

## Framkomlighetsstrategi – sammanfattning

### Varför behövs en framkomlighetsstrategi?

Vision 2030 beskriver hur Stockholm ska bli en attraktiv plats att bo i, driva företag i och besöka. Staden ska växa. År 2030 kommer Stockholms befolkning att ha ökat med cirka en fjärdedel till en miljon invånare. Många fler kommer alltså leva och verka på samma yta, och det innebär nya utmaningar för trafiksystemet.

Stockholms stad har, i samarbete med regeringen och länet, tagit fram en plan för vilka nya vägar och spår ska byggas, inklusive bland annat Citybanan, Förbifart Stockholm, förlängningar av tunnelbanan och tvärbanan, och en fullbordan av ringen runt Stockholms innerstad.

Men mycket talar för att detta inte kommer att räcka. Om alla fortsätter att resa som vi gör idag, kan antalet vägresor som påverkas av trängsel i högtrafik mer än femdubblas till 2030, trots alla nya vägar och spår. Det betyder mer köer, en längre högtrafikperiod, och mer opålitliga restider för dem som åker med bil eller buss. Livskvaliteten kommer att försämrats och det blir svårare att nå stadens miljömål.

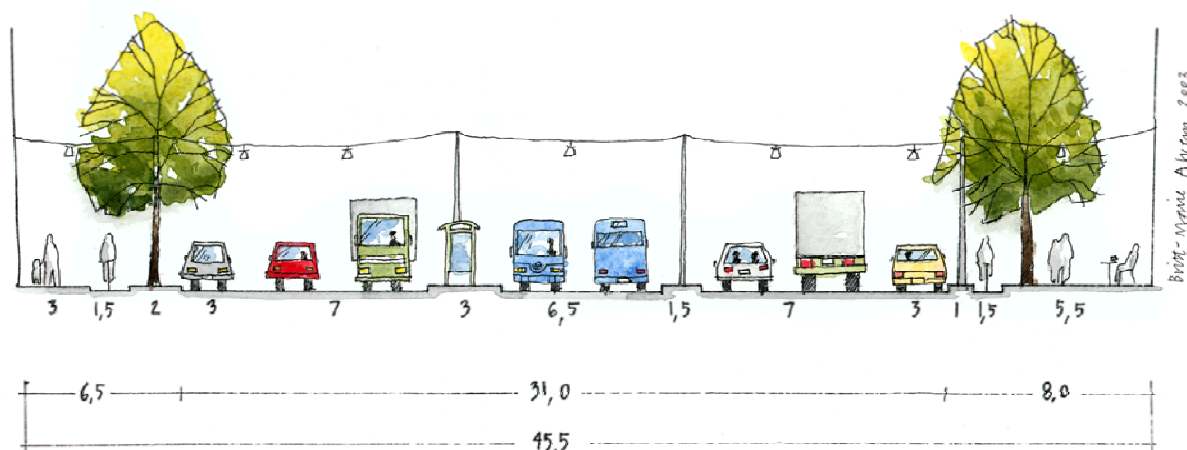
Det går inte att bygga tillräckligt mycket vägar och gator för att alla ska kunna åka bil och samtidigt behålla och utveckla stadens bra livsmiljö. Så länge det ekonomiska läget är gott och Stockholm är en välmående stad kommer kapaciteten på vägarna att utnyttjas fullt ut. Många fler kommer behöva resa på samma yta.

Det behövs därför en aktiv strategi som ger styrande principer för hur stadens vägar och gator kan transportera fler människor och mer gods på samma yta som i dag, och då helst utan försämrad reskvalitet. Vi behöver främja utvecklingen av de trafikslag som är yt- och transporteffektiva.

### Vad är framkomlighetsstrategin?

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 allt ska kunna finnas överallt dygnet runt. Det krävs minst en 45 meter bred gata för att få plats med alla de viktigaste funktionerna. De flesta huvudgator i Stockholm är mellan 20 och 30 meter breda. Vi kan inte prioritera allt vid alla platser, utan vi måste välja – och välja bort.



