

**Handläggare**  
Cecilia Rivard  
Telefon: 0850818048

**Till**  
Farsta stadsdelsnämnd  
2022-03-17

## Reviderad framkomlighetsstrategi

Svar på remiss från kommunstyrelsen

### Förvaltningens förslag till beslut

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen av förslag till reviderad framkomlighetsstrategi.

### Sammanfattning

Trafiknämnden fick i kommunfullmäktiges beslut om budget 2020 och 2021 i uppdrag att påbörja en revidering av stadens nuvarande framkomlighetsstrategi. Syftet med strategin är att beskriva hur stadens vägar och gator kan användas och utvecklas på bästa sätt i den växande staden. Utgångspunkten för strategin är Vision 2040 och stadens översiktsplan.

Förvaltningen är positiv till trafiknämndens förslag. Det är väl genomarbetat, tydligt och har bra intentioner. Vi bedömer att de övergripande planeringsinriktningarna är relevanta och vi instämmer helt i att kollektivtrafiken ska vara ryggraden i stadens transportsystem.

Utifrån ett lokalt Farstaperspektiv vill vi lyfta det positiva med fler korttidsparkeringar för näringslivet och hemtjänsten. Vi vill peka på behovet av fler laddplatser och bättre tvärförbindelser för kollektivtrafiken. Förvaltningen ser ett behov av gemensamma tag för större projekt som kopplingar över Nynäsvägen och bullerdämpande åtgärder.

### Bakgrund

Framkomlighetsstrategin är stadens trafikstrategi som antogs av kommunfullmäktige 2013. I budget för 2020 fick trafiknämnden i uppdrag att påbörja en revidering av densamma. I budget 2021 konkretiserades uppdraget med utgångspunkt i framväxande mobilitetstjänster och delningsekonomi, där prioriteringen för gång, cykel och kollektivtrafik samt godsfordon med hög beläggning

ligger fast. Strategin ska också fokusera på att minimera konsekvenser av trafikstörande arbeten.

Sedan framkomlighetsstrategin antogs har det skett många förändringar i staden. Några exempel: invånarna har blivit 100 000 fler, stora investeringar i väg- och spårinfrastruktur har gjorts, liksom stora förändringar inom transportsystemet, som till exempel elektrifiering, digitalisering och mobilitetstjänster baserade på delningsekonomi som bilpooler och elsparkcyklar. År 2017 gjordes en uppföljning av strategins handlingsplan. I princip alla åtgärder i planen var genomförda. Allt som har hänt innebär att det finns ett behov av att uppdatera strategin.

Stadens arbete med utvecklingen av transportsystemet har följt nuvarande framkomlighetsstrategis inriktning. Med utgångspunkt i strategin har det vuxit fram ett ramverk med planer och styrdokument som innehåller mål och inriktningar för transportsystemets olika delar, exempelvis cykelplanen, gångplanen och godstrafikplanen. Ett systerdokument till framkomlighetsstrategin antogs 2018, *Strategi för offentliga rum*.

Förslaget till reviderad framkomlighetsstrategi skickades på kontorsremiss till ett antal förvaltningar (bland annat Farsta) och bolag inom staden hösten 2021. Den remissomgången ledde bland annat till följande förbättringar i förslaget:

- Stadens uppdrag om att öka tillgången till mer korttidsparkering både för näringslivet och för hemtjänst- och sjukvårdspersonal har förtydligats.
- Det stora behovet av attraktiva ytor och mötesplatser i ytterstaden har förtydligats.
- Gods- och avfallstransporternas betydelse för staden har förtydligats ytterligare tillsammans med en definition av effektiva godstransporter. Även e-handels påverkan på transportsystemet beskrivs mer.
- Beskrivningen av stadens uppdrag kring trafikstörande arbeten har utvecklats ytterligare.

Kommunstyrelsen har nu remitterat trafiknämndens slutliga förslag till ett stort antal instanser, bland annat till Farsta stadsdelsnämnd, för yttrande senast den 31 mars.

### **Remissen i sammanfattning**

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.

Utgångspunkten för framkomlighetsstrategin är Vision 2040 och stadens översiktsplan, som anger målen för stadens fysiska planering. Strategin hänger samman med strategin för offentliga rum som tillsammans beskriver utvecklingen av stadens gator, vägar, torg och kajer. Andra styrdokument som kopplar till strategin är miljöprogram och klimathandlingsplan, näringslivspolicyn och Agenda 2030 för att nämna några.

### **Planeringsinriktningar**

Det finns stor potential för stadens gator att bidra till lösningen på de tre utmaningar som Stockholm har gemensamt med många av världens städer:

- **Ökad konkurrens om utrymme i staden**  
Stadsbyggandet ger förutsättningarna för ett hållbart resande, men fler människor innebär fler resor och mer gods som behöver hanteras på befintliga vägar och gator.
- **Brist på fysisk aktivitet och social interaktion**  
De flesta människor sitter stilla större delen av sin vakna tid, på jobbet, på fritiden och när de reser. Även ensamhet kan påverka vår hälsa.
- **Klimatförändringarnas påverkan på staden**  
I Stockholm stod vägtrafiken 2017 för 39 procent av växthusgasutsläppen. Både bebyggelse och transportsystem behöver anpassas för att möjliggöra låga nivåer av klimatutsläpp.

