



## FOTGÄNGARNAS FÖRENING - FOT

2012-03-22

### **Förslag till Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030; En strategisk inriktning för storstadsgator i världsklass - Remissyttrande från FOT; Fotgängarnas förening**

FOT (Fotgängarnas förening) välkomnar att Stockholms stad tar fram en Framkomlighetsstrategi som sträcker sig till år 2030. Det är värdefullt att det finns en strategi i Stockholm stad som tydligt anger de styrande principerna för prioriteringen av stadens vägar och gator. Detta behövs för att trafiken i ett Stockholm som växer kraftigt ska bidra till ett tryggt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm.

Dokumentet är kort och koncist och gör det tydligt för läsaren vad Stockholm anser behöver göras för att öka det hållbara resandet. Strategins fokus på att det är människor och gods som ska förflyttas är bra.

Vision 2030 anger att staden aktivt ska bedriva kampanjer för att ändra resebeteendet mot kapacitetsstarka och energisnåla färdmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik. Framkomlighetsstrategin betonar att tillgängligheten till målpunkter är viktiga. Detta är en förutsättning för att gång, cykel och kollektivtrafik ska kunna prioriteras.

Utpekandet av ekonomiska styrmedel och smarta val-åtgärder som betydelsefulla komplement till de fysiska åtgärderna är bra. Det hade varit intressant att ha med en kort nulägesbeskrivning på hur dagens andelar för gång, cykel, kollektivtrafik och bil ser ut. Exempelvis "Inom en radie av 2 mil från Stockholms centrum reser idag 1/3 med bil, 1/3 åker kollektivt och 1/3 går eller cyklar".

En koppling till andra övergripande mål som berör trafiken, såsom transportpolitiska mål, miljö kvalitetsmål och miljö kvalitetsnormer borde finnas med. Det borde även finnas en konsekvensanalys om Framkomlighetsstrategin bidrar till att exempelvis nå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030.

Från översiktsplanens stadsutvecklingsstrategi "Främja en levande stadsmiljö" pekas människor med funktionsnedsättning samt barns rörlighet ut som särskilt prioriterade. Även äldre borde vara en prioriterad målgrupp då den målgruppen kommer att bli allt större framöver.

#### **Målformuleringarna och målnivåerna**

De fyra strategiska inriktningarna är tydliga och bra. I Planeringsinriktning A: anger att "Fler människor och gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, dvs kollektivtrafik, cykel och gång". Under planeringsinriktning A finns dock inget uppföljningsmål för gångtrafiken.

Om gång, cykel och kollektivtrafik ska kunna vara attraktiva är närheten till viktiga målpunkter väsentlig, därför bör detta vara en indikator när nya områden planeras. Gångtrafikanternas behov i stadsbyggnads- och trafikprojekt bör prioriteras och viktiga målpunkter i människors vardagsliv, som exempelvis service, barnomsorg och skolor borde styras till bostadsområden, arbetsplatser och kollektivtrafikknutpunkter.

FOT saknar att strategin inte på ett tydligt sätt tar hänsyn till hela resan perspektivet. Om varje trafikslag behandlas var för sig så missar man helhetsbilden och resor är sällan helt knutna till ett trafikslag. För medborgarna är det mest betydelsefulla hur man tar sig från startpunkt till målpunkt på ett enkelt, tryggt och framkomligt sätt. Exempelvis är gång en förutsättning för en attraktiv kollektivtrafik och det är redan idag trångt för resenärerna i Stockholms rusningstrafik.

Gångvägar till och från kollektivtrafiken men även busshållplatser, plattformar och trappor behöver dimensioneras så att dessa upplevs som framkomliga, angenäma och säkra. Då sambandet mellan kollektivtrafik och gångtrafik inte finns med i Spårvägs- och stomnätstrategi, etapp 1 – centrala delen av Stockholmsregionen och inte heller i Framkomlighetsstrategin på ett tydligt sätt, bör man bestämma var gångtrafik kopplat till kollektivtrafik ska tas upp.

