



Kungliga Automobil Klubben

Mobilitet över gränserna i huvudstaden

– En rapport om bilismens situation i Stockholmsregionen



November 2020

Innehåll

- 3. Förord av avdelningsordförande**
- 4. Inledning**
 - Trafiksystemet**
- 5. Bilens roll i Stockholmsregionen**
- 6. Trafikplaneringen i Stockholmsregionen**
 - Stockholms stad
 - Solna
 - Sollentuna
 - Danderyd
 - Lidingö
 - Nacka
 - Huddinge
 - Tyresö
 - Ekerö
 - Skillnaden mellan Stockholm och kranskommunerna
- 12. Hur tänker politikerna?**
 - Vänsterpartiet
 - Miljöpartiet
 - Socialdemokraterna
 - Centerpartiet
 - Liberalerna
 - Kristdemokraterna
 - Moderaterna
 - Sverigedemokraterna
- 14. Behövs verkligen bilen i städerna?**
- 15. Stora infrastrukturprojekt som är planerade eller på gång**
 - Kommunal samverkan**
- 16. Parkering**
 - Vad tycker stockholmarna om transportsystemet och trafikplaneringen?**
- 17. Hur vill invånarna i stockholmarna att samhällsbyggnad och trafikplanering ska ske?**
- 21. Vad borde göras?**
- 23. Källor**

Förord

Stockholms län växer. Enligt befolkningsprognoser kommer länet att växa med 33 500 personer årligen under perioden 2018-2028. Det ställer stora krav på att infrastrukturen utvecklas, inte minst i Stockholms stad, när fler ska kunna ta sig både in och ut och inte minst röra sig i staden.

För en stad som Stockholm är mer än bara en plats att bo på. Allt det som gör städer till fantastiska platser måste fungera. Arbetsplatser, nöjen, handel och annan service måste ges bästa möjliga förutsättningar. Det blir då av största vikt att människor som av en eller annan anledning behöver tillgång till staden får det. För detta behövs ofta bilen.

Många arbetspendlar eller reser till Stockholm på fritiden. Bor man i Nacka, Sollentuna, Ekerö, Järfälla eller Vallentuna är bilen ofta oundgänglig, inte minst för barnfamiljer. Därför måste kommunerna i Stockholmsregionen att samverka för att skapa en planering som hänger samman. Det måste fungera att resa i regionen, inte minst med bil. Det ligger även i stockholmarnas intresse att stadskärnan är lättillgänglig för hela regionen. Bara så kan staden behålla sin attraktionskraft och bli ett hem för fler.

Kungliga Automobil Klubben (KAK) vill med denna rapport vara med och bidra till att trafikplaneringen i Stockholms län sker på ett sätt som ser till helheten och därmed även tar hänsyn till bilens roll i sammanhanget. Vi hoppas att detta ska vara ett underlag för framtida diskussioner där vi vill vara en röst för den fria mobiliteten.

Johan Söderlind

Ordförande, KAK, Östra avdelningen

Inledning

Kungliga Automobil Klubben (KAK) har alltsedan bildandet 1903 arbetat för att ”främja bilismens sunda utveckling”. Vårt grundsyfte är att skapa goda förutsättningar för att bilismen hela tiden ska bli bättre och fylla människors behov av mobilitet. Personbilens flexibilitet är svårslagen, men ingenting är så bra att det inte kan bli bättre. Därför måste alla aktörer i samhället - både konsumenter tillverkare, politiker och myndigheter- ta sitt ansvar för att bidra till en positiv utveckling.

Som bilklubb har KAK konsumentens perspektiv på frågor som rör mobilitet. Vår uppgift är att påpeka vad som kan göras bättre vad gäller samhällsplaneringen för bilen och hur bilen som maskin kan utvecklas. Detta är ett arbete som vi bedriver både på nationell och lokal nivå.

Denna rapport syftar till att kartlägga hur läget ser ut för bilismen i Stockholmsregionen och lyfta fram vad som skulle kunna göras bättre. KAK hoppas att denna rapport kan utgöra en god grund för diskussionen om planeringen för framtidens mobilitet. Vi vill vara en konstruktiv röst i diskussionen om framtidens mobilitet där personbilen har en viktig roll att fylla. Samtidigt behövs alla trafikslag och de ska inte ställas mot varandra. Behovet av transporter och resande kommer med största sannolikhet att fortsätta öka. Det är den utveckling som hela samhället måste planera för. Det är viktigt att vi alla strävar efter ett behållande av den fria mobiliteten.

Låt oss göra det.

Trafiksystemet

Viljan att förflytta sig och att resa löper som en tråd genom mänsklighetens historia. Det ligger en enorm kraft i mötet mellan människor som uppstår när vi besöker nya platser. Nya idéer kommer till, olika perspektiv ställs mot varandra och kreativitet frigörs.

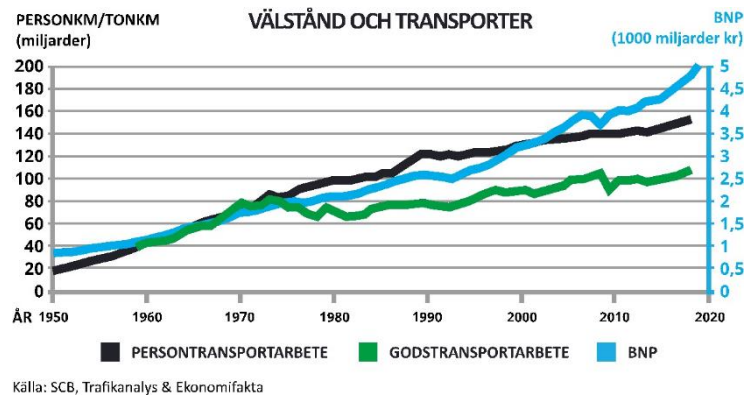
Ett modernt demokratiskt samhälle förutsätter att människor kan resa och ha utbyte med andra. I FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna står det att ”Var och en har rätt att fritt förflytta sig och välja bostadsort inom varje stats gränser”.¹ Möjligheten att resa är alltså ingen lyxvana, utan en mänsklig rättighet. För detta behövs transporter.

Transportsystemet är just ett system bestående av olika sammanlänkade delar. De fyller olika funktioner och täcker olika behov i samhället. Ingen av dem kan plockas bort, då faller hela systemet samman. Som enskilda individer rör vi oss mellan flera olika trafikslag dagligen. Vi kanske åker bil till tunnelbana för att sedan gå från stationen till arbetsplatsen.

Samhället skulle inte fungera en dag utan transporter. Enligt en svensk scenariostudie skulle den gemensamma välfärden drabbas redan dag ett. Äldreomsorgen skulle få problem att

¹ FN, Allmän förklaring om de mänskliga rättigheterna, s.5

ordna mat och sjukvården skulle få brist på rena textilier, vilket gör mycket av vården omöjlig att utföra. Även apoteken skulle få slut på många mediciner, eftersom de får leveranser varje dag, vilket i sin tur skulle drabba sjukhusen. Dag tre skulle skolmaten ta slut och avloppsslam bli ett problem när avloppsreningsverken är fulla.² Detta är bara några exempel på varför det är så enormt viktigt att samhället planerar för ett robust och långsiktigt hållbart transportsystem.



Det finns dessutom ett tydligt samband mellan den allmänna välfärdens utvecklingen och ökningen av transporter och resor (se grafen). Resor är välfärd!

Ingen kan med säkerhet veta hur framtidens transporter av vare sig varor eller människor kommer att se ut, men att transporterna kommer att bli fler i takt med att vi människor blir fler, kan vi vara relativt säkra på. Ny teknik gör att transporterna blir effektivare, billigare och mer miljövänliga.