Bilden visar hur bred en huvudgata skulle behöva vara för att rymma alla funktioner; 45 meter. Som jämförelse är Sveavägen ca 30 meter bred och Hornsgatan ca 20 meter.

Om staden inte prioriterar medvetet mellan olika funktioner riskerar det att leda till dålig framkomlighet, låg trafiksäkerhet och fula, otrygga miljöer. Denna strategi ska ge stadens förvaltningar och nämnder stöd i dessa svåra prioriteringar, för att vi bättre ska kunna balansera olika behov mot varandra på en övergripande nivå.

Strategin ger principer för hur staden ska prioritera i stora och små beslut för att kapaciteten och pålitligheten i väg- och gatutrafiken kan ökas 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 pusselbit i 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 myndigheter och företag. Det är viktigt att vara medveten om vad staden direkt kan påverka och när staden är en av flera aktörer, som kan använda sitt inflytande för att åstadkomma förändringar.

### Vad innebär strategin?

Trafikkontoret föreslår fyra övergripande planeringsinriktningar för att Stockholm ska ha storstadsgator i världsklass 2030:

- A. **Kapaciteten i väg- och gatunätet ska ökas, långsiktigt och hållbart, genom att fler människor använder kollektivtrafiken, cyklar eller går.** Hur ska fler kunna åka om vägarna är redan fulla? Vi kan öka antalet personer som kan resa på våra gator utan att öka antalet fordon i trafiken om fler åker i samma fordon (bussar och spårvagnar) åker med mindre fordon (cyklar) eller med inget fordon alls (går).

Bilen är ett fantastiskt färdssätt i många sammanhang, men om alla åker bil i storstaden i högtrafik blir det snabbt inget bra alternativ för någon. Stockholmare åker redan mycket kollektivtrafik och fler och fler upptäcker cykelns fördelar som transportsätt. Alla har ju inte möjlighet att ändra hur de reser, men om några av oss väljer att åka kollektivt, går eller cyklar mer ofta blir det mer plats för de som måste ta bilen – till exempel för godstrafiken.

Men vi måste se till att bussen kommer fram – det betyder fler busskörfält – och att cykeln är en riktig möjlighet för fler – det kräver utbyggda cykelbanor. Vi kommer att behöva ta lite plats från bilar eller från parkering, men bara där det behövs och om vi är säkra på att det leder till att fler ska kunna åka.



*Bilden visar hur mycket plats som behövs för att transportera en viss mängd människor, med bil med cykel och med buss. Foto: Gävle kommun*

- B. Framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen och öka restidspålitligheten för alla trafikanter.** Framkomlighet handlar om att komma fram till ett mål, inte att ta sig fram. Få människor reser i högtrafik för att de tycker att det är roligt.

Det kanske inte alltid känns så, men trängseln på vägarna i Stockholm är betydligt lindrigare än i många andra storstäder. Köer och trängsel hör till livet i en storstad och måste till ett viss mån accepteras. Tyvärr går det inte alltid att komma fram fort i högtrafiken. Men vi måste kunna lita på att restiden är förutsägbar, oavsett hur man reser. Och restiderna borde vara någorlunda jämna oavsett hur man väljer att resa.

Vi kommer att behöva minska sårbarheten i vägnätet, genom en kombination av den nya kapaciteten som planeras och åtgärder som optimerar hur vi använder den kapacitet som finns. Det kräver en fortsatt varsam planering av vägarbeten och större byggprojekt. Staden måste också överväga sätt att minska trafiktrycket vid vissa platser och vid vissa tider. Och eftersom de som åker bil eller cykel kan inte komma fram innan de parkerat måste det också bli enklare.

- C. Vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas genom att förbättra gångvänligheten i promenadstaden.** Stadens gator och vägar är så mycket mer än en stor maskin för att förflytta fordon. De är vårt vardagsrum, mötesplats, fikabord och skyltfönster. Vi kan inte bara fokusera på trafikfunktionen utan måste också tänka på hur gatorna fungerar som platser.

