

Handläggare
Sara Bergendorff
08-508 263 47**Till**
Trafiknämnden
2021-12-16

Reviderad framkomlighetsstrategi

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner för egen del reviderad framkomlighetsstrategi för Stockholms stad och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
2. Trafiknämnden beslutar om omedelbar justering.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPhilip Hall
Avdelningschef

Sammanfattning

Framkomlighetsstrategin är Stockholms trafikstrategi och antogs av kommunfullmäktige 2013. Den beskriver hur utrymmet på stadens gator behöver fördelas och utvecklas för att kunna möta ökad efterfrågan på resande och större behov av attraktiva offentliga miljöer. Framkomlighetsstrategin har varit och fortsätter vara ett viktigt strategiskt dokument som till stor del format stadens arbete med den strategiska utvecklingen av transportsystemet.

Trafiknämnden gavs i budget 2020 och 2021 i uppgift att revidera strategin med utgångspunkt i framväxande mobilitetstjänster och delningsekonomi, och där prioriteringen för gång, cykel, kollektivtrafik samt godsfordon med hög beläggning ligger fast. Strategin ska även fokusera på att minimera konsekvenser av trafikstörande arbeten. Snart tio år har gått sedan staden beslutade om framkomlighetsstrategin och mycket har hänt i omvärlden sedan dess. Staden har vuxit med 100 000 invånare och flera nya trender såsom elektrifiering, digitalisering och delningstjänster har slagit igenom.

Den övergripande inriktningen att prioritera gång, cykel, kollektivtrafik samt effektiv godstrafik föreslås ligga fast i den reviderade strategin. Fyra planeringsinriktningar pekats ut: kapacitet, framkomlighet, attraktivitet och hållbarhet.

I många andra städer i världen pågår ett liknande arbete för att ge klimatvänliga, yteffektiva färdmedel bättre förutsättningar. Stockholms förslag till reviderad framkomlighetsstrategi tydliggör förhållningssätt till pågående trender, synliggör näringslivets behov mer, påtalar vikten av attraktiva vistelsezoner och förstärker betydelsen av drift och underhåll för god framkomlighet för alla.

Bakgrund

Framkomlighetsstrategin är Stockholms trafikstrategi och antogs av kommunfullmäktige 2013. I budget för Stockholms stad 2020 gavs trafikinämnden i uppdrag att ”påbörja en revidering av Framkomlighetsstrategin”. 2021 konkretiserades uppdraget med att ”fortsätta revideringen av framkomlighetsstrategin, med utgångspunkt i framväxande mobilitetstjänster och delningsekonomi, och där prioriteringen för gång, cykel, kollektivtrafik samt godsfordon med hög beläggning ligger fast. Strategin behöver även fokusera på att minimera konsekvenser av trafikstörande arbeten”.

Erfarenheter från befintlig framkomlighetsstrategi

Framkomlighetsstrategin för Stockholm 2030 antogs i kommunfullmäktige i januari 2013. Efter att framkomlighetsstrategin beslutades, skiftade fokus till yteffektiva resor och transporter samt det offentliga rummets vistelsekvalitéer. Den strategiska inriktningen för trafikplaneringen fokuserade på att göra det enklare att gå, cykla eller åka kollektivt.

Den befintliga framkomlighetsstrategin bidrog till att skapa en gemensam bild av vad som behövde göras. Detta möjliggjorde effektiva samarbeten både internt i staden, och med de många offentliga och privata aktörer som tillsammans utgör regionens transportsystem.

Stadens arbete med utvecklingen av transportsystemet har under de senaste knappa tio åren följt framkomlighetsstrategins inriktning. Med utgångspunkt i strategin har det vuxit fram ett ramverk med planer och styrdokument som innehåller mål och inriktningar för transportsystemets olika delar. Exempel på planer är cykelplanen,

godstrafikplanen och gångplanen. 2018 fick framkomlighetsstrategin också ett systerdokument som fokuserar på attraktivitet och vistelsevärden – strategi för offentliga rum.

Stora investeringar har genomförts i en mängd cykel-, gång- och kollektivtrafikprojekt som följer intentionerna i framkomlighetsstrategin. År 2017 gjordes en uppföljning av framkomlighetsstrategins handlingsplan. I princip alla åtgärder i handlingsplanen var genomförda.

Omvärldsbevakning

Sedan den första framkomlighetsstrategin togs fram för tio år sedan har inte bara stadens planering utvecklats och befolkningen växt. Det har också hänt mycket i omvärlden som påverkar städernas transportsystem idag och i framtiden. Som en del av trafikkontorets arbete med att revidera framkomlighetsstrategin har det ingått omvärldsbevakning och genomgång av goda exempel på trafikstrategier runt om i världen.