Bilens roll i Stockholmsregionen

Hela 75 procent av hushållen i Stockholms län har tillgång till bil. 69 procent äger också sin egen bil. 83 procent i åldern 18-84 år har körkort medan 17 procent saknar det.³ 41 procent av alla resor i Stockholms län genomförs med bil. För inre förort är siffran 51 procent och för de i yttre förort 58 procent.⁴ Det är alltså tydligt att bilen är viktig för hela länet, men extra viktig för dem som inte bor centralt i city. Det är ovanligt att de som färdas med bil gör byten under resan, alltså färdas man hela resan från punkt A till B med bilen.

51 procent av alla tjänsteresor i länet görs med bil under vardagar och 51 procent under helger. För resorna till och från jobbet är siffran 34 procent under vardagar och 42 procent på helger. Bilen är alltså en nödvändighet för att arbetsmarknaden ska fungera att döma av denna statistik. 55 procent av alla fritidsresor på helgerna görs med bil och samma siffra på vardagar är 45 procent.⁵

Det råder ingen tvekan om att bilen har stor betydelse för Stockholms län, både för arbetsmarknaden och människors fritid.

Trafikplaneringen i Stockholmsregionen

² Sveriges Åkeriföretag, En Vecka utan Lastbilar – en undersökning på 6 orter i Sverige, 2011

³ Stockholms läns landsting, s.18

⁴ Stockholms läns landsting, s.39

⁵ Stockholms läns landsting, s.40

Givet bilens viktiga roll i Stockholmsregionen blir det en viktig fråga hur kommunerna tänker när man planerar trafiken. Här följer en genomgång av de styrande dokument gällande trafikplaneringen som finns i Stockholms stad och dess grannkommuner.

Stockholms stad

I Stockholms framkomlighetsstrategi beskrivs bilens roll på följande sätt:

“Bilen har en viktig funktion i flera sammanhang, men för att bilresandet ska vara effektivt i en storstad krävs att de flesta väljer något annat färdssätt än egen bil”.

För att Stockholms trafiksystem ska fungera effektivt, och för att biltrafiken ska fungera effektivt, måste den andel av våra förflyttningar som görs med bil minska.”

Det uttrycks även att givet den ökade befolkningen så vore det en felaktig strategi att inte arbeta för att minska biltrafiken. Dessutom ska centrala Stockholm förtätas och då krävs mer kollektiv, gång och cykeltrafik, men mindre biltrafik.

Kontinuerligt i strategin uttrycks även ambitionen av att den biltrafik som tillåts nästan uteslutande ska bestå av miljöbilar.

För att summera de omnämmanden som görs av bilen i rapporten så är dessa nästan alltid i negativ bemärkelse och syftar till att förklara antingen varför biltrafiken måste minska eller hur biltrafiken ska minskas.

Stockholms vision för staden 2030 är att genom förtätning delvis kunna bygga betydligt fler bostäder och bli en så kallad “promenadstad”. Promenadstaden beskrivs och motiveras på följande sätt i framkomlighetsstrategin:

“En viktig del av Promenadstadens inriktning är att genom god planering av staden minska behovet av att resa. Det går också att ersätta vissa typer av resor, till exempel genom att de som kan väljer att jobba hemma några dagar i veckan, handlar på internet eller planerar resandet så att fler ärenden kan kombineras.

Tillväxten innebär ändå att stadens gator och spår kommer att behöva transportera fler människor och mer gods på samma yta som i dag, och då helst utan försämrad reskvalitet. Därför vill man främja utvecklingen av de trafikslag som är yt- och transporteffektiva. En förtätad stad ger både en varierad stadsmiljö där flera punkter kan nås till fots eller cykel, och underlag till en frekvent, kapacitetsstark kollektivtrafik i alla stadens delar.”

I den övergripande strategin för stadens väg och gatunät finns fyra stycken planeringsinriktningar:

- Fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom staden genom ett utökat användande av kapacitetstarka färdmedel som kollektivtrafik, cykel och gång m.m.
- Framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen och höja restidspålitligheten för alla trafikanter.
- Vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas genom att förbättra gångvänligheten i staden.
- De negativa effekterna av väg och gatu-trafiken ska minimeras genom att styra bilanvändning till de resor där bilen gör mest samhällsnytta.

Trafik som del av miljöpolitiskt arbete:

Vägtrafiken återges som en huvuddel i Stockholms miljöpolitiska arbete för att minska luftföroreningar och andra utsläpp. Där anges dessa åtgärder som centrala:

- Fler kollektivtrafikkörfält och cykelbanor
- Höjda parkeringsavgifter
- Främjande av bilpooler
- Ökad fyllnadsgrad i lastfordon
- Marknadsföring av alternativ till bilresor som exempelvis videokonferens eller distansarbete
- Åtgärder som främjar marknaden för miljöbilar⁶

Solna

Enligt budget för 2020 ska en trafikplan utarbetas under året där samtliga trafikslag ska inkluderas, även biltrafiken. Man understryker dock att i syfte att förbättra framkomligheten och minska klimatpåverkan behöver hållbara transportsätt förstärkas. Solna stad ska ta ett stort ansvar ekonomiskt och planeringsmässigt för att bygga ut kollektivtrafiken under de närmaste åren.⁷

Den befintliga cykelplanen pekar ut cykeln som ett bra alternativ för att minska biltrafiken och belastningen på vägnätet. Denna pekar även ut viljan och potentialen för invånarna ska ta cykeln istället för bilen.⁸

Sundbyberg

⁶ [Stockholms stad, 2010](#)

[Stockholms stad, 2012](#)

⁷ Solna stad, 2020 s.5

⁸ Solna stad, 2016

I sina styrdokument anger Sundbyberg att kollektivtrafiken behöver ta marknadsandelar från bilen för att kunna uppnå uppsatta klimatmål. Inom stadens mål återfinns även att det inte ska vara nödvändigt att ta bilen för att kunna ta sig till olika destinationer inom staden. Även i policydokumentet som återfinns i mobilitetsplanen uttrycks visionen om att behovet av bil och transporter ska minska. Stadsplaneringen ska göras på ett sätt så att detta behov ska minska. Förutom miljöskäl anges även en levande stadsmiljö och energieffektivitet som fördelar med en låg mängd biltrafik.

Styrdokumentet konstaterar att bilen har en viktig funktion för både människor och företagande. Detta faktum kommer kvarstå inom den överskådliga framtiden och antalet bilar kommer inte att bli färre. När det gäller parkeringar vid bostadsbyggande säger styrdokumentet att det är av yttersta vikt att den som har bil har möjlighet att parkera denna vid eller inom rimligt avstånd till sin bostad.

För att summera ger Sundbybergs styrdokument en något varierad bild av vad de vill åstadkomma då de både konstaterar att bilen har en viktig funktion och inte naturligt kommer att minska i betydelse inom överskådlig framtid samtidigt som flera målsättningar angående att minska biltrafiken till i förmån för andra transportmedel har antagits.⁹

Sollentuna

Som övergripande styrning ska trafiken prioriteras i denna ordning "Gångtrafikanter ska prioriteras högst, därefter cyklister, kollektivtrafik, nyttotrafik och sedan biltrafik." Ur samma dokument sägs även att för att möta framtidens utmaningar måste gångtrafik, cykeltrafiken och kollektivtrafiken göras mer attraktiva än bilen. I övrigt så nämns bilen mer eller mindre inte alls utan fokus riktas på andra transportmedel. Även den cykelplan som antagits följer samma tendenser där bilen ska konkurreras bort i fördel för annat.¹⁰

Danderyd

I sin trafikplan uttrycker sig Danderyd såhär angående bilen och dess roll:

"En stor del av våra resor, inklusive de korta, görs idag med bil. Bilen är ett bekvämt transportmedel som samtidigt skapar problem för miljön. Den är den största källan till utsläpp av koldioxid i stadsmiljön. Bilen tar också upp stort utrymme och kan vara en fara för andra trafikantgrupper som rör sig i samhället. En fortsatt utveckling i denna riktning leder till en ohållbar situation men den kan undvikas genom god planering och genom att vi själva

⁹ Sundbyberg, 2012
Sundbyberg, 2018

¹⁰ Sollentuna kommun, 2015
Boverket

tar ansvar för förändring mot en hållbar stadsmiljö, och därmed även ett hållbart transportsystem.”

