

FRAMKOMMLIGHET I EN TILLGÄNGLIG STAD

Socialdemokraterna i Stockholms stads trafikpolitik
för en storstad för alla



Socialdemokraterna
Stockholm

Innehåll

Inledning.....	3
Våra mål med trafikpolitiken	3
1. Levande stad	3
1.1.1 En stad i rörelse	3
1.1.2 En stad med stark gemenskap	4
1.1.3 En trygg stad	4
1.1.4 En stad där utveckling inte hindrar framkomligheten	4
2. Framkomlighet och tillgänglighet	4
2.1.1 En stad som sätter människan först	4
2.1.2 Parkering och angöring med tillgänglighet i centrum.....	5
2.1.3 Underhåll och snörörjning.....	6
2.1.4 Smarta lösningar och samnyttjande skapar framkomlighet	6
2.1.5 Förändringar som föregås av analyser ger bra resultat	7
3. Jämlikhet & rättvisa.....	7
3.1.1 En kollektivtrafik för alla	7
3.1.2 En trafik för hela staden - och utblick mot vårt närområde	8
3.1.3 En jämställd stad.....	9
3.1.4 En stad med goda arbetsvillkor.....	9
3.1.5 En stad för barnen	9
4. Hållbarhet.....	9
4.1.1 En stad som minskar utsläppen och har bra luft	10
4.1.2 En stad som värnar grönblå infrastruktur och kan möta klimatförändringarna	11
4.1.3 En stad med mindre buller	11
4.1.4 En smart stad som välkomnar teknikutvecklingen	11
4.1.5 En stad med klimatsmarta transporter.....	12

Inledning

Socialdemokraterna i Stockholms stad vill skapa en storstad för alla. Denna trafikpolitiska strategi redogör för socialdemokratiska trafikpolitiska principer i Stockholm i mitten av 2020-talet.

Programmet är en lokal strategi. Det innebär att den i första hand avser att svara på behov för just Stockholms stad. Ett strategiprogram fastställer visionen och kan peka ut riktningen. Ett strategiprogram innehåller dock inte svaret på alla frågor. Strategin behöver därför sedan brytas ned i handling och i aktiviteter.

Våra mål med trafikpolitiken

I vår stad ska människan vara i fokus. Vi vill ha en ren luft. Fler personer, snarare än stora fordon, ska kunna ta sig fram. I en tät stad konkurrerar fler om utrymmet. Trafikpolitikens uppgift är att väga av dessa anspråk till en helhet som skapar en god stad.

Vi har satt upp följande mål med trafikpolitiken i Stockholm.

- 1. Levande stad:** Trafikpolitiken ska bidra till en levande och trygg stadsmiljö där gaturummet används på ett sätt som skapar social samhörighet och trygghet. Detta inkluderar exempelvis satsningar på gågator, sommar- och vintergator samt säkra och attraktiva utemiljöer för invånare i alla åldrar.
- 2. Framkomlighet och tillgänglighet:** Det ska vara snabbt, säkert och bekvämt att förflytta sig inom staden. Varor ska komma fram. Alla trafikslag behövs och är viktiga för att Stockholm ska fungera. Trafikpolitiken ska prioritera gång, kollektivtrafik, nyttotrafik, cykel och andra enpersonsfordon. Nödvändig trafik, såsom blåljus, varutransporter ska ha bra framkomlighet, men vi ska också skapa möjligheter för njutbara resor, exempelvis promenader genom parker eller cykelturer. Människan är i centrum i vår trafikpolitik.
- 3. Jämlikhet och rättvisa:** Trafikpolitiken ska bidra till en rättvis stad där alla invånare, oavsett socioekonomisk bakgrund, kön, funktionsförmåga eller bostadsort, har lika tillgång till stadens alla delar. Detta inkluderar tillgång till kollektivtrafik, möjlighet att resa säkert och tryggt samt rättvisa ekonomiska förutsättningar för resor samtidigt som vi skapar bra arbetsmiljö för de som jobbar med trafiken.
- 4. Hållbarhet:** Stockholm ska bli en klimatpositiv stad senast år 2030. Trafikpolitiken ska bidra till klimatomställningen och till att miljöfarliga utsläpp från trafiken minskar. Omställningen till elektriska och andra miljövänliga fordon ska underlättas, alternativ till bilen utvecklas, samordningen av varutransporter stärkas.

1. Levande stad

Trafiken formar gaturummet och bidrar till vårt mål att skapa en levande stad. Vi måste hålla blicken fast vid framtidens stad, där människor liv och rörelse dominerar stadsrummet. Framtidens starka samhälle prioriterar hållbarhet och har råd att göra det genom att i första hand använda stadens värdefulla och dyra mark till bostäder, parker, kollektivtrafik, uteserveringar och idrottsanläggningar. Konsekvensen blir att utrymmet för personbilar i staden kommer att minska.

