten har uppdaterats.
Godstrafik som är effektiv och pålitlig		
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen vill se åtgärdsförslag som handlar om att utveckla incitament för att styra godstrafiken, t.ex. att utreda möjligheterna att tillåta vissa godstransporter i kollektivtrafikkörfälten på vissa sträckor och/eller under vissa tider.	Synpunkten noteras och förs in i det vidare arbetet med godstrafik.
Åtgärdsförslag 12: en handlingsplan för godstrafik		
ABC-åkarna, Företagsgrupperna Stockholm	Flera remissinstanser anser att godstrafiken bör få nyttja kollektivtrafikkörfälten under vissa tider på dygnet.	Synpunkten noteras och förs in i det vidare arbetet med godstrafik.
Stockholm Parkering	Stockholm Parkering anser att en studie, liknande den som gjorts för stombussarna, bör genomföras för att identifiera stråk där lastbilar ofta tvingas att dubbelparkera för att kunna lossa gods.	Synpunkten noteras och förs in i det vidare arbetet med godstrafik.
Företagarna Stockholms stad	Företagarna anser att strategin bättre bör beakta de företagstransporter som utförs av företagen själva, t.ex. hantverkare. Deras krav på transportsystemet skiljer sig ofta från åkeribranschen.	Synpunkten noteras och förs in i det vidare arbetet med godstrafik.
Åtgärdsförslag 13: utreda samlastningscentraler		
Företagsgrupperna Stockholm, Stockholm Business Region	Företagsgrupperna Stockholm och Stockholm Business Region betonar att de gods- och samlastningscentraler som finns idag inte får förflyttas längre ut från staden.	Synpunkten noteras och förs in i det vidare arbetet med godstrafik.
Polismyndigheten	Polismyndigheten menar att de samlastningscentraler som finns idag inte minskar trafikflödena.	Synpunkten noteras och förs in i det vidare arbetet med godstrafik.
Cykelfrämjandet	Cykelfrämjandet anser att kollektiva distributionssätt av varor genom samlastningssystem på lastbilar anpassade till tätortstrafik och seriöst utnyttjande av transportcyklar ska beaktas.	Synpunkten noteras och förs in i det vidare arbetet med godstrafik..

Privatbilsresor och parkering som fångar bilens fördelar		
Åtgärdsförslag 14: parkering i innerstaden		
Bil Sweden	Bil Sweden motsätter sig att rätten till boendeparkering för nybyggda fastigheter med egna garage ska omprövas. Detta ger ett negativt incitament till att skapa egna parkeringsplatser, istället bör parkeringsnormen ange krav på att anlägga parkeringsgarage vid nybyggnation.	Skrivningen avser rätten till en boendeparkeringdispens för att parkera på gatan i innerstaden till ett lägre pris och för en längre tid än vad som annars är tillåtet. Syftet med att denna möjlighet tas bort för nya fastigheter där parkering anordnas inom fastigheten är att öka incitament att skapa – och använda – egna parkeringsplatser och minska trycket på gatuparkeringar. Skrivningen förtydligas.
Handelskammaren	Handelskammaren betonar vikten av att parkeringsplatserna på de gator som inte innefattas av kollektivtrafikprioriteringarna låts vara kvar. Höjda boendeparkeringsavgifter kan också få som konsekvens att boende i innerstaden tar bilen till jobbet vilket skulle öka trafikarbetet.	Trafikkontoret har inte för avsikt att helt ta bort parkering på stadens gator, endast på de gator där ytan behövs till annat av kapacitetsskäl eller annan prioriterad funktion. Målet är att göra det lättare för boende att lämna bilen hemma och resa på ett annat sätt.
Bromma stadsdelsförvaltning	Bromma anser att antalet parkeringshus, långtids- och infartsparkeringar måste öka kraftigt om antalet parkeringsplatser i innerstaden ska reduceras, annars riskeras ökad trafik då fler cirkulerar efter ledig parkeringsplats.	Målet är att genom rätt reglering se till att det finns lediga parkeringsplatser där och när de behövs för att minska söktrafiken. Där alternativ parkering annat än på gatan saknas kan detta behöva skapas.
Åtgärdsförslag 15: parkering i ytterstaden		
Stadsdelsförvaltningarna i: Bromma Enskede-Årsta-Vantör, Hägersten-Liljeholmen, Skärholmen, Skarpnäck och Älvsjö	Flera stadsdelsförvaltningar i ytterstaden anger problem rörande dagens parkeringssituation, bland annat eftersom gatorna används som gratis infartsparkering.	Parkeringsförhållandena i ytterstaden ska undersökas närmare och förslag till reglering utvecklas.

BILAGA A

Bromma stadsdelsförvaltning	Bromma poängterar att dyrare parkeringsavgifter i innerstaden kan komma att innebära att fler väljer att ta bilen till jobbet, eller parkera utanför tullarna där parkeringen vanligtvis är avgiftsfri.	Målet är att göra det lättare för boende att lämna bilen hemma både i inner- och ytterstaden och resa på ett annat sätt. Parkeringsförhållandena i ytterstaden ska undersökas närmare och en metod ska tas fram för att identifiera potentiella problem innan de uppstår.
Åtgärdsförslag 16: en handlingsplan för biltrafiken		
Bil Sweden	Bil Sweden tycker att handlingsplanen för biltrafik bör kompletteras med vilka kapacitetshöjande åtgärder som är möjliga, även om biltrafiken inte kommer att kunna ta emot hela den framtida resandeökningen är det vanskligt att utgå ifrån att en stor del av bilresorna inte är nödvändiga.	Trafikkontoret arbetar kontinuerligt för att trimma väg- och gatunätet där detta är möjligt.
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen menar att rubriken bör förtydligas så att det framgår att handlingsplanen handlar om smarta tjänster för biltrafikanter. Miljöförvaltningen anser även att framkomlighetsstrategin bör kopplas till stadens satsning på ICT, informations- och kommunikationsteknologi, för att förändra resbehoven.	Synpunkterna noteras och förs in i det vidare arbetet.
Åtgärdsförslag 17: bättre samordning av störande vägarbeten		
Svenska Taxiförbundet	Svenska Taxiförbundet poängterar att framkomlighetsförsämringar är oundvikliga för biltrafiken vid vägarbeten etc. men att det är oacceptabelt att taxi och övrig kollektivtrafik begränsas.	Trafikkontoret instämmer i att i möjligaste mån ska kollektivtrafiken prioriteras när framkomligheten tillfälligt begränsas.
Framkomlighet som är hållbar och robust		
Åtgärdsförslag 18: kommunikation med resenärer och medborgare		
Bromma stadsdelsförvaltning	Bromma anser att det är angeläget att trafikslag inte i onödan ställs mot varandra för att kunna få stockholmarnas stöd.	Trafikkontoret instämmer.
Järfälla kommun	Järfälla påpekar att även resenärer utanför Stockholms stads gränser behöver nås av information och dialog.	Trafikkontoret instämmer.

Åtgärdsförslag 19: smarta val-åtgärder		
Trafikverket	Trafikverket är även en aning kritisk till begreppet Smarta val-åtgärder och anser att benämningen bör vara Smarta resval-åtgärder för att förtydliga innebörden.	Synpunkten noteras.
Trafikverket	Trafikverket påpekar att föreslagna åtgärder i handlingsplanen som parkeringsstrategier och cykelplaneringsplaner bör ses som delar av helhetslösningar tillsammans med Mobility Management-åtgärder.	Trafikkontoret instämmer i detta och ser över hur detta kan förtydligas i strategin.
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen anser att strategin tydligare bör redogöra hur smarta val-åtgärder kan bidra till att öka kapaciteten på stadens gator och vägar.	Detta blir en del av handlingsplanen
Motormännen	Motormännen tycker att det bör tydliggöras vilka smarta val-åtgärder som anses vara bäst för olika behov och för vilket syfte och poängtera att det är stor skillnad på en informationskampanj och en påtvingad skattehöjning.	Vilka smarta val åtgärder som lämpar sig bäst beror på förutsättningarna och kommer att utredas i handlingsplanen.
Åtgärdsförslag 20: studerar en utvecklad trängselskatt		
Kollektivtrafikant Sthlm, Magnus Nilsson Produktion, Stockholms Naturskyddsförening	Flera remissinstanser anser att staden/regionen ska ha kontroll över trängselavgifternas utformning, det är därför viktigt att Stockholms stad gentemot regering och riksdag påtalar och driver frågan om lokal kontroll av trängselskattens utformning och intäktsfördelning.	Trafikkontoret instämmer i att vissa beslut om trängselskatten med fördel skulle kunna fattas lokalt eller regionalt. För närvarande pågår en statlig utredning i frågan.
Motormännen	Motormännen är emot trängselskatterna och att de ska höjas ännu mer.	Synpunkten noteras.
Kollektivtrafikant Sthlm	Kollektivtrafikant Sthlm menar att trängselavgifterna bör höjas och snarast införas på Essingeleden.	Synpunkten noteras.
Företagarna Stockholms stad	Företagarna anser att det behövs mer analyser av högre trängselskatt och dyrare parkeringsavgifter i strategin. Införs t.ex. högre trängselskatt måste det finnas alternativa färdvägar och resesätt för att åtgärden ska få acceptans.	Innan ekonomiska styrmedel justeras kommer en analys av förväntade effekter och behov av kompletterande åtgärder att göras.
Bromma stadsdelsförvaltning	Bromma anser att dämpad efterfrågan på motorfordonsrörelser i första hand bör kopplas till goda alternativ än till ekonomiska styrmedel.	Synpunkten noteras.

BILAGA A

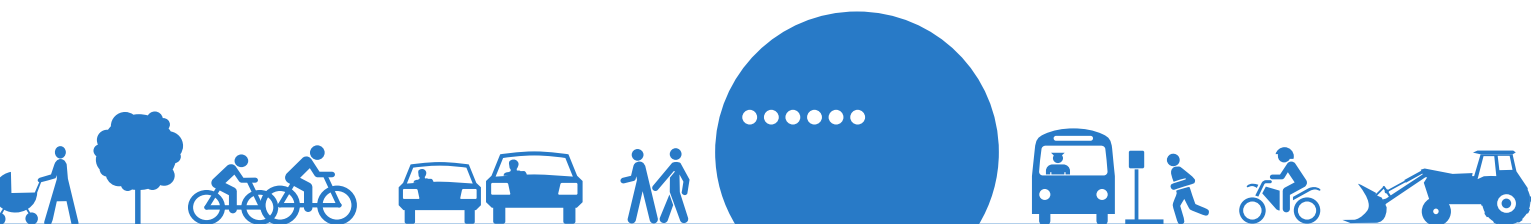
Solna stad	Solna betonar att en utvecklad trängselskatt måste ske gemensamt med övriga aktörer i regionen eftersom de påverkar trafikförhållandena i hela länet.	Detta är ett beslut för regeringen. En statlig utredning kring en eventuell delegering av vissa beslut om trängselskatt pågår,
Svenska Taxiförbundet	Svenska Taxiförbundet anser att staden bör återgå till upplägget som gällde under Stockholmsförsöket 2007 där taxi, i likhet med övrig kollektivtrafik, var befriad från trängselskatt. Ett möjligt alternativ, eller komplement, är att återinföra en skattebefrielse för miljöfordon.	Detta är en fråga för Riksdagen som fattar beslut om trängselskatt.
Kista Science City	KSC menar att andra tekniska system för att styra och leda trafik (efter exempelvis kölängd eller emissioner) skulle kunna integreras med trängselskattesystemet då en översyn görs för att utveckla detsamma.	Synpunkten noteras. Trafikkontoret ser också en potential i att utveckla och integrera trängselskattesystemet för att bidra till att uppnå andra mål
Åtgärdsförslag 21: en plan för miljö och trafik		
	Inga synpunkter	

Summeringstabell

Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen tycker att bild som illustrerar eventuella målkonflikter bör läggas till.	Synpunkten noteras. Målkonflikterna kommer att beaktas i det vidare arbetet.
--------------------	--	--

Bilaga B

Resultat av enkätundersökningen



Resvanor och attityder till Stockholmstrafiken

– undersökning bland invånare i Stockholms stad och i grannkommuner



Framtagen på uppdrag av Stockholms stads Trafikkontor

Dokumentinformation

Titel: Resvanor och attityder till Stockholmstrafiken – undersökning bland invånare i Stockholms stad och i grannkommuner

Serie nr: 2012:26

Projektnr: 11163

Författare: Caroline Ljungberg, Trivector Traffic
Anja Quester, Trivector Traffic
Annika Nilsson, Trivector Traffic

Kvalitetsgranskning Lovisa Indebetou, Trivector Traffic

Beställare: Trafikkontoret, Stockholms stad
Kontaktperson: Dan Firth, tel 08-508 261 24

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.3	2012-04-12	Inarbetade synpunkter	Beställare
0.2	2012-03-27	Preliminär rapport	Beställare
0.1	2012-02-27	Förslag på struktur	Beställare

Förord

Stockholms stads Trafikkontor har tagit fram ett förslag till en Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030. Som en del i arbetet med att förankra strategin och samla in värdefull information om hur invånarna ser på trafiken i Stockholm genomfördes en attitydundersökning under 2012. I denna rapport behandlas resultaten från attitydundersökningen.

Rapporten är skriven av fil mag Anja Quester, tekn dr Annika Nilsson och civ ing Caroline Ljungberg. Anja och Caroline har också genomfört bearbetning och analys av materialet. Projektledare har varit Annika Nilsson. Samtliga arbetar på Trivector Traffic AB. Övriga medarbetare har varit tekn dr Lena Smidfelt Rosqvist samt civ ing Lovisa Indebetou och civ ing Björn Kaijser. Kontaktperson vid Stockholms stads Trafikkontor har varit Daniel Firth.

Stockholm april 2012

Trivector Traffic AB

Sammanfattning

Som en del i arbetet med Stockholms stads Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030 har en enkät om attityder genomförts för att se hur invånarna ser på trafiken i Stockholm. Enkäten visar hur medborgarna ser på sitt eget resande och deras inställning till olika framtidsscenarier. Dessutom får invånarna indirekt ta ställning till Framkomlighetsstrategins huvudprinciper.

Bruttourvalet bestod av 2 100 personer mellan 16 och 75 år, jämnt fördelat på fyra områden varav tre i Stockholms stad och ett för grannkommunerna. Enkäten skickades ut i februari 2012. Nettosvarsfrekvensen har varit 47 %. I denna sammanfattning redovisas resultaten för invånarna i Stockholms stad.

Ungefär hälften av de boende i Stockholms stad har alltid tillgång till periodkort för resor med SL eller färdtjänst. Sex av tio har dessutom alltid tillgång till cykel och de allra flesta har möjlighet att parkera den vid sin bostad. 73 % av de svarande har körkort och drygt hälften av de som bor i Stockholms stad har tillgång till bil. Av dessa har ungefär två tredjedelar alltid möjlighet att parkera bilen vid sin bostad.

De flesta av de svarande som är förvärvsarbetande eller studerande och som bor i Stockholms stad har på arbetet/studieplatsen både tillgång till dusch- och omklädningsmöjligheter samt bra cykelparkering. Det är däremot mindre vanligt med tillgång till tjänstebil, tjänstecykel eller färdbevis för SL.

Gång och kollektivtrafik är de färdmedel som används mest frekvent av de boende i Stockholms stad och mer än hälften av de svarande går eller åker kollektivt minst 4 dagar per vecka. Samtidigt svarar en av tre att man använder bilen sällan eller aldrig. Endast knappt var fjärde använder bilen 4 dagar per vecka eller oftare. Var tredje använder cykel 2-3 dagar i veckan eller oftare för vardagliga resor vår och höst.

Vanligaste skälet till att man inte åker kollektivt så ofta är att det inte ger motion och frisk luft. Andra anledningar är att man cyklar istället, att det är för dyrt, restiden för lång och att man inte vill trängas med andra. Väljer man att inte cykla så ofta beror detta på att man inte har tillgång till en bra cykel, att man har för långt att cykla, att vädret är dåligt eller att man inte upplever cykling som trafiksäkert och att restiden är för lång. Vanligaste anledningarna till att man inte väljer att använda bil så ofta är att man inte har körkort eller tillgång till bil. Även trängseln och avsaknad av motion nämns ofta. Den vanligaste anledningen till att man inte går längre sträckor så ofta är att man har för lång restid eller för lång sträcka till fots. Restiden är oftast avgörande för färdmedelsvalet.

Sex av tio av de boende i Stockholms stad oroar sig mycket för miljön. Det är färre som oroar sig för sin hälsa eller för sin ekonomi.

Nästan tre fjärdedelar av de svarande bedöms redan ha ett stabilt hållbart resesätt för merparten av sina resor. Nästan hälften av dessa har tillgång till bil, men använder andra färdssätt så mycket det går. Övriga personer i denna grupp (drygt hälften) som inte har tillgång till bil borde ägnas särskild uppmärksamhet, så att de inte börja använda bil mer än idag, om de får förändrade förutsättningar och möjlighet till att inneha bil. Å andra sidan använder en femtedel bil för de flesta av sina resor. Knappt hälften av dessa skulle vilja minska sin bilanvändning, men ser inte någon möjlighet till det. Om orsakerna till deras upplevda biltvång utreddes vidare, skulle det kunna vara möjligt att skapa alternativ för denna grupp.

Stockholmsborna tycker inte att politiker prioriterar miljöfrågor i för hög utsträckning. De tycker inte heller att påståendet om att bilismens påverkan på miljön är överdriven.

De största problemen med trafiken i Stockholm är klimatpåverkan samt trängsel på gator och vägar för biltrafiken, enligt svaren från de boende i Stockholms stad. Andra problem som nämns är brist på hänsyn i trafiken, luftföroreningar och trängsel i kollektivtrafiken.

En stor majoritet tycker att det finns ett tydligt samband mellan trafikanternas beteende och val och hur trafiken fungerar och hur trivsamt staden blir. Många ser också behov av att omfördela gatuutrymmet så att det räcker till samtliga trafikanter.

Hälften av de svarande anser att det är mycket viktigt att få fler att åka kollektivt. Nästan lika många anser att en förbättrad samordning av gatuarbeten samt fler och bättre cykelvägar är mycket viktigt. Förbättring av gångstråk mellan stadsdelar nämns också samt att minska skjutsandet av barn till skolan. Höjd trängselskatt, fler enkelriktade gator och fler stationer för låncyklar anses däremot inte vara lika viktigt. Av svaren under kategorin ”Annat” framgår tydligt att förbättringar för kollektivtrafiken är mycket önskade, likaså förbättringar för kring cykeltrafiken. Att de flesta inte bedömer att höjd trängselskatt är en effektiv åtgärd för att förbättra trafiksituationen i Stockholm säger ingenting om huruvida trängselskatt är en effektiv åtgärd eller inte, utan snarare hur de boende i Stockholms stad uppfattar effekterna hittills.

En majoritet av de boende i Stockholms stad tycker inte att det satsas tillräckligt på något av trafikslagen; biltrafik, kollektivtrafik, cykeltrafik och gångtrafik. Störst är missnöjet med satsningar på kollektivtrafiken, där endast 38 % säger att man instämmer helt eller nästan helt i att det satsas tillräckligt mycket på detta. Störst andel nöjda finns för biltrafiken där 57 % anger att det satsas tillräckligt mycket på detta trafikslag.

Förutsättningarna för att kunna arbeta med framkomlighetsstrategins mål kan sammanfattningsvis anses som goda. Det behövs dock utökade, synliga satsningar på de hållbara trafikslagen men även på åtgärder som övertygar

olika invånargrupper om nyttan med förändringar mot ett mer hållbart trafiksystem.

Innehållsförteckning

Förord

Sammanfattning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte	1
1.3	Metod	1
1.4	Beskrivning av svarsgruppen	3
1.5	Viktning av inkomna svar	6
2.	Tillgång till olika färdmedel	8
2.1	Periodkort för resor med SL eller färdtjänst	8
2.2	Cykel	9
2.3	Bil	11
2.4	Tillgång vid arbets-/studieplatsen	13
3.	Resvanor och val av färdmedel	15
3.1	Färdmedel vid dagliga resor	15
3.2	Skäl till att inte använda olika färdmedel	17
3.3	Vad är viktigt vid val av färdmedel	21
4.	Inställning till trafikens problem i Stockholm	23
4.1	Oro för miljö, hälsa respektive ekonomi	23
4.2	Inställning till nuvarande och framtida bilanvändning	24
4.3	Inställning till miljöfrågor	26
4.4	Gradering av miljöproblem kopplat till trafik	26
4.5	Inställning till olika slags åtgärder	27
5.	Inställning till olika åtgärder	30
5.1	Inställning till olika åtgärder för att förbättra trafikmiljön	30
6.	Inställning till Stockholms stads satsningar	34
6.1	Stockholms stads satsningar på olika färdmedel	34
7.	Slutsatser	35

Bilaga 1) Enkäten

Bilaga 2) Figur: "Hur tycker du att trafikmiljön i Stockholm skulle kunna förbättras?" uppdelad på olika åldersgrupper

Inledning

Bakgrund

Stockholms stads Trafikkontor har tagit fram ett förslag till en Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030. Som en del i arbetet med att förankra strategin och samla in värdefull information om hur invånarna ser på trafiken i Stockholm genomfördes denna attitydundersökning under senvintern/våren 2012.

Syfte

Syftet med attitydundersökningen är att samla in underlag om medborgarnas attityder för att använda detta i den interna och externa dialogen om Framkomlighetsstrategin. Trafikkontoret vill utifrån enkäten kunna uttala sig om hur medborgarna ser på sitt eget resande och deras inställning till olika framtida trafiksituationer. Trafikkontoret önskar även låta invånarna indirekt ta ställning till Framkomlighetsstrategins huvudprinciper.

Metod

Urval och utskick

Urvalet drogs ur 2 olika register över invånarna, ett för Stockholms stad och ett för grannkommunerna. I Stockholms stad bestod populationen (befolkningen i åldersgruppen mellan 16 och 75 år) av cirka 647 000 invånare och i grannkommunerna av cirka 420 000 invånare. Bruttourvalet bestod av 2 100 personer mellan 16 och 75 år. Urvalet drogs med lika antal om 525 individer ur vardera fyra områden, varav de tre första hör till Stockholms stad:

- Stockholms innerstad (med ca 238 000 invånare i åldersgruppen)
- Stockholms ”mellanring” med ca 79 000 invånare i åldersgruppen (Hagastaden, Hammarby Sjöstad, Johanneshov, Årsta, Liljeholmen, Telefonplan, Alvik, Ulvsunda, Mariehäll, Traneberg, Stora Essingen, Gröndal, Aspudden, Midsommarkransen, Björkhagen, Hammarbyhöjden, Gullmarsplan, Enskede gård)
- Stockholms ytterstad, övriga Stockholms stad (med ca 331 000

invånare i åldersgruppen)

- Grannkommuner till Stockholms stad: Järfälla, Sollentuna, Sundbyberg, Solna, Danderyd, Lidingö, Nacka kommun, Tyresö, Huddinge, Ekerö. (med ca 420 000 invånare i åldersgruppen)

Fördelningen av urvalet på de fyra områdena gjordes för att möjliggöra jämförelser mellan områdena, exempelvis mellan Stockholms stad och grannkommuner samt mellan olika delar i Stockholms stad.

Av de sammanlagt 2 100 utsända enkäterna i första rundan, återkom 37 via ”åter avsändaren”, på grund av att respondenten var avflyttad/okänd. Nettourvalet bestod således av 2 063 enkäter.

Utskicken till respondenterna bestod av originalutskick och två påminnelser.