Som ett av resultatmålen uttrycker kommunen att biltrafiken till, från och inom Danderyd ska fortsätta att minska i framtiden. Detta ska genomföras enligt trafikplanen med hjälp av stadsplanering och informationskampanjer. Utöver detta konstaterar även cykelplanen att genom liknande insatser ska man avlasta biltrafiken och kollektivtrafiken till förmån för mer cyklande.¹¹

Lidingö

I Lidingös trafikstrategi är ett av de fyra huvudmålen att transportmedel som gångtrafik, cykeltrafik och kollektivtrafik, ska öka samtidigt som användandet av bilen ska minska. I trafikstrategin konstateras det att de regionala förutsättningarna är mindre bra givet de åtgärder som tas i Stockholms framkomlighetsstrategi. Därmed känner kommunen behovet att följa trenden och också minska beroendet av bilen.

Kommunen konstaterar även att minskat bilanvändande är en viktig när nya områden ska växa fram. Dessa ska i så stora drag som möjligt byggas för att anpassas till kollektivtrafik och cykeltransport. Förutsättningar för bilismen, som parkering, ska tas i beaktande sist av allt. “Bilen ska endast användas till destinationer där absolut inga andra alternativ finns”.¹²

Nacka

I Nackas framkomlighetsstrategi uttrycks att man vill arbeta för ”Säker och trygg framkomlighet för alla trafikslag med prioritet för gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik.”

Framkomlighetsstrategin konstaterar att antal bilar per capita har ökat mer i Nacka än i andra jämförbara kommuner och att det råder delade åsikter om huruvida man har nått “peak car” eller inte. Dock vidhålls strategin att bilanvändandet ska minska till förmån för andra transportmedel. Som medel för detta konstateras man att möjligheterna för att minska användandet av bilen är stora genom höjningar av avgiftsnivåerna.

Utöver det som sägs i framkomlighetsstrategin framhäver även Nacka med att de varje år försöker ha en så kallad “bilfri vecka” där kommunen vill få alla invånarna att välja andra transportmedel.¹³

¹¹ Danderyds kommune, 2010
Danderyds kommun, 2014

¹² [Lidingö kommun, 2014](#)

Lidingö kommun, 2018

¹³ Nacka kommun, 2014

Huddinge

I Huddinges trafikstrategi anges det nödvändigt att minska andelen resor som gör med bil för att ge bättre förutsättningar när det kommer till framkomlighet. Vidare konstateras det att privatbilismen tar upp för stora resurser och är ett hinder för en kollektivtrafikutbyggnad inom staden. Gällande parkeringsplatser till skillnad från tidigare nämnda exempel uttrycker sig kommunen såhär:

“i detaljplane- och bygglovsprocessen ska cykelparkering och bilparkering behandlas likvärdigt men vid utrymmesbrist prioriteras cykelparkering.”

Vidare i samma resonemang konstateras det att tillgången till bilparkering har en stor påverkan på vilket transportmedel som de boende använder. Därför bör ekonomiska styrmedel användas för att styra markanvändningen och planerade byggnationer. Med andra ord styra så att parkeringsplatser prioriteras bort om möjligt.

Som komplement till sin trafikstrategi har även Huddinge tagit fram vad man kallar en mobility management plan. Denna beskrivs såhär:

“Mobility management är ett koncept för att främja hållbara resor och minska bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. MM ses ofta som ett komplement till mera traditionell trafikplanering.”¹⁴

Tyresö

I sina styrdokument skriver Tyresö att de har som målbild att skapa så kallade hållbara resmönster. I praktiken innebär detta att fler resor ska ske till fots, cykel och med kollektivtrafiken framför bil. Även Tyresö vill använda sig av så kallad mobility management och “påverka resan innan resan har börjat”.

Som särskilt mål har Tyresö att inga resor under 5 kilometer i kommunen ska ske med bil utan att dessa “kortare” resor helt ska ersättas av gång, cykel och kollektivtrafik.¹⁵

Ekerö

Ekerö har i likhet med flera andra kommuner inställningen att för att främja bilismen behöver man minska densamma:

Nacka kommun. 2020

Nacka kommun, 2016

¹⁴ Huddinge kommun, 2013

Huddingen kommun, 2016

¹⁵ Tyresö, 2019

Tyresö kommun 2017

“För att bilresor ska fungera effektivt i en växande region krävs det att några väljer andra färdssätt än bil, och på så vis frigör utrymme på vägarna. Att minska biltrafiken till förmån för andra trafikslag innebär ingen motsättning mot en välfungerande biltrafik, tvärtom. Desto färre bilister och bilar på vägarna, desto högre framkomlighet.”

Ett intressant inslag som ges i Ekerös trafikstrategi är att de skriver att givet att andra kommuner och stockholmsregionen ställer om till mindre bilar och anpassar sin infrastruktur till mindre privatbilism behöver Ekerö också göra detta för att inte hamna efter anpassningsmässigt. De uttrycker detta så här:

“Många kommuner i Ekerö kommuns direkta närhet, till exempel Stockholm stad, Solna och Sundbyberg minskar utrymmet för bilar till förmån för andra trafikslag. På sikt kommer antalet parkeringsplatser per person i Stockholmsregionen att minska, samt att buss och cykel i större utsträckning prioriteras på vägnätet. I en övergångsperiod kommer detta att leda till minskad framkomlighet för de som väljer att resa hela vägen från Ekerö kommun till närliggande kommuner med bil. Detta måste kommunen hantera för att underlätta invånarnas möjlighet till arbetspendling till och från närliggande kommuner.”

Värt att notera är att även Ekerö nämner implementeringen av en så kallad mobility management plan för att påverka resebeteendet.¹⁶

Järfälla

Hela Järfällas program för mer hållbart resande bygger på tidigare diskuterade förhållningssätt om mobility management. Anledningen till att detta tillämpas motiveras med att det finns en god dokumenterad effekt när det kommer till att minska antalet bilresor med denna metod. Även om det explicita målet är att minska antalet bilresor verkar Järfälla snarare fokuserat på en delningsekonomi aspekt på privatbilismen där bilpooler och dylikt gör att bilen utnyttjas effektivare snarare än att motverka bilismen som helhet.¹⁷

Hur tänker politikerna?

Hur trafikplanering ska ske i en kommun är ytterst en politisk fråga. Här följer en genomgång på de lokala partiprogrammen från de partier som sitter i Stockholms stadsfullmäktige. Hur den största staden i regionen förhåller sig till trafikplaneringen för konsekvenser för de

¹⁶ Ekerö kommun, 2017

¹⁷ [Järfälla kommun, 2018](#)

Järfälla kommun, 2019

kringliggande kommunerna, varför just partierna i Stockholms stad är extra intressanta att studera.

Vänsterpartiet:

Det kan konstateras att Vänsterpartiet i Stockholm stad främst fokuserar på större utrymme för kollektivtrafik, gångbanor och cykelbanor i trafikfrågan. Flera utspel handlar om att det krävs större satsningar på fotgängare och cyklister eller att utbyggnader av nya vägar (exempelvis Tvärförbindelsen Södertörn) bör stoppas till förmån för satsningar på kollektivtrafik.