1.1.1 En stad i rörelse

Människor söker sig till staden med dess liv och rörelse. Människorna och fordonen bidrar till rörelsen som gör staden levande. En gata tom från trafik kan å ena sidan vara gångvänlig och säker. Å andra sidan kan den upplevas öde och otrygg om inte staden hänger med i utvecklingen och skapar ökad trygghet på sådana platser. Störande eller trafikfarlig trafik som kan ersättas med

smartare alternativ måste minska. Trafik är värdefull när den är samhällsnyttig, underlättar för stockholmarens vardag eller bidrar till stadens puls.

Vi vill ha en stad där trafiken inte tillåts dominera i de områden där människor bor och umgås. Detta innebär att vi fokuserar på att skapa attraktiva, gröna och trygga områden där fotgängare, kollektivtrafik och cyklister prioriteras.

1.1.2 En stad med stark gemenskap

Med en genomtänkt stadsplanering kan vi skapa fler gågator och flytta ut caféer, restauranger och andra verksamheter i gaturummet, vilket inte bara bidrar till en levande och sammanhållen stadsmiljö utan också stärker sociala band och skapar ett mer resilient samhälle. Denna stegvisa omvandling från bilberoende till en stad som bättre knyter ihop människor och grönska är en av de viktigaste förändringarna vi kan göra för att säkerställa en hållbar och rättvis framtid för alla.

1.1.3 En trygg stad

Det ska kännas både säkert och tryggt promenera i hela staden. Den levande staden kräver säkerhets- och trygghetsanpassningar.

Gator utanför skolor och förskolor ska vara trygga, och trottoarerna som leder dit ska vara säkra och inbjudande. Hastigheten för alla fordon måste hållas låg, som riktlinje 20 km i timmen. Föräldrar som behöver skjutsa sina barn ska ha säkra angöringsplatser, men målet bör vara att fler barn kan gå eller cykla till skolan på trygga vägar. I vissa fall kan gator helt behöva stängas av för trafik framför skolor, för att skapa säkra och livfulla miljöer för barnen. Om det kan ske på ett säkert vis kan vi då i stället skapa en levande och aktiv yta för barnen.

1.1.4 En stad där utveckling inte hindrar framkomligheten

Stockholm är en stad i ständig förändring, och det innebär att trottoarer och parkeringar ofta blockeras under byggnationer. Vi måste säkerställa att den offentliga ytan förblir framkomlig och att den används på bästa sätt för invånarna. Användningen av stadens mark ska främst gynna fotgängare, kollektivtrafik och enpersonsfordon. Avgiften för nätleverantörer och andra som gräver i gatan eller byggbolag som placerar bråte på trottoaren ska vara så pass högt att de prioriterar att ytan snabbt åter blir tillgänglig, vid äventyr av att staden gör det på entreprenörernas egen bekostnad.

2. Framkomlighet och tillgänglighet

Trafikpolitikens främsta uppgift är att ordna framkomlighet. En god framkomlighet kräver goda förutsättningar. Stockholm ska också vara en tillgänglig storstad.

Alla trafikslag behövs och är viktiga för att Stockholm ska fungera. Att Stockholm ska vara framkomligt handlar om att främst prioritera att människor och varor ska komma fram. Det är i första hand de nödvändiga transporterna, som arbetspendlingen eller varutransporten som på ett säkert vis ska nå sitt mål utan fördröjningar. Trafiken måste hållas på en sådan nivå att blåljusfordon och bussar inte riskerar att fastna i köer. Efter den nödvändiga transporten ska Stockholm satsa på infrastruktur för den njutbara resan, såsom på vår promenadväg genom parken eller på cykelparkeringen intill badplatsen.

2.1.1 En stad som sätter människan först

I vår trafikpolitik prioriteras alltid människan som rör sig till fots. Gångtrafikanter, inklusive personer med funktionsnedsättning som använder hjälpmedel, har rätt till säkra, effektiva och

trygga vägar. Det ska finnas välplanerade trottoarer och övergångsställen som möjliggör korta och enkla resor, separerade från bil- och cykeltrafik för att garantera säkerhet och trygghet. Oavsett vem du är, ska det finnas en trygg och tillräckligt upplyst väg att gå, med andra människor i rörelse omkring dig.

Efter gångtrafikanterna prioriteras kollektivtrafik. Kollektivtrafik – inklusive bussar, tunnelbana, pendelbåtar, spårvagnar och regionala tåg – är grundläggande för att ge alla stockholmare möjlighet att röra sig fritt och jämlikt i staden. Den bidrar till ekonomisk rättvisa, är yteffektiv och miljövänlig. Därför ska bussar och spårtrafik prioriteras vid stadsplanering och utbyggnad. Vi ser också potential i att utöka kollektivtrafiken på vattnet och främja samarbete mellan kommun och region för att förbättra tillgängligheten överlag.

Nyttotrafik, som färdtjänst, blåljusfordon, yrkestrafik och varutransporter, är nödvändig för att staden ska fungera. Denna trafik måste alltid ha god framkomlighet samt tillgång till parkering eller angöringsplatser, även på gator där annan motortrafik är begränsad eller förbjuden.