Originalutskicket bestod av enkät, svarskuvert och följebrev. Utskicket gjordes vecka 6/2012. Det första påminnelseutskicket bestod av ett vykort, som i texten hänvisade till det första utskicket. Utskicket gick ut cirka en vecka efter att första utskicket och gick till 1 730 personer som inte hade svarat fram till dess.

Det andra påminnelseutskicket gick ut en vecka senare och bestod av enkät, svarskuvert och följebrev. Utskicket gick ut cirka en vecka efter första påminnelsen och gick till 1 434 personer som inte hade svarat fram till dess. Den 9 mars sattes till slutdatum, och efter denna dag lästes inga fler enkäter in.

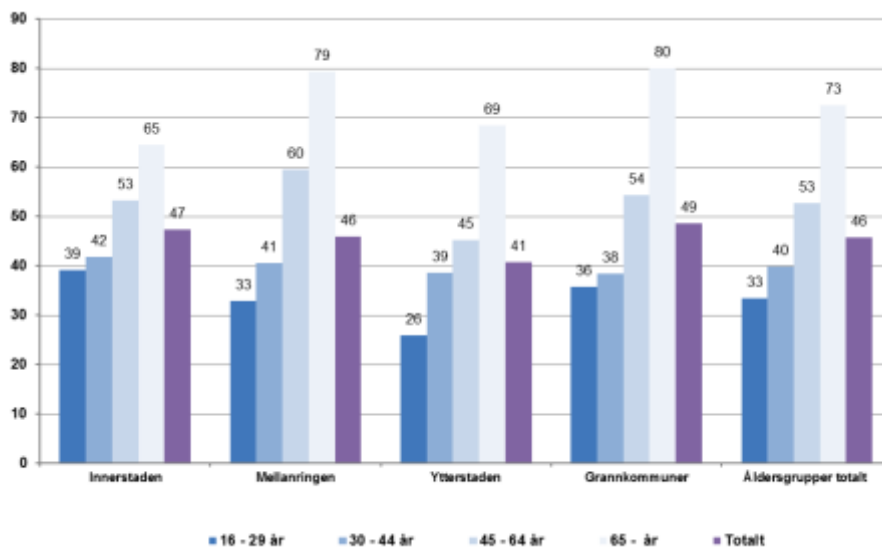
Svarsfrekvens och bortfall

Totalt har 2 063 enkäter alltså nått adressaternas brevlådor. Antal inkomna enkäter innan sista svarsdatum var 959. Detta ger en nettosvarsfrekvens på 47 %, vilket är relativt högt för liknande undersökningar nu för tiden.

Kvinnor har svarat i högre grad än män: 48 % jämfört med 43 % av nettourvalet.

Det finns även stora skillnader mellan åldersgrupperna. Medan endast 33 % av 16- till 29-åringarna har svarat är det 73 % bland 65- till 75-åringarna.

Ytterstaden har med 41 % den lägsta svarsfrekvensen bland områdena, jämfört med 47 % i innerstaden som har högst svarsfrekvens.



Figur 0-1 Bruttosvarsfrekvens för olika åldersgrupper och områden i procent.

Inskannade enkäter

Inläsningen av enkäterna gjordes genom automatisk skanning, det vill säga optisk inläsning. Efter inskanningen vidtogs kontroller med hjälp av dataprogrammet SPSS (Statistical Package of Social Science) för att minimera antalet felaktigt inskannade svar i materialet.

Analys

Databasen har också analyserats med hjälp av dataprogrammet SPSS. I denna rapport redovisas normalt enbart svaren från de respondenter som svarat på den aktuella frågan. I varje figurtext i dessa kapitel, redovisas hur många i svarsgruppen som har besvarat frågan.

I de fall svaren mellan olika grupper jämförs för att konstatera eventuella skillnader avses med ”skillnad” genomgående statistiskt säkerställd skillnad med 95 % statistisk säkerhet.

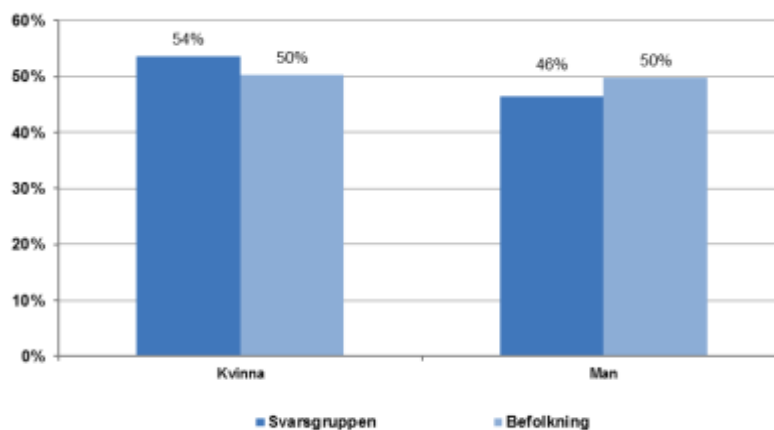
Beskrivning av svarsgruppen

I detta avsnitt beskrivs de som svarat i syfte att visa hur väl respondenterna överensstämmer med hela befolkningen. Avsnittet syftar också till att ge en bild av underlaget för analyser, i form av antalet svar i olika grupper. Totalt inkom 704 svar från invånare i Stockholms stad och 255 från grannkommunerna.

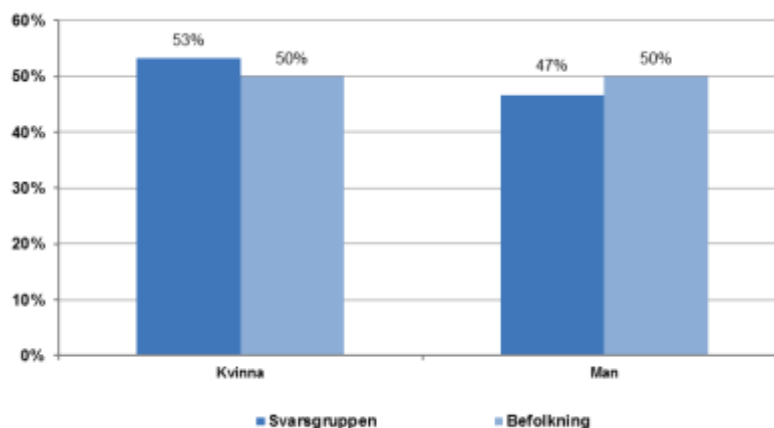
Könsfördelning

Andelen kvinnor som har svarat på enkäten är med 54 % för invånare i Stockholms stad respektive 53 % för invånare i grannkommunerna högre än vad kvinnornas andel av befolkningen är (50 % i båda områden), se Figur

0-2 och Figur 0-3. Männens andel är lägre bland de svarande än i befolkningen. Denna svarsfördelning som återspeglar en högre svarsbenägenhet bland kvinnor än bland män är ett vanligt mönster i enkätundersökningar.



Figur 0-2 Könsfördelning för svarsgruppen jämfört med befolkningen, 16-75 år, Stockholms stad. N=704.

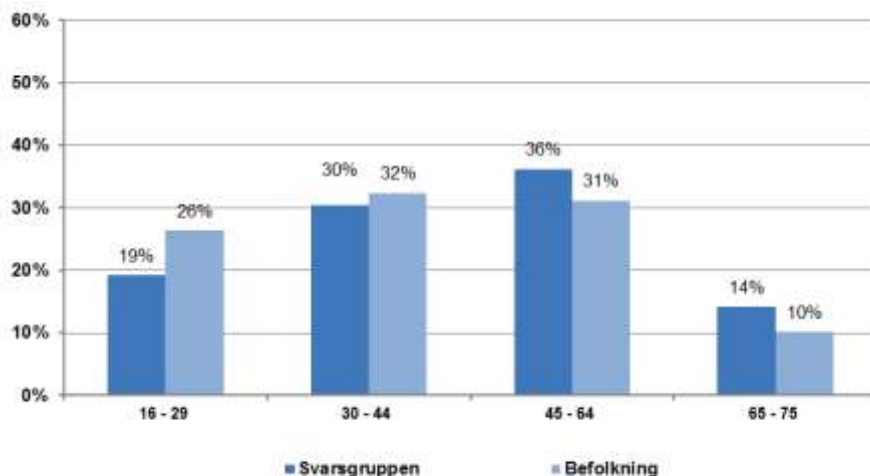


Figur 0-3 Könsfördelning för svarsgruppen jämfört med befolkningen, 16-75 år, grannkommuner. N=255.

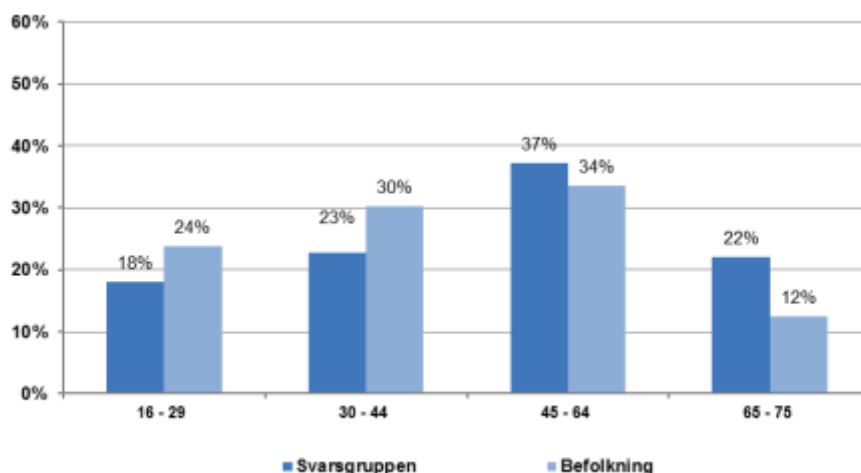
Åldersfördelning

Både bland de boende i Stockholms stad och i grannkommunerna svarar personer i de yngre åldersgrupperna i mindre utsträckning än äldre personer, vilket visar sig i en lägre andel av de yngre åldersgrupperna inom svarsgruppen jämfört med befolkningen, se Figur 0-4 och Figur 0-5. Skillnaden mellan befolkningsandelen och andelen inom svarsgruppen varierar något mellan Stockholms stad och grannkommunerna om man ser på de olika åldersgrupperna.

Även denna skevhet i svaret med en högre benägenhet att svara hos äldre personer är välkänd från enkätundersökningar.



Figur 0-4 Åldersfördelning för svarsgruppen jämfört med befolkningen, 16-75 år, boende i Stockholms stad. N=704.

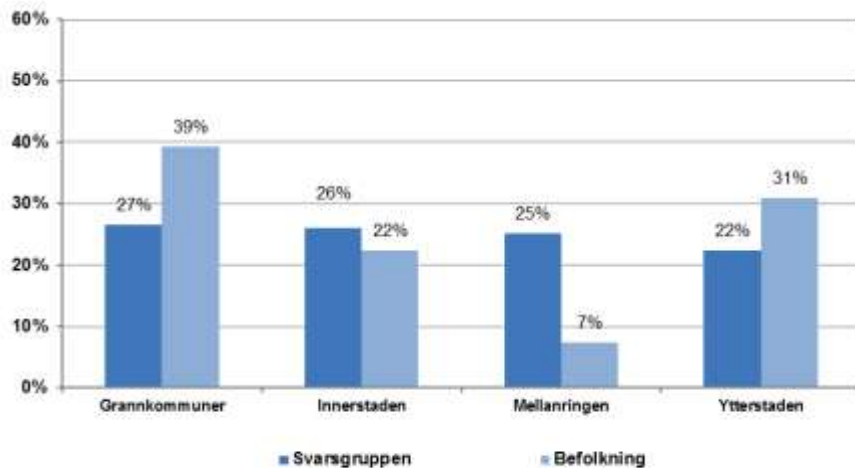


Figur 0-5 Åldersfördelning för svarsgruppen jämfört med befolkningen, 16-75 år, boende i grannkommuner. N=255.

Områden

Skillnaden i andelen svarande från de olika områdena mellan svarsgruppen och befolkningen som visas i Figur 0-6 återspeglar det stratifierade urvalet som gjordes där samtliga områden fick lika många enkäter oavsett andelen i befolkningen. Detta gjordes för att försäkra sig om tillräckligt många svar per område för att kunna uttala sig med tillräcklig statistisk säkerhet om skillnader i de undersökta attityderna mellan områdena, se även kapitel 0. Figuren visar även att det är något färre som har svarat i Stockholms ytterstad än i andra områden medan det är något fler som har svarat i

grannkommunerna jämfört med i de andra områdena (hade lika stor andel svarat i alla områden borde de alla ha haft 25 % inom svarsgruppen eftersom utskicket var lika stort i alla de fyra områdena).



Figur 0-6 Fördelningen av de svarande på urvalsområden jämfört med befolkningen i områdena för åldern 16-75 år. N=959.

Viktning av inkomna svar

Som framgår i beskrivningen av svarsfrekvensen är en del grupper i samhället underrepresenterade bland de svarande, exempelvis skiljer sig olika åldersgrupper och fördelningen mellan könen från hur det ser ut i verkligheten. För att kunna göra korrekta analyser viktas därför de inkomna svaren.

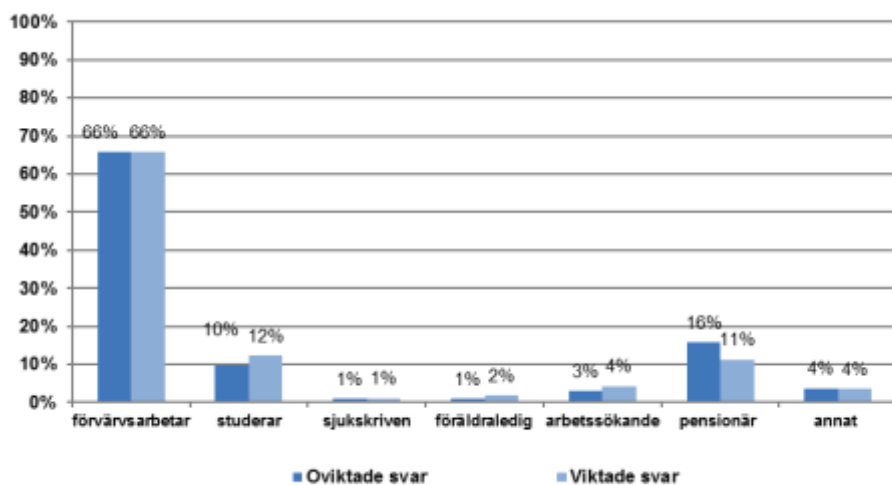
När viktningskoefficienterna tas fram görs två antaganden, dels att det urval som gjordes vid utskicket på ett bra sätt beskriver populationen, dels att de personer som skickat in sina enkäter är representativa för den samhällsgrupp de tillhör. Viktningen görs med avseende på tre variabler:

- Åldersklass
- Kön
- Område

Enkätens viktningskoefficienter baseras på de personer som besvarat enkäten. Alla siffror och analyser som redovisas i resterande del av rapporten bygger på viktade värden. I figurtexterna vid varje figur visas ett värde "N". Detta värde visar hur många oviktade svar som de presenterade resultaten bygger på. "N=235" visar alltså att det är 235 personer som besvarat denna fråga.

Sysselsättning

Bland de svarande som bor i Stockholms stad är två tredjedelar förvärvsarbetande, se Figur 0-7. Andelen är densamma när svaren har viktats. Viktningen påverkar huvudsakligen genom att andelen som studerar viktas upp och andelen pensionärer viktas ned. Drygt var tionde är pensionär och ungefär lika stor andel studerar efter att svaren har viktats.



Figur 0-7 Sysselsättning bland boende i Stockholms stad, 16-75 år. N=696.

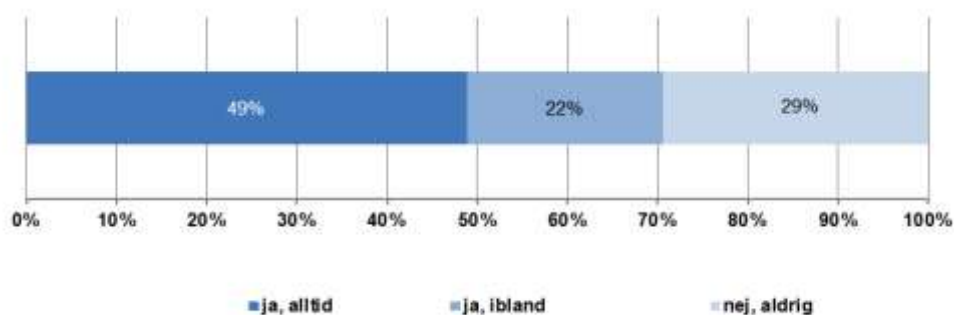
Tillgång till olika färdmedel

I detta avsnitt presenteras tillgången till olika färdmedel för de boende i Stockholms stad.

Periodkort för resor med SL eller färdtjänst

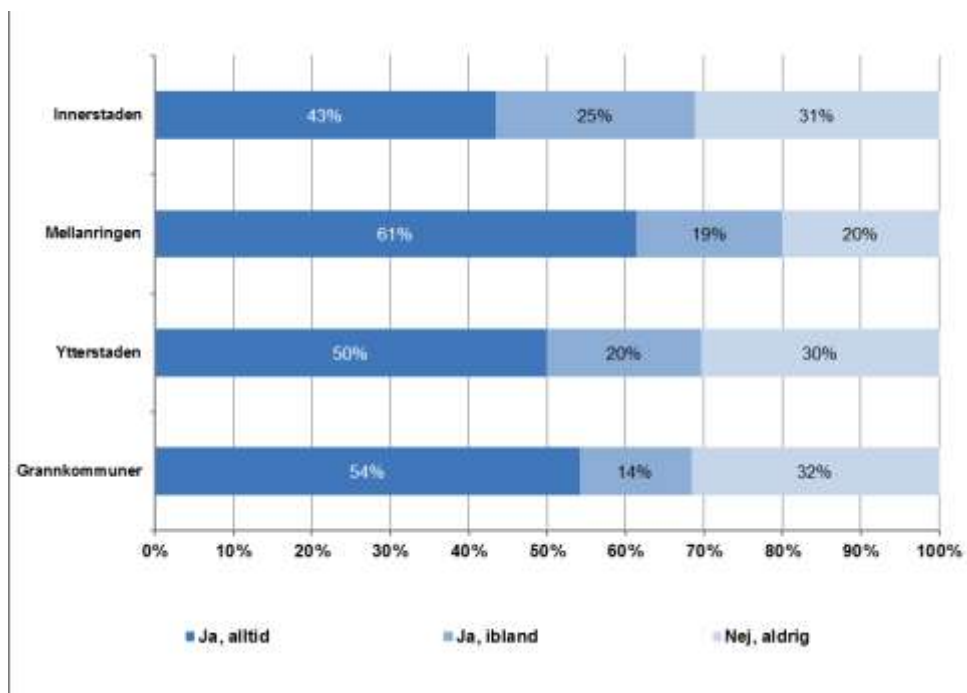
Tillgång till periodkort för resor med SL eller färdtjänst

Av de boende i Stockholms stad har ungefär hälften alltid tillgång till periodkort (månads- eller årskort) för resor med SL eller färdtjänst, se Figur 0-1.



Figur 0-1 Svar på frågan "Har du tillgång till månads- eller årskort för resor med SL eller färdtjänst?"
Boende i Stockholms stad, 16-75 år. N=699.

Högst andel personer med tillgång till månads- eller årskort för resor med SL återfinns i Stockholms "mellanring". Här har två tredjedelar ett kort hos SL. Innerstaden är området där man i lägst grad har månads- eller årskort hos SL, se Figur 0-2.

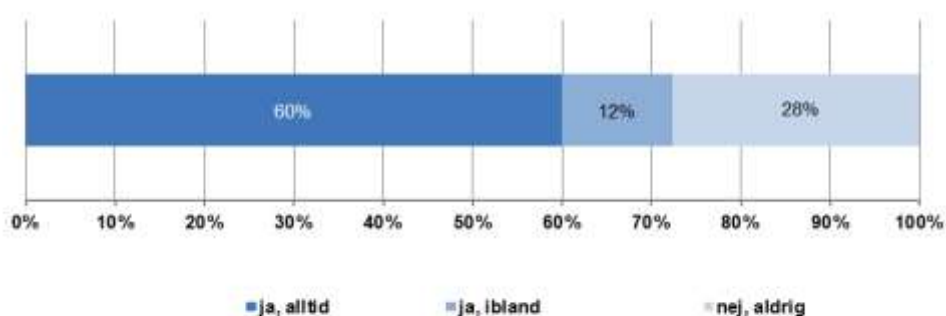


Figur 0-2 Svar på frågan "Har du tillgång till månads- eller årskort för resor med SL eller färdtjänst?" uppdelat på boende i Stockholms stads Innerstaden, Mellanringen och Ytterstaden samt grannkommunerna, 16-75 år. $N_{\text{Innerstaden}}=245$, $N_{\text{Mellanringen}}=241$, $N_{\text{Ytterstaden}}=213$ och $N_{\text{Grannkommuner}}=252$.

Cykel

Tillgång till cykel

Sex av tio boende i Stockholms stad har alltid tillgång till cykel, se Figur 0-3. Nästan tre av tio har aldrig tillgång till cykel.

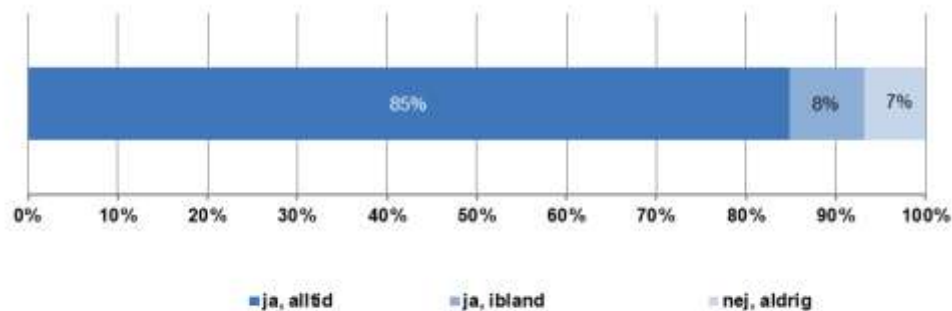


Figur 0-3 Svar på frågan "Har du tillgång till cykel?" Boende i Stockholms stad, 16-75 år. $N=701$.

Respondenternas tillgång till cykel skiljer sig inte mellan de olika områdena i Stockholms stad och grannkommunerna och presenteras därför endast tillsammans.

