

**Framkomlighets-
strategin -
uppföljning av
handlingsplan
2012-2016
Juni 2017**

stockholm.se

Framkomlighetsstrategin - uppföljning av handlingsplan 2012-2016

Juni 2017

Publikationsnummer: [Fyll i här]

Dnr: [Fyll i här]

ISBN: [Fyll i här]

Utgivningsdatum: [Fyll i här]

Utgivare: Trafikkontoret

Kontaktperson: [Fyll i här]

Produktion: [Fyll i här]

Distributör: [Fyll i här]

Omslagsfoto: [Fyll i här]

Innehåll

Inledning	5
Kollektivtrafik som är kapacitetsstark och attraktiv	6
Cykeltrafik i världsklass	11
Gångtrafik för en promenadstad	16
Godstrafik som är effektiv och pålitlig	21
Privatbilsresor och parkering som fångar bilens fördelar	24
Övriga åtgärder	29

Inledning

Framkomlighetsstrategin innehåller en handlingsplan för åren 2012-2016. Den består av 21 åtgärder, sorterade under sex rubriker, som ska bidra till att målen i strategin uppfylls. Denna uppföljning utgör en översiktlig avstämning av hur arbetet med handlingsplanen har bedrivits.

Av de 21 åtgärdsförslagen bedöms 17 vara helt slutförda och arbetet har övergått i den ordinarie verksamheten. Resterande fyra åtgärder är delvis genomförda men det kan återstå en viktig del av arbetet där utveckling pågår, alternativt har prioriteringar ändrats.

Att en åtgärd är genomförd innebär inte att arbetet är helt klart. Eftersom flera åtgärder i handlingsplanen består i att ta fram planer kan åtgärden i sig vara slutförd utan att planen har genomförts i sin helhet. Åtgärdsförslag 4 är exempelvis att ta fram en cykelplan. Planen är framtagen så åtgärden är slutförd, men arbetet med att genomföra cykelplanen fortsätter.

Påbörja arbetet med stomnätet	
Bättre övervakning av kollektivtrafikkörfält	
Anslutningsresor till kollektivtrafiken	
En cykelplan för arbetspendling	
Vinterunderhåll av cykelvägar	
Cykelparkeringsplan	
Utbyggnad av låncykelsystemet	
Handlingsplan för cykelområdet	
Gångtrafikplan som identifierar viktiga stråk	
Bättre förståelse för gångtrafikens behov	
Samordning av drift och underhåll, trafiksäkerhet och tillgänglighet	
En handlingsplan för godstrafik	
Utreda samlastningscentraler	
Parkering i innerstaden	
Parkering i ytterstaden	
En handlingsplan för biltrafiken	
Bättre samordning av störande vägarbeten	
Kommunikation med resenärer och medborgare	
Smarta val-åtgärder	
En utvecklad trängselskatt	
En plan för miljö och trafik	

 = genomförd  = delvis genomförd

Kollektivtrafik som är kapacitetsstark och attraktiv

Åtgärdsförslag 1: Påbörja arbetet med stomnätet

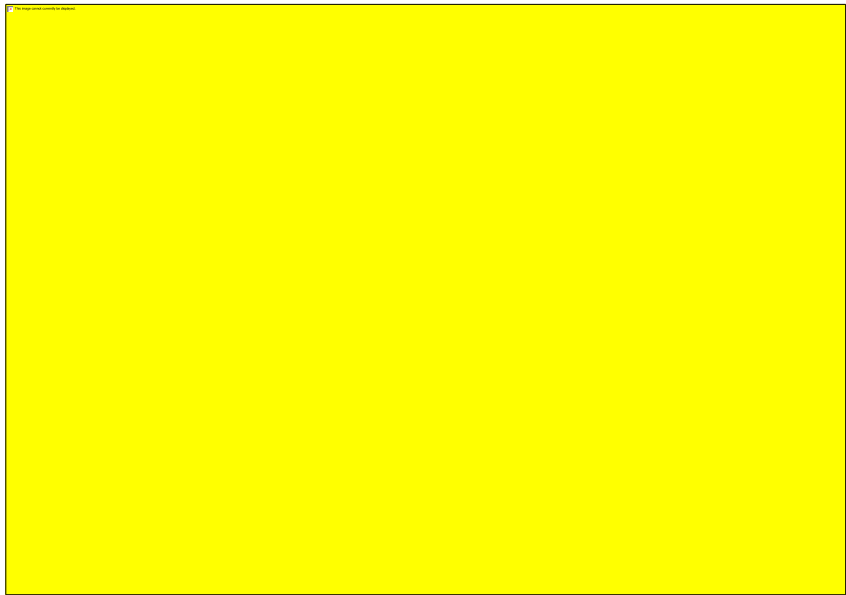
De stråk som identifierats i Stomnätsstrategin i innerstaden och ytterstaden ska utvecklas med syfte att uppnå målet om en medelhastighet på 20 km/t, genom en prioritering av kollektivtrafiken över andra trafikanter och stillastående trafik. Kontoret föreslår att två stråk väljs ut under perioden 2012-2016 och att åtgärder prioriteras utifrån resenärsnyttan och möjligheten att öka stråkens transportkapacitet och bussens hastighet. Utbyggnadstakten ska samordnas med andra pågående byggprojekt för att ta del av möjliga synergier samt minimera onödiga störningar för andra trafikanter och gatufunktioner.

Uppföljning:

Under våren 2014 genomförde trafikkontoret och landstingets trafikförvaltning ett pilotprojekt för stombusslinje 4 mellan Radiohuset och Gullmarsplan. Flera åtgärder som skulle göra det enklare för bussarna att ta sig fram testades, inklusive utökade busskörfält, signalåtgärder, möjligheten till påstigning i alla dörrar och borttagning av vissa hållplatser. Resultatet blev att den totala restiden (på hela sträckan) minskade med 5-6 minuter, samtidigt som tiden för den genomsnittliga resan kortades med över två minuter. Det blev även en jämnare fördelning mellan bussavgångarna vilket ledde till minskad trängsel.

Med lärdomar från pilotprojektet genomfördes liknande åtgärder under 2015 för busslinje 1, och under 2016 för linje 2 och 3. Utvärdering från arbetet med linje 1 rapporterade till trafikinämnden i november 2016. Resultat från linje 2 och 3 arbete planeras att rapporteras till nämnden under slutet av 2017.

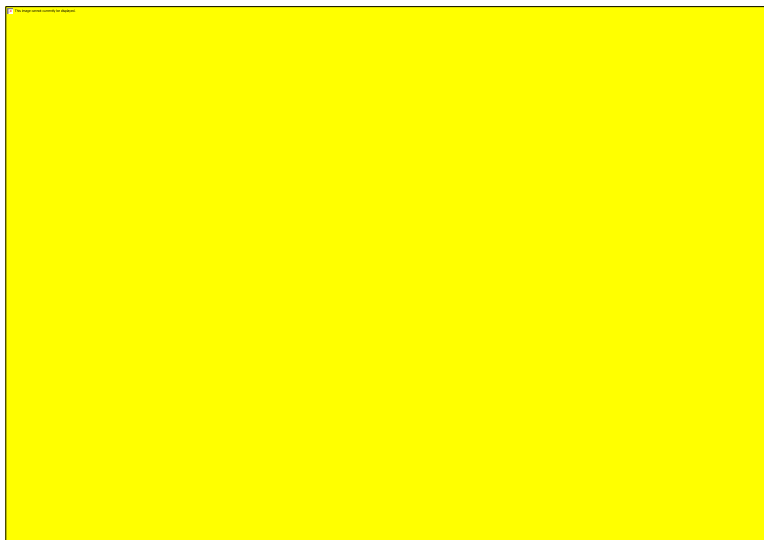
Inom ramen för handlingsplan för stombuss 2012-2016 genomfördes även ett antal utredningar bland annat kring förutsättningar för trafik med dubbelledbuss, genomförandeplan för stomlinje 6 samt förbättringsarbete med bussprioritering. Ett överbrett busskörfält infördes på Fleminggatan.