Cyklar och andra enpersonsfordon såsom elsparkcyklar, är också viktiga för en hållbar stadsutveckling. Cykling bidrar till folkhälsa, är ett effektivt transportsätt, och minskar stadens klimatpåverkan. Därför ska vi fortsätta att skapa särskilda cykelbanor och pendlingscykelstråk av hög standard, både till och runt staden. Vi tror att där staden är som trängst behöver personbilen samsas mer med enpersonsfordonet. Detta genom att vi skapar cykelgator eller att vi på annat vis genom tydlig skyltning eller markering i gata möjliggör gatans multifunktion samtidigt som hastigheten för alla sänks.

Personbilen är en central och kontroversiell fråga inom trafikpolitiken. Biltrafiken bidrar till trängsel, utsläpp och tar upp utrymme som annars skulle kunna användas för andra samhällsnyttiga funktioner. Bilresandet har minskat kraftigt de senaste tio åren och minskar alltjämt. Många stockholmare använder dock personbilen för att skjutsa barnen, åka till sommarstugan eller för transporter i samband med arbete. Vår politik utgår från att behovet av bil ska minska men att tillgången till bil inte ska vara beroende av att du är rik. Personbilen ska bara användas när den behövs. Innerstaden präglas exempelvis redan av sådan närhet och god tillgång till kollektivtrafik att personbil sällan behövs för transporter i innerstaden. Förutsättningarna är emellertid inte alltid lika bra i ytterstaden där personbilen oftare spelar en viktig roll. De stockholmare som har ett behov av personbilen måste därför ha bra förutsättningar för detta samtidigt som användandet måste styras så att framkomligheten för övriga prioriterade trafikslag säkras.

2.1.2 Parkering och angöring med tillgänglighet i centrum

Parkeringar är viktiga då de möjliggör leveranser, besök eller andra transporter. För nyttotrafiken eller funktionshindrade är tillgången till parkeringar avgörande. Ordnade parkeringar bidrar till framkomlighet och en bättre stadsmiljö.

Parkering för enpersonsfordon ska fortsätta att byggas ut. Utbyggnaden ska ske strategiskt med målsättning att en cykelparkering alltid ska finnas i närheten av destinationen och detta över hela staden. På sikt ser vi att laddinfrastruktur även ska erbjudas enpersonsfordon, exempelvis intill elbilsaddare.

Antalet personbilsparkeringar har sedan 2014 minskat med 20 % i antal. Detta har lett till frustration bland stockholmare som får allt svårare att hitta parkering, samtidigt som det har bidragit till en snabbare överflytt till andra trafikslag, något som bland annars visas genom att bilresandet fortsätter att minska. Den socialdemokratiska trafikpolitikens prioriteringsordning innebär samlat att parkeringsplatser för personbilar kommer fortsätta att minska i antal. Det är en politik som måste vara integrerad med kommunens övriga trafik- och samhällsplanering. När

exempelvis ett viktigare ändamål med parkeringsytan finns, såsom behov att öka framkomlighet för kollektivtrafiken, eller att levandegöra en trottoar, behöver parkeringen försvinna. Vårt mål är att över tid minska behovet av parkering genom att skapa bättre alternativ till bilen och ett effektivare utnyttjande av personbilsflottan. Det är ett problem vid nybyggnation av bostäder att de som inte har bil tvingas vara med och betala för garage för grannar som har bil genom en högre hyra eller månadsavgift. I områden med god kollektivtrafik är behovet av parkering lägre, och där ska parkeringstalen vid nybyggnation därför hållas nere. I områden där kollektivtrafik är bristfällig, kan ett större antal parkeringsplatser planeras. Detta kräver en tidigt genomtänkt politik.

Det ska finnas parkeringar för rörelsehindrade även på gator där biltrafik normalt inte är tillåten.

Infartsparkeringar i anslutning till kollektivtrafikstationer kan vara ett attraktivt alternativ, med låga avgifter för att uppmuntra fler att kombinera bil- och kollektivtrafikresor.

Parkeringsavgifter ska spegla förutsättningarna och de alternativ som finns. Avgifterna ska som utgångspunkt indexuppräknas. Boendeparkering skapar möjlighet för de som exempelvis inte har egen uppfart eller tillgång till föreningsägt garage att ha råd med bil. Just boendeparkeringsformen ska därför värnas, med differentierad avgift beroende av var i staden som parkeringen finns och behovet av att ordna trafiken. Utomhusparkering på kommunal mark för enpersonsfordon ska vara avgiftsfritt.

2.1.3 Underhåll och snöröjning

Trottoarer, vägar och spår måste hålla god standard och underhållas väl. Snöröjningen måste fungera bättre än den gör i dag. I fråga om snöröjning ska kollektivtrafiken och de centrala vägarna till och från kollektivtrafiken prioriteras. Sopsaltning är en effektiv halkbekämpningsmetod och metoden ska byggas ut till trottoarer.

Det finns kommuner som driver snöröjning och gatuunderhåll eller delar därav i egen regi. Vi ser stora fördelar med detta, dels i form av att äga handlingsutrymmet snarare än att vara begränsad till ett upphandlingsavtal, dels genom att säkra goda arbetsvillkor. Hela eller i vart fall delar av snöröjning eller gatuunderhållet ska drivas i egen regi.