Lösningen på ovanstående utmaningar utgör strategins övergripande inriktning: ”Prioritera kapacitetsstarka färdmedel, öka pålitligheten för samtliga trafikanter och ge mer utrymme för attraktiva vistelseytor samt nyttja den nya teknikens möjligheter.” Inriktningen bidrar till att staden uppnår flera mål samtidigt. Yteffektivitet, minskade klimatutsläpp och ökad fysisk aktivitet.

Strategins övergripande inriktning konkretiseras i fyra planeringsinriktningar för hur stadens gator och vägar kan tillgodose framtida behov. Det är viktigt att planeringen samordnas med byggande av nya bostäder och arbetsplatser samtidigt som staden tar hand om och förbättrar de offentliga rum vi redan har.

#### **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 och elektrifierade transporter och styra bilanvändning till de resor där bilen gör mest nytta för samhället minskar buller, trafikolyckor och utsläpp från fordonstrafiken.

Förslaget till reviderad strategi bygger på befintlig struktur i den nuvarande strategin och behåller den övergripande inriktningen, men nya områden har fått större betydelse för ett hållbart och framkomligt transportsystem, vilket har påverkat innehållet. Några exempel:

- Stadens vilja att ta tillvara ny teknik och innovation genomsyrar strategin.
- Näringslivets behov av framkomliga och hållbara transporter och det offentliga rummets möjligheter att främja företagande synliggörs mer i strategin.
- Betydelsen av gatan som vistelseplats har tydliggjorts.
- Klimatet är en central utmaning som genomsyrar allt staden gör.
- Framkomlighet har fått en bredare tolkning vilket innefattar både drift- och underhållsfrågor.

Förslaget innehåller inga kvantitativa mål eller handlingsplaner utan hänvisar till andra måldokument. Fokus har istället lagts på planeringsinriktningarna och att beskriva hur staden ska planera för att uppnå inriktningarna. *Strategi för offentliga rum* kommer även fortsatt att finnas kvar som ett eget dokument.

Förslaget till ny strategi föreslås gälla tills vidare. Trender som påverkar transportsystemet och de offentliga rummen ändras fort och därför ska trafiknämnden vid behov utvärdera strategin. Under förutsättning att strategin fastställs av kommunfullmäktige kommer

alla stadens nämnder och bolagsstyrelser att ha ett ansvar för att arbeta efter inriktningen i framkomlighetsstrategin och bidra till dess utvärdering.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom avdelningen för stadsutveckling.

### **Förvaltningens synpunkter och förslag**

Förvaltningen är positiv till förslaget. Det är väl genomarbetat, tydligt och har bra intentioner. Dokumentet är omfattande och skulle bli mer lättillgängligt om det kortades något.

Vi instämmer i den övergripande inriktningen att prioritera kapacitetsstarka färdmedel, öka pålitligheten för samtliga trafikanter och ge mer utrymme för attraktiva vistelsezoner samt nyttja den nya teknikens möjligheter.

Vi välkomnar justeringar efter kontorsremissen, bland annat att stadens uppdrag om att öka tillgången till mer korttidsparkering både för näringslivet och för hemtjänst- och sjukvårdspersonal har förtydligats.

Förvaltningen bedömer att de övergripande planeringsinriktningarna är relevanta. Vi instämmer helt i att kollektivtrafiken ska vara ryggraden i stadens transportsystem. De åtgärdsområden som beskrivs för planeringsinriktningarna tror vi är genomförbara. Vi kommenterar här strategins fyra planeringsinriktningar utifrån ett lokalt Farstaperspektiv.

#### **A. Kapacitet**

Laddning för elbilar nämns som en viktig möjlighet och finns i nuläget mestadels i garage eller på kvartersmark. I Farsta stadsdelsområde råder det brist på publika laddplatser vilket hindrar privatpersoner och exempelvis förvaltningens hemtjänst att gå över till elbilar.

Hemtjänstpersonal har ofta problem med att hitta möjligheter till korttidsparkering. Detta gäller såväl inner- som ytterstaden och förvaltningen ser positivt på att det finns en ambition att öka möjligheterna till korttidsparkering för denna grupp.

Förvaltningen tycker att det är viktigt att staden tillsammans med regionen förverkligar den regionala kollektivtrafikplanen som pekar ut de viktigaste stråken i vägnätet för buss- och spårvägslinjer. Kollektivtrafiken behöver egna körfält för snabbare resor vilket gynnar alla resenärer. Fler tvärförbindelser och mer frekvent busstrafik finns det stort behov av i exempelvis stadsdelarna

Fagersjö och Sköndal. Fler kollektiva förbindelser bidrar till ett minskat bilanvändande.

