

**Handläggare**  
Magnus Lindqvist  
Telefon: 08-508 28 937

**Till**  
Miljö- och hälsoskyddsnämnden  
2022-03-22, p. 10

## Stockholms stads framkomlighetsstrategi

Remiss från kommunstyrelsen, Dnr KS 2021/1699

### Förvaltningens förslag till beslut

1. Godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen
2. Justera beslutet omedelbart

Anna Hadenius  
Förvaltningschef

Gustaf Landahl  
Avdelningschef

### Bakgrund

2012 antogs den första framkomlighetsstrategin, stadens trafikstrategi. Trafiknämnden fick i budgeten för 2020 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 effektiv godstrafik ligger fast”.

### Ärendet

Trafikkontoret har under hösten 2021 skickat ut förslaget till reviderad framkomlighetsstrategi i en kontorsremiss. Miljöförvaltningen översände ett kontorsyttrande (Dnr 2021-15315) och har även haft en muntlig genomgång med trafikkontoret.

I trafikkontorets tjänsteutlåtande till den reviderade strategin, beskrivs förändringar som gjorts efter den tidigare kontorsremissen.

Miljöförvaltningens har ett antal kvarstående synpunkter som beskrivs nedan.

Funktionshinderrådet för miljö- och hälsoskyddsnämnden och fastighetsnämnden har skickat in ett eget yttrande som de önskar bilagt detta ärende. Se bilaga 1.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts av avdelningen plan och miljö i samråd med kommunikationsavdelningen.

### **Förvaltningens synpunkter**

#### Allmänt

De tre utmaningar som strategin står inför är väl kända och i stora delar samma som tidigare. En grundläggande utmaning är utrymmesbristen och en fortsatt ökad konkurrens om ytorna. De två andra som lyfts fram är klimatförändringarnas påverkan på stadens utveckling samt bristande fysisk aktivitet och social interaktion.

Strategins inriktning är indelad i fyra planeringsinriktningar; Kapacitet, framkomlighet, attraktivitet, hållbarhet.

Miljöförvaltningen anser att det är en i stora delar heltäckande strategi som bygger vidare på den förra inriktningen att prioritera kapacitetsstarka transporter som gång, cykel, kollektivtrafik och näringslivstransporter samtidigt som vistelsekvaliteter ska förbättras i hela staden. Förslaget är lättläst och intressant med bra fakta och kloka slutsatser. Men det finns utrymmen där strategin både kan förtydligas och förstärka vissa aspekter för att tydliggöra inriktningen och öka förutsättningarna att nå målen.

Uppdraget är brett och skapar goda förutsättningar för att kunna behandla Agenda 2030-målen, klimatmålen med mera i ett helhetsperspektiv. Förslaget till reviderad framkomlighetsstrategi har tagits fram av trafikkontoret utan medverkan från miljöförvaltningen som gärna skulle få möjlighet att mer aktivt delta i arbetet framöver.

Det finns många planer och strategier inom staden och beskrivningen av hur strategin förhåller sig till dessa är pedagogisk och tydlig. Stockholms stads miljöprogram 2020-2023, nämns dock endast i förbigående, och bör utgöra en betydligt tydligare utgångspunkt. I miljöprogrammet finns flera mål med stark koppling till transportsystemet. Några av dessa är Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040, En fossilfri organisation 2030 och Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö. Det är viktigt att beslut som fattas inom staden leder närmare mot dessa tre och även

övriga mål i miljöprogrammet. Om det finns förslag eller åtgärder som står i konflikt till miljö- och klimatmålen bör det tydligt redovisas.

Under avsnittet regional samverkan lyfter strategin att fortsatt samverkan med regionens aktörer är viktig för att förbättra framkomligheten. Här går det med fördel att förtydliga vilka områden som kan harmoniseras. Även om fokus ska vara på stadens eget vägnät bör hänsyn tas till hur det relaterar till trafiken i de övriga delarna av regionens trafikanät; statliga vägar, järnväg, spårtrafik och dessutom vattenvägarna.

### Trender och teknikutveckling

Strategin lyfter fram ökad elektrifiering och utbyggd laddinfrastruktur som viktiga förutsättningar för stadens framväxt. Här vore det värdefullt att även uppmärksamma andra kommande trender i trafiksystemet, som t.ex. självkörande fordon, som ställer högre krav på kvalitet i utformningen av vägmarkeringar, separation av trafikslag, skyltning och hastighetsreglering.

Miljöförvaltningen föreslår att strategin mer beaktar hur transportmönster kommer förändras. Till exempel bör förväntade effekter av ökat distansarbete och att fritidsresandet förmodas utgöra en allt större del av bilresandet belysas.

På samma vis som Stockholms stad behöver förhålla sig till klimatmodeller för att planera för framtida skyfall och värmeböljor, borde staden ta höjd för framtida teknikutvecklingstrender i framkomlighetsstrategin.

Internethandel med ökande hemleveranser och på sikt påverkan på butiksutbudet bör nämnas. Detta kan få stor betydelse för framkomligheten och hur vi reser i framtiden.