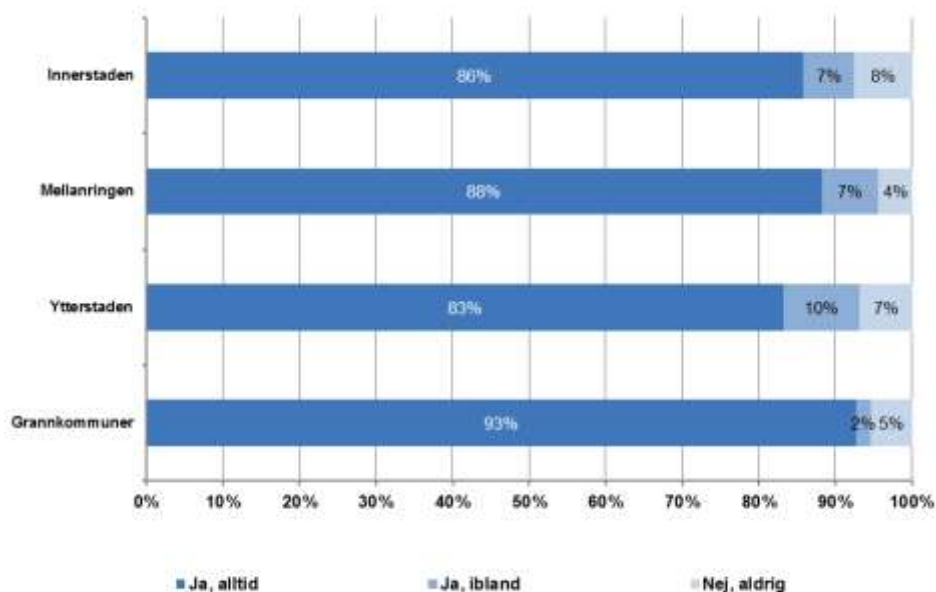
Möjlighet att parkera cykeln vid bostaden

De flesta av de boende i Stockholms stad, 85 %, har möjlighet att parkera cykeln vid sin bostad, se Figur 0-4. Endast 7 % kan aldrig parkera cykeln vid sin bostad.



Figur 0-4 Svar på frågan "Har du möjlighet att parkera cykeln vid din bostad?" Boende i Stockholms stad, 16-75 år. N=689.

I grannkommunerna har över 90 % möjlighet att parkera cykeln vid sin bostad. Det är relativt höga siffror i samtliga Stockholms områden, över 80 % av alla stockholmsbor kan parkera cykeln vid sin bostad, se Figur 0-5.



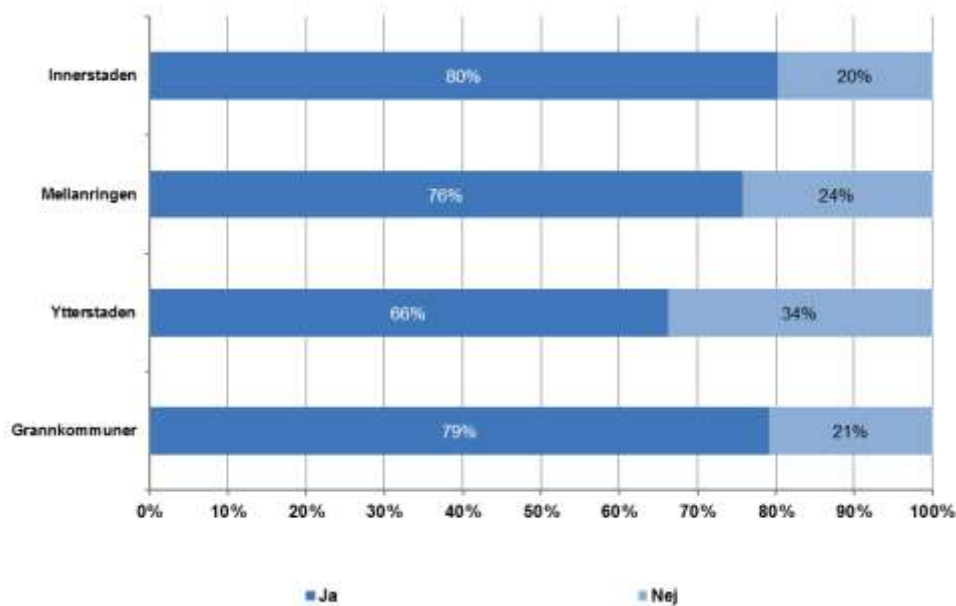
Figur 0-5 Svar på frågan "Har du möjlighet att parkera cykeln vid din bostad?" uppdelat på boende i Stockholms stads Innerstaden, Mellanringen och Ytterstaden samt Grannkommunerna, 16-75 år. N_{Innerstaden}=245, N_{Mellanringen}=234, N_{Ytterstaden}=210 och N_{Grannkommuner}=249.

Bil

Körkort för bil

Av de boende i Stockholms stad över 18 år har 78 % körkort för bil.

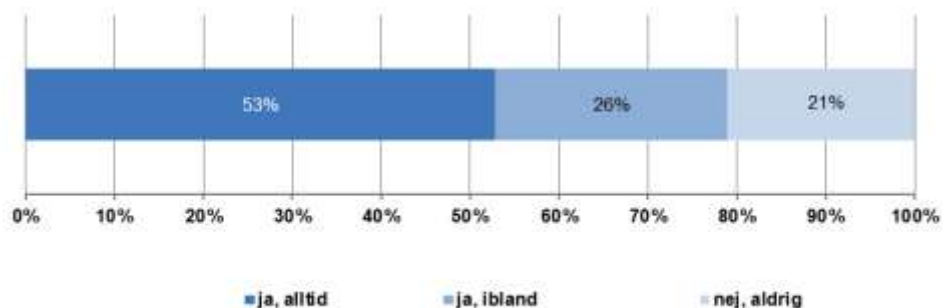
Högst andel körkortsinnehavare finns det i innerstaden och i grannkommunerna, medan boende i Stockholms ”mellanring” och ytterstad har lägre andelar, se Figur 0-6.



Figur 0-6 Svar på frågan: "Har du körkort för bil?". uppdelat på boende i Stockholms stads Innerstaden, Mellanringen och Ytterstaden samt Grannkommunerna, personer över 18 år. $N_{\text{Innerstaden}}=248$, $N_{\text{Mellanringen}}=240$, $N_{\text{Ytterstaden}}=213$ och $N_{\text{Grannkommuner}}=253$.

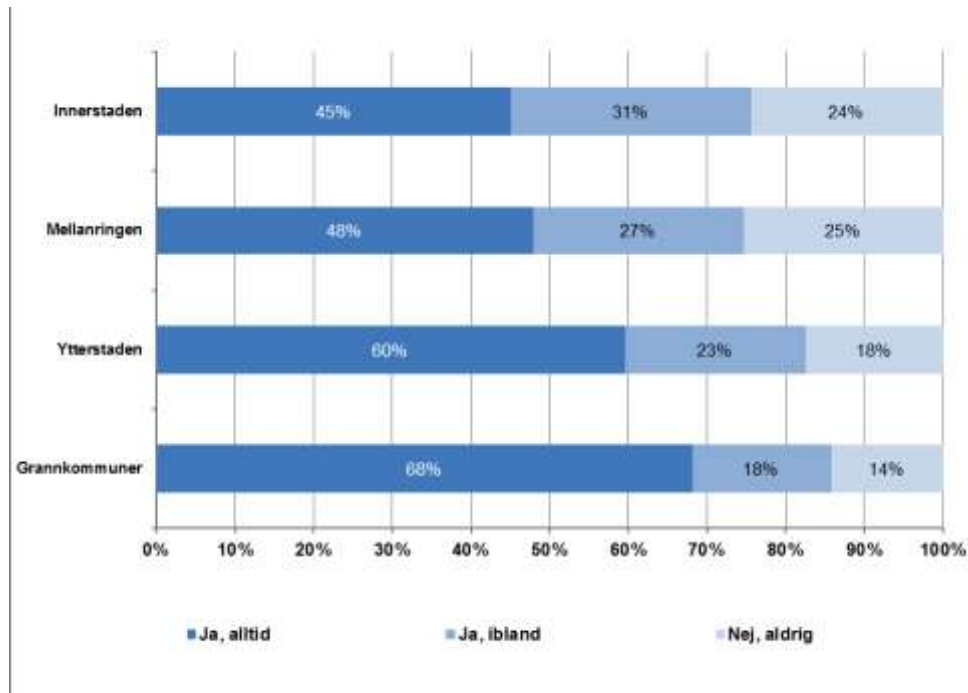
Tillgång till bil

Drygt hälften av de som bor i Stockholms stad har alltid tillgång till bil, se Figur 0-7. Var fjärde uppger att de har tillgång till bil ibland, medan var femte aldrig har det.



Figur 0-7 Svar på frågan "Har du tillgång till bil?" Boende i Stockholms stad, 16-75 år. $N=702$.

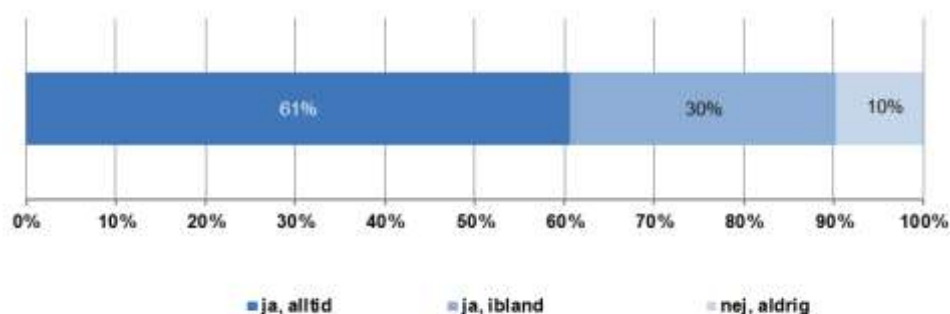
Ju längre ut från innerstaden man kommer, desto högre tillgång till bil har stockholmsborna. Lägst andel är det i innerstaden och mellanringen där drygt hälften av de boende har tillgång till bil. I grannkommunerna är andelen högst, se Figur 0-8.



Figur 0-8 Svar på frågan "Har du tillgång till bil?" uppdelat på boende i Stockholms stads Innerstaden, Mellanringen och Ytterstaden samt Grannkommunerna, 16-75 år. $N_{\text{Innerstaden}}=247$, $N_{\text{Mellanringen}}=241$, $N_{\text{Ytterstaden}}=214$ och $N_{\text{Grannkommuner}}=252$.

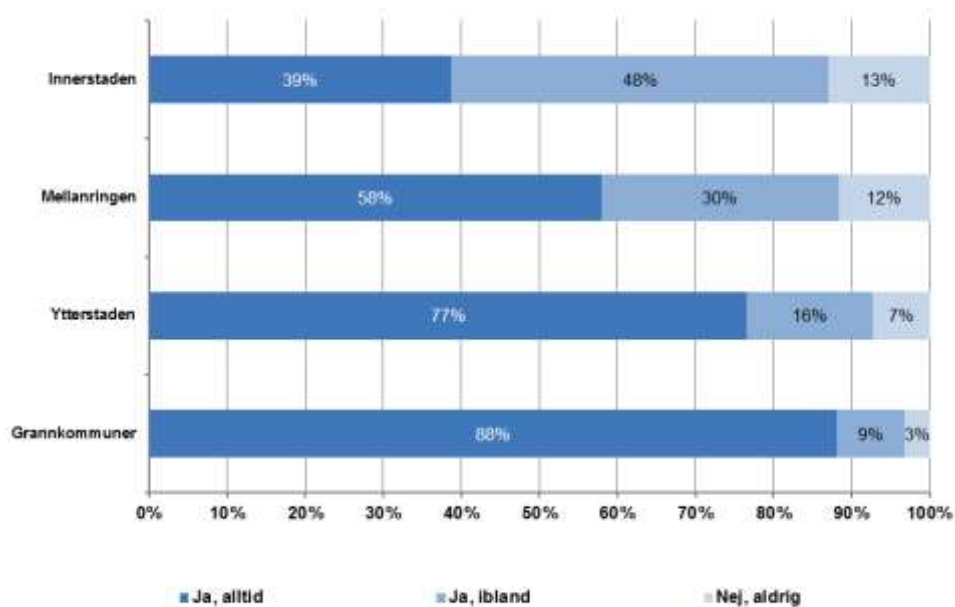
Möjlighet att parkera bil vid bostaden

Ungefär två tredjedelar av de boende i Stockholms stad har alltid möjlighet att parkera sin bil vid bostaden, se Figur 0-9. Endast var tionde har aldrig möjligheten att parkera vid bostaden.



Figur 0-9 Svar på frågan "Har du möjlighet att parkera med bil vid din bostad?" Boende i Stockholms stad, 16-75 år. $N=686$.

I grannkommunerna har drygt 90 % möjlighet att parkera bilen vid sin bostad, jämfört med i innerstaden där endast 40 % har samma förutsättningar, se Figur 0-10.



Figur 0-10 Svar på frågan "Har du möjlighet att parkera med bil vid din bostad?" uppdelat på boende i Stockholms stads Innerstaden, Mellanringen och Ytterstaden samt Grannkommunerna, 16-75 år. $N_{\text{Innerstaden}}=243$, $N_{\text{Mellanringen}}=234$, $N_{\text{Ytterstaden}}=209$ och $N_{\text{Grannkommuner}}=249$.

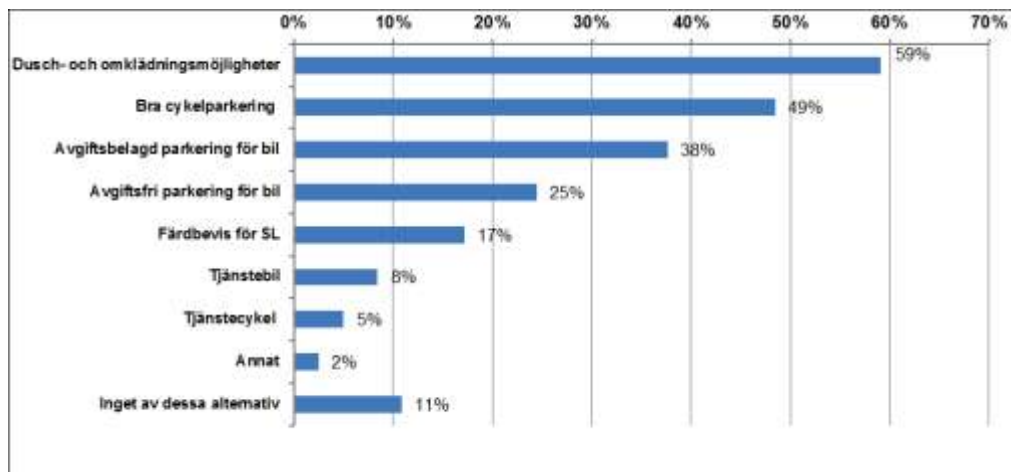
Tillgång vid arbets-/studieplatsen

Tillgången till både parkering, men även andra faktorer såsom tjänstebil eller tjänstecykel, omklädnings- och duschmöjligheter, bra cykelparkering etc, kan ofta vara en viktig faktor vid valet av färdmedlet för arbets- och studieresor.

En majoritet av de sysselsatta och studerande som bor i Stockholms stad har både tillgång till dusch- och omklädningsmöjligheter samt bra cykelparkering på arbetet/studieplatsen, se Figur 0-11. Fyra av tio har tillgång till avgiftsbelagd parkering och en fjärdedel till avgiftsfri parkering.

Tillgång till tjänstebil och tjänstecykel samt färdbevis för SL är mindre vanliga. En av tio svarande har inte tillgång till något av de angivna alternativen. Antalet personer som har tillgång till tjänstecykel motsvarar cirka 26 000 personer om man ser till samtliga förvärvsarbetande och studerande i Stockholms stad.

De som har kryssat för "Annat" anger bland annat bra kollektivtrafik- och gång-/cykelnätsanslutning, bilpool, hyrbil, mc-parkering, förmånsparkering, fria flygresor till arbetet och sämre cykelparkering.



Figur 0-11 Svar på frågan "Har du tillgång till något av följande på arbetsplatsen/studieplatsen?"
Förvärvsarbetande/studerande som bor i Stockholms stad, 16-75 år. N=523.

Resvanor och val av färdmedel

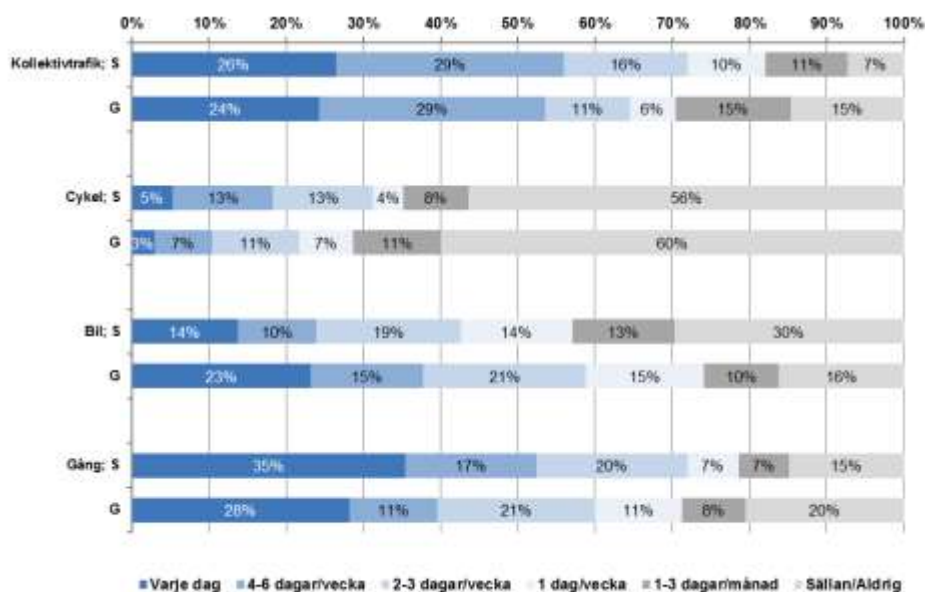
Färdmedel vid dagliga resor

Resvanor under en normal månad

I Figur 0-1 visas färdmedelsanvändningen under en normal månad under våren och hösten uppdelad på boende i Stockholms stad och grannkommunerna. Gång och kollektivtrafik är de färsätt som används mest frekvent med mer än hälften av de svarande som använder sig av dessa minst 4 dagar per vecka. Cykel används mer sällan, mer än hälften säger att man använder detta färsätt sällan eller aldrig. Endast knappt var femte använder cykel 4 dagar per vecka och oftare. 47 % av de boende i Stockholms stad använder bil minst en dag i veckan och nästan en tredjedel använder bil sällan eller aldrig.

Boende i grannkommunerna använder bil i högre utsträckning men går och cyklar mindre ofta jämfört med boende i Stockholms stad.

En femtedel av de boende i Stockholms stad och en fjärdedel bland de boende i grannkommunerna anger att de minst 1 dag per vecka använder sig av andra färdmedel än de angivna däribland moped, MC, båt/färja, färdtjänst och taxi.



Figur 0-1 Färdmedelsanvändning en normal månad (vår/höst) för dagliga resor (d v s resor till och från arbetet, fritidsaktiviteter och för inköp) uppdelad på boende i Stockholms stad och grannkommunerna, 16-75 år. N_{Stockholm}=535-654, N_{Grannkommuner}=183-234. S=Stockholms stad, G= Grannkommuner.

Utifrån Figur 0-1 går det inte att med bestämdhet uttala sig om huruvida personerna använder ett eller flera färdssätt för sina dagliga resor och vilka färdssätt de använder. Men utifrån svaren på varför man inte går längre sträckor, åker kollektivt, bil eller cyklar så ofta kan man anta att många som cyklar sällan använder kollektivtrafiken och bilen och tvärtom, se även kapitel 0.

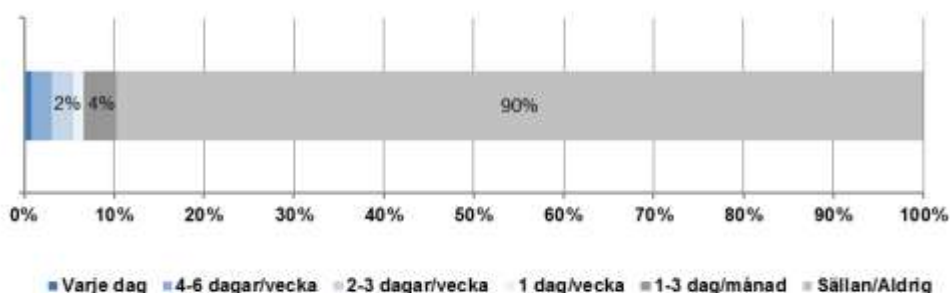
För den tredjedel av de boende i Stockholms stad som kör bil oftare än 2 dagar i veckan redovisas i Figur 0-2 om de också använder cykel eller kollektivtrafik oftare än 2 dagar i veckan. Ungefär hälften åker även kollektivt ofta, medan ungefär en av fyra cyklar ofta. En del av dessa använder både bil, kollektivtrafik och cykel oftare än 2 dagar i veckan. Ungefär fyra av tio använder endast bil oftare än 2-3 dagar i veckan.



Figur 0-2 Hur stor andel av dem som kör bil oftare än 2 dagar i veckan som använder kollektivtrafik och cykel oftare än 2 dagar i veckan. Boende i Stockholms stad som använder bil oftare än 2 dagar i veckan, 16-75 år. N=165.

Vintercykling

Nio av tio som bor i Stockholms stad cyklar sällan eller aldrig på vintern, se Figur 0-3. Endast 7 % cyklar minst en dag i veckan under vintern. Detta motsvarar cirka 45 000 invånare.



Figur 0-3 Svar på frågan "Hur ofta cyklar du på vintern?". Boende i Stockholms stad, 16-75 år. N=696.

Skäl till att inte använda olika färdmedel

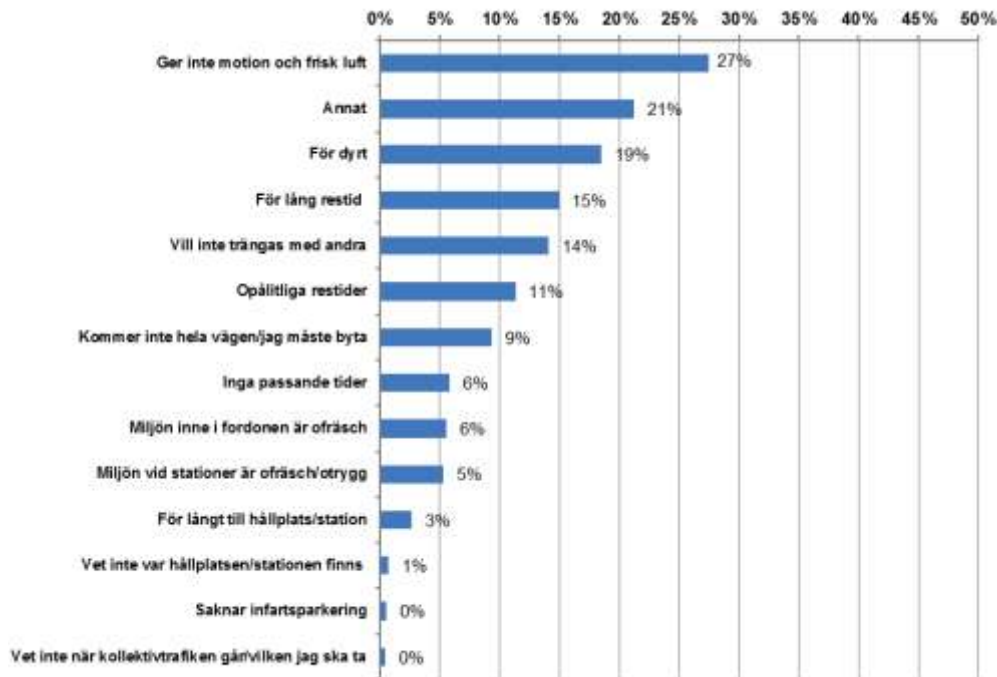
För att kunna åtgärda brister i trafiksystemet med syftet att underlätta användningen av de olika färdssätten är det av stort intresse att lära sig mer om anledningarna till varför man undviker eller inte kan använda vissa färdssätt. Nedan redovisas Stockholmsbornas svar på varför man inte använder kollektivtrafiken, cykeln, bilen eller går till fots längre sträckor så ofta. Svaren från samtliga personer som besvarat frågan redovisas, vilket innebär att det utgår från de svarandes subjektiva bedömning om vad som är ”inte så ofta”.