Stombusslinjer 1-4 i innerstaden

Överbrett kollektivtrafikkörfält för buss och cykel på Fleminggatan

Under våren 2016 genomfördes ett försök med ett överbrett kollektivtrafikkörfält för både buss och cykel på Fleminggatan i syfte att förbättra framkomligheten för båda trafikslagen. Resultaten visade att körtiden på sträckan minskade med 9 procent på eftermiddagen. Bussförarna upplevde små framkomlighetsförbättringar och bättre trafiksäkerhet. Cyklisterna däremot upplevde stora förbättringar av både framkomligheten och säkerheten.



Överbrett kollektivtrafikkörfält på Fleminggatan

Påstigning i flera dörrar

Påstigning i flera dörrar testades i pilotprojektet med linje 4. Att tillåta påstigning i fler eller alla dörrar bedöms ha potential att

minska hållplatstiden avsevärt, vilket är av stor vikt för att öka snitthastigheten. Men för att uppnå önskad effekt vid påstigning i fler dörrar är det viktigt att skapa ett fungerande flöde för av- och påstigning.

Signalprioritering för stombussar, ”bussprio”

Trafikkontoret har mellan 2012 och 2015 genomfört flera åtgärder för att förbättra bussprioriteringssystemets funktionalitet. Under 2012 genomfördes en inventering av de trafiksignaler som är utrustade med systemet och de brister som upptäcktes åtgärdades. Arbetet med att ta fram ett nytt bussprioriteringssystem är påbörjat i samarbete med trafikförvaltningen.

Planerat arbete

Staden och landstinget är överens om en av de nya stombusslinjerna i stomnätsplanen. Linje 6 från Ropsten via Norra Djurgårdsstaden och Odenplan till Hagastaden ska tas i drift vid årsskiftet 2017/18.

Under 2016 togs det fram en handlingsplan för 2017-2021. Inom ramen för den påbörjas följande aktiviteter under 2017:

- Fortsatt arbete med att förbättra framkomligheten och regulariteten för stombusslinjer 1-4.
- Liknande åtgärder med stombussarna i ytterstaden, 172 och 173 i söderort och 176, 177, 178 och 179 i västerort.
- Fler lämpliga målindikatorer för att kunna följa upp arbetet med stombussarna. I dag används endast mål om bussens medelhastighet som indikator för busstrafikens framkomlighet. I arbetet med handlingsplan 2012-2016 blev det tydligt att andra faktorer än bara medelhastighet är viktiga för en attraktiv kollektivtrafik, exempelvis minimering av körtidsvariation, trängsel och ökad regularitet.

Parallellt har trafikförvaltningen i samarbete med Trafikverket och kommuner i länet påbörjat en serie så kallade åtgärdsvalsstudier för stombusstråk i övriga länet som pekas ut i stomnätsplanen. Dessa kommer att resultera i åtgärder för genomförande de närmaste åren.

 **Åtgärden är genomförd, arbetet fortsätter utvecklas inom ordinarie verksamhet**

Åtgärdsförslag 2: Bättre övervakning av kollektivtrafikkörfält

Möjligheter till en bättre övervakning av kollektivtrafikkörfält ska undersökas. På sikt kan det krävas en lagändring för att möjliggöra mer effektiva övervakningsmetoder och staden ska, i samarbete med andra intressenter, verka för en sådan ändring. Ett försök med skarpare övervakning av befintliga regler ska utvecklas.

Uppföljning:

Bättre övervakning av kollektivkörfält har ingått som en del i handlingsplanen för stomnätet i innerstaden. Försök med parkeringsvakter som med hjälp av motorcyklar utför en mer intensiv parkeringsövervakning har visat goda resultat vid vissa tider. Övervakning med motorcykelburna trafikvakter har utökats från två till sex patruller och den positiva effekten har varit bestående. MC-övervakningen har även utvidgats till cykelfält och cykelbanor. Riktade insatser sker och behov av mer intensiv övervakning ses över löpande i samarbete med stadens entreprenörer och trafikförvaltningen.

Staden har tillsammans med landstinget och övriga storstadskommuner och regioner uppvaktat regeringen om möjligheten att testa andra övervakningsmetoder med hjälp av kameror. Ärendet ligger hos Näringsdepartementet och ännu har inget svar kommit.

 **Åtgärden är genomförd, arbetet fortsätter utvecklas inom ordinarie verksamhet**

Åtgärdsförslag 3 : Anslutningsresor till kollektivtrafiken

Möjligheten att nå kollektivtrafikknutpunkter med främst gång eller cykel, och i vissa fall med bil, ska förstärkas. Även effektiva byten mellan olika kollektivtrafiklinjer ska ges högre prioritet. Gångvägar till och från knutpunkter bör förbättras, med genare vägar utan onödiga höjdskillnader, bättre vinterunderhåll och ökad trygghet. Säker cykelparkering med tillräcklig kapacitet i närheten av de viktigaste kollektivtrafikknutpunkterna ska ges högre prioritet.

Uppföljning:

Anslutningsresor till och från kollektivtrafikknutpunkter har inte hanterats på något samlat sett utan sker inom ramen för cykelplanen (se Åtgärdsförslag 4), cykelparkeringsplanen (Åtgärdsförslag 6) och gångplanen (Åtgärdsförslag 9). Flera av de utpekade stråken i gångplanens handlingsplan har som syfte att förbättra kopplingar till och från kollektivtrafikknutpunkter, bl a utifrån den ökade kapacitet

som Citybanan väntas ge till pendeltågstrafiken. Detta gäller t.ex. stråken Spånga – Kista – Helenelund, Fruängen – Älvsjö – Hagsätra och Hagastaden-Söderstaden.

 **Åtgärden är genomförd, arbetet fortsätter utvecklas inom ordinarie verksamhet**

Cykeltrafik i världsklass

Åtgärdsförslag 4: en cykelplan för arbetspendling

En cykelplan med fokus på cykelresor som alternativ för fler pendlingsresor tas fram under hösten 2011. De identifierade stråken ska utvecklas för att skapa ett sammanhängande cykelnät med högre prioritet och ökad säkerhet. Åtgärder ska prioriteras utifrån resenärsnyttan och möjligheten att öka stråkens transportkapacitet. Utbyggnadstakten ska samordnas med andra pågående byggprojekt för att ta del av möjliga synergier samt minimera onödiga störningar för andra trafikanter och gatufunktioner.

Uppföljning:

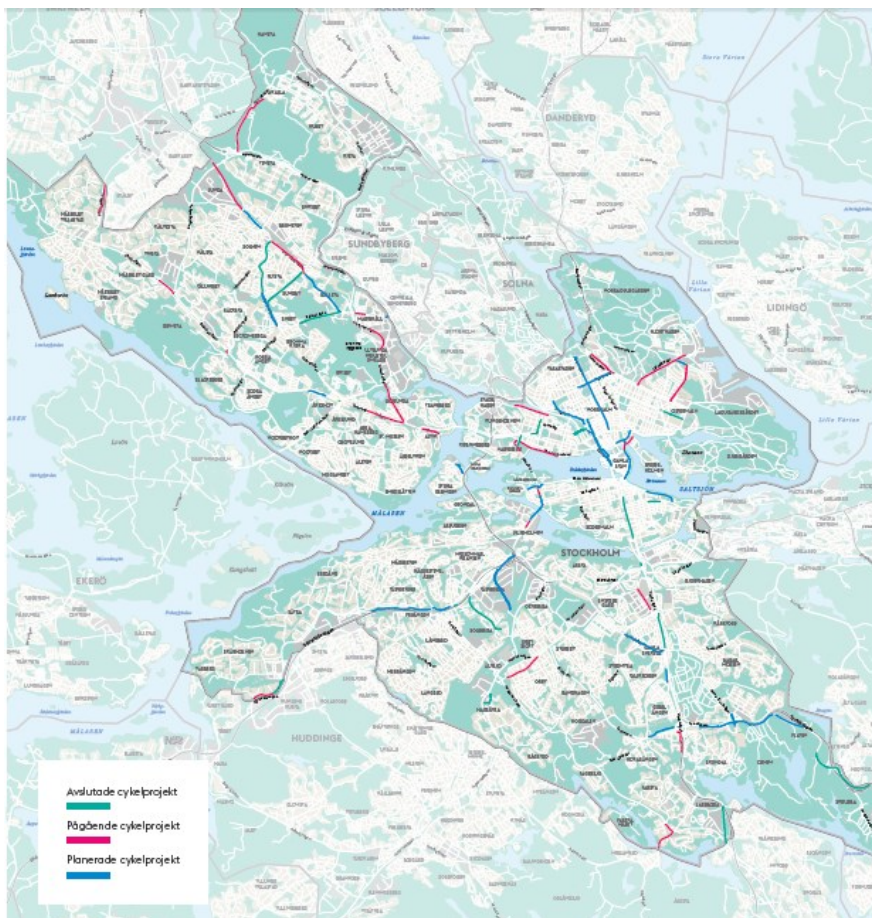
Stadens cykelplan antogs av trafik- och renhållningsnämnden i oktober 2012 och av kommunfullmäktige i februari 2013. Fram till år 2018 investeras ca 1,3 miljarder kronor på cykling för att göra det lättare att pendla med cykel och för att fler ska välja att ta cykeln, både längre sträckor och under större del av året. Målet är att 15 procent av alla resor i rusningstrafik ska ske med cykel år 2030.

I ett utredningsbeslut från 2012 pekades 60 prioriterade infrastrukturprojekt i cykelpendlingsnätet ut, utifrån den inventering som gjordes i samband med att cykelplanen togs fram.

Sammantaget bidrar projekten till att komplettera och förstärka viktiga stråk för cykelpendling enligt cykelplanen, både genom att åtgärda saknade länkar och öka framkomligheten och säkerheten i befintliga sådana.

Runt 40 av dessa projekt har hittills ingått i något av de fyra inriktningsbesluten för utbyggnad av cykelpendlingsstråk som har beslutats i trafik- och renhållningsnämnden respektive trafikinämnden mellan 2013-2016. Genomförandebesluten tas sedan upp separat för varje objekt i trafikinämnden, samt i kommunfullmäktige om åtgärden överstiger 50 mnkr.

Av de projekt som ingått i något av inriktningsbesluten är i maj 2017 7 färdigställda och ytterligare 15 finns genomförandebeslut för. Sedan 2012 har dessutom ett 20-tal projekt initierats vid sidan av de samlade inriktningsbesluten. Hälften av dessa är färdigställda. I maj 2017 pågår sammanlagt ca 45 cykelinvesteringsprojekt, varav 24 har genomförandebeslut.



Stadens cykelinvesteringar

Under 2017 förbereds ytterligare cykelinvesteringsprojekt med planerat genomförande från 2019. Dessutom initieras identifierade åtgärder med hög genomförbarhet till och med 2018.

● Åtgärden är genomförd, arbetet fortsätter utvecklas inom ordinarie verksamhet

Åtgärdsförslag 5: Vinterunderhåll av cykelvägar

Ett försök med mer intensiv vinterunderhållning av de viktigaste cykelstråken ska ske under vintern 2011-12. Försöket ska utvärderas och eventuellt utvecklas med koppling till cykelplanen.

Uppföljning:

Av stadens totalt ca 90 mil cykelinfrastruktur har 36 mil cykelstråk pekats ut som särskilt prioriterade. Av dessa har vintern 2016/2017 18 mil cykelstråk extra hög standard. Målet är att de ska vara framkomliga och trafiksäkra oavsett årstid. Arbetet omfattar alltifrån sandsopning och lövsopning till halkbekämpning och snöröjning.

Med den så kallade sopsaltningsmetoden kan fler cykelstråk bli grusfria, vilket minskar risken för att cykla omkull i rullgrus. Samma metod används för att sopa bort löv från cykelbanorna tidigt under hösten för att minska risken för lövhalka och för att hålla cykelbanorna fria från snö och is mer effektivt under vintern.



Sopsaltaren håller cykelbanorna i bättre skick vintertid

● Åtgärden är genomförd, arbetet fortsätter utvecklas inom ordinarie verksamhet

Åtgärdsförslag 6: Cykelparkeringsplan

Trafikkontoret ska inventera cykelparkeringar i staden och utveckla en metod för att följa ökningen av cykelparkerings-platser. Säker cykelparkering i närhet av viktiga målpunkter, i synnerhet kollektivtrafikknutpunkter, ska utvecklas. Möjligheten till demonstrationsprojekt med allmänna parkeringsgarage för cykel, mot en avgift, ska undersökas. Ett alternativ kan vara att förvandla bilparkeringar till cykelparkeringar – en bilparkeringsplats kan rymma 10-15 cyklar. Även cykelparkeringstal för nybyggnation ska utvecklas.

Uppföljning:

Under åren 2014-2016 har trafikkontoret byggt ca 7000 cykelparkeringar i Stockholms stad, varav 1000 i ”Stockholmshagar” (se bild på nästa sida) och 160 i tvåvåningsställ. Sammanlagt har kostnaden för parkeringarna varit ca 25,5 mnkr. En fjärdedel av parkeringsplatserna har anlagts i ytterstaden, resterande i innerstaden, många i anslutning till kollektivtrafiken.

På våren 2014 beslutade trafiknämnden om genomförande av nya cykelparkeringar för perioden 2014-2018. I ärendet föreslogs en utbyggnadstakt om 2000 cykelparkeringar år 2014 och därefter 500-1 000 cykelparkeringar per år under 2015-2018. I trafiknämndens budget för såväl 2015 som 2016 har utbyggnadstakten beslutats till 2000 per år. I december 2016 fattade trafiknämnden ett

genomförandebeslut om en utbyggnadstakt om 2000 platser per år under åren 2016-2018



Stockholmslän

Cykelparkering, flytt av cyklar

När ordnade parkeringar saknas parkeras cyklar på andra platser, där de kan vara i vägen för gående, cyklister och i värsta fall utgöra en fara för personer med nedsatt syn eller annan funktion. Cyklar utanför cykelställ försvårar också renhållning och underhåll. Problem uppstår när cyklar som inte längre används lämnas kvar i cykelställ eller på andra platser: det ser skräpigt ut och cyklarna tar upp onödig plats i cykelställ. Kontoret har därför utarbetat en bättre hantering av övergivna cyklar.

Flyttning av övergivna cyklar, med stöd av lagen och förordningen om flyttning av fordon i vissa fall, startade upp som en pilot under 2015, tillsammans med kontorets upphandlade parkeringsvaktssområde Öst. Rutinbeskrivning och utbildning för flyttning av övergivna cyklar togs fram.

För att uppfylla Cykelplanens intentioner ser kontoret ett stort behov av att flytta fler övergivna cyklar. Kontorets mål är att under 2017 flytta 3000 övergivna cyklar vilket innebär att nästan lika många cykelplatser blir tillgängliga.

● Åtgärden är genomförd, arbetet fortsätter utvecklas inom ordinarie verksamhet

Åtgärdsförslag 7: Utbyggnad av lånecykelsystemet

Staden ska verka för att utveckla lånecykel-systemet i innerstaden med fler platser för lånecykelstationer. I områden där lämpliga platser är svåra att identifiera ska nyttjande av bilparkeringsplatser övervägas, förutsatt att trafiksäkerheten eller framkomligheten inte påverkas negativt. Lånecykelsystemet bör även på sikt utvecklas i ytterstaden, med början i närförort. Identifiering av platser för lånecykelstationer ska ges högre prioritet i stadsutvecklingsprojekt.