Städer världen över arbetar med att ge klimatvänliga, yteffektiva färdmedel bättre förutsättningar. Många stora och små städer har de senaste åren omvandlat stora bilvägar i centrala och attraktiva lägen till vistelsevänliga stadsrum för att tillgängliggöra staden för invånarna och besökare ännu mer. Så är exempelvis fallet längs med Seine i Paris, Times Square i New York, Barcelonas superblocs och på Mariehilfer Straße i Wien men också på mindre kända ställen som Albanien's huvudstad Tirana. London har utvecklat konceptet hälsosamma gator och Paris har satt upp målet om 15-minutersstaden samt om hundra procent cykelbara gator.

Samtidigt som städerna blir mänskligare och grönare ställs nya krav på att transporterna bli renare, tystare och mer klimatvänliga. Många städer har utvecklat regler för vilka fordon som får vistas i vissa känsliga eller överbelastade områden som till exempel Oslo som under en längre tid satsat på dubbdäcksavgifter och på att främja en snabb elektrifiering.

För att kunna styra städernas transportsystem mot uppsatta mål och använda resurserna på bästa sätt har de flesta större svenska och europeiska städer numer en trafikstrategi för en hållbar utveckling av sina transportsystem. Trafikstrategier som framkomlighetsstrategin har blivit kraftfulla verktyg inte bara för utvecklingen av de egna transportsystemen, men också för att bedriva effektiva samarbeten och för att hitta nya finansierings- och marknadsföringsmöjligheter.

COVID 19

Utbrottet av pandemin i världen visade att människors resvanor är föränderliga när det krävs snabba anpassningar. Många behövde ställa om sin mobilitet från en dag till en annan på grund av restriktioner och inställda aktiviteter. De som hade möjlighet började arbeta hemifrån, vilket ledde till ett totalt minskat resande. En del av dem som var tvungna att åka till arbetet sökte sig till andra färdmedel än kollektivtrafik för att undvika trängsel, medan andra inte hade något val. Cyklingen ökade och nya grupper började köra bil vilket ersatte vissa försvunna bilresor. De offentliga rummen och deras kvaliteter fick en ännu viktigare funktion för rekreation och möten.

Förändringen av resvanorna under pandemin skedde inte frivilligt eftersom många behövde anpassa sina aktiviteter. Samtidigt visar de snabba förändringarna på vikten av flexibilitet i transportsystemet och betydelsen av höga vistelsekvaliteter i det offentliga rummet. Detta behov stämmer väl med den inriktning som förslaget till reviderad framkomlighetsstrategi har.

Ärendets beredning

Förslaget till reviderad framkomlighetsstrategi har tagits fram av trafikkontoret. Projektet har haft en förvaltningsöverskridande styrgrupp där representanter från stadsledningskontoret och stadsbyggnadskontoret funnits med. Referensgrupper med representanter från trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och stadsledningskontoret har används för informella avstämningar.

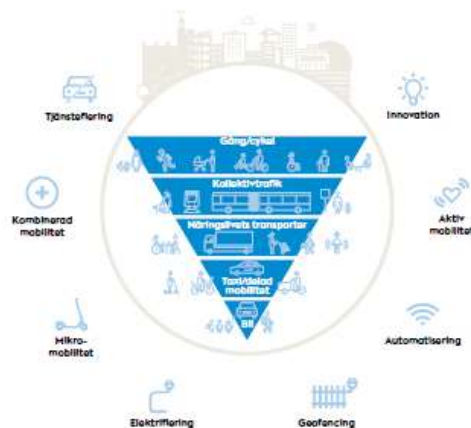
Förslaget till reviderad framkomlighetsstrategi har remitterats till påverkade förvaltningar och bolag inom staden i form av en kontorsremiss. De inkomna synpunkterna uppmuntrar föreslagen revidering av framkomlighetsstrategin och den bibehållna inriktningen med fokus på kapacitetsstarka, hälsosamma och energisnåla färdmedel. Strategin uppfattas som tydlig och stödjer stadens olika verksamheter. Inkomna synpunkter som bedömts förtydliga eller komplettera strategin har åtgärdats (en sammanfattning presenteras nedan). De synpunkter som inte faller inom ramen för strategins omfattning eller som hanteras i andra dokument tas vidare till trafikkontorets övriga arbete.

