



Handläggare:
Sophie Dahlberg
Telefon: 08-508 24 016

Till
Skärholmen stadsdelsnämnd

Förslag till Framkomlighetsstrategi – svar på remiss

Förvaltningens förslag till beslut

- Att stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens svar på remissen.
- Att därefter lämna ärendet till Trafikkontoret.
- Omedelbar justering

Steinunn Å Håkansson
Stadsdelsdirektör

Rune Ney
Avdelnings chef
Samhällsservice

Sammanfattning

Stockholmsregionen växer och förväntas öka med 500 000 invånare till år 2030. Utrymmet på gatorna ökar emellertid inte, utan kommer i princip att vara detsamma som nu. Trafiksystemet måste alltså klara det ökade trycket på i stort sett samma yta som tidigare. Trafikkontoret har tagit fram förslag till en Framkomlighetsstrategi som beskriver hur stadens väg- och gatunät kan möta det ökade trycket.

Strategin innehåller fyra planeringsprinciper som ska användas i stora och små beslut om hur vi planerar för väg- och gatutrafiken, samt för de andra viktiga funktioner som storstadsgator förväntas tillgodose, fram till 2030. Principerna stöds av ett antal mål som sätter ramarna för hur principerna ska tillämpas. I en bilaga till strategin finns ett förslag till handlingsplan för 2012-2016.

Förslaget har remitterats till Skärholmens stadsdelsnämnd för yttrande senast den 23 mars.

Förvaltningen välkomnar "Framkomlighetsstrategin" och anser att det är ett mycket bra förslag med konkreta mål och strategier. Dokumentet är lättöverskådligt och lättbegripligt. Strategierna som presenteras i förslaget är en förutsättning för att kunna skapa "Promenadstaden". Det är också positivt att strategin lyfter fram vikten av det levande vardagsrummet där människor kan mötes etcetera och inte enbart fokuserar på framkomlighet och trafikförsörjning.

Ärendets beredning

Detta ärende har beretts inom avdelningen samhällsservice.

Bakgrund

Stockholmsregionen växer och förväntas öka med 500 000 invånare till år 2030. Många fler kommer alltså att leva och verka på samma yta, och det innebär nya utmaningar för trafiksystemet. Nya vägar byggs och kollektivtrafiken utökas. Utrymmet på gatorna ökar däremot inte. Trafiksystemet måste klara ett ökat tryck på i stort sett samma yta som tidigare.

Stockholms stad har, i samarbete med regeringen och länet, tagit fram en plan för vilka nya vägar och spår som ska byggas, inklusive bland annat Citybanan, Förbifart Stockholm, förlängningar av tunnelbanan och tvärbanan och en fullbordan av ringen runt Stockholm. Men mycket talar för att detta inte kommer att räcka. Om alla fortsätter att resa som vi gör idag kan antalet vägresor som påverkas av trängsel i högtrafik mer än femfördubblas till 2030, trots alla nya vägar och spår. Det betyder mer köer, en längre trafikperiod och mer opålitliga restider för dem som åker med bil eller buss. Livskvaliteten kommer att försämrats och det blir svårare att nå stadens miljömål.

Det går inte att bygga tillräckligt mycket vägar och gator för att alla ska kunna åka bil och samtidigt behålla och utveckla stadens bra livsmiljö. Många fler kommer att behöva resa på samma yta.

Det behövs därför en strategi som ger styrande principer för hur stadens vägar och gator kan transportera fler människor och gods på samma yta som idag och då helst utan försämrad reskvalitet. Vi behöver främja utvecklingen av de trafikslag som är yt- och transporteffektiva. Trafikkontoret har tagit fram ett förslag till en Framkomlighetsstrategi som beskriver hur gatu- och vägnätet kan möta det ökande trycket.

I en bilaga till strategin finns ett förslag till handlingsplan för åren 2012-2016. Handlingsplanen beskriver ett antal åtgärder som bidrar till att målen uppfylls.