Uppföljning:

Lånecykelstationer har placerats ut i delar av innerstaden och närförorter i samarbete med systemets operatör. Under 2017 kommer trafikkontoret upphandla ett nytt system med lånecyklar som gäller från och med 2018. Krav i den nya upphandlingen är att det nya lånecykelsystemet ska finnas i hela staden och ha öppet dygnet runt, året runt. Elcyklar ska vara en möjlighet men inte nödvändigt krav.

 **Åtgärden är genomförd, arbetet fortsätter utvecklas inom ordinarie verksamhet**

Åtgärdsförslag 8: Handlingsplan för cykelområdet

Trafikkontoret ska ta fram en handlingsplan för vidareutveckling av åtgärder inom cykelområdet för att uppnå målet om en ökad cykelanvändning.

Uppföljning:

Stadsledningskontoret hade tidigare ansvar för att samordna stadens insatser för ökad cykling. Strategi för ökad cykling i Stockholms stad, med tillhörande handlingsplan med åtgärder för flera nämnder, antogs av kommunstyrelsen i december 2013. Samordningsansvaret har sedan övergått till trafikkontoret. Det finns dessutom två handlingsplaner för cykel i cykelplanen, handlingsplan för en välfungerande cykelinfrastruktur och handlingsplan för information, kampanjer och samverkan, se vidare åtgärd 6.

 **Åtgärden är genomförd, arbetet fortsätter utvecklas inom ordinarie verksamhet**

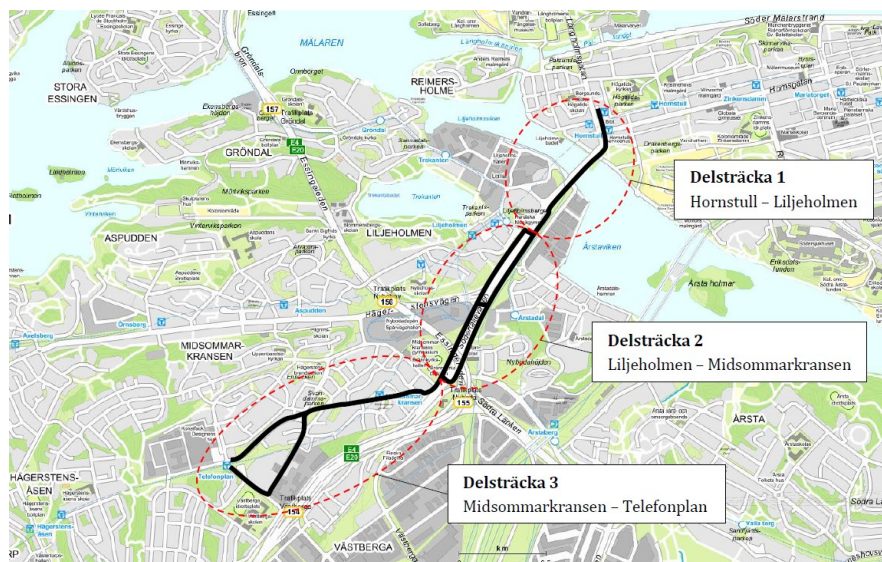
Gångtrafik för en promenadstad

Åtgärdsförslag 9: Gångtrafikplan som identifierar viktiga stråk

Staden ska ta fram en gångtrafikplan med syfte att identifiera de viktigaste övergripande gångstråken. Detta för att kunna ge input till avvägningar mellan andra prioriterade trafikslag. Planer ska identifiera stråk och platser där gatunätets transportkapacitet och attraktivitet kan ökas genom att öka gångtrafikanternas prioritet.

Gångplanen antogs i kommunfullmäktige i maj 2016. I dess handlingsplan pekas 10 åtgärder ut, som ska förbättra gångvänligheten fram till år 2020. Åtgärderna har en uppskattad kostnad av 180 miljoner kronor varav 60 miljoner är investeringskostnader.

Arbetet är påbörjat med två av de fem prioriterade stråken i Gångplanen. Förutsättningarna för gångtrafik mellan Hornstull och Telefonplan har utretts och förslag till åtgärder för att förbättra gångvänligheten på kort och lång sikt har tagits fram.



Gångstråk Hornstull – Telefonplan

Drottninggatans gågatudel kommer att förlängas tillfälligt till sommaren 2017, och permanentas under 2018. En del korsningar där det finns korsande motorfordonstrafik längs den södra delen kommer att byggas om för att stärka stråkets identitet som gågata. En förlängning av sträcket längs Norrtullsgatan kommer att utredas under hösten 2017.

Rekreatiionsstråket Fagersjö-Farsta Strand har valt. Arbetet med programhandling och projektering pågår. Det färdiga rekreatiionsstråket, eller delar av det, förväntas vara klart sommaren 2018. Under 2019-2020 kommer en utvärdering av stråkets attraktivitet och användning efter ombyggnad att kunna göras.

Arbetet har även påbörjats med utvecklingen av ett vägvisningssystem för fotgängare. Detta kommer att testas i Gamla Stan och längs stråket Hornstull – Telefonplan. Ett pilotprojekt för ett gångfartsområde i stadsdelen Annedal har påbörjats och ombyggnaden kommer att ske under 2017.

Levande Stockholm syftar till att skapa ett mer levande stadsliv och trivsammare vistelsemiljöer. Staden vill skapa möjligheter för att använda gaturummet och göra det möjligt för fler uteserveringar och andra mötesplatser bland annat genom att satsa på sommargångator och sommartorg på flera platser i staden.



Åtgärden är genomförd, arbetet fortsätter utvecklas inom ordinarie verksamhet

Åtgärdsförslag 10: Bättre förståelse för gångtrafikens behov

En pilot med gångtrafikgranskningar (så kallade 'walkability audits') har gjorts under hösten 2011. Metoden ska utvärderas och utvecklas med syfte att få fram ett underlag till kvalitativa förbättringar för gångtrafikanter.

Uppföljning:

Piloten med walkability audits föll väl ut och metoden fortsätter användas när det är lämpligt. Ett mer omfattande arbete har påbörjats utifrån gångplanen för att kunna mäta och bedöma gångtrafikens omfattning och behov. Under våren har fotgängare räknas på ett hundratal platser på vardagar och helger. Automatisk gångräkning sker i 7 (snart 10) "stadsklockor", och 7 fasta mätstationer som räknar gående har byggts under våren.

En gångflödeskarta har tagits fram för City som visar fotgängarflöden längs olika stråk. Till exempel rör sig 73 000 personer på Drottninggatan utanför Åhléns en vanlig vardag.

Gångflödeskarta City 2016, Vardagsdygn



Data anger antalet fotgängare per dygn som passerar gator i centrala Stockholm och baseras på uppmätta samt skattade värden.



Trafikkontoret, Analys och Dialog.
2016-12-06.

Arbetet med att ta fram en verktygslåda för gånganalys samt en metod för att bedöma trängsel på gångbanor har påbörjats.

● Åtgärden är delvis genomförd, fortsatt utveckling pågår

Åtgärdsförslag 11: Samordning av drift och underhåll, trafiksäkerhet och tillgänglighet

Staden behöver utveckla strategier och konkreta åtgärder för hur drift- och underhållsarbetet ska utvecklas och samordnas med stadens arbete med trafiksäkerhet och tillgänglighet. Under 2011 har trafikkontoret påbörjat ett arbete med en handlingsplan för detta. Syftet är att få ett effektivare arbete samtidigt som säkerheten och tillgängligheten för gående och cyklister ökas.