2.1.4 Smarta lösningar och samnyttjande skapar framkomlighet

I den smarta staden ordnas framkomlighet bäst genom samnyttjande av resurserna. I innerstaden där utrymmet är begränsat behöver ytorna och resurserna användas smartare. Där behöver inte något trafikslag färdas fort. I stället ska gaturummet anpassas så att motorfordon och cykeltyper kan samsas om utrymmet. Hastigheten ska sänkas och gatorna ska skyltas eller målas så det blir tydligt att det är fråga om en multifunktionsgata.

Personbilen delar ofta utrymme med bussen och med nyttotrafiken och har i etablerade områden redan sin infrastruktur ordnad. Det är en styrka för Stockholm att den infrastrukturen redan finns på plats och det är smart att fler trafikslag kan dela utrymme.

Skärgårdsbåtarnas turer utgör såväl njutbar resa för turister och sommarbor till skärgården som en nödvändig resa för många resor till arbetet. Detta kollektiva trafikslag, som också ska elektrifieras, fyller således två funktioner samtidigt och blir därmed samhällsnyttigt, vilket motiverar den höga driftskostnaden för trafiken.

Bilpooler utgör ett annat smart samnyttjande. Bilpooler gör det möjligt att utnyttja bilen bara när den verkligen behövs. Samtidigt minskar behovet av parkeringsytor. Vi ska därför skapa bra förutsättningar för bilpooler över hela staden. Goda förutsättningar för bilpooler finns i och för sig redan i stadens garage, men därutöver efterfrågar bilpoolsföretagen plats på gatan för att kunna

göra sin verksamhet mer attraktiv. Det är i dag dock inte tillåtet för kommuner att vika gatuparkeringsplatser för bilpooler. Detta måste riksdagen ändra på.

På motsvarande vis kan det gå att göra smarta lösningar såsom omledning av trafik som skapar positiva effekter utan att något trafikslag drabbas. Exempelvis kan hårt belastade delar av city fredas från trafik genom att inte tillåta genomfart. Den typen av lösningar, som ordnar framkomlighet för alla bör staden jobba mer aktivt med.

Bussens framkomlighet ska vara god genom bussprioritet där trafikljuset blir grönt för bussen då den närmar sig.

2.1.5 Förändringar som föregås av analyser ger bra resultat

Små försämringar av framkomlighet gör till en början ingen större skillnad. När fler små försämringar läggs ihop riskerar det att skapa tidsförluster och kostnader för den enskilde och för samhället. Detta gäller såväl när parkeringsplatser som ett körfält tas bort eller ett ytterligare övergångsställens placering förläggs mellan två rödlys. Det är därför viktigt att göra trafikala analyser och väga fördelar för exempelvis framkomlighet för cyklar mot nackdelar för nyttotrafik vid förändringar av gaturummet, eller fördelar med framkomlighet för kollektivtrafik mot ett minskat antal parkeringsplatser.

3. Jämlikhet & rättvisa

Trafikpolitiken ska skapa rättvisa. Den ska ses ur ett klass- och feministiskt perspektiv. Alla stockholmare ska ha rätt att uppleva hela staden, och vår uppgift är att skapa en rättvis tillgång till, och framkomlighet i staden. Det innebär att ingen ska vara begränsad av sin socioekonomiska bakgrund, funktionsförmåga eller var man bor i staden när det gäller att ta sig fram i Stockholm. Trafikpolitiken måste därför aktivt bekämpa de skillnader som finns och säkerställa att alla har lika möjligheter att röra sig i staden. Därför prioriterar vi gång och kollektivtrafik.

3.1.1 En kollektivtrafik för alla

Trafikpolitiken ska sträva efter rättvisa och tillgänglighet för alla, oavsett socioekonomisk bakgrund, funktionsförmåga eller bostadsort. Kollektivtrafiken spelar en nyckelroll i att uppnå detta mål.

Vårt främsta verktyg för att skapa rättvis framkomlighet är en tillgänglig och rimligt prissatt kollektivtrafik. Kollektivtrafiken är det viktigaste transportsättet för människor med lägre inkomster och ungdomar. Kollektivtrafiken ska inte bara täcka nödvändiga resor till och från arbete, utan också möjliggöra individens frihet att delta i rekreation och utbildning. Kollektivtrafiken måste vara tillgänglig även på tider och platser där det inte är marknadsekonomiskt försvarbart att tillhandahålla den. Kollektivtrafiken ska präglas av en hög personaltäthet som bidrar till service och trygghet för resenärerna. Kollektivtrafiken, men även färdtjänsten behöver vara tillförlitlig och tillgänglig. Vid störningar i trafik eller på stationen behöver resenärer, exempelvis genom automatiska meddelanden, få information om detta och om alternativa resvägar. En god bemanning på stationerna och dess uppgångar bidrar till service och trygghet.

