



Handläggare: Leila Massih
Telefon: 08-508 09 306

Till
Norrmalms stadsdelsnämnd

Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030 - remiss från trafikkontoret

Förvaltningens förslag till beslut

1. Remissen besvaras med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Christina Rapp Lundahl
stadsdelsdirektör

Britt Mattsson
avdelningschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har begärt yttrande från bl.a. Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av ett förslag till *Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030*. Syftet med strategin är att beskriva hur stadens väg- och gatunät kan möta ett ökat befolkningstryck och samtidigt bidra till visionen om ett Stockholm i världsklass. Trafikkontoret föreslår fyra övergripande planeringsinriktningar och 14 mätbara mål samt en översiktlig handlingsplan för åren 2012-2016.

Förvaltningen är positiv till den föreslagna strategin och anser att den stödjer målen i *Vision 2030, Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm* och *Stockholms miljöprogram 2012-2015*. För att strategin ska vara ett användbart verktyg bör det tydligare framgå vilka målkonflikter som kan uppstå och hur staden ska prioritera i vissa lägen. Enligt förvaltningen är det önskvärt att staden samordnar sig med närliggande kommuner för att säkerställa att regionen arbetar mot samma mål. Förvaltningen anser att strategins planeringsinriktningar är bra då de, i enlighet med Stockholms översiktsplan och miljöprogram, fokuserar på en lättillgänglig, snabb och pålitlig kollektivtrafik för att attrahera resande från bilanvändning samtidigt som det utvecklas goda möjligheter för gång- och cykeltrafik.

Bakgrund

Trafikkontoret har begärt yttrande från bl.a. Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av förslag på *Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030*.

Trafikkontoret vill särskilt ha synpunkter på målformuleringar och målnivåer, åtgärdsförslagen i handlingsplanen, hur strategin kan integreras i det regionala samarbetet kring trafikfrågor samt hur förvaltningen kan bidra till att målsättningarna i strategin kan uppnås. Synpunkter ska vara trafikkontoret tillhanda senast den 23 mars 2012. Remisshandlingarna bifogas.

Efter remissperioden sammanställs synpunkterna och ett nytt omarbetat förslag till strategi tas fram. Under 2012 kommer en slutlig version av *Framkomlighetsstrategin* att fastställas i trafik- och renhållningsnämnden och eventuellt hanteras i kommunfullmäktige.

Under remissperioden har trafikkontoret hållit tre informationsmöten för remissinstanserna och förvaltningen har deltagit på ett av dessa. Remissmaterialet finns på webbplatsen www.stockholm.se/trafiken och där har också allmänheten getts möjlighet att i en enkät tycka till om Stockholmstrafiken.

Ärendet

Syftet med *Framkomlighetsstrategin* är att beskriva hur stadens väg- och gatunät kan möta ett ökat befolkningstryck och samtidigt bidra till visionen om ett Stockholm i världsklass. Strategin anger principer för hur staden ska prioritera i stora och små beslut för att kapaciteten och pålitligheten i väg- och gatutrafiken kan öka och bidra till ett tryggt, snyggt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm. Strategin gäller bara för stadens egna vägar och gator. Det innebär att strategin måste ses som en del av en större helhet. Stadens vägar och gator är en integrerad del av det regionala trafiksystemet, med motorvägar, järnvägar, kollektivtrafik och vattenvägar som sköts av flera olika myndigheter och företag.

Varför behövs Framkomlighetsstrategin?

År 2030 beräknas befolkningen i Stockholms län ha ökat med cirka 500 000 invånare. Många fler kommer att leva och verka på samma yta som idag, vilket innebär nya utmaningar för trafiksystemet. Så länge det ekonomiska läget är gott och Stockholm är en välmående stad kommer kapaciteten på vägarna att utnyttjas fullt ut. 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 samt en fullbordan av ringen runt Stockholms innerstad. Mycket talar dock för att detta inte kommer att vara tillräckligt. Om alla fortsätter att resa som idag, kan antalet vägresor som påverkas av trängsel i högtrafik mer än femdubblas till 2030, trots

alla nya vägar och spår. Det betyder fler köer, en längre högtrafikperiod och mer opålitliga restider för dem som åker bil eller buss. Livskvaliteten kommer att försämrast 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 en bra livsmiljö.