Uppföljning:

Trafikkontoret arbetar med att förbättra väghållningen för ökad framkomlighet och säkerhet på flera olika sätt.

Jämställd snöröjning

För att säkerställa en god framkomlighet under vinterhalvåret har Trafikkontoret fått i uppdrag att utveckla metoder i syfte att förbättra snöröjningen utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Särskilt fokus läggs på snöröjning av gång- och cykelbanor.

Försök har gjorts att på ett utvalt antal busshållplatser använda kombinationen plogning och torrsalt för att minska halka vid på- och avstigning vid bussresor. Trafikkontoret ser även över på vilket sätt av erfarenheterna från sopsaltaren kan nyttjas på gångbanor och vilken vidareutveckling som krävs då vinterväghållning på gångbanor har andra förutsättningar än på cykelbanor. Exempelvis taksnö, gatumöblering, parkerade bilar i anslutning till gångbanan. Utveckling av anpassad maskinutrustning för plogning av gångbanor i samarbete med tillverkare och entreprenörer pågår också.

Kontoret arbetar med att inner- och ytterstadens kontrakt görs mer lika och prioriteringen för vinterväghållningsarbetet mer speglar vilken typ av område det rör sig om snarare än huruvida området ligger i inner- eller ytterstaden, vilket är fallet idag.

Även antalet gångtrafikanter, antal bostäder i området och huruvida området innehåller en eller flera kollektivtrafikknutpunkter bör vara med i prioritetsbedömningen. Ett första försök att arbeta med prioritering av vinterväghållningen i stort och av gående specifikt sker i kommande upphandling gällande driften av Enskede-Årsta-Vantör.

För att förbättra vinterväghållningen för de oskyddade trafikanterna ser kontoret över startkriterierna och färdigställandetiderna för snöröjning och halkbekämpning på gångbanor samt prioriteringsordningen mellan körbana och gångbana i de

förfrågningsunderlag som tas fram i samband med nya upphandlingar av gatudriftsentreprenader. Gångbanorna prioriteras före körbanorna på vissa utvalda stråk redan i upphandlingen genom en kortare färdigställande tid, förutom de lägre kriterier för arbetets start som finns idag. De prioriterade stråken är frekventerade stråk i anslutning till skolor, allmänna kommunikationsmedel och andra vältrafikerade gångstråk.

 **Åtgärden är genomförd, arbetet fortsätter utvecklas inom ordinarie verksamhet**

Godstrafik som är effektiv och pålitlig

Åtgärdsförslag 12: En handlingsplan för godstrafik

Trafikkontoret ska fördjupa arbetet med godstrafik genom att ta fram en handlingsplan för hur målet om åkeribranschens nöjdhet kan uppnås. Arbetet kommer bl.a. att drivas tillsammans med ett citylogistik-råd där godsbranschen, övriga näringslivet och myndigheter kan samverka för att förbättra möjligheterna för en mer effektiv godsdistribution.

Uppföljning:

Strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017 togs i trafikinämnden augusti 2014. I inriktningen ingår en handlingsplan med fyra mål och nio åtgärdsområden. Åtgärderna bidrar konkret till effektivare leveranser i en trafik- och arbetsmiljö för både näringsliv och medborgare. Inriktningen har tagits fram i nära samarbete med åkerinäringen, transportföretag, handeln och fastighetsägare.

Inom ramen för arbetet har det bl.a. skett försök med nattleveranser (s.k. off-peak) med tysta fordon, ett test av sensorer för att visa om lastplatser är tillgängliga samt en översyn av regelverk för lastning och lossning. Projekt för samlastning pågår (se Åtgärdsförslag 13).



En av hybridlastbilarna som används i off-peak projektet

Allt arbete sker i nära samarbete med berörda delar av näringslivet och myndigheter i ett informellt nätverk. Trafikkontoret har dragit

slutsatsen att detta är ett mer effektivt och framgångsrikt sätt att arbeta än det formella råd som beskrevs i Framkomlighetsstrategin.

Den strategiska inriktningen ska uppdateras 2017.

● Åtgärden är genomförd, arbetet fortsätter utvecklas inom ordinarie verksamhet

Åtgärdsförslag 13: Utredda samlastningscentraler

Trafikkontoret ska utreda hur staden kan verka för att kommersiellt drivna samlastningscentraler inrättas och även undersöka möjligheten till en certifiering av godsdistributionen med syfte att minska miljöpåverkan och öka trafiksäkerhet. En certifiering skulle kunna kopplas till fördelar för godstrafiken, i form av till exempel tillgång till vissa kollektivtrafikkörfält vid vissa tider.

Uppföljning:

En kommersiell samlastningscentral invigdes i mars 2017.

Initiativet marknadsförs under namnet #ÄLSKADESTAD och är ett samarbete mellan Stockholms stad, Bring, Ragn-Sells och Vasakronan.



Leveranser inom projektet Älskade Stad

Staden har framförallt lagt resurser på att utveckla en affärsmodell och kommer även att tillsammans med KTH utvärdera arbetet. Modellen går ut på att Bring levererar varor till Ragnsells lastfar beläget i Vasakronans fastighet på Klara Norra kyrkogata. Ragn-Sells använder sedan ett specialbyggt, långsamtgående elfordon för att köra ut varorna till mottagare i City samtidigt som de tar med sig återvinningsmaterial tillbaka. Satsningen är unik genom att den

kombinerar inflödet av varor med utflödet av återvinningsmaterial samt att den från dag ett står på egna ben utan kommunal finansiering.

Kommunal samlastning har utretts och våren 2016 presenterade trafikkontoret och serviceförvaltningen med stöd av miljöförvaltningen och exploateringskontoret ett första underlag. Slutsatserna var att mer kunskap behövs men att det finns indikationer på att staden skulle kunna ha en del att vinna på ett införande. I budget för 2017 ges stadsledningskontoret i uppdrag att med stöd av trafikkontoret, exploateringskontoret och serviceförvaltningen fortsätta utreda frågan i form av en förstudie.

Trafikkontoret tittar aktivt på certifiering av leveranstrafiken inom ramen för off-peak projektet. T ex krav på fordon och uppförandekod för förare.



Åtgärden är genomförd, arbetet fortsätter utvecklas inom ordinarie verksamhet

Privatbilsresor och parkering som fångar bilens fördelar

Åtgärdsförslag 14: Parkering i innerstaden

Trafikkontoret ska utveckla och prova förslag till en reglering av gatuparkering i innerstaden under större delar av dygnet med syfte att öka framkomligheten, öka tillgängligheten för besöksparkerare kvällstid och förbättra förutsättningarna för de boende som väljer gatuparkering. Systemet med dispens för boendeparkering på gatan kan behöva justeras för att bättre uppnå målet om 15 procent lediga platser dagtid och samtidigt göra det lättare för boende att lämna bilen hemma och resa på ett annat sätt.

Det går inte att uppnå detta mål utan att se över prissättningen av gatuparkering, särskild vid de tider och vid de platser där efterfrågan är som störst.

Uppföljning:

En plan för parkering i innerstaden antogs i kommunfullmäktige 2013 och nya parkeringsavgifter infördes i hösten 2013. Nya avgifter på 41 kronor/timme med parkering i högst en timme infördes på ett antal gator i citykärnan, medan avgifter på 26 kr/timme dagtid och 15 kr/timme nattetid infördes på ett antal huvudgator i övriga innerstaden.

En utvärdering utförd av KTH visar att belägningsgraden på gatorna där de nya reglerna infördes har minskat markant. Även omsättningen, det vill säga antalet bilar som använder samma plats under ett dygn har mer än fördubblats vilket bör ha haft positiv effekt på tillgängligheten. Analyser av effekter på framkomligheten visar att söktiden för en parkeringsplats teoretiskt kan ha minskat med cirka 60 procent.