**I planeringsinriktning C "Vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas genom att förbättra gångvänligheten i promenadstaden" lyfts gena sammanhängande trafiksystem, tillgänglighet, orienterbarhet och överblickbara stadsrum fram.**

Det är positivt att framkomlighetsstrategin nu på ett tydligt sätt även lyfter fram gångtrafiken. Framför allt är det positivt att man betonar vikten av att börja behandla gångtrafik som ett eget trafikslag. Det skulle dock vara intressant att ta del av på vilket sätt som Stockholm stad tänker arbeta för att tydliggöra gångtrafiken som eget trafikslag.

Det finns idag ingen omfattande information om gångtrafik på Stockholms hemsida, ingen heltäckande plan för gångtrafik och i dokument och enkäter står det fortfarande gång- och cykeltrafik som en enhet. I den fysiska miljön finns på många ställen gemensamma gång- och cykelbanor. Undersökningar visar på ett ökat missnöje med trafiksäkerheten för fotgängare på gemensamma gång- och cykelbanor. Även om detta framför allt är en trygghetsfråga och inte en säkerhetsfråga, så bör frågan tas på allvar. Äldre fotgängare blir ofta skrämde av snabbt passerande cyklister. Denna fråga kommer sannolikt att bli ännu viktigare i framtiden som en följd av allt fler äldre gångtrafikanter. Därför är det positivt att strategin pekar på att "En planering som slår samman gång- och cykeltrafik inte tar hänsyn till respektive trafikslags särskilda villkor".

En tydligare fokus på de oskyddade trafikanterna borde vara vägledande för Promenadstaden Stockholm. Biltrafikens hastighet är avgörande för fotgängarnas framkomlighet, ju lägre hastighet desto bättre blir tillgängligheten och framkomligheten. Alla gator, inklusive huvudgatorna, bör göras om för lågfart (max ca 30 km/tim) – med undantag för helseparerade gator/vägar av typ Bergslagsvägen eller Drottningholmsvägen där bilisterna kan köra lite fortare. Lägre fart minskar inte biltrafikens framkomlighet (enligt testkörningar i 30 respektive 50 km/h som NTF låtit genomföra). Alla vinner på lägre bilhastighet i innerstaden, då stadens gaturum blir attraktivare och trafiksäkrare. Det är därför bra att strategin tar upp att hastighetssänkningar kan gynna trafiksäkerheten för gångtrafikanter.

Målsättningen enligt Framkomlighetsstrategin är att "Andelen lokala resor (dvs. resor inom 5 kilometer) som sker med gång ska vara minst 70 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030. Det anges att lokala resor med gång idag är ca 60-65 % i innerstaden och ca 30-35 % i ytterstaden. Frågan är om man även tagit med resor där gång endast utgör del av resan. Om så är fallet bör man redovisa hela resor med gång och delresor separat.

Det är angeläget att i tidiga skeden i planeringen inkludera strategins mål att skapa gångvänliga samhällen. Stadsstrukturen är avgörande för om gående blir ett av de huvudsakliga färdsattnen. Det är därmed viktigt att ha långsiktiga prioriteringar av säkra och trygga promenadstråk som kan koppla samman stadsdelarna i enlighet med Stockholms översiktsplan.

När det gäller det föreslagna målet att 50 % av andelen lokala resor ska ske med gång i ytterstaden så behövs det kraftiga insatser för gångtrafik och kollektivtrafik i ytterstaden för att nå en nivå i balans med innerstaden. I ytterstaden finns ett stort behov av bättre sammanlänkande stråk och gaturum för gång samt att gångvägar måste utformas så att de är attraktiva, säkra och framkomliga.

För att nå en ökad andel gångtrafik behövs ett handlingsplan med ett brett synsätt där allt ifrån mobility management, fysiska åtgärder och planeringsprinciper tas fram. Detta är något som kan ingå i en gångtrafikplan.

