

Tid Torsdagen den 20 april 2023 kl. 16.00 – 16:40
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Tisdagen den 2 maj 2023 §§ 1-20, 22-24

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 20 april 2023, § 21

Lars Strömgren

Dennis Wedin

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Lars Strömgren (MP), ordföranden
Dennis Wedin (M), vice ordföranden

Ulf Walther (S)
Berit Nyberg (S)
Johan Ekegren (S)
Irene Dolk Castellanos (S)
Tobias Johansson (V)
Katja Jassey (V)
Anders Lindman (SD)
Sara Svanström (L)
Markus Berensson (C)
Hamid Ershad Sarabi (C)

Tjänstgörande ersättare:

Anna Cederschiöld (M) för Jonas Nilsson (M)

Ersättare:

Jimmy Lindgren (S)
Karin Jordås (S)
Björn Erdal (S)
Joel Höglund (V)
Torbjörn Erbe (M)
Ludvig Tornberg (M)
Gabriel Kroon (SD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Ulrika Falk, Peter Granström, Anna Green, Philip Hall, Kersti Hedqvist, Elisabet Munters, Bengt Stenberg nämndsekreterare Alva Matsdotter och borgarrådssekreteraren Helena Culleemo samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-21.

§ 8**Framkomlighetssatsning inom gång-, cykel och kollektivtrafik. Utredningsbeslut.**

Dnr T2023-00530

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner projektdirektivet för framkomlighetssatsningen inom gång-, cykel-, och kollektivtrafik samt anmäler projektdirektivet till kommunstyrelsens ekonomiutskott.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 april 2023.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Stockholm stad har en ett ansvar att öka framkomligheten för de som använder stadens gator, cykel- och gångvägar. Därför är det positivt att staden fortsätter satsa på detta. Men vi Liberaler kommer alltid värna om framkomlighet även för de som är beroende av extra stöd för att röra sig i vår stad.

Detta är varför vi satsar 120 mnkr extra under perioden 2023-2026 för att öka investeringsvolymen inom programmet för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. En stad som ser till allas framkomlighet, vare sig man är beroende av en rollator eller rullstol är en stad som värnar om allas frihet.

Staden och trafiknämnden i synnerhet ska alltid utgå från tillgänglighetsperspektivet när en fysisk förändring sker i det offentliga rummet.

Alva Matsdotter

HandläggareStina Airijoki
08-508 26 063Kristofer Rogers
08-508 26 022Lotten Svedberg
08-508 26 215**Till**Trafiknämnden
2023-04-20

Framkomlighetssatsning inom gång-, cykel- och kollektivtrafik. Utredningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner projektdirektivet för framkomlighetssatsningen inom gång-, cykel-, och kollektivtrafik samt anmäler projektdirektivet till kommunstyrelsens ekonomiutskott.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick trafiknämnden i uppdrag att mellan åren 2023 och 2026 investera 2 000 mnkr i framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Av dessa avser 425 mnkr satsningar på framkomlighet inom gång, 900 mnkr cykel och 425 mnkr kollektivtrafik. Därutöver avser 250 mnkr investering i en gång- och cykelbro vid Slussen.

Enligt stadens investeringsregler ska utredningsbeslut tas fram för projekt som förväntas ha en investering över 50 mnkr.

Framkomlighetssatsningen på 2 000 mnkr hanteras inte som ett enskilt projekt, men för att åstadkomma en samlad redovisning och uppföljning har stadsledningskontoret bitt trafikkontoret att ta fram ett utredningsbeslut vilket görs i och med detta ärende.

Projektdirektivet, som ligger som bilaga till detta utredningsbeslut, beskriver hur trafikkontoret planerar att genomföra denna satsning samt hur kontoret kommer att rapportera och följa upp det ekonomiska utfallet av satsningen.

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner projektdirektiv, enligt bilaga 1, samt föreslår att projektdirektivet anmäls till kommunstyrelsens ekonomiutskott.

Bakgrund

Stadens översiktsplan omfattar fyra mål: En växande stad, En sammanhängande stad, God offentlig miljö och En klimatsmart och tålig stad. Staden ska byggas på ett sätt som minimerar behovet av att resa, möjliggör fler resor med cykel och gång samt stödjer en kapacitetsstark kollektivtrafik. Stockholm ska vara en sammanhängande stad, där det är naturligt att röra sig mellan olika stadsdelar och besöka nya platser. Inriktningen i översiktsplanen är att biltrafiken ska minska. Samtidigt är en fortsatt hög tillgänglighet avgörande för stadens och regionens möjligheter att växa och konkurrera med andra städer och regioner.

Enligt kommunfullmäktiges budget för 2023 ska ökad framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik i enlighet med framkomlighetsstrategin genomsyra stadens arbete. Investeringsbudgeten ska inrymma nya anläggningar som följd av den växande staden samt reinvesteringar för att bevara befintlig infrastruktur. I budget för 2023 har trafiknämnden fått i uppdrag att under en fyraårsperiod genomföra investeringar i framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik till en utgift av 2 000 mnkr. Av dessa avser 425 mnkr satsningar på framkomlighet inom gång- 900 mnkr cykel- och 425 mnkr kollektivtrafik. Dessutom avsätts 250 mnkr för anläggande av en gång- och cykelbro som en del av projekt Slussen i syfte att uppnå ökad framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet.

Enligt stadens investeringsregler ska ett utredningsbeslut tas fram för projekt som förväntas ha en investering över 50 mnkr. För att åstadkomma en samlad redovisning och uppföljning har stadsledningskontoret och trafikkontoret haft dialog och beslutat att ta fram ett utredningsbeslut för satsningen vilket görs i och med detta ärende. Satsningen på 2 000 mnkr på framkomlighetsåtgärder ska dock inte ses som ett enda projekt utan innehåller en mängd olika

investeringsprojekt som enskilt kommer att tas till trafiknämnden för beslut i enlighet med stadens investeringsregler. Det innebär att investeringsprojekt över 5 mnkr kommer att tas upp till beslut i trafiknämnden genom inriktningsbeslut och genomförandebeslut. För projekt som förväntas ha en investeringsutgift över 50 mnkr krävs dessutom kommunfullmäktiges godkännande.