Fler tankar om vad digitaliseringen betyder efterlyses. Digitalisering medför helt nya möjligheter till överblick och aktuell information om vägnät, mobilitetstjänster, tidtabeller och realtidsinfo, belastning/nyttjande av olika reseslag och gator, resvanor och mycket mer, då detta i allt större utsträckning går att mäta, följa, analysera, dokumentera, visa upp och tillgängliggöra på nya sätt. Ett exempel är trottoarskötsel (curb management), dvs. uppkoppling, dokumentation och aktuellthållande av status avseende olika fenomen i det offentliga rummet, såsom angörningszoner, hållplatser, parkeringar, cykel- och gångutrymmen, delningstjänster, analyser och innovativa lösningar för flexibelt nyttjande.

## Planeringsinriktning A - Kapacitet

### *Gångtrafik*

Gångtrafiken och ökad gångvänlighet nämns på flera ställen som prioriterad och att det behövs bättre data om gångflöden. Här anser förvaltningen att det finns behov av mer konkreta prioriteringar än de som beskrivs i stadens gångplan och att gångtrafik tydligare bör behandlas som ett transportsätt bland de övriga. Att mer än en tredjedel av resorna inom staden görs till fots visar på dess betydelse, men betyder inte automatiskt att "Stockholm är en fotgängarstad". Snarare visar det att gångtrafiksatsningar släpar efter i förhållande till övriga transportslag. I gällande framkomlighetsstrategi framhålls gångtrafik som det mest prioriterade transportslaget, även framför cykel. Här finns en del att göra där en del inspiration kan hämtas från cykelområdet, t.ex. "gångjour" med inspiration från stadens cykeljour som startade 2021.

### *Cykel*

I inledningen hänvisar strategin till Vision 2040 och lyfter målsättningen att Stockholm ska bli en av Europas ledande cykelregioner som konkurrerar med städer som Köpenhamn och Amsterdam. Miljöförvaltningen föreslår att strategin förtydligas med vad som menas med en ledande cykelregion, samt vad detta innebär i mätbara mål.

Strategin lyfter fram att det ska "gå att räkna ut hur lång tid resor i staden tar". Miljöförvaltningen föreslår att strategin beskriver på vilket sätt detta kan göras för olika trafikslag. För cykeltrafik finns goda exempel från andra städer och pilotprojekt i Stockholms stad som kan underlätta resandet.

### *Gods*

Innovativa lösningar för godstransporter har staden jobbat länge med, men det är fortsatt aktuellt att diskutera vilken sorts bilresor och vilken typ av godstransportfordon som ska prioriteras. I detta ligger även näringslivets användning av personbilar, som tjänstebilar, mindre budbilar och hantverkarens skåpbilar. Innovation och ny teknik kan främja smarta urbana gods-zoner i staden.

Det saknas förslag till hur stadens ska hantera kraftigt ökande småpaketleveranser, dörr till dörr med dålig fyllnadsgrad i paketen och utan samordning. Utveckling av mikrogodscentraler och leveransboxar kan då vara möjliga dellösningar.

## Planeringsinriktning B - Framkomlighet

### *Elektrifiering av busstrafiken*

I samband med resonemang om kollektivtrafiken nämns behovet av samverkan med Region Stockholms trafikförvaltning. Förvaltningen föreslår att texten kompletteras med den stora framtidspotential som eldrivna bussar har, eftersom utvecklingen av elbussar kan ge helt nya förutsättningar i planeringen av våra städer. Det öppnar t.ex. för möjligheter att ha hållplatser och terminaler inomhus och att etablera lågbullrande busstrafik närmare bostäder.

## Planeringsinriktning D – Hållbarhet

### *Trafikens miljö- och hälsopåverkan*

I den övergripande inriktningen lyfts tre områden fram där planeringen av stadens gator bedöms kunna bidra till lösningar; att staden växer och därmed större konkurrens om ytor, brist på fysisk aktivitet och klimatfrågan. Miljöförvaltningen saknar här trafikens övriga miljö- och hälsopåverkan som luftkvalitet, buller, dagvatten m.fl. problemområden. Dessa bör på ett tydligare sätt ligga till grund för strategins utformning.

Lågbullrande vägbeläggningar nämns som metod för att reducera trafikbullret. Förvaltningen anser att det är en nyckelfråga för att komma framåt inom det målområdet, eftersom personbilarnas buller till övervägande del numera härrör från däck/vägbana i takt med att fordonen i övrigt blir tystare. Förvaltningen anser att lågbullrande vägbeläggning bör användas mer i staden.

Mätningar som SLB-analys gjort visar att bullerskärmar kan ge positiva effekter även på NO<sub>2</sub> och PM<sub>10</sub>. Elektrifiering av fordon löser inte PM<sub>10</sub>-problematiken eftersom det främst uppstår från däck- och asfaltslitage. Fler möjliga åtgärder för att begränsa lokala luftföroreningar är påverkansarbete för ökad regelfetterlevnad och kommunala parkeringsvakter med ansvar att övervaka miljözon och dubbdäcksförbud.

Förvaltningen är positiv till flexibla ytor och att möbler och annat kan ha flera funktioner. Ett exempel är sittgrupper och offentlig möblering med ett annat primärt syfte även kan fungera som ljuddämpning genom rätt val av utformning och materialval. Här finns en stor potential som bl.a. beskrivs i stadens rapport om Gröna lösningar för bättre ljudmiljö<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> [grona-losningar-for-en-bättre-ljudmiljo.pdf \(tillstand.stockholm\)](#)

## Bilagor

Framkomlighetsstrategi, remissversion

<https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=2016465>

[Bilaga 1. Framkomlighetsstrategi - synpunkter från Funktionshinderrådet](#)