

**Handläggare**  
Sofia Regnell  
Telefon: 0850809021

**Till**  
Östermalms stadsdelsnämnd  
2022-03-24

## Reviderad framkomlighetsstrategi

Svar på remiss från kommunstyrelsen, dnr KS 2021/1699

### Förvaltningens förslag till beslut

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

### 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. Fyra planeringsinriktningar pekas ut: kapacitet, framkomlighet, attraktivitet och hållbarhet.

Förvaltningen ser positivt på revideringen av framkomlighetsstrategin, utifrån det omfattande stadsbyggande som sker i Stockholm, som innebär en tätare och mer funktionsblandad stad. Detta ställer högre krav på att det skapas nya möjligheter för en ny typ av mobilitet. I framkomlighetsstrategin anges att den bara gäller för stadens vägar och gator, men förvaltningen anser dock att det är problematiskt att stadens parker lämnas utanför strategin och inte nämns i de sammanhang då man skriver om offentliga rum. Parker och grönområden innehåller, förutom viktiga vistelsezoner, både gång- och cykelvägar och är en viktig del av stadens nätverk som kopplar samman staden. Förvaltningen anser även att elsparkcyklar är ett etablerat fordon i stadsmiljön och som läsare av framkomlighetsstrategin frågar man sig varför elsparkcyklarna inte räknas som ett fordon i den trafikhierarkitriangel som presenteras.

## Bakgrund

Kommunstyrelsen har skickat ut remissen reviderad framkomlighetsstrategi till bland annat Östermalms stadsdelsnämnd. Förslaget till reviderad framkomlighetsstrategi har tagits fram av trafikkontoret under 2021 och beslutades av trafiknämnden den 16 december 2021. Yttrandet över remissen ska vara stadsledningskontoret tillhanda senast 2022-03-31.

## Ärendet

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, bland annat trafikens påverkan på klimatet och anpassning av de offentliga rummen till de klimatförändringar som sker. En annan utmaning som strategin kan bidra till att lösa är förbättrad folkhälsa genom ökad andel av transport med gång och cykel, så kallad aktiv transport, samt social interaktion i stadsmiljön. Detta har stor potential att förbättra folkhälsan vilket har stora ekonomiska värden, men där trafikplaneringen fram till relativt nyligen har skapat stadsmiljöer som lockar till mindre aktiv transport och på så sätt försvårar för stadslivet.

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.

## Övergripande inriktning för planeringen

Vision 2040 och översiktsplanen anger målen för stadens fysiska planering. Stockholms omfattande stadsbyggande utgör en unik möjlighet till förbättringar och utveckling samtidigt som det

ställer krav på en effektiv markanvändning och ett framkomligt transportsystem. Stadsbyggandet och trafikplaneringen är kraftfulla redskap som kan bidra till att styra utvecklingen i en mer hållbar riktning i linje med Agenda 2030.

### **Tre utmaningar där planering av vägar och gator är avgörande**

Det finns stor potential för stadens gator att bidra till lösningen av tre utmaningar som Stockholm har gemensamt med världens städer. Framkomlighetsstrategins övergripande inriktning är ett viktigt verktyg som kan hantera utmaningarna samlat.

#### *Ökad konkurrens om utrymme i staden*

Staden har stort fokus på bostadsbyggande för att bereda plats för nya invånare och stödja både näringslivets och stadens tillväxt. Stadsbyggandet ger förutsättningarna för ett hållbart resande, men fler människor innebär fler resor och mer gods som behöver hanteras på befintliga vägar och gator. Det ökade resandet behöver hanteras utan att varken kvaliteten på den offentliga miljön eller reseupplevelsen försämras. Det omfattande byggandet i den växande staden får inte heller leda till stora störningar i transportsystemet. Stadens gator och andra offentliga rum behöver samtidigt bli mer attraktiva vistelsemiljöer för att understödja det mer omfattande stadslivet.

#### *Brist på fysisk aktivitet och social interaktion*

Bara drygt hälften av svenska vuxna och en liten andel barn klarar WHO:s rekommendationer för fysisk aktivitet. De flesta människor sitter stilla större delen av sin vakna tid, på jobbet, på fritiden och när de reser. Inaktiviteten är kostsam både för vår hälsa och de offentliga finanserna. Även ensamhet påverkar vår hälsa, det är lika farligt som fetma eller rökning. Var sjätte svensk uppger att de inte har någon nära vän och upplevelsen av ensamhet är störst bland de äldsta och yngsta. Trafikplaneringen från andra halvan av 1900-talet fram till ganska nyligen har skapat mindre attraktiva stadsmiljöer som lockar till mindre aktiv transport och försvårar för stadslivet.

#### *Klimatförändringarnas påverkan på staden*

I Stockholms stad stod vägtrafiken 2017 för 39 procent av växthusgasutsläppen. Utsläppen från vägtrafiken måste minska för att Stockholm ska bli en fossilfri och klimatpositiv stad till 2040. Både bebyggelse och transportsystem behöver anpassas för att möjliggöra låga klimatutsläpp. Samtidigt måste staden också anpassa sig till de klimatförändringar som ändå sker. De offentliga rummen behöver stödja hanteringen av till exempel fler och större skyfall samt mer extrema temperaturer.

### **Planeringsinriktningar för väg och gatunätet**

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.

#### **Fokus framåt**

Planering och utveckling av vägar och gator är tillsammans med stadsplanering kraftfulla verktyg för att åstadkomma ett framkomligt och attraktivt transportsystem och en stad som erbjuder många möjligheter till ett rikt liv. I det dagliga arbetet med stadens utveckling blir avvägningar alltid svåra. Framkomlighetsstrategins övergripande inriktning, att prioritera kapacitetsstarka färdmedel, öka pålitligheten för samtliga trafikanter 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. Inriktningen bidrar till att staden uppnår flera mål samtidigt. Yteffektivitet, minskade klimatutsläpp och ökad fysisk aktivitet gynnas alla av samma planering.

Framkomlighetsstrategin gäller tillsvidare. Trenderna som påverkar transportsystemet och våra offentliga rum ändras fort och därför ska trafikinämnden vid behov utvärdera strategin för att följa upp att den

fortsatt är tillräckligt flexibel för att svara mot den snabba utvecklingen. Alla stadens nämnder och bolagsstyrelser har ansvar för att arbeta efter inriktningen i framkomlighetsstrategin och bidra till dess utvärdering. Staden behöver ha snabba och flexibla arbetssätt där vi testar nya lösningar och bedriver kreativ utveckling tillsammans med näringslivet och andra aktörer. Här är också omvärldsbevakningen en viktig del. Ett utvecklat målstyrt arbetssätt kan öka tydligheten mot stadens samarbetsparter och ge ännu effektivare satsningar för att utveckla och ta hand om staden. Respektive förvaltning och bolag har ansvar för att ta fram åtgärder som leder verksamheten i rätt riktning. Genom stadens gemensamma arbete kan Stockholm vara en stad för många möjligheter till rörelse och vistelse.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts av parkmiljöavdelningen norra innerstaden.

### **Förvaltningens synpunkter och förslag**

Förvaltningen ser positivt på revideringen av framkomlighetsstrategin, utifrån det omfattande stadsbyggande som sker i Stockholm, som innebär en tätare och mer funktionsblandad stad. Detta ställer högre krav på att det skapas nya möjligheter för en ny typ av mobilitet, där gång, cykel och kollektiva transportmedel behöver prioriteras.

Förvaltningen anser att framkomlighetsstrategin på ett tydligt sätt visar hur den hänger samman med övriga styrdokument och strategier för stadens och transportsystemets utveckling. Förvaltningen anser att den reviderade strategin på ett tydligare sätt än tidigare presenterar vilka målkonflikter som kan uppstå och hur staden ska arbeta med prioriteringar och avvägningar. Strategin tydliggör att olika prioriteringar kommer att gälla i olika stadsmiljöer, vid olika tider, utifrån olika funktioner och de människor som använder platsen.

I framkomlighetsstrategin anges att den bara gäller för stadens vägar och gator, men förvaltningen anser att det är problematiskt att stadens parker lämnas utanför strategin och inte nämns i de sammanhang då man skriver om offentliga rum. Förvaltningen förstår till viss del avgränsningen men parker och grönområden innehåller, förutom viktiga vistelseytor, både gång- och cykelvägar och är en viktig del av stadens nätverk som kopplar samman staden. Parker och grönområden påverkas också av stadens framkomlighetsprojekt, vilket visar på att dessa ytor är en del av Framkomlighetsstrategin. Förvaltningen anser att det är svårt att få en helhetssyn på utvecklingen av de offentliga rummen då parkperspektivet är bortlyft. På något sätt borde parkerna

kommenteras och finns det en tydlig anledning till varför parkerna inte får något utrymme i sammanhanget så bör det förklaras varför samt ges en hänvisning till var dessa frågor hanteras.