Föreliggande utredningsbeslut ska ses som en form av kvittens på att trafiknämnden mottagit uppdraget från kommunfullmäktige att investera 2 000 mnkr på framkomlighetsåtgärder för gång- cykel och kollektivtrafik.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av trafikkontoret i samråd med stadsledningskontoret.

Utredningsbeslut gällande framkomlighetsåtgärder för gång-, cykel- och kollektivtrafik

Nedan beskrivs de områden som kontoret huvudsakligen avser att fokusera på inom gällande framkomlighetssatsningen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Arbetet kommer att utgå från stadens gällande strategier och planer, såsom *Framkomlighetsstrategin*, *Gångplan* och *Cykelplan*. Under året planeras även beslut i trafiknämnden av stadens nya kollektivtrafikplan. I detta utredningsbeslut beskrivs varje område översiktligt för att ge trafiknämnden och kommunstyrelsen en bild av vad trafikkontoret avser arbeta med. För varje enskilt projekt kommer kontoret återkomma med beslut enligt stadens investeringsregler.

Inriktning

Gångtrafik

I enlighet med *Stockholms Gångplan* som antogs av kommunfullmäktige i april 2016 genomförs en rad åtgärder för ökad gångvänlighet i staden. Gångplanen är en av flera tematiska fördjupningar av Framkomlighetsstrategin. I mars 2022 antogs en ny handlingsplan för gång för åren 2022- 2027 av trafiknämnden.

Närheten, de korta avstånden och den utbyggda kollektivtrafiken är några skäl till att många väljer att gå i Stockholm. Promenaderna till bussen eller tunnelbanan är en stor del av gåendet i staden, men många går också hela vägen. Det är viktigt för staden att ha en trafikmiljö som utgår från de oskyddade trafikanterna och som

beaktar både barn- och äldreperspektivet. Vidare ska trafikmiljön vara tillgänglig för alla.

Enligt stadens *Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2018-2023* och i stadens budget för 2023 framgår att hinder i den befintliga byggda miljön ska åtgärdas. Kontoret genomför årligen en satsning på att bygga bort enkelt avhjälpna hinder. Exempel på åtgärder är sänkning av kantstenar vid övergångsställen och tillgänglighetsanpassning av buss-hållplatser.

Kontoret får årligen in förslag på åtgärder från stadens invånare som syftar till att öka tillgängligheten, trafiksäkerheten och framkomligheten i staden för gående och kontoret har ett systematiskt arbetssätt för att hantera och tillgodose prioriterade önskemål. Kontoret genomför därför mindre fysiska åtgärder under samlingsnamnet *Trafikantförbättrande åtgärder* i hela staden. Åtgärderna syftar till att förbättra den offentliga miljön för stadens gång- och cykeltrafikanter.

Under mandatperioden kommer kontoret, utöver ovan beskrivna åtgärdsområden, fokusera på åtgärder som gynnar vardagsresor till fots samt gång som en del av en kollektivtrafikresa. Målen i stadens gångplan säger att alla invånare och besökare ska kunna, vilja, veta och våga gå. Kontoret kommer genomföra åtgärder för att det ska vara framkomligt, tryggt och attraktivt att gå. Förutom att bredda gångstråk där det är trångt kommer kontoret skapa fler permanenta gågator och platsbildningar längs prioriterade gångstråk.

Att Stockholm bibehåller hög attraktivitet för gående är förutom ökad andel gående, en indikator som preciseras i gångplanen. Många faktorer bidrar till attraktiva offentliga rum. Vid genomförande av åtgärder för ökad gångvänlighet längs platser och gångstråk i staden, läggs också resurser på en medveten gestaltning av platsen. Tillsammans bidrar alla dessa åtgärder till ett gångvänligare Stockholm. Tegelbacken är ett exempel på en plats som kommer att omvandlas från ett utpräglat trafikrum till en attraktiv och tryggare plats. Projektet är inrymt inom satsningen för gång.

Det är även viktigt att underhålla infrastruktur som finns för gående för att skapa ett väl fungerande gångnät med god framkomlighet och trafiksäkerhet. Standardhöjande åtgärder i form av framför allt beläggningsarbeten, längs de prioriterade gångstråken, är ett komplement till investeringsåtgärderna för att uppnå målen i gångplanen.

Cykeltrafik

I enlighet med Cykelstaden - *Cykelplan för Stockholms stad*, som antogs av kommunfullmäktige 2022-05-30 genomför trafikkontoret insatser för att öka andelen och antalet cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i hela staden. Cykelplanen är en av flera tematiska fördjupningar av framkomlighetsstrategin. I stadens *Vision 2040 – Möjligheternas Stockholm*, som godkändes av kommunfullmäktige 2020, framgår att *Stockholm är en av Europas ledande cykelregioner och konkurrerar med städer som Köpenhamn och Amsterdam när det gäller andelen cyklister*.

Genom investeringar i utbyggnad av primära stråk och andra säkra cykelvägar i hela staden, och genom satsning på underhåll av befintlig infrastruktur skapas och upprätthålls ett väl fungerade och sammanhängande cykelvägnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet. Även andra insatser, som exempelvis cykel-parkeringar, vägvisning, cykelgator, dubbelriktad cykling på tidigare enkelriktade gator och att skapa trygga skolvägar, har betydelse för att öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla.

En ambition för perioden är att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse, med kompletta nätverk av cykelbanor som skapar möjligheter för alla att känna sig trygga. Även fortsättningsvis kommer ett huvudsakligt fokus vara på det primära nätet för cykel. Det finns ett fortsatt behov av att både åtgärda saknade länkar på nätet och förbättra befintlig infrastruktur för att öka framkomligheten, trafiksäkerheten och bekvämligheten.