Planen för gatuparkering i ytterstaden som antogs 2016 innehåller även ytterligare förändringar i innerstaden vad gäller avgifter och avgiftstider. Se vidare under åtgärdsförslag 15.



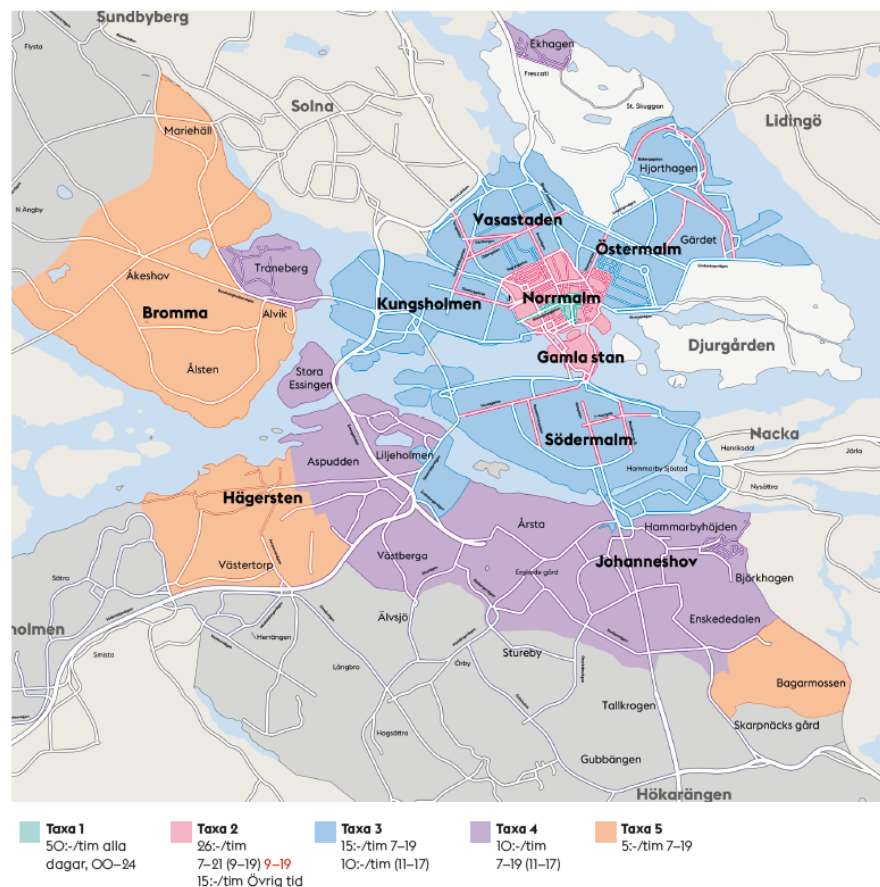
Åtgärden är genomförd, arbetet fortsätter utvecklas inom ordinarie verksamhet

Åtgärdsförslag 15: Parkering i ytterstaden

Parkeringsförhållanden i ytterstaden ska undersökas närmare för att identifiera platser där målet om 15 procent lediga platser redan idag är svårt att uppnå. En metod ska också tas fram för att identifiera potentiella problem innan de uppstår. En verktygslåda för att nå 15 procent målet ska utvecklas. Liksom i innerstaden kommer det i de flesta fall inte att vara möjligt att kunna nå detta mål utan att reglera gatuparkeringen, särskilt under de tider och vid de platser och områden där efterfrågan är som störst.

Uppföljning:

En plan för gatuparkering i ytterstaden (som även innehåller ytterligare förändringar i innerstaden, se åtgärdsförslag 14) antogs av kommunfullmäktige 2016. Avgifter infördes i nya områden i ytterstaden med start i september 2016. Arbetet pågår.



Kartan är endast en illustration och visar ungefärliga gränser mellan olika taxeområden.

För att se en tydligare kartbild och få mer information om hur ditt område påverkas, läs mer på stockholm.se/parkeringsplanen

Karta över nya taxor för parkering

Avgift för bland annat motorcykel och personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade införs. Syftet med de nya parkeringsreglerna är att uppnå förbättrad framkomlighet för den rörliga trafiken, minskad miljöbelastning och öka antalet lediga parkeringsplatser. 2018 planeras omskyltning av ytterligare områden i ytterstaden. Uppföljning kommer att ske löpande.

 Åtgärden är genomförd, arbetet fortsätter utvecklas inom ordinarie verksamhet

Åtgärdsförslag 16: En handlingsplan för biltrafiken

En plan för att öka restidspålitligheten i vägtrafiken ska tas fram där fokus ligger på tekniska utvecklingar och marknadsmässiga lösningar. Scenarioplanering och smarta tjänster för dynamisk styrning av trafiken kan användas för att upprätthålla trafikflöden. Även övervakning av regler för rörlig trafik, såsom vänstersvängsförbud och förbud mot att blockera korsningar, samt en prioritering av rörlig trafik över stillastående trafik ska ingå. De ledningsdragande bolagens medverkan blir en viktig framgångsfaktor.

Uppföljning:

Ingen samlad handlingsplan har tagits fram, men arbetet med att förbättra framkomlighet och framförallt restidspålitlighet för biltrafiken sker kontinuerligt.

På Trafik Stockholm, ett samarbete mellan Stockholms stad, Trafikverket, Stockholms läns landsting samt Nacka kommun, pågår ett arbete med förbättring av åtgärdsplaner t.ex. för hur Södra Länken ska stängas av när det uppstår kö. Tyvärr har de senaste årens trafikökning resulterat i att antalet avstängningar samt avstängningsminuter och fincider har ökat i Södra Länken.

Norra Länken har färdigställts och i samband med det har påfartsreglering tagits i drift vid Pampas för få bättre flyt på trafiken på Klarastrandsleden. Det pågår en upprustning av MCS-systemet på nord-sydaxeln, i syfte att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten. Även nya E18 mellan Kista och Hjulsta har öppnats för trafik.

Ett test med s.k. trafikstyrda tidplaneval pågår vid Henriksdal. Det innebär att signalprogrammen för högtrafik byts först när trafiken uppnår en viss gräns. Preliminära resultat visar bl.a. goda effekter för avveckling av trafik efter öppnande av Danviksbron. Test pågår också med "Smart Intersection" – en självoptimering av gröntidsfördelningen och omloppstiden efter uppmätt mättnadsflöde. Detta körs för närvarande i en simuleringsmodell.

Flera försök eller forskning som riktas mot bättre pålitlighet i biltrafiken pågår, bl.a.:

- En undersökning av möjligheter med dynamisk ”gating” vid infarterna för att avlasta innerstaden när det upptäcks köer. Detta inom ramen för Digital demo Stockholm
- Tester med kommunikation mellan fordon och trafiksignaler inom EU-projektet GrowSmarter
- Test av tjänster för optimering av gatuparkering inom EU-projektet ECCENTRIC
- Staden ingår även i Drive Sweden, det nationella samarbetet om självkörande fordon.

Detta och annat pågående arbete kan ge input till arbete med en eventuell handlingsplan för trafikstyrning och trafikteknisk utveckling.

Staden utvecklar också tillsammans med främst Trafikverket ett strategiskt analysverktyg, Transmodeller. Det kommer att underlätta analyser som syftar till att förbättra trafiksituationen från ett övergripande perspektiv. I arbetsplanen ingår nu även ett korttidprognos-projekt som ska kunna användas för att föreslå åtgärder som gör att trafiken ska kunna hållas flytande under längre tid.

Åtgärden är delvis genomförd, viss utveckling pågår

Åtgärdsförslag 17: Bättre samordning av störande vägarbeten

Större störande vägarbeten ska samplaneras och göras så skyndsamt och effektivt som möjligt utifrån fysiska förutsättningar och tillgängliga resurser. Trafikkontoret, Trafikverket och SL ska vidareutveckla informationsinsatser för att informera om kommande och pågående störningar i vägtrafiken.