Vi ska sträva efter att delar eller all kollektivtrafik drivs i egen regi. I de fall verksamhet upphandlas ska bästa värde vara målet framför lägsta pris. På så sätt skapas en bättre, tryggare och mer tillgänglig kollektivtrafik för alla.

Det är viktigt att kollektivtrafiken har stabila och rättvisa finansiella förutsättningar, oavsett vilka politiska partier som styr i regionen. Kollektivtrafiken är dock en del av välfärden och möjliggör frihet som bör gynna alla, särskilt låginkomsttagare och kvinnor, som är beroende av kollektivtrafik

i högre utsträckning. Det är rimligt en större andel än i dag, och alltid minst 50 %, av kollektivtrafiken ska vara skattefinansierad, även om detta innebär att skatten måste höjas. Den socialdemokratiska visionen är att kollektivtrafiken på sikt ska bli avgiftsfri. Därför bör priset frysas så att den skattefinansierade delen ökar. Det är ungdomarna i socioekonomiskt utsatta områden som upptäcker minst av staden. En första angelägen reform är därför att barn och unga upp till 20 år alltid ska få resa gratis i kollektivtrafiken så att deras möjlighet att upptäcka vad staden har att erbjuda inte begränsas av föräldrarnas ekonomi.

Vi vill utveckla trängselskatten som styrmedel för att kunna reglera framkomlighet. Vi anser även att driften av kollektivtrafiken bör delfinansieras genom att trängselavgifterna för bilresa in till innerstaden märkbart höjs och intäkterna används för att sänka priset på SL-kortet. För att skapa en mer jämlik trafikpolitik är det viktigt att kollektivtrafiken ses som ett verktyg för frihet och möjligheter. Detta kräver att hållplatser och turer är tätt förlagda, särskilt för äldre och personer med funktionsnedsättning. Det kräver även tillgängliga hållplatser i närheten av äldreboenden, sjukhus verksamheter för funktionshindrade.

3.1.2 En trafik för hela staden - och utblick mot vårt närområde

Stockholm präglas av betydande skillnader i ekonomisk geografi, där norra delen av länet växer snabbare än södra, mycket tack vare närheten till Arlanda flygplats. Detta har lett till en koncentration av arbetsplatser och infrastrukturinvesteringar i norr, medan bostadsbyggandet huvudsakligen sker i söder, vilket skapar ett stort transportbehov. Denna obalanserade utveckling förstärker ojämlikheten i regionen.

Stockholms ytterstad, planerad under bilsamhällets guldålder, är präglad av gleshet och barriärer som isolerar människor. Barriärerna bidrar även till segregation, ofta med villaområden på ena sidan och flerfamiljshus på andra sidan. Den strategiska utmaningen för trafikpolitiken är att omvandla detta bilberoende stadslandskap till ett mer sammanhängande, urbant område, som främjar tillgänglighet och social sammanhållning, samtidigt som vi behåller tillräcklig framkomlighet. Barriärerna ska överbyggas och områdena knyts ihop. Innerstaden har redan ett sammanhållet gatunät men även i ytterstaden ska alla grannområden knyts ihop med gång- och cykelvägar och lokalgator,

Ur rättviseperspektiv behöver infrastruktursatsningar prioriteras noggrannare. Ett exempel är Roslagsbanans fortsatta dragning från Östra station till T-centralen. Detta är ett mycket dyrt projekt som inte är rimligt att prioritera. Vi vill snarast se byggstart för Spårväg Syd. Vi är för att Bromma flygplats läggs ned och vill därför att det påbörjas planering av spårtrafik till Bromma Parkstad. En särskild barriär utgörs av frånvaron av tunnelbana mellan förorter längst ut på olika linjer. Det bör därför utredas om dessa kan sammankopplas genom spårförledningen, exempelvis Hagsätra-Älvsjö eller Husby-Akalla-Barkarby-Hjulsta-Tensta. En pendeltågsstation mellan Älvsjö och Farstastrand kan skapa såväl bättre tillgänglighet som att knyta de boende i Rågsved, Fagersjö och Högdalen närmre varandra.

För att skapa en sammanhängande trafiklösning för hela regionen ska Stockholm verka för god samordning med grannkommuner och regioner. Detta gäller särskilt för kollektivtrafik och hållbara transportlösningar. Samordning ska ske löpande och justeras efter behov, med målet att säkerställa att stadens trafiksystem fungerar väl över kommungränserna. Till stöd för arbetet med samordning ska vi använda stadens översiktsplan och regionens regionala utvecklingsplan.

Det är även många som pendlar till Mälardalen eller Uppsala. Regiontågen ska vara det självklara valet framför buss eller bil. Detta kräver en god standard på tågen med wifi och andra faciliteter. Det är viktigt att dubbla spår till Uppsala snarast byggs ut så att trafiken blir pålitlig. När Arlanda Express återgår i statligt ägande ska passageavgiften avskaffas så att spåren börjar utnyttjas fullt ut.

På sikt vill vi se att Stockholm, Uppsala och hela Mälardalen, sett till samordning och biljett, ses som en trafikregion.