Skäl till att inte åka kollektivt så ofta

7 % av de boende i Stockholms stad använder kollektivtrafiken sällan eller aldrig och ytterligare 11 % endast 1-3 dagar per månad.

Det vanligaste skälet till att inte åka kollektivt så ofta är att det inte ger motion och frisk luft, se Figur 0-4. 27 % av de som inte åker kollektivt så ofta anger detta. Andra vanliga anledningar är att det är för dyrt, att restiden är för lång och att man inte vill trängas med andra. Däremot är brist på information och kunskap om kollektivtrafiken inte anledningen till varför man inte åker kollektivt oftare.

21 % av de som svarat som inte åker kollektivt så ofta har även angett att det finns andra anledningar än de som var angivna i enkäten. De vanligaste orsakerna som anges är att man bor centralt, har nära till arbetet, att man går och cyklar samt att man behöver bilen i tjänsten/för att uträtta ärenden eller transportera mycket bagage. Andra anledningar är att man samåker, har rörelsehinder eller inga resbehov, att man jobbar skift, att kollektivtrafiken upplevs som stressigt och obekvämt samt lättja.



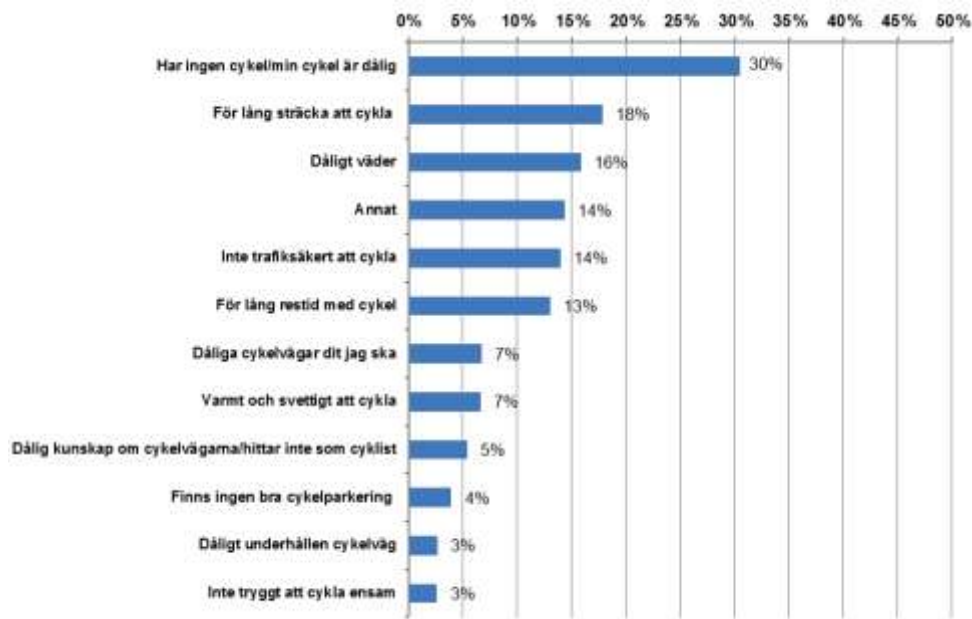
Figur 0-4 Svar på frågan "Om du inte använder kollektivtrafik så ofta för dina dagliga resor under en normal månad (vår/höst), vilken är då den främsta anledningen till det?" Boende i Stockholms stad, 16-75 år. N=336. Summan överstiger 100 % då en del personer har angivit fler än ett skäl.

Skäl till att inte cykla så ofta

Det är en stor andel av Stockholms invånare som inte cyklar så ofta. 56 % anger att man använder detta färdssätt sällan eller aldrig. Det tillkommer 8 % som cyklar 1-3 dagar per månad.

Tre av tio som inte cyklar så ofta anger att man inte har tillgång till en (bra) cykel, se Figur 0-5. Andra vanliga anledningar är att man har för långa sträckor för att kunna cykla, att vädret är dåligt, att man inte upplever cykling som trafiksäkert och att restiden är för lång med cykeln.

Som bland de som inte åker kollektivt så ofta har även här med 14 % förhållandevis många angett ytterligare anledningar som inte fanns med i enkäten. Många nämner att de inte gillar att cykla, aldrig cyklar eller att det är tråkigt, att man har någon form av sjukdom eller handikapp, att man hellre går både eftersom man gillar det bättre men även av motionsskäl om cykelsträckan är för kort. Som för kollektivtrafiken är det även några som behöver bilen i tjänsten eller måste uträtta andra ärenden såsom barnhämtning. En del anger även egen lättja. Andra skäl är att man är rädd för biltrafiken och andra cyklister eller inte vill förstöra frisyren.



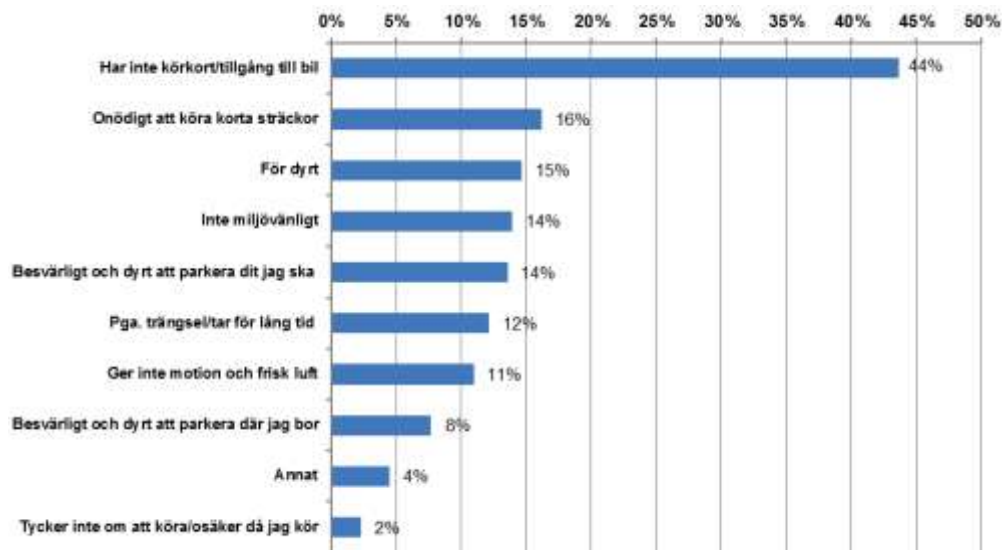
Figur 0-5 Svar på frågan "Om du inte använder cykeln så ofta för dina dagliga resor under en normal månad (vår/höst), vilken är då den främsta anledningen till det?" Boende i Stockholms stad, 16-75 år. N=581. Summan överstiger 100 % då en del personer har angivit fler än ett skäl.

Skäl till att inte använda bil så ofta

Tre av tio boende i Stockholms stad använder bil sällan eller aldrig. Ytterligare drygt en av tio använder bil endast 1-3 dagar per månad.

44 % av personerna som inte använder bilen så ofta anger att det främst beror på att man inte har körkort eller tillgång till bil, se Figur 0-6. Denna grupp har förmodligen olika skäl varför man inte har tillgång till bil, men skulle med ändrade förutsättningar kunna börja använda bil mer än idag. Andra anledningar är att man har korta sträckor, att det är för dyrt och inte miljövänligt och att det är besvärligt och dyrt att parkera. Även trängseln och avsaknad av motion nämns ofta.

Andra anledningar som nämns under "Annat" är att man åker kollektivt, eller cyklar, att man inte har behov av bilresor samt att man inte åker bil på grund av sjukdom.



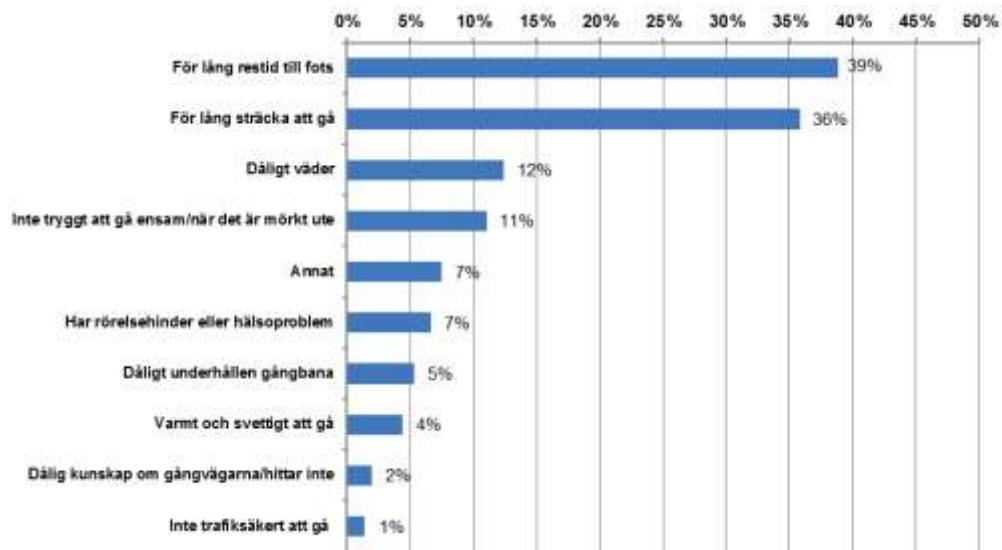
Figur 0-6 Svar på frågan "Om du inte använder bil så ofta för dina dagliga resor under en normal månad (vår/höst), vilken är då den främsta anledningen till det?" Boende i Stockholms stad, 16-75 år. N=553. Summan överstiger 100 % då en del personer har angivit fler än ett skäl.

Skäl till att inte gå längre sträckor så ofta

Bland de boende i Stockholm säger 15 % att man går sällan eller aldrig längre sträckor till fots. Ytterligare 7 % går längre sträckor endast 1-3 dagar per månad.

Den vanligaste anledningen till att man inte går längre sträckor så ofta är att man har för lång restid eller sträcka till fots, se Figur 0-7. Knappt fyra av tio av de personer som inte går längre sträckor så ofta har kryssat för dessa alternativ. Dåligt väder och otrygghet är också viktiga anledningar.

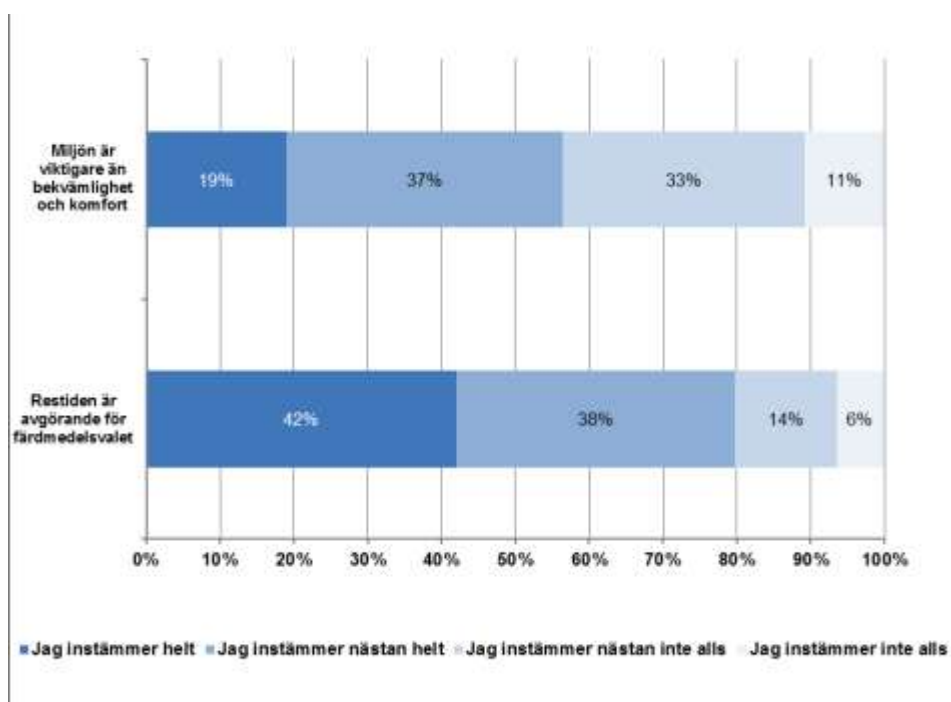
Bland skälen som anges i kategorin "Annat" nämns att man åker kollektivt eller cyklar istället, att man behöver bilen i tjänsten men även att man är lat eller inte har lust att gå. Andra faktorer är att man är rörelsehindrad eller sjuk, att man upplever trafikmiljön som bullrig eller har obekväma kläder.



Figur 0-7 Svar på frågan "Om du inte går längre sträckor så ofta under dina dagliga resor under en normal månad (vår/höst), vilken är då den främsta anledningen till det?" Boende i Stockholms stad, 16-75 år. N=410. Summan överstiger 100 % då en del personer har angivit fler än ett skäl.

Vad är viktigt vid val av färdmedel

Vid val av färdmedel är restiden avgörande för de boende i Stockholms stad i de allra flesta fall. Här instämmer 80 % helt eller nästan helt med påståendet, se Figur 0-8. Även en stor del av Stockholmsborna, 56 %, instämmer helt eller nästan helt med att miljön är viktigare än bekvämlighet och komfort.

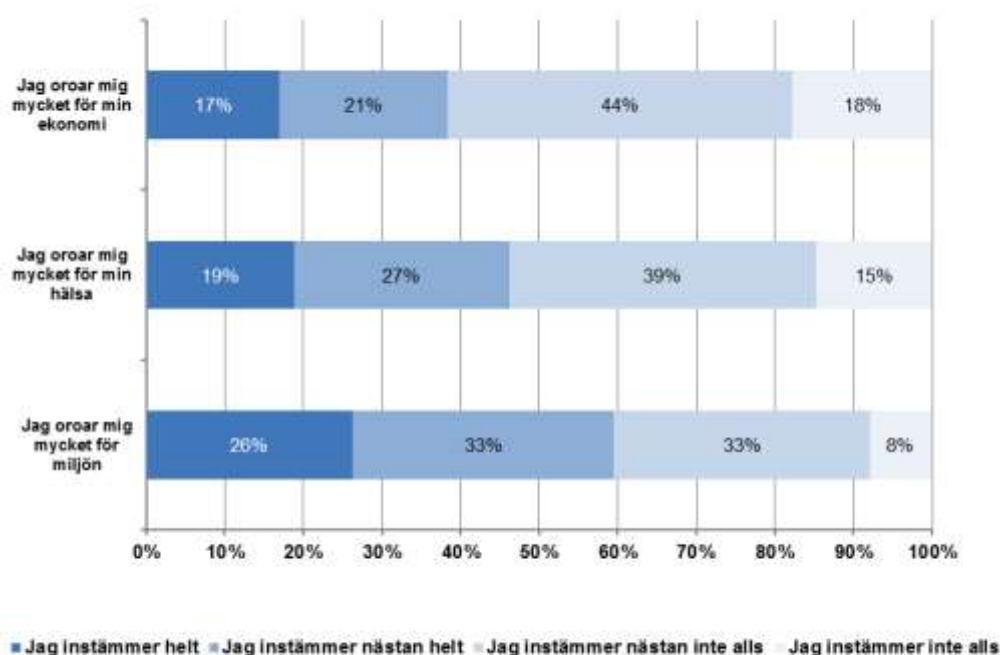


Figur 0-8 Svar på påståendena "Miljön är viktigare än bekvämlighet och komfort" och "Restiden är avgörande för färdmedelsvalet", boende i Stockholms stad, 16-75 år. N=679-681.

Inställning till trafikens problem i Stockholm

Oro för miljö, hälsa respektive ekonomi

Många av de boende i Stockholms stad oroar sig mycket för miljön, sex av tio anger att de instämmer helt eller nästan helt med påståendet om att de oroar sig mycket för miljön, se Figur 0-1. Det är färre som oroar sig mycket för sin hälsa eller för sin ekonomi. Här menar över hälften av de svarande att påståendet om att man oroar sig mycket för den egna hälsan respektive sin ekonomi inte alls eller nästan inte alls stämmer in på dem.



Figur 0-1 Svar till påståendena "Jag oroar mig mycket för miljön", "Jag oroar mig mycket för min hälsa" och "Jag oroar mig mycket för min ekonomi", boende i Stockholms stad, 16-75 år. N=683-686.

Inställning till nuvarande och framtida bilanvändning

Färdmedelsval och förändringsbenägenheten beror både på möjligheten att resa med olika färdmedel och olika individers vilja att förändra sitt beteende.

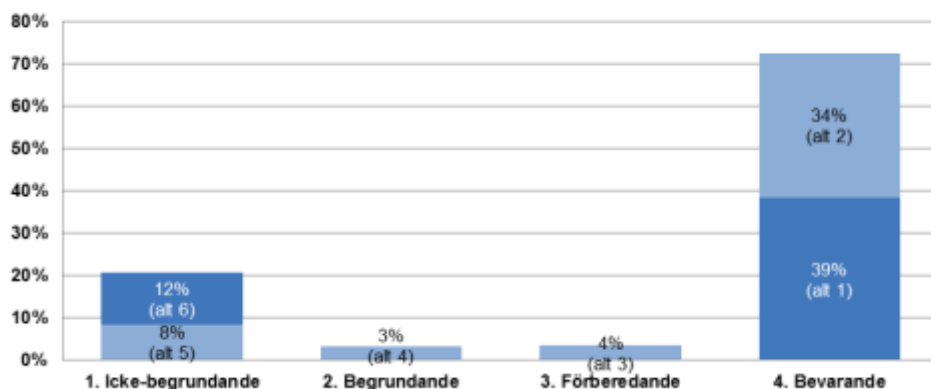
I EU-projektet MAX utvecklades en psykologisk modell, MaxSem, som syftar till att beskriva de stadier som en beteendeförändring består av. Genom analys av svaren på en enda fråga kan personerna i en grupp, i detta fall invånarna i Stockholms stad respektive grannkommunerna, klassas till ett av följande stadier:

1. **Icke-begrundande stadium:** Personer som kör bil och är nöjda med det eller helt saknar andra alternativ (svarsalternativ 5 & 6)
2. **Begrundande stadium:** Personer som funderar på att minska sin bilanvändning men är osäkra på hur och när (svarsalternativ 4)
3. **Föreberedande stadium:** Personer som har som mål att minska sin bilanvändning eller som redan provat ett annat färdmedel än bil men det har ännu inte blivit en vana (svarsalternativ 3)
4. **Bevarandestadium:** Personer som reser på ett hållbart sätt vid majoriteten av sina resor (svarsalternativ 1 & 2)

Alt 6	Jag använder bil för de flesta av mina resor. Jag är nöjd med detta och ser inget skäl att minska bilresandet.	Stadie 1
Alt 5	Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag skulle vilja minska min bilanvändning. Just nu är det dock inte möjligt för mig.	
Alt 4	Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag funderar på att minska min bilanvändning. Jag är dock osäker på hur och när det kan ske.	Stadie 2
Alt 3	Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag har som mål att minska min bilanvändning. Jag har redan provat att ersätta vissa resor eller har tankar om hur jag ska göra det.	Stadie 3
Alt 2	Jag har tillgång till bil men jag använder andra färdssätt så mycket det går. Jag kommer att bibehålla eller minska min redan låga bilanvändning de närmaste månaderna.	Stadie 4
Alt 1	Jag varken äger eller har tillgång till bil så en minskad bilanvändning är inte aktuellt för mig.	

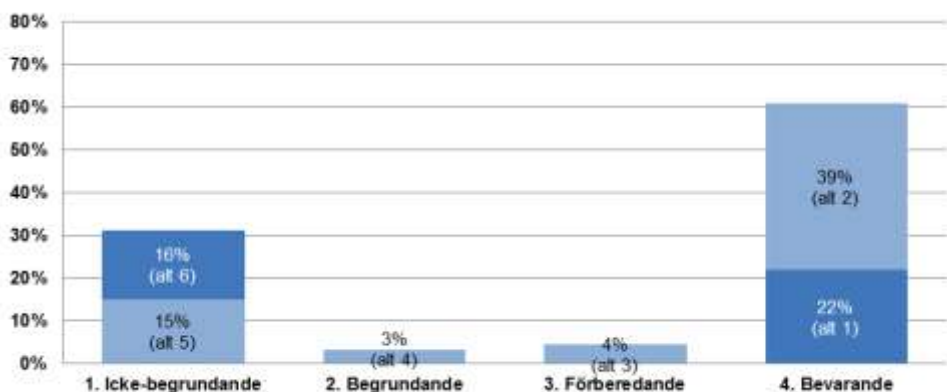
Bland de boende i Stockholms stad befinner sig 73 % i stadie 4 och har därmed ett hållbart resesätt för merparten av sina resor. Nästan hälften i gruppen har tillgång till bil men använder andra färdssätt så mycket det går. Andelen utan bil utgör dock en riskgrupp då en del av dem kan vara utan tillgång till bil på grund av ekonomiska orsaker och skulle med ändrade förutsättningar kunna börja använda bil mer än idag. 20 % befinner sig i det så kallade icke-begrundande stadiet och kan uppmuntras till att börja fundera på en förändrad bilanvändning. För de personer (8 %) som har

svarat att man använder bil för de flesta av resorna men att man skulle vilja minska sin bilanvändning men att man inte ser någon möjlighet till det skulle det kunna vara möjligt att skapa alternativ om orsakerna till det upplevda biltvånget skulle kunna utredas vidare. 7 % befinner sig i de två mellersta stadierna där det finns störst potential till förändring. Detta motsvarar cirka 45 000 personer om man ser till samtliga invånare i åldersgruppen i Stockholms stad.



Figur 0-2 Förändringsbenägenhet enligt MaxSem för boende i Stockholms stad, 16 -75 år. N=677.

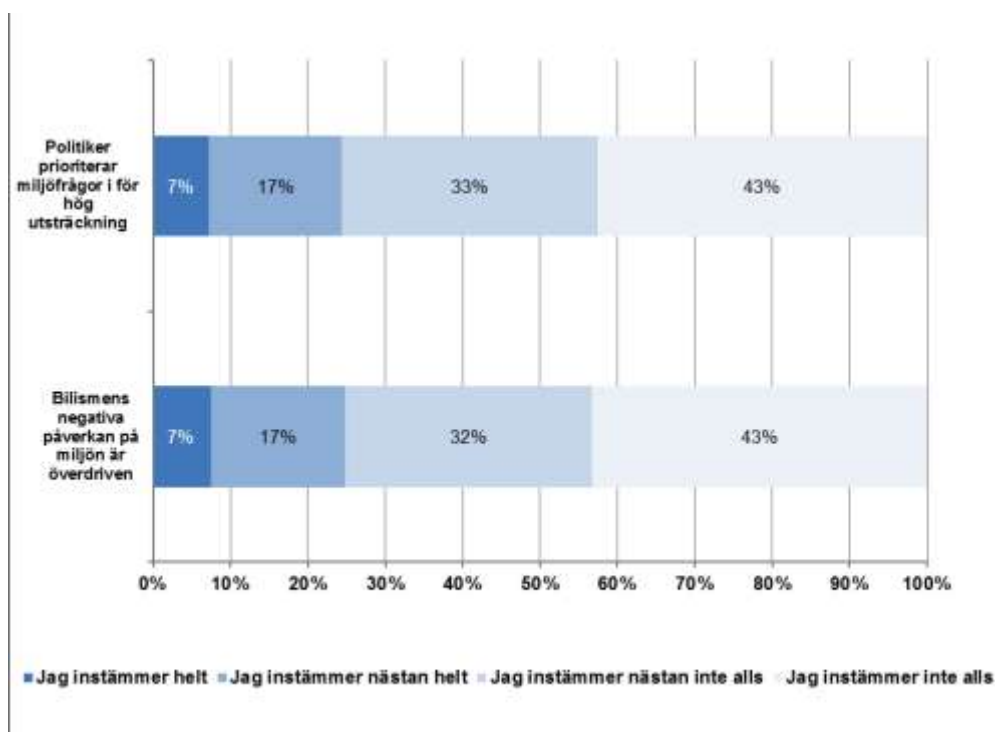
För de boende i grannkommunerna är andelen personer som befinner sig i stadiet 4 med drygt 60 % betydligt lägre än för boende i Stockholms stad. Samtidigt har ”riskgruppen” som kan vara utan tillgång till bil på grund av ekonomiska orsaker, och som med ändrade förutsättningar skulle kunna börja använda bil mer än idag, en lägre andel bland de boende i grannkommunerna än bland de boende i Stockholms stad. Med nästan en tredjedel befinner sig betydligt fler boende i grannkommunerna i det så kallade icke-begrundande stadiet och kan uppmuntras till att börja fundera på en förändrad bilanvändning. En lika stor andel som bland de boende i Stockholms stad, 7 %, befinner sig i de två mellersta stadierna där det finns störst potential till förändring.



