

Reviderad framkomlighetsstrategi

Framställan från trafiknämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Reviderad framkomlighetsstrategi, enligt bilaga 2 till utlåtandet godkänns.
2. Stadens nämnder uppdras att arbeta efter den reviderade framkomlighetsstrategin.
3. Stockholm Stadshus AB uppmanas att för egen del samt att även ge samtliga bolagsstyrelser i uppdrag att arbeta efter den reviderade framkomlighetsstrategin.
4. Trafiknämnden har det övergripande ansvaret för uppföljningen av den reviderade framkomlighetsstrategin.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Framkomlighetsstrategin är Stockholms stads trafikstrategi. Den gällande framkomlighetsstrategin beslutades av kommunfullmäktige 2013. Stadens arbete med utvecklingen av transportsystemet har under de senaste knappa tio åren följt framkomlighetsstrategins inriktning. Med utgångspunkt i strategin har det arbetats fram ett ramverk med underliggande planer och styrdokument, bland annat cykelplanen, godstrafikplanen och gångplanen.

I kommunfullmäktiges budget för Stockholms stad 2020 gavs trafiknämnden i uppdrag att påbörja en revidering av Framkomlighetsstrategin. Uppdraget konkretiserades sedan i kommunfullmäktiges budget för 2021 där det angavs att revideringen ska fortsätta med utgångspunkt i framväxande mobilitets-tjänster och delningsekonomi samt att prioriteringen för gång, cykel, kollektivtrafik och godsfordon med hög beläggning ligger fast. Vidare framgick att strategin även ska fokusera på att minimera konsekvenser av trafikstörande arbeten.

Syftet med framkomlighetsstrategin 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.

Förslaget till framkomlighetsstrategin innehåller fyra planeringsinriktningar: kapacitet, framkomlighet, attraktivitet och hållbarhet. Trafiknämnden har den 16 december 2021 beslutat om förslag till reviderad framkomlighetsstrategi och hemställt till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, servicenämnden, socialnämnden, stadsbyggnadsnämnden, utbildningsnämnden, äldrenämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, kommunstyrelsens pensionärsråd, kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor, råd för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms stads Parkerings AB, Botkyrka kommun, Boverket, City i Samverkan, Cykelfrämjandet, Danderyds kommun, DHR Stockholmsavdelningen, Ekerö kommun, Fastighetsägarna i Stockholm, Folkhälsomyndigheten, Formas, Fotgängarföreningen FOT, Företagarna i Stockholms stad, Haninge kommun, Huddinge kommun, Järfälla kommun, Kollektivtrafikant Stockholm, Kungliga Djurgårdens intressenter, Kungliga Djurgårdsförvaltningen, Lidingö stad, Länsstyrelsen Stockholm, Motormännens Riksförbund, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Nacka kommun, Naturskyddsföreningen Stockholm, Norrtälje kommun, NTF, Nykvarns kommun, Nynäshamns kommun, Polisregion Stockholm, PRO Stockholm, Region Stockholm, Salems kommun, Sigtuna kommun, Sollentuna kommun, Solna stad, SPF Stockholm, Stockholms handelskammare, Storsthlm, Storstockholms Brandförsvaret, Sundbybergs stad, Svensk handel, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Kommuner och Regioner, Sveriges Bussföretag, Sveriges Motorcyklister, Sveriges Åkeriföretag, Synska-

dades Riksförbundet Stockholms stad, Södertälje kommun, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen, Tyresö kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun, Vaxholms stad, Vinnova, Värmdö kommun och Österåkers kommun.

Råd för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms stads Parkerings AB har beretts särskilt tillfälle att svara på remissen genom ett möte med trafikkontoret.

Stockholms Stadshus AB har skickat en underremiss till dotterbolagen AB Familjebostäder, AB Svenska Bostäder och Stockholms Stads Parkerings AB. AB Familjebostäder har avstått från att svara på remissen.

Funktionsrätt Stockholms stad har självantagit inkommit med remissvar. Under remisstiden framkom det att remissen inte skickats till Funktionsrätt Stockholms stad enligt upprättad sändlista men Funktionsrätt Stockholms stad hann inkomma med remissvar innan misstaget hann åtgärdas.

Botkyrka kommun, Folkhälsomyndigheten, Nynäshamns kommun, Solna stad, Storsthlm, Sveriges Kommuner och Regioner, Vinnova och Österåkers kommun har meddelat att de avstår från att lämna synpunkter.

Kommunstyrelsens pensionärsråd, Boverket, City i Samverkan, Cykelfrämjandet, Danderyds kommun, Fastighetsägarna i Stockholm, Formas, Företagarna i Stockholms stad, Haninge kommun, Järfälla kommun, Kollektivtrafikant Stockholm, Kungliga djurgårdens intressenter, Kungliga Djurgårdsförvaltningen, Motormännens Riksförbund, Norrtälje kommun, NTF, Polisregion Stockholm, PRO Stockholm, Sigtuna kommun, SPF Stockholm, Stockholms handelskammare, Storstockholms Brandförsvaret, Svensk handel, Svenska Taxi-förbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Södertälje kommun, Trafikanalys, Transportstyrelsen, Tyresö kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Värmdö kommun har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret anser att förslag till reviderad framkomlighetsstrategi bygger vidare på Vision 2040 och stadens översiktsplan samt anknyter på ett bra sätt till stadens övriga styrdokument som har påverkan inom transportsystemet. Det är också positivt att framkomlighetsstrategin kopplats samman med regionala och globala styrdokument som Regional utvecklingsplan för Stockholm (RUF 2050) och Agenda 2030. Stadsledningskontoret stödjer därmed att struktur och övergripande inriktning har bibehållits i det nya förslaget samt vill poängtera att i arbetet med genomförandet av strategin är det centralt att teknikutveckling och innovationer integreras och nyttjas strategiskt.

Exploateringsnämnden anser att framkomlighetsstrategin är ett av de viktigaste styrdokumenterna för hur staden ska bedriva sitt trafikplaneringsarbete. Nämnden ser positivt på att framkomlighetsstrategin revideras och att kontoret

har fått möjlighet att medverka i referensgruppen. För nämnden är framkomlighetsstrategin ett viktigt verktyg för att planera hållbart och skapa en bra miljö för stadens invånare.

Fastighetsnämnden noterar den betydelseförskjutning vad gäller mobilitet som strategin speglar – från att handla om fordon till att handla om att människor och varor ska tas från en plats till en annan och att detta kan ske på många olika sätt. Framkomlighetsstrategin lyfter fram gatans funktion som vistelseplats och betydelse som stadens gemensamma offentliga rum vilket är positivt.

Idrottsnämnden anser att förslaget till reviderad framkomlighetsstrategi belyser de mest relevanta utmaningarna kopplat till trafikplaneringen och stadsutvecklingen, vilket gör att strategin har goda förutsättningar att bli ett betydelsefullt styrdokument i den fortsatta översiktliga planeringen. Nämnden ser mycket positivt på att den reviderade framkomlighetsstrategin fokuserar på gång och cykel som prioriterat färdmedel eftersom det bidrar till en aktiv transport vilket främjar folkhälsan. Nämnden vill även betona att stadens idrottsanläggningar i många fall utgör viktiga målpunkter i staden, och att många av de anläggningar som är lokaliserade i områden där tillgängligheten med kollektivtrafik är sämre har behov av parkeringsplatser för bil i tillräcklig omfattning.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det är en i stora delar heltäckande strategi som bygger vidare på den förra inriktningen att prioritera kapacitetsstarka transporter som gång, cykel, kollektivtrafik och näringslivstransporter samtidigt som vistelsekvaliteter ska förbättras i hela staden. Förslaget är lättläst och intressant med bra fakta och kloka slutsatser. Men det finns delar där strategin både kan förtydligas och förstärka vissa aspekter för att tydliggöra inriktningen och öka förutsättningarna att nå målen. Nämnden föreslår att strategin mer beaktar hur transportmönster kommer förändras. Till exempel bör förväntade effekter av ökat distansarbete och att fritidsresandet förmodas utgöra en allt större del av bilresandet belysas.

Servicenämnden är positiv till förslaget om reviderad framkomlighetsstrategi. Det är ett omfattande dokument med tydlig disposition och synliga kopplingar till stadens övriga mål inom till exempel Miljöprogrammet, strategin för en äldrevänlig stad och inte minst Agenda 2030. Nämnden saknar ett avsnitt om hur stadens verksamheter med små medel kan arbeta för att hjälpa till att effektivisera godstransporter.

Socialnämnden ställer sig positiv till innehållet i den reviderade framkomlighetsstrategin och menar att den kan vara ett fortsatt verktyg för att arbeta med de identifierade utmaningarna. Förvaltningen vill särskilt lyfta några områden där strategin har betydelse för några av de målgrupper som socialtjän-

ten möter. Nämnden välkomnar att strategin i många delar har ett funktionshinderperspektiv men vill lyfta fram att personer med funktionsnedsättningar är en bred grupp med varierande behov. Det finns ett stort antal personer som har osynliga funktionsnedsättningar som påverkar vardagen på olika sätt. Dessa kan yttra sig i form av en extra känslighet för bullriga och stimmiga miljöer. Det kan vara en stor vinst för många om stadsmiljön blir tystare, vilket till exempel är en konsekvens av elektrifiering och ett minskat antal bilar.

Stadsbyggnadsnämnden anser att förslaget är väl avvägt och behandlar den utveckling och de trender inom transport och mobilitetsområdet som skett sedan gällande plan antogs. God framkomlighet i transportsystemet är en viktig faktor för att säkerställa att näringsliv och arbetsplatser kan fungera och utvecklas. Nämnden instämmer i de tre utmaningar som förslaget identifierat. Inriktningen att utveckla gatans funktion som vistelseplats, inte enbart transportsystemets trafikfunktion, ser nämnden positivt på.

Utbildningsnämnden ställer sig positiv till Framkomlighetsstrategin. Strategin pekar ut en planeringsinriktning mot mer gång-, cykel- och kollektivtrafik. Barn tar sig till och från förskolor och skolor samt till och från fritidsaktiviteter. Det är viktigt att det tas hänsyn till skolor och förskolor samt personals och elevers resvägar till och från skolor när strategin omsätts i konkret planering.

Äldrenämnden noterar att hänsyn tagits till Strategin för en äldrevänlig stad. Det är av stor betydelse att både gator och kollektivtrafik är trygga, välfungerande och anpassade efter äldres behov. Nämnden är även positiv till att strategin tar hänsyn till Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning då många äldre har funktionsnedsättningar av olika slag.

Bromma stadsdelsnämnd är positiv till en effektiv, hållbar framkomlighet i Stockholm. En reviderad framkomlighetsstrategi säkerställer att planeringsinriktningen anpassas efter dagens förutsättningar. Det behövs en tydlighet när gång- och cykelvägar separeras eftersom otydlighet gällande trafikregler skapar både olyckor och tillbud. En trafiksäkrare miljö främjar barns utveckling och möjlighet till självständig rörelse i staden.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnds synpunkter är framförallt koppelade till att strategin tydligare borde rikta in sig på att jämna ut skillnader i resvanor mellan innerstaden och omgivande områden samt att tillgången till attraktiva offentliga mötesplatser även ska vara god för boende och besökare i ytterstadsområden. Nämnden ser positivt på att framkomlighetsstrategin prioriterar hållbara och kapacitetsstarka transportsätt i planeringen och att bilismens inflytande och påverkan på stadens miljöer och människor kan minska.

Farsta stadsdelsnämnd är positiv till förslaget. Det är väl genomarbetat, tydligt och har bra intentioner. Dokumentet skulle bli mer lättillgängligt om det kortades något. Nämnden instämmer i den övergripande inriktningen att

prioritera kapacitetsstarka färdmedel, öka pålitligheten för samtliga trafikanter och ge mer utrymme för attraktiva vistelsezoner samt nyttja den nya teknikens möjligheter. En utbyggnad av kapacitetsstark kollektivtrafik är central för att minska bilberoendet. Innovation, elektrifiering och delningstjänster är också förutsättningar för en ökad framkomlighet och hållbarhet.

Hägersten-Ålvsjö stadsdelsnämnd är positiv till effektiv, hållbar framkomlighet i Stockholm. I en tid där många olika färdmedel samsas är det viktigt att ha en plan kring hur staden ska arbeta och prioritera för en god framkomlighet.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd är positiv till remissförslaget som på ett ambitiöst sätt lyfter fram de utmaningar som staden inom en snar framtid behöver hitta lösningar till för att uppnå ett yteffektivt och kapacitetsstarkt trafiksystem. De framtagna förslagen till planeringsinriktningar med tillhörande åtgärdsområden är också väl avvägda för det fortsatta utvecklingsarbetet.

Kungsholmens stadsdelsnämnd samt *Norrmalms stadsdelsnämnd* har i likalydande yttranden angett att de 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. Framkomlighetsstrategin visar på ett tydligt sätt hur den hänger samman med övriga styrdokument och strategier för stadens och transportsystemets utveckling samt att strategin på ett tydligare sätt än tidigare presenterar vilka målkonflikter som kan uppstå och hur staden ska arbeta med prioriteringar och avvägningar. Nämnderna anser att det är problematiskt att stadens parker lämnas utanför strategin och inte nämns i de sammanhang då man skriver om offentliga rum.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd ser positivt på den reviderade framkomlighetstrategins och inriktningen på att fler ska gå, cykla och åka kollektivt. Ökad trygghet och tillgänglighet är prioriterade frågor i Rinkeby-Kista stadsdelsområde, vilket ett ökat fokus på gatan som vistelseplats kan bidra till. Det är viktigt att dessa miljöer är tillgängliga på lika villkor för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Pensionärsrådet i Rinkeby-Kista ser vikten av att både gator och torg behöver vara trygga, välfungerande och anpassade efter äldres behov.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd anser att förslaget till reviderad framkomlighetsstrategi är ambitiöst och har inget att erinra mot förslaget i stort. Nämnden ser positivt på att den övergripande inriktningen att prioritera gång, cykel, kollektivtrafik och effektiv godstrafik ligger fast. Det är nödvändigt för att nå stadens högt uppsatta mål i bland annat översiktsplanen, miljöprogrammet, klimathandlingsplanen och näringslivspolicyn. Nämnden anser att insatser för att

öka framkomligheten för gående i ytterstaden behöver prioriteras, eftersom utmaningen att öka gångresorna där är störst.

Skärholmens stadsdelsnämnd välkomnar en reviderad framkomlighetsstrategi och dess uppsatta prioriteringar av gång, cykel, kollektivtrafik och godsfordon med hög beläggning, samt dess planeringsinriktningar. För nämndens räkning handlar det om hur gång- och cykelvägar inom förvaltningens rådighet underhålls och anläggs för att bäst möta ambitionerna som framkomlighetsstrategin lyfter. Skärholmens pensionärsråd uppger att seniorer tycker om att promenera, men vill göra det på ett så tryggt och säkert sätt som möjligt.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd är positiv till att prioriteringen fortsatt föreslås vara gång-, cykel- och kollektivtrafik och är också positiv till de generella planeringsinriktningarna som föreslås. Det är också positivt att den ökande andelen fordon som drivs med el uppmärksammas och att det förbereds för laddplatser för dessa. På trygghetsvandringar har vid upprepade tillfällen påpekats från funktionshinderrådet att tillgången på tillgängliga gång- och cykelbanor är begränsad.

Södermalms stadsdelsnämnd anser att framkomlighetsstrategin är ett bra planeringsdokument som, mot bakgrund av den snabba befolkningsutvecklingen i Stockholmsregionen, på ett tydligt sätt visar på behovet av åtgärder för att klara framtida transportbehov på i stort sett samma yta som idag. Nämnden anser att det är positivt att strategin har som inriktning att staden behöver fokusera på att förflytta människor och gods istället för fordon, detta för att uppnå ett fungerande och hållbart transportsystem. Förvaltningen anser också att det är positivt att strategin har som övergripande inriktning att prioritera gång, cykel, kollektivtrafik och effektiv godstrafik.

Östermalms stadsdelsnämnd är överensstämmande med Kungsholmens och Norrmalms stadsdelsnämnds utlåtande. Funktionshinderrådet vid Östermalms stadsdelsnämnd anser att funktionsnedsättningsperspektivet bör samlas under en egen rubrik.

Stockholms Stadshus AB anser att den reviderade framkomlighetsstrategin i huvudsak är bra. Den reviderade framkomlighetsstrategin bör kompletteras i några avseenden, vilket även dotterbolaget Stockholm Parkerings påpekar i sitt remissvar. Koncernledningen instämmer i Stockholm Parkerings remissvar. Stockholm Stads Parkerings AB tycker att det är viktigt att staden har en gemensam framkomlighetsstrategi. Bolaget tycker i grunden att dokumentet är bra till såväl innehåll som utformning men väljer nedan att lyfta fram synpunkter rörande redovisning av statistik, principer för laddinfrastruktur, byggaktörernas ansvar för hållbar mobilitet samt uppdatering av parkeringsplanen.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor välkomnar att den nya strategin fortsatt så pass tydligt prioriterar gångtrafikanter. Rådet poängterar att för många stockholmare finns inte möjligheten att använda sig av de tre prioriterade trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik, utan man är istället beroende av färdtjänst eller egen bil med handikapptillstånd. Rådet anser vidare att strategin hade behövt en egen rubrik som samlar upp och redovisar hur framkomligheten för personer med en funktionsnedsättning kan förbättras. Principen om universell utformning behöver överlag lyftas fram mer och skulle kunna användas som ett mer samlat begrepp.

Råd för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB anser att strategin har ett bra framtidsperspektiv men rådet anser att tillgängligheten tolkas alltför allmänt. Tillgängligheten för funktionshindrade är något rådet hoppas tas till vara på i kontorets arbete, i enlighet med de nya arbetssätt som presenteras i strategin. Rådet ser att det är viktigt att se över hanteringen av tillfälliga hinder för framkomligheten i staden, exempel är byggsäckar och byggnadsställningar på trottoarer och gångvägar.

DHR Stockholmsavdelningen anser att programmet till viss del ställer olika grupper mot varandra. Syftet med strategin låter bra, men som det är nu fungerar varken gator eller vägar på ett bra sätt. Staden har ju ett program för tillgänglighet "En stad för alla". När man läser remissen står det ingenting om det programmet. Samtidigt så nämner man andra program och policys.

Ekerö Kommun anser att analysen bara tar hänsyn till hur stockholmare reser och att en stor del av Ekerös bilresor är kommungränsöverskridande och hamnar därmed på Stockholms stads gatunät. Framkomlighetsstrategin behöver ta hänsyn till resvanorna av alla resenärer i staden, oavsett om de är bosatta i Stockholm eller i en av kranskommunerna.

Fotgängarföreningen FOT anser att strategin innehåller mycket som kan bidra till en framkomlig stad. Den är kortfattad och lättläst där ändå viktiga ställningstaganden finns med, som till exempel att prioritera kapacitetsstarka färdmedel som gång och att man lägger stor vikt vid att skapa en attraktiv stadsmiljö. Det är viktigt att poängtera att det kommer att krävas en inskränkning av motortrafikens framkomlighet och hastighet för att skapa de trafikmiljöer som bidrar till ett ökat gående och stadsliv.

Huddinge kommun anser att det är mycket positivt att Stockholms stad tar fram ett reviderat framkomlighetsprogram utifrån de omvärldsförändringar samt trender som staden ser. Kommunen saknar beskrivning av de mellankommunala samarbetena och anser att det är av stor vikt att detta lyfts i strategin. Dialog med grannkommunerna är viktigt för att skapa sammanhängande nät.

Lidingö stad förstår Stockholms stads behov av en kapacitetsstark och effektiv mobilitet, då Stockholms innerstad utgör målpunkt för många av regionens aktörer. Den ytkrävande bilismen kan inte ensam tillhandahålla det resebehov som finns i en tät regionkärna. Lidingö stad har inga uppsatta mål gällande invånares och besökares val av färdmedel. Detta kan vara problematiskt framför allt vid gränserna mellan kommuner som har olika mål och prioriteringar.