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 gatumarken räcker inte till för att alla funktioner ska kunna finnas överallt dygnet runt. Om staden inte prioriterar medvetet mellan olika funktioner riskerar detta att leda till dålig framkomlighet, låg trafiksäkerhet och fula, otrygga miljöer. Det behövs därför en aktiv strategi som ger styrande principer för hur stadens vägar och gator ska kunna transportera fler människor och mer gods på samma yta som i dag och då helst utan försämrad reskvalitet.

Strategins planeringsinriktningar

Trafikkontoret föreslår fyra övergripande planeringsinriktningar för att Stockholm ska ha storstadsgator i världsklass 2030. För att uppnå dessa övergripande inriktningar föreslås 14 mätbara mål, som kan användas för att mäta utvecklingen mot inriktningarna. Dessa mål presenteras nedan, under respektive planeringsinriktning. I de fall målvärdet är angett med ett X behöver trafikkontoret genomföra kompletterande undersökningar innan en lämplig målnivå kan föreslås.

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

- Transportkapaciteten i personer per timme i högtrafik på väg- och gatunätet ska öka mer än den procentuella befolkningsökningen till år 2030.
- Kollektivtrafikens andel av de mekaniserade resorna (dvs. resor med bil eller kollektivtrafik) i högtrafiken ska vara 80 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030.
- Andelen av alla resor som sker med cykel ska i högtrafik ska vara minst 15 procent.
- Andelen företagare som upplever att stadens gator och vägar tillgodoser deras behov ska vara X procent år 2030.

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

- Andelen motorfordonsresor med god restidspålitlighet i högtrafik ska vara X procent år 2030.

- Stomtrafiken i innerstaden ska ha en medelhastighet (inklusive hållplatsstopp) på 20 km i timmen år 2030.
- Det ska vara lätt att hitta en parkeringsplats. Efterfrågan på parkeringsplatser ska inte överstiga 85 procent av utbudet år 2030.
- Andelen resenärer på stadens vägar och gator som är nöjda med reskvalitet ska vara X procent år 2030.

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

- Andelen lokala resor (dvs. resor inom 5 kilometer) som sker till fots ska vara minst 70 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030.
- Andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktivt ska vara minst X procent år 2030.

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

- Genomfartstrafiken ska vara högst 5 procent av all trafik på innerstadens gatunät år 2030.
- Den totala körsträckan med bil eller lastbil på stadens vägar och gator i högt trafik ska hållas vid högst 2008 års nivåer till år 2030.
- 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.
- Andelen invånare som upplever att trafiken inte orsakar allvarliga problem i sin stadsdel ska vara minst X procent år 2030.

Handlingsplan

En bilaga till strategin innehåller en översiktlig handlingsplan för åren 2012-2016. Handlingsplanen beskriver ett antal åtgärder som bidrar till att målen uppfylls. I handlingsplanen presenteras följande 20 åtgärdsförslag:

- Påbörja arbetet med stomnätet
- Bättre övervakning av kollektivtrafikkörfält
- Anslutningsresor till kollektivtrafiken
- Cykelplan för arbetspendling
- Vinterunderhåll av cykelvägar
- Cykelparkeringsplan
- Utbyggnad av lånecykelsystemet
- Handlingsplan för cykelområdet
- Gångtrafikplan som identifierar viktiga stråk
- Bättre förståelse för gångtrafikens behov
- Samordning av drift och underhåll, trafiksäkerhet och tillgänglighet
- Handlingsplan för godstrafik
- Utredda samlastningscentraler

- Reglering av parkering i innerstaden
- Reglering av parkering i ytterstaden
- Handlingsplan för biltrafiken
- Bättre samordning av störande vägarbeten
- Kommunikation med resenärer och medborgare
- Smarta val-åtgärder
- Studerar en utvecklad trängselskatt

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av parkmiljöavdelningen norra innerstaden.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen är positiv till att trafikkontoret tagit fram en strategi för hur stadens väg- och gatunät ska utvecklas i samband med att staden växer och anser att den stödjer målen i *Vision 2030, Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm* och *Stockholms miljöprogram 2012-2015*. Enligt förvaltningen blir strategin ett viktigt policydokument för stadens förvaltningar och nämnder. För att strategin ska vara ett användbart verktyg bör det tydligare framgå vilka målkonflikter som kan uppstå och hur staden ska prioritera i vissa lägen. Det är också viktigt att strategin är flexibel och kan anpassas till samhällsförändringar och samtidigt stå sig över tid.