Under rubriken "Nästa steg" anges att handlingsplanerna ska beskriva konkreta åtgärder, vad de kostar och hur de bidrar till målen och vilka andra effekter de har. Kostnader och konsekvensanalyser saknas i handlingsplanen för 2012- 2016. Exempelvis borde det göras en bedömning om åtgärderna i Framkomlighetsstrategin leder till att Stockholms långsiktiga mål att vara fossilbränslefritt 2050 kan nås. Då man bedömer kostnader bör även kostnaden för ett stillasittande liv tas med i beräkningen dvs ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar samt fetma.

#### **Åtgärdsförslagen i handlingsplanen 2012 - 2016:**

Framkomlighetsstrategin anger i handlingsplan för 2012-2016 att man ska ta fram "en gångtrafikplan som identifierar viktiga stråk". Det är positivt, men liksom för cykeltrafiken behövs en gångtrafikplan för arbetspendling (kopplat till kollektivtrafik), vinterunderhåll av gångvägar och en handlingsplan för gångtrafikområdet.

För att gångtrafik ska börja ses som ett eget trafikslag, behövs en egen budget, en utpekad ansvarig person samt en övergripande plan, vilket övriga trafikslag har. Det är viktigt att gångtrafikplanen tas fram parallellt med cykelplanen och stomnässtrategin för att gångtrafiken och dess koppling till andra trafikslag inte glöms bort.

En övergripande gångtrafikplan behövs för att se över helheten för gångtrafiken och bör innehålla planeringsprinciper för framkomlighet, trafiksäkerhet (säker och tydlig trafikmiljö), attraktiva gångmiljöer och mötesplatser, drift och underhåll (markbeläggning och vinterunderhåll), informationsåtgärder (skyltning och kartor) men även dess koppling till andra trafikslag. Gångtrafikplanen behöver ange konkreta årliga åtgärder inkluderande beräknade kostnader för dessa.

En gångtrafikplan är också ett viktigt hjälpmedel för planerare och kan även öka förståelsen hos planerare för olika fotgängargrupper. För att sätta fokus på gångtrafik som ett eget trafikslag behöver gångtrafiken börja hanteras som ett eget trafikslag i planer, styr-dokument, enkäter mm.

Det är positivt att s.k. "walkability audits" genomförts för att få in synpunkter från medborgarna. Detta behövs göras för samtliga viktiga målgrupper inom gångtrafik, dvs barn, människor med funktionshinder och äldre personer.

För åtgärdsförslag 11: "samordning av drift och underhåll, trafiksäkerhet och tillgänglighet behöver man även lyfta in gångtrafik och inte enbart cyklister. "Syftet är att få ett effektivare arbete samtidigt som säkerheten och tillgängligheten för cyklister ökas".

### **Hur strategin kan integreras i det regionala samarbetet kring trafikfrågor**

För gångtrafik i ett regionalt sammanhang är det gång kopplat till kollektivtrafik som har betydelse och då framför allt hur gång hanteras vid bytespunkter. Det är viktigt att framkomligheten och orienterbarheten samt den fysiska miljön för gångtrafiken hjälper till att effektivisera bytet.

### **Hur din organisation kan bidra till att målsättningarna i strategin kan uppnås.**

Fotgängarnas förening hjälper gärna till att utveckla gångtrafiken i Stockholm så att Stockholm på sikt kan leva upp till sitt namn Promenadstaden.

Sammanfattningsvis vill FOT framföra att det är positivt att Stockholm stad har ambitioner att hantera gång som ett eget trafikslag men att för detta behövs en övergripande plan som täcker in gångtrafikens olika dimensioner.

Föreningen FOT uppskattar att vi erbjudits möjligheten att lämna synpunkter på förslaget till Framkomlighetsstrategi och hoppas att strategin ska leda till en ökad gångtrafik och att gångtrafik börjar ses som ett eget trafikslag.

### **Fotgängarnas Förening**

Sonja Forward  
Ordförande i FOT  
[sonja.forward@vti.se](mailto:sonja.forward@vti.se)  
070-638 03 63

Ninnie Gustafsson  
Styrelsemedlem i FOT  
[ninnie.gustafsson@telia.com](mailto:ninnie.gustafsson@telia.com)  
070-240 34 39