Länsstyrelsen Stockholm anser att underlaget bör kompletteras med strategier för framkomlighet i händelse av kris och krishantering. Framkomlighetsstrategin bör tydligare belysa vikten av framkomlighet för utryckningsfordon på gator och vägar vid risk för översvämning i samband med skyfall.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) saknar i dokumentet en målbild/strategi för framkomlighetens vikt vid kriser och krishantering. Kollektivtrafik är en samhällsviktig verksamhet. Det gäller även framkomligheten som kollektivtrafiken ytterst är beroende av.

Nacka kommun ställer sig positiv till Stockholms stads reviderade Framkomlighetsstrategi. Strategin inkluderar och tar upp relevanta och viktiga områden inom framkomlighetsarbetet. Den visar väl hur Stockholms stad planerar arbeta framöver och dess övergripande inriktning framstår som en god fortsättning på nuvarande strategi. Detta stämmer även väl överens med Nacka kommuns mål. Nacka kommun vill poängtera att det är viktigt att även detta genomförs ur ett regionalt perspektiv. Nacka kommun vill slutligen lyfta fram Östlig förbindelse.

Naturskyddsföreningen Stockholm anser att Framkomlighetsstrategin fyller en viktig funktion och förankrar viktiga ståndpunkter. Omvärldsbevakning behöver finnas med och till exempel trender som delvis bilfria städer saknas i Framkomlighetsstrategin. Naturskyddsföreningen Stockholm menar att klimataspekterna behöver betonas tydligare samt att Förbifart Stockholm tar pengar som annars kunde gått till satsningar på transporteffektiva åtgärder i Stockholm.

Nykvarns kommun ser den nya Framkomlighetsstrategin som ett väl underbyggt och brett styrdokument, som ger en anpassningsbar vägledning och fungerar som en god grund att bygga vidare på. Strategin bedöms ge en gemensam grund för prioriteringar och områden att utveckla vidare. Det är även bra att den tar ett brett, övergripande perspektiv som fångar upp framtida trender, för att ta höjd för dem i ett tidigt skede och för att hålla strategin aktuell.

Region Stockholm ser positivt på att Stockholms stad nu reviderar sin framkomlighetsstrategi. Gång, cykel och kollektivtrafik ska ges mer utrymme och kollektivtrafiken ses som ryggraden i transportsystemet, vilket Region Stock-

holm ser positivt på. Potentialen i kombinationsresor med exempelvis cykel och kollektivtrafik kan emellertid lyftas tydligare. De mål som finns i den gällande framkomlighetsstrategin har ersatts med planeringsinriktningar vilket gör innebörden mer diffus. Region Stockholm anser att strategin kan stärkas genom att tydligare beskriva stadens hållning vad gäller utvecklingen av transportsystemet i sin helhet för att ge ett bättre stöd i dialogen med externa aktörer. Region Stockholm lyfter fram att fysiska åtgärder för att begränsa hastigheten kan skapa negativa konsekvenser för kollektivtrafikens framkomlighet och attraktivitet, vilket behöver tas hänsyn till vid val av åtgärd.

Salems kommun anser att inriktningen att prioritera gång, cykel, kollektivtrafik samt effektiv godstrafik i den reviderade strategin är positiv och har inte några synpunkter på det reviderade förslaget på framkomlighetsstrategi.

Sollentuna kommun bedömer att Stockholms stads förslag till framkomlighetsstrategi är av hög kvalitet och att strategin är tydlig avseende Stockholms stads ambitioner och inriktningar. Sollentuna kommun framför att Stockholms stad tydliggör de möjligheter som följer av samarbete mellan grannkommuner inom samtliga inriktningar, eftersom dessa frågor är systemfrågor som sträcker sig över kommungränserna.

Sundbybergs stad anger att Framkomlighetsstrategin överensstämmer med Sundbybergs stads målbilder och ser positivt på Stockholms stads inriktning om förflyttning av människor och gods istället för förflyttning av fordon, för att skapa ett hållbart transportsystem, samt att kommunen vill poängtera vikten av regional samverkan.

Sveriges Bussföretag välkomnar en uppdatering av framkomlighetsstrategin och i stort är förslaget väl genomarbetat, vilket ger en grund för en positiv utveckling av staden. Sveriges Bussföretag uppskattar därför ansatsen vad gäller framkomlighetsfrågorna för busstrafiken och för vissa gator måste busstrafiken prioriteras upp till förmån för andra trafikslag. Stadens roll i regionen, som regional målpunkt, startpunkt och genomfart för många transporter behöver förtydligas. Det som tydligast saknas enligt Sveriges Bussföretag är en särskild genomförandepplan för busstrafiken som likt stadens cykelplan. Även åtgärder behöver utvecklas som gör att hårdare regler och högre krav på efterlevnad gäller för trafikstörande arbeten. Evenemang nämns väldigt kortfattat i strategin, men de kan också utgöra trafikstörningar. Sveriges Bussföretag önskar en mer flexibel användning av gatan, åtgärder för busstrafikens framkomlighet samt konsekvenser av vissa trafiksäkerhetsåtgärder. Vidare lyfts behoven av angörings- och parkeringsytor för kommersiell busstrafik.

Sveriges Motorcyklister anser att motorcyklar och mopeder ska få finnas i Stockholms stads Vision 2040 och vara en självklar del i Framkomlighetsstra-

tegin. SMC Stockholm anser att motorcyklar och mopeder fyller en viktig funktion i samhället och därför ska tas i beaktande i alla former av transportplanering. Dessa bör även omfattas av begreppet mikromobilitet. SMC Stockholm anser att det krävs ett nytänkande kring parkering som innebär att alla tvåhjuliga fordon likställs och föreslår att parkeringslagstiftning ska ändras så att alla tvåhjulingar, med eller utan motor, kan erbjudas kostnadsfri parkering på markerade ytor.

Sveriges Åkeriföretag tycker att den Reviderade framkomlighetsstrategin för Stockholms Stad i det stora hela är bra, men har medskick kring stadens möjligheter att påverka inom upphandlingar samt konkreta förslag utifrån förutsättningar för leveranstrafikens villkor. Dessa medskick rör framkomligheten i gatan som möjligheten till angöring, samt trafiksäkerhet och regler kring långa och tunga fordon.

Synskadades Riksförbund, Stockholms stad vill framhålla att det är viktigt och positivt att gångtrafikanter situation prioriteras i framkomlighetsstrategin. Gångtrafikanter med synnedläggelse eller som är helt blinda har en mycket utsatt situation i trafiken. Särskild hänsyn till synskadades framkomlighet måste tas vid all trafikplanering. För att gatumiljön ska vara attraktiv för synskadade krävs god framkomlighet på trottoarerna och i remissvaret nämns flera situationer och förslag på åtgärder. Angående "micromobilitet" såsom elsparkcyklar sägs det i framkomlighetsstrategin att det är viktigt att integrera dessa nya fordon så att framkomligheten för personer med funktionsnedsättning inte hindras. Detta är viktigt, då tekniken som sägs användas för att styra parkeringen inte gett konkret resultat. Elsparkcyklar parkeras idag i stor utsträckning på trottoarerna, vilket är ett framkomlighetsproblem och skapar fallolyckor.

Trafikverket anser att strategin är väl genomarbetad och har möjlighet att ge en god vägledning. Synsätten i Framkomlighetsstrategin anknyter också till stora delar till förhållningssätten i Trafikverkets Framkomlighetsprogram för det primära vägnätet. Strategin upplevs främst fokusera på innerstadens utmaningar gällande framkomlighet, vilket är nog så viktigt att hantera. Men framkomlighet på både det regionala vägnätet och i de yttre delarna staden är av stor vikt för att få transportsystem att fungera i alla delar och relationer. I strategin tar staden fram tydliga prioriteringar och rangordning för olika färdmedel. Denna prioritering kan fungera på vissa typer av gator i innerstaden men kan inte gälla överallt. Stockholms stad bör i sin trafikstrategi uttrycka att vägtrafiken, särskilt där den har en regional funktion för tillgängligheten, måste ges tillräcklig prioritering.

Transportföretagen anger att inget av det som lockar människor till städer hade varit möjligt utan fungerande varutransporter och välkomnar att strategin

tydligt slår fast att väl fungerande godstransporter är en förutsättning för staden. Transportföretagen upplever att trafiksituationen för yrkestrafiken har försämrats de senaste decennierna och har önskemål om ökade ”off-peak”-leveranser, tillåta 15 meterslastbilar, utökad dialog med staden samt att staden arbetar för ökad framkomlighet för busstrafiken.

Vaxholms stad har inget att erinra över Stockholms stad förslag till reviderad Framkomlighetsstrategi.

Funktionsrätt Stockholms stad kan konstatera att det i delar finns mer att önska. Strategin ger en något tydligare och skarpare skrivning kring utsatthet i trafiken, men det som kvarstår är skillnad mellan cykeltrafik och de som är mest utsatta i trafiken: barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Detta är en viktig distinktion som saknas och Funktionsrätt Stockholms stad tror att det är en strategiskt betydelsefull insikt för staden. Gångstråk ska vara tydligt separerade från övrig gatumiljö genom tydliga ljuskontrasterande och taktila markeringar. Alla har inte frihet att välja trafikslag och en farhåga är att färdtjänstens framkomlighet inte är ett prioriterat område för staden.

Mina synpunkter

Av kommunfullmäktiges budget 2022 framgår att det behövs en infrastruktur som gör att människor snabbt och smidigt kan resa i hela regionen. Målet är att minska trängsel och klimatutsläpp. Det framgår även att teknikutveckling och nya innovationer är avgörande för att långsiktigt göra transporter mer miljövänliga.

Den reviderade framkomlighetsstrategin bygger vidare på den tidigare framkomlighetsstrategin som fungerat väl för stadens planering av transportsystemet. Det är positivt att struktur och övergripande inriktning har bibehållits i det nya förslaget och att strategin har utvecklats med omvärldstrender som påverkar städer och transportsystem.

Framkomlighetsstrategin utgör en god grund för staden att lyckas med ambitionen om att få ett effektivt, tryggt, tillgängligt, attraktivt, framkomligt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm. Den utgör ett stöd för prioriteringar och avvägningar som måste göras inom transportsystemet i den växande staden.

Det är viktigt att inse att även om vi blir fler stockholmare så ökar inte gatuutrymmet i den befintliga stadsmiljön. Det blir snarare trängre. För att klara ett ökat transportbehov när fler invånare och besökare ska dela på ett begränsat gatuutrymme krävs ett effektivare utnyttjande av gatuutrymmet och transportinfrastrukturen.

Vi behöver prioritera för att Stockholm ska ha framkomliga och funktionella gator också i framtiden. Därför kräver ett växande Stockholm tuffa prioriteringar av det befintliga begränsade gatuutrymmet för kapacitetsstarka färdmedel och öka pålitligheten för samtliga trafikanter samt ge mer utrymme för attraktiva vistelseytor och nyttja den nya teknikens möjligheter. Framkomlighetsstrategin är ett viktigt verktyg i denna prioritering.

Flera remissinstanser har önskat en egen rubrik som samlar upp och redovisar hur framkomligheten för personer med en funktionsnedsättning kan förbättras. Vi delar fullt ut att Stockholm ska vara tillgängligt för alla och att detta är en viktig utgångspunkt såväl i strategin som i stadens samlade arbete, men vi anser att det snarare är en styrka att strategin återkommande tar upp tillgänglighetsfrågorna än att detta redovisas separat.

Det är positivt att näringslivsperspektivet finns med i den reviderade framkomlighetsstrategin. Det är viktigt att behålla fokus mot näringslivets behov och framtida utveckling i det fortsatta arbetet. Inte minst samarbeten inom områden som innovationer och teknikutveckling som bidrar till ett mer hållbart transportsystem. I arbetet med genomförandet av strategin är det centralt att teknikutveckling och innovationer integreras och nyttjas strategiskt.

Det är även positivt att strategin tar upp den viktiga frågan om att minska konsekvenserna av trafikstörande arbeten när staden växer och behovet av re-investeringsåtgärder är stort.

Jag är glad över att Stockholms stad nu kan fortsätta arbetet för att skapa en framkomlig stad med målet att minska trängsel och klimatutsläpp, med ambitionen om att få ett effektivt, tryggt, tillgängligt, attraktivt, framkomligt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm.

Stadens nämnder får i uppdrag att arbeta efter den reviderade framkomlighetsstrategin samt att Stockholms Stadshus AB uppdrar åt stadens bolagsstyrelser att arbeta efter den reviderade framkomlighetsstrategin. Trafiknämnden har det övergripande ansvaret för uppföljningen av den reviderade framkomlighetsstrategin.

Bilagor

5. Reservationer m.m.
6. Framkomlighetsstrategi för Stockholms stad 2022
7. Framkomlighetsstrategi för Stockholms stad 2022 med spårade ändringar

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Clara Lindblom (V) enligt följande.

Vi anser att målen i den reviderade strategin är bra men skulle gärna se att de preciseras med siffror. Vi vill också lyfta fram vikten av att det säkerställs att möjligheterna att använda kajerna för sjöfart inte byggs bort när nya bostäder och annat anläggs. Det är viktigt är att pendelbåtstrafiken kan fortsätta att utvecklas. Ett annat problem är att strategins goda principer tidigare inte i tillräckligt hög grad har praktiserats i verkligheten, och det finns inget som talar för att detta skulle förändras till det bättre framöver med en revidering. Även om bilismen enligt den nuvarande strategin ska vara nedprioriterad är det inte så i praktiken, utan bilarnas framkomlighet tas alltid hand om i det praktiska planeringsarbetet, medan t.ex. sammanhängande busskörfält får stå tillbaka. Den nya strategin visar inte heller någon hög ambitionsnivå på hur man ska minska bilismen. Till exempel tas ökat behov av parkeringsplatser för givet och inget skrivs om lägre parkeringstal och andra styrmedel som faktiskt kan minska bilinnehavet.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Kommunfullmäktige godkänner trafiknämndens förslag till reviderad framkomlighetsstrategi.
2. Kommunfullmäktige uppdrar åt stadens nämnder och uppmanar Stockholms Stadshus AB att uppdra åt stadens bolagsstyrelser att arbeta efter den reviderade framkomlighetsstrategin.
3. Trafiknämnden har det övergripande ansvaret för uppföljningen av den reviderade framkomlighetsstrategin.

Stockholm den 1 juni 2022

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNA KÖNIG JERLMYR

Daniel Helldén

Hans Altsjö

Särskilt uttalande gjordes av Rashid Mohammed (V) med hänvisning till Vänsterpartiets särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Lisa Palm (Fi) enligt följande.

Vi noterar att det inte finns någon jämställdhetsanalys i Framkomlighetsstrategin. Grupperna kvinnor och män och en kort statistik över deras olika resande nämns på ett ställe, men ingen analys görs (eller hänvisas till) om kvinnor och män reser på olika sätt, med olika trafikslag, i samma slags ärenden och så vidare. Det är en stor brist.

Dessvärre ser vi att biltrafiken fortfarande intar en särställning när det gäller framkomligheten. En analys av hur stor plats biltrafiken tar, både med körfält och parkering, i relation till hur stor andel av trafiken den utgör hade varit på sin plats. Det är något som måste problematiseras om det ska vara möjligt att skapa förändring. Feministiskt initiativ vill se en bilfri innerstad och bilfria zoner i ytterstaden, och för det ska vara möjligt måste vi titta kritiskt och förbehållslöst på vilken stor plats bilen tar idag, både under färd och stillastående. Minskad privatbilism ger också plats för nyttotrafik och kollektivtrafik.

Det faktum att biltrafiken behöver minska också på grund av den pågående klimatkrisen behandlas inte. För att skära ned i utsläppen av växthusgaser sätts all tillit till elektrifiering av fordon. Elfordon orsakar inte utsläpp lokalt, men även elektriskt drivna bilar är klimatskadliga när de produceras och det finns stora både människorättsliga och miljö- och klimatrelaterade problem vid utvinning av metaller för batterier. Elen ska också produceras, vilket indirekt belastar klimatet när den totala produktionen av el ska öka under en period då vi i stor skala behöver gå från fossila bränslen till förnybart producerad energi som sol- och vindkraft.

Som Miljö- och hälsoskyddsnämnden påpekar i sitt remissvar nämns Stockholms stads miljöprogram 2020–2023 endast i förbigående, och där finns viktiga mål med stark koppling till transportsystemet som ”ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040”, ”en fossilfri organisation 2030”, mål som Feministiskt initiativ har satt till 2030 och 2025 respektive, och ”ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö”. De målen borde ha stor påverkan på Framkomlighetsstrategin och de närmaste årens trafikplanering.

Remissammanställning

Ärendet

Framkomlighetsstrategin är Stockholms trafikstrategi och antogs av kommunfullmäktige 2013. I budget för Stockholms stad 2020 gavs trafiknämnden i uppdrag att påbörja en revidering av Framkomlighetsstrategin.

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. I den växande staden ska störningar för transportsystemet minimeras och strategin ska bidra till att lösa flera stora utmaningar som exempelvis trafikens påverkan på klimatet och klimatanpassning av de offentliga rummen. Vidare ska strategin bidra till ökad fysisk aktivitet och social interaktion.

Strategins övergripande inriktning är att kapacitetsstarka färdmedel ska prioriteras, pålitligheten för samtliga trafikanter ska öka och mer utrymme för attraktiva vistelseytor ska ges samt att teknikens möjligheter ska nyttjas. På så sätt främjas en effektiv och hållbar användning av stadens gemensamma och begränsade resurs – gatuutrymmet. Vad detta innebär på varje enskild plats kommer att variera och bero på platsens förutsättningar. Genom innovation och upphandling ska staden driva teknikutveckling, exempelvis styrning av trafiken med hjälp av trafiksignaler, sensorer och geofencing. Staden deltar i flera utvecklingsprojekt idag och behöver även fortsatt driva utvecklingen av geofencingens möjligheter tillsammans med en mängd aktörer, för att bättre styra hur olika fordon kan röra sig i stadens transportsystem.

Förslaget till framkomlighetsstrategi 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.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 16 december 2021 följande.

1. Trafiknämnden godkänner för egen del reviderad framkomlighetsstrategi för Stockholms stad och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Särskilt uttalande gjordes av Rikard Warlenius m.fl. (V), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 9 december 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Framkomlighetsstrategin är Stockholms trafikstrategi och antogs av kommunfullmäktige 2013. I budget för Stockholms stad 2020 gavs trafiknämnden i uppdrag att ”påbörja en revidering av Framkomlighetsstrategin”. 2021 konkretiserades uppdraget med att ”fortsätta revideringen av framkomlighetstrategin, med utgångspunkt i framväxande mobilitetstjänster och delningsekonomi, och där prioriteringen för gång, cykel, kollektivtrafik samt godsfordon med hög beläggning ligger fast. Strategin behöver även fokusera på att minimera konsekvenser av trafikstörande arbeten”.

Erfarenheter från befintlig framkomlighetsstrategi

Framkomlighetsstrategin för Stockholm 2030 antogs i kommunfullmäktige i januari 2013. Efter att framkomlighetsstrategin beslutades, skiftade fokus till yteffektiva resor och transporter samt det offentliga rummets vistelsekvalitéer. Den strate-

giska inriktningen för trafikplaneringen fokuserade på att göra det enklare att gå, cykla eller åka kollektivt.

Den befintliga framkomlighetsstrategin bidrog till att skapa en gemensam bild av vad som behövde göras. Detta möjliggjorde effektiva samarbeten både internt i staden, och med de många offentliga och privata aktörer som tillsammans utgör regionens transportsystem.

