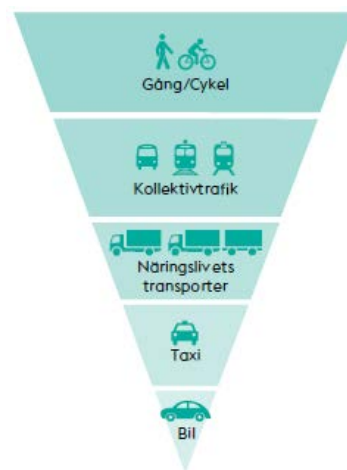


Transporter anpassade till staden

Transporter

Stockholms största miljöproblem är trafiken. Stockholms stad arbetar därför aktivt för att minska skadorna på miljö och hälsa orsakat av trafik. Om staden ska kunna hantera efterfrågan på transporter på ett effektivt och långsiktig hållbart sätt behöver färre resor ske med kapacitetssvaga färdmedel som bil och fler med gång, cykel och kollektivtrafik. Vissa resor kommer dock alltid att behöva göras med bil och det är därför viktigt att skapa förutsättningar så att dessa kan ske så effektivt så möjligt. Stadens syn på hur prioriteringar ska ske i gatrummet beskrivs i stadens framkomlighetsstrategi. Strategin bygger vidare stadens vision och översiktsplan. Framkomlighetsstrategin kopplar även till stadens miljöprogram och färdplan för fossilfritt Stockholm.



Framkomlighetsstrategin redogör för hur staden ska hantera efterfrågan på transporter på strategisk nivå. Strategin konkretiseras genom att ett antal fördjupningsområden identifierats. Inom dessa tar staden fram inriktningsplaner. I dagsläget finns inriktningsplaner inom; kollektivtrafik (stomnätstrategi), parkering, cykel, gång och leveranstrafik.

Då den fysiska planeringen skapar de fysiska förutsättningarna för transporter utgör denna ett betydelsefullt verktyg i arbetet med att nå samhällets mål för transporter. Det är därför viktigt att redan i tidigt skede av planeringen ta hänsyn till de principer för transporter som fastställts i framkomlighetsstrategin och dess fördjupningar.

Gångtrafik

I stadens gångplan slås fast att stadens invånare ska kunna, vilja, veta och våga gå. Det innebär i praktiken att det först och främst ska finnas förutsättningar att gå till relevanta målpunkter. I detta ingår till exempel att ta bort och inte skapa enkelt avhjälpta hinder som höga kanter, bristande kontrastmarkeringar och ojämn beläggning. Det ingår också att skapa förutsättningar för god vinterväghållning.

Vid planering av nya bostäder och verksamheter är det viktigt att analysera hur exploateringen förhåller sig till de i gångplanen utpekade gångstråken och hur koppling till dessa kan förbättras. Exempel på förbättringar kan vara ny skyltning som förstärker orienterbarheten eller trygghetsåtgärder som till exempel belysning och underhåll av vegetation. Det kan även ske genom hastighetssäkring av övergångsställen och andra hastig-

hetsdämpande åtgärder för bil. Vid skolor är det särskilt viktigt att analyser görs av det omkringliggande gångnätet för att säkerhetsställa goda förutsättningar för barn och föräldrar att ta sig dit till fots.

För att undvika bilberoende i nya exploateringsområden är det viktigt att grundläggande service finns inom gångavstånd. Ett mått på detta kan till exempel vara att det bör finnas en närbutik med livsmedel inom 10 minuters gångavstånd. Förutom att gångstråken upplevs som trygga och säkra är genhet viktigt. Ett sätt att bedöma genhet är att använda sig av genhetsknot, d.v.s. skillnaden mellan den faktiska gångvägen mellan två punkter och fågelvägen. Genhetsknotet för gångstråk bör inte vara högre än 1,25, d.v.s. den faktiska gångvägen bör inte vara mer än 25 procent längre än fågelvägen. Vid bedömning av genhet är det viktigt att ta hänsyn till barriärer. Korsas ett gångstråk av gator bredare än 6 meter och har trafikflöden som överskrider 600 fordon/dygn per timme blir den gåendes väntetid mer än 60 sekunder, vilket bedöms motsvara låg standard.¹

Bedömningsgrunder för gång- och cykeltrafik

Planrelaterad

Miljöprogrammets delmål 1.4 anger att gång- och cykelresandet ska öka, vilket innebär att:

- Staden ska ha en väl fungerande, utbyggd infrastruktur för cykel.
- Staden ska ställa krav på cykelparkeringar i bra lägen och i tillräcklig omfattning.

Staden ska beakta gångtrafikanternas behov i stadsbyggnads- och trafikprojekt.

Cykeltrafik

I stadens cykelplan slås fast att cyklandet i Stockholm ska öka. För att detta ska ske behöver åtgärder genomföras inom många olika områden. I samband med exploatering av nya bostäder och verksamheter måste förutsättningarna för cykling tidigt analyseras. Det är viktigt att kopplingar till regionala cykelstråk och knutpunkter för kollektivtrafik redovisas i planhandlingar.