Ärendet

Stadens vägar och gator ska ge rum åt många olika funktioner och intressen. Människor ska kunna förflytta sig, med flera olika sorters färdmedel; gods ska transporteras; det ska finnas plats för affärer, möten och andra sociala funktioner, samt för parkering, lastning, städning och ledningar av olika slag. Men gaturummet räcker inte till för att allt ska finnas överallt dygnet runt. Det krävs minst 45 meter bred gata för att få plats med alla de viktigaste funktionerna. De flesta huvudgator i Stockholm är mellan 20-30 meter breda. Allt kan inte prioriteras vid alla platser, utan vi måste välja och välja bort.

Om staden inte prioriterar medvetet mellan olika funktioner riskerar det att leda till dålig framkomlighet, låg trafiksäkerhet och fula, otrygga miljöer. Denna strategi ska ge stadens förvaltningar och nämnder stöd i dessa svåra prioriteringar bättre kunna balansera olika behov mot varandra på en övergripande nivå.

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.

Strategin gäller bara för stadens egna vägar och gator och ska ses som en pusselbit i en större helhet.

Planeringsinriktningar

Trafikkontoret föreslår fyra övergripande planeringsinriktningar. För att uppnå dessa övergripande inriktningar har trafikkontoret tagit fram 14 specifika, mätbara mål, som sätter takten för arbetet, och kan användas för att mäta utvecklingen mot inriktningarna. Målen är ambitiösa men bedöms som realistiska. För de mål som har målvärde XX är dessa inte satta och håller på att tas fram av Trafikkontoret.

Planeringsinriktning A

Fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel d.v.s. kollektivtrafik, cykel och gång.

Fler ska alltså transporteras på samma yta. Det kan åstadkommas genom att göra det attraktivare och lättare att använda de transportsätt som kan transportera flest människor per ytenhet det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång. Alla har inte möjlighet att ändra hur de reser, men om fler väljer att åka kollektivt, går eller

cyklar mer ofta blir det mer plats för de som måste ta bilen, till exempel för godstrafiken. Genom fler busskörfält och utbyggda cykelbanor kan fler ta sig fram med bussar och cykel. Plats kommer att behövas tas från bilar och parkering, men bara där det behövs och om det innebär att det leder till att fler ska kunna åka.

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

Mål A2: Kollektivtrafikens andel av de mekaniserade resorna (resor med bil eller kollektivtrafik) i högtrafiken ska vara 80 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030.

2010 stod kollektivtrafiken för 75 procent av alla resor med start och eller mål i innerstaden och 30-35 procent av alla resor med start eller mål i ytterstaden.

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

Där det inte är möjligt att skapa eget utrymme och cykeln måste samsas med andra fordon behövs säkerhetshöjande åtgärder, exempelvis lägre hastigheter för biltrafiken. Även drift och underhåll av cykelinfrastrukturen bidrar till att cykel kan fungera som alternativ året runt. Stadsdelsnämnderna ansvarar för de delar av cykelnätet som ligger på parkmark. Cykeln används idag av cirka 10 procent av stadens invånare för att resa till jobbet eller skolan, enligt stadens miljöenkät.

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

Planeringsinriktning B

Framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen och öka respålitligheten för alla trafikanter.

Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik, cykel och gång kommer att innebära att biltrafiken får lägre prioritet i vissa lägen och vid vissa tider. Detta är oundvikligt i en storstad men effekten lindras genom att erbjuda pålitliga restider. Vi måste kunna lita på att restiden är förutsägbar, oavsett hur man reser. Och restiderna borde vara någorlunda jämna oavsett hur man väljer att resa.

Sårbarheten i vägnätet behöver minskas genom en kombination av den nya kapaciteten som planeras och åtgärder som optimerar hur vi använder den kapacitet som finns. Det kräver en varsam planering av vägarbeten och större byggprojekt. Staden måste också överväga sätt att minska trafiktrycket vid vissa

platser och vid vissa tider. I vissa fall måste efterfrågan dämpas genom exempelvis trängselskatter, parkeringsavgifter eller signalregleringar för att kunna förbättra restidspålitligheten.

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

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

Eget körfält och signalprioritering är en del av förutsättningen. 2010 var medelhastigheten för stombussar i innerstaden 14 km i timmen.