Stadens arbete med utvecklingen av transportsystemet har under de senaste knappa tio åren följt framkomlighetsstrategins inriktning. Med utgångspunkt i strategin har det vuxit fram ett ramverk med planer och styrdokument som innehåller mål och inriktningar för transportsystemets olika delar. Exempel på planer är cykelplanen, godstrafikplanen och gångplanen. 2018 fick framkomlighetsstrategin också ett systerdokument som fokuserar på attraktivitet och vistelsevärden – strategi för offentliga rum.

Stora investeringar har genomförts i en mängd cykel-, gång- och kollektivtrafikprojekt som följer intentionerna i framkomlighetsstrategin. År 2017 gjordes en uppföljning av framkomlighetsstrategins handlingsplan. I princip alla åtgärder i handlingsplanen var genomförda.

Omvärldsbevakning

Sedan den första framkomlighetsstrategin togs fram för tio år sedan har inte bara stadens planering utvecklats och befolkningen växt. Det har också hänt mycket i omvärlden som påverkar städernas transportsystem idag och i framtiden. Som en del av trafikkontorets arbete med att revidera framkomlighetsstrategin har det ingått omvärldsbevakning och genomgång av goda exempel på trafikstrategier runt om i världen.

Städer världen över arbetar med att ge klimatvänliga, yteffektiva färdmedel bättre förutsättningar. Många stora och små städer har de senaste åren omvandlat stora bilvägar i centrala och attraktiva lägen till vistelsevänliga stadsrum för att tillgängliggöra staden för invånarna och besökare ännu mer. Så är exempelvis fallet längs med Seine i Paris, Times Square i New York, Barcelonas superblocs och på Mariehilfer Straße i Wien men också på mindre kända ställen som Albanien's huvudstad Tirana. London har utvecklat konceptet hälsosamma gator och Paris har satt upp målet om 15-minutersstaden samt om hundra procent cykelbara gator.

Samtidigt som städerna blir mänskligare och grönare ställs nya krav på att transportererna att bli renare, tystare och mer klimatvänliga. Många städer har utvecklat regler för vilka fordon som får vistas i vissa känsliga eller överbelastade områden som till exempel Oslo som under en längre tid satsat på dubbdäcksavgifter och på att främja en snabb elektrifiering.

För att kunna styra städernas transportsystem mot uppsatta mål och använda resurserna på bästa sätt har de flesta större svenska och europeiska städer numer en trafikstrategi för en hållbar utveckling av sina transportsystem. Trafikstrategier som framkomlighetsstrategin har blivit kraftfulla verktyg inte bara för utvecklingen av de egna transportsystemen, men också för att bedriva effektiva samarbeten och för att hitta nya finansierings- och marknadsföringsmöjligheter.

COVID 19

Utbrottet av pandemin i världen visade att människors resvanor är föränderliga när det krävs snabba anpassningar. Många behövde ställa om sin mobilitet från en dag till en annan på grund av restriktioner och inställda aktiviteter. De som hade möjlighet började arbeta hemifrån, vilket ledde till ett totalt minskat resande. En del av dem som var tvungna att åka till arbetet sökte sig till andra färdmedel än kollektivtrafik för att undvika trängsel, medan andra inte hade något val. Cyklingen ökade och nya grupper började köra bil vilket ersatte vissa försvunna bilresor. De offentliga rummen och deras kvaliteter fick en ännu viktigare funktion för rekreation och möten.

Förändringen av resvanorna under pandemin skedde inte frivilligt eftersom många behövde anpassa sina aktiviteter. Samtidigt visar de snabba förändringarna på vikten av flexibilitet i transportsystemet och betydelsen av höga vistelsekvaliteter i det offentliga rummet. Detta behov stämmer väl med den inriktning som förslaget till reviderad framkomlighetsstrategi har.

Ärendets beredning

Förslaget till reviderad framkomlighetsstrategi har tagits fram av trafikkontoret. Projektet har haft en förvaltningsöverskridande styrgrupp där representanter från stadsledningskontoret och stadsbyggnadskontoret funnits med. Referensgrupper med representanter från trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och stadsledningskontoret har använts för informella avstämningar.

Förslaget till reviderad framkomlighetsstrategi har remitterats till påverkade förvaltningar och bolag inom staden i form av en kontorsremiss. De inkomna synpunkterna uppmanar föreslagen revidering av framkomlighetsstrategin och den bibehållna inriktningen med fokus på kapacitetsstarka, hälsosamma och energisnåla färdmedel. Strategin uppfattas som tydlig och stödjer stadens olika verksamheter. Inkomna synpunkter som bedömts förtydliga eller komplettera strategin har åtgärdats (en sammanfattning presenteras nedan). De synpunkter som inte faller inom ramen för strategins omfattning eller som hanteras i andra dokument tas vidare till trafikkontorets övriga arbete.

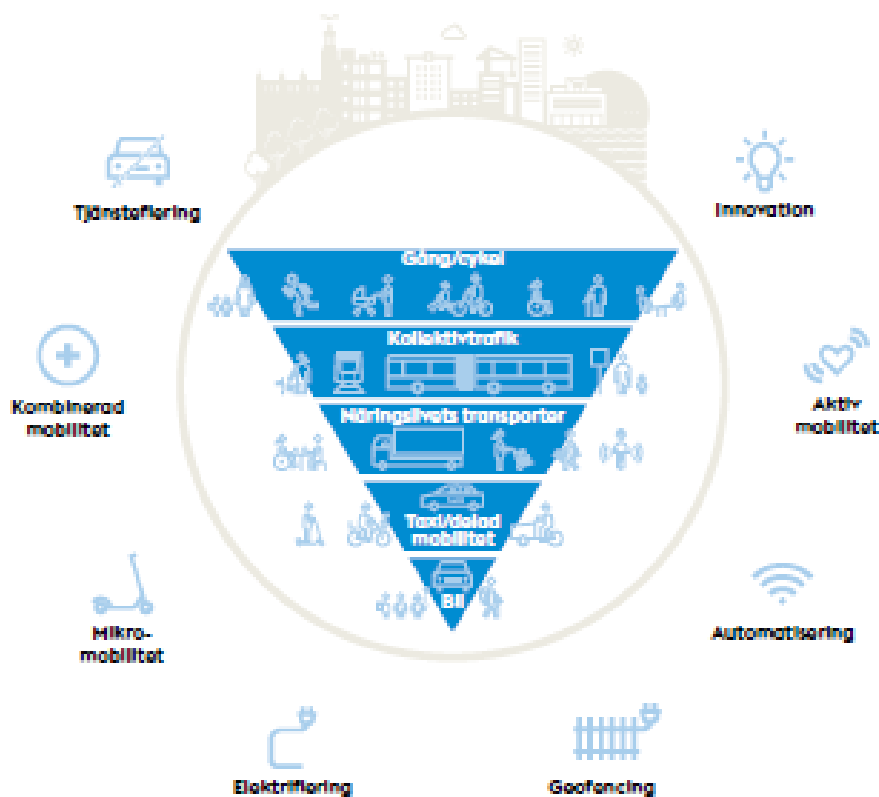
Förändringar utifrån inkomna synpunkter berör i huvudsak nedanstående:

- Stadens uppdrag om att öka tillgången till mer korttids-parkering både för näringslivet och för hemtjänst- och sjukvårdspersonal har förtydligats.
- Behovet av fibernät för all uppkoppling och därmed mycket av den innovation som strategin eftersträvar har kompletterats i strategin. Även vikten av tillförlitlig och tillgänglig data samt sensorers möjligheter att öka kunskapen om flöden av transporter har tydliggjorts.
- Ett resonemang om hur staden kan jobba med en process för att driva innovation har lagts till.
- Det extra stora behovet av attraktiva ytor och mötesplatser i ytterstaden har förtydligats.

- Gods- och avfallstransporternas vikt för staden har förtydligats ytterligare tillsammans med en definition av effektiva godstransporter. Även e-handels påverkan på transportsystemet beskrivs mer.
- Vikten av vattenvägarna både för gods och person-transporter har förtydligats även om strategin fortfarande främst fokuserar på vägar och gator.
- Beskrivningen av stadens uppdrag kring trafikstörande arbeten har utvecklats ytterligare.
- Vikten av en effektiv markanvändning när staden växer och prioritering i det offentliga rummet är grundläggande för våra utmaningar i staden. Detta har skärpts ytterligare.

Förslag till reviderad Framkomlighetsstrategi

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 myn-



digheter, intresseorganisationer, i dialogen med stockholmarna, näringslivet samt andra aktörer.

Grundutmaningen som den reviderade framkomlighetsstrategin ska lösa är den samma 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 bygandet i den växande staden inte leder till stora störningar för transportsystemet. Det finns även andra stora utmaningar som framkomlighetsstrategin kan bidra till att lösa, dels trafikens påverkan på klimatet och anpassning av de offentliga rummen till de klimatförändringar som sker, dels brist på fysisk aktivitet och social interaktion där trafikplaneringen fram till relativt nyligen har skapat stadsmiljöer som lockar till mindre aktiv transport och 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.

Planeringsinriktningar

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.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontorets bedömning är att befintlig framkomlighetsstrategi har varit framgångsrik och fungerat väl för stadens planering av transportsystemet. Därför har kontoret valt att bygga vidare på den befintliga strategins struktur och behålla den över-

gripande inriktningen. Samtidigt har nya områden fått en allt större betydelse för ett hållbart och framkomligt transportsystem i Stockholm vilket har fått påverka innehållet i den reviderade framkomlighetsstrategin:

- Stadens vilja att ta tillvara ny teknik och innovation har lagts till och genomsyrar nu strategin. Det handlar bland annat om elektrifiering, delade mobilitetstjänster och den utveckling som digitaliseringen och exempelvis sensorer kan möjliggöra.

- Näringslivets behov av framkomliga och hållbara transporter och det offentliga rummets möjligheter att främja företagande synliggörs mer i strategin. Samtidigt lyfts de möjligheter som ett nära och kreativt samarbete med olika aktörer kan ge för stadens utveckling.

- Vikten av gatan som vistelseplats har tydliggjorts och hållbarhet innefattar nu fler dimensioner.

- Klimat är en central utmaning som genomsyrar allt stadens arbete och beskrivs utförligt i många dokument. Framkomlighetsstrategin tydliggör detta, vilket gör att den motsvarar en så kallad SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) som möjliggör EU-finansiering för innovations- och testprojekt.

- Stadens utvecklade arbetssätt med trafikstörande arbeten beskrivs i samband med hur staden ska planera för framkomlighet.

- Framkomlighet har fått en bredare tolkning och utgår från sårbara grupper vilket innefattar både drift- och underhållsfrågor men även breddmått med mera. Även vikten av trygghet i det offentliga rummet synliggörs mer i den reviderade strategin.

För att få en ännu mer kärnfull framkomlighetsstrategi har även följande förändringar genomförts:

- Den reviderade framkomlighetstrategin innehåller inga kvantitativa mål eller handlingsplaner utan hänvisar istället till andra framtagna måldokument. Målen för vad staden vill uppnå med transportsystemet som del av stadens fysiska planering kommer från Vision 2040 och översiktsplanen och konkretiseras i underliggande planer.

- Mer fokus har istället lagts på planeringsinriktningarna och att beskriva hur staden ska planera för att uppnå inriktningarna. Föreslagna åtgärdsområden är betydligt bredare än tidigare handlingsplan. Handlingsplaner återfinns istället i underliggande planer. Fler planer tas fram vid behov. Exempelvis pågår arbete med en ny kajstrategi/-plan.

- Strategi för offentliga rum, som skrevs som ett komplement till framkomlighetsstrategin, har inte integrerats i sin helhet i den reviderade framkomlighetsstrategin utan kommer även fortsatt att finnas kvar som eget dokument. Strategi för offentliga rum har en giltighetstid till 2021. Giltighetstiderna på framkomlighetsstrategin och strategi för offentliga rum bör harmonieras så att båda gäller tills vidare.

Trenderna som påverkar transportsystemet och de offentliga rummen går fort och därför behöver trafiknämnden utvärdera båda strategierna vid behov för att följa upp att de fortsatt är tillräckligt flexibla för att svara mot den snabba utvecklingen. Staden behöver fortsätta arbeta snabbt och flexibelt för att kunna testa nya lösningar och bedriva kreativ utveckling tillsammans med näringslivet och andra aktörer.

Framkomlighetsstrategins övergripande inriktning, att prioritera kapacitetsstarka färdmedel 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. Det ger ett framkomligt och pålitligt transportsystem för alla trafikanter. Inriktningen bidrar till att staden uppnår flera mål samtidigt. Yteffektivitet, minskade klimatutsläpp och ökad fysisk aktivitet gynnas alla av samma planering.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafiknämnden för egen del godkänner reviderad framkomlighetsstrategi för Stockholms stad och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut. Trafiknämnden föreslås besluta om omedelbar justering.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, servicenämnden, socialnämnden, stadsbyggnadsnämnden, utbildningsnämnden, äldrenämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, kommunstyrelsens pensionärsråd, kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor, Botkyrka kommun, Boverket, City i Samverkan, Cykelfrämjandet, Danderyds kommun, DHR, Ekerö kommun, Fastighetsägarna i Stockholm, Folkhälsomyndigheten, Formas, Föreningen Fot, Företagarna i Stockholms stad, Haninge kommun, Huddinge kommun, Järfälla kommun, Kollektivtrafikant Stockholm, Kungliga djurgårdens intressenter, Kungliga Djurgårdsförvaltningen, Lidingö stad, Länsstyrelsen Stockholm, Motormännens Riksförbund, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Nacka kommun, Naturskyddsföreningen Stockholm, Norrtälje kommun, NTF, Nykvarns kommun, Nynäshamns kommun, Polisregion Stockholm, PRO Stockholm, Region Stockholm, Salems kommun, Sigtuna kommun, Sollentuna kommun, Solna kommun, SPF Stockholm, Stockholms handelskammare, Storsthlm, Storstockholms Brandförsvär, Sundbybergs stad, Svensk handel,

Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Kommuner och Regioner, Sveriges MotorCyklister, Sveriges Åkeriföretag, Södertälje kommun, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen, Tyresö kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun, Vaxholms stad, Vinnova, Värmdö kommun och Österåkers kommun.

Stockholms Stadshus AB har skickat en underremiss till dotterbolagen AB Familjebostäder, AB Svenska Bostäder och Stockholms Stads Parkerings AB. AB Familjebostäder har avstått från att svara på remissen.

Botkyrka kommun, Folkhälsomyndigheten, Nynäshamns kommun, Solna stad, Storsthlm, Sveriges Kommuner och Regioner, Vinnova och Österåkers kommun har meddelat att de avstår från att lämna synpunkter.

Kommunstyrelsens pensionärsråd, Boverket, City i Samverkan, Cykelfrämjandet, Danderyds kommun, Fastighetsägarna i Stockholm, Formas, Företagarna i Stockholms stad, Haninge kommun, Järfälla kommun, Kollektivtrafikant Stockholm, Kungliga djurgårdens intressenter, Kungliga Djurgårdsförvaltningen, Motormännens Riksförbund, Norrtälje kommun, NTF, Polisregion Stockholm, PRO Stockholm, Sigtuna kommun, SPF Stockholm, Stockholms handelskammare, Storstockholms Brandförsvaret, Svensk handel, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Södertälje kommun, Trafikanalys, Transportstyrelsen, Tyresö kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Värmdö kommun har inte inkommit med svar.

Innehållsförteckning	Sid
Trafiknämnden	17
Stadsledningskontoret.....	27
Exploateringsnämnden	28
Fastighetsnämnden	29
Idrottsnämnden	30
Miljö- och hälsoskyddsnämnden.....	32
Serviceämnden	39
Socialnämnden	40
Stadsbyggnadsnämnden	41
Utbildningsnämnden.....	42

Äldrenämnden	43
Bromma stadsdelsnämnd.....	44
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd	45
Farsta stadsdelsnämnd	46
Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd.....	49
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd.....	49
Kungsholmens stadsdelsnämnd.....	50
Norrmalms stadsdelsnämnd.....	52
Rinkeby-Kistas stadsdelsnämnd.....	54
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	55
Skärholmens stadsdelsnämnd	56
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	57
Södermalms stadsdelsnämnd.....	59
Östermalms stadsdelsnämnd	60
Stockholms Stadshus AB	61
AB Svenska Bostäder	61
Stockholms Stads Parkerings AB.....	61
Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor	64
Råd för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB.....	65
DHR Stockholmsavdelningen	65
Ekerö kommun	66
Fotgängarföreningen FOT	66
Huddinge kommun	68
Lidingö stad	69
Länsstyrelsen Stockholm.....	70
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	70
Nacka kommun.....	71
Naturskyddsföreningen Stockholm	71

Nykvarns kommun	74
Region Stockholm	74
Salems kommun	76
Sollentuna kommun.....	76
Sundbybergs stad.....	77
Sveriges Bussföretag	78
Sveriges Motorcyklister.....	83
Sveriges Åkeriföretag	87
Synskadades Riksförbund, Stockholms stad	89
Trafikverket	91
Transportföretagen	93
Vaxholms stad	94
Funktionsrätt Stockholms stad	94

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 25 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2022 framgår att det behövs en infrastruktur som gör att människor snabbt och smidigt kan resa i hela regionen. Målet är att minska trängsel och klimatutsläpp samt att säkerställa att det går snabbt och smidigt att resa i Stockholm. Det framgår också att teknikutveckling och nya innovationer är avgörande för att långsiktigt göra transporterna mer miljövänliga. Staden ska även vidta målmedvetna och systematiska åtgärder för förbättrad framkomlighet för transporter av betydelse för näringslivet. Dessutom ska arbetet fortsätta med att skapa en trygg och trafik-säker stad.

Stadsledningskontoret anser att trafiknämndens förslag till reviderad framkomlighetsstrategi bygger vidare på Vision 2040 och stadens översiktsplan samt anknyter på ett bra sätt till stadens övriga styrdokument som har påverkan inom transportsystemet. Det är också positivt att framkomlighetsstrategin kopplats samman med regionala och globala styrdokument som RUF5 2050 och Agenda 2030.

Stadsledningskontoret ser positivt på att den reviderade framkomlighetsstrategin bygger vidare på den tidigare framkomlighetsstrategin som fungerat väl för stadens planering av transportsystemet. Stadsledningskontoret stödjer därmed att struktur och övergripande inriktning har bibehållits i det nya förslaget.

Stadsledningskontoret anser att förslaget till reviderad framkomlighetsstrategi utgör en god grund för staden att lyckas med ambitionen om att få ett effektivt, tryggt, attraktivt, framkomligt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm. Framkomlighetsstrategin kan utgöra ett stöd för prioriteringar och avvägningar som måste göras inom transportsystemet i den växande staden.

Stadsledningskontoret ser positivt på att näringslivsperspektivet finns beskrivna i den reviderade framkomlighetsstrategin. Stadsledningskontoret vill dock lyfta fram vikten av att behålla fokus mot näringslivets behov och framtida utveckling i det fortsatta arbetet med genomförande av stadens framkomlighetsstrategi. Inte minst samarbeten inom områden som innovationer och teknikutveckling som bidrar till ett mer hållbart transportsystem.

Stadsledningskontoret vill poängtera att i arbetet med genomförandet av strategin är det centralt att teknikutveckling och innovationer integreras och nyttjas strategiskt.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 mars 2022 följande.

1. Exploateringsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Särskilt uttalande gjordes av Clara Lindblom m.fl. (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontoret tjänsteutlåtande daterat den 21 januari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Framkomlighetsstrategin är ett av de viktigaste styrdokumenterna för hur staden ska bedriva sitt trafikplaneringsarbete. Kontoret ser positivt på att framkomlighetsstrategin revideras och att kontoret har fått möjlighet att medverka i referensgruppen.