För framtida arbetsplatser är det viktigt att det finns förutsättningar för dusch och ombyte samt trygg och säker cykelparkering. Stockholms stads cykelparkeringstal ger riktlinjer för lämplig mängd cykelparkering för olika typer av bostäder och verksamheter. Enligt cykelparkeringstalen för nyproduktion ska bostäders och arbetsplatsers behov av cykelparkering i

¹ SKL, Vägverket, Banverket, Boverket, *Trafik för en attraktiv stad – underlag, utgåva 2, 2007*

första hand lösas inom fastigheten. Principen är att parkering ska anordnas på tomtmark eller inom huset, inte på gatumark. Cykelparkeringstalen ställer inte några formella krav på anordnande av cykelparkeringsplatser inomhus. Dock bör parkeringsplatser anordnas på sådant sätt att markutnyttjandet blir så effektivt som möjligt, utan att bli svåra att nå och använda.

För såväl gång som cykel är det viktigt att det redan i planskedet säkerhetsställs att den planerade exploateringen inte försämrar förutsättningarna för drift och underhåll av viktiga stråk.

I stadens parkeringstal för cykel anges följande nivåer för olika typer av bostäder och verksamheter:

Bostäder: 2,5 - 4 platser/100 m² BTA, (studentbostäder: 1,5 platser/lägenhet för lägenheter mindre än 35 m² BTA 2,5 platser/lägenhet för lägenheter större än 35 m² BTA)

Arbetsplatser: Minst 0,2 platser per anställd, alternativt: kontor: 10-20 platser per 1000 m² BTA, industri: 5-10 platser per 1000 m² BTA

Handel: 20-30 parkeringsplatser/1000 kvm BTA.

Kollektivtrafikknutpunkter och hållplatser: 5-15 platser/100 resenärer

Grundskolor, gymnasier, högskolor: 30-70 parkeringsplatser/100 elever

Idrotts-, nöjes- och rekreationsanläggningar: 10-40 parkeringsplatser/100 besökare eller åskådarplatser

Kollektivtrafik

Bebyggelseutveckling samt utveckling av större verksamheter bör ske utefter befintliga eller planerade kollektivtrafikstråk. Då etableras ett stabilt resenärsunderlag som i sin tur skapar förutsättningar för högre turtäthet och därmed en stärkt attraktivitet för kollektivtrafiken. Ett enkelt sätt att undersöka kollektivtrafikens konkurrenskraft är att studera restidskvoter mellan kollektivtrafik och bil. Studier i Stockholm har visat att tar det lika lång tid att ta sig till en plats med kollektivtrafik som med bil så väljer 90 procent kollektivtrafik. Om restidskvoten är 2, det vill säga kollektivtrafiken tar dubbelt så lång tid från dörr till dörr som en resa med bil, väljer 35 procent kollektivtrafik. Restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil bör inte överstiga 1,5 till större målpunkter vid planering av nya exploateringsområden. Närhet till hållplats bör inte överstiga 500 meter, den bekväma trafikanten föredrar bilen om det är långt att gå till hållplatsen eller om gångvägen innehåller branta lutningar eller andra hinder. Resenären

bryr sig inte om tidtabellen vid turintervall under 10 minuter men anpassar sig vid längre intervall.²

Tung trafik – farligt gods

En betydande del av stadens trafik utgörs av näringslivets transporter. I takt med att staden växer ökar också efterfrågan på leveranser. I stadens strategiska inriktning för bättre leveranstrafik konstateras att det finns mycket att vinna på effektiva leveranser. Effektiv leveranstrafik skapar förutsättningar för väl fungerande vardags- och näringsliv och en stadsmiljö där gator inte enbart leder trafik utan även uppfattas som tilltalande miljöer att vistas i. Förutom leveranser av varor utgörs även det transporterade godset av jord, sten och sand, till och från olika exploateringsområden. För att minska leveranstrafikens negativa påverkan behöver såväl transporter av varor som av byggmaterial samordnas så långt det är möjligt. I Norra Djurgårdstaden har staden etablerat ett bygglogistikcenter för att effektivisera godstransporterna. Liknande lösningar bör övervägas vid andra större exploateringsområden.

För huvuddelen av stadens vägnät råder ett generellt förbud mot transporter med tunga lastbilar mellan klockan 22 och 06. Tunga transporter, med fordon upp till 24 meters längd, är i viss utsträckning dock tillåten. Där denna trafik är tillåten innebär det en stor risk för störningar till bostäder. Var den tunga trafiken är tillåten bör uppmärksammas i planeringen. Se även under avsnittet samlokalisering. Förbudet mot tung trafik följer av stadens lokala trafikföreskrifter 9§, med stöd av 10 kap 1§ och 3§ trafikförordningen. Undantagna vägar anges i Färdvägsförteckning A från september 2012 och tung trafik kartan.