Figur 0-3 Förändringsbenägenhet enligt MaxSem för boende i grannkommunerna, 16-75 år, N=247.

Inställning till miljöfrågor

De flesta boende i Stockholms stad tycker inte att politiker prioriterar miljöfrågor i för hög utsträckning, endast en fjärdedel menar att de instämmer helt eller nästan helt i frågan, se Figur 0-4. Siffrorna skiljer sig inte märkbart från påståendet om att bilismens negativa påverkan på miljön är överdriven. Även här håller en fjärdedel med och instämmer helt eller nästan helt i påståendet.



Figur 0-4 Svar på påståendena "Politiker prioriterar miljöfrågor i för hög utsträckning" och "Bilismens negativa påverkan på miljön är överdriven", boende i Stockholms stad, 16-75 år. N=668-670.

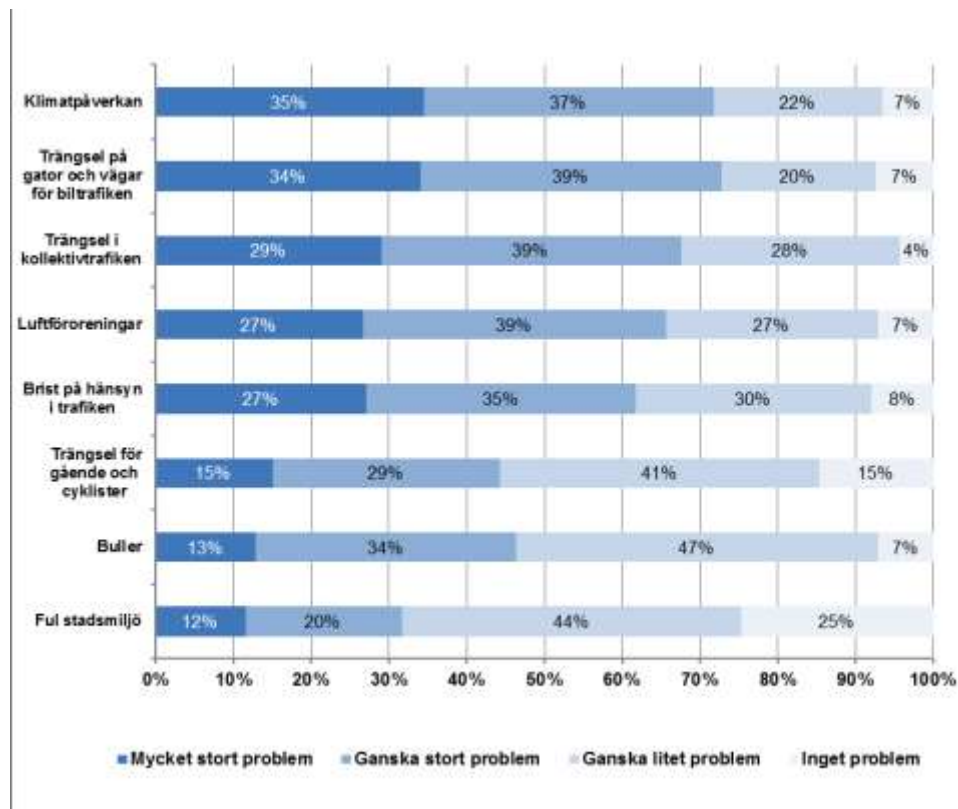
Gradering av miljöproblem kopplat till trafik

För att förstå Stockholmsbornas syn på trafiken i staden nämndes en rad problem som graderades av de svarande.

De problem som boende i Stockholms stad nämner som störst är klimatpåverkan samt trängsel på gator och vägar för biltrafiken. Här tycker över 70 % att det utgör ett mycket eller ganska stort problem, se Figur 0-5. Andra problem man nämner som relativt stora är brist på hänsyn i trafiken, luftföroreningar och trängsel i kollektivtrafiken. Dessa problem benämner

över en fjärdedel som mycket stora. Saker som relativt få upplever som ett mycket stort problem är ful stadsmiljö, buller och trängsel för gående och cyklister. Dock tycker en tredjedel av de svarande att buller är ett ganska stort problem i Stockholm.

En liten del av de svarande nämner även ”annat” som problem i Stockholmstrafiken. Övervägande delen av dessa svar handlar om cyklister, att de kör för fort samt att det finns alldeles för få cykelbanor. Andra svar handlar om kollektivtrafik som inte fungerar som den ska, en överfull tunnelbana samt för mycket gatuarbeten.



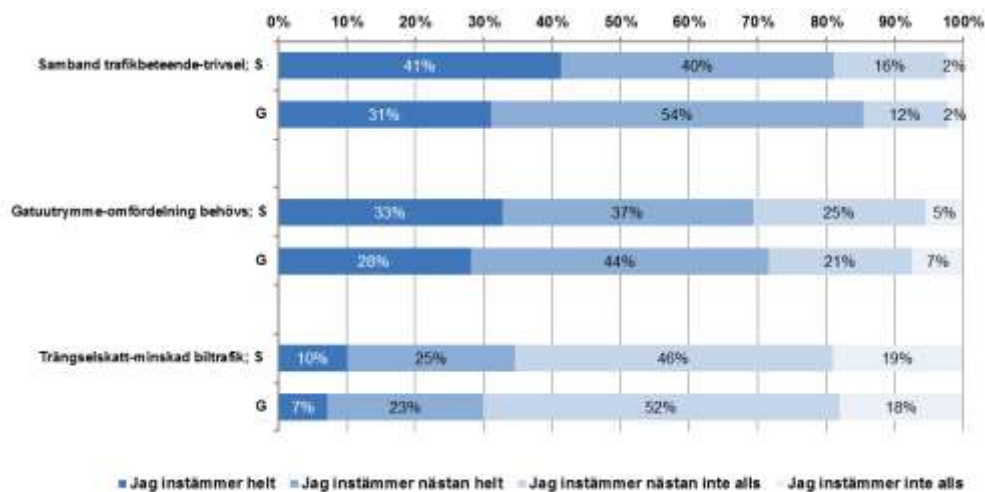
Figur 0-5 Gradering av miljöproblem kopplat till trafik, boende i Stockholms stad, 16-75 år. N=665-677.

Inställning till olika slags åtgärder

Hur stadens utrymme används är av stor betydelse för hur trafiken fungerar och hur invånarna upplever att den fungerar. Viktiga frågor är prioriteringen mellan olika trafikslag, hur den enskilda individen genom sitt beteende kan påverka trafiken och trivseln i staden samt huruvida ekonomiska styrmedel förändrar trafiken i staden. Det är viktigt att undersöka invånarnas inställning och upplevelse av dessa åtgärder för att kunna planera och prioritera rätt.

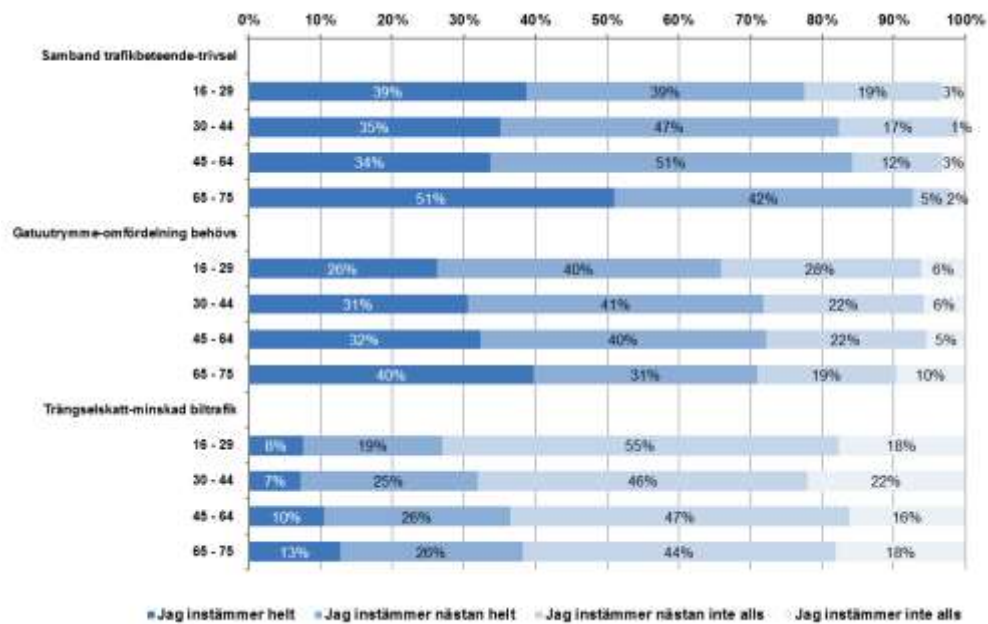
En stor majoritet, över 80 %, tycker att det finns ett tydligt samband mellan trafikanternas beteende och val och hur trafiken fungerar och hur trivsam staden blir, se Figur 0-6. En tydlig majoritet, två tredjedelar, ser också behov av att omfördela gatuutrymmet i Stockholm så att det räcker till samtliga trafikanter. Samtidigt säger endast en tredjedel att trängselskatten har minskat biltrafiken genom innerstaden.

Ställningstaganden från de boende i Stockholms stad och i grannkommunerna skiljer sig inte i någon större utsträckning. Det är dock anmärkningsvärt att de boende i grannkommunerna i allmänhet verkar vara mer medvetna om sambandet mellan trafikbeteendet och trivseln i trafiken samtidigt som man också i större utsträckning än Stockholmsborna anser att trängselskatten inte har minskat biltrafiken i innerstaden.



Figur 0-6 Ställningstagande till följande påståenden: *Trafikanternas beteende och val styr hur trafiken fungerar och hur trivsam staden blir; Dagens gatuutrymme i Stockholm behöver omfördelas så att det räcker till samtliga trafikanter, Trängselskatten har minskat biltrafiken genom innerstaden*, uppdelad på boende i Stockholms stad och grannkommunerna, 16-75 år. N_{Stockholm}=663-676, N_{Grannkommuner}=240-242. S=Stockholms stad, G= Grannkommuner.

Ser man på ovanstående påståenden utifrån olika åldersklasser är det en betydligt större andel bland 65–75-åringarna som instämmer i påståendet att trafikanternas beteende och val styr hur trafiken fungerar och hur trivsam staden blir. Övriga skillnader mellan åldersklasserna som visas i Figur 0-7 är inte statistiskt säkerställda.



Figur 0-7 Ställningstagande till följande påståenden: *Trafikanternas beteende och val styr hur trafiken fungerar och hur trivsam staden blir; Dagens gatuutrymme i Stockholm behöver omfördelas så att det räcker till samtliga trafikanter; Trängselskatten har minskat biltrafiken genom innerstaden*, uppdelad på åldersklasser. N₁₆₋₂₉=176-178, N₃₀₋₄₄=259-261, N₄₅₋₆₄=331-338, N₆₅₋₇₅=137-141.

Inställning till olika åtgärder

Inställning till olika åtgärder för att förbättra trafikmiljön

För att kunna genomföra och prioritera rätt mellan olika förbättringsåtgärder är en översikt över invånarnas inställning till dessa till stor hjälp. I Figur 0-1 redovisas invånarnas värdering gällande olika tänkbara förbättringar på skalan från Mycket viktigt, Ganska viktigt, Inte så viktigt till Oviktigt.

Hälften av de svarande anser att det är mycket viktigt att få fler att åka kollektivt. Nästan lika många anser att en förbättrad samordning av gatuarbeten samt fler och bättre cykelvägar är mycket viktigt. Även förbättring av gångstråk mellan stadsdelar och arbete för att minska skjutsandet av barn till skolan är angelägna förbättringar. Däremot anses höjd trängselskatt, fler enkelriktade gator och fler stationer för låncyklar inte vara lika viktiga.

Generellt är skillnaden mellan värderingarna hos invånarna i Stockholms stad och i grannkommunerna inte stor förutom frågan om fler bilfria gator i innerstaden. Denna åtgärd anser betydligt fler av Stockholmsborna som en viktig förbättring jämfört med grannkommunerna. Även svaret på frågan om fler och bättre cykelvägar skiljer sig med betydligt fler i Stockholms stad som anser detta som en mycket viktig åtgärd jämfört med i grannkommunerna.

Var tionde av de svarande har även angett att andra förbättringar är ganska eller mycket viktiga.

Inom området kollektivtrafik önskar de boende i Stockholm att denna byggs ut och kapaciteten utökas genom bland annat fler tunnelbanor, att det skapas fler tvärförbindelser, att framkomligheten för bussar förbättras, att det skapas fler infartsparkeringar vid tunnelbanan och att användningen är billigare eller gratis.

Åtgärder som bedöms som viktiga för parkeringssituationen är delvis motstridiga. Några önskar att parkeringar tas bort till förmån av kollektivtrafiken medan andra vill ha fler parkeringar samt billigare boendeparkering. Andra förslag är dyrare besöksparkering, hårdare tag mot felparkerade fordon och förbättringar för elbilspooler genom laddstolpar och gratis parkering.

När det gäller andra åtgärder för cykling nämns mer tillgång till cykelservice som pumpar, bättre vinterunderhåll, bättre belysning på vissa

ställena, regelbunden rensning av cykelparkeringar och att cykelbanor placeras "längst in" inte emellan exempelvis körbanan och busshållplatsen.

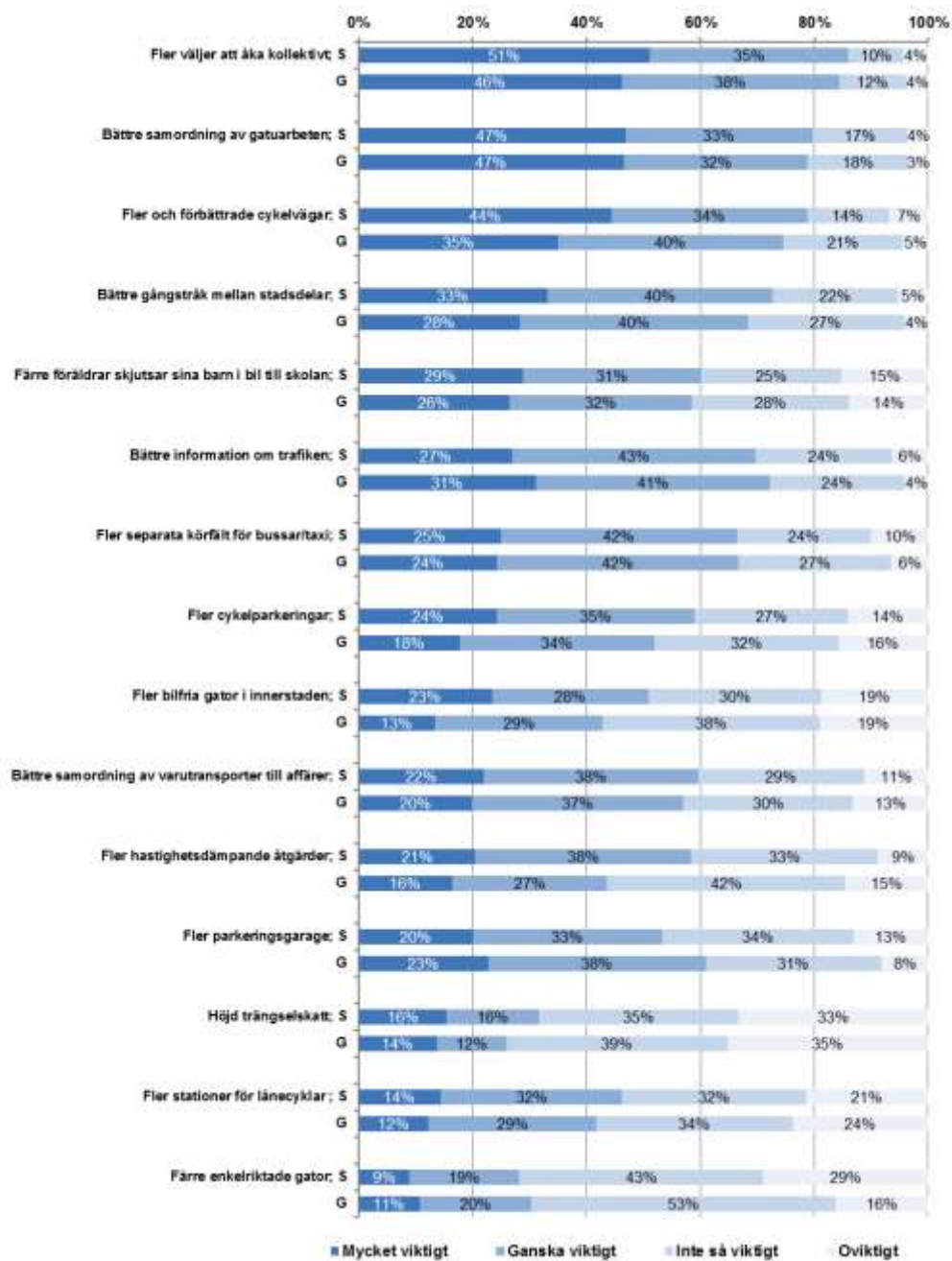
Andra förslag är åtgärder för att förändra trafikbeteendet, avstängning av innerstaden för biltrafik, separering av cykel- och gångtrafikanter, ringleder/förbifarter, högre trängselskatt, bättre samordning av trafikljus för gående, bättre belysning på parkvägar i förorten samt fler trafikpoliser som bevakar övergångsställen och cyklisterna.

Förslagen för kollektivtrafiken bland de boende i grannkommunerna är mycket lika dem från de boende i Stockholms stad men här tas även en bättre pålitlighet för pendeltågen upp. Även en bättre separering mellan bil- och cykelvägar samt en bättre trafikövervakning mot trafikbrott efterlyses av invånarna i grannkommunerna. Andra nämnda förbättringar är större vägar och bättre flöde, förbifarter, bättre och billigare parkeringsmöjligheter, högre avgifter på diesel-/partikelföroreningar, bättre samarbete mellan bilister och gående samt bra infartsparkeringar.

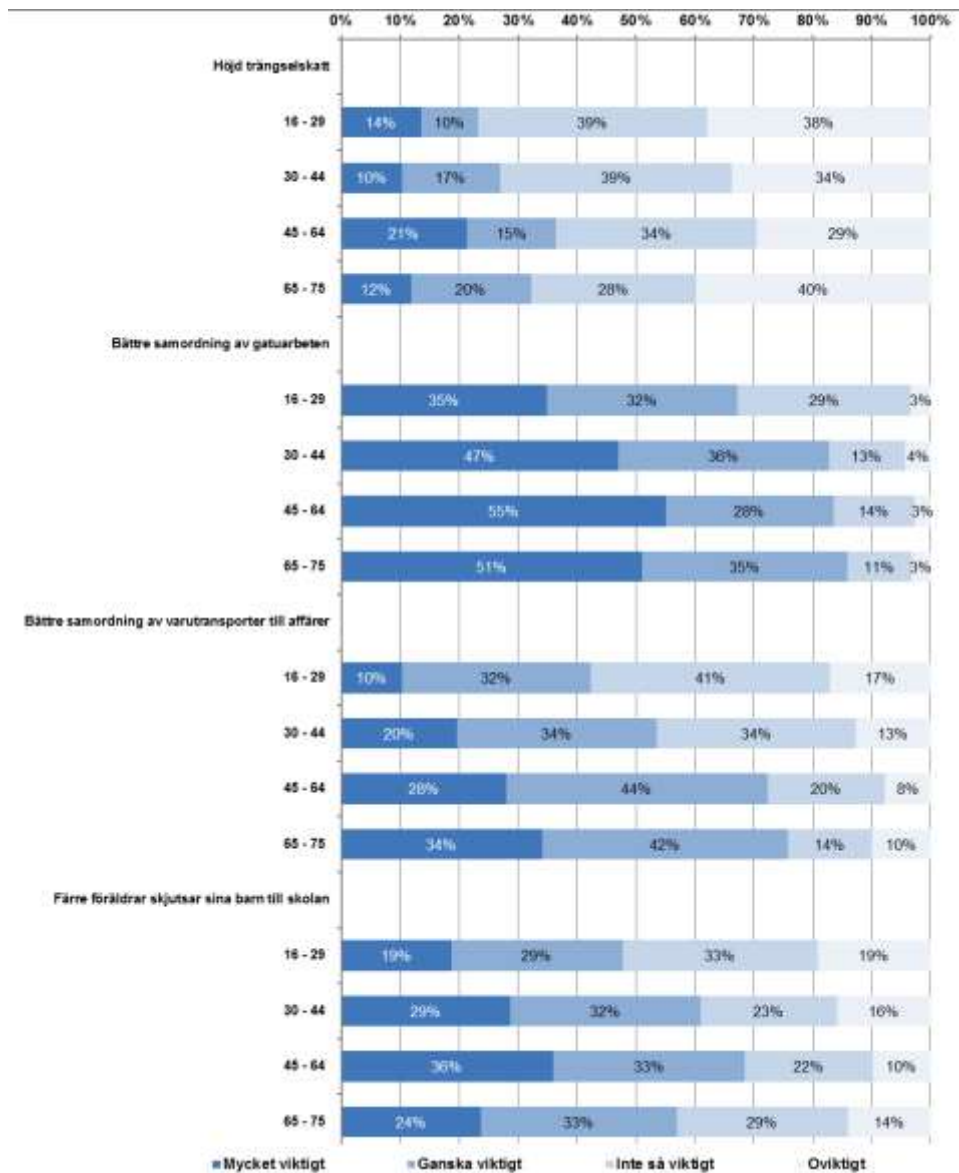
Det finns även vissa skillnader mellan de olika åldersgrupperna, se Figur 0-2. Framst gäller detta följande föreslagna åtgärder:

- Höjd trängselskatt: Fler i åldern 45-75 år tycker att åtgärden är ganska eller mycket viktigt jämfört med de yngre.
- Bättre samordning av gatuarbeten: I den yngsta åldersgruppen, 16-29 år, anser färre att åtgärden är ganska eller mycket viktigt jämfört med i de äldre åldersgrupperna.
- Bättre samordning av varutransporter till affärer: Fler i åldern 45-75 år tycker att samordning är ganska eller mycket viktigt än i de yngre åldersgrupperna.
- Färre föräldrar skjutsar sina barn till skolan: Det är betydligt större andel av personer i åldersgruppen 45-65 som anger att åtgärden är ganska eller mycket viktig. I den yngsta åldersgruppen är denna andel lägre än i övriga grupper.