Förändringar utifrån inkomna synpunkter berör i huvudsak nedanstående:

- Stadens uppdrag om att öka tillgången till mer korttids-parkering både för näringslivet och för hemtjänst- och sjukvårdspersonal har förtydligats.
- Behovet av fibernät för all uppkoppling och därmed mycket av den innovation som strategin eftersträvar har kompletterats i strategin. Även vikten av tillförlitlig och tillgänglig data samt sensorers möjligheter att öka kunskapen om flöden av transporter har tydliggjorts.
- Ett resonemang om hur staden kan jobba med en process för att driva innovation har lagts till.
- Det extra stora behovet av attraktiva ytor och mötesplatser i ytterstaden har förtydligats.
- Gods- och avfallstransporternas vikt för staden har förtydligats ytterligare tillsammans med en definition av effektiva godstransporter. Även e-handels påverkan på transportsystemet beskrivs mer.
- Vikten av vattenvägarna både för gods och person-transporter har förtydligats även om strategin fortfarande främst fokuserar på vägar och gator.
- Beskrivningen av stadens uppdrag kring trafikstörande arbeten har utvecklats ytterligare.
- Vikten av en effektiv markanvändning när staden växer och prioritering i det offentliga rummet är grundläggande för våra utmaningar i staden. Detta har skärpts ytterligare.

Förslag till reviderad Framkomlighetsstrategi

Framkomlighetsstrategin är stadens trafikstrategi. Syftet med strategin är att beskriva hur stadens vägar och gator kan användas och utvecklas på bästa sätt när staden växer. Den gäller för hela staden och avser både befintliga och nya gator och vägar. Strategin ska vara ett stöd i stadens interna arbete och i samarbete med andra



myndigheter, intresseorganisationer, i dialogen med stockholmarna, näringslivet samt andra aktörer.

Grundutmaningen som den reviderade framkomlighetsstrategin ska lösa är densamma som i den tidigare strategin, konkurrens om utrymme i staden när fler ska bo och arbeta på samma yta. Det är också en utmaning att se till att det omfattande byggandet i den

växande staden inte leder till stora störningar för transportsystemet. Det finns även andra stora utmaningar som framkomlighetsstrategin kan bidra till att lösa, dels trafikens påverkan på klimatet och anpassning av de offentliga rummen till de klimatförändringar som sker, dels brist på fysisk aktivitet och social interaktion där trafikplaneringen fram till relativt nyligen har skapat stadsmiljöer som lockar till mindre aktiv transport och försvårar för stadslivet.

Illustration av de färdmedel som är mest kapacitetsstarka, klimatvänliga och hälsosamma. Vikten av mänskliga aktiviteter för prioritering av de offentliga rummen och teknikutvecklingen som möjliggörare

Framkomlighetsstrategins övergripande inriktning är ett viktigt verktyg som kan hantera utmaningarna samlat. Genom att prioritera kapacitetsstarka färdmedel och ge mer utrymme för attraktiva vistelseytor tillsammans med den nya teknikens möjligheter kan staden ta sig an dessa utmaningar. På så sätt främjas en effektiv och hållbar användning av stadens gemensamma och begränsade resurs – gatuutrymmet. Det är samma övergripande inriktning i både den tidigare och reviderade framkomlighetsstrategin och samma planeringsinriktningar.

Planeringsinriktningar

Förslaget till framkomlighetsstrategin innehåller fyra planeringsinriktningar:

A. Kapacitet

Gång, cykel och kollektivtrafik ska ges mer utrymme för att kunna förflytta fler människor på samma yta. Effektiva godstransporter ska främjas. Rörlig trafik prioriteras framför stillastående fordon.

B. Framkomlighet

Restiden för kollektivtrafiken ska minska. Framkomligheten ska förbättras för gång, cykel, och effektiv godstrafik. Pålitligheten ska bli bättre för samtliga trafikslag genom att styra resande med innovativa lösningar, prissättning och samverkan.

C. Attraktivitet

Stadens gator ska bli attraktiva och leva upp till sin roll som ett av Stockholms viktigaste offentliga rum, där såväl invånare som näringsliv bidrar till stadslivet. De offentliga rummen ska planeras för att uppmuntra till rörelse i vardagen för alla genom att förbättra gångvänligheten och vistelsekvaliteterna i hela staden.

D. Hållbarhet

Alla människor ska kunna röra sig och vistas utifrån sina förutsättningar i hela staden. Genom att främja innovation, elektrifierade transporter och styra bilanvändning till de resor där

bilen gör mest nytta för samhället minskar buller, trafikolyckor och utsläpp från fordonstrafiken.