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

För att det alltid ska finnas lediga platser krävs en mer marknadsanpassad prissättning i de områden och vid de tider då efterfrågan är störst. Det kommer att behövas fler parkeringsplatser under jorden eller inom fastigheter för att ta hand om de bilar som kommer med stadens ökade befolkning, och för att ersätta de platser som måste bort för att höja kapaciteten i väg- och gatunätet. I oktober 2010 var efterfrågan på parkeringsplatser i innerstaden 90,9 procent av utbudet.

Mål B4: Andelen resenärer på stadens vägar och gator som är nöjda med reskvaliteten ska vara XX procent år 2030.

Utöver de andra målen i strategin krävs utökade informationsinsatser kring vad strategin innebär. Det behövs en insikt kring behovet av individuella beteendeförändringar och allas ansvar för att se till att trafiksystemet kan fortsätta att erbjuda en bra reskvalitet.

Planeringsinriktning C

Vägarna och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas genom att förbättra gångvänligheten i promenadstaden.

Stadens gator och vägar är så mycket mer än en stor maskin för att förflytta fordon. De är vårt vardagsrum, mötesplats, fikabord och skyltfönster. Vi kan inte bara fokusera på trafikfunktionen utan måste också tänka på hur gatorna fungerar som platser. Gatorna måste göras till mer attraktiva platser, inte minst så att fler ska ha möjlighet att gå och på så sätt avlasta kollektivtrafiken och gatorna från lokala fordonsresor. Vi kan behöva ta tillbaka lite plats från fordon och ge den till människor, ge gående lite mer tid vid trafiksignaler och lugna ner trafikrytmen i områden där många går.

Promenadstaden handlar om hur man bygger och förtätar staden så att fler resor kan utföras med gång, kollektivtrafik och cykel. En promenadstad är en stad som prioriterar gångtrafiken. En promenadstad är trygg, tät och attraktiv. Även möjligheten att orientera sig påverkar i stor utsträckning människors benägenhet att gå. Det handlar om att stadsmiljön ska vara lätt att hitta i, att gångstråk ska vara gena, att målpunkter och noder ska knytas samman med överblickbara stadsrum.

Att gå är inte bara ett miljövänligt transportsätt som minskar trängseln. Det har även sociala och rekreativa värden. Det finns exempel på studier som visar att människor som bor i promenadvänliga stadsdelar har ett högre socialt kapital. Det är mer troligt att de känner sina grannar, deltar i politiska livet, är samhällsengagerade och har en större tilltro till sina medmänniskor. Det finns även dokumenterade samband mellan vilka färdssätt människor använder och den egna hälsan. Gångtrafiken är ett eget trafikslag och måste ses som ett sådant. En planering som slår samman gång- och cykeltrafik har ingen möjlighet att identifiera eller ta hänsyn till de respektive trafikslagens särskilda villkor och förutsättningar.

Mål C1: Andelen lokala resor (inom fem kilometer) som sker med gång ska vara minst 70 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030.

För att uppfylla målet kan det i vissa fall vara motiverat med ett ökat utrymme på gatan för gångtrafikanter där många går på bekostnad av andra trafikanter. Vid trafiksignaler kan stora gångflöden också behöva ges prioritet vilket ger lägre prioritet för andra trafikanter. Trafiksäkerheten för gångtrafikanter kan gynnas genom hastighetssänkningar. Ansvar för att miljön ska bli mer gångvänlig har flera nämnder i staden och däribland stadsdelsnämnderna för gångvägnätet på parkmark. Andelen lokala resor med gång är idag cirka 60-65 procent i innerstaden och cirka 30-35 procent i ytterstaden.

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

Det ska finnas offentliga vardagsrum i varje stadsdel där människor kan mötas. Stadens förvaltningar måste ha en ökad medvetenhet om så kallade platsfunktioner – gatans roll som social yta, inte bara transportsträcka.

Planeringsinriktning D

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

En av de största utmaningarna i en växande storstad är att öka tillgängligheten och samtidigt minimera trafiksektorns miljöpåverkan. En ökad vägtrafik leder även till andra oönskade effekter som buller, partiklar, barriärer och säkerhetsproblem.

Stockholm har svårt att klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM 10.

För att klara normerna krävs åtgärder som minskar vägtrafiken kombinerat med reducerade utsläpp från motorerna och minskad dubbdäcksanvändning. Den enskilt viktigaste åtgärden för att förbättra trafiksäkerheten i Stockholm är att minska hastighetsöverträdelserna. Detta är också betydelsefullt i ett miljöperspektiv.