I Figur 0-1 i bilaga 2 redovisas svaren för de olika åldersgrupperna för samtliga frågor.



Figur 0-1 Hur tycker du att trafikmiljön i Stockholm skulle kunna förbättras? Boende i Stockholms stad och grannkommuner, 16-75 år, sorterad i fallande ordning för Stockholms stad. N_{Stockholm}=660-678, N_{Grannkommuner}=233-244. S=Stockholms stad, G= Grannkommuner.

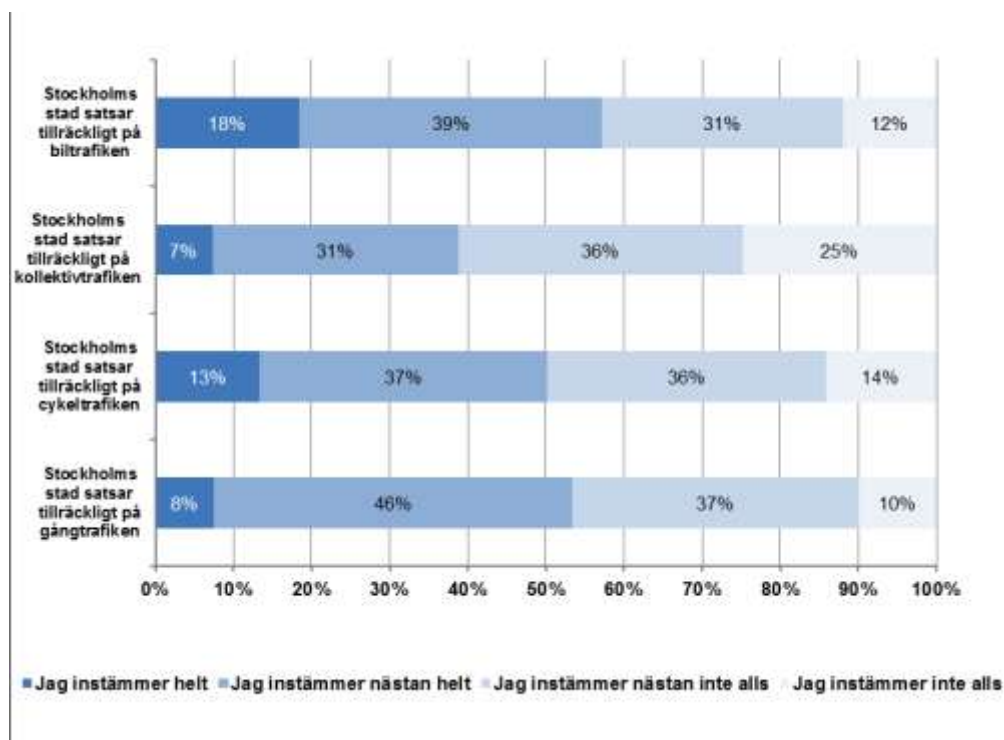


Figur 0-2 Hur tycker du att trafikmiljön i Stockholm skulle kunna förbättras? Åtgärder med skillnader mellan åldersgrupperna. Uppdelad på åldersklasser. $N_{16-29}=177-179$, $N_{30-44}=257-266$, $N_{45-64}=327-329$, $N_{65-75}=136-137$.

Inställning till Stockholms stads satsningar

Stockholms stads satsningar på olika färdmedel

Ungefär hälften av Stockholmsborna instämmer helt eller nästan helt i att Stockholms stad satsar tillräckligt på gång- och cykeltrafiken. Något fler, drygt sex av tio instämmer helt eller nästan helt i att Stockholms stad satsar tillräckligt på biltrafiken. Något färre tycker att det satsas tillräckligt på kollektivtrafiken, knappt fyra av tio instämmer helt eller nästan helt i påståendet. Ungefär hälften av de svarande, och i något fall några fler, tycker att Stockholms stad inte satsar tillräckligt på de angivna trafikslagen.



Figur 0-1 Svar på påståenden om Stockholms stads satsningar på olika färdmedel, boende i Stockholms stad, 16-75 år. N=668-678.

Slutsatser

Konsekvenser för arbetet med framkomlighetsstrategin

Framkomlighetsstrategin ger styrande principer för hur stadens vägar och gator kan transportera fler människor och mer gods på samma yta som i dag, och då helst utan försämrad reskvalitet. Strategin ger principer för hur staden ska prioritera i stora och små beslut för att kapaciteten och pålitligheten i väg- och gatutrafiken kan ökas och bidra till ett tryggt, snyggt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm. En stor del av strategin avser främjandet av trafikslag som är yt- och transporteffektiva.

De fyra förslagna övergripande planeringsinriktningar är följande:

- 1) Kapaciteten i väg- och gatunätet ska ökas, långsiktigt och hållbart, genom att fler människor använder kollektivtrafiken, cyklar eller går.
- 2) Framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen och öka restidspålitligheten för alla trafikanter.
- 3) Vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas genom att förbättra gångvänligheten i promenadstaden.
- 4) De negativa effekterna av väg- och gatutrafiken ska minimeras genom att styra bilanvändningen till de resor där bilen gör mest nytta.

När det gäller punkt 1 så är det redan i dagsläget en stor andel av de boende i Stockholms stad som använder sig av hållbara färdssätt. En av tre använder bilen sällan eller aldrig. Gång- och kollektivtrafik används redan i dagsläget mest frekvent då mer än hälften av de svarande går eller åker kollektivt minst 4 dagar per vecka. Endast knappt var fjärde använder bilen 4 dagar per vecka eller mer.

Färdmedelsanvändningen återspeglas också i svaren till den psykologiska modellen MaxSem. Nästan tre av fyra befinner sig i stadie 4, det så kallade bevarandestadiet, och har därmed ett hållbart resesätt för merparten av sina resor. Nästan hälften i gruppen har tillgång till bil, men använder andra färdssätt så mycket det går. De personer i denna grupp som inte har tillgång till bil måste ägnas särskild uppmärksamhet, då en del av dem kan vara utan tillgång till bil på grund av ekonomiska orsaker, och skulle om förutsättningar ändras kunna börja använda bil mer än idag. 7 % befinner sig i stadier där flest åtgärder kan vidtas för att övertyga dem om användning av mer hållbara färdssätt. Detta motsvarar cirka 45 000 invånare i Stockholms stad som är mottagliga för att minska sitt bilresande.

För att öka användningen av hållbara transportsätt bör de svarandes förklaringar till varför man inte går, cyklar eller åker kollektivt så ofta beaktas. Några viktiga svar i samband med nödvändiga förbättringar är att man inte åker kollektivt på grund av trängsel och för långa restider i kollektivtrafiken, att man inte cyklar på grund av vana, att man inte har tillgång till en bra cykel eller att man inte upplever cykling som trafiksäkert.

En viktig del i främjandet av hållbara färdmedel är att satsa mer medel på dessa och visa det för befolkningen. I dagsläget upplever endast knappt fyra av tio av de boende i Stockholms stad att det satsas tillräckligt mycket på kollektivtrafiken. Andelarna gällande cykel- och gångtrafik är nästan lika små. Hälften av de svarande anser också att det är mycket viktigt att få fler att åka kollektivt och att åtgärda trängsel både på vägarna och i kollektivtrafiken.

Utifrån svaren på varför man inte cyklar, går eller åker kollektivt så ofta kan en viss polarisering mellan de boende i Stockholms stad skönjas när det gäller val av färdmedel och därmed behov i trafiken samt förståelse för andra trafikanter. Personer som inte åker kollektivtrafik är ofta övertygade bilister eller cyklister och tvärtom. Det är viktigt att inte utesluta vissa grupper utan att i stället arbeta med att övertyga om fördelarna att använda andra färdmedel än bilen.

Det är även viktigt med satsningar på cykeltrafik i form av uppmuntring till cykling rent generellt då fyra av tio inte alltid har tillgång till cykel och mer än hälften aldrig eller sällan cyklar.

Även punkt två i strategin (förbättring av framkomligheten i väg- och gatunätet för de kapacitetsstarka färdmedlen genom ökad reshastighet och förbättrad pålitlighet) nämns vid flera tillfällen av de svarande som en viktig förbättringsåtgärd.

Att punkt tre (skapa attraktiva platser för gångtrafik) anses som mycket angelägen bland invånarna framgår av flera svar. Man önskar fler bilfria miljöer och mer hänsyn i trafiken. Även buller och föroreningar tas upp. Miljömedvetenheten är hög; sex av tio boende oroar sig mycket för miljön.

Invånarna är också mycket medvetna om bilens roll för miljöproblemen. Många ser behov av att omfördela gatuutrymmet så att det räcker till samtliga trafikanter. Det är även viktigt att påpeka att de flesta inte bedömer att höjd trängselskatt är en effektiv åtgärd för att förbättra trafiksituationen i Stockholm. Detta säger ingenting om huruvida trängselskatt är en effektiv åtgärd eller inte, utan snarare hur de boende i Stockholms stad uppfattar effekterna hittills.

Förutsättningarna för att kunna arbeta med framkomlighetsstrategins mål kan sammanfattningsvis anses som goda. Det behövs dock utökade, synliga satsningar på de hållbara trafikslagen men även på åtgärder som övertygar

olika invånargrupper om nyttan med förändringar mot ett mer hållbart trafiksystem.

Jämförelse med webbenkäten

Parallellt med denna attitydundersökning har en webbenkät varit tillgänglig på Stockholms stads hemsida. Denna innehöll delvis samma frågor som i denna enkät. Svaren från de två olika undersökningarna bör dock behandlas på olika sätt. I denna undersökning har det använts ett representativt urval, vilket gör att resultaten kan generaliseras. Detta är inte möjligt för resultaten från webbenkäten då deltagandet inte riktades till utvalda personer utan alla hade möjlighet att svara på webbenkäten. Detta medför att vissa grupper svarar i större utsträckning än andra. Exempelvis är män överrepresenterade i webbenkäten med två tredjedelar av de svarande som var män.

Totalt svarade ca 2 400 personer på webbenkäten. Svaren består till två tredjedelar av boende i Stockholms stad. En tydlig skillnad var att de som svarade på webbenkäten angav att de cyklar vintertid i högre grad, 7 % i denna pappersenkät jämfört med 22 % i webbenkäten cyklade minst en dag i veckan på vintern. Däremot var de tre högst prioriterade åtgärderna de samma i båda undersökningarna: att fler åker kollektivt, bättre samordning av vägarbete och bättre cykelvägar (utan inbördes ordning).



Undersökning om dina resvanor och tankar kring Stockholmstrafiken

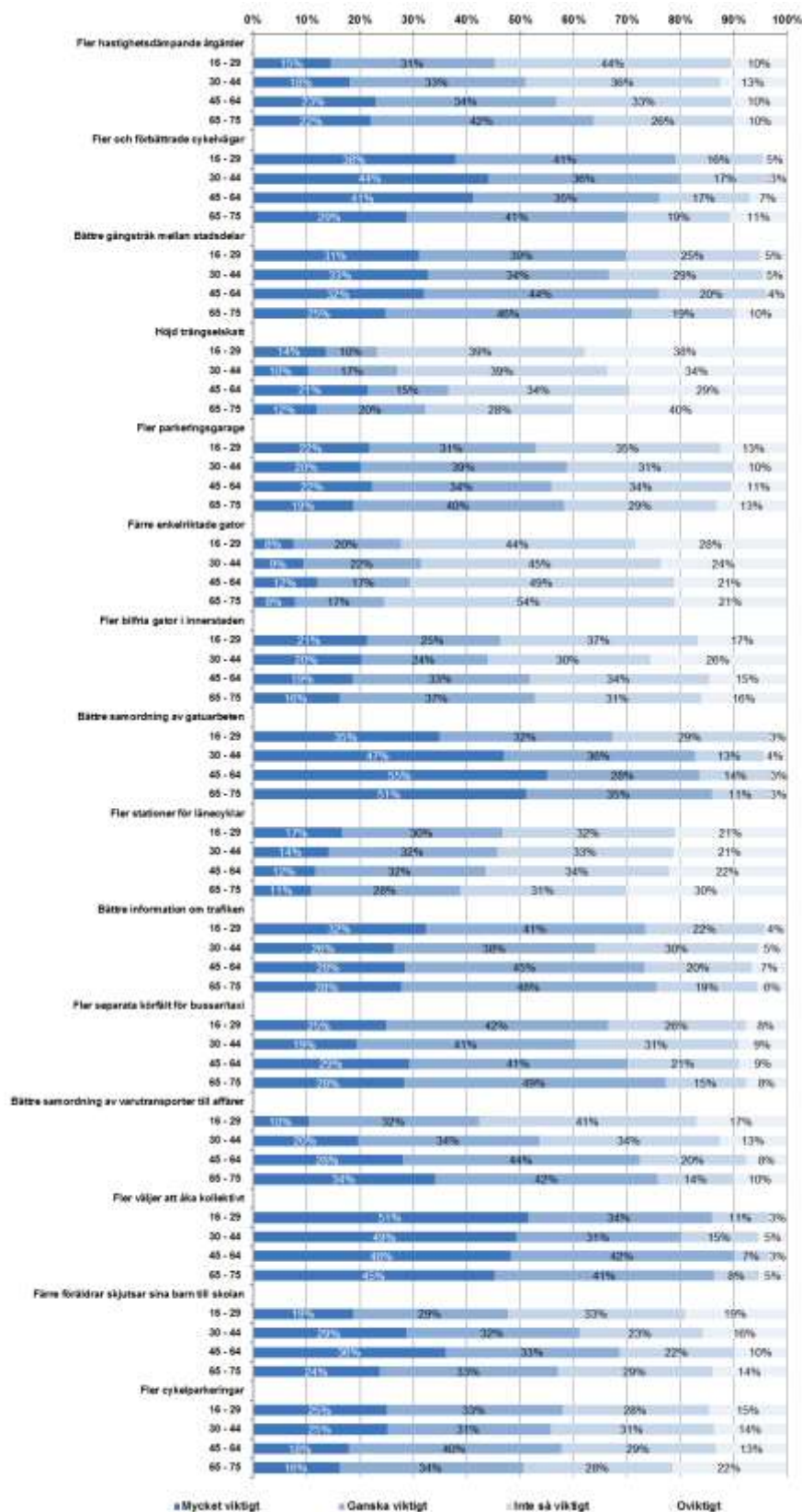
Frågor om dina resvanor och val av färdmedel																																											
1	Hur ofta under en normal månad (vår/höst) använder du följande färdmedel för dagliga resor (d v s resor till och från arbetet, fritidsaktiviteter och för inköp)? (Kryssa för ett alternativ per färdmedel) <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Varje dag</th> <th>4-6 dagar/vecka</th> <th>2-3 dagar/vecka</th> <th>1 dag/vecka</th> <th>1-3 dagar/månad</th> <th>Sällan/Aldrig</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Kollektivtrafik</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Cykel</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Bil</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Gång</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Annat: _____</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> </tbody> </table>		Varje dag	4-6 dagar/vecka	2-3 dagar/vecka	1 dag/vecka	1-3 dagar/månad	Sällan/Aldrig	Kollektivtrafik	☐	☐	☐	☐	☐	☐	Cykel	☐	☐	☐	☐	☐	☐	Bil	☐	☐	☐	☐	☐	☐	Gång	☐	☐	☐	☐	☐	☐	Annat: _____	☐	☐	☐	☐	☐	☐
	Varje dag	4-6 dagar/vecka	2-3 dagar/vecka	1 dag/vecka	1-3 dagar/månad	Sällan/Aldrig																																					
Kollektivtrafik	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																					
Cykel	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																					
Bil	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																					
Gång	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																					
Annat: _____	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																					
2	Hur ofta cyklar du på <u>vintern</u>? (Kryssa för ett alternativ) <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Varje dag</th> <th>4-6 dagar/vecka</th> <th>2-3 dagar/vecka</th> <th>1 dag/vecka</th> <th>1-3 dagar/månad</th> <th>Sällan/Aldrig</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> </tbody> </table>		Varje dag	4-6 dagar/vecka	2-3 dagar/vecka	1 dag/vecka	1-3 dagar/månad	Sällan/Aldrig		☐	☐	☐	☐	☐	☐																												
	Varje dag	4-6 dagar/vecka	2-3 dagar/vecka	1 dag/vecka	1-3 dagar/månad	Sällan/Aldrig																																					
	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																					
3	Om du <u>inte</u> använder kollektivtrafik så ofta för dina dagliga resor under en normal månad (vår/höst), vilken är då den främsta anledningen till det? (Du som åker kollektivtrafik ofta går vidare till nästa fråga) (Kryssa för ett alternativ) <table border="1"> <tbody> <tr> <td>☐ inga passande tider</td> <td>☐ vet inte när kollektivtrafiken går/vilken jag ska ta</td> </tr> <tr> <td>☐ opålitliga restider</td> <td>☐ vet inte var hållplatsen/stationen finns</td> </tr> <tr> <td>☐ för långt till hållplats/station</td> <td>☐ vill inte trängas med andra</td> </tr> <tr> <td>☐ för lång restid</td> <td>☐ miljön inne i fordonen är ofräsch</td> </tr> <tr> <td>☐ ger inte motion och frisk luft</td> <td>☐ miljön vid stationer är ofräsch/otrygg</td> </tr> <tr> <td>☐ för dyrt</td> <td>☐ saknar infartsparkering</td> </tr> <tr> <td>☐ kommer inte hela vägen/jag måste byta</td> <td>☐ annat: _____</td> </tr> </tbody> </table>	☐ inga passande tider	☐ vet inte när kollektivtrafiken går/vilken jag ska ta	☐ opålitliga restider	☐ vet inte var hållplatsen/stationen finns	☐ för långt till hållplats/station	☐ vill inte trängas med andra	☐ för lång restid	☐ miljön inne i fordonen är ofräsch	☐ ger inte motion och frisk luft	☐ miljön vid stationer är ofräsch/otrygg	☐ för dyrt	☐ saknar infartsparkering	☐ kommer inte hela vägen/jag måste byta	☐ annat: _____																												
☐ inga passande tider	☐ vet inte när kollektivtrafiken går/vilken jag ska ta																																										
☐ opålitliga restider	☐ vet inte var hållplatsen/stationen finns																																										
☐ för långt till hållplats/station	☐ vill inte trängas med andra																																										
☐ för lång restid	☐ miljön inne i fordonen är ofräsch																																										
☐ ger inte motion och frisk luft	☐ miljön vid stationer är ofräsch/otrygg																																										
☐ för dyrt	☐ saknar infartsparkering																																										
☐ kommer inte hela vägen/jag måste byta	☐ annat: _____																																										
4	Om du <u>inte</u> använder cykeln så ofta för dina dagliga resor under en normal månad (vår/höst), vilken är då den främsta anledningen till det? (Du som cyklar ofta går vidare till nästa fråga) (Kryssa för ett alternativ) <table border="1"> <tbody> <tr> <td>☐ har ingen cykel/min cykel är dålig</td> <td>☐ för lång restid med cykel</td> </tr> <tr> <td>☐ dålig kunskap om cykelvägarna</td> <td>☐ för lång sträcka att cykla</td> </tr> <tr> <td>☐ /hittar inte som cyklist</td> <td>☐ inte trafiksäkert att cykla</td> </tr> <tr> <td>☐ dåliga cykelvägar dit jag ska</td> <td>☐ inte tryggt att cykla ensam</td> </tr> <tr> <td>☐ dåligt underhållen cykelväg</td> <td>☐ varmt och svettigt att cykla</td> </tr> <tr> <td>☐ dåligt väder</td> <td>☐ annat: _____</td> </tr> <tr> <td>☐ finns ingen bra cykelparkering</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	☐ har ingen cykel/min cykel är dålig	☐ för lång restid med cykel	☐ dålig kunskap om cykelvägarna	☐ för lång sträcka att cykla	☐ /hittar inte som cyklist	☐ inte trafiksäkert att cykla	☐ dåliga cykelvägar dit jag ska	☐ inte tryggt att cykla ensam	☐ dåligt underhållen cykelväg	☐ varmt och svettigt att cykla	☐ dåligt väder	☐ annat: _____	☐ finns ingen bra cykelparkering																													
☐ har ingen cykel/min cykel är dålig	☐ för lång restid med cykel																																										
☐ dålig kunskap om cykelvägarna	☐ för lång sträcka att cykla																																										
☐ /hittar inte som cyklist	☐ inte trafiksäkert att cykla																																										
☐ dåliga cykelvägar dit jag ska	☐ inte tryggt att cykla ensam																																										
☐ dåligt underhållen cykelväg	☐ varmt och svettigt att cykla																																										
☐ dåligt väder	☐ annat: _____																																										
☐ finns ingen bra cykelparkering																																											