3.1.3 En jämställd stad

Trafikpolitiken ska också bidra till jämställdhet. Män har idag bättre förutsättningar än kvinnor att röra sig i staden eftersom de oftare använder bil, ofta på arbetsgivarens bekostnad. Samma frihet som bilresor erbjuder måste också erbjudas dem som reser kollektivt, vilket kräver en väl utbyggd och pålitlig kollektivtrafik. Vi vill säkerställa att gång- och cykelvägar är trygga, tillgängliga och väl belysta, oavsett tid på dygnet och plats i staden.

3.1.4 En stad med goda arbetsvillkor

För att säkerställa att nyttotrafiken i Stockholm är både effektiv och rättvis är det avgörande att vi fokuserar på goda arbetsvillkor.

Vi ska ställa krav på att alla aktörer inom kollektivtrafiken har tecknat kollektivavtal samt följer högsta standarder för arbetsmiljö och säkerhet. Detsamma gäller färdtjänst, taxi och andra transporter. Vid upphandlingar ska vi säkerställa att dessa krav är tydligt specificerade och kontrollerade, för att undvika exploatering och garantera att trafiken drivs på ett etiskt och hållbart sätt. Egenregi kan ge oss större kontroll över kvalitet, arbetsvillkor och kostnader, och säkerställa att kollektivtrafiken verkligen tjänar stockholmarnas bästa intressen. Genom att kombinera goda arbetsvillkor med rättvisa upphandlingsprocesser och noggrant överväga egenregi kan vi skapa en kollektivtrafik som inte bara är effektiv och hållbar, utan också rättvis och ansvarsfull. En trygg och bra arbetsmiljö för personalen skapar också förutsättningar att ge resenärerna en god service.

Stockholms gator, parker och tunnlar utgör arbetsplats för många. Att skapa framkomlighet och angöring för nyttotrafiken är ofta viktigt ur arbetsmiljösynpunkt då nyttotrafiken ofta är förenad med tunga lyft eller logistiskt besvärliga förhållanden. Det innebär bland annat att staden ska vara lyhörd för synpunkter från de som arbetar inom yrkestrafiken, inte minst då infrastruktur för framkomlighet föreslås att förvandlas eller i frågor om nattleveranser.

3.1.5 En stad för barnen

När vi utvecklar gaturummet ska vi beakta barnperspektivet. Det är inte förrän mot tonåren som barn utvecklat sin förmåga att tolka trafiksituationer. De börjar dock röra sig ensamma i trafiken som fotgängare och cyklister mycket tidigare.

Det är viktigt att barn utbildas i trafiksäkerhet i skolan. Det finns kommuner som har anlagt trafiklekplatser där utbildning i trafiksäkerhet görs genom lek något som även Stockholms kommun bör överväga. Utbildning i trafiksäkerhet kan också kombineras med ett system liknande de tidigare skolpoliserna, där barnen i praktiken får prova på sina kunskaper, på ett tryggt vis.

Som vi har skrivit tidigare ska vi fortsätta att skapa trygga gator runt skolor. Vi tror att en generell hastighetssänkning såsom den vi föreslår för innerstaden, ökar säkerheten för barnen.

4. Hållbarhet

Stockholm ska ställa höga krav på minskade utsläpp och på stadsmiljön. Motorfordon orsakar buller och partiklar som skadar både människors hälsa och miljön. Fossila bränslen skapar dessutom betydande koldioxidutsläpp, vilket påverkar klimatet globalt. Trafikpolitiken ska omgående bidra till att de nationella miljö kvalitetsnormerna nås eller till att EU:s luftkvalitetsmål uppnås enligt det luftkvalitetsdirektiv som kommer att beslutas om under hösten 2024 om detta är mer ambitiöst.

4.1.1 En stad som minskar utsläppen och har bra luft

Stockholm har som mål att bli en klimatpositiv stad senast 2030. Parallellt med det viktiga verktyget för detta; att staden bygger en ny och unik anläggning (bio-CCS-anläggning) som fångar koldioxid, måste den fossildriva trafiken minska.

Från och med 2035 kommer endast så kallade nollutsläppsfordon att få säljas inom EU. Det betyder i praktiken ett stopp för försäljning av nya bensen- och dieslbilar. År 2027 införs dessutom inom EU ett nytt, separat, unionsövergripande utsläppshandelssystem (ETS2), som förenklat innebär att möjligheterna att sälja fossila drivmedel inom unionen steg för steg begränsas. Om cirka 20 år förbjuds i princip försäljning av fossila drivmedel inom unionen. Därefter måste all vägtrafik baseras på klimatneutrala drivmedel eller el. Det kommer därför att bli allt dyrare att fortsätta med fossila drivmedel. Utsläpp från fossila fordon i Stockholm kommer således på sikt inte längre att vara ett stort problem, även om fossilbilar kommer att fortsätta köras långt efter 2035. Utfasningen av de fossila drivmedlen bidrar till att minska avgasproblemen och är även fördelaktigt ur beredskapssynpunkt. Omställningen till elfordon har dock avstannat i Sverige och försäljningen av elfordon minskar. Stockholm bör därför fortsatt arbeta för en generellt minskad biltrafik och främja elektrifieringen av fordonsflottan samtidigt som kollektivtrafiken stärks och gång- och cykelvägnäten byggs ut. En utfasning av fossila drivmedel från Stockholmstrafiken skulle således skynda på klimatomställningen, minska utsläppen från avgaser och ha fördelar från beredskapssynpunkt.