Uppföljning:

Staden har sedan 2015 implementerat ett nytt system kallat TSA som stöd för registrering och samordning av trafikstörande arbeten i det primära vägnätet. TSA-verktyget utvecklas kontinuerligt för hantering/samordning av trafikstörande arbete. Dessutom har det primära vägnätet nyligen setts över. Det finns ett bra och etablerat samarbete kring trafikstörningar via den Regionala trafikgruppen och Styrgruppen för regional framkomlighet där flera aktörer ingår. Den mest betydande utvecklingen under senaste året är vidareutveckling av webbsiten trafiken.nu som nu har information om planerade och tillfälliga trafikstörningar.

Ett arbete pågår också mellan Stockholms stad och Trafikförvaltningen kring hanteringen av trafikstörande arbeten i

syfte att förbättra interna rutiner och därmed höja kvaliteten i hanteringen av dessa.

 **Åtgärden är genomförd, arbetet fortsätter utvecklas inom ordinarie verksamhet**

Övriga åtgärder

Åtgärdsförslag 18: Kommunikation med resenärer och medborgare

Trafikkontoret ska starta en utökad kommunikation och dialog med medborgare och resenärer för att kommunicera målen, lösningar och allas roll i måluppfyllelsen.

Uppföljning:

Trafikkontoret har under 2012-2016 utökat kommunikationen kring Framkomlighetsstrategin.

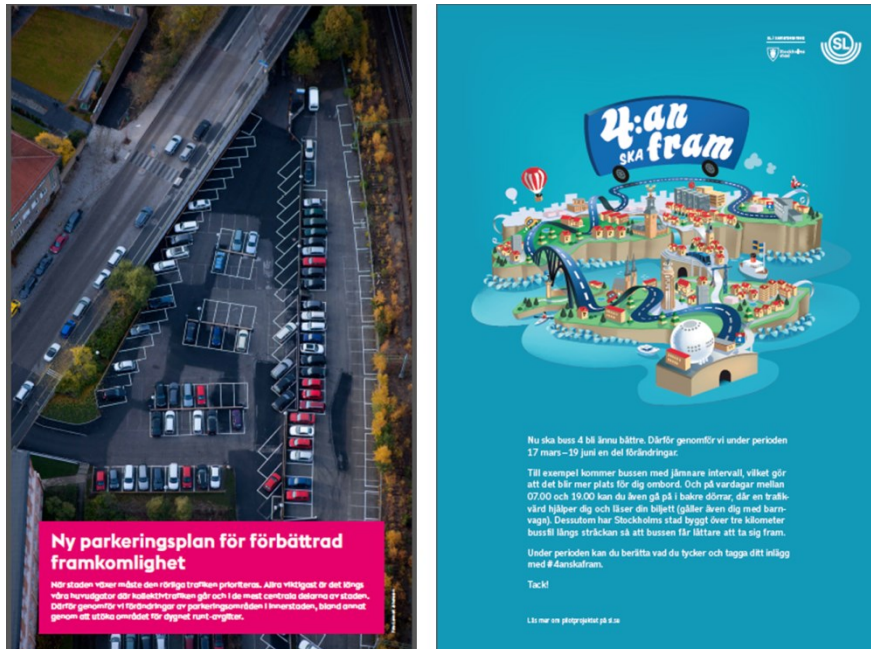
Enhetliga budskap

Enhetliga budskap har kommunicerats gällande mål, lösningar och individens ansvar för en framkomlig, hållbar och attraktiv stadsmiljö nu och i framtiden såväl internt inom Stockholms stad som till externa målgrupper; t ex till stockholmare, besökare, samarbetspartners och kranskommuner. Budskapen bygger i grunden på stadens övergripande styrdokument som vision och budget och ligger i linje med Framkomlighetsstrategin och tillhörande planer. Syftet med kommunikationen har varit att få fler att reflektera över sitt sätt att transportera sig och på sikt få en beteendeförändring – att fler reser kollektivt, cyklar och går i takt med att staden växer.

Framkomlighetsstrategin med tillhörande planer:

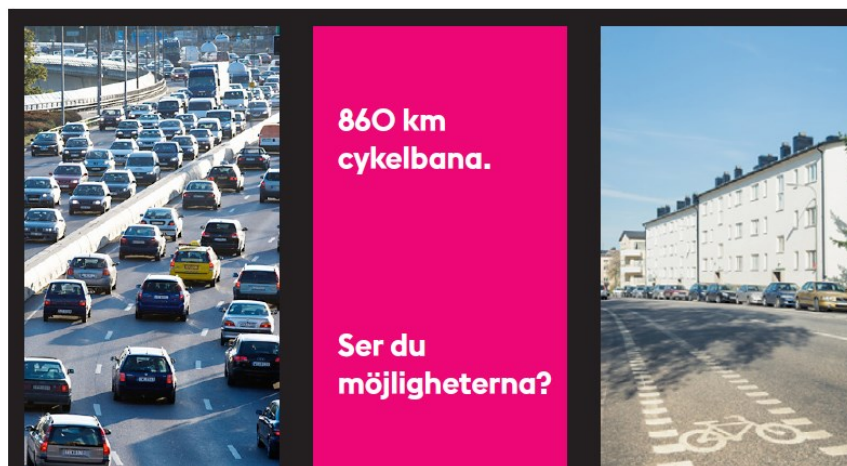
Framkomlighetsstrategins tillhörande planer har varit föremål för remisser. I arbetet har kommunikationen varit en avgörande del, såväl i framtagandet av planerna och i arbetet att kommunicera planernas olika åtgärdsförslag som inför, under och efter dess genomförande.

Medborgardialogen har varit en viktig del, t ex för att samla in medborgarsynpunkter gällande gång- och cykelstråk, skolvägar samt ta del av kundsynpunkter gällande stadens arbete med förbättrad framkomlighet för stombussar. Parkeringsplanen har kommunicerats ut brett och syftet har varit viktigt att föra ut för att skapa acceptans, men kommunikationen kring de nya parkeringsreglerna har varit minst lika viktiga. För en hållbar och bättre leveranstrafik har ett nära samarbete och dialog förekommit framför allt med näringslivet. Även här har kommunikationen varit en viktig del; t ex att delta i arbetet att arrangera remisskonferenser samt att informera stockholmare och näringsliv om olika pilotprojekt, såsom off peak och samlastning.



Konceptet Ser du möjligheterna?:

Under 2016 ökades ambitionen ytterligare genom att Framkomlighetsstrategin nu kommuniceras inom ramen för ett och samma koncept: *Ser du möjligheterna?*



Konceptet används i all kommunikation som rör hållbart resande och framkomlighet – till exempel stadens satsningar på cykel, gång och kollektivtrafik. Det kan vara allt från kampanjer, aktiviteter och evenemang till webbnyheter och skyltar. Konceptet *Ser du möjligheterna?* fungerar som ett paraply för alla dessa insatser för att skapa enhetlighet och tydlighet. Konceptet har även en egen

webbplats; serdumojligheterna.se, men så snart stockholm.se är lanserad flyttas informationen över dit.



Flera större kampanjer och aktiviteter har genomförts de senaste åren. Från och med 2016 sker det under konceptet Ser du möjligheterna?:

- Sommargångator-, torg och pop up-parker (Levande Stockholm)
- Tack för att du cyklar och går
- Trafikantveckan
- I stan utan min bil
- Olika utställningar i Stockholmsrummet inom temat framkomlighet

Förutom att använda flera och målgruppsanpassade kanaler för att nå ut med syfte, lösningar och trafikkontorets roll i arbetet med en framkomlig, säker och fungerande stad, så har kampanjerna gemensamt att trafikkontoret skapat och uppmuntrat till dialog med stockholmarna, ofta ute på plats vid aktiviteten.