Miljöpartiet:

I Miljöpartiets kommunpolitiska program 2018-2022 klargör partiet att man vill prioritera gång, cykel och kollektivtrafik för att kunna transportera så många människor som möjligt på den yta som finns. Utöver detta vill Miljöpartiet att staden ska skapa en infrastruktur för elfordon och en fossiloberoende fordonsflotta. Detta ska ske genom exempelvis miljözoner, trängselskatter och ökade satsningar på laddstolpar. Miljöpartiet vill även att gatuparkeringar och parkeringspolitiken ska bli effektivare genom att staden ska kunna reservera parkeringar för bilpooler/elbilar. Staden ska också ges större möjlighet att ta ut avgifter för gatuparkering.

Socialdemokraterna:

Socialdemokraterna håller i nuläget på att utarbeta delar av det som kommer bli deras trafikpolitik för framtiden. Detta arbete startade 2019 och är ej avslutat i skrivande stund. I Valmanifestet från 2018 talas det mycket om kollektivtrafiken, men bilismen nämns inte.

Partiets talesperson i frågan har dock i debattartiklar uttryckt att Stockholms trafikproblem ska lösas” Genom att satsa på kapacitetsstarka trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik kan fler människor transportera sig i vardagen utan att tvingas använda bilen. På så sätt kan klimatpåverkan minskas och gaturummet blir mer inbjudande. Det kräver investeringar och prioriteringar. Samtidigt måste också fordonsflottan ställas om och fossila bränslen fasas ut, men ”Signalen om miljözoner för ett fåtal berörda dieselbilar på Hornsgatan, utan mätbar hälsoeffekt, leder nu till en massiv växling till bensinbilar som ger ökade koldioxidutsläpp på flera miljoner ton åren framöver.”¹⁸

¹⁸ SvD 190501

Centerpartiet:

I Centerpartiets kommunpolitiska valprogram för 2018-2022 klargörs det att färre bilar ska finnas på Stockholms gator, i synnerhet stillastående sådana. För att göra detta vill man på sikt jobba för att all boendeparkering i staden ska ske i garage så att stadens gator därmed får mer utrymme för stadsliv, cykelbanor och kollektivtrafik. I programmet återfinns också skrivningar angående att alla investeringar i infrastruktur ska syfta till att öka framkomligheten, minska klimatpåverkan, förbättra luftkvaliteten och ge samhällsekonomisk nytta. Detta tycks innebära färre bilar och fler cyklar i trafiken.

Liberalerna:

I Liberalernas valprogram inför valet 2018 anges att man vill sträva efter så kallad "grönare" stadsplanering. I detta vill partiet prioritera att gatuutrymmet främst används till förmån för gång och cykeltrafik. För att uppnå detta vill man införa en gång- och tillgänglighetsmiljard som syftar till att långsiktigt investera i trafikplaneringen. Liberalerna vill i större utsträckning göra det lättare för bilpooler och effektivisera trafiken så att trafikproppar minskar. Främst genom en mer dynamisk trängselavgift och förmån för parkeringar dedikerade för bilpooler.

Kristdemokraterna:

I Kristdemokraternas handlingsprogram konstateras det att för få människor väljer att gå, cykla, åka moped eller färdas kollektivt. Detta kan vara en effekt av att fotgängare och cyklister ofta möter bristande förutsättningar inför sina resor. Kristdemokraterna föreslog inför valet 2018 ett antal reformer gällande parkeringar där avgiftsbelagda parkeringstider skulle återställas till 2016 års nivå och ett införande av avgiftsfria tillstånd för handikapparkeringar. Man anser att fler borde välja alternativ till bilen, men samtidigt är många familjer, äldre och funktionsnedsatta beroende av bilen för att få vardagen och livet att gå ihop. Även varutransporter och yrkestrafik är beroende av god framkomlighet. Därför utgör pålagor mot bilister och motståndet mot bilen som sådan ett problem för många stockholmare, anser partiet.

Moderaterna:

En av Moderaterna i Stockholms rubriker gällande trafikpolitiken lyder "Bilar ska åka runt - inte genom Stockholm." Under rubriken konstaterar partiet att bilköer och trängsel kostar tid, pengar och miljö. Därför anses det önskvärt att bygga förbifarter som leder trafik runt istället för genom Stockholm. Man understryker att partiet inte ställer utbyggnad av kollektivtrafik mot nya vägar utan anser att båda behövs. Gällande miljö- och klimatfrågan i koppling till trafik vill Moderaterna införa dubbdäcksavgifter snarare än förbud samt satsa på att få en fossilbränslefri stad till 2040.

Sverigedemokraterna:

Sverigedemokraterna i Stockholm ställer sig kritiska till hur trängselskatten infördes och ställer sig därför skeptiska till att fler vägar ska beläggas med trängselskatt förens bättre förbindelser har öppnats. Utöver detta vill Sverigedemokraterna bygga ut både vägar och kollektivtrafik i kommunen.

Behövs verkligen bilen i städerna?

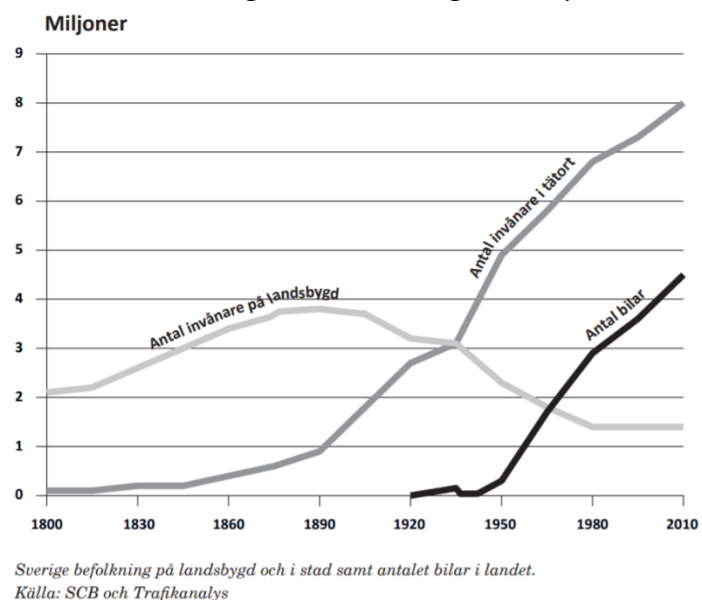
Mot bakgrund av partiernas syn på bilen och Storstockholms kommuners sätt att planera för trafiken kan man ställa sig frågan om bilen verkligen behövs i våra städer om dessa byggs ännu tätare i framtiden? Mer än hälften av världens befolkning bor enligt FN idag i städer och år 2050 förutspås att hela 66 procent kommer att göra det. I Sverige förutspås hela 90 procent vara bosatta i städer år 2050. Redan idag bor de flesta svenskar i våra tre storstadsregioner.

Urbaniseringen betyder däremot inte minskat behov av resor. Tvärtom bygger moderna städer på transporter av både människor och varor, annars skulle de inte fungera. Även om storstäder innebär ökat underlag för kollektiva trafiksystem så har bilen en viktig roll. Det är bilen som ytterst konkurrensutsätter

de kollektiva trafiksystemens utformning. Även om kollektivtrafik har stor andel av trafiken i städer, är bilen dominerande så fort man kommer utanför de absolut centralaste stadsdelarna.

Här är det viktigt att notera att våra större svenska städer i global jämförelse är relativt små städer. Underlaget för kollektiva trafiklösningar är därför mindre, och så fort man kommer utanför de absoluta stadskärnorna är bilen avgörande.