Luftkvaliteten i staden har sedan länge visat en positiv trend där halterna av vissa partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) har minskat till låga nivåer jämfört med tidigare. Vägtrafikens utsläpp är dock alltjämt en viktig källa till utsläpp. Andra orsaker är utsläpp från sjötrafik och värmeproduktion. En stor del av partiklarna kommer samtidigt från andra delar av Europa, något som staden inte kan påverka. Beroende på hur luftkvaliteten mäts kan den emellertid bedömas olika bra. Europeiska miljöbyrån (EEA) som mäter kvaliteten på bakgrundsluften har exempelvis bedömt att Stockholm har nivåer av små hälsoskadliga partiklar som är bättre än WHO:s riktlinjer för luftkvalitet, medan Stockholms stad i huvudsak mäter kvaliteten på gatan vilket leder till att Stockholm inte möter kraven för luftkvalitet. Det avgörande för oss är att vi vill att ohälsotalen minskar.

En växande stad förutsätter inte ökad trafik. Enligt stadens prognoser väntas biltrafiken någon gång mellan år 2030 och 2035 ha minskat med 30 % jämfört med år 2017. Biltrafiken kan minska ytterligare genom beslut som gör det mer attraktivt med alternativa transportsätt.

Även om mycket således redan går åt rätt håll krävs att politiken bevakar utvecklingen och är beredd att fatta ytterligare beslut där omställningen inte går tillräckligt fort. Den SD-kontrollerade högerregeringens politik har nämligen inneburit att omställningen försenas. I Stockholm ska vi därför på ett genomtänkt sätt visa vägen. Miljözon 3 är ett viktigt stöd till elektrifieringen av bilparken men innebär att bara de som har tillgång till, ofta dyra, elbilar får möjlighet att köra i zonen vilket i sig är en orättvisa mot de som inte har samma ekonomiska möjlighet. Samtidigt, genom att begränsa de mest förorenande fordonen i stadskärnan där luftkvaliteten måste stärkas, såsom genom Miljözoner 3 eller dubbdäcksförbud, och uppmuntra till andra transportalternativ, såsom kollektivtrafik, cykling och gång, kan vi minska utsläppen av skadliga partiklar och växthusgaser. Detta påskyndar omställningen till nollutsläppsfordon, och minskar avgasutsläppen, vilket reducerar risken för luftvägs- och hjärt-kärlsjukdomar bland invånarna. Ett annat område där omställningen behöver skyndas på genom politiska beslut är båttrafiken som behöver ställa om till eldrift. Här ska staden och regionen skyndsamt se till att all båttrafik på uppdrag sker med eldrift. Staden behöver utreda hur båtklubbar kan erbjudas tillräckligt med infrastruktur för att även fritidsbåtarna ska kunna ställa om.

Gångfartsområden och vägar där olika transportslag samsas är effektiva lösningar för att förbättra både klimatet och miljön i Stockholm. I gångfartsområden prioriteras fotgängare, och fordon tillåts endast köra i låg hastighet. Detta minskar biltrafikens dominans, vilket leder till lägre utsläpp av koldioxid och andra skadliga partiklar. Genom att sänka hastigheterna och skapa utrymmen där bilar, cyklar och gångtrafikanter delar vägen, främjas också en mer harmonisk och säker trafikmiljö. Som utgångspunkt ska varje gata ha ordnad parkering för cyklar och elsparkcyklar. Användning av bilpooler och delade transporttjänster bör uppmuntras som ett ekonomiskt och miljömässigt fördelaktigt alternativ till privat bilägande.

4.1.2 En stad som värnar grönblå infrastruktur och kan möta klimatförändringarna

För att hantera framtidens klimatutmaningar och vår livsmiljö behöver Stockholm utveckla en robust infrastruktur som inkluderar både traditionella transportsystem och grön infrastruktur. Grön infrastruktur, som träd och parker, bidrar till att motverka översvämningar och extrema väderförhållanden, samtidigt som den skapar trevligare och mer hälsosamma livsmiljöer för stadens invånare.

Gaturummet har betydelse för den gröna infrastrukturen. Gatan är hårdgjord och gör det svårt för en fungerande livsmiljö för växter och djur men även till människors välbefinnande. Det är viktigt att när den hårdgjorda ytan blir större eller förändras att det samtidigt planeras för exempelvis bäddar för mottagande av skyfall. Sopsaltning är en effektiv halkbekämpningsmetod men leder till att jordmånen blir sämre och att träd dör. I staden kan det bli varmt. Värmeöar kan motverkas i staden genom att träd med bra kronbladstäckning planteras och fler hårdgjorda ytor täcks av gräs. I vår trafikstrategi är det viktigt att integrera och skydda dessa naturresurser, så att de kan fortsätta leverera ekosystemtjänster som är nödvändiga för både människor och djur.