Stockholm och Sverige har länge jobbat aktivt för att minska trafikens negativa påverkan och ligger på många sätt i framkant när det gäller användning av miljöbilar och att skapa trafiksäkra vägar. Nu när vi blir ännu fler i Stockholm måste vi se till att behålla och utveckla den positionen. Det betyder att biltrafiken i våra storstadsmiljöer inte får öka. Kringlederna som byggs måste vi se till att de verkligen leder bort trafiken från de platser där människor bor och vistas.

Planeringen måste skapa en stadsmiljö som stödjer en utbyggnad av kollektivtrafik, främjar gång och cykel och som ger förutsättningar för och leder till att användningen av bilen minskar. En minskad biltrafik bidrar till att de kapacitetsstarka färdmedlen kan prioriteras utan att framkomligheten försämrats för näringslivets transporter och för de som väljer att åka bil. Det kräver också andra åtgärder som direkt syftar till att begränsa biltrafiken genom att ta bort kapacitet från biltrafik och styra genom prissättning av vägtrafiken, genom trängselskatter och parkeringsavgifter.

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

Mål D2: Den totala körsträckan med bil eller lastbil på stadens vägar och gator i högtrafik ska hållas vid högst 2008 års nivåer till år 2030.

Mål D3: Antalet personer dödade eller svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor ska minska med minst 40 procent till år 2020. Nya mål ska tas fram för 2030.

I absoluta tal innebär detta att år 2020 ska polisens statistik omfatta högst 166 dödade och svårt skadade. Idag är antalet 277 beräknat på ett genomsnitt för åren 2006-2009.

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

Medlen kommer att variera utifrån de lokala omständigheterna eller gatumiljöns funktion. Det innebär att trafiken anpassas mer efter lokala behov i form av totala utrymmet, hastigheten och prioriteringar i användning av gaturummet. Trafik- och renhållningsnämnden och stadsdelsnämnderna har huvudansvaret för den lokala gatumiljön.

Nästa steg

Strategin ska beskriva en generell inriktning. Det viktigaste i en strategi är inte *hur* målen uppnås utan *att* målen uppnås. Det är först i handlingsplanerna som konkreta åtgärder kan beskrivas, vad de kostar, hur de bidrar till målen och vilka andra effekter de har. För vissa områden är läget redan moget att ta fram planer och föreslå konkreta åtgärder. I andra områden krävs fördjupningar i vad som behövs för att uppnå målen. Spårvägs och stamnätsstrategin för innerstaden, som har tagits fram gemensamt med SL är en sådan fördjupning, och kontoret har även påbörjat fördjupningar kring exempelvis gångtrafik, parkering, godstrafiken och för trafiken i city. Dessa och andra studier behöver helhetssynen på trafiksystemet som denna framkomlighetsstrategi kan skapa.

Målen som valts i strategin är specifika och tidsbestämda och indikatorer för mätning ska definieras. Trafikkontoret räknar med att kunna avrapportera de flesta mål vartannat år.

Förslag till handlingsplan 2012 – 2016

En översiktlig handlingsplan för åren 2012 – 2016 beskriver ett antal åtgärder som kan bidra till att uppfylla målen i framkomlighetsstrategin på kort sikt.

Åtgärdsförslag anges under nedanstående rubriker:

- Kollektivtrafik som är kapacitetsstark och attraktiv
 - 1) Påbörja arbetet med stomnätet
 - 2) Bättre övervakning av kollektivtrafikkörfält
 - 3) Anslutningsresor till kollektivtrafiken
- Cykeltrafik i världsklass
 - 4) En cykelplan för arbetspendling
 - 5) Vinterunderhåll av cykelvägar
 - 6) Cykelparkeringsplan
 - 7) Utbyggnad av låncykelsystemet
 - 8) Handlingsplan för cykelområdet
- Gångtrafik för en promenadstad
 - 9) Gångtrafikplan som identifierar viktiga stråk
 - 10) Bättre förståelse för gångtrafikens behov
 - 11) Samordning av drift och underhåll, trafiksäkerhet och tillgänglighet
- Godstrafik som är effektiv och pålitlig
 - 12) En handlingsplan för godstrafik
 - 13) Utredda samlastningscentraler
- Privatbilsresor och parkering som fångar bilens fördelar
 - 14) Parkering i innerstaden
 - 15) Parkering i yttre staden
 - 16) En handlingsplan för biltrafiken
 - 17) Bättre samordning av störande vägarbeten
- Framkomlighet som är hållbar och robust
 - 18) Kommunikation med resenärer och medborgare
 - 19) Smarta valåtgärder
 - 20) Studera en utvecklad trängselskatt
 - 21) En plan för miljö och trafik