Som svar på frågan tidigare, om bilen behövs i våra städer, kan vi konstatera att redan idag bor 85 procent av alla svenskar i städer och bilen dominerar transporterna. Det är till och med så att hittills har antalet bilar och urbaniseringen följts åt (se diagram).



Stora infrastrukturprojekt på gång eller planerade

Många infrastrukturprojekt är på gång i Stockholmsregionen. Här följer några exempel på dem.

- Förbifart Stockholm. Den nya sträckningen av E4:an binder ihop norra och södra Stockholm, vilket leder till att människor och varor kan ta nya, smidigare resvägar. Vägen avlastar Essingeleden och innerstaden och minskar sårbarheten i Stockholms trafiksystem. Byggtiden är cirka fjorton år med trafikstarkt 2030.¹⁹
- E4/E20, Essingeleden–Södra länken. Trafikverket har beslutat inte genomföra det här projektet enligt vägplanen som har tagits fram. Som anledning anges att utredningar har visat att trafikstörningarna under genomförandet förväntas bli mycket omfattande. Istället planerar att genomföra mindre åtgärder, så kallade trimningsåtgärder, som motverkar problemen på platsen med betydligt mindre trafikstörningar.²⁰
- Trafikverket har tidigare haft ett uppdrag att utreda möjligheten att bygga en väg som knyter ihop Norra och Södra länken på östra sidan av Stockholm. Man avvecklar nu Östlig förbindelse, då den inte ingår i den nationella planen för infrastrukturen.²¹

Kommunal samverkan

En faktor som komplicerar frågan om trafikplaneringen, kanske särskilt i storstadsregionerna, är något som närmast kan beskrivas som den klassiska allmänningens dilemma. Detta innebär att det som uppfattas som mest rationellt ur en enskild aktörs eller individs perspektiv, kanske inte alltid är det som bidrar till det gemensamma bästa. Politikerna i den största kommunen lyssnar ofta främst på väljarna i innerstaden som i någon mån vill begränsa tillgängligheten dit för dem som bor i närliggande kommuner. (Vi återkommer till detta).

Men resultatet av detta förhållningssätt riskerar att bli minskad attraktionskraft hos stadskärnorna. Både handel och arbetstillfällen riskerar att flytta därifrån om invånarna i närliggande kommuner hindras från att ta sig in till centrala delarna av den största staden i regionen. Det är naturligtvis förödande för en stad som vill växa och fungera som ett nav i regionen.

Kommunerna borde istället ha som intresse att samverka. Kompetens och köpkraft behöver kunna röra sig fritt över kommungränserna - vilket ska uppmuntras, inte motarbetas. Handeln i stadskärnorna behöver köpkraft från kringliggande kommuner. Det måste vara

¹⁹ <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/vi-bygger-och-forbattrar/Forbifart-stockholm/>

²⁰ <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/vi-bygger-och-forbattrar/E4-E20Essingeleden-Sodralanken/>

²¹ <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/vi-bygger-och-forbattrar/Ostlig-forbindelse/>

enkelt att jobba och arbetspendla över kommungränserna för att den regionala arbetsmarknaden ska fungera. Storstäderna måste acceptera kranskommunstrafiken.

Det är därför viktigt att samverkansformer över kommungränserna etableras så att ett helhetsperspektiv på trafikplaneringen kan tas. Ett regionalt samverkansråd borde inrättas i storstadsregionerna där gemensamma strategiska planeringsfrågor kan hanteras.

Parkering

Att göra städer tillgängliga kräver att alla trafikslag ges goda möjligheter att samexistera. En förutsättning för att bilismen ska kunna fungera optimalt är att det finns gott om parkeringsmöjligheter. Planeringen måste ske därefter. Tyvärr finns även här ett allmänningens dilemma. Genom att markägare och byggbolag inte själva tar ansvar för plats för parkering belastas gator och andras parkeringar istället. Det finns kortsiktiga vinster att hämta för exempelvis fastighetsutvecklare på att strunta i att ta ansvar för parkering för boende och verksamheter, men om alla resonerar på samma sätt så blir det stora problem.

Anledningen till att parkeringsnormen tillkom var att det helt enkelt blev för trångt på gatorna när så många bilar skulle parkeras där. Därför är det en klok strategi att reservera plats för framtidens trafik i form av gator, vägar och inte minst parkering. Ingen skulle drömma om att bygga hus som inte var anslutna till VA-nät eller elnät. På samma sätt bör fastigheter vara anslutna till transportnätet. Många grupper med var för sig olika intressen är idag överens om att försöka få bort krav på att det finns parkering.²² Att försöka planera bort parkeringsmöjligheter riskerar att leda till underskott på parkeringsplatser, både för boende och de som av andra anledningar besöker staden. Underskottet på parkeringsplatser måste helt enkelt byggas bort.

Detta innebära inte att all parkering måste ske på gatumark, snarare tvärtom. Innovativa parkeringslösningar ska uppmuntras och lösningarna kan se olika ut. Inriktningen måste dock vara klar; tillgången på parkeringsplatser måste vara god.

Vad tycker stockholmarna om transportsystemet och trafikplaneringen?

Mot bakgrund av stockholmarnas resmönster och bilens betydelse för resandet har KAK ställt ett antal frågor kring hur man ser på planeringen för bilismen.

Med hjälp av Skop frågade vi invånare i Stockholms län om hur de tror att resande och transporter kommer att öka i framtiden. 72 procent tror på ökade resor och transporter, 18 procent på oförändrat och endast 11 procent tror på en minskning.²³

²² Höglund och Ydstedt

²³ KAK/Skop 2019 s.9

En tidigare undersökning ²⁴ställde vid frågan om invånarna anser att politikerna planerar på ett bra sätt för att möta behoven från den växande bilismen. 33 procent ansåg att planeringen sker på ett bra sätt, medan 67 procent ansåg att detta inte var fallet. ²⁵

I samma undersökning frågade vi också om det görs tillräckliga satsningar för att underhålla och utveckla vägnätet eller om det ska skall man satsas mer. 29 procent ansåg att satsningarna som görs är tillräckliga, medan 71 procent ansåg att mer måste göras. ²⁶

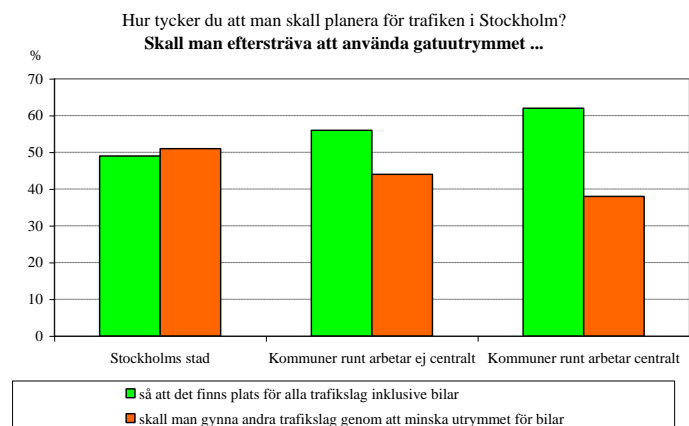
En undersökning har också gjorts av hur invånarna i Stockholms län ser på bilägande. Vi ställde frågan om vilken ägarform de föredrar? 15 procent vill inte ha tillgång till bil alls. 6 procent föredrar att hyra bil vid behov. Fem procent vill ha bilpool. 13 procent föredrar att leasa bil, men hela 61 procent vill helst äga sin egen bil.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att invånarna i Stockholms län tror på ökat resande, man vill äga sin egen bil, men tycker samtidigt att politikerna inte gör tillräckligt för att möta utvecklingen där fordonen blir allt fler.

Hur vill invånarna i Storstockholm att samhällsbyggnad och trafikplanering ska ske?