Klimatanpassning av trafiken är en nödvändig del av vårt arbete för att möta framtidens klimatutmaningar. Genom att anpassa trafiksystemen till förändrade väderförhållanden, såsom extrem värme, intensiva regn och kraftiga snöfall, kan vi säkerställa att staden förblir funktionell och säker för alla invånare. Detta inkluderar att förbättra vägarnas hållbarhet mot översvämningar, förstärka kollektivtrafikens resiliens mot väderrelaterade störningar, och utveckla grön infrastruktur som naturligt kan absorbera och hantera vattenflöden. Genom att proaktivt klimatanpassa trafiken skyddar vi således både stadens infrastruktur och invånarnas hälsa, samtidigt som vi minskar de negativa effekterna av ett föränderligt klimat.

4.1.3 En stad med mindre buller

Mindre buller är viktigt för den psykiska och fysiska hälsan. Tystare gator skapar en mer trivsamt och trygg stadsmiljö, där människor känner sig säkrare och mer benägna att vistas utomhus. Mindre buller kan i innerstaden uppnås genom sänkta hastigheter, elbilar eller ändrad vägbeläggning. I ytterstaden är det svårare att minska bullret eftersom fordon åker fortare, trafiklederna är större och spårbinden trafik ofta går över jord. Minskad hastighet förenat med bullerskydd är effektivast för att minska bullret. De bostäder som byggs intill vägar måste vara isolerade för buller.

Ytterst är en minskad trafik från större fordon den effektivaste åtgärden mot buller.

4.1.4 En smart stad som välkomnar teknikutvecklingen

En modern och hållbar stad kräver en helhetssyn där alla infrastruktursystem integreras och där det klimatsmarta alternativet är det mest attraktiva för invånarna. Vår trafikstrategi måste tydligt styra mot att göra det lätt att göra rätt – för klimatet, för samhället och för varje individ. Vi är öppna för nya teknologiska innovationer som kan förbättra stadens trafikmiljö och minska klimatpåverkan. Ny teknik, såsom elektrifierade fordon, självkörande bilar och smarta trafiksystem, kan radikalt minska utsläpp, förbättra energieffektiviteten och optimera trafikflödet i staden.

Självkörande fordon har potential att förändra samhället, både vad gäller transporter och rörlighet och de kan komma omdefiniera det vi hittills menat med kollektivtrafik där självkörande minibussar kan komplettera eller till och med ersätta bemannad taxi eller kollektivtrafik. Vi ser en stor potential i att tekniken kan kombineras med ett bilpoolssystem innebärande att fler stockholmare som endast behöver personbil för kortare transporter kan välja att dela bil i stället för äga en egen bil.

Utvecklingen pekar mot att leveranser kan ske obemannat och runt om i Sverige och i världen pågår försök med självkörande lastbilar, bussar eller drönare. Kombinerat med omställningen till el kan tekniksiftet även bidra positivt till klimatet och stadsmiljön. Omställningen till smarta transporter ställer även krav på elektrifiering och krav på utbyggnad av elnätet och laddmöjligheter.

Gatan behöver bli smart, särskilt gäller detta infrastruktur för laddning, men det handlar även om trafikövervakning så att trafik kan ledas om vid incidenter eller köer. Automatiserad hastighets- eller parkeringsövervakning kan medföra såväl lugnare trafik som ökad tillgänglighet. Transportsystemet ska optimeras för kollektivet, inte för enskilda individer.

Vi anser att staden i samråd med regionen och tillsammans med andra aktörer som akademien eller näringslivet behöver ta fram en samlad analys av fördelar och nackdelar med tekniksiftet och därefter arbeta fram en strategi för hur tekniksiftet kan underlättas och vilka politiska beslut som krävs för detta. Stockholm ska kontinuerligt undersöka möjligheterna att genomföra pilotprojekt inom framtida teknologier, som självkörande fordon, elektrifierade transporter och smarta trafiksystem.

4.1.5 En stad med klimatsmarta transporter

Samlastning av transporter och etablering av omlastningscentraler är viktiga åtgärder för att minska klimatpåverkan från stadens logistik. Genom att effektivisera varutransporter kan vi minska antalet fordon på vägarna, vilket leder till lägre utsläpp av koldioxid och andra skadliga ämnen.

Omlastningscentraler spelar en central roll i denna process genom att samla gods från olika leverantörer och optimera leveranserna till staden. Detta minskar behovet av halvfulla lastbilar som kör runt i stadskärnan, vilket både minskar trafikträngseln och förbättrar luftkvaliteten. Samtidigt bidrar samlastning till att frigöra utrymme på vägarna och minskar buller, vilket skapar en mer hållbar och trivsamt stadsmiljö för invånarna. Att integrera dessa lösningar i stadens trafikpolitik är därför ett effektivt sätt att minska klimatpåverkan och främja en mer hållbar urban utveckling. Detta kräver dock att staden vid exploatering tar höjd för att bygga logistikcentrum.