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen välkomnar "Framkomlighetsstrategin" och anser att det är ett mycket bra förslag med konkreta mål och strategier. Dokumentet är lättöverskådligt och lättbegripligt. Strategierna som presenteras i förslaget är en förutsättning för att kunna skapa "Promenadstaden". Det är också positivt att strategin lyfter fram vikten av det levande vardagsrummet där människor kan mötas etcetera och inte enbart fokuserar på framkomlighet och trafikförsörjning. I förslaget finns strategier för att tillgodose både ett levande stadsrum och framkomligheten.

Trafikkontoret efterfrågar framför allt synpunkter på målformuleringar, målnivåer och åtgärdsförslag.

Förvaltningen är positiv till målet om att andelen lokala resor inom fem kilometer som sker med gång ska öka, men med målnivåerna som är satta innebär det att andelen gående procentuellt ska öka mer i ytterstaden än i innerstaden i jämförelse med hur det ser idag. Föreslagna mål är att minst 70 procent av de lokala resorna i innerstaden ska ske med gång och 50 procent i ytterstaden till år 2030. Idag är det 60-65 procent av de lokala resorna i innerstaden som sker med gång och 30-35 procent i ytterstaden. Det innebär att stort fokus bör ligga på att främja gångtrafiken i ytterstaden. Promenadstaden är mer utvecklad i innerstaden med trygga och attraktiva gångstråk. Fem kilometer i innerstaden kan dessutom upplevas kortare än fem kilometer i ytterstaden på grund av just gångvägarnas attraktivitet och den upplevda tryggheten kring dessa. Det är också oftare längre mellan målpunkterna. Här ser förvaltningen en stor utmaning för staden att ta tag i. Sambanden, attraktiviteten och tryggheten måste förbättras för att förbättra gångvänligheten i ytterstaden. Detta har också som det framgår av strategin sociala effekter liksom positiva hälsoeffekter.

Samma sak gäller för målet om att kollektivtrafikens andel av de mekaniserade resorna (resor med bil eller kollektivtrafik) i högtrafiken ska vara 80 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030. 2010 stod kollektivtrafiken för 75 procent av alla resor med start eller mål i innerstaden och 30-35 procent av alla resor med start eller mål i ytterstaden. Det innebär att andelen resor med kollektivtrafik ska öka mer i ytterstaden än i innerstaden med utgångspunkt i hur det ser ut idag. Förvaltningen vill påpeka att det också kräver förbättrade kollektiva möjligheter att resa på tvären. De förslag på strategier som gäller detta mål handlar till stor del om innerstaden, egna busskörfält för stombussarna till exempel. I ytterstaden är det också viktigt att på ett enkelt och säkert sätt kunna



byta från ett trafikslag till ett annat. Till exempel att kunna cykla till tunnelbanan och parkera sin cykel säkert där.

Förvaltningen välkomnar också ett mer samlat grepp kring parkeringssituationen i ytterstaden. Det finns stora parkeringsgarage som står tomma på grund av att det är gratis och tillåtet att stå längs gatorna. Det finns också breda gator som bör smalnas av eller förse med hastighetsnedsättande åtgärder för att prioritera gång- och cykeltrafik. De breda vägarna i ytterstaden uppmanar till att köra fort och försämrar trafiksäkerheten och ger oattraktiva miljöer. I detta sammanhang är viktigt att de planprojekt som planeras bland annat längs Vårbergsvägen och Skärholmsvägen genomförs för att skapa en större stadsmässighet med promenadvänliga och mer trafiksäkra miljöer.

Bilagor

1. Förslag till Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030