Framkomlighetsstrategins kapitel och tillhörande planeringsinriktning ger en tydlig bild av vad staden vill och hur målen ska nås. Strategin tar också upp att en stor del i att utveckla staden är att prioritera, göra avvägningar och därmed även att prioritera bort. Kontoret anser att det ligger i linje med hur kontoret arbetar med avvägningar i exploateringsprojekt och att det inte går att se statiskt på endast ett fordonsslags behov, då det är helheten som skapar ett bra offentligt rum. Det framgår tydligt att platsens förutsättningar ligger till grund för de avvägningar som behöver göras. För att underlätta prioritering och avvägningar vill kontoret trycka på vikten av uppdaterade planeringsdirektiv och tillhörande riktlinjer.

Under kapitlet ”Kapacitet” hänvisas tydligt till stadens mål om att bygga 140 000 bostäder till 2030 och dess påverkan på det befintliga trafiksystemet. Utrymmet längs kantstenen är en dyrbar resurs som ska tillgodose många användningsområden och att det är viktigt att prioritera efter platsens förutsättningar.

Under kapitlet ”Framkomlighet” föreslås en regional samverkan mellan staden och Regionen kring kollektivtrafiken. Kontoret har en dialog med Regionen (Trafikförvaltningen) kring utveckling av bytespunkter för kollektivtrafik eftersom de är en viktig del av hela resan. Bra bytespunkter kan ge fler resor med kollektiva färdmedel. Kontoret önskar en tydligare definition av bytespunkter och eventuell klassning kopplad till ytbehov, då mark nära kollektivtrafikknypunkter har flera önskvärda användningsområden. Kontoret önskar att detta förtydligas i arbetet med tillhörande plan för Kollektivtrafik 2050.

Kontoret anser att det är positivt att samordning och information kring pågående bygg- och infrastrukturprojekt mellan olika aktörer ingår som en del i framkomlighets-

strategin. Kontoret har många pågående bygg- och infrastrukturprojekt som tillsammans kan påverka på framkomligheten.

Under kapitlet ”Attraktivitet” föreslås ett antal punkter för att öka attraktiviteten i de offentliga rummen och transportsystemet. Kontoret anser att gångtrafikanter fyller en viktig funktion både för ökat välmående men också för en levande gatumiljö och anser därför att deras behov i varje projekt ska kunna hanteras efter platsens förutsättningar. Det är många funktioner som ska samsas i befintlig miljö. Kontoret ser positivt på att framkomlighetsstrategin öppnar för att testa nya material, även om grunden i planeringen ska vara hållbara, slitstarka och lätta att underhålla.

Under kapitlet ”Hållbarhet” beskrivs hur transportsystemet bidrar till de globala klimatförändringarna, kopplat till utsläpp, buller och skyfall. Förslag till reviderad framkomlighetsstrategi beskriver hur staden kan arbeta med att göra transportsystemet mer jämlikt. Kontoret arbetar med dessa frågor genom hela exploateringsprocessen.

Kontoret följer utvecklingen av mobilitetslösningar och innovativa lösningar och anser att det är positivt att detta lyfts fram som en del av att skapa en hållbar stad.

I avsnittet ”Fokus framåt” framgår hur planering och utveckling av vägar och gator tillsammans med stadsplanering är ett kraftfullt verktyg för att åstadkomma ett attraktivt transportsystem. För kontoret är framkomlighetsstrategin ett viktigt verktyg för att planera hållbart och skapa en bra miljö för stadens invånare.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 mars 2022 följande.

Fastighetsnämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Clara Lindblom m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Göran Ek (SD), *bilaga 1*.

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Fastighetskontoret noterar den betydelseförskjutning vad gäller mobilitet som strategin speglar – från att handla om fordon till att handla om att människor och varor ska tas från en plats till en annan och att detta kan ske på många olika sätt. Strategin lyfter och välkomnar nya sätt att ta sig fram och möjligheter till en ökad flexibilitet. Strategin visar på vikten av att ta tillvara ny teknik och innovation både i transportsätt och för att reglera och styra trafiken.

Framkomlighetsstrategin lyfter fram gatans funktion som vistelseplats och betydelse som stadens gemensamma offentliga rum vilket är positivt. Flera av stadens förvaltningar delar på ansvaret för den offentliga miljön och en fortsatt platssamverkan mellan staden och kommersiella aktörer behövs. Dessutom bör metoder för att engagera stockholmare, fastighetsägare, förenings- och näringsliv i utformningen av närmiljön utvecklas och testas vidare.

Fastighetskontoret ser möjligheter till att inom ramen för sitt ansvarsområde bidra till de två planeringsinriktningarna *attraktivitet* och *hållbarhet* i strategin.

Fastighetskontoret förvaltar några av stadens mest attraktiva miljöer som ofta utgör målpunkter för stockholmare och besökare, exempelvis Kulturhuset/Stadsteatern, Hörtorgshallen, Östermalmshallen, Liljevalchs, Stadsbiblioteket, Stadshuset och Stadsmuseet. Byggnadernas fasader liksom närmiljön med möblering, konst, belysning och markbeläggning bidrar till den offentliga miljön.

Fastighetskontoret ser att en ökad gemensam planering mellan stadens olika parter för att minska gränsdragningsfrågor mellan gata och fastighet skulle gynna attraktiviteten.

Fastighetskontoret förvaltar flera av stadens idrottsanläggningar där möjligheten att komma ända till målpunkten för barn och unga med utrustning samt för personer med fysiska funktionsvariationer är ett nödvändigt komplement till kollektivtrafik.

Under planeringsinriktningen kapacitet beskrivs vikten av att optimera tillgången till kantsten för korttidsparkering och säkra cykelparkeringar. Fastighetskontoret medverkar gärna i detta arbete i anslutning till stadens idrottsanläggningar.

Idrottsnämnden

Idrottsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 mars 2022 följande.

Som svar på remissen hänvisar idrottsnämnden till förvaltningens tjänsteutlåtande.

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 8 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att förslaget till reviderad framkomlighetsstrategi belyser de mest relevanta utmaningarna kopplat till trafikplaneringen och stadsutvecklingen, vilket gör att strategin har goda förutsättningar att bli ett betydelsefullt styrdokument i den fortsatta översiktliga planeringen.

Förvaltningen ser mycket positivt på att den reviderade framkomlighetsstrategin fokuserar på gång och cykel som prioriterat färdmedel eftersom det bidrar till en aktiv transport vilket främjar folkhälsan.

Under planeringsinriktningen *Kapacitet* hänvisas det till att det i stadens parkeringsstrategi beskrivs att ytor för parkering ska utnyttjas mer effektivt. Idrottsförvaltningen har ingen invändning i

sak mot detta, men vill betona att stadens idrottsanläggningar i många fall utgör viktiga målpunkter i staden, och att många av de anläggningar som är lokaliserade i områden där tillgängligheten med kollektivtrafik är sämre har behov av parkeringsplatser för bil i tillräcklig omfattning. Verksamhetstiderna på anläggningarna

infaller till delar under tider då turtätheten i kollektivtrafiken är mer begränsad, vilket stärker bilens konkurrenskraft och därmed ökar behovet av parkering. För utövande av vissa idrotter föreligger

också behov av att också transporter betydnande mängder utrustning till och från aktiviteterna, vilket kan leda till att transport med bil ses som ett attraktivt alternativ. Idrottsanläggningarna har därtill i många fall behov av angoringsytor i tillräcklig omfattning för att säkerställa att drift och skötsel kan fungera på rätt sätt. Idrottsförvaltningen delar annars uppfattningen att den långsiktiga planeringsinriktningen behöver vara att stärka infrastrukturen för mer hållbara transportslag, så att bilens attraktivitet för resor till och från anläggningarna gradvis minskar.

Av de planeringsinriktningar som föreslås i strategin anser idrottsförvaltningen att inriktningen Attraktivitet är särskilt viktig att lyfta fram ur ett folkhälsoperspektiv, då ett mer attraktivt gaturum skapar bättre förutsättningar för rörelse överlag. I förlängningen ger detta bättre förutsättningar för inte minst barn och unga att röra sig mer på egen hand till och från viktiga målpunkter som exempelvis idrottsanläggningar, vilket i sig är främjande för barnens utveckling och självständighet samt i förlängningen även för folkhälsan.

Den reviderade framkomlighetsstrategin beskriver åtgärdsområden som staden kan arbeta med för att skapa en attraktiv stad med hjälp av planering av de offentliga rummen och transportsystemet. I idrottsnämndens budget för 2022 finns uppdrag att tillsammans med stadsdelsnämnderna, andra berörda nämnder, bolagsstyrelser och privata aktörer delta i stadens arbete med platssamverkan i syfte att skapa en trygg, säker och levande stad genom exempelvis platsaktivering och kulturverksamheter. I budgeten finns även en aktivitet där idrottsnämnden i samarbete med exploateringsnämnden och stadsdelsnämnderna ska ta fram förslag på pop-up idrottsytor i staden. Detta uppdrag och aktivitet ser förvaltningen som exempel på att arbeta med åtgärdsområdena Utvecklade vistelsevärden i stadens offentliga rum och Möjliggöra flexibel användning av stadens gator och torg som kan bidra till Attraktivitet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 mars 2022 följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Särskilt uttalande gjordes av Deniz Butros m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Tapani Juntunen (SD), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 1 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Allmänt

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

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

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

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

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

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

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

Trender och teknikutveckling

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

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

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

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

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

Planeringsinriktning A - Kapacitet

Gångtrafik

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

Cykel

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

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

Gods

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

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

Planeringsinriktning B - Framkomlighet

Elektrifiering av busstrafiken

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

Planeringsinriktning D – Hållbarhet

Trafikens miljö- och hälsopåverkan

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

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

Mätningar som SLB-analys gjort visar att bullerskärmar kan ge positiva effekter även på NO₂ och PM₁₀. Elektrifiering av fordon löser inte PM₁₀-problematiken eftersom det främst uppstår från däck- och asfaltslitage. Fler möjliga åtgärder för att begränsa lokala luftföroreningar är påverkansarbete för ökad regelefterlevnad och kommunala parkeringsvakter med ansvar att övervaka miljözon och dubbdäcksförbud.

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

Funktionshinderrådet vid miljö- och hälsoskyddsnämnden och fastighetsnämndens yttrande daterat den 12 januari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Nedan redovisar vi i kursiv stil våra synpunkter under respektive rubrik och text ur remissen.

Inledningsvis vill vi påpeka det anmärkningsvärda i att i angivna remissinstanser för detta ärende finns ingen organisation som representerar personer med funktionsnedsättning.

Begreppet Funktionsnedsättning nämns 10 ggr i olika sammanhang. Tänk om de också samlats ihop under en rubrik – Funktionsnedsättningsperspektivet. Det hade kunnat vara en framkomlighetsstrategi för att göra remissen mer lättillgänglig!

I frågor som gäller framkomlighet i staden är det angeläget att påpeka att en funktionsnedsättning kan vara tillfällig (t ex efter ett benbrott) eller bero på ålder (och beroende av t ex rullator). Detta betyder att antalet personer som är beroende av god framkomlighet ofta är betydligt större än många tror.

Det utanförskap som ofta skapas genom otillräcklig anpassning för god framkomlighet för alla, uppfattas av många som en diskriminering, vilken ofta kan undanröjas med relativt enkla medel, god framförhållning och med en strävan efter universell utformning av stadsmiljön.

En god framkomlighet för aktuell målgrupp är som regel inte till hinder för andra utan snarare till gagn för alla medborgare oavsett nedsatt funktionsförmåga.

Har FH-rådet vid Trafiknämnden givits möjlighet att titta på förslaget innan remissförfarandet?

sid 3 Förord

Den strategiska inriktningen för trafikplaneringen blev att fler behöver välja att gå, cykla eller åka kollektivt.

FH-rådet: *För många finns inte dessa alternativ, utan istället är man beroende av färdtjänst eller egen bil med handikapptillstånd. För att nå en bättre jämlikhet måste därför möjligheten till resor med färdtjänst prövas efter personliga behov och inte av generella regler, Bilar med handikapptillstånd måste erbjudas god framkomlighet och goda parkeringsmöjligheter.*

sid 6 Syftet med strategin

Framkomlighetsstrategin ger principer för hur vi ska prioritera och avväga i beslut för att bidra till ett effektivt, tryggt, attraktivt, framkomligt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm, i

linje med stadens vision och översiktsplan.

FH-rådet: *Här ser vi det som självklart att även begreppet tillgängligt tas med.*

sid 8 Vision 2040

FH-rådet: *Vision 2040 är ett grunddokument för att visa vägen fram de närmsta 20 åren. I den korta redovisning av detta dokument som här gjorts har inte tillgänglighet nämnts!*

sid 9 Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning

FH-rådet: *På endast 4,5 rader presenteras programmet*

Full delaktighet förutsätter också att personer med funktionsnedsättning inkluderas i stadens planering och beslutsprocesser på jämlika villkor.

FH-rådet: *För att staden ska kunna leva upp till detta, krävs ett tidigare, tydligare och mer professionellt samarbete med berörda organisationer och FH-råd, t ex i samband med denna remiss.*

sid 9 Barnkonventionen

FH-rådet: *Vi ser det som mycket positivt att man tagit upp Barnkonventionen.*

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning nämns däremot inte, vilket är anmärkningsvärt

sid 11 Trafik är människor och gods – inte fordon

FH-rådet: *Som en del av nyttotrafiken bör också Färdtjänsten inräknas för att tillförsäkra personer med funktionsnedsättning mer likvärdiga kommunikationsmöjligheter. se sid 3 ovan*

sid 15 Hur stockholmarna reser

FH-rådet: *Färdtjänst nämns här i en bildanmärkning, medan den är avgörande för personer med funktionsnedsättning*

sid 27 B. Framkomlighet

Restiden för kollektivtrafiken ska minska. Framkomligheten ska förbättras....

FH-rådet: *Denna goda intention får inte vara beroende av ökat avstånd mellan eler indragna busstationer*

D. Hållbarhet

FH-rådet: *Alla människor ska kunna röra sig och vistas "utifrån sina förutsättningar" är ett farligt uttryck, som kan fria staden och andra aktörer från sitt ansvar att tillgängliggöra och skapa lika förutsättningar för alla.*

sid 29 Kantstenen är en viktig resurs

FH-rådet: *Färdtjänst och bilar med handikapptillstånd måste här prioriteras*

sid 30 Kollektivtrafiken som ryggrad

FH-rådet: *Färdtjänstkörningar ska jämföras med kollektivtrafiken vad gäller framkomlighet. Detta bör även gälla bilar med handikapptillstånd.*

sid 30 Säkerställa yta för gående och stadsliv på stadens gångbanor

Tillräcklig gångyta innebär att fotgängare (inkluderar personer i rullstol eller med barnvagn) får plats att gå tillsammans med andra.

FH-rådet: *Betydelsen av fria gångbanor, såväl på gångyta som i huvudhöjd är angelägen. Säkra gångvägar innebär också säkra övergångar vid trafikerade gator och tillräcklig tid för passering av övergångsställen. Gångbroar med rätt lutning kan ofta vara ett bra alternativ.*

sid 31 Optimera tillgången till kantsten och prioritera samhällsviktiga funktioner

FH-rådet: *Antalet P-platser för bilar med handikapptillstånd måste anpassas till behovet*

sid 33 Framkomlighet handlar om pålitlighet

Människor som går och cyklar är känsliga för dålig och opålitlig framkomlighet i gatumiljön. Detta gäller särskilt grupperna barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.... Tillfälliga hinder eller avstängningar som kräver stora omvägar har därför stor påverkan på framkomligheten. God kvalitet på drift och underhåll såväl som en fysisk tillgänglig miljö är också avgörande för att alla ska kunna ta sig fram på egen hand, för att känna sig trygga och för att risken för trafikolyckor ska vara minimal.

FH-rådet: Detta gäller i högsta grad många personer med funktionsnedsättning. Förändringar i framkomligheten måste på lämpligt sätt informeras om
sid 34 God framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter

Staden bör särskilt fokusera på framkomligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Ett viktigt åtgärdsområde är en bra och modern vinterväghållning, bland annat genom sopsaltning,,,,,, noggrann avtalsuppföljning.

FH-rådet: Funktionshinderrörelsen väntar fortfarande på en lösning av "trottoareländet". Staden har i många år hänvisat till entreprenörer, tekniska svårigheter, ny teknik på gång mm. Vi ser positivt på det arbete som läggs ner på att hålla cykelbanor snö- och isfria, men ser samtidigt att många – framför allt äldre och personer med funktionsnedsättning inte vågar eller kan ge sig ut över huvud taget.

sid 34 Vägrivningen behöver förbättras och gångtrafiken ska prioriteras i trafiksignaler med längre passagetider. Ett annat viktigt åtgärdsområde är universell utformning av den fysiska gatumiljön så att den är tillgänglig för alla. Fler åtgärder finns i stadens gångplan.

FH-rådet: En genomtänkt universell utformning tror vi kan leda fram till en bättre stadsmiljö i många avseenden. Även i detta fall hoppas och önskar vi ett utökat och bättre samarbete i framtiden.

sid 35 Planera och samordna för minskad sårbarhet i transportsystemet

Det är även viktigt att staden förvaltningar utvecklar sin samordning av de egna byggprojekten.

FH-rådet: Stuprörspolitiken fördyrar, försenar och försämrar bl a tillgänglighet och möjligheter till universell utformning. Ett utökat samarbete mellan olika nämnder och förvaltningar måste eftersträvas, på samma sätt som aktualiserats i samband med översynen av funktionshinderrådets funktion och sammansättning

sid 38 Ett transportsystem som prioriterar gående

Dessutom ger handboken, Stockholm – en stad för alla, stöd i utformning av en fysiskt tillgänglig och användbar miljö.

FH-rådet: Positivt att denna handbok lyfts fram och vi hoppas också att den – tillsammans med begreppet funktionsnedsättningsperspektivet – kommer att användas i stadens framtida stadsplanering.

sid 38 Staden behöver arbeta aktivt i samverkan med andra aktörer för att undanröja hinder som till exempel felparkerade elsparkcyklar, mindre nivåskillnader, ojämna gångtytor, is och snö, skyltar, byggsäckar och liknande hinder på gångbanan.

FH-rådet: Med tankar om en universell utformning av stadsmiljön och bl a funktionsnedsättningsperspektivet i åtanke vid planering av stadsmiljön, tror vi att dessa problem kan lösas.

sid 39 Skapa trygga offentliga rum

Kunskaperna om lokala utmaningar kan öka genom trygghetsmätningar och trygghetsvandringar. Stadens offentliga rum är till för alla och ingen grupp ska känna sig exkluderad från att besöka en plats. För att uppnå detta kan det på vissa platser krävas

särskilda satsningar för att välkomna underrepresenterade grupper som till exempel äldre kvinnor, personer med funktionsnedsättning eller barn till platsen.

FH-rådet: *se anm. sid 38*

sid 41 Allas rätt till stadens offentliga rum

...ingen begränsas av till exempel ålder, kön eller funktionsnedsättning. Vår tillgång till och upplevelse av olika resval har också en påverkan på vår möjlighet att delta i samhällslivet.

FH-rådet: *Dels har inte alla möjlighet till något "resval" utan är hänvisade till färdtjänst och/ eller begränsad rörlighet med olika hjälpmedel.*

Dels ser vi ledsagartjänsten som en avgörande resurs för många personer med olika funktionsnedsättningar att kunna komma ut inte bara för att delta i samhällslivet, utan också för att kunna gå och handla, träffa släkt och vänner etc.

sid 41 Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är generellt mest sårbara i trafiken.

FH-rådet: *Detta gäller inte minst vad ovan nämnts om halkbekämpning och övergångsställen*

sid 42 En inbjudande och inkluderande stad

För att alla ska kunna vara delaktiga i samhället och verka på lika villkor behöver staden kontinuerligt arbeta med den fysiska tillgängligheten genom en universell utformning av gatumiljön.

FH-rådet: *Tidigare, tydligare och mer professionellt samarbete med berörda organisationer och FH-råd.*

sid 42 Staden behöver fortsätta arbeta med nya kreativa sätt att involvera stockholmarna i utvecklingen av framtidens transportsystem, till exempel i planprocessen.

FH-rådet: *Tidigare, tydligare och mer professionellt samarbete med berörda organisationer och FH-råd.*

Serviceenämnden

Serviceenämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 mars 2022 följande.

Serviceenämnden beslutade att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Serviceförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 7 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till förslaget om reviderad framkomlighetsstrategi. Det är ett omfattande dokument med tydlig disposition och synliga kopplingar till stadens övriga mål inom till exempel Miljöprogrammet, strategin för äldrevänlig stad och inte minst Agenda 2030.

Strategin omfattar omvärldsspaningar, en hel del statistik och dagsaktuella siffror. Med tanke på den allt snabbare utveckling som sker inom på transportområden men också världen i stort bör det finnas en plan för hur strategin ska hållas aktuell över tid. Förvaltningen anser att det är positivt att trafiknämnden har i uppdrag att utvärdera och följa upp att den fortsatt är tillräckligt flexibel för att svara mot den snabba utvecklingen.

Serviceförvaltningen har tidigare svarat på en kontorsremiss om förslaget, den 14 oktober 2021, dnr SF 2021/431. Då lyfte förvaltningen att de avsnitten om planeringsinriktningarna skulle kunna utvecklas ytterligare för att vara ett djupare stöd till stadens interna arbete. Till exempel saknas delar om hur stadens verksamheter generellt kan bidra till flera av planeringsinriktningarna. I avsnittet om planeringsinriktning *kapacitet* behandlas effektiva godstransporter i samverkan med näringslivet. Serviceförvaltningen saknar här ett avsnitt om hur stadens verksamheter med små medel kan arbeta för att hjälpa till att effektivisera godstransporter. Det handlar om allt ifrån att verksamheter bör planera sina varuinköp, så att färre och större beställningar görs, där så är möjligt, till att kunna aktualisera mottagning av gods på andra tider än kontorstider. Det påverkar också planeringsinriktningen om framkomlighet.

Förvaltningen anser att tidigare lämnade synpunkter har tagits om hand i stor grad. Dock kan strategin vara än tydligare med förvaltningarnas ansvar som beställare för att effektivisera transporter och på så sätt bidra till stadens miljömål.

I strategin nämns att ett utvecklat målstyrt arbetssätt kan öka tydligheten mot stadens samarbetsparter och ge ännu effektivare satsningar för att utveckla och ta hand om staden. Enligt strategin är respektive förvaltning och bolag ansvariga för att ta fram åtgärder som leder verksamheten i rätt riktning. Förvaltningen anser att detta bör göras inom ordinarie styrning- och ledningssystem ILS för att få tydlighet och struktur.

Socialnämnden

Socialnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 mars 2022 följande.

Socialnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Socialförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 21 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiv till innehållet i den reviderade framkomlighetsstrategin och menar att den kan vara ett fortsatt verktyg för att arbeta med de identifierade utmaningarna. Förvaltningen vill särskilt lyfta några områden där strategin har betydelse för några av de målgrupper som socialtjänsten möter.

Socialt utsatta områden

Förvaltningen välkomnar att framkomlighetsstrategin syftar till att skapa attraktiva offentliga rum där människor känner sig trygga och vill vistas. Strategin gäller för hela staden och kan fungera som ett av flera verktyg för att skapa en mer jämlik och hållbar stad, sett ur ett socialt perspektiv. Förvaltningen erfar att en del av de personer som socialtjänsten möter i utsatta områden inte reser till andra delar av staden för att ta del av stadsmiljön där. Dessutom visar många undersökningar att ohälsan är mycket ojämnt fördelad över staden.¹

Förvaltningen ställer sig därför positiv till att strategin lyfter att socialt utsatta områden har särskilt stora behov av nya och upprustade attraktiva offentliga ytor och mötesplatser. Förvaltningen menar att i områden där otryggheten och utsattheten är större än i övriga staden behövs extra satsningar på miljöer som skapar trivsel och möten och som kan öka den upplevda tryggheten.

Framkomlighetsstrategin och funktionsnedsättningar

Förvaltningen välkomnar att strategin i många delar har ett funktionshinderperspektiv som till exempel yttrar sig i universell utformning av gatumiljön och konkreta exempel såsom säkra gångbanor som avskiljs från cyklar och motordrivna fordon. Förvaltningen vill lyfta fram att personer med funktionsnedsättningar är en bred grupp med varierande behov. Det finns ett stort antal personer som har osynliga funktionsnedsättningar som påverkar vardagen på olika sätt. Dessa kan yttra sig i form av en extra känslighet för bullriga och stimmiga miljöer. Förvaltningen menar att det kan vara en stor vinst för många om stadsmiljön blir tystare, vilket till exempel en konsekvens av en ökad elektrifiering och ett minskat antal bilar.

En av strategins prioriteringar är kollektivtrafiken. Förvaltningen vill lyfta att för många personer med till exempel neuropsykiatriska funktionsnedsättningar kan det vara mycket ansträngande att resa kollektivt eftersom det är energikrävande att vistas i trånga miljöer med mycket ljud. I sin samverkan med Regionens trafikförvaltning är

det önskvärt att staden lyfter behovet av komfort och en lugn miljö i kollektivtrafiken. Detta uppskattas sannolikt av de allra flesta samtidigt som det kan ha en positiv inverkan för personer med till exempel neuropsykiatriska funktionsnedsättningar och skulle möjliggöra för fler personer att röra sig i hela staden utifrån sina förutsättningar.

Förvaltningen ser positivt på att staden planerar för ökade ytor som främjar möten mellan människor. Det ger en möjlighet för naturlig inkludering och delaktighet i samhällslivet för personer som kan leva i ett socialt eller ekonomiskt utanförskap på grund av följderna av en funktionsnedsättning eller av andra orsaker.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 februari 2022 följande.

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Särskilt uttalande gjordes av Peter Wallmark (SD), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 27 januari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret välkomnar revideringen av framkomlighetsstrategin och har löpande lämnat synpunkter. Kontoret anser att förslaget är väl avvägt och behandlar den utveckling och de trender inom transport och mobilitetsområdet som skett sedan gällande plan antogs.

God framkomlighet i transportsystemet är en viktig faktor för att säkerställa att näringsliv och arbetsplatser kan fungera och utvecklas. Det handlar exempelvis om att konsultinsatser,

hantverkstjänster, besökare samt specialiserade och snabba leveranser ska komma fram.

Kontoret instämmer i de tre utmaningar som förslaget identifierat.

Inriktningen att utveckla gatans funktion som vistelseplats, inte enbart transportsystemets trafikfunktion, ser kontoret positivt på. En plats eller ett gaturums rumslighet och proportioner är väsentliga för att skapa goda vistelsekvalitéer.

Planeringsinriktningarna har uppdaterats på ett bra sätt och kopplar väl till översiktsplanens mål och strategier.

Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 mars 2022 följande.

Utbildningsnämnden godkänner utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 22 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Utbildningsförvaltningen ställer sig positiv till Framkomlighetsstrategin. Strategin pekar ut en planeringsinriktning mot mer gång-, cykel- och kollektivtrafik. Barn tar sig till och från förskolor och skolor samt till och från fritidsaktiviteter. Framkomligheten kring skolor och förskolor är viktig för säkra skolvägar.

Utbildningsförvaltningens verksamhet bedrivs över hela staden, ungefär 135 000 elever går i grund- och gymnasieskolor, kommunala och fristående. Förvaltningen är också en stor arbetsplats med över 16 000 anställda. Utöver det går cirka 50 000 barn i förskola, kommunal och fristående. Det är viktigt att det tas hänsyn till skolor och förskolor samt personals och elevers resvägar till och från skolor när strategin omsätts i konkret planering. Barn och elever i förskola och skola hämtas och lämnas i de yngsta åldrarna, medan äldre elever ofta har längre resvägar eftersom de i högre utsträckning väljer en skola längre från hemmet. Det finns också en grupp elever med funktionsvariationer, som har särskilda behov för framkomlighet och säkra skolvägar.

Konsekvenser för jämställdhet och för barn och barns rättigheter

Då ärendet är svar på en remiss från kommunstyrelsen gör förvaltningen ingen egen analys av ärendets konsekvenser för jämställdhet eller för barn och barns rättigheter. Barnkonventionen beskrivs i strategin som en del av stadens planering och barns delaktighet i utvecklingen av staden och transportsystemet konkretiseras i Program för barnets rättigheter och inflytande.

Äldrenämnden

Äldrenämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 mars 2022 följande.

Äldrenämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen och överlämnar det till kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av Leif Söderström (SD), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Robert Mjörnberg m.fl. (V), *bilaga 1*.

Äldreförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 10 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förslaget till reviderad framkomlighetsstrategi remitterades under hösten 2021 till påverkade förvaltningar och bolag inom staden och äldreförvaltningen lämnade sin kontorsremiss i oktober.

Trafikkontorets sammanfattande bild av de inkomna synpunkterna är att de uppmuntrar föreslagen revidering av strategin och den bibehållna inriktningen med fokus på kapacitetsstarka, hälsosamma och energisnåla färdmedel. Strategin har uppfattats som tydlig och att den stödjer stadens olika verksamheter. Inkomna synpunkter som har bedömts förtydliga eller komplettera strategin har åtgärdats. De synpunkter som inte faller inom ramen för strategins omfattning eller som hanteras i andra dokument tas vidare till trafikkontorets övriga arbete.

Äldreförvaltningen bedömer att de förändringar som genomförts jämfört med kontorsremissen är relativt marginella och föranleder inte att förvaltningen ändrar inriktningen på den kontorsremiss som tidigare lämnats. Den förändring som har viss påverkan på äldreomsorgen är att tillgången till mer korttidsparkering både för näringslivet och för hemtjänst- och sjukvårdspersonal ska öka.

Förvaltningen noterar att hänsyn tagits till Strategin för en äldrevänlig stad. I framkomlighetsstrategin förs bland annat fram att staden ska vara tillgänglig och inkluderande med en miljö som främjar ett aktivt liv – hela livet. Det är därför av stor betydelse att både gator och kollektivtrafik är trygga, välfungerande och anpassade efter äldres behov. Vidare framförs att äldre är en heterogen grupp vilket behöver tas i beaktning vid planeringen av transporter och utformandet av gatumiljöer samt information om olika mobilitetslösningar. Förvaltningen är även positiv till att strategin tar hänsyn till Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning då många äldre har funktionsnedsättningar av olika slag.

Vidare tar strategin upp att äldre är känsliga för dålig och opålitlig framkomlighet i gatumiljön och att detta är viktigt att ha med i planeringen, liksom att skapa trygga offentliga rum. Kunskaperna om lokala utmaningar kan öka genom trygghetsmätningar

och trygghetsvandringar. Stadens offentliga rum är till för alla och ingen grupp ska känna sig exkludera från att besöka en plats.

Äldreförvaltningen anser därmed att hänsyn tagits till de äldre och ställer sig positiv till framkomlighetsstrategin och har inga ytterligare synpunkter.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 mars 2022 följande.

Nämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på stadsleningskontorets remiss på reviderad framkomlighetsstrategi för Stockholms stad med Dnr KS 2021/1699.

Reservation anfördes av Anders Edin (SD), *bilaga 1*.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 28 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Bromma stadsdelsförvaltning är positiv till en effektiv, hållbar framkomlighet i Stockholm. En reviderad framkomlighetsstrategi säkerställer att planeringsinriktningen anpassas efter dagens förutsättningar. En positiv del är att den reviderade strategin prioriterar hållbara och kapacitetsstarka transportsätt i planeringen och att bilismens inflytande och påverkan på miljöer och människor kan minska. Ett positivt förslag är att parkering vid nyexploatering ska rymmas inom fastigheten för att undvika kvartersparkering. Det behövs en tydlighet när gång- och cykelvägar separeras eftersom otydlighet gällande trafikregler skapar både olyckor och tillbud. Barn- och äldreperspektivet gynnas av en väl fungerande och säker stadsmiljö med prioritering på gående och cyklister. Framkomlighetsstrategin har många fördelar för barn och ungdomar. En trafiksäkrare miljö främjar barns utveckling och möjlighet till självständig rörelse i staden. Detta medför att barn och ungdomar själva kan gå, cykla eller åka kollektivt mellan hem, skola och aktiviteter och slipper då en beroendeställning till föräldrar som behöver skjutsa dem. Offentliga rum skapar även möjlighet till gemenskap och andrum i staden vilket främjar god mental och fysisk hälsa.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 februari 2022 följande.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 18 januari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser positivt på att staden reviderar framkomlighetsstrategin för att säkerställa att planeringsinriktningen är anpassad efter dagens förutsättningar och nya innovationer och arbetssätt.

Förvaltningens synpunkter på framkomlighetsstrategin är framförallt kopplade till att den tydligare borde rikta in sig på att jämna ut skillnader i resvanor mellan innerstaden och omgivande områden samt att tillgången till offentliga mötesplatser även ska vara attraktiva för boende och besökare i ytterstadsområden.

Förvaltningen ser även positivt på att framkomlighetsstrategin prioriterar hållbara och kapacitetsstarka transportsätt i planeringen och att bilismens inflytande och påverkan på stadens miljöer och människor kan minska.

Förvaltningen välkomnar att stadens uppmärksammar den stora parkeringsvolymen i vägnätet. Att parkering vid ny exploatering ska rymmas i fastigheten för att undvika kantstensparkerings ser förvaltningen som positivt. I dagsläget finns stora ytor med kantstensparkering kopplat till befintlig bebyggelse, det vore bra om strategin på något sätt behandlade hur detta ska hanteras när det finns behov av att prioritera/planera om dessa sektioner i vägnätet.

Gåfartsvägar kommer att introduceras i utvecklingen av Slakthusområdet i Enskede-Årsta-Vantör. Förvaltningen ser det som positivt ur ett framkomlighetsperspektiv med prioritering av gående och cyklister. Det kan uppstå en viss risk för missförstånd när bilar, cyklar och gående möts. Därför är det viktigt med tydlig skyltning av gällande trafikregler.

Tydlighet är även viktigt när man separerar gång – och cykelväg, här har risk för olyckor uppstått då trafikanter varit osäkra på om gång- och cykelväg varit kombinerad eller ej. Tydlig vägmarkering och skyltning av gällande trafikregler är även viktig här.

På gång-och cykelväg som är extra bred har förvaltningen haft problem med bilar som använder väg som genomfart. Här finns det behov av bommar som hinder samt tydlig skyltning av gällande trafikregler.

Strategin syftar till att på olika sätt skapa hållbara resvanor och attraktiva stadsmiljöer att vistas i. Bland annat står det att barriärer för oskyddade trafikanter ska planeras bort och att vistelsevärdena i de offentliga rummen ska förbättras för att människor ska

vilja vara där. I många fall kräver detta investeringar, och lämpliga tillfällen för denna typ av åtgärder vid större exploateringsprojekt.

Exploateringsprojekt gällande stadsutveckling följer en ekonomisk modell, där alla åtgärder ska finansieras av intäkter från respektive projekt. Effekten av detta är att områden med lägre markpriser, får mindre ekonomiska resurser för att investera i bland annat gång och cykelvägar och offentliga platser. Förvaltningen bedömer att detta leder till att förutsättningarna att nå mål från strategin är starkt kopplade till geografiskt läge och närhet till innerstaden.

I Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsområde finns tre verksamhetsområden utpekade i Stockholms stads översiktsplan. Det kan finnas motsättningar mellan prioriteringar för gång- och cykelvägar som urbana stråk och godstrafik från verksamhetsområdena. Det är viktigt att även godstrafiken uppmärksammas i framtida planering och kan fungera bra.

I stycket om Förändrade vanor som kräver flexibilitet kan den kommande förordningen om Fastighetsnära förpackningsinsamling från 2023 nämnas som en konkurrent om utrymme i stadsrummet. Den kan komma att innebära mer frekvent upphämtning av avfall med tunga fordon.

Barnperspektiv

Barn gynnas på många olika sätt av en väl fungerande och säker stadsmiljö med prioritering av gående och cyklister som främjar en god hälsa. Framkomlighetsstrategin skapar en mer samordnad syn på stadens styrdokument som Plan för säkra skolvägar, Cykelplan och Trafiksäkerhetsplan.

Framkomlighetsstrategin har många fördelar för barn och ungdomar som en trafiksäkrare miljö, vilket främjar barns utveckling och möjlighet till självständig rörelse i staden. Detta medför att barn och ungdomar själva kan gå, cykla eller åka kollektivt mellan hem, skola och aktiviteter och slipper då en beroendeställning till föräldrar som behöver skjutsa dem. Offentliga rum skapar även möjlighet till gemenskap och andrum i staden vilket främjar god mental och fysisk hälsa.

Farsta stadsdelsnämnd

Fasta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 17 mars 2022 följande.

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

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 4 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

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

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

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

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

A. Kapacitet

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

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

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

B. Framkomlighet

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

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

foten i pågående exploateringsprojekt. Gemensamma tag och samordnad finansiering krävs.

C. Attraktivitet

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

Sommartorgen som har etablerats i ytterstaden under de senaste åren har varit mycket uppskattade i Farsta stadsdelsområde. De är bra exempel på tillfälliga aktiviteter som bidrar till variation, liv och rörelse samt trygghet. Förvaltningen vill betona vikten av att få påverka valet av sommartorg. Förvaltningen avser att utöka med egna satsningar liknande sommartorgen kommande säsong. Förvaltningen vill framhålla vikten av finansiell och praktisk samordning av bullerdämpande åtgärder, till exempel längs Nynäsvägen. Dialog och förhandling med Trafikverket måste samordnas av trafikkontoret eller stadsledningskontoret. Bullerdämpning av trafiken är en viktig aspekt av attraktivitet.

D. Hållbarhet

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

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

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

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 februari 2022 följande.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 1 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till effektiv, hållbar framkomlighet i Stockholm. I en tid där många olika färdmedel samsas är det viktigt att ha en plan kring hur staden ska arbeta och prioritera för en god framkomlighet.

Strategidokumentet skulle gynnas av att ha en sammanfattning i början. Det är mycket text, faktarutor och annat som gör att det tar en stund att komma igenom dokumentet.

Förvaltningen har inga ytterligare synpunkter.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 31 mars 2022 följande.

1. Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd justerar beslutet omedelbart.

Särskilt uttalande gjordes av Lisa Carlsson m.fl. (S) och Özlem Körhan m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Özlem Körhan m.fl. (V), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Angelo Tapia (Fi) som instämmer i särskilt uttalande från Lisa Carlsson m.fl. (S) och Özlem Körhan m.fl. (V).

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 2 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till remissförslaget som på ett ambitiöst sätt lyfter fram de utmaningar som staden inom en snar framtid behöver hitta lösningar till för att uppnå ett yteffektivt och kapacitetsstarkt trafiksystem. De framtagna förslagen till planeringsin-

riktningar med tillhörande åtgärdsområden är också väl avvägda för det fortsatta utvecklingsarbetet.

Vidare anser förvaltningen att det är angeläget att staden ombesörjer en snabb lösning på den oordnade situation som råder när det gäller användningen av elsparkcyklar. Frågan är i allra högsta grad en trafiksäkerhetsfråga och behöver därför på ett tydligare sätt lyftas och prioriteras i förslaget till revidering av stadens trafikstrategi.

Förvaltningen bidrar till arbetet med att nå stadens mål för framkomlighet och trafiksäkerhet genom att kontinuerligt inventera upprustningsbehov av stadsdelsområdets gång- och cykelvägar inom parkmark. Syftet är att främja en bra infrastruktur för hållbara, fossilfria transporter genom att skapa tillgängliga, trygga och attraktiva gång- och cykelstråk som lockar fler invånare att välja gång eller cykel istället för bil som färd sätt.

I övrigt samverkar förvaltningen kontinuerligt med trafikkontoret för planering, utveckling och kunskapsåterföring avseende infrastrukturfrågor.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 31 mars 2022 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av Max Almflod (SD), *bilaga 1*.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 28 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

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 stra-

tegin 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 gatumuljöer ökar incitamenten för människor att välja att gå och vistas i staden. Förvaltningen vill understryka att gröna gatumuljöer 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 lätt 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.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 17 mars 2022 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 9 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

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 gatumuljöer ökar incitamenten för människor att välja att gå och vistas i staden. Förvaltningen vill understryka att gröna gatumuljöer 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 trafik-

säkerhetssynpunkt 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 gatutråd och annan närliggande grönstruktur.

Rinkeby-Kistas stadsdelsnämnd

Rinkeby-Kistas stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 mars 2022 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Rinkeby-Kistas stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 18 januari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser positivt på den reviderade framkomlighetstrategin och inriktningen på att fler ska gå, cykla och åka kollektivt. Ökad trygghet och tillgänglighet är prioriterade frågor i Rinkeby-Kista stadsdelsområde, vilket ett ökat fokus på gatan som vistelseplats kan bidra till. Det är viktigt att dessa miljöer är tillgängliga på lika villkor för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Det är positivt att ett resonemang förs om mikromobilitetslösningar och de problem de kan utgöra ur ett tillgänglighets- och trygghetsperspektiv. Elsparkcyklar bidrar till ökad framkomlighet för vissa medan de skapar otrygga otillgängliga miljöer för andra. Det är viktigt att staden har en tydlig ståndpunkt om samt tydliga förhållningsregler avseende parkering och var elsparkcyklar får framföras.

I Rinkeby-Kista stadsdelsområde förekommer problem med olovlig trafik på gång- och cykelvägar, något som även påtalas i stadens trygghetsundersökningar. I syfte att minska den olovliga trafiken inom stadsdelsområdenas gång- och cykelbanor har förvaltningen genomfört ett projekt som heter Trafikhinder Järva. Projektet innebär att bommar i stadsdelsområdet försetts med digitala lås för att förhindra olovlig trafik med syfte att öka tryggheten och tillgängligheten på stadsdelsområdets gång- och cykelbanor.

Bommarna är låsta och bara de som verkligen behöver får behörighet att låsa upp bommarna – som ambulans, polis, räddningstjänst och arbetsfordon för till exempel parkskötsel. Projektet är ett samarbete mellan Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning,

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning, trafikkontoret, föreningen Fastighetsägare i Järva samt polis och räddningstjänst.

Pensionärsrådet i Rinkeby-Kista framför synpunkter om vikten av att både gator och torg behöver vara trygga, välfungerande och anpassade efter äldres behov. För äldre är framförallt kommunikationer för gående och allmänna kommunikationer i fokus, varför fler kollektivkörfält och bredare gångbanor uppmuntras. Pensionärsrådet lyfter att elsparkcyklar leder till problem för gående och ser behov av regler som begränsar hastigheter och var elsparkcyklarna får framföras. Utvecklingen med elsparkcyklar leder till problem för gående. Det finns behov av regler för alla typer av elsparkcyklar, både de som hyrs ut och helt privatägda. Hastigheten bör begränsas och cyklarna hör inte hemma på trottoarer eller gångvägar. Äldre löper högre risk för fallolyckor varför bra vinterunderhåll är avgörande för att minska fallrisken.

Förvaltningen har i övrigt inga synpunkter på remissen och föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 17 mars 2022 följande.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Reservation anfördes av Anders Storm (SD), *bilaga 1*.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 10 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att förslaget till reviderad framkomlighetsstrategi är ambitiöst och har inget att erinra mot förslaget i stort. Förvaltningen ser positivt på att den övergripande inriktningen att prioritera gång, cykel, kollektivtrafik och effektiv godstrafik ligger fast. Det är nödvändigt för att nå stadens högt uppsatta mål i bland annat översiktsplanen, miljöprogrammet, klimathandlingsplanen och näringslivspolicyn. De föreslagna planeringsinriktningarna är tydliga och relevanta, förvaltningen anser att det är viktigt att förutsättningar ges för att dessa ska kunna genomföras.

För att förbättra kollektivtrafiken lyfts stombussarnas framkomlighet fram. Förvaltningen anser att stombussnätet i ytterstaden måste utvecklas samt att inrättandet av busskörfält och möjligheten till smidiga byten behöver förstärkas. Förvaltningen har i tidigare kontorsyttrande till trafikkontoret framfört att även kollektivtrafik på vatten borde ingå i stadens strategi för att öka framkomligheten. Vikten av vattenvägarna för

såväl gods- och persontransporter har förtydligats i den nya versionen som nu remitterats vilket är positivt.

Att hitta lediga parkeringsplatser är redan nu ett problem i vissa av ytterstadens stadsdelar. Nybyggnation och växande befolkning är bidragande orsaker. Förvaltningen instämmer i att det kommer behövas fler parkeringsplatser under jord eller inom fastigheter för att ta hand om den ökning av antalet bilar som följer av Stockholms ökande befolkning. Där behöver också mobilitetstjänster inrymmas. Förvaltningen anser att stadens arbete med utveckling av laddinfrastruktur för elbilar behöver intensifieras och är gärna delaktig i detta arbete.

God framkomlighet vid trafikarbeten och stadsutvecklingsprojekt är avgörande för samtliga trafikslag. Förvaltningen anser att staden behöver ställa höga krav på entreprenörer i samband med trafikarbeten och byggprojekt i syfte att säkerställa god framkomlighet.

Slutligen anser förvaltningen att insatser för att öka framkomligheten för gående i ytterstaden behöver prioriteras, eftersom utmaningen att öka gångresorna där är störst. Det gäller

t.ex. att öka orienterbarheten genom tydlig skyltning, bygga bort barriärer genom att göra det lättare att passera hinder i form av t.ex. spår och trafikleder, förbättra rekreativstråk, höja kvaliteten på snöröjning och halkbekämpning av gångbanor och att omfördela gatuutrymme för att säkerställa att fotgängare får önskad framkomlighet. Även separering av gång- och cykeltrafik kan behöva ses över på flera ställen. Detta är särskilt viktigt för grupperna barn, äldre och personer med funktionsnedsättning som generellt är mest sårbara i trafiken.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 mars 2022 följande.

Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och lämnar det som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Salar Rashid m.fl. (S) och Shamsa Ali Hassan m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Tapani Juntunen (SD), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Sara Soumah (Fi) som instämmer i särskilt uttalande från Salar Rashid m.fl. (S) och Shamsa Ali Hassan m.fl. (V).

Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 24 januari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen välkomnar förslaget till reviderad framkomlighetsstrategi som trafikkontoret har tagit fram och dess uppsatta prioriteringar av gång, cykel, kollektivtrafik och godsfordon med hög beläggning, samt dess planeringsinriktningar (kapacitet, framkomlighet, attraktivitet och hållbarhet).

För förvaltningens räkning handlar det om hur gång- och cykelvägar inom förvaltningens rådighet underhålls och anläggs för att bäst möta ambitionerna som framkomlighetsstrategin lyfter. Det är förvaltningens bedömning att strategins uppsatta inriktningar kommer att utgöra en värdefull kompass när avvägningar kring olika prioriteringar uppstår.

Synpunkter från Skärholmens kommunala pensionärsråd

I Framkomlighetsstrategin talas mycket om ”stadens gator”. Det är lätt att då få ett intryck av att det här handlar mest om innerstaden. Skärholmens pensionärsråd vill här ge vår syn på detta, sett ur ett seniorperspektiv i Skärholmens stadsdelsområde. ”Attraktiva städer är gångvänliga” är ett avsnitt i dokumentet. Ja, vi seniorer tycker om att promenera, men vi vill göra det på ett så tryggt och säkert sätt som möjligt.

I Skärholmen är parkvägarna ofta gemensamma för gång-och cykeltrafik. Då är det viktigt att de är tillräckligt breda och att de har en tydlig skyltning, dels med information om vilka trafikslag som är tillåtna, dels med en uppmaning att gå till vänster för att kunna möta cykeltrafiken på ett säkert sätt. I de fall parkvägarna också är huvudstråk för cykel bör dessa båda trafikslag helt separeras.

På parkvägar och trottoarer är snöröjning och halkbekämpning mycket viktigt för att undvika fallolyckor, och bör ha samma standard som på cykelstråk, dvs. plogade och sandade/sopsaltade banor. På gågator i centrummiljö skall cykel endast få ledas. Att tillåta cykling i gång fart (max 7 km/tim) fungerar inte i praktiken.

Jämställdhetsanalys

Kvinnor och flickor upplever i större utsträckning än män och pojkar att otrygghet och oro medför negativa konsekvenser för deras mobilitet. Andelen otrygga är särskilt hög bland unga kvinnor som ofta väljer väg eller färdstätt utifrån oro för att utsättas för brott. Det är förvaltningens bedömning att förslaget till framkomlighetsstrategi har potential att främja en mer jämlik användning av stadens gatuutrymme.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 31 mars 2022 följande.

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande godkänns som svar på remissen.
2. Ärendet justeras omedelbart.

Reservation anfördes av Jihad Adlouni (SD), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Rashid Mohammed m.fl. (V), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ploén (Fi) som instämmer i särskilt uttalande från Rashid Mohammed m.fl. (V).

Spånga-Tenstas stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 4 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning har tagit del av förslaget till reviderad framkomlighetsstrategi.

Förvaltningen är positiv till att prioriteringen fortsatt föreslås vara gång-, cykel- och kollektivtrafik och är också positiv till de generella planeringsinriktningarna som föreslås.

Det är också positivt att den ökande andelen fordon som drivs med el uppmärksammas och att det förbereds för laddplatser för dessa.

En fråga som är allt mer aktuell, vilket också nämns i förslaget, är den kraftigt ökade förekomsten av elsparkcyklar. Utöver att de bidrar till att försvåra framkomligheten, på framför allt gång- och cykelvägar, om de felparkeras kan hastigheten med vilken de framförs ibland uppfattas som icke trafiksäker. Det har också förekommit att elsparkcyklar används som flyktfordon vid brott då det kan vara svårt för polis och vaktbolag att följa efter. Stadsdelsförvaltningen efterlyser därför en särskild strategi för hantering av just elsparkcyklar, där såväl parkering och uppställning av dem regleras som villkor för upplåtelse, uthyrning osv. Då det också förekommer privata elsparkcyklar i ökad omfattning behöver någon form av hastighetsbegränsning införas. Liksom vid cykeltrafik kan hjälmkrav på elcykeltrafikanter upp till 15 års ålder vara en fråga som staden kan diskutera att driva gentemot lagstiftande organ.

Vid trygghetsinventeringar har det på trygghetsvandringar vid upprepade tillfällen påpekats från representanter från funktionshinderrådet att tillgången på tillgängliga gång- och cykelbanor är begränsad. Det saknas ibland möjlighet att ta sig upp på trottoarer då kantstenen saknar fasning. Vidare saknas ofta markerade höjdskillnader vilket begränsar framkomligheten för synskadade. Om gaturummet ska fortsätta utvecklas till att bli mer av vistelseplats är det viktigt att även personer med funktionsvariation inkluderas. Stadsdelsförvaltningen påpekar därför vikten av att fortsätta arbetet med att tillgänglighetsanpassa gaturummet och vill samtidigt poängtera vikten av att stämna av resultatet med respektive funktionshinderråd.

Vidare vill förvaltningen understryka vikten av samarbete med grannkommunerna och att större strategier och planer stäms av med dessa i syfte att främja framkomligheten för människor som pendlar med främst kollektivtrafik och cykel. Att remissen sänds till övriga kommuner i regionen är således positivt.

I övrigt har Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning inga synpunkter på remissen.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 mars 2022 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Jonas Nilsson (M), Mikael Igelström (M), Eva Runvald (M), Anders Karlsson (M), Anne-Lie Elfvärn (L), Magnus Palm (MP) och Lars Rottem Krangnes (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Anders Göransson (S), Britten Lagerkvist Tranströmer (S) och Cassandra Solback (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Frida Nehrfors Hultén (V) och Charlotte Lilja Pittuco (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Martin Westmont (SD), *bilaga 1*.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 9 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen anser att framkomlighetsstrategin är ett bra planeringsdokument som, mot bakgrund av den snabba befolkningsutvecklingen i Stockholmsregionen, på ett tydligt sätt visar på behovet av åtgärder för att klara framtida transportbehov på i stort sett samma yta som idag. Strategin belyser komplexa samband och strukturer i trafiksystemet på ett ambitiöst och heltäckande sätt och de planeringsinriktningar som anges bedömer förvaltningen vara relevanta för att uppnå målen i till exempel Översiktsplan för Stockholms stad och Vision 2040. Förvaltningen anser att det är positivt att strategin har som inriktning att staden behöver fokusera på att förflytta människor och gods istället för fordon, detta för att uppnå ett fungerande och hållbart transportsystem. Förvaltningen anser också att det är positivt att strategin har som övergripande inriktning att prioritera gång, cykel, kollektivtrafik och effektiv godstrafik. Därutöver är det enligt förvaltningen bra att strategin tar upp behovet av att staden behöver avsätta mer kvalitativ yta till vistelse och nyttja den nya teknikens möjligheter.

I strategin anges att det längs framförallt de viktigaste cykelstråken, så kallade primära stråk, kan vara motiverat att parkeringsplatser tas bort eller flyttas, och att körfält för motorfordon blir smalare eller tas i anspråk. Förvaltningen anser att denna strategi

för att främja cykling i staden är bra då den innebär att befintlig gatumark används för utbyggnad av primära stråk så att exempelvis värdefulla park- och rekreationsvärden inte går förlorade. Förvaltningen anser att förslagets målsättning, som innebär att flera ska cykla, är positivt men att det inte bör ske på bekostnad av parkernas funktion och biologiska värden.

Förvaltningen anser att det är positivt att strategin har särskilt fokus på framkomligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 mars 2022 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Östermalms stadsdelsförvaltning tjänsteutlåtande daterat den 7 februari 2022 är överensstämmande med Kungsholmens och Norrmalms stadsdelsförvaltnings utlåtande.

Funktionshinderrådet vid Östermalms stadsdelsnämnds yttrande daterat den 20 januari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Inledningsvis vill vi påpeka det anmärkningsvärda i att i angivna remissinstanser för detta ärende finns ingen organisation som representerar personer med funktionsnedsättning.

Begreppet Funktionsnedsättning nämns 10 ggr i olika sammanhang. Tänk om de också samlats ihop under en rubrik – Funktionsnedsättningsperspektivet. Det hade kunnat vara en framkomlighetsstrategi för att göra remissen mer lättillgänglig!

I frågor som gäller framkomlighet i staden är det angeläget att påpeka att en funktionsnedsättning kan vara tillfällig (t ex efter ett benbrott) eller bero på ålder (och beroende av t ex rullator). Detta betyder att antalet personer som är beroende av god framkomlighet ofta är betydligt större än många tror.

Det utanförskap som ofta skapas genom otillräcklig anpassning för god framkomlighet för alla, uppfattas av många som en diskriminering, vilken ofta kan undanröjas med relativt enkla medel, god framförhållning och med en strävan efter universell utformning av stadsmiljön.

En god framkomlighet för aktuell målgrupp är som regel inte till hinder för andra utan snarare till gagn för alla medborgare oavsett nedsatt funktionsförmåga.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 25 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningen anser att den reviderade framkomlighetsstrategin i huvudsak är bra. Den reviderade framkomlighetsstrategin bör kompletteras i några avseenden, vilket även dotterbolaget Stockholm Parkering påpekar i sitt remissvar. Koncernledningen instämmer i Stockholm Parkerings remissvar.

Underremiss

AB Svenska Bostäder

AB Svenska Bostäders yttrande daterat den 4 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Vi ställer oss bakom den reviderade upplagan av framkomlighetsstrategin och har inget att erinra.

Stockholms Stads Parkerings AB

Stockholms Stads Parkerings AB:s yttrande daterat den 8 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Bolaget tycker att det är viktigt att staden har en gemensam framkomlighetsstrategi och mycket av bolagets arbete tar sin utgångspunkt i den tidigare framkomlighetsstrategin. Bolagets vision "Vi skapar utrymme för Stockholm att växa" grundar sig på att vi genom att bedriva effektiv parkering på tomtmark möjliggör en avlastning på gatumark för den rörliga och kapacitetsstarka trafiken.

Med anledning av den utveckling som skett, inte minst inom elektrifieringen, delningstjänster och autonoma fordon finner bolaget det naturligt att framkomlighetsstrategin uppdateras. Bolaget tycker i grunden att dokumentet är bra till såväl innehåll som utformning men väljer nedan att lyfta fram några punkter där remissutgåvan kan förbättras.

Den redovisade statistiken blandar olika jämförelser, exempelvis transporter inom staden och i staden som även kan ha sina start och målpunkter utanför. Därutöver blandas statistik med antal transporter och transporterade kilometer. Det innebär att det är svårt att dra korrekta slutsatser och att det finns risk att fel slutsatser dras. Statistiken skulle även kunna utvecklas för att bättre redovisa det man önskar visa, exempelvis när det gäller olyckor som inte ställs till relation till antal transporter eller transporte-

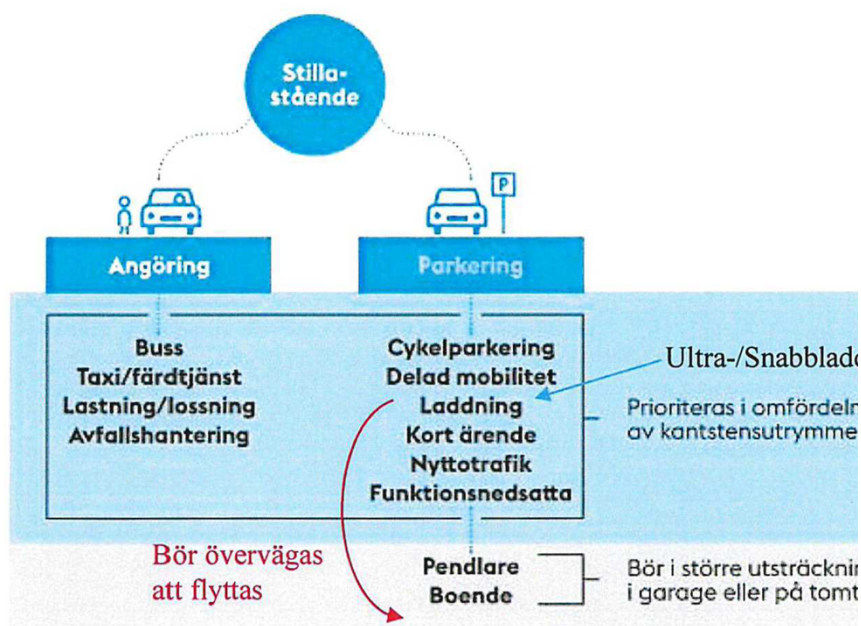
rade kilometer. Med nuvarande redovisningsmodell kan man inte se vilka transportslag som innebär ökad olycksrisk och vilka konsekvenserna blir om ett transportslag ökar eller minskar.

Övergången till en elektrifierad transportsektor lyfts fram på ett tydligt sätt i förslaget och det poängteras att "med en ökad elektrifiering av fordonsflottan spelar möjligheten till laddning på parkeringsplatser på gatumark en viktig roll". I andra stycken så lyfts dock "att laddning främst bör ske på bilens huvudsakliga parkeringsplats".

Bolaget delar uppfattningen att bilens huvudsakliga laddning bör ske där den står under längre tid och att laddning sker med det som betecknas som normalladdning på tomtmark och i garage. Arbetet med normalladdning i gatumiljö krävs därför i ett första skede främst i områden med låg andel parkering på tomtmark. Även den utveckling vi ser nu med allt större batterikapacitet i elbilarna talar för att normalladdningen bör prioriteras till platser där bilen är uppställd under huvuddelen av tiden.

Laddinfrastruktur i gatumiljö är även generellt dyrare och mer komplex än den på tomtmark. Vidare kan laddkablar utgöra ett problem mot övriga trafikanter. Ambitionen att kantstenen främst ska nyttjas för andra ändamål än långtidsuppställning talar även mot en prioritering av laddinfrastrukturen. Som en konsekvens av detta bör även prioriteringen på sid 29 justeras enligt nedan.

Bilaga 1



Bolaget delar synen att staden även fortsatt behöver ha ett nyfikat synsätt på de nya mobilitetstjänster som uppstår, även om vissa endast blommar upp en kort period för att sedan avvecklas. Bolaget har med framgång jobbat med olika former av pilotpro-

jekt med just detta syfte och bolaget har ambitionen att vara ledande i utveckling av Mobilitetshubbar i staden. Bolaget saknar dock tydliggörande av byggaktörernas ansvar för långsiktig hållbar mobilitet vid nyproduktion. Kraven vid "mobilitets-bonusar" som leder till minskad parkering på tomtmark måste tydliggöras och kraven i viss mån skärpas avseende långsiktigheten på upprättade åtgärder. Grunden bör vara att mobilitetsåtgärder som har till syfte att minska behovet av äga egen bil är lika långgående som byggherrens ansvar att anordna parkeringsplatser inom fastigheten, idag träffas 25 åriga avtal när bolaget tar över byggherrens ansvar inom detta område.

När/om det blir möjligt att reservera platser för bilpooler eller andra mobilitets-tjänster i gatumiljön så vill bolaget lyfta fram vikten av att nyttjandet blir effektivt så att medborgarna inte upplever att dessa ytor, endast tar plats men ej erbjuder attraktiva tjänster till medborgarna. Stora krav på tillgänglighet till tjänsten bör ställas, innan upplåtelse av yta medges till en mobilitetsaktör.

Förslaget lyfter även fram viktningen av parkeringsplanen och att denna behöver uppdateras löpande. Bolaget instämmer i detta och delger givetvis sin kunskap inom området inför kommande revideringar.

Förslaget nämner parkeringsplanens principer "skapande av infartsparkeringar i samverkan med Regionen och grannkommuner". Bolaget driver infartsparkeringar och upplever att etablering av nya infartsparkeringar och bibehållande av befintliga ofta står i konflikt med nya exploateringar, detta av förklarliga skäl i och med närheten till kollektivtrafik givetvis är attraktiv mark även för andra ändamål. Det samarbete som bolaget tidigare hade med regionen avseende infartsparkering har även avslutats av Regionen vilket även det är en indikation på svårigheten att verka för mer infartsparkering. Det föreligger således vissa hinder i etablering av ny infartsparkering inom staden. I en växande region är det även naturliga är att infartsparkeringarna etableras längre och ut i kollektivtrafiknätet, vilket ökar behovet av ett samlat regionalt grepp, då infartsparkering i en kommun i hög grad även ska tjäna pendlare i en annan kommun.

Avslutningsvis tycker bolaget att det är bra att man avser att komplettera remissionen med tänkbara effekter av nya resmönster efter Covid-19. Vid sidan om de perspektiv som tas upp kan ett ökat distansarbete innebära att fler väljer att bosätta sig i områden längre från arbetsplatsen där tillgången till kollektivtrafik inte är lika god. Detta kan öka behovet av resa med egen bil under hela eller delar av resan.

I övrigt har bolaget inga synpunkter på remissen.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågors yttrande daterat den 28 mars har i huvudsak följande lydelse.

Rådet välkomnar att den nya strategin fortsatt så pass tydligt prioriterar gångtrafikanter och dess möjligheter att röra sig fritt i staden. Att gående lyfts fram som mest prioriterade grupp är mycket bra och rätt tänkt. Rådet vill här dock poängtera att för många Stockholmare finns inte möjligheten att använda sig av de tre prioriterade trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik, utan man är istället beroende av färdtjänst eller egen bil med handikapptillstånd. För att nå en bättre jämlikhet måste därför möjligheten till resor med färdtjänst prövas efter personliga behov och inte av generella regler. Bilar med handikapptillstånd måste erbjudas god framkomlighet och goda parkeringsmöjligheter. Färdtjänstkörningar ska jämföras med kollektivtrafiken vad gäller framkomlighet. Detta bör även gälla bilar med handikapptillstånd.

Fria och säkra gångbanor lyfts fram vilket är bra och angeläget. Rådet anser att fria gångbanor bör prioriteras högre än fria cykelbanor. Säkra gångvägar innebär också säkra övergångar vid trafikerade gator och tillräcklig tid för passering av övergångsställen. Avfasning av kantsten, tydliga kontrasmärkingar, bredare mittrefuger samt längre gröntider är här prioriterat. Gångbroar med rätt lutning kan ibland vara ett bra alternativ.

Strategin hade även behövt en egen rubrik som samlar upp och redovisar hur framkomligheten för personer med en funktionsnedsättning kan förbättras. Det hade gett en tydligare prioritering av gruppen än som nu med omnämningen här och där. På det hade man kunnat få en samlad bild över Trafikförvaltningens planer vad gäller framkomlighet för personer med funktionsnedsättning. För att nå en bättre framkomlighetsstrategi i fortsättningen krävs ett tidigare, tydligare och mer professionellt samarbete med berörda organisationer och funktionshinderråd samt mindre stuprörstänkande mellan stadens olika nämnder och förvaltningar. Det utanförskap som ofta skapas genom otillräcklig anpassning för god framkomlighet för alla, uppfattas av många som en diskriminering, vilken ofta kan undanröjas med relativt enkla medel, god framförhållning och med en strävan efter universell utformning av stadsmiljön. Principen om universell utformning behöver överlag lyftas fram mer och skulle kunna användas som ett mer samlande begrepp.

Slutligen vill rådet påtala det olyckliga i att i angivna remissinstanser för detta ärende finns ingen organisation som representerar personer med funktionsnedsättning med. Rådet önskar även att bildsättningen i strategin skulle vara mer inkluderande.

Råd för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB

Råd för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB:s yttrande daterat den 14 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Det är ett trevligt och bra framtidsperspektiv som presenteras men rådet anser att tillgängligheten tolkas allmänt. För rådet är användbarheten viktig. Tillgängligheten för funktionshindrade är en annan sak och rådet hoppas att de nya arbetssätt som presenteras i strategin tas till vara på i kontorets vidare arbeten.

Rådet ser att det är viktigt att se över hanteringen av tillfälliga hinder för framkomligheten i staden, exempel är byggsäckar och byggnadsställningar på trottoarer och gångvägar.

DHR Stockholmsavdelningen

DHR Stockholmsavdelningens yttrande daterat den 16 maj 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Vi håller med om att man ska ha visioner och mål. För att visionerna och målen skall förverkligas måste alla känna sig delaktiga.

DHR har inte varit delaktiga i framtagandet av programmet. Därför känner vi att det blir svårt att känna sig inkluderad när man säger alla.

För oss är tillgänglighet och framkomlighet en förutsättning för att vi skall kunna leva ett självständigt liv. Det innebär att staden skall ta hänsyn till människor med bristande rörelseförmåga.

När man skriver program av den här typen, är det viktigt att man inte ställer olika grupper mot varandra. DHR känner att man gör det i viss mån i detta program.

I programmet står det inte ett ord om människor med funktionsnedsättning, trots att cirka 20 % av befolkningen upplever sig ha någon form av funktionsnedsättning.

Syftet med strategin sägs vara att visa hur gator och vägar kan användas på bästa sätt. Det låter bra, men redan som det är nu så fungerar varken gator eller vägar på ett bra sätt för oss.

I Vision 2040 skriver man om en mångsidig stad för alla. Vi funderar om det verkligen stämmer då människor med olika funktionsnedsättningar inte nämns i programmet. Staden har ju ett program för tillgänglighet "En stad för alla".

När man läser remissen står det ingenting om det programmet. Samtidigt så nämner man andra program och policys.

I programmet sägs det att man skall bygga så att man enkelt kan förflytta sig i staden. Låter bra och vackert. I verkligheten så är det annorlunda. När man gör om gator så tar man bort angöringsplatser för färdtjänstfordon, vilket gör det svårare att komma fram.

I delen om näringsliv borde det kunna stå att staden planerar och bygger för alla. Tex genom att göra uteserveringar tillgängliga.

Ekerö kommun

Ekerö kommuns yttrande daterat den 15 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Ekerö kommun har tagit del av innehållet av remissversionen av Stockholms stads reviderade framkomlighetsstrategi. Strategin grundar sig i stadens tillväxtplaner och en analys av resande i Stockholm stad idag.

Analysen tar dock bara hänsyn till hur stockholmare reser. Trafiken i Stockholm stad utgörs till en stor del av arbetspendlare, studerande ungdomar och andra besökare som åker till Stockholm från en annan kommun. Till exempel är andelen bilresor bland stockholmare omkring 15%, medan snittet för regionen ligger på 40% och för Ekerö kommun handlar det om hela 56%.

En stor del av Ekerös bilresor är kommungränsöverskridande och hamnar därmed på Stockholm stads gatunät. Nästan all biltrafik passerar Nockebybron och Brommaplan. Även efter att Förbifart E4 tas i bruk kommer biltrafiken på den här länken utgöra en av de större in- och utfarter till Stockholm stad.

Ekerö kommuns Framkomlighetsplan från 2021 tar ställning om en vidareutveckling av gång- cykel- och kollektivtrafiken som en viktig utmaning för att kunna växa varsamt och göra hela transportsystemet mer hållbart. Men oavsett alla omställningar och förändringar kommer biltrafiken fortfarande spela en stor roll i framtidens transportsystem.

Det är därför viktigt att Stockholm stads Framkomlighetsstrategi tar hänsyn till rollen staden har i regionen och baserar strategin på resvanorna av alla resenärer i staden, oavsett om de är bosatta i Stockholm eller i en av kranskommunerna. Detta skulle bidra till insikten att det finns fler utmaningar kvar i hela transportsystemet och inte minst på det primära vägnätet för biltrafiken. För Ekerös del handlar det i första hand om att lösa framkomlighetsproblemen på Drottningholmsvägen och Brommaplan.

Fotgängarföreningen FOT

Fotgängarföreningen FOTs yttrande daterat den 31 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Rent generellt anser FOT att strategin innehåller mycket som kan bidra till en framkomlig stad. Den är kortfattad och lättläst där ändå viktiga ställningstaganden finns med, som till exempel att prioritera kapacitetsstarka färdmedel som gång och att man lägger stor vikt vid att skapa en attraktiv stadsmiljö. FOT välkomnar att man på ett tydligt sätt lyfter fotgängares behov samt allt det positiva en fotgängarvänlig stad kan bidra med, ”attraktiva städer är gångvänliga”.

- FOT vill förtydliga att kollektivtrafikresenärer i de allra flesta fall också är fotgängare. I arbetet med att göra framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken får man inte glömma hur viktigt det är att samtidigt planera för gångvänliga miljöer. Busskör-fält, hållplatser m.m. tar stor yta i anspråk och då är det lätt att yta för fotgängare prio-riteras bort.

- FOT anser att det är positivt att strategin inte glömmet bort de tillfälliga lösning-arna. Med tanke på hur mycket det byggs i Stockholm är vägarbeten en vanlig syn i gatunätet. En önskan är att det förtydligas att det även vid vägarbeten är framkomlig-heten, säkerheten och tryggheten för gående och cyklister som prioriteras före fram-komligheten för biltrafiken.

- I strategin beskrivs hur klimatförändringarna påverkar utformningen av gaturum-met. Här borde även vikten av att göra plats för träd i gatan lyftas fram. En gata med träd upplevs mer attraktiv och trevlig att gå utmed, men träden ger oss också skugga som sänker temperaturer vid värmeböljor, de dämpar hårda vindar, de absorberar vat-ten vid kraftiga regn, de filtrerar stoft i luften och dämpar buller. Med den hårda kon-kurrensen om utrymmet i gatan både ovanpå och under med ledningar osv är det tyvärr ofta träden som offras.

- Avslutningsvis vill FOT poängtera att skrivningarna inte stannar på visionsnivå utan snarast omsätts i praktiken. Generellt krävs att stadens infartsleder och stora hu-vudgator görs om till stadsgator med mer plats för gående och cyklister. Det är viktigt att poängtera att det kommer att krävas en inskränkning av motortrafikens framkom-lighet och hastighet för att skapa de trafikmiljöer som bidrar till ett ökat gående och stadsliv.

Huddinge kommun

Huddinge kommuns yttrande daterat den 23 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunstyrelsens förvaltning anser att det är mycket positivt att Stockholms stad tar fram ett reviderat framkomlighetsprogram utifrån de omvärldsförändringar samt trender som staden ser.

I Huddinge kommun pågår ett arbete med framtagande av en vägtrafikplan och reviderad översiktsplan. I det arbetet lyfts liknande utmaningar, strategiska inriktningar och prioriteringar för utvecklingen av vägtrafiken som för Stockholms stad. Förvaltningen är därför mycket intresserad av att följa det fortsatta arbetet med implementeringen av framkomlighetsstrategin och ser fram emot närmre samarbete kommunerna emellan i att utveckla ett mer hållbart transportsystem.

Förvaltningen vill främst göra följande medskick till Stockholms stad:

- Förvaltningen saknar beskrivning av de mellankommunala samarbetena och anser att det är av stor vikt att detta lyfts i strategin. Dialog med grannkommunerna är viktig för att skapa sammanhängande nät. Dessutom kan åtgärder i en kommun ge konsekvenser, för exempelvis framkomlighet, i intilliggande kommun. För Huddinge kommun är det särskilt viktigt att förbättra de mellankommunala kopplingarna för att åstadkomma en ökad tillgänglighet och mobilitet.

- Det är intressant att vistelseperspektivet lyfts in i framkomlighetsstrategin. Det är särskilt positivt att gång lyfts fram för att skapa attraktiva miljöer. Förvaltningen är intresserad av att följa hur staden prioriterar ytor för vistelse gentemot andra funktioner, samt hur målkonflikter mellan transportstråk och vistelseytor hantearas. Förvaltningen vill också följa hur Stockholms stad säkerställer att den efterföljande planeringen är konsekvent i sina avvägningar och bedömningar.

- Omvärldstrender och ny teknik beskrivs främst utifrån ett fokus för att minska utsläpp och öka transporteffektiviteten. Förvaltningen vill gärna följa hur man ser på möjligheterna att minska transportbehovet framgent.

I övrigt har förvaltningen några redaktionella synpunkter gällande förtydligande av figurer och texter, vilka framgår av yttrandet.

Vidare anser förvaltningen att Stockholms stads framkomlighetsstrategi är ett steg på vägen mot en mer hållbar stad som bidrar till mer tillgängliga, trygga och attraktiva gatumiljöer för barnen.

Ekonomiska och juridiska konsekvenser

Förvaltningens förslag till beslut medför inga ekonomiska eller juridiska konsekvenser.

Lidingö stad

Lidingö stads yttrande daterat den 21 januari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Den reviderade Framkomlighetsstrategin har i princip samma upplägg som den nu gällande, som beslutades 2012. Fokusområden är desamma och kallas planeringsinriktningar: kapacitet, framkomlighet, attraktiv resa samt hållbarhet. Nya förutsättningar har påkallat revidering av strategin. Framför allt ett delvis nytt konsumtionsbeteende med e-handel, el-assisterade cyklar och sparkcyklar, delade mobilitetstjänster, men även stora infrastrukturinvesteringar såsom till exempel Norra länken och Citybanan. Målen i framkomlighetsstrategin sammanfaller i stort med de i Stockholm redan uppsatta målen i Vision 2040, översiktsplan, RUFS 2050 med flera. Mer specifika mål (likt de som finns i gällande framkomlighetsstrategi) återfinns i till strategin kopplade planer, till exempel parkeringsplan.

Lidingö stad förstår Stockholms stads behov av en kapacitetsstark och effektiv mobilitet, då Stockholms innerstad utgör målpunkt för många av regionens aktörer. Den ytkrävande bilismen kan inte ensam tillhandahålla det resebehov som finns i en tät regionkärna. Lidingö stad har inga uppsatta mål gällande invånares och besökares val av färdmedel: prioriteringar saknas – alla färd sätt ska vara möjliga. Detta kan vara problematiskt framför allt vid gränserna mellan kommuner som har olika mål, och mellan olika väghållares regelverk och prioriteringar. Till exempel är Lidingö stad frågande till nuvarande utformningen av trängselskattgränserna vid Ropsten, som fördrar hämtning och lämning med bil till tunnelbanan.

Östlig förbindelse

Östlig förbindelse var utpekad i den framkomlighetsstrategi som föreslås ersättas. Lidingö stad är tills vidare positiva till en östlig förbindelse och vill se att Stockholms stad har kvar denna i ett framtida åtgärds paket. Den reviderade framkomlighetsstrategin nämner inga konkreta objekt, utan enbart principer och prioriteringar.

Spårväg city – Ropsten – Lidingöbanan

För att uppnå färdmedelsfördelningsmål om ökad kollektivtrafik bör Lidingöbanan kopplas samman med framtida Spårväg City i Ropsten. Stockholm stad bör bevaka och möjliggöra snar utbyggnad av detta objekt. Det för med sig ökad kollektivtrafikandel från såväl Norra Djurgårdsstaden som från Lidingö och bidrar till att uppfylla Stockholm stads mål.

Cykelinfrastruktur

Lidingö stad bygger tillsammans med Stockholms stad Nya Lilla Lidingöbron, som kommer att bli ett stycke vacker och funktionell cykel-, gång, och spårvägsbro. För att nå full potential för bron krävs motsvarande cykel- och gånginfrastruktur på både Lidingösidan och Stockholmssidan: Ropsten, Värtahamnen och Norra Djurgårdsstaden. Framkomlighetsstrategins prioriteringar är värdefulla i detta.

Infartsparkering

I Stockholms parkeringsstrategi pekas sex principer ut, varav en tyder: "Infartsparkering skapas i samverkan med Regionen och grannkommuner." Den begränsade mängd infartsparkering som finns på Lidingö är tänkt att användas av boende på Lidingö. På grund av stor skillnad i kostnad för gatuparkering har Lidingö infört boendeparkering, som hindrar boende i Stockholm att "utfartsparkera". De hinder som Stockholm skapar för bilnehavare riskerar att bli grannkommunernas besvär om regleringarna skiljer mycket vid gränserna mellan (och inom) kommunerna.

Länsstyrelsen Stockholm

Länsstyrelsens Stockholms yttrande daterat den 7 april 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Länsstyrelsen anser att underlaget bör kompletteras med strategier för framkomlighet i händelse av kris och krishantering. Kollektivtrafiken är av MSB utpekad som samhällsviktig verksamhet. För att nå målen inom civilt försvar och krisberedskap i syfte att upprätthålla samhällets funktionalitet under kris och krig, så är det viktigt att samhällsviktiga verksamheter såsom kollektivtrafiken arbetar med kontinuitetshantering.

Framkomlighetsstrategin bör även tydligare belysa vikten av framkomlighet för utryckningsfordon på gator och vägar vid risk för översvämning i samband med skyfall.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps yttrande daterat den 30 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

MSB saknar i dokumentet en målbild/strategi för framkomlighetens vikt vid kriser och krishantering. I december 2015 beslutade regeringen att totalförsvarsplaneringen skulle återupptas. Kollektivtrafik t.ex. är en samhällsviktig verksamhet och som sådan behöver den planera för höjd beredskap. Det gäller även framkomligheten som kollektivtrafiken ytterst är beroende av. Strategin bör lyfta fram behoven av att analysera, kontinuitetshandera och planera verksamheten.

Viktig att påpeka är också att Länsstyrelsen är geografiskt områdesansvarig myndighet enligt förordningen (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap och ska enligt förordning (2017:868) med länsstyrelseinstruktion bevaka att risk- och beredskapshänsyn tas i samhällsplaneringen.

Nacka kommun

Nacka kommuns yttrande daterat den 7 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Nacka kommun ställer sig positiva till Stockholms stads reviderade Framkomlighetsstrategi. Strategin inkluderar och tar upp relevanta och viktiga områden inom framkomlighetsarbetet. Den visar väl hur Stockholms stad planerar arbeta framöver och dess övergripande inriktning framstår som en god fortsättning på nuvarande strategi.

De omvärldstrender som lyfts fram är intressanta och stämmer väl överens med Nacka kommuns bild, särskilt i arbetet med utveckling av Nacka stad. Det blir spännande att se hur Stockholms stad tar sig an frågorna framöver. Det är bra att skyfall inkluderas i begreppet framkomlighet och särskilt hur det påverkar utryckningsfordon. Nacka kommun instämmer i att framkomlighet handlar om pålitlighet.

I Nacka kommuns strategi för framkomlighet fastslås att kommunen ska ha ett trafiksystem där alla fordonslag är samordnade på ett hållbart och välfungerande sätt, där andelarna för kollektivtrafik, gång och cykel ska öka, där framkomligheten är säker och trygg med prioritet för gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik, samt där klimatpåverkan ska begränsas bland annat genom minskade utsläpp av växthusgaser per person från vägtrafik. Både Stockholm stad nuvarande och den reviderade framkomlighetsstrategin stämmer väl överens med Nacka kommuns mål.

Vikten av samverkan inom Regionen lyfts fram vilket Nacka kommun ställer sig bakom. Det nuvarande samarbetet kring framkomligheten inom regionen är viktigt. I strategin lyfts möjligheterna att styra trafiken med hjälp av trafiksignaler fram, Nacka Kommun vill poängtera att det är viktigt att även detta fortsatt genomförs ur ett regionalt perspektiv. Även samarbetet kring kommunikation behöver fortsätta.

Nacka kommun vill slutligen lyfta fram behovet av en Östlig förbindelse som knyter samman Södra länken med Norra länken. En sådan skulle kraftigt förbättra framkomligheten i hela regionen i allmänhet och i Stockholms innerstad i synnerhet. Trafikföringen skulle bli mer robust och mindre störningskänslig.

Naturskyddsföreningen Stockholm

Naturskyddsföreningen Stockholms yttrande daterat den 7 april 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning:

- Framkomlighetsstrategin fyller en viktig funktion och förankrar viktiga ståndpunkter inför fortsatt arbete i kommunen
- Viktigt att omvärldsbevakning finns med och vad som kan förväntas att bli aktuellt i Stockholm inom en nära framtid

- Trender som delvis bilfria städer saknas i Framkomlighetsstrategin, något som kan vara relevant att ändå ha med när det talas om ”car free revolution” bland en del Europeiska städer
- Trafikverkets rapport "Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser" om att trafiken måste minska bör betonas i Framkomlighetsstrategin
- Att Förbifart Stockholm är ett vägprojekt som existerar och kommer att påverka trafiken i Stockholm bör nämnas
- Förbifart Stockholm innebär en gökunge som tar pengar som annars kunde gått till satsningar på transporteffektiva åtgärder i Stockholm

Framkomlighetsstrategin fyller en funktion

Föreningen anser att det är utmärkt att denna Framkomlighetsstrategi tas fram och blir ännu ett stöd i Stockholms stads planeringsunderlag. Framkomlighetsstrategi innebär ett dokument som är mer övergripande och som tangerar många av andra styrdokument i kommunen, men genom att ha denna strategi på plats så förankras viktiga ståndpunkter i kommunen.

Det som står i Framkomlighetsstrategin har relevans och fyller en funktion, bedömer föreningen. Det är dock för oss inga direkta nyheter som beskrivs, mycket är rena självklarheter som mer eller mindre funnits med under många år.

Bra att nya trender finns med

Det är viktigt att Framkomlighetsstrategin tagit med trender och förväntade vanor hos stockholmarna och knyta det till ett mobilitets-perspektiv. Vi delar bilden att elektrifiering, digitalisering, automatisering, nya mobilitetstjänster, delningsekonomi och effektivare fordon kommer att innebära förändringar i transportsystemet. En trend som inte tas upp är förekomsten av bilfria zoner i andra Europeiska städer. Det pratas om en ”car free revolution” nere i Europa, 11 städer presenteras där denna revolution satts i rullning. Självklart ska Stockholm ha med detta i sin omvärldskoll i Framkomlighetsstrategin då det innebär inblick i hur konkurrensen om gatuutrymmet även kan innebära att personbilar få stå tillbaka i ett avgränsat område till förmån för annan mobilitet. I april 2016 startade Oslo kommun upp programmet Bilfritt Byliv. Målsättningen där har varit att skapa en förbättrad stadsmiljö och en mer levande stad genom att göra stadens centrum bilfritt och frigöra yta för stadsliv.

Att trafiken måste minska måste betonas mer

Trafikverket konstaterar i sin rapport "Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser" att trafiken måste minska om vi ska nå klimatmålen. Föreningen anser att det bör lyftas fram att den samlade kunskapen både nationellt och internationellt är att biltrafiken måste minska, även när vi går mot en fordonsflotta baserad på fossilfria bilar. Nu står det följande under rubriken ”Om staden och trenderna”: ”Bilen kommer fortsatt att ha en mycket viktig funktion i flera sammanhang men för att bilresandet ska vara effektivt i en storstad krävs att de flesta väljer andra färdmedel än egen bil”. Ingenting står här under om att biltrafiken faktiskt måste minska, vilket är en klar brist. Istället nämns det lite diskret under en rubrik med buller och luftföro-

reningar att vägtrafiken behöver minska: ”För att skapa en miljö med så lite buller och luftföroreningar som möjligt behövs åtgärder som minskar vägtrafiken”.

Förbifart Stockholm nämns ej men har ändå betydelse för strategins genomförande

Föreningen noterar att Framkomlighetsstrategin skrivs som om byggandet av Förbifart Stockholm inte fanns till. Inget nämns i alla fall om Förbifart Stockholm i Framkomlighetsstrategin, vilket föreningen reagerat på. Föreningen anser att allt måste upp på bordet i en Framkomlighetsstrategi och då även sådant som att en ny jättelik motorväg byggs i Stockholm och väntas stå färdig ca 2030.

Det är otvivelaktigt så att Förbifart Stockholm indirekt påverkar saker som tas upp i Framkomlighetsstrategin, anser föreningen. Ett operativt genomförande av inriktningen av Framkomlighetsstrategin är inte gratis, kan föreningen exempelvis konstatera. I denna kontext blir det oundvikligen relevant att poängtera att Förbifart Stockholm idag och framöver utgör en enorm gökunge som lägger beslag på gigantiska belopp som istället hade kunnat gå till transporteffektiva satsningar i Stockholm som mer kollektivtrafik på land och på vatten, mer cykelbaneinfrastruktur m.m. Belopp som både Stockholms stad och regionen kunde haft mycket stor nytta av. Nu är kostnaden för Förbifart Stockholm uppe i drygt 37 miljarder, men det slutgiltiga priset inklusive räntekostnader blir sannolikt många miljarder ytterligare.

Det är också oundvikligen så att Förbifart Stockholm motverkar Framkomlighetsstrategins ståndpunkt att det behövs åtgärder som minskar vägtrafiken. Förbifart Stockholm kommer att bidra till att fler tar bilen genom inducerad trafik, vilket är mycket problematiskt enligt föreningen. Framkomlighetsstrategin anger att ”trängselskatten är tillsammans med begränsat utrymme under högtrafiken det som sannolikt har bidragit mest till den avstannande ökningen av biltrafiken i staden”. Förbifart Stockholm innebär ett mycket stort tillskott av trafikyta och kommer mycket markant att motverka trenden med avstannad ökning av biltrafiken i staden. Föreningen har hört att trafikströmmar kommer att minska på andra håll när Förbifart Stockholm står klar, men det finns anledning att ifrågasätta detta då inducerad trafik med tiden täcker upp de ”luckor” i trafikflödena som till en början kan uppstå.

Kajer och pendelbåtar

Föreningen noterar en formulering finns om att stadens kajstrategi bättre ska ta tillvara på kajernas potential som en del av en levande och attraktiv stadsmiljö. Föreningen vill här lyfta att det inte är rimligt att låta stadens kajer vara belamrade med stora parkeringsplatser som vid Skeppsbron och Strandvägen. Mer levande kajer måste kunna ordnas som har mer koppling till det marina livet. En förstärkning av pendelbåtar med nya linjer är något kommunen borde stötta för att få igång snabba och smidiga passager över vattnet där båtarna går på eldrift.

Nykvarns kommun

Nykvarns kommuns yttrande daterat den 15 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stad har inkommit med en remiss till bland annat Nykvarns kommun om yttrande på deras nya Framkomlighetsstrategi. Stockholm bedömer att den gamla Framkomlighetsstrategin som togs fram för 10 år sedan har varit framgångsrik med att ge en enhetlig bild över området och fungerat väl som en utgångspunkt till ett större ramverk med andra styrdokument.

Nykvarns kommun ser det som positivt att Framkomlighetsstrategin ger en detaljerad genomlysning över hur trafiksituationen och trenderna bland medborgarna i staden ser ut. Vilket bedöms ge en gemensam grund för prioriteringar och områden att utveckla vidare. Det är även bra att strategin tar ett brett, övergripande perspektiv som fångar upp framtida trender, för att ta höjd för dem i ett tidigt skede och för att hålla strategin aktuell.

Framkomlighetsstrategin lyfter fram fyra planeringsinriktningar för väg- och gatunätet: Kapacitet, framkomlighet, attraktivitet och hållbarhet. Det läggs även fokus på att det alltid ska göras individuella bedömningar för varje område och utgå ifrån dess förutsättningar, vilket är ett realistiskt förankrat förhållningssätt. Nykvarn ser den nya Framkomlighetsstrategin som ett väl underbyggt och brett styrdokument, som ger en anpassningsbar vägledning och fungerar som en god grund att bygga vidare på.

Region Stockholm

Region Stockholms yttrande daterat den 2 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Region Stockholm ser positivt på att Stockholms stad nu reviderar sin framkomlighetsstrategi. Gång, cykel och kollektivtrafik ska ges mer utrymme och kollektivtrafiken ses som ryggraden i transportsystemet, vilket Region Stockholm ser positivt på. Staden har också stärkt fokuset på dessa resurseffektiva trafikslag jämfört med den gällande strategin vilket är bra. Potentialen i kombinationsresor med exempelvis cykel och kollektivtrafik kan enligt Region Stockholm emellertid lyftas tydligare.

Region Stockholm noterar att de mål som finns i den gällande framkomlighetsstrategin ersatts med planeringsinriktningar. Att gå från mål till planeringsinriktningar gör innebörden mer diffus. Det är också svårare att tyda om staden är på rätt väg då det saknas tydliga indikatorer på hur utvecklingen går. Det är positivt att staden lyfter det nationella målet om att minska utsläppen av växthusgas från transporter med 70 procent till år 2030. För att nå dit krävs ett ambitiöst arbete med tydliga prioriteringar och handlingsplaner som Region Stockholm gärna är en del av, exempelvis i frågan om utvecklad kollektivtrafik.

Strategin gäller bara för stadens egna gator. Region Stockholm har förståelse för att staden väljer att avgränsa sig till den del av transportsystemet som den har rådighet

över. Region Stockholm anser samtidigt att strategin kan stärkas genom att tydligare beskriva stadens hållning vad gäller utvecklingen av transportsystemet i sin helhet. Detta för att ge ett bättre stöd i dialogen med externa aktörer. Kopplat till detta finns det också skäl att tydligare beskriva stadens roll i regionen bland annat som regional målpunkt, startpunkt och genomfart för många av länets transporter.

Region Stockholm anser inte att strategin fullt ut ger uttryck för den variation av bebyggelse typer som staden omfattar samt funktioner och områden som genererar en stor mängd transporter. Det kan handla om exempelvis industri- och handelsområden såväl som områden dominerade av enfamiljshus eller flerfamiljshus. Det kan finnas olika utmaningar i olika delar av staden och prioriteringarna kan därför behöva se olika ut eller anpassas därefter.

Kapacitet, framkomlighet och pålitlighet

Region Stockholm håller med staden om att framkomlighet och pålitlighet hänger ihop men ser gärna att detta sammanhang utvecklas i strategin. Ju bättre framkomlighet kollektivtrafiken har desto färre fordon behövs för att hålla samma regularitet med bibehållen kapacitet. Detta leder i sin tur till en effektivare och pålitligare kollektivtrafik vilket ökar dess attraktivitet.

Strategin föreslår flera åtgärder för att öka framkomligheten för kollektivtrafiken såsom signalprioritering och ökat fokus på att minimera trafikstörande arbeten vilket Region Stockholm ser som positivt. Signalprioritering för de olika trafikslagen behöver samordnas med Region Stockholms trafikförvaltning för att skapa de systemövergripande effekter som i sin tur leder till ökad framkomlighet, då signalprioritering sällan kan göras isolerat. I sammanhanget vill Region Stockholm även lyfta kollektivtrafikkörfält och busshållplatsplacering som möjliga framkomlighetsåtgärder. Genom att mittplacera dessa kan kollektivtrafikens anspråk på kantsten avlastas vilket i sin tur kan minska konflikten mellan kollektivtrafik, gående, cyklister och godstransporter. staden

Det är även positivt att staden har ett fokus på drift och underhåll för cyklister och gående.

Trafiksäkerhet

Region Stockholm anser liksom staden att trafiksäkerheten är viktig att prioritera. I strategin lyfter staden att det största pågående trafiksäkerhetsarbetet handlar om att införa nya hastighetsbegränsningar kompletterade med fysiska hinder på stadens huvudnät. Region Stockholm vill lyfta fram att fysiska åtgärder för att begränsa hastigheten samtidigt kan skapa negativa konsekvenser för kollektivtrafikens framkomlighet och attraktivitet, vilket behöver tas hänsyn till vid val av åtgärd. Det kan exempelvis leda till sämre punktlighet och sämre komfort samt även påverka busschaufförers arbetsmiljö negativt genom vibrationer och upprepade accelerationer och inbromsningar. Region Stockholm vill därför betona vikten av att analysera orsakerna bakom trafikolyckor innan åtgärder föreslås och genomförs.

Byt ord till exempelvis ”som den”

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser.

Salems kommun

Salem kommuns yttrande daterat den 2 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Salems kommun har fått Stockholms stads reviderade framkomlighetsstrategi på remiss.

Syftet med strategin är att beskriva hur vägar och gator kan användas och utvecklas på bästa sätt när staden växer. Att inriktningen fortsatt är att prioritera gång, cykel, kollektivtrafik samt effektiv godstrafik i den reviderade strategin är positivt. Salems kommun har inte några synpunkter på det reviderade förslaget på framkomlighetsstrategi.

Sollentuna kommun

Sollentuna kommuns yttrande daterat den 4 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Sollentuna kommun tackar för möjligheten att yttra sig i denna remiss eftersom framkomlighetsfrågor har vidare påverkan än på den enskilda kommunen.

Sollentuna kommun bedömer att Stockholms stads förslag till framkomlighetsstrategi är av hög kvalitet och att strategin är tydlig avseende Stockholms stad ambitioner och inriktningar. Stockholms stad har på ett bra sätt redogjort för de utmaningar som staden ställs inför. Dessa utmaningar stämmer väl överens med utmaningar Sollentuna kommun identifierat i Sollentuna kommuns förslag till Översiktsplan.

De fyra planeringsinriktningarna för väg- och gatunätet föreslås vara: kapacitet, framkomlighet, attraktivitet och hållbarhet. Sollentuna kommun anser att dessa planeringsinriktningar är tydliga och väl valda. Däremot vill Sollentuna kommun framföra att kommunen önskar att Stockholms stad tydliggör de möjligheter som följer av samarbete mellan grannkommuner inom samtliga inriktningar, eftersom dessa frågor är systemfrågor som sträcker sig över kommungränserna. Vidare anser Sollentuna kommun att samband och eventuella motsatsförhållanden för trafiksäkerhet är tydligt kopplade till inriktningen om hållbarhet. Dock vill Sollentuna kommun uppmärksamma att kopplingen och möjliga motsatsförhållanden skulle kunna utvecklas i strategin avseende prioritering av framkomlighet och kapacitet gentemot arbete för ökad trafiksäkerhet, minskat buller samt förbättrad miljö och klimat.

Sundbybergs stad

Sundbybergs stads yttrande daterat den 1 april 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Sundbybergs stad tackar för inbjudan från Stockholms stad att lämna synpunkter på Reviderad framkomlighetsstrategi. Staden ser positivt på Stockholms stads reviderade framkomlighetsstrategi och dess inriktning på framkomlighet i transportsystemet och prioritering av hållbara trafikslag. Framkomlighetsstrategin överensstämmer även med Sundbybergs stads målbilder för stadens utveckling. Vikten av att skapa en sammanhållen stad där det ska vara enkelt att röra sig till fots och med cykel, samt vikten av att skapa levande och gröna stadsrum är målbilder som lyfts fram även i Sundbybergs stads översiktsplan.

Ramverkets uppbyggnad

Figur 1, sida 7. Staden anser att uppbyggnaden av det strategiska ramverket som sammanhang för framkomlighetsstrategin, och parametrarna (underliggande dokument/planer) strategidokumentet tar avstamp i är intressanta.

Förflyttning av människor och gods i stället för förflyttning av fordon

Staden ser positivt på Stockholms stads inriktning att tala om förflyttning av människor och gods istället för förflyttning av fordon, för att skapa ett hållbart transportsystem.

Regional samverkan

Staden vill dels poängtera vikten av regional samverkan, dels vikten av de kopplingarna gång- och cykelvägar mellan Sundbyberg och Stockholm utgör för flödet mellan kommunerna.

Gatan som vistelseplats

Staden ser positivt på resonemanget om att se gatan som en vistelseplats och är enig med Stockholms stad i att gatan är en del av det offentliga rummet och därför bör planeras utifrån människans behov av vistelsekvaliteter. Det finns en stor potential att genom planering och utformning av det fysiska stadsrummet bidra till en levande stad med människovänliga gator genom att se gatan som hela gaturummet, inklusive ytor för kollektivtrafik, cykling, gående, vistelse och grönska.

Konkurrens om gatans utrymme kräver prioriteringar

Staden ser med intresse på avsnittet om prioritering, och bortprioritering, av funktioner och intressen i gaturummet. Det är positivt att den ökande konkurrensen om utrymmet problematiseras på en övergripande nivå. Framkomlighetsstrategin redovisar principer för hur avvägningar och prioriteringar kan göras för att bidra till ett effektivt, tryggt, attraktivt, framkomligt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm.

I Figur 14, sida 25, redovisas gatans innehåll och komplexitet på ett överskådligt sätt. Staden ställer sig undrandetill var, det vill säga i vilket dokument eller underliggande plan Stockholms stad finner stöd i samband med prioriteringar och intressekonflikter i konkreta projekt. Hur prioriteringar ska göras inom exempelvis en gata, ett kvarter eller en stadsdel kan preciseras.

Sveriges Bussföretag

Sveriges Bussföretags yttrande daterat den 31 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Övergripande och inledande reflektioner på strategin

Sveriges Bussföretag välkomnar att en uppdatering av framkomlighetsstrategin görs och i stort är vår uppfattning att förslaget är väl genomarbetat, vilket ger en grund för en positiv