Det är alltså uppenbart att planeringen brister i invånarnas ögon. Men vad vill man då ha istället? För att ta reda på hur invånarna i Stockholmsregionen faktiskt vill att planeringen av infrastruktur, bostäder och service ska ske gjordes en undersökning sommaren 2020, med hjälp av Skop, där ett antal frågor ställdes till invånare i Stockholms stad och övriga kommuner i Stockholms län.

Vad som kan konstateras generellt är att synen på frågor som rör mobilitet och resande skiljer sig mellan de som bor i Stockholms stad och de som bor i kranskommuner i regionen. Inte oväntat vill de som bor utanför Stockholm ha tillgång till stadens alla möjligheter och utbud av varor och tjänster, vilket torde vara förklaringen till att man har en mer positiv inställning till mobilitet av alla slag, inte minst bilen. Invånarna i Stockholms stad tenderar dock att ha en mer restriktiv inställning till möjligheten att förflytta sig till och inom staden. Här föreligger det alltså något av en motsättning mellan centrum och periferi.



²⁵ KAK/Skop 2016 s.8

²⁶ KAK/Skop 2016 s.10

I slutändan handlar frågan om planeringen av transportsystemet ska favorisera vissa transportslag och på så sätt styra människors sätt att resa, eller om planeringen ska utgå ifrån hur människor faktiskt reser och i den bemärkelsen vara neutral. För att klargöra hur invånarna i Storstockholm ser på denna principiella fråga ställdes frågan "Hur tycker du att man skall planera för trafiken i Stockholm? Skall man eftersträva att använda gatuutrymmet så det finns plats för alla trafikslag, (kollektivtrafik, cyklist, gångare samt bilar) eller skall man gynna andra trafikslag genom att minska utrymmet för bilar?"

En knapp majoritet (54 procent) anser att det skall finnas plats för alla trafikslag inklusive bilar. Men många (46 procent) vill gynna andra trafikslag genom att minska utrymmet för bilar. Det finns ett samband mellan ålder och inställning till trafikplaneringen; den yngsta åldersgruppen vill i större utsträckning än andra minska utrymmet för bilar.

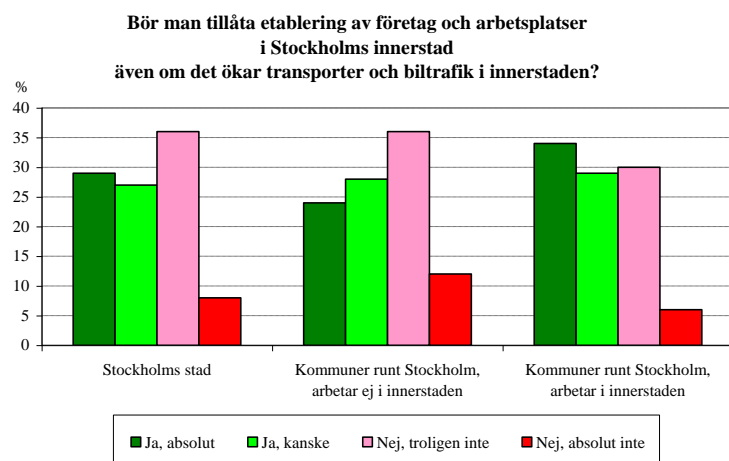
Bland dem som bor i kommunerna runt Stockholm är det en majoritet (58) procent som vill att man skall ge plats för alla trafikslag inklusive bilar.

De som själva bor Stockholms stad (51 procent) vill i större utsträckning än förortskommunernas invånare (42 procent) att man skall gynna andra trafikslag genom att minska utrymmet för bilar.

En något större majoritet som vill ge plats åt alla trafikslag inklusive bilar finns bland dem som arbetspendlar från kringliggande kommuner in till Stockholm. Av dem vill 62 procent ge plats för alla trafikslag inklusive bilar. Av dem som bor i kringliggande kommuner utan att arbetspendla in till Stockholm är det 56 procent som vill ge plats åt alla trafikslag.

Ju oftare som en intervjuperson kör eller åker bil i innerstaden, desto större andel anser att man skall planera så att det finns plats för alla trafikslag inklusive bilar.²⁷

Ekonomiska tillväxt och transporter går hand i hand som tidigare konstateras. En naturlig följdfråga till detta blir om man "bör tillåta etablering av företag och arbetsplatser i Stockholms innerstad även om det ökar transporter och biltrafik i innerstaden?" En majoritet (57 procent) anser att man absolut eller kanske bör tillåta etableringar som ökar transporter och biltrafik i innerstaden, 29 procent tycker att man absolut bör tillåta det.



Det är bara små skillnader i åsikter mellan dem som bor i Stockholms stad jämfört med dem som bor i kringliggande kommuner. Inte heller de som arbetspendlar från kringkommuner in till innerstaden har avvikande åsikter.

²⁷ KAK/Skop 2020, s.4

Men de som aldrig och sällan kör eller åker bil i Stockholms innerstad vill i mindre utsträckning än andra att man skall tillåta etableringar som medför ökade transporter och biltrafik.²⁸

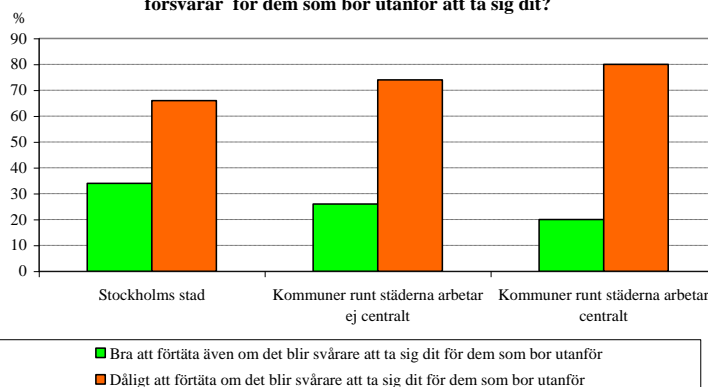
En fråga som styr hur stort utrymme som ges åt mobilitet i staden är förtätning av bebyggelsen. För att få veta hur invånarna ser på saken ställdes frågan "Är det bra eller dåligt att förtäta bebyggelsen i Stockholms innerstad om det försvårar för dem som bor utanför att ta sig dit?"

En stor majoritet (72 procent) anser att det är dåligt att förtäta Stockholms innerstad om det försvårar för dem som bor utanför att ta sig dit; Tabell 2. En av fyra (28 procent) tycker att det är bra.

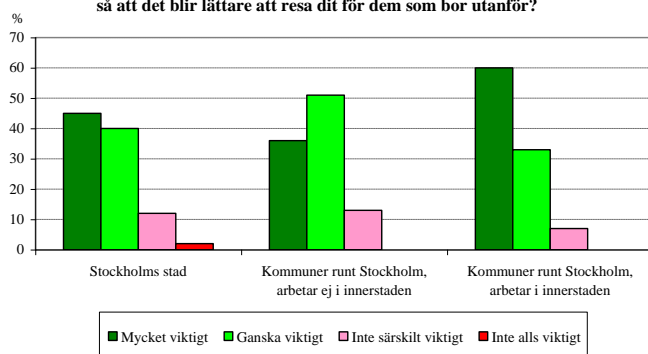
Av dem som bor i Stockholms stad anser två av tre (66 procent) att det är dåligt att förtäta om det försvårar att ta sig dit. Av dem som bor i kommunerna runt om och inte arbetar i innerstaden är det tre av fyra (74 procent) som tycker så.

Av dem som bor i kringkommunerna och som arbetar i innerstaden tycker fyra av fem (80 procent) att det är dåligt att förtäta i de fall som det leder till minskad tillgänglighet för dem som bor utanför.²⁹

Är det bra eller dåligt att förtäta bebyggelsen i innerstaden om det försvårar för dem som bor utanför att ta sig dit?