### **B. Framkomlighet**

Framkomligheten för yteffektiva och kapacitetsstarka färdmedel, kollektivtrafik, gång och cykel, ska prioriteras och staden måste samplanera över kommungränserna för att få ett sammanhängande nät. När det gäller prioriteringen av gående och cyklister anser förvaltningen att det måste bli bättre anslutningar från cykel- och gångstråk till målpunkter i ytterstaden. Många cykelbanor och stråk har byggts ut sedan nuvarande framkomlighetsstrategi fastställdes men fortfarande saknas exempelvis en länk från Larsbodavägen till Farsta centrum. Stadens olika delar måste kopplas ihop med genare cykel- och gångstråk vilket är särskilt tydligt i ytterstaden, till exempel mellan Fagersjö och Hökarängen där det är svårt att ta sig per fots eller med cykel trots att avståndet inte är mer än cirka en kilometer.

Förvaltningen vill också framhålla vikten av att förbättra framkomligheten och attraktiviteten genom att överbrygga stora trafikbarriärer som till exempel Nynäsvägen och järnvägsspåren. Här är det tydligt att enskilda exploateringsprojekt inte kan bära kostnaderna. Flera goda ambitioner om kopplingar över Nynäsvägen har fått stryka på foten i pågående exploateringsprojekt. Gemensamma tag och samordnad finansiering krävs.

### **C. Attraktivitet**

Planeringsinriktningen berör vistelse och rörelse i form av fysisk aktivitet som gång och cykel. Den hänger tätt samman med strategin för offentliga rum. Förvaltningen instämmer i att det är av stor betydelse att vardagen ska fungera utan bil och det måste även gälla för ytterstaden. Gående prioriteras och gångstråk ska vara gena och målpunkter ska kopplas samman med överblickbara stadsrum. Detta kan vara svårt att skapa i ytterstaden då vissa stadsdelar är glest bebyggda och kopplingar mellan stadsdelar saknas men det är en god ambition. Ett åtgärdsområde som beskrivs som ett kommande arbete är att ta fram ett prioriterat nät för gående med de viktigaste gångstråken i staden. Bedömningen som görs i strategin är att det finns stora behov av bättre sammankoppling i ytterstaden, något som förvaltningen verkligen håller med om.

Sommartorgen som har etablerats i ytterstaden under de senaste åren har varit mycket uppskattade i Farsta stadsdelsområde. De är bra exempel på tillfälliga aktiviteter som bidrar till variation, liv och rörelse samt trygghet. Förvaltningen vill betona vikten av att få

påverka valet av sommartorg. Förvaltningen avser att utöka med egna satsningar liknande sommartorgen kommande säsong.

Förvaltningen vill framhålla vikten av finansiell och praktisk samordning av bullerdämpande åtgärder, till exempel längs Nynäsvägen. Dialog och förhandling med Trafikverket måste samordnas av trafikkontoret eller stadsledningskontoret. Bullerdämpning av trafiken är en viktig aspekt av attraktivitet.

#### **D. Hållbarhet**

Förvaltningen instämmer i vad som föreslås som relevanta åtgärdsområden för planeringsinriktningen, till exempel fortsatt elektrifiering av fordonsflottan i samverkan med privata och offentliga aktörer, få fler att välja hållbara färdmedel samt mobilitetslösningar som bidrar med flexibilitet. När befolkningen ökar så ökar också transporterna. En utbyggnad av kapacitetsstark kollektivtrafik är central för att minska bilberoendet. Innovation, elektrifiering och delningstjänster är också förutsättningar för en ökad framkomlighet och hållbarhet.

I vissa ytterstadsdelar som förtätas, exempelvis Sköndal, ser förvaltningen redan idag en problematisk trafiksituation för alla trafikslag och att det saknas en helhetslösning för kollektivtrafik, biltrafik, cykel och gång. Det är smala gator och brist på parkeringslösningar. Den allra viktigaste åtgärden är att förstärka kollektivtrafiken.

Det produceras många handlingsplaner och andra styrdokument i staden. Framkomlighetsstrategin har ett flertal underliggande planer och alla ska genomföras. Med tanke på mängden dokument är det svårt för enskilda stadsdelsnämnder att få tid och resurser att utföra och följa upp alla åtgärder så som det förväntas.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Gunilla Ekstrand  
Stadsdelsdirektör  
Första stadsdelsförvaltning

Sara Wrethed  
Avdelningschef  
Första stadsdelsförvaltning

#### **Bilaga**

Trafiknämndens förslag till reviderad framkomlighetsstrategi

## **Attesterat av**

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
Gunilla Ekstrand, Stadsdelsdirektör	2022-02-23
Sara Wrethed, Avdelningschef	2022-02-23