5	Om du <u>inte</u> använder bil så ofta för dina dagliga resor under en normal månad (vår/höst), vilken är då den främsta anledningen till det? (Du som åker bil ofta går vidare till nästa fråga) (Kryssa för ett alternativ) <table border="0"> <tr> <td>☐ har inte körkort/tillgång till bil</td> <td>☐ pga trängsel/tar för lång tid</td> </tr> <tr> <td>☐ för dyrt</td> <td>☐ besvärligt och dyrt att parkera där jag bor</td> </tr> <tr> <td>☐ ger inte motion och frisk luft</td> <td>☐ besvärligt och dyrt att parkera dit jag ska</td> </tr> <tr> <td>☐ inte miljövänligt</td> <td>☐ tycker inte om att köra/osäker då jag kör</td> </tr> <tr> <td>☐ onödigt att köra korta sträckor</td> <td>☐ annat: _____</td> </tr> </table>	☐ har inte körkort/tillgång till bil	☐ pga trängsel/tar för lång tid	☐ för dyrt	☐ besvärligt och dyrt att parkera där jag bor	☐ ger inte motion och frisk luft	☐ besvärligt och dyrt att parkera dit jag ska	☐ inte miljövänligt	☐ tycker inte om att köra/osäker då jag kör	☐ onödigt att köra korta sträckor	☐ annat: _____																																								
☐ har inte körkort/tillgång till bil	☐ pga trängsel/tar för lång tid																																																		
☐ för dyrt	☐ besvärligt och dyrt att parkera där jag bor																																																		
☐ ger inte motion och frisk luft	☐ besvärligt och dyrt att parkera dit jag ska																																																		
☐ inte miljövänligt	☐ tycker inte om att köra/osäker då jag kör																																																		
☐ onödigt att köra korta sträckor	☐ annat: _____																																																		
6	Om du <u>inte</u> går längre sträckor så ofta under dina dagliga resor under en normal månad (vår/höst), vilken är då den främsta anledningen till det? (Du som går längre sträckor ofta går vidare till nästa fråga) (Kryssa för ett alternativ) <table border="0"> <tr> <td>☐ har rörelsehinder eller hälsoproblem</td> <td>☐ för lång sträcka att gå</td> </tr> <tr> <td>☐ dålig kunskap om gångvägarna/hittar inte</td> <td>☐ inte trafiksäkert att gå</td> </tr> <tr> <td>☐ dåligt underhållen gångbana</td> <td>☐ inte tryggt att gå ensam/när det är mörkt ute</td> </tr> <tr> <td>☐ dåligt väder</td> <td>☐ varmt och svettigt att gå</td> </tr> <tr> <td>☐ för lång restid till fots</td> <td>☐ annat: _____</td> </tr> </table>	☐ har rörelsehinder eller hälsoproblem	☐ för lång sträcka att gå	☐ dålig kunskap om gångvägarna/hittar inte	☐ inte trafiksäkert att gå	☐ dåligt underhållen gångbana	☐ inte tryggt att gå ensam/när det är mörkt ute	☐ dåligt väder	☐ varmt och svettigt att gå	☐ för lång restid till fots	☐ annat: _____																																								
☐ har rörelsehinder eller hälsoproblem	☐ för lång sträcka att gå																																																		
☐ dålig kunskap om gångvägarna/hittar inte	☐ inte trafiksäkert att gå																																																		
☐ dåligt underhållen gångbana	☐ inte tryggt att gå ensam/när det är mörkt ute																																																		
☐ dåligt väder	☐ varmt och svettigt att gå																																																		
☐ för lång restid till fots	☐ annat: _____																																																		
7	Beskriv din nuvarande bilanvändning och dina eventuella tankar på att förändra din användning av bil? Välj det påstående som passar bäst med din nuvarande situation. (Kryssa för ett alternativ) ☐ Jag varken äger eller har tillgång till bil så en minskad bilanvändning är inte aktuellt för mig. ☐ Jag har tillgång till bil men jag använder andra färdssätt så mycket det går. Jag kommer att bibehålla eller minska min redan låga bilanvändning de närmaste månaderna. ☐ Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag har som mål att minska min bilanvändning. Jag har redan provat att ersätta vissa resor eller har tankar om hur jag ska göra det. ☐ Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag funderar på att minska min bilanvändning. Jag är dock osäker på hur och när det kan ske. ☐ Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag skulle vilja minska min bilanvändning. Just nu är det dock inte möjligt för mig. ☐ Jag använder bil för de flesta av mina resor. Jag är nöjd med detta och ser inget skäl att minska bilresandet.																																																		
Ta ställning till följande påståenden																																																			
8	I vilken utsträckning tycker du att följande utgör ett problem med trafiken i Stockholm? (Sätt ett kryss per rad) <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Mycket stort problem</th> <th>Ganska stort problem</th> <th>Ganska litet problem</th> <th>Inget problem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Trängsel på gator och vägar för biltrafiken</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Trängsel för gående och cyklister</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Trängsel i kollektivtrafiken</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Luftföroreningar</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Buller</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Klimatpåverkan</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Ful stadsmiljö</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Brist på hänsyn i trafiken</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Annat: _____</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> </tbody> </table>		Mycket stort problem	Ganska stort problem	Ganska litet problem	Inget problem	Trängsel på gator och vägar för biltrafiken	☐	☐	☐	☐	Trängsel för gående och cyklister	☐	☐	☐	☐	Trängsel i kollektivtrafiken	☐	☐	☐	☐	Luftföroreningar	☐	☐	☐	☐	Buller	☐	☐	☐	☐	Klimatpåverkan	☐	☐	☐	☐	Ful stadsmiljö	☐	☐	☐	☐	Brist på hänsyn i trafiken	☐	☐	☐	☐	Annat: _____	☐	☐	☐	☐
	Mycket stort problem	Ganska stort problem	Ganska litet problem	Inget problem																																															
Trängsel på gator och vägar för biltrafiken	☐	☐	☐	☐																																															
Trängsel för gående och cyklister	☐	☐	☐	☐																																															
Trängsel i kollektivtrafiken	☐	☐	☐	☐																																															
Luftföroreningar	☐	☐	☐	☐																																															
Buller	☐	☐	☐	☐																																															
Klimatpåverkan	☐	☐	☐	☐																																															
Ful stadsmiljö	☐	☐	☐	☐																																															
Brist på hänsyn i trafiken	☐	☐	☐	☐																																															
Annat: _____	☐	☐	☐	☐																																															

9	Hur tycker du att trafikmiljön i Stockholm skulle kunna förbättras? (Sätt ett kryss per rad)																																																																																					
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Mycket viktigt</th> <th>Ganska viktigt</th> <th>Inte så viktigt</th> <th>Oviktigt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bättre gångstråk mellan stadsdelar</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Fler och förbättrade cykelvägar</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Fler hastighetsdämpande åtgärder</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Höjd trängselskatt</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Fler parkeringsgarage</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Färre enkelinkade gator</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Fler bilfria gator i innerstaden</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Bättre samordning av gatuarbeten</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Fler stationer för låncyklar</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Bättre information om trafiken</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Fler separata körfält för bussar/taxi</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Bättre samordning av varutransporter till affärer</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Fler väljer att åka kollektivt</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Färre föräldrar skjutsar sina barn i bil till skolan</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Fler cykelparkeringar</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Annat: _____</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> </tbody> </table>		Mycket viktigt	Ganska viktigt	Inte så viktigt	Oviktigt	Bättre gångstråk mellan stadsdelar	☐	☐	☐	☐	Fler och förbättrade cykelvägar	☐	☐	☐	☐	Fler hastighetsdämpande åtgärder	☐	☐	☐	☐	Höjd trängselskatt	☐	☐	☐	☐	Fler parkeringsgarage	☐	☐	☐	☐	Färre enkelinkade gator	☐	☐	☐	☐	Fler bilfria gator i innerstaden	☐	☐	☐	☐	Bättre samordning av gatuarbeten	☐	☐	☐	☐	Fler stationer för låncyklar	☐	☐	☐	☐	Bättre information om trafiken	☐	☐	☐	☐	Fler separata körfält för bussar/taxi	☐	☐	☐	☐	Bättre samordning av varutransporter till affärer	☐	☐	☐	☐	Fler väljer att åka kollektivt	☐	☐	☐	☐	Färre föräldrar skjutsar sina barn i bil till skolan	☐	☐	☐	☐	Fler cykelparkeringar	☐	☐	☐	☐	Annat: _____	☐	☐	☐	☐
	Mycket viktigt	Ganska viktigt	Inte så viktigt	Oviktigt																																																																																		
Bättre gångstråk mellan stadsdelar	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Fler och förbättrade cykelvägar	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Fler hastighetsdämpande åtgärder	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Höjd trängselskatt	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Fler parkeringsgarage	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Färre enkelinkade gator	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Fler bilfria gator i innerstaden	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Bättre samordning av gatuarbeten	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Fler stationer för låncyklar	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Bättre information om trafiken	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Fler separata körfält för bussar/taxi	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Bättre samordning av varutransporter till affärer	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Fler väljer att åka kollektivt	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Färre föräldrar skjutsar sina barn i bil till skolan	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Fler cykelparkeringar	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Annat: _____	☐	☐	☐	☐																																																																																		
10	Ta ställning till följande påståenden. (Sätt ett kryss per rad)																																																																																					
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Jag instämmer...</th> <th>Helt</th> <th>Nästan helt</th> <th>Nästan inte alls</th> <th>Inte alls</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Stockholm stad satsar tillräckligt på gångtrafiken</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Stockholm stad satsar tillräckligt på cykeltrafiken</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Stockholm stad satsar tillräckligt på kollektivtrafiken</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Stockholm stad satsar tillräckligt på biltrafiken</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Billismens negativa påverkan på miljön är överdriven</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Politiker prioriterar miljöfrågor i för hög utsträckning</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Jag oroar mig mycket för miljön</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Jag oroar mig mycket för min hälsa</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Jag oroar mig mycket för min ekonomi</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Restiden är avgörande för färdmedelsvalet</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Miljön är viktigare än bekvämlighet och komfort</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Trängselskatten har minskat biltrafiken genom innerstaden</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Dagens gatuutrymme i Stockholm behöver omfördelas så att det räcker till samtliga trafikanter</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Trafikanternas beteende och val styr hur trafiken fungerar och hur trivsam staden blir</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> </tbody> </table>	Jag instämmer...	Helt	Nästan helt	Nästan inte alls	Inte alls	Stockholm stad satsar tillräckligt på gångtrafiken	☐	☐	☐	☐	Stockholm stad satsar tillräckligt på cykeltrafiken	☐	☐	☐	☐	Stockholm stad satsar tillräckligt på kollektivtrafiken	☐	☐	☐	☐	Stockholm stad satsar tillräckligt på biltrafiken	☐	☐	☐	☐	Billismens negativa påverkan på miljön är överdriven	☐	☐	☐	☐	Politiker prioriterar miljöfrågor i för hög utsträckning	☐	☐	☐	☐	Jag oroar mig mycket för miljön	☐	☐	☐	☐	Jag oroar mig mycket för min hälsa	☐	☐	☐	☐	Jag oroar mig mycket för min ekonomi	☐	☐	☐	☐	Restiden är avgörande för färdmedelsvalet	☐	☐	☐	☐	Miljön är viktigare än bekvämlighet och komfort	☐	☐	☐	☐	Trängselskatten har minskat biltrafiken genom innerstaden	☐	☐	☐	☐	Dagens gatuutrymme i Stockholm behöver omfördelas så att det räcker till samtliga trafikanter	☐	☐	☐	☐	Trafikanternas beteende och val styr hur trafiken fungerar och hur trivsam staden blir	☐	☐	☐	☐										
Jag instämmer...	Helt	Nästan helt	Nästan inte alls	Inte alls																																																																																		
Stockholm stad satsar tillräckligt på gångtrafiken	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Stockholm stad satsar tillräckligt på cykeltrafiken	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Stockholm stad satsar tillräckligt på kollektivtrafiken	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Stockholm stad satsar tillräckligt på biltrafiken	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Billismens negativa påverkan på miljön är överdriven	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Politiker prioriterar miljöfrågor i för hög utsträckning	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Jag oroar mig mycket för miljön	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Jag oroar mig mycket för min hälsa	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Jag oroar mig mycket för min ekonomi	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Restiden är avgörande för färdmedelsvalet	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Miljön är viktigare än bekvämlighet och komfort	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Trängselskatten har minskat biltrafiken genom innerstaden	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Dagens gatuutrymme i Stockholm behöver omfördelas så att det räcker till samtliga trafikanter	☐	☐	☐	☐																																																																																		
Trafikanternas beteende och val styr hur trafiken fungerar och hur trivsam staden blir	☐	☐	☐	☐																																																																																		

Avslutningsvis några frågor om dig själv	
11	Vilken är din huvudsakliga sysselsättning? (Kryssa för ett alternativ) ☐ förvärvsarbetar ☐ studerar ☐ sjukskriven ☐ föräldraledig ☐ arbetssökande ☐ pensionär ☐ annat: _____
12	Har du körkort för bil? ☐ ja ☐ nej
13	Har du tillgång till bil? (Kryssa för ett alternativ) ☐ ja, alltid ☐ ja, ibland ☐ nej, aldrig
14	Har du tillgång till cykel? (Kryssa för ett alternativ) ☐ ja, alltid ☐ ja, ibland ☐ nej, aldrig
15	Har du möjlighet att parkera med bil vid din bostad? (Kryssa för ett alternativ) ☐ ja, alltid ☐ ja, ibland ☐ nej, aldrig
16	Har du möjlighet att parkera cykeln vid din bostad? (Kryssa för ett alternativ) ☐ ja, alltid ☐ ja, ibland ☐ nej, aldrig
17	Har du tillgång till månads- eller årskort för resor med SL eller färdtjänst? ☐ ja, alltid ☐ ja, ibland ☐ nej, aldrig
18	Om du förvärvsarbetar eller studerar, har du tillgång till något av följande på arbetsplatsen/studieplatsen? (Kryssa för ett eller flera alternativ) ☐ avgiftsbelagd parkering för bil ☐ avgiftsfri parkering för bil ☐ bra cykelparkering ☐ tjänstebil ☐ tjänstecykel ☐ dusch- och omklädningsmöjligheter ☐ färdbevis för SL ☐ annat: _____ ☐ inget av dessa alternativ

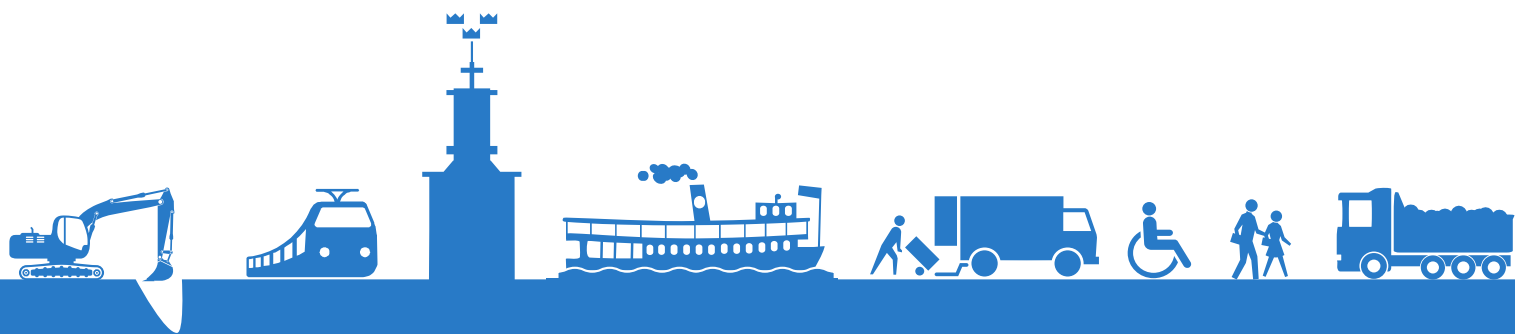
Stort tack för din medverkan!



Figur 0-1 Hur tycker du att trafikmiljön i Stockholm skulle kunna förbättras? Uppdelad på åldersklasser. N₁₆₋₂₉=177-180, N₃₀₋₄₄=260-268, N₄₅₋₆₄=324-339, N₆₅₋₇₅=132-141.

Bilaga C

Resultat av webbdialogen

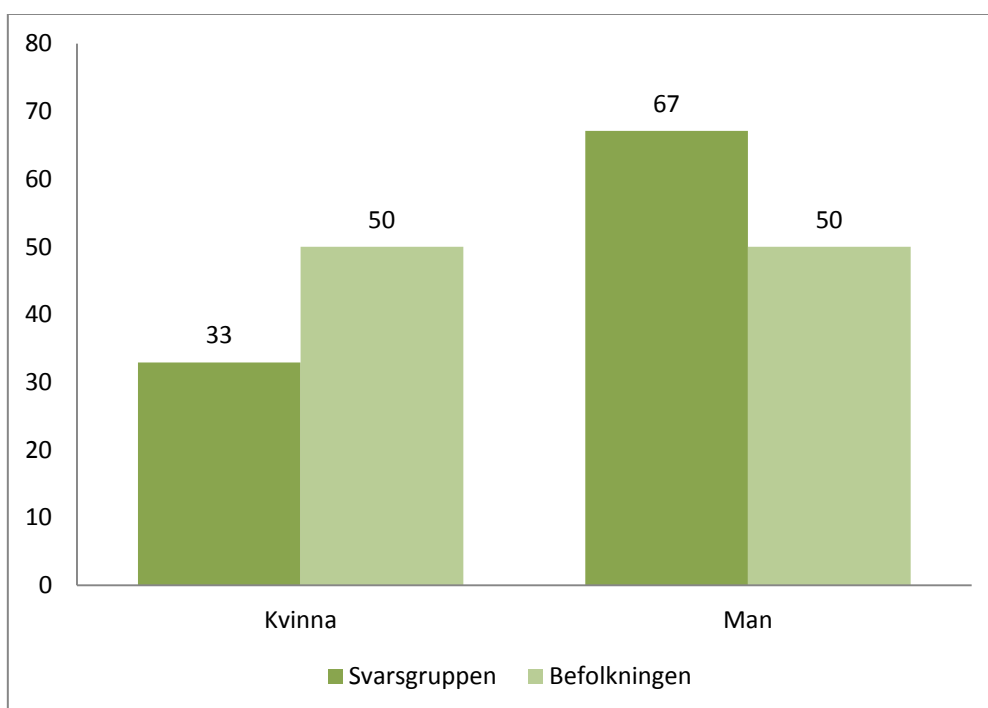


Inledning

Webbdialogen låg tillgängligt för allmänheten på hemsidan www.stockholm.se/trafiken under perioden 16 december 2011- fredag 23 mars 2012. Syftet med webbdialogen var dels att få in synpunkter från allmänheten om trafiksituationen och dels att öka medvetenheten om arbetet med Framkomlighetsstrategin och de utmaningar staden står inför. Webbdialogen besvarades av totalt ca 2500 personer, cirka hälften av de som sökte sig till hemsidan.

Webbdialogen skiljer sig i grunden från enkätundersökningen. Enkätundersökningen har skickats till ett representativt urval av befolkningen och svaren har viktats för att korrigera för bortfall. Den kan användas för att dra vissa slutsatser som kan antas gälla för populationen i stort. Webbdialogen kan endast ge en bild av beteende eller attityder bland de som har sökt sig till undersökningen och valt att besvara frågorna. Detta är intressant eftersom dessa människor har visat ett särskilt engagemang för ämnet, men slutsatserna kan endast dras för de som har svarat.

Att de svarande på webbdialogen inte kan betraktas som representativa illustreras av könsfördelningen (figur 1) som visar att kvinnor utgör endast 33 procent av de svarande.



Figur 1: Könsfördelningen i svarsgruppen jämfört med befolkningen 16-75 år

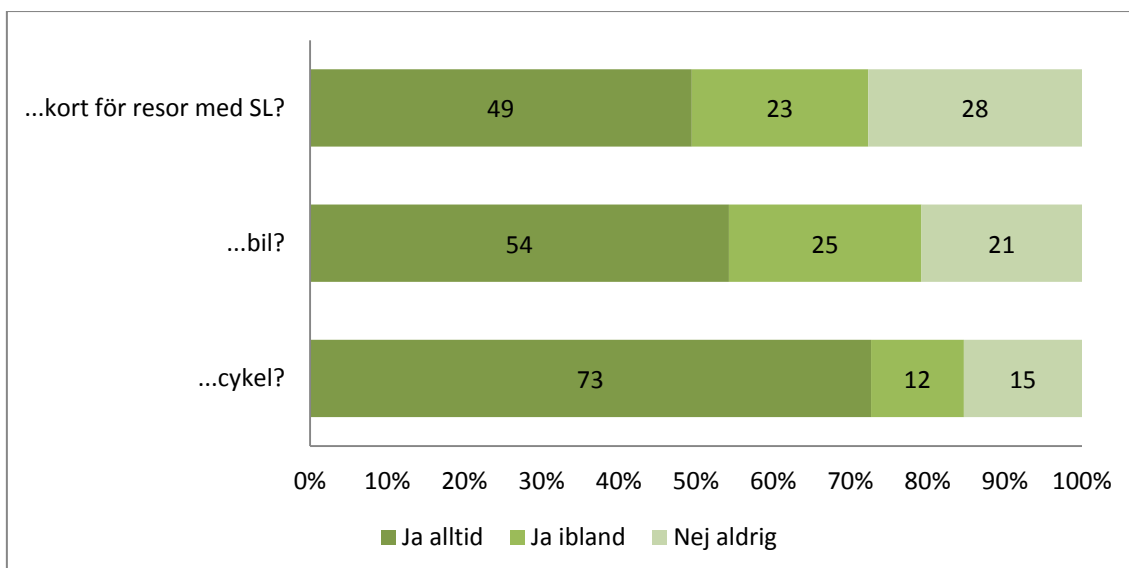
Det är oklart varför könsfördelningen ser ut som det gör. Det är inte något känt fenomen för webbundersökningar. En teori är att det kan bero på var reklamen för webbdialogen placerades alternativt att något i reklamtexten tilltalade män mer än kvinnor. Att könsfördelningen ser ut som den gör är viktigt av två skäl:

BILAGA C

1. Resvaneundersökningar – och även denna undersökning – visar att män och kvinnor i Stockholm har något olika resebeteenden. Kvinnor åker kollektivtrafik i något högre utsträckning än män och kvinnor åker bil i något mindre utsträckning än män. Svaren till vissa frågor i denna analys redovisas separat för män och kvinnor, men de kan fortfarande endast betraktas som representativt av de män respektive kvinnor som svarat på enkäten och inte av befolkningen i stort.
2. En framgångsrik genomförande av framkomlighetsstrategins mål förutsätter en kontinuerlig dialog med Stockholmare om resebeteenden och förväntningar. Det är viktigt att denna dialog sker med alla delar av befolkningen.

Tillgång till olika färdmedel

Cirka 50 procent att de svarande har alltid tillgång till SL kort, mer än 50 procent har tillgång till bil. Dessa siffror speglar mycket nära de i enkätundersökningen. Mer än 7 av 10 svarande har alltid tillgång till cykel, något fler än i enkätundersökningen.

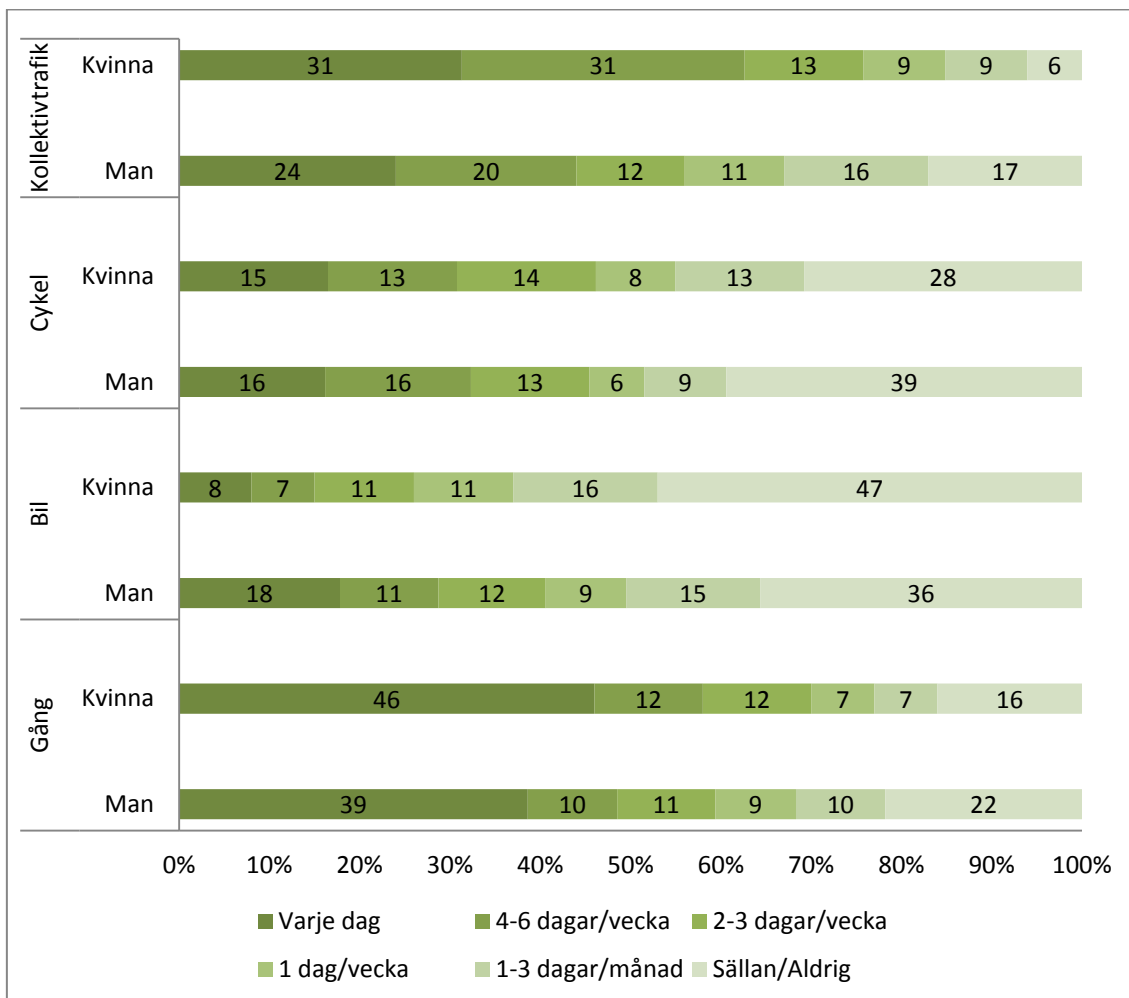


Figur 2: Svar på frågan "Har du tillgång till... månads- eller årskort för resor med SL, ...bil, ...cykel?"