Det är även viktigt att underhålla befintlig cykelinfrastruktur. Standardhöjande åtgärder i form av framför allt beläggningsarbeten kompletterar investeringsåtgärderna för cykel för att uppnå målen i cykelplanen.

Kollektivtrafik

Stockholms kollektivtrafikplan planeras att beslutas av trafiknämnden under våren 2023 och beslut förväntas tas i kommunfullmäktige under året. Stockholms kollektivtrafikplan är en av flera tematiska fördjupningar av Framkomlighetsstrategin. Planen pekar bland annat ut de viktigaste stråken i väg- och gatunätet för buss- och spårvägslinjer.

Inriktningen för satsningen inom kollektivtrafik är att genomföra åtgärder som syftar till att öka restidens pålitlighet, minska restid i de prioriterade stråken och öka kapaciteten för kollektivtrafiken.

En kollektivtrafikresa, från start till mål, ses som en helhet och den tid som resenärer spenderar på, till exempel en buss, är bara en del av en kollektivtrafikresa. Restiden är hela den tid det tar att förflytta sig från dörr till dörr, inklusive gång eller cykling till hållplats.

Staden och trafikförvaltningen har tillsammans tagit fram en handlingsplan *Gemensam aktivitetsplan för attraktiv kollektivtrafik* för åren 2022-2026 vilken har antagits av trafiknämnden (juni 2022). Målet med den gemensamma aktivitetsplanen är att skapa förutsättningar för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och att fler ska välja att resa kollektivt istället för med bil.

Trafikkontoret arbetar även med att genomföra de åtgärder inom Stockholms stad som identifierats i *Åtgärdsvalsstudie för förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet, ÅVS* som trafikförvaltningen tillsammans med Trafikverket genomfört. Det övergripande syftet med åtgärderna är att skapa förutsättningar för ett större, sammanhängande stombusslinjenät med attraktiv standard vad gäller tur-täthet, restider och framkomlighet.

Kontoret genomför också mindre framkomlighetsåtgärder för buss-trafiken under samlingsnamnet *Kollektivtrafiksåtgärder* i hela staden. Åtgärderna syftar till att förbättra framkomligheten för busstrafiken.

När andra aktörer, såsom Trafikverket och Trafikförvaltningen, genomför stora infrastrukturprojekt uppstår ofta behov av följd-investeringar för staden. Det kan bland annat handla om att tillgängliggöra infrastrukturen för gångtrafik.

Sammantaget bidrar ovanstående satsningar inom kollektivtrafik till att öka pålitlighet och kapaciteten samt minska restiden för kollektivtrafiken.

Gång- och cykelbro Slussen

Som en del i exploateringsnämndens investeringsprojekt "Projekt Slussen" ska en gång- och cykelbro byggas mellan Södermalmstorg och Gamla stans T-banestation/Mälartorget. I projektet ingår även en koppling till Söder Mälarstrand. Bron anläggs parallellt med den befintliga tunnelbanebron.

Projektets mål är att skapa en genare förbindelse mellan Södermalm och Gamla stan som förbättrar cyklandes och gåendes framkomlighet till/från den centrala staden. Bron kommer att utgöra en viktig del av en nordsydlig axel för cykeltrafiken genom Stockholms innerstad (Götgatan, gång- och cykelbron i Slussen, Riddarholmskanalen, Vasabron och Vasagatan).

Trafiknämndens budget för framkomlighetsinvesteringar har under åren 2023-2026 utökats med 250 mnkr för medfinansiering av ovanstående gång- och cykelbro. Föreliggande beslut är en sorts kvittens på nämndens satsning på gång- cykel och kollektivtrafik och ska inte ses som ett utredningsbeslut för ovanstående gång- och cykelbro inom projekt Slussen. Genomförandebeslut för gång- och cykelbron har fattats av exploateringsnämnden inom projekt Slussen.

Utredningsorganisation

Trafikkontoret ansvarar för att hålla samman och driva satsningen på framkomlighet inom gång-, cykel- och kollektivtrafik. Kontoret har utsett en samordningsansvarig för projekt inom respektive område.

Kontoret arbetar med en strategisk åtgärdsplanering inom respektive åtgärdsområde. Syftet med åtgärdsplaneringen är att göra noggranna avvägningar av vilka projekt som ger störst samhällsnytta och vad som är rätt kvalitet i varje enskilt projekt. Kontorets handlingsplan avseende förbättrade underlag för genomförandebeslut ligger som grund för beslut inom satsningen. Under 2023 kommer kontorets fokus vara att utveckla arbetssätt och kvalitet i projektkalkyler samt projektstyrning avseende tid och ekonomi. Det är även viktigt att kvaliteten i genomförandet av projekten inom satsningen genomgående är hög så att funktionen på de investeringar som görs säkerställs och största möjliga nytta uppnås.

Kontoret arbetar systematiskt med erfarenhetsåterföring från genomförda projekt för att vara en lärande organisation, ständigt utveckla våra arbetssätt och säkra kvaliteten på investeringsprojekten. Vidare genomför kontoret kontinuerligt omvärldsbevakning och utvecklar kontorets kompetens inom de tre åtgärdsområdena genom deltagande i branschgemensamma konferenser och utbildningar. Kontoret delar även med sig erfarenheter från genomförda projekt med andra aktörer som verkar inom samma område. Bland annat genom att föreläsa på olika seminarier och kunskapsdagar.

Varje enskilt projekt att bemannas utifrån trafikkontorets organisation för investeringsprojekt. Respektive investeringsprojekt beslutas enligt stadens delegationsordning för investeringsprojekt.

Tidplan

Perioden för framkomlighetssatsningen inom gång-, cykel- och kollektivtrafik sträcker sig från 2023-2026.

Utredningsarbetet har startat i samband med trafiknämndens uppdrag i kommunfullmäktiges budget för 2023.

Risker

För 2023-2026 är en del av de 2 000 mnkr för framkomlighet för gång- cykel- och kollektivtrafik ännu inte fördelade. Detta innebär utmaningar att hinna med projekten från planering till genomförande, med potentiellt ökade risker i projekten när tiden kortas.

Investeringsvolymen för kollektivtrafik är större de kommande fyra åren jämfört med tidigare. Inom detta område har kontoret inte arbetat upp ett lika väl utvecklat arbetssätt som inom gång och cykel, där investeringsvolymerna varit höga under en längre tid. Kontoret ser en stor utmaning att lyckas hålla en hög investeringstakt inom alla tre åtgärdsområden samtidigt. Särskilt utmanande är det att uppnå de investeringsvolymerna som finns utpekade i budgeten under de första åren. Detta inte minst med tanke på att ett investeringsprojekt normalt tar 3-4 år från start till genomförande.

Ekonomi

Medel finns avsatta i nämndens investeringsplan för perioden 2023-2026 enligt beslut om verksamhetsplan 2023. För flertalet pågående projekt finns redan beslut tagna. Inriktnings- och genomförandebeslut för respektive projekt kommer att fattas enligt stadens regler för ekonomisk förvaltning avseende investeringsprojekt.

Utöver detta har medel avsatts i kontoret investeringsbudget för reinvestering gång, cykel och kollektivtrafik. Beslut för dessa åtgärder tas årsvis i samband med trafiknämnden beslut för reinvestering gatuytor.

Den totala investeringsutgiften för satsningen uppskattas till cirka 2 000 mnkr. Efter önskemål från stadsledningskontoret kommer de ekonomiska utfallet att följas upp genom att projekten märks som särskild satsning i stadens ekonomisystem. Kontoret avser att rapportera om utfall och prognos i verksamhetsplaner och i verksamhetsberättelser.

Erfarenhetsmässigt ändras förutsättningarna inom flera projekt under ett budgetår på ett sätt som medför senareläggning och minskade utgifter för innevarande år. För att kunna disponera budgetmedlen inom nämndens långsiktiga investeringsplan så effektivt som möjligt strävar kontoret efter att arbeta med en viss överplanering. För att få största möjliga nytta per investerad krona avser kontoret att även fortsättningsvis söka investeringsbidrag från

externa parter för investeringar i framkomlighet, vilket leder till minskade nettoutgifter.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden fattar utredningsbeslut gällande satsningen för gång- cykel- och kollektivtrafik samt anmäler projektdirektivet till kommunstyrelsens ekonomiutskott.

Slut

Bilagor

1. Projektdirektiv – Framkomlighetssatsning inom gång- cykel- och kollektivtrafik.

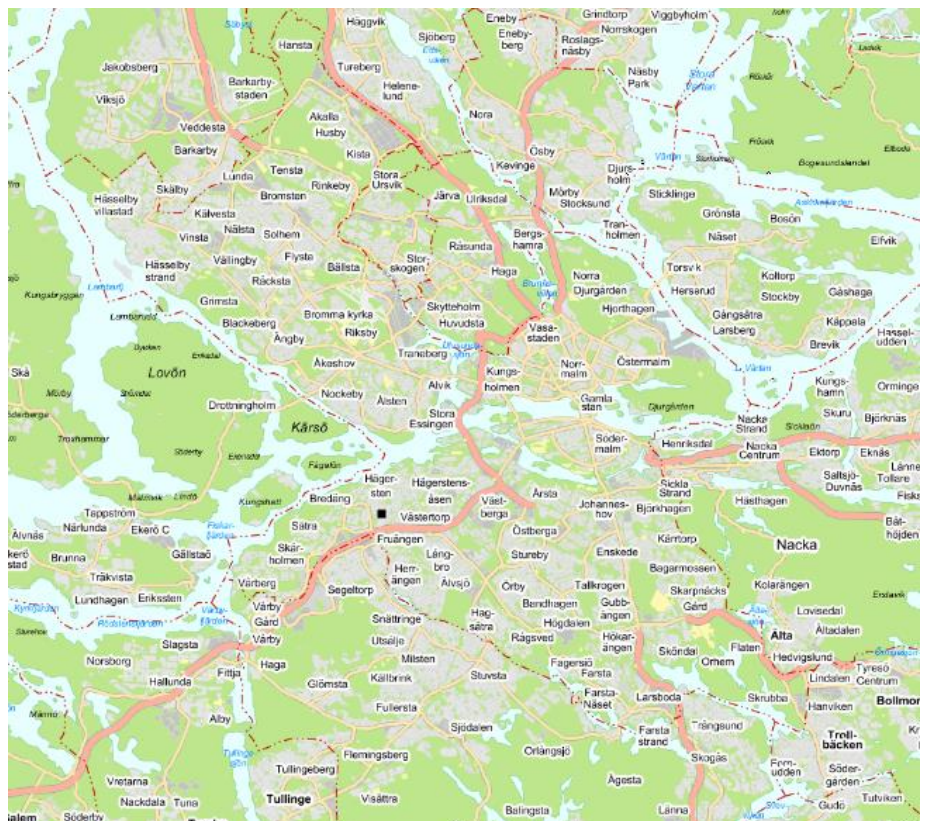
Projektdirektiv: Framkomlighetssatsning inom gång- cykel och kollektivtrafik

Författare:

Stina Airijoki
Kristofer Rogers
Lotten Svedberg

Version:

1.0



Godkännanden av projektdirektivet

| Datum | Godkänd av: Namn och förvaltning |
|------------|----------------------------------|
| 2023-04-04 | Jenny Carlsson, Trafikkontoret |
| | |
| | |
| | |

Innehåll

| | |
|---|----|
| Introduktion..... | 4 |
| Mål och syfte..... | 4 |
| Beskrivning av satsningen | 5 |
| Gångtrafik..... | 5 |
| Cykeltrafik | 7 |
| Kollektivtrafik | 9 |
| Utredningsorganisation | 12 |
| Tidplan fram till inriktningsbeslut | 12 |
| Ekonomi | 12 |
| Risk, kvalitet och möjligheter | 13 |
| Kommunikation | 14 |
| Rapportering | 14 |
| Samråd och samverkan | 14 |

Introduktion

Stadens översiktsplan omfattar fyra mål: En växande stad, En sammanhängande stad, God offentlig miljö och En klimatsmart och tålig stad. Staden ska byggas på ett sätt som minimerar behovet av att resa, möjliggör fler resor med cykel och gång samt stödjer en kapacitetsstark kollektivtrafik. Stockholm ska vara en sammanhängande stad, där det är naturligt att röra sig mellan olika stads-delar och besöka nya platser. Inriktningen i översiktsplanen är att biltrafiken ska minska. Samtidigt är en fortsatt hög tillgänglighet avgörande för stadens och regionens möjligheter att växa och konkurrera med andra städer och regioner.

I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick trafiknämnden i uppdrag att under en fyraårsperiod genomföra investeringar i framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik till en kostnad av 2 000 mnkr. Av dessa avser 425 mnkr satsningar på framkomlighet inom gång- 900 mnkr cykel- och 425 mnkr kollektivtrafik. Dessutom avsätts 250 mnkr för anläggande av en gång- och cykelbro som en del av projekt Slussen i syfte att uppnå ökad framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet.

Detta projektdirektiv omfattar trafikkontorets satsning på framkomlighet inom gång- cykel och kollektivtrafik enligt trafiknämndens uppdrag i kommunfullmäktiges budget för 2023.

Direktivet beskriver hur trafikkontoret avser att genomföra denna satsning samt hur kontoret kommer att rapportera och följa upp satsningen.

Mål och syfte

Satsningen syftar till att utreda och genomföra åtgärder inom ramen för stadens Gångplan, stadens Cykelplan och stadens kommande kollektivtrafikplan. Dessa är tre av flera tematiska fördjupningar av Framkomlighetsstrategin, i vilken en bärande del är att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gång, cykel och kollektivtrafik, samt godsfordon med hög beläggning.

Satsningar på gångtrafik utförs med syfte att öka gångvänligheten, framkomligheten och attraktiviteten för gående. Satsningar gällande cykeltrafik utförs med syfte att öka andelen och antalet cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm.

Satsningar gällande kollektivtrafik utförs med syfte att öka framkomligheten, medelhastigheten samt pålitligheten för buss-trafiken.

Beskrivning av satsningen

Nedan beskrivs bakgrund och inriktning inom gång-, cykel- respektive kollektivtrafik samt vilken typ av projekt trafikkontoret avser att driva inom varje åtgärdsområde.

Gångtrafik

Stockholms första gångplan antogs av kommunfullmäktige i april 2016 och i mars 2022 antogs en ny handlingsplan för gång för åren 2022- 2027 av trafiknämnden, vilken identifierar åtgärder för ökad gångvänlighet. Stockholms *Gångplan* är en av flera tematiska fördjupningar av *Framkomlighetsstrategin*. Gångplanen beskriver förutsättningarna för gående i staden, och ger en målbild för ökad gångvänlighet.

Kontoret har sedan gångplanen antogs år 2016 genomfört en rad åtgärder för att öka gångvänligheten, framkomligheten och attraktiviteten för gående. Flertalet gånginvesteringsprojekt sträcker sig över flera år från initiering till slutförande. I trafikkontorets verksamhetsplan för 2022 redovisades omkring 30 pågående investeringsprojekt. Standardhöjande åtgärder i form av framför allt beläggningsarbeten kompletterar investeringsåtgärderna för att uppnå målen i gångplanen. Under 2021-2022 genomfördes ett 20-tal reinvesteringsprojekt i form av framför allt ny beläggning.

Det finns behov av fortsatta investeringar för att förbättra förutsättningarna för gående i staden. I arbetet för ett gångvänligt Stockholm ser kontoret behov av att rikta resurser till ytterligare gångstråk och platser för att möjliggöra gångresor. Ett prioriterat gångnät ska tas fram och åtgärder på nätet genomföras för att skapa ett sammanhängande nät av gångstråk med hög standard. Kontoret avser att fokusera på åtgärder som gynnar vardagsresor till fots samt gång som en del av en kollektivresa. Att Stockholm bibehåller hög attraktivitet för gående är förutom ökad andel gående, en indikator som preciseras i gångplanen. Många faktorer bidrar till attraktiva offentliga rum. Vid genomförande av åtgärder för ökad gångvänlighet längs platser och gångstråk i staden, läggs också resurser på en medveten gestaltning av platsen.

Åtgärder längs prioriterade stråk

För arbetet med förbättringar för gående föreslås ett fokus ligga på det prioriterade gångnätet. Detta ger en grundläggande infrastruktur för gångtrafik. Åtgärder ska genomföras för att skapa ett sammanhängande nät av gångstråk med hög standard, både för att förbättra förutsättningarna där många går och för att öka antalet gående längs stråken. Framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet behöver stärkas för att öka gångvänligheten längs stråken. Åtgärder i form av breddade trottoarer, gångstråk och övergångsställen, genomgående gångbanor längs huvudgator. Dessutom kommer fler permanenta gågator och platsbildningar att skapas längs dessa stråk.

Trafikantförbättrande åtgärder

Kontoret har under flera år genomfört fysiska åtgärder under samlingsnamnet ”trafikantförbättrande åtgärder” i hela staden. Åtgärderna syftar till att förbättra den offentliga miljön för stadens gång- och cykeltrafikanter.

Satsningen rymmer åtgärder av mindre karaktär. Bland annat genomförs åtgärder för förbättrad framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter, trygghetsåtgärder, tillgänglighetsåtgärder, trafiksäkerhetsåtgärder i form av t.ex. hastighetsdämpande åtgärder vid passager, samt skyltning och vägmarkering m.m. Gemensamt för åtgärderna är att de är av mindre omfattning och leder till en ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. Förslag till flera av åtgärderna kommer från stadens medborgare och satsningen är en möjlighet för kontoret att med kortare ledtider genomföra prioriterade önskemål.

Tillgänglighetsåtgärder

I stadens *Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2018-2023* samt i stadens budget för 2023 framgår att hinder i den befintliga byggda miljön ska åtgärdas. Alla stockholmare oavsett funktionsförmåga ska ha samma möjlighet till delaktighet i samhället.

Trafikkontorets mål är att alla projekt ska ta hänsyn till och budgetera för åtgärder för att skapa en god tillgänglighet. För enkelt avhjälpta hinder, där inga andra projekt planeras inom nära framtid, behöver emellertid separata investeringsmedel avsättas. Exempel på åtgärder som omfattas är sänkning av kantstenar vid övergångsställen och andra passager, utbyte av rännalar, kontrastmarkering av busshållplatser och komplettering av handledare i trappor samt att höja kantstenar vid busshållplatser i innerstad och ytterstad.

Reinvestering

Det är även viktigt att underhålla infrastruktur som finns för gående för att skapa ett väl fungerande gångnät med god framkomlighet och trafiksäkerhet. Standardhöjande åtgärder i form av framför allt beläggningsarbeten, längs de prioriterade gångstråken, är ett komplement till investeringsåtgärderna för att uppnå målen i gångplanen.

Konsekvenser

Framkomlighet är ett mått på gångvänlighet. När gående ges ökad framkomlighet, kan det ge konsekvenser för övrig trafik, exempelvis genom att yta måste fördelas till gående på bekostnad av andra trafikslag eller att gående ges ökad prioritet i korsningspunkter.

Cykeltrafik

Cykelstaden – Cykelplan för Stockholms stad antogs av kommunfullmäktige 2022-05-30. Cykelplanen är en av flera tematiska fördjupningar av *framkomlighetsstrategin*, i vilken en bärande del är att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång, samt godsfordon med hög beläggning. Cykelplanen beskriver hur staden ska arbeta för att öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm. Den viktigaste delen i planen, och grundläggande för att kunna öka cyklandet, är en väl fungerande infrastruktur med ett sammanhängande nätverk av gena, säkra och framkomliga cykelvägar.

I cykelplanen klassificeras cykelvägnätet i tre nivåer – primära stråk, huvudcykelnät och lokalt cykelnät. Det primära nätet är det övergripande cykelvägnätet och motsvarar en grundläggande infrastruktur för cykling som även möjliggör regional cykling då det kopplar ihop Stockholm med länets övriga kommuner. Detta nät ska vara till för alla, och cykelvägarnas utformning ska möjliggöra att cyklister som tar sig fram med olika hastigheter och med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra

Flertalet cykelinvesteringsprojekt sträcker sig över flera år från initiering till slutförande. I trafikkontorets verksamhetsplan för 2022 redovisades drygt 40 pågående cykelinvesteringsprojekt. Standardhöjande åtgärder i form av framför allt beläggningsarbeten kompletterar investeringsåtgärderna för cykel för att uppnå målen i cykelplanen. Under 2022 genomfördes ett 30-tal

reinvesteringsprojekt i form av framför allt ny beläggning på cykelbanor.

En ambition för perioden kommer vara att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse, med kompletta nätverk av cykelbanor som skapar möjligheter för alla att känna sig trygga. I detta ingår cykling till och från arbete och studier, barns och föräldrars cykling till skola och fritidsaktiviteter, liksom inköps- och andra serviceresor med cykel.

Åtgärder på primära stråk

Även fortsättningsvis föreslås huvudsakligt fokus ligga på de primära stråken för cykel, det övergripande cykelvägnätet som motsvarar en grundläggande infrastruktur för cykling. Det finns ett fortsatt behov av att både åtgärda saknade länkar och förbättra befintlig infrastruktur för ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och bekvämlighet, inte minst i ett antal strategiskt viktiga länkar. Det finns även skäl att kontinuerligt arbeta med flertalet mindre cykelåtgärder för framkomlighet och trafiksäkerhet i olika delar av nätet, till exempel i korsningspunkter.

Åtgärder på huvud- och lokalstråk

Ett ökat utrymme bör under perioden kunna ges för åtgärder på huvud- eller lokalstråk som utgör kopplingar antingen mellan två primära stråk eller mellan primära stråk och målpunkter som skolor, idrottsplatser och centrumfunktioner. Här kan även finnas skäl att utreda möjligheten att hitta enklare lösningar med god måluppfyllelse.

Samordning, samverkan och "passa på"-åtgärder

Investeringsplaneringen bör även fortsatt ge utrymme för samordning av trafikkontorets projekt med planer och processer initierade av andra aktörer, liksom "passa på"-åtgärder i samband med exempelvis arbeten med ledningar för el och vatten. Här kan åtgärder på såväl primära stråk som huvudstråk bli aktuella att prioriteras.

Dessutom bör kontinuerligt möjliga samordningsvinster beaktas med av kontoret planerade åtgärder inom hastighetsplanen och arbetet med trygga och säkra skolvägar, liksom växtbäddsrenoveringar och byte av belysning mm.

Reinvestering

Det är även viktigt att underhålla befintlig cykelinfrastruktur för att skapa ett väl fungerande cykelvägnät med god framkomlighet och hög säkerhet. Standardhöjande åtgärder i form av framför allt

beläggningsarbeten är ett viktigt komplement till investeringsåtgärderna för cykel för att uppnå målen i cykelplanen.

Övrigt

Arbetet med prioritering av kontorets resurser gällande cykelinvestering sker löpande. I det arbetet ingår att kontinuerligt uppmärksamma nya aktualiserade objekt och värdera förfrågningar från andra aktörer som rör möjlig samverkan eller behov av samordning av insatser. Omprioriteringar kan komma att bli nödvändiga då i dagsläget okända faktorer kan påverka projektens framdrift.

I arbetet med prioritering av åtgärder bör möjligheten att balansera upp urvalet av cykelåtgärder med försök och enklare effektiva lösningar med god måluppfyllelse beaktas.

Det finns även skäl att fortsätta utveckla arbetssätt för avvägningar och prioriteringar i investeringsplaneringen, med nya och utvecklade verktyg för att prioritera såväl mellan som inom projekt.

En ambition för perioden bör vara att utreda fler objekt än som i varje läge bedöms rymmas i den ekonomiska ramen. På så vis ges dels faktiska möjligheter till prioriteringar mellan åtgärder, dels ökar möjligheterna till omprioriteringar i projektmixen då behov uppstår.

Erfarenhetsåterföringen i projekten behöver utvecklas, liksom modeller för att samlat följa upp de satsningar som görs. Ett exempel är ett mer utvecklat arbete med före- och eftermätningar i samband med investeringsåtgärder.

Kollektivtrafik

Stockholms kollektivtrafikplan planeras av antas av trafiknämnden under våren 2023 och beslut förväntas tas i kommunfullmäktige senare under året. Stockholms kollektivtrafikplan är en av flera tematiska fördjupningar av Framkomlighetsstrategin. Planen pekar bland annat ut de viktigaste stråken i väg- och gatunätet för buss- och spårvägslinjer.

Inriktningen för satsningen inom kollektivtrafik är att genomföra åtgärder som syftar till att öka restidens pålitlighet, minska restid i de prioriterade stråken och öka kapaciteten för kollektivtrafiken.

En kollektivtrafikresa, från start till mål, måste ses som en helhet och den tid som resenärer spenderar på, till exempel en buss, är bara en del av en kollektivtrafikresa. Restiden är hela den tid det tar att förflytta sig från dörr till dörr, inklusive gång eller cykling till hållplats.

Staden och trafikförvaltningen har tillsammans tagit fram en handlingsplan *Gemensam aktivitetsplan för attraktiv kollektivtrafik* för åren 2022-2026 som antagits av trafiknämnden (juni 2022). Målet med den gemensamma aktivitetsplanen är att skapa förutsättningar för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och att fler ska välja att resa kollektivt istället för med bil.

Trafikförvaltningen tillsammans med Trafikverket har genomfört ”Åtgärdsvalsstudie för förbättrad framkomlighet i stombussnätet”, ÅVS, som syftar till att förbättra framkomligheten för stombussnätet och möjliggöra genomförande av nya stombusslinjer i enlighet med stombussplanen. Det övergripande syftet med åtgärderna är att skapa förutsättningar för ett större, sammanhängande stombusslinjenät med attraktiv standard vad gäller turtäthet, restider och framkomlighet. Flertalet av dessa åtgärder är belägna inom Stockholms stad.

Kontoret genomför också mindre framkomlighetsåtgärder för busstrafiken under samlingsnamnet ”Kollektivtrafikåtgärder” i hela staden.

Åtgärder längs prioriterade stråk

För arbetet med förbättringar för kollektivtrafik föreslås att fokus ligger på stadens viktigaste kollektivtrafikstråk som pekats ut i stadens kollektivtrafikplan, vilken planeras att antas under våren 2023. Åtgärder ska genomföras för att skapa ett attraktivt nät för kollektivtrafiken för att förbättra förutsättningarna för att öka antalet kollektivtrafikresenärer. Detta kan innefatta åtgärder så som kollektivtrafikkörfält, förändringar i signalstyrning för att främja kollektivtrafiken, förlängningar av hållplatser mm.

Åtgärder enligt gemensam aktivitetsplan för attraktiv kollektivtrafik

Kontoret har sedan *Gemensam handlingsplan stombuss 2017-2021* antogs år 2016 genomfört en rad åtgärder för att förbättra framkomligheten för stombusstrafiken. Under 2022 har en ny handlingsplan *Gemensam aktivitetsplan för attraktiv kollektivtrafik* för åren 2022-2026 antagits av trafiknämnden (juni 2022). Målet med den gemensamma aktivitetsplanen är att

skapa förutsättningar för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och att fler ska välja att resa kollektivt istället för med bil. Det finns behov av fortsatta investeringar för att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken. I satsningen för förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken i Stockholm ser kontoret behov av att genomföra de projekt som är framtagna i den gemensamma aktivitetsplanen för attraktiv kollektivtrafik.

Åtgärder ÄVS framkomlighet stornätet

Trafikförvaltningen och trafikverket har tagit fram åtgärder för stomlinjerna i enlighet med stornätsplanen. Både befintliga och nya linjer har studerats och förslag på åtgärder för att förbättra framkomligheten har tagits fram.

Satsningen innehåller åtgärder från de framtagna åtgärdsvalstudierna. Det övergripande syftet med åtgärderna är att skapa förutsättningar för ett större, sammanhängande stombusslinjenät med attraktiv standard vad gäller turtäthet, restider och framkomlighet.

Åtgärderna kan innefatta mindre åtgärder så som målning och skyltning, men även större objekt så som omdaning av hela gaturum.

Mindre punktinsatser kollektivtrafik

Kontoret har under flera år genomfört fysiska åtgärder under samlingsnamnet ”mindre punktinsatser kollektivtrafik” i hela staden. Projektet är samfinansierat med 50 % av trafikförvaltningen. Åtgärderna syftar till att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken.

Satsningen rymmer åtgärder av mindre karaktär, som inte hanteras i något större projekt. Åtgärderna kan innefatta förlängningar av busshållplatser, mindre ombyggnation av korsningar, förlängda kollektivtrafikkörfält m.fl.

De objekt som genomförs handlar om förbättrad framkomlighet för busstrafiken. Gemensamt för åtgärderna är att de är av mindre omfattning. Förslag till flera av åtgärderna kommer från bussentreprenörerna och satsningen är en möjlighet för kontoret att med kortare ledtider genomföra önskemål om åtgärder gällande minskade restider samt ökad pålitlighet och kapacitet.

Reinvestering

Det är även viktigt att underhålla infrastruktur som finns för kollektivtrafik och skapa ett väl fungerande

kollektivtrafiksystem. Standardhöjande åtgärder i form av framför allt beläggningsarbeten, längs de prioriterade kollektivtrafikstråken, är ett komplement till investeringsåtgärderna för att uppnå målen om en attraktiv kollektivtrafik.

Konsekvenser

När kollektivtrafiken ges ökad framkomlighet, kan det ge konsekvenser för övrig trafik, exempelvis genom att yta måste fördelas till kollektivtrafiken på bekostnad av andra trafikslag eller att kollektivtrafiken ges ökad prioritet i korsningspunkter. Konsekvenser av framkomlighetsåtgärderna kommer dock att studeras i varje enskilt projekt.

Utredningsorganisation

Trafikkontoret ansvarar för att hålla samman och driva satsningen på framkomlighet inom gång-, cykel- och kollektivtrafik. Kontoret har utsett samordningsansvariga för projekt som drivs inom respektive satsning på gång- cykel och kollektivtrafik.

Varje projekt inom satsningen kommer att bedrivas enligt kontorets rutin för investeringsprojekt och delegationsordning. Projekten kommer att bemannas utifrån trafikkontorets rutin för investeringsprojekt och drivas enligt kontorets projektmetodik för investeringsbeslut.

Tidplan fram till inriktningsbeslut

De projekt som ingår i framkomlighetssatsningen beslutas enligt stadens delegationsordning för investeringsprojekt och separata beslut kommer att tas upp löpande för respektive projekt. För stora projekt, över 50 mnkr, kommer besluten tas upp både i trafiknämnden och kommunfullmäktige.

Utredningsarbetet har startat i samband med trafiknämndens uppdrag i kommunfullmäktiges budget för 2023.

Ekonomi

I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick trafiknämnden i uppdrag att under en fyraårsperiod genomföra investeringar i framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik till en kostnad av 2 000 mnkr. Av dessa avser 425 mnkr satsningar på framkomlighet inom gång- 900 mnkr cykel- och 425 mnkr kollektivtrafik. Dessutom avsätts 250 mnkr för anläggande av en gång- och cykelbro som en del av projekt Slussen i syfte att uppnå ökad framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet.

Inriktnings- och genomförandebeslut för respektive ingående projekt kommer att fattas enligt stadens regler för ekonomisk förvaltning avseende investeringsprojekt. Utgifterna kommer att följas upp genom att projekten märks som särskild satsning. Kontoret avser att rapportera om utfall och prognos i verksamhetsplaner och i verksamhetsberättelser.

När andra aktörer, såsom Trafikverket och Trafikförvaltningen, genomför stora infrastrukturprojekt uppstår ofta behov av följdinvesteringar för staden. Det kan bland annat handla om att tillgängliggöra infrastrukturen för gångtrafik.

Kontoret föreslår att satsningen på framkomlighet inom gång-, cykel- och kollektivtrafik även ska inrymma kompletterande satsningar med ursprung i samverkansprojekt.

Pågående samverkansprojekt där följdinvesteringar kan vara aktuella är bland annat Tvärbana Norr-Kistagrenen, Mäljarbanan samt Förbifarten.

Risk, kvalitet och möjligheter

För 2023-2026 är en del av de 2 000 mnkr för framkomlighet för gång- cykel- och kollektivtrafik ännu inte fördelade, vilket kommer innebära utmaningar vad gäller kontorets tid och resurser och vad gäller tid från planering till genomförande, med potentiellt ökade risker i projekten som kan leda till fördröjningar.

Investeringsvolymen gällande gång- och kollektivtrafik är större de kommande fyra åren jämfört med tidigare. För cykeltrafik är investeringsvolymen motsvarande hög som föregående mandatperiod. Kontoret ser en stor utmaning att lyckas hålla en så pass hög investeringstakt som detta innebär, särskilt utmanande är att uppnå de investeringsvolymerna som finns utpekade i budgeten under de första åren. Detta inte minst med tanke på att ett investeringsprojekt normalt tar 3-4 år från start till genomförande.

Denna satsning innehåller framkomlighetsåtgärder avseende gång- cykel och kollektivtrafik. Förutsättningar och utmaningar för dessa delområden har både likheter och skillnader.

Satsningen består av flera projekt som är geografiskt spridda. Varje projekt är unikt och har olika förutsättningar och utmaningar.

Då gående och cyklister ges ökad framkomlighet kan det ge konsekvenser för övrig trafik, exempelvis genom att yta måste fördelas till gående och cyklister på bekostnad av andra trafikslag eller att gående och cyklister ges ökad prioritet i korsningspunkter. På samma sätt kan ökad framkomlighet för busstrafik ha negativa konsekvenser för övrig trafik, som får lägre prioritet i trafiksignaler och även kan påverkas av anläggande av busskörväg. Detta följer Framkomlighetsstrategin, men kräver dialog innan genomförande.

Alla projekt som kontoret bedriver inom kollektivtrafik måste samrådas med Trafikförvaltningen och bussentreprenörerna, och det är viktigt att påbörja dialogen redan i planeringsskedet.

Kommunikation

Följande intressenter har identifierats i projektet:

Interna intressenter

Trafikkontoret
Exploateringskontoret
Stadsdelsförvaltningar
Ledningsägare

Externa intressenter

Medborgare
Region Stockholm
Trafikverket
Bussentreprenörer
Byggentreprenaden
Polis och Räddningstjänst
Näringsidkare
Ledningsägare
Intresseorganisationer

Rapportering

Detta projektdirektiv ska utgöra underlag för utredningsbeslut. Satsningen kommer att följas upp tertialvis i samband med kontorets verksamhetsplaner och verksamhetsberättelser. Respektive ingående investeringsprojekt beslutas enligt stadens delegationsordning för investeringsprojekt.

Samråd och samverkan

I förekommande fall sker samråd och samverkan med berörd stadsdelsförvaltning, Trafikförvaltningen och dess upphandlade bussentreprenör, inom ramen för respektive ingående projekt.