Innebörden av varje inriktning beskrivs tillsammans med stadens planering för att uppnå denna. Stadens planering handlar framförallt om åtgärdsområden eller förhållningssätt och pekar i vissa fall ut konkreta åtgärder som redan finns i andra planer.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontorets bedömning är att befintlig framkomlighetsstrategi har varit framgångsrik och fungerat väl för stadens planering av transportsystemet. Därför har kontoret valt att bygga vidare på den befintliga strategins struktur och behålla den övergripande inriktningen. Samtidigt har nya områden fått en allt större betydelse för ett hållbart och framkomligt transportsystem i Stockholm vilket har fått påverka innehållet i den reviderade framkomlighetsstrategin:

- Stadens vilja att ta tillvara ny teknik och innovation har lagts till och genomsyrar nu strategin. Det handlar bland annat om elektrifiering, delade mobilitetstjänster och den utveckling som digitaliseringen och exempelvis sensorer kan möjliggöra.
- Näringslivets behov av framkomliga och hållbara transporter och det offentliga rummets möjligheter att främja företagande synliggörs mer i strategin. Samtidigt lyfts de möjligheter som ett nära och kreativt samarbete med olika aktörer kan ge för stadens utveckling.
- Vikten av gatan som vistelseplats har tydliggjorts och hållbarhet innefattar nu fler dimensioner.
- Klimat är en central utmaning som genomsyrar allt stadens arbete och beskrivs utförligt i många dokument. Framkomlighetsstrategin tydliggör detta, vilket gör att den motsvarar en så kallad SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) som möjliggör EU-finansiering för innovations- och testprojekt.
- Stadens utvecklade arbetssätt med trafikstörande arbeten beskrivs i samband med hur staden ska planera för framkomlighet.
- Framkomlighet har fått en bredare tolkning och utgår från sårbara grupper vilket innefattar både drift- och underhållsfrågor men även breddmått med mera. Även vikten av trygghet i det offentliga rummet synliggörs mer i den reviderade strategin.

För att få en ännu mer kärnfull framkomlighetsstrategi har även följande förändringar genomförts:

- Den reviderade framkomlighetstrategin innehåller inga kvantitativa mål eller handlingsplaner utan hänvisar istället till andra framtagna måldokument. Målen för vad staden vill uppnå med transportsystemet som del av stadens fysiska planering kommer från Vision 2040 och översiktsplanen och konkretiseras i underliggande planer.
- Mer fokus har istället lagts på planeringsinriktningarna och att beskriva hur staden ska planera för att uppnå inriktningarna. Föreslagna åtgärdsområden är betydligt bredare än tidigare handlingsplan. Handlingsplaner återfinns istället i underliggande planer. Fler planer tas fram vid behov. Exempelvis pågår arbete med en ny kajstrategi/-plan.
- Strategi för offentliga rum, som skrevs som ett komplement till framkomlighetsstrategin, har inte integrerats i sin helhet i den reviderade framkomlighetsstrategin utan kommer även fortsatt att finnas kvar som eget dokument. Strategi för offentliga rum har en giltighetstid till 2021. Giltighetstiderna på framkomlighetsstrategin och strategi för offentliga rum bör harmonieras så att båda gäller tillsvidare.

Trenderna som påverkar transportsystemet och de offentliga rummen går fort och därför behöver trafiknämnden utvärdera båda strategierna vid behov för att följa upp att de fortsatt är tillräckligt flexibla för att svara mot den snabba utvecklingen. Staden behöver fortsätta arbeta snabbt och flexibelt för att kunna testa nya lösningar och bedriva kreativ utveckling tillsammans med näringslivet och andra aktörer.

Framkomlighetsstrategins övergripande inriktning, att prioritera kapacitetsstarka färdmedel och avsätta mer kvalitativ yta till vistelse samt nyttja den nya teknikens möjligheter, är vägledande för vart vi ska, vad vi ska driva och hur vi ska planera. Det ger ett framkomligt och pålitligt transportsystem för alla trafikanter. Inriktningen bidrar till att staden uppnår flera mål samtidigt. Yteffektivitet, minskade klimatutsläpp och ökad fysisk aktivitet gynnas alla av samma planering.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafiknämnden för egen del godkänner reviderad framkomlighetsstrategi för Stockholms stad och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut. Trafiknämnden föreslås besluta om omedelbar justering.

Bilagor

1. Framkomlighetsstrategin – Många möjligheter till rörelse och vistelse. Remissversion december 2021. Bilaga 1