Enligt förvaltningen är det positivt att strategin ser stadens gator som platser, viktiga för möten och andra sociala funktioner. Attraktiva gatumiljöer ökar incitamenten för människor att välja att gå och vistas i staden. Förvaltningen vill understryka att gröna gatumiljöer är viktiga för att skapa det sammanhängande stråk för vistelse och gång. Detta kan bland annat utvecklas i samband med att gator och vägar klimatanpassas för att till exempel ta hand om skyfall. I den täta staden där konkurrensen om ytor är stor finns det stora vinster att utveckla gatorna som vistelsemiljö för alla åldrar och förvaltningen välkomnar aktivitetsytor på gatumark permanent och inte bara tillfälligt i samband med projekt inom Levande Stockholm. Det är viktigt att trafikkontoret får resurser att drifva denna typ av ytor så att organisatoriska förutsättningar inte hindrar denna planeringsinriktning.

I Framkomlighetsstrategin finns beskrivningar av hur staden arbetar med elsparkcyklar, men eventuellt behövs ett förtydligande kring hur staden ser på dessa fordon. Förvaltningen uppfattar det som att elsparkcyklar ligger inom kategorin mikromobilitetslösningar och anges som friflytande mobilitetstjänster samt att de är ett komplement till stadens befintliga transportsystem. Förvaltningen anser att elsparkcyklar är ett etablerat fordon i stadsmiljön och som läsare av framkomlighetsstrategin frågar man sig varför elsparkcyklarna inte räknas som ett fordon i den trafikhierarkitriangel som presenteras. Ordet friflytande mobilitetstjänster kan också vara svårt att förstå och behöver beskrivas redan första gången det nämns.

I förvaltningens arbete med parker och grönområden ser förvaltningen att det förekommer konflikter mellan gående och cyklister och att detta problem ökar då cykelpendlingen och hastigheterna på cyklarna ökar. Enligt förvaltningen finns det ur trafiksäkerhetssynpunkt en stark anledning att i största möjligaste mån skilja gång- och cykeltrafiken åt. Samtidigt kan förvaltningen se hur det i vissa lägen är en utmaning att få till detta då utrymmet är begränsat. När gång- och cykelbanor breddas för att öka trafiksäkerheten anser förvaltningen att det är angeläget att de anpassas till befintliga miljöer och att det tas hänsyn till bland annat miljö- och kulturhistoriska värden, vilket kan förtydligas i strategin.

I framkomlighetsstrategin lyfts att ett viktigt åtgärdsområde är en bra och modern vinterväghållning, bland annat genom sopsaltning av stadens cykel- och gångbanor. Förvaltningen vill lyfta

problematiken med ökad användning av sopsaltning på stadens cykelbanor. Förvaltningen håller med om att det ur framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt är en bra metod men sopsaltning har negativa effekter på gatuträd och annan närliggande grönstruktur.

Avslutningsvis vill förvaltningen påpeka att möjligheten för att personer med funktionsnedsättning ska kunna förflytta sig, vistas och använda Stockholms alla miljöer, bör lyftas tydligare i strategin. En sammanfattande beskrivning av hur staden arbetar med dessa frågor saknas i dokumentet.

Kerstin Andersson  
Stadsdelsdirektör  
Östermalms  
stadsdelsförvaltning

Karina Karlström  
T.f. avdelningschef  
Östermalms  
stadsdelsförvaltning

### **Bilagor**

1. Remissversion Stockholms stads framkomlighetsstrategi
2. Funktionshinderrådets vid Östermalms stadsdelsnämnds yttrande över remiss Stockholms stads framkomlighetsstrategi ÖST 2021/1119-3
3. Pensionärsrådet vid Östermalms stadsdelsnämnds yttrande över remiss Stockholms stads framkomlighetsstrategi ÖST 2021/1119-5

## **Attesterat av**

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
Kerstin Andersson, Stadsdelsdirektör	2022-03-10
Karina Karlström, T.f. avdelningschef	2022-03-10