Uppföljning av större kampanjer/aktiviteter kopplat till Framkomlighetsstrategin

De senaste åren har det genomförts mätningar av kontorets större kampanjer som är kopplade till Framkomlighetsstrategin. Då mäts stockholmarnas observation, budskap och uppfattning om kampanjen samt respons. Sammantaget har resultatet varit positivt. Till exempel hade 51 procent av Stockholmarna sett någon del av kampanjerna i *Stan utan min bil* och *Trafikantveckan* år 2016. Hela 80 procent uppger rätt budskapsförståelse för

kampanjerna år 2015 och 2016. Vidare ansågs kampanjerna vara meningsfulla, och uppfattades även som trovärdiga och sakliga av många. Som ett resultat av kampanjerna *I stan utan min bil*, *Trafikantveckan* och *Tack för att du cyklar* 2015 uppgav drygt en av fem av de som såg den att de valt att använda ett annat färdmedel än bil och 34% uppgav att de kunde tänka sig att göra det.

Tyck till-appen

Tyck till-appen där stockholmarna kan felanmäla och lämna synpunkter på stadens trafik- och utemiljö driftsattes 2014. 2016 inkom 93 162 ärenden, vilket är en ökning med 85 procent jämfört med 2014 då 50 385 ärenden inkom. Antalet nedladdningar av appen har på två år ökat med över 300 procent. Sedan driftstarten har större kampanjer för Tyck till-appen genomförts, vilket genererat ett ökat antal nedladdningar av appen.



Förutom att synpunkterna leder till utredningar och löpande förbättringar för stadens trafik- och stadsmiljö, används de även i enskilda projekt där synpunkterna tas tillvara både under projektets gång och i dess utvärdering. Till exempel har de två senaste Tyck till-kampanjerna haft med budskap relaterade till Gång som en del av att ta in medborgarnas synpunkter.

● Åtgärden är genomförd, arbetet fortsätter utvecklas inom ordinarie verksamhet

Åtgärdsförslag 19: Smarta val-åtgärder

Trafikkontoret ska ta fram en handlingsplan för arbetet med så kallade smarta val-åtgärder, som hjälper individer, företag eller andra verksamheter som förmår resenärer att planera resandet på ett smartare sätt, för att minska trängseln, miljöbelastningen eller kostnaderna. Planer för smarta val-åtgärder arbetas fram för till exempel ombyggnaden av Slussen, för den nya stadsdelen i Norra Djurgårdsstaden eller för arbetsplatsområdet i Kista. Dessa ska följas upp och utvärderas så att en heltäckande plan kan tas fram, med en verktygslåda för att minska bilresande även på andra platser.

Uppföljning:

Sedan framkomlighetsstrategin togs fram har kontoret arbetat brett med smarta val-åtgärder som ett led i genomförandet av strategin. Dessa åtgärder syftar såväl till att underlätta planering av resande som att minska trängsel och miljöbelastning genom minskat bilresande. Exempel på detta är det kommunikationskoncept ”Ser du möjligheterna?” och de kampanjer för alternativ till bilresande såsom ”Tack för att du cyklar och går” och ”I stan utan min bil” som beskrivs under åtgärdsförslag 18. Vidare sådant som åtgärder för säkra och trygga skolvägar, utveckling av trafikinformation med bl.a. hemsidan trafiken.nu, nya parkeringstal för bil och cykel, test med mobilitetsindex för Norra Djurgårdsstaden samt en mängd fysiska åtgärder för att förbättra för gång-, cykel-, och kollektivtrafikresande. Dessa åtgärder har inte paketerats i en samlad handlingsplan, men kontoret bedömer att de sammantaget lever upp till syftet med åtgärdsförslaget.

Som exempel har resultatet av smarta val åtgärder i arbetet med skolor fallit väl ut. Kontoret har arbetat för att öka medvetenheten och acceptansen för andra resval än bilen. Genom information, kommunikation, olika insiktshöjande aktiviteter och åtgärder som gynnar gång, cykling och användning av kollektivtrafik uppmuntras mer hållbara alternativ och att använda bilen sparsamt och medvetet för att ta sig till och från skolan. Trafikkontoret har vidare introducerat konceptet vandrande skolbuss. De vandrande och cyklande skolbussarna startades som ett regionalt projekt och har nu blivit permanent verksamhet. Initiativet har spridit sig och i dagsläget finns vandrande skolbussar i hela Sverige. En plan för säkra och trygga skolvägar har tagit fram där vikten av att jobba parallellt med smarta val-åtgärder och fysiska åtgärder lyfts fram.

Arbetet med smarta val-åtgärder enligt ovan fortsätter inom ramen för ordinarie verksamhet.

 **Åtgärden är delvis genomförd, arbetet fortsätter inom ordinarie verksamhet**

Åtgärdsförslag 20: En utvecklad trängselskatt

Trafikkontoret ska, tillsammans med andra regionala instanser, studera olika strategier för att optimera användningen av trängselskatter för att uppnå målen i framkomlighetsstrategin.

Uppföljning:

Trängselskatten har justerats två gånger sedan den infördes permanent 2007. 2015 justerades ett antal betalstationer för att ta hänsyn till Norra länkens nya sträckning. Den 1 januari 2016 höjdes trängselskatten till och från Stockholms innerstad och trängselskatt infördes även på Essingeleden. Till och från innerstaden minskade trafiken med 5 procent under tid då trängselskatt tas ut. Under eftermiddagen är minskningen större, under förmiddagen något mindre. Det finns områden där trafiken har minskat något mer eller något mindre. Detta kan förklaras av förändrade ruttval till följd av trängselskatt på Essingeleden. På Essingeleden har trafiken minskat med ca 5 procent, och trafikförändringarna är likvärdiga oavsett tidsperiod.

Ytterligare justeringar av trängselskatten föreslås som en del i Sverigeförhandlingen.

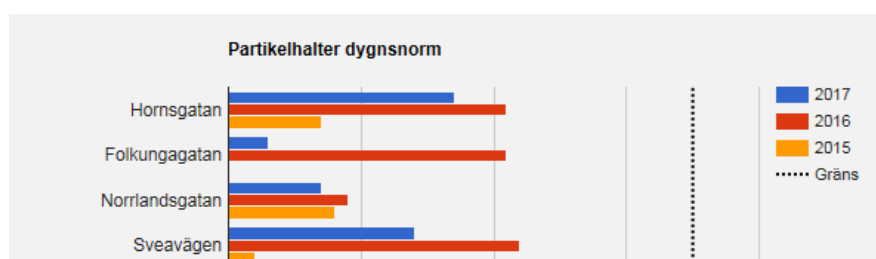
● Åtgärden är genomförd, arbetet fortsätter utvecklas inom ordinarie verksamhet

Åtgärdsförslag 21: En plan för miljö och trafik

Trafikkontoret ska ta fram en plan för det viktiga arbetet med trafik och miljö, inklusive en handlingsplan för åtaganden i stadens miljöprogram 2012-2015 och en handlingsplan för hur staden ska arbeta för att kunna nå målet om fossilbränsleoberoende 2030.

Uppföljning:

Frågor om luft och buller hanteras löpande, t.ex. genom arbetet med att minska partikelhalter genom dammbindning, sopning och dubbdäcksförbud samt bullerskyddsprogrammet.



Antal dygn över 50 mikrogram per kubikmeter. Dygnsvärdet får inte överskridas mer än 35 gånger per kalenderår.

Staden har uppvakttat regeringen för att få möjlighet att införa avgifter för användning av dubbdäck, samt miljözoner för lätta fordon. Ett arbete är påbörjat om fossilfri vägtrafik och en handlingsplan ska tas fram inom ramen för klimatstrategin.

 **Åtgärden är delvis genomförd, viss utveckling pågår**