Hur viktigt är det att planera Stockholms innerstad så att det blir lättare att resa dit för dem som bor utanför?



tycker att det är mycket viktigt.

Av dem som bor i Stockholms stad anser två av fem (45 procent) att det är mycket viktigt att underlätta resor till innerstaden för dem som bor utanför.

Givet detta blir det också intressant att veta "hur viktigt är det att planera för Stockholms innerstad så att det blir lättare att resa dit för dem som bor utanför?"

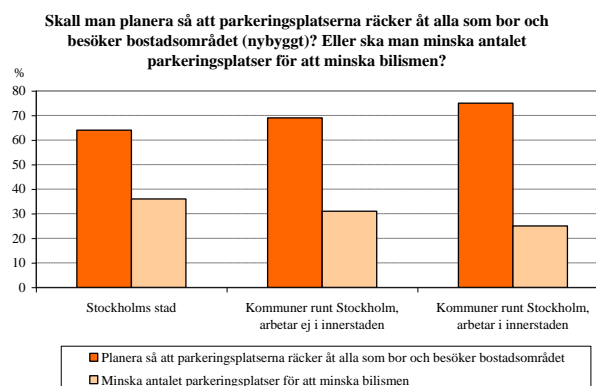
De flesta (88 procent) anser att det är mycket eller ganska viktigt att planera så att det blir lättare att resa till Stockholms innerstad för dem som bor utanför. Två av fem (45 procent)

²⁸ KAK/Skop 2020, s.14

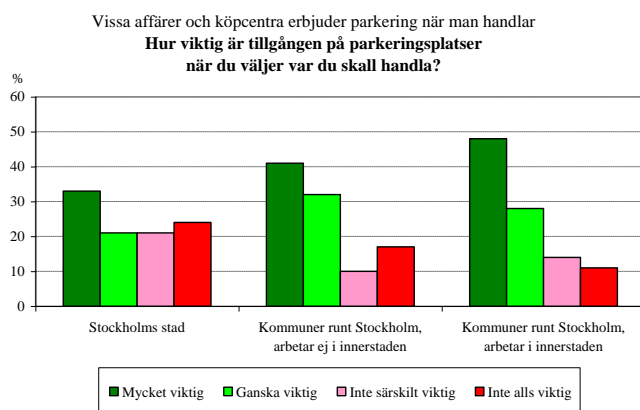
²⁹ KAK/Skop 2020, s.6

Av dem som bor i kringkommunerna och inte arbetar inne i Stockholms stad är det en av tre (36 procent) som tycker att det mycket viktigt.

En majoritet (60 procent) av dem som arbetspendlar till Stockholms stad från kringliggande kommuner anser att det är mycket viktigt att planera så att resor till innerstaden underlättas.³⁰



Frågan om mobilitet och tillgänglighet till staden är nära sammankopplad med tillgången på parkeringsplatser. Därför ställdes frågan "Hur ser du på planeringen för parkeringsplatser när man bygger ett nytt bostadsområde? Skall man planera så att parkeringsplatserna räcker åt alla som bor och besöker bostadsområdet? Eller ska man minska antalet parkeringsplatser för att minska bilismen?"



Två av tre (68 procent) anser att man vid nybyggnation skall planera så att det finns tillräckligt många parkeringsplatser både för boende och besökare. En av tre (32 procent) anser att man bör minska antalet parkeringsplatser för att minska bilismen.

De som bor i Stockholms stad (36 procent) anser i större utsträckning än de som bor i kringliggande kommuner (28 procent) att man bör minska antalet parkeringsplatser för att minska bilismen.

Ju oftare som intervjupersonerna kör eller åker bil i innerstaden, desto större andel tycker att man skall planera så att parkeringsplatserna räcker åt alla boende och besökare.³¹

Tillgången på parkeringsplatser är inte bara viktig för boende, utan också för handeln. Bilburna kunder handlar också mer och därför extra viktiga för butikerna. Frågan ställdes därför "Hur viktig är tillgången på parkeringsplatser när du väljer var du skall handla?"

Två av tre (66 procent) anser att tillgången på parkeringsplatser vid affärer och köpcentra är mycket eller ganska viktig när man väljer var man skall handla, två av fem (39 procent) svarar mycket viktig.

Av dem som bor i Stockholms stad anser en av tre (33 procent) att tillgången på parkeringsplatser är mycket viktig när man väljer var man ska handla

³⁰ KAK/Skop 2020, s.10

³¹ KAK/Skop 2020, s.16

Av dem som bor i kringkommunerna och inte arbetar inne i Stockholm är det två av fem (41 procent) som tycker att det är mycket viktigt. Andelen är högst (48 procent) bland dem som arbetspendlar till innerstaden från kringliggande kommuner.³²

Vad borde göras?

Det kan alltså konstateras att bilen dominerar resandet i Stockholmsregionen, men att kommunerna i regionen knappast planerar för att förbättra förutsättningarna för bilismen. Snarare vill man styra resandet mot andra trafikslag genom lokalt beslutade trafikplaner. Enligt de studier som KAK låtit göra är detta inte en utveckling som uppskattas av invånarna. Missnöjet är högst påtagligt med trafikplaneringen.

Detta borde bli en varningsklocka till styrande politiker och myndigheter. Istället för att bekämpa bilismen borde man planera för att skapa goda förutsättningar den för. Här följer några förslag och inspel från KAK som riktar sig både till lokalt och nationellt, eftersom stora infrastruktursatsning ofta görs i samverkan mellan kommuner, regioner och stat.

- Bilen är viktig för resandet i hela Stockholmsregionen. Varken arbetsmarknaden eller människors fritid skulle fungera utan bilen. Resmönstren visar dock att bilen är än viktigare för de som bor i kranskommuner än de som bor i centrala Stockholm. En fungerande stad måste dock vara öppen för alla som av en eller annan anledning vill dit. Stockholm bör inte planera trafiken på ett sådant sätt att boende i övriga regionen får svårt att ta sig in. Här måste kommunerna samarbeta för att utveckla människors mobilitet.
- Oavsett hur bilarna styrs och drivs kommer infrastruktur att behövas även i framtiden. Investeringar i infrastruktur är säkra investeringar inför framtiden. Våga satsa mer resurser.
- Politiker och planerare i Storstockholm bör planera för den faktiska utvecklingen (prognosstyrd) och inte för hur man önskar sig den (viljestyrd). Allt annat riskerar att bli en dyrköpt erfarenhet med ett sämre fungerande transportsystem som resultat.
- Använd ny teknik för att utveckla trafiksystemet och parkeringsmöjligheter även i centrala Stockholm.
- Kritik mot bilismens störningar bör tas på största allvar. Den leder till bättre bilar och minskade störningar. Men kritik mot bilen som system som ger människor makt över sin egen rörlighet är något annat som vi bör identifiera och argumentera emot.
- En framgångsrik stad som Stockholm har en marknad och därmed ett utbud som är större än för bara de som bor i centrum. Politiker måste tänka större och få med sig väljarna på att framgångsrika städer är öppna för fler än för bara de som bor där. Lyssna inte på innerstadsbors krav på att få ha staden för sig själv.

³² KAK/Skop 2020, s.12

- Reservera därför plats för pendling i och kring Stockholm. Plats för rörelse är motsatsen till murar. Ställs förtätning som motsats till mobilitet blir den en mur. Betänk också att dagens förorter kan bli morgondagens stadsområde.
- Alltför många grupper med var för sig olika intressen är idag överens om att försöka få bort krav på att det finns parkering. Detta är ett kortsynt och farligt synsätt som hotar mobiliteten.
- Slopa trängselskatten, inte minst för att avlasta kollektivtrafiken. Många pendlar med bil till Stockholm från kranskommunerna, vilket ska underlättas.
- Uppmuntra Stockholm och kranskommunerna att inrätta samverkansråd för regional trafikplanering. Så skapas bättre förutsättningar för helheten att hänga samman.
- Använd ny teknik för att utveckla trafiksystemet och parkeringsmöjligheter även i staden. Inriktningen måste var att parkeringsplatser ska byggas i den mån det finns en efterfrågan på dem. Att aktivt försöka planera bort parkeringsplatser är ingen framkomlig väg.

Källor

Boverket, Sverige 2025, 2012

Boverket "En cykelplan med goda ambitioner, Sollentuna kommun"

<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/planering-for-okad-och-saker-cykling/planeringsprocesser-och-planeringsunderlag/en-cykelplan-med-goda-ambitioner---sollentuna-kommun/>

Danderyds kommun, "Trafikstrategi för Danderyds kommun, 2010-2020" 2020.

<https://www.danderyd.se/contentassets/367948b27b914333ba72528c30b40c2a/trafikstrategi-danderyd-2010-2020.pdf>

Danderyds kommun, "Cykelplan för Danderyds kommun", 2014

<https://www.danderyd.se/contentassets/c258f9c7fba54e80a9ca67d38cddb27c/cykelplan-for-danderyd.pdf>

Ekerö kommun, "Trafikstrategi för Ekerö kommun", 2017

<https://medborgare.ekero.se/welcome-sv/namnder-styrelser/kommunstyrelsens-arbetsutskott/mote-2017-05-23/agenda/trafikstrategi-for-ekero-kommunpdf-1?downloadMode=open>

Huddinge kommun, "Trafikstrategi för Huddinge kommun", 2013

https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/_gemensamma/styrdokument-overgripande/strategi/trafikstrategi/trafikstrategi.pdf

FN, "Allmän förklaring om de mänskliga rättigheterna"

<https://fn.se/wp-content/uploads/2016/07/Allmanforklaringomdemanskligarattigheterna.pdf>

Huddinge kommun, "Mobility managementplan för Huddinge kommun", 2016

<https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/stadsplanering-och-trafik/trafik-och-resor/mobility-management/mobility-managemen-plan-for-huddinge-kommun.pdf>

Höglund, P och Ydstedt, S, Elsevier, Science of the Total Environment: Will there be any space for private parking in our future city centers? Urban environment : proceedings of the 11th Urban Environment Symposium (UES), held in Karlsruhe, Germany, 16-19, September 2012

Järfälla kommun, "Program för hållbart resande", 2018

<https://www.jarfalla.se/download/18.252ecfa71675d3cce68ded62/1543838040006/02-02-program-for-hallbart-resande-2018-11-26.pdf>

Järfälla kommun, "Kommunövergripande helhetsplan för trafiksituationen i Järfälla kommun"

<https://www.jarfalla.se/download/18.4b9308ef16d10eea8ffc61e1/1568805645217/03-02-kommunovergripande-helhetsplan-for-trafiksituationen-i-jarfalla-kommun-reviderad-2019-09-13.pdf>

KAK/Skop, "Rapport till KAK om framkomlighet", 2016

KAK/Skop, "Rapport till KAK om mobilitet", 2019

KAK/Skop, "Rapport till KAK om byggplaner och trafik i Storstockholm", 2020

Lidingö stad, "Trafikplan, Lidingö stad", 2014

Lidingö stad, "Lidingö uppdaterar trafikstrategin", 2018

<https://www.lidingo.se/toppeny/trafikinfrastruktur/arkivtrafikochinfrastruktur/lidingouppdaterartrafikstrategin.5.61e961a51621c84407919b9c.html>

Nacka kommun, "Strategi för cykelsatsningar i Nacka", 2014

<https://www.nacka.se/49b88a/globalassets/stadsutveckling-trafik/dokument/trafik/cykelstrategi.pdf>

Nacka kommun, "Bilfria veckan", 2020

<https://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/cykla-i-nacka/ga-och-cykla-till-skolan/bilfria-veckan/>

Nacka kommun, "Framkomlighet i Nacka", 2016

https://www.nacka.se/4ad253/globalassets/stadsutveckling-trafik/dokument/trafik/framkomlighetsstrategi_20160912_revks.pdf

Sollentuna kommun, Trafikpolicy för Sollentuna kommun", 2015 https://www.sollentuna.se/globalassets/trafik--resor/trafik-och-resande/trafikpolicy/trafikpolicy-popular_a5_tryck.pdf

Solna stad, Verksamhetsplan och budget 2020 med inriktning för 2021-2022 s.5

<https://www.solna.se/download/18.1af131d916e45020f6b38291/1595845481439/Budget%202020%20Solna%20stad.pdf>

Solna stad, "Cykelplan för Solna stad", 2016

<https://www.solna.se/download/18.4045799f1737be7dce418723/1596183753894/Cykelplan%20Maj%202016%20webb.pdf>

Stockholms läns landsting, "Resvanor i Stockholms län 2015", 2016 <https://www.sll.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/su/resvaneundersokningen/resvanor-i-stockholms-lan-2015-version-20160817.pdf>

Stockholms stad, "Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad", 2010

<https://start.stockholm/globalassets/start/om-stockholms-stad/politik-och-demokrati/styrande-dokument/trafiksakerhetsprogram.pdf>

Stockholms stad, "Framkomlighetsstrategin", 2012 <https://start.stockholm/globalassets/start/om-stockholms-stad/politik-och-demokrati/styrande-dokument/framkomlighetsstrategin-for-stockholm-2030.pdf>

<https://start.stockholm/globalassets/start/om-stockholms-stad/politik-och-demokrati/styrande-dokument/framkomlighetsstrategin-for-stockholm-2030.pdf>

Stockholms stad, "Cykelstrategin – en del av framkomlighetsplanen", 2012.

<https://cykla.stockholm/globalassets/cykla-i-stockholm/dokument/cykelplan.pdf>

Sundbyberg stad, "Trafikplan för Sundbyberg", 2012

<https://www.sundbyberg.se/download/18.71bab0661393481211c3ec/1366115833374/trafikplan-2012.pdf>

Sundbybergs stad, "Mobilitetsnorm för Sundbybergs stad - parkeringstal för cykel och bil", 2018

<https://www.sundbyberg.se/download/18.e86e208169d8ea8d472bf31/1555508134475/Mobilitetsnorm-2018.pdf>

Sundbybergs stad, "Mobilitetsprogram för Sundbybergs stad", 2018

<https://www.sundbyberg.se/download/18.3980f06c1629fae86a263332/1523953544153/Mobilitetsprogram-for-Sundbybergs-stad-2017.pdf>

Sveriges Åkeriföretag, En Vecka utan Lastbilar – en undersökning på 6 orter i Sverige, 2011

Tyresö kommun, "Tyresö styr mot hållbara transporter - Trafikstrategi för Tyresö kommun", 2019

<https://www.tyreso.se/download/18.65d05d2a16ab4fe99523f460/1558083145538/Tyres%C3%B6%20styr%20mot%20h%C3%A5llbara%20transporter%20-%20trafikstrategi.pdf>

Tyresö kommun, "Tyresö 2035 – Översiktsplan för Tyresö kommun", 2017

<https://www.tyreso.se/download/18.10adba9e1616f8edbc95271e/1522233530437/Tyres%C3%B6%202035%20%C3%96versiktsplan%20f%C3%B6r%20Tyres%C3%B6%20kommun.pdf>

Valeskog, Jan, " "Bryt upp låsningarna i Stockholms trafikpolitik". SvD190501

World Urbanization Trends 2014, UN 79