Transporter av farligt gods får endast ske på särskilt upplåtna gator och vägar enligt lokala trafikföreskrifter. Förbud för genomfart gäller genom innerstaden. För övriga vägnätet finns av Länsstyrelsen rekommenderade primära och sekundära transportvägar, liksom anvisade uppställningsplatser för fordon med farligt gods.

Biltrafik

Biltrafiken och dess infrastruktur tar en relativt stor andel yta i anspråk jämfört med alternativ som gång, cykel och kollektivtrafik och har därför lägst prioritering i gaturummet enligt framkomlighetsstrategin. Samtidigt utgör bilen för vissa det enda rimliga eller möjliga färdmedlet. Förutom att bilen tar mycket plats så har den även negativ påverkan på miljö, hälsa och klimat. För att undvika onödigt stor belastning på miljö, klimat och infrastruktur är det viktigt att resande med gång, cykel och kollektivtrafik utgör ett mer attraktivt alternativ än bil. För de resor som måste ske med bil är ambitionen att dessa ska bidra med så lite negativ påverkan på miljö och klimat så möjligt.

² SKL, Vägverket, Banverket, Boverket, *Trafik för en attraktiv stad – underlag, utgåva 2, 2007*

Varje bilresa börjar och slutar med en parkeringsplats. Åtgärder som syftar till att påverka tillgången till parkering får därmed stor påverkan på bilens attraktivitet och därmed hur mycket trafik som alstras. I stadens riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal finns en modell för att sätta parkeringstal vid nybyggnation av bostäder. Enligt modellen ska parkeringstal bestämmas utifrån följande arbetsgång:

1. **Generellt grundintervall** som baseras på bilinnehavet i staden (0,4-0,6 bilar per lägenhet).

2. **Lägesbaserat p-tal** (som identifierar var inom intervallet 0,4-0,6 som just det aktuella projektet ska placeras). Detta är ett ”arbetssteg” där bedömningen baseras på lägesfaktorer och stadskvaliteter och används som ett informellt tidigt riktvärde i samband med markanvisning. Faktorer för lägesbaserade parkeringstalet är avstånd till kollektivtrafikens stamnät, avstånd till city, tillgång till lokal service och andra urbana aktiviteter samt tillgång till lediga garageplatser på tomtmark i området.

3. **Projektspecifikt parkeringstal** baseras på det lägesbaserade p-talet och lägenhetsstorlek. Enbart små lägenheter sänker p-talet med 30 % och områden med enbart stora lägenheter höjer p-talet med 20 %. Besöksparkering tillkommer med 10 % på kvartersmark om inte parkeringen löses genom samnyttjande i en gemensam öppen parkeringsanläggning.

4. **Gröna parkeringstal**, ett valfritt erbjudande till byggherrarna att sänka det projektspecifika p-talet med hjälp av mobilitetstjänster. Gröna parkeringstal är ett erbjudande och inte krav från staden. Exempel på mobilitetstjänster är bilpoolsmedlemskap, kvalitativa cykelparkeringar för boende och besökare, och lastcykelpool.

Mobilitetstjänsterna aggregeras till samlade paket som värderas i tre nivåer:

- Grundläggande - kan ge en maximal rabatt på 10 %.
- Medelnivå - kan ge en maximal rabatt på 15 %.
- Ambitiös nivå - kan ge en maximal rabatt på 25 %.

Tanken är att riktlinjerna ska leda till att ”lagom många” parkeringsplatser kommer till stånd, vilket förväntas underlätta bostadsbyggandet.

För arbetsplatser är tillgången till parkering en mycket viktig faktor bakom val av färdmedel. Enligt en resvaneundersökning som genomfördes i Kista 2011 reste anställda med parkering på jobbet enligt följande: gång 2 procent, cykel 8 procent, kollektivtrafik 32 procent och bil 58 procent. För anställda utan tillgång till parkering på arbetsplatsen var fördelningen: gång 8 procent, cykel 15 procent, kollektivtrafik 57 procent och bil 20 procent.³

³ Trafikverket, SL, Länsstyrelsen, Stockholm stad, SLL, *Förstudie mobility managementåtgärder för Kista arbetsplatsområde och Galleria, Underlagsrapport 1 – Resvaneundersökning*, 2011

Användbara underlag

- 1 [Framkomlighetsstrategi för Stockholm](#)
- 2 [Cykelplan för Stockholm](#)
- 3 [Cykelparkeringstal för nyproduktion](#)
- 4 [Gångplan](#)
- 5 [Promenadstaden – Stockholms översiktsplan.](#)
- 6 [Projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad](#)
- 7 [Stockholms miljöprogram 2016-2019](#)
- 8 [Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter.](#)
- 9 [TRAST – Trafik för en attraktiv stad. Utgåva 3, 2015. Trafikverket m.fl.](#)
- 10 [Fossilbränslefritt Stockholm 2040](#)