Enligt förvaltningen är det önskvärt att Stockholms stad i sitt framtagande av *Framkomlighetsstrategin* samordnar sig med närliggande kommuner för att säkerställa att regionen arbetar mot samma mål. Storstockholms Lokaltrafik (SL) har bjudit in staden till information om remiss för Stockholms läns regionala trafikförsörjningsprogram, som kommer bli ett viktigt dokument för den regionala samordningen och det är viktigt att strategin stäms av mot denna. Stockholms stad bör också ta ställning till hur SL-remissen ska behandlas. Ska varje förvaltning skriva sitt eget svar eller ska staden ta fram ett gemensamt tjänsteutlåtande?

Planeringsinriktningar och mål

Förvaltningen anser att strategins planeringsinriktningar är bra då de, i enlighet med Stockholms översiktsplan och miljöprogram, fokuserar på en lättillgänglig, snabb och pålitlig kollektivtrafik för att attrahera resande från bilanvändning samtidigt som det utvecklas goda möjligheter för gång- och cykeltrafik. Enligt förvaltningen är det också mycket positivt att strategin ser stadens gator som platser, viktiga för möten och andra sociala funktioner.

Enligt förvaltningen är det bra att strategin presenterar mätbara mål, som går att följa upp. För det fortsatta arbetet är det viktigt att trafikkontoret ges tillräckliga resurser för att genomföra de undersökningar som saknas för att de ska kunna föreslå lämpliga nivåer för samtliga mål.

Förvaltningen kan bidra till att uppnå målen om ökad andel som går, cyklar eller åker kollektivt. Förvaltningens avser t.ex. att fortsätta sitt arbete med att utveckla trygga och tillgängliga gångstråk i parkerna i enlighet med översiktsplanens mål om "promenadstaden".

Framkomlighetsstrategin handlar mycket om miljöfrågor, och förskolan är en betydelsefull plattform för att skapa förutsättningar för barnen att bli medvetna om och intresserade av sin omvärld. I enlighet med förskolans läroplan arbetar de kommunala förskolorna på Norrmalm med bl.a. målet om att varje barn ska utveckla intresse och förståelse för naturens olika kretslopp och för hur människor, natur och samhälle påverkar varandra. Förskoleverksamheten använder idag uteslutande kollektivtrafiken som färdmedel för längre resor.

Ett sätt att minska resande med bil är att förvaltningen fortsätter kommunicera med SL för att framföra verksamheternas och allmänhetens krav på kollektivtrafiken. Förvaltningen deltar i referensgruppen för stadsutvecklingsområdet Hagastaden och har kopplat trafikkontorets trafikpedagoger till projektet för att t.ex. utveckla ett arbete med "vandrande skolbussar", vilket kan bidra till att man väljer bort bilen som färdmedel till och från förskolan/skolan.

Handlingsplan

Enligt förvaltningen är det bra att strategin innehåller en översiktlig handlingsplan där mer konkreta åtgärder presenteras. Förvaltningen ser fram emot kommande cykelplan och gångtrafikplan som trafikkontoret ska ta fram. Det är särskilt viktigt att dessa strategier stäms av med stadsdelsförvaltningarna eftersom dragningen av gång- och cykeltrafik ofta påverkar parker och grönområden. Planeringen av pendlingsstråk för cykeltrafikanter bör t.ex. inte inkräkta på strändernas rekreativa och biologiska värden. Förvaltningen anser att möjligheterna för kollektivtrafik på vattnet bör utredas och att detta borde listas som en åtgärd i handlingsplanen. Generellt vill förvaltningen betona vikten av att samtliga åtgärds- och handlingsplaner bör samordnas med stadens förvaltningar och nämnder samt de med stadsutvecklingsprojekt som pågår.

Förvaltningen är positiv till att trafikkontoret tar initiativ till en utredning av samlastningscentraler. För att minska biltrafiken i staden är det viktigt att handeln och näringsverksamheterna har en rationell och pålitlig varuförsörjning genom samdistribution och bättre nyttjande av stadens logistiska infrastruktur.

Enligt förvaltningen är det bra att handlingsplanen lyfter fram möjligheten till reseplanering och kommunikation som viktiga åtgärder för *Framkomlighetsstrategin*. Förvaltningen anser att staden bör arbeta för smarta



tekniska lösningar för att underlätta för resenärer och medborgare att göra miljömässiga val i sitt resande. När trafikkontoret tar fram handlingsplan för smarta val-åtgärder är det relevant att utvärdera och följa upp det arbete som stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden gör med s.k. IKT (informations- och kommunikationsteknik).

Bilaga

Framkomlighetsstrategin med bilagd handlingsplan