Resvanor och val av färdmedel

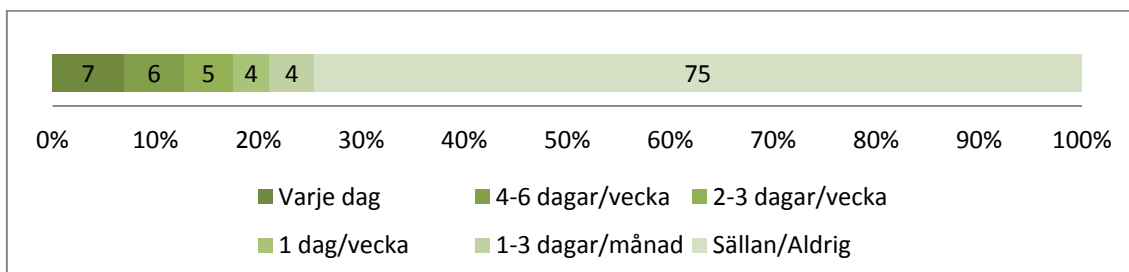
I figur 3 redovisas de svarandes val av färdmedel för 'dagliga resor', fördelad efter kön för att visa hur män och kvinnors resande kan skilja sig. De kvinnor som svarade åker något mer ofta med kollektivtrafik och gång (dessa två medel kombineras ofta) än männen, medan de män som svarade åker något mer ofta bil. Nästan hälften av de kvinnor som svarade och en tredjedel av männen åker sällan eller aldrig bil för dagliga resor. Användning av cykel är något mer jämnt, med något fler män än kvinnor som säga sig aldrig åker cykel för dagliga resor.

Att män och kvinnors resande i Stockholm skiljer sig på ungefär detta sätt redovisas även i resvaneundersökningar.



Figur 3: Svar på frågan "hur ofta använder du följande färdmedel för dina dagliga resor?" Efter kön.

75 procent av de svarande säga sig sällan eller aldrig åker cykel vintertid (figur 4). Andelen som åker cykel fyra dagar i veckan eller fler är dubbelt så stor vår/sommar/höst jämfört med vinter.



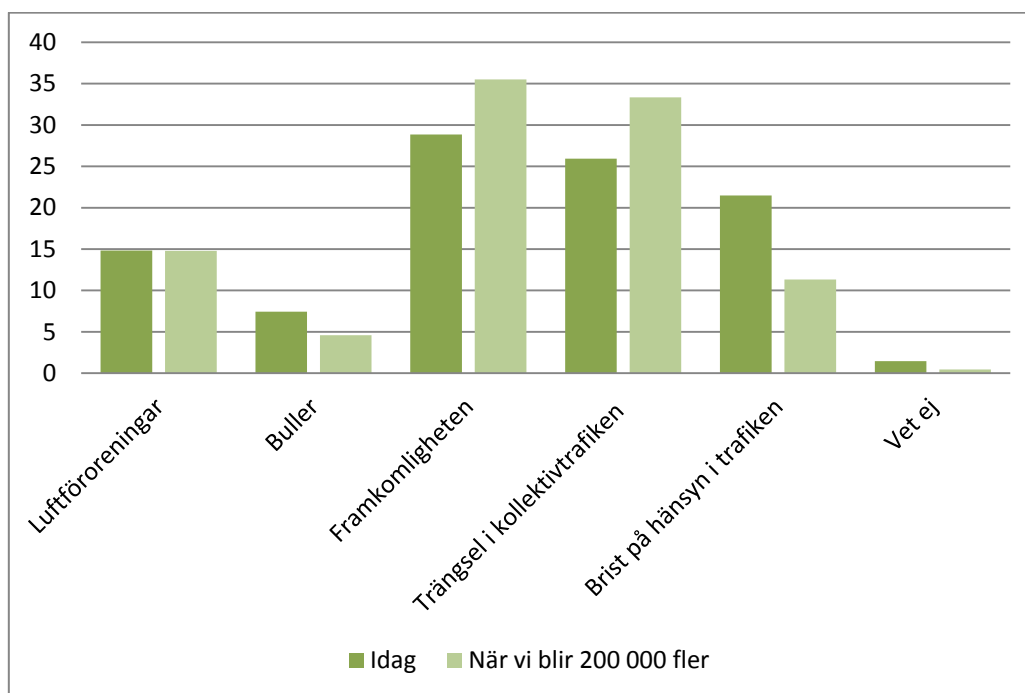
Figur 4: Svar på frågan "hur ofta använder du följande färdmedel för dina dagliga resor, cykel, vinter?"

Inställning till trafikens problem i Stockholm

De svarande fick ta ställning till två frågor om trafikproblem, först vad de upplever som de största problemen idag och sedan vad de förväntar bli de största problemen när vi blir 200 000 fler i staden (figur 5).

Idag upplevs både ”framkomligheten” och ”trängsel i kollektivtrafiken” som problem av flest svarande och fler svarande tycker att dessa blir problem när vi blir fler. De svarande har god förståelse för hur en ökad befolkning kan påverka trafiksystemet.

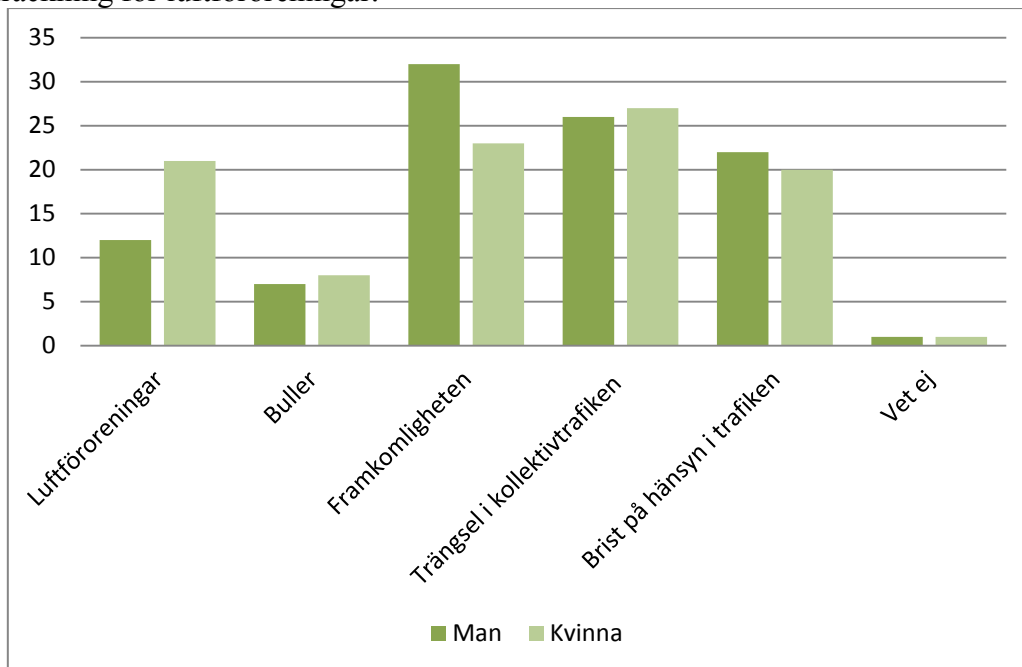
Många upplever ”brist på hänsyn” som ett problem i dagens trafik. Att färre tror att detta blir det största problem i framtiden bero förmodligen på att framkomligheten och trängsel i kollektivtrafiken bedöms bli större.



Figur 5: Svar på frågorna ”Vad tycker DU är det största problemet med Stockholmstrafiken idag” samt ”Vad tror DU kommer att vara det största problemet med Stockholmstrafiken när vi blir 200 000 fler i staden?”, max 2 svarsalternativ

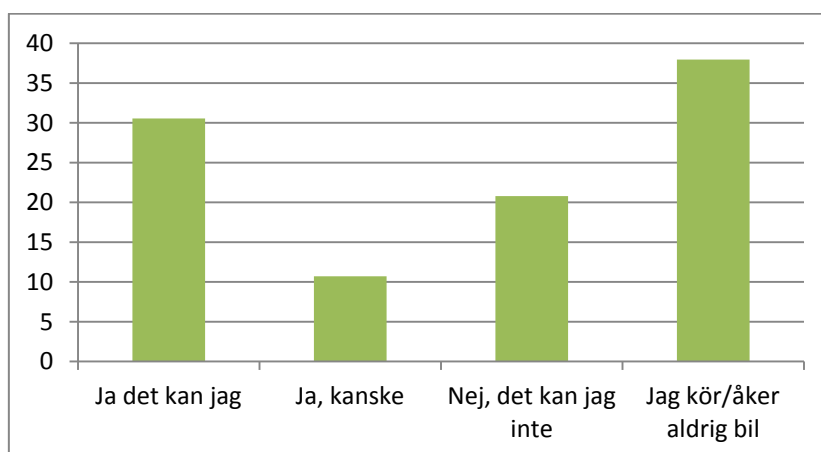
Det finns en intressant skillnad mellan de kvinnor som svarade och de män som svarade vad gäller dagens upplevda problem (figur 6). Fler kvinnor än män upplever luftföroreningar som det största problemet, medan fler män upplever framkomligheten som ett problem. Detta kan bero delvis på att fler män än kvinnor åker bil i deras

dagliga resor, medan fler kvinnor väljer gång och därmed exponeras i högre utsträckning för luftföroreningar.



Figur 6: Svar på frågan "Vad tycker DU är det största problemet med Stockholmstrafiken idag", efter kön, max 2 svarsalternativ

Dialogen förklarade att "om alla som idag använder bilen för resor i staden skulle välja att vid var tionde resa i stället åka kollektivt, gå eller cykla, så skulle trafiksituationen bli ungefär som den är under en sportlovsvecka". Då fick de svarande ta ställning till påståendet "jag kan tänka mig att någon gång i veckan byta bilfärden mot att åka kollektivt, cykla och/eller ta en promenad". Svaren redovisas i figur 7.



Figur 7: Svar på frågan "Jag kan tänka mig att någon gång i veckan byta bilfärden mot att åka kollektivt, cykla och/eller ta en promenad"

BILAGA C

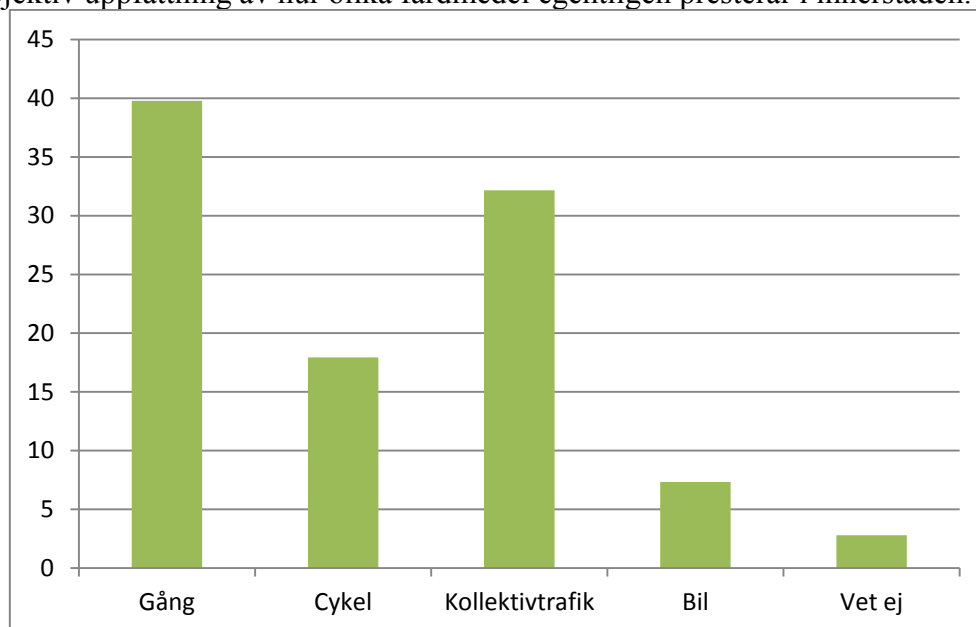
Fyrtio procent av de svarande kan tänka sig byta ut en resa i veckan. De som inte kunde tänka sig byta fick möjligheten att i fritext berätta vad skulle få de att byta till kollektivtrafik, cykel eller gång. Cirka 400 personer, eller 9 procent av alla svarande, lämnade svar på denna fråga. Trafikkontoret har läst samtliga svar, men svaren har analyserats här med hjälp av en så kallad ”word-cloud”, som illustrerar de vanligaste återkommande ord i svaren (figur 8). Många anser att bilen är det enda praktiska sättet för att uträtta deras ärenden. För att få andra att välja kollektivtrafik behöver det vara snabbare, mer pålitlig och tryggare. Cykel anses ofta som opraktiskt på grund av resans längd, men skulle bli mer attraktiv för många om det kunde bli mer säkert, tryggare eller enklare.



Figur 8: Textanalys "word-cloud" av de vanligaste orden i svar till frågan "vad skulle kunna få dig att välja kollektivtrafik, cykel eller en promenad?"

De svarande fick svara på frågan ”vilka färdssätt tycker du fungerar bäst i Stockholms innerstad idag” (figur 9). De flesta anser att gång och kollektivtrafik fungerar bäst, men

det är svårt att dra för många slutsatser på denna fråga då de svarande förmodligen har utgått ifrån hur de väljer att resa – den säger förmodligen mer om färdmedelsval än om en objektiv uppfattning av hur olika färdmedel egentligen presterar i innerstaden.



Figur 9: Svar på frågan "Vilka färdssätt tycker du fungerar bäst i Stockholms innerstad idag" max 2 svarsalternativ

Inställning till olika åtgärder

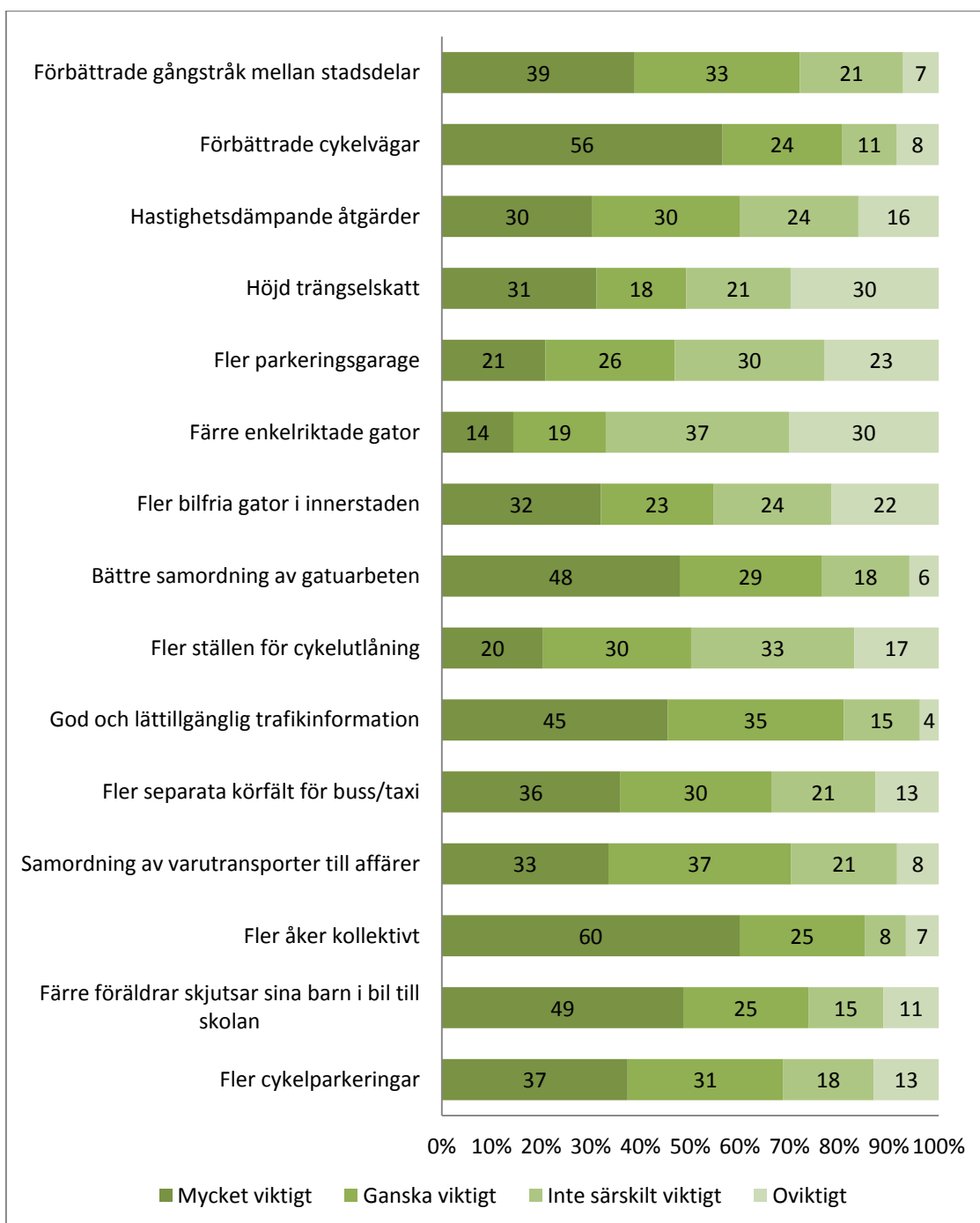
De svarande har tagit ställning till olika förslag till åtgärder för att förbättra trafikmiljön i Stockholm (figur 10), av vilka många föreslås i framkomlighetsstrategin. Viktigast med 85% som tycker att det är mycket eller ganska viktigt är att fler åka kollektivtrafik – 66% anser att det är viktigt att det ska finnas fler kollektivkörfält. 80% tycker att förbättrade cykelvägar är viktigt och 72% tycker att det är viktigt med bättre gångstråk mellan stadsdelar. Nästan 50% anser att höjd trängselskatt är mycket eller ganska viktigt för att förbättra trafikmiljön.

Det finns några intressanta skillnader i inställningar mellan de män och kvinnor som har svarat på webbdialogen, igen delvis utifrån deras olika resmönster (se figur 11). 74 procent av kvinnor anser att det är mycket eller ganska viktigt med fler reserverade körfält för kollektivtrafik, 78% att det är viktigt med bättre gångstråk och 85% att det är viktigt med förbättrade cykelvägar. En av de största skillnaderna gäller hastighetsdämpande åtgärder: 72% av kvinnor anser att det är mycket eller ganska viktigt jämfört med 54% av de män som svarade.

Slutsatser

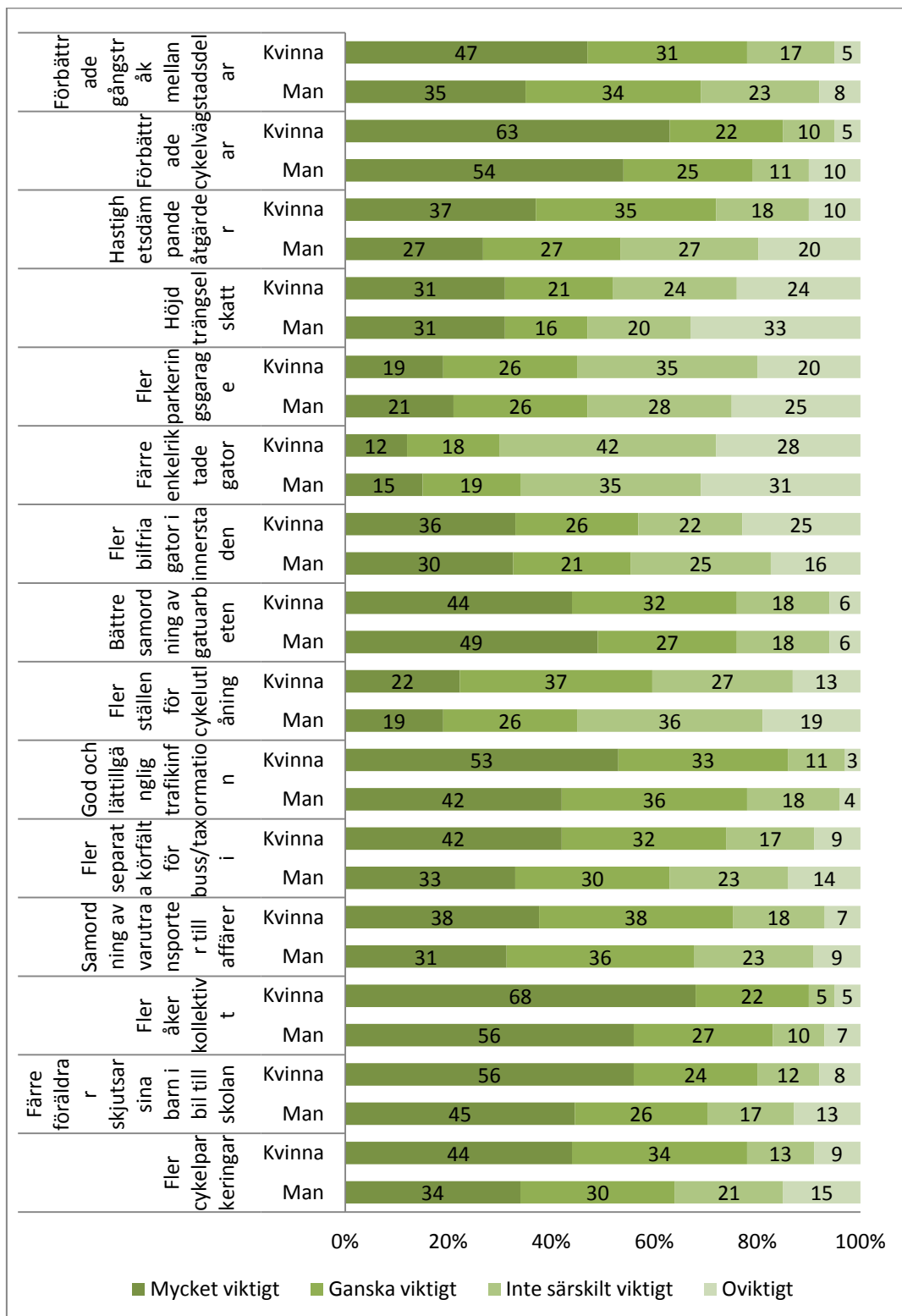
BILAGA C

Som tidigare nämnts är det viktigt att komma ihåg att det går endast att dra slutsatser om hur de som har valt att svara på enkäten beter sig och hur de tycker. Det går inte att generalisera utifrån dessa svar. Webbdialogen visar stöd för framkomlighetsstrategins inriktningar att fler måste välja kollektivtrafik, cykel och gång och för att det ska hända behöver dessa färdssätt ha bättre förutsättning.



Figur 10: Hur tycker du att trafikmiljön i Stockholm skulle kunna förbättras?

BILAGA C



Figur 11: Hur tycker du att trafikmiljön i Stockholm skulle kunna förbättras?