Alla resenärer är gångtrafikanter för åtminstone en del av resan men trafikplanerarna har vissa gånger tagit gångtrafiken för given när man lagt fokus på att förflytta fordon. Vi måste göra våra gator till mer attraktiva platser, inte minst så att fler ska ha möjlighet att gå och på så sätt avlasta kollektivtrafiken och gatorna från lokala fordonsresor. Vi kan behöva ta tillbaka lite plats från fordon och ge den till människor, ge gående lite mer tid vid vissa trafiksignaler och lugna ner trafikrytmen i områden där många går.

- D. De negativa effekterna av väg- och gatutrafiken ska minimeras genom att styra bilanvändningen till de resor där bilen gör mest nytta.** Att enkelt och smidigt kunna ta sig fram är en del av storstadens

kommersiella och sociala liv. Men resandet medför också vissa negativa konsekvenser i form av luftföroreningar, buller, trafikolyckor och genom att högratikerade vägar kan bli barriärer i stadsmiljön.

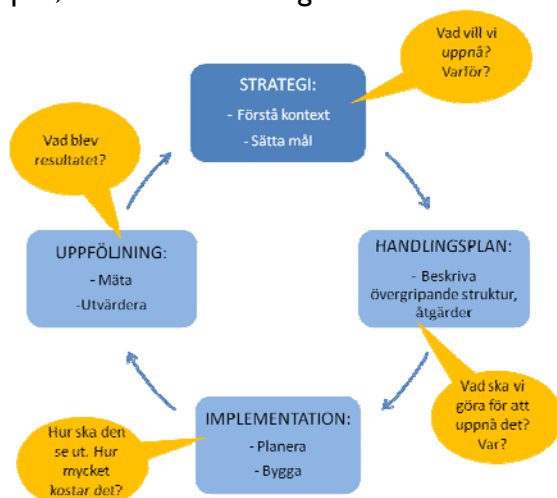
Stockholm och Sverige har länge jobbat aktivt för att minska trafikens negativa påverkan och ligger på många sätt i framkant när det gäller användning av miljöbilar och att skapa trafiksäkra vägar. Nu när vi blir ännu fler i Stockholm måste vi se till att behålla och utveckla den positionen. Det betyder att biltrafiken i våra storstadsmiljöer inte får öka. Vi måste se till att de kringleder vi bygger verkligen leder bort trafiken från de platser där människorna bor och vistas.

För att uppnå dessa övergripande inriktningar har Trafikkontoret tagit fram 14 specifika, mätbara mål, som sätter takten för arbetet, och kan användas för att mäta utvecklingen mot inriktningarna. Målen är ambitiösa med bedöms som realistiska.

### Vad händer nu?

Att sätta mål är bara början på en process. Målen i sig åstadkommer ingenting utan ett medvetet och aktivt arbete med att uppnå målen samt genom att följa upp utvecklingen. För detta behövs handlingsplaner som fastställer vad som ska göras för att uppnå målen inom ett kortare tidsperspektiv.

Det är först i handlingsplanerna som konkreta åtgärder kan beskrivas, vad de kostar, hur de bidrar till målen och vilka andra effekter de har. Det är först i genomförandebeslut som budgetar kan preciseras, samhällsekonomisk nytta beräknas och de exakta konsekvenserna beskrivas för samtliga trafikantgrupper, boende och näringslivet.



För vissa områden är läget redan moget att ta fram planer och föreslå konkreta åtgärder. I andra områden krävs fördjupningar i vad som behövs för att uppnå målen. Spårvägs- och stamnätsstrategin för innerstaden, som har tagits fram gemensamt med SL är en sådan fördjupning, och kontoret har även påbörjat fördjupningar kring till exempel gångtrafik, parkering, godstrafiken och för trafiken i City. Dessa och andra studier behöver helhetssynen på trafiksystemet som denna framkomlighetsstrategi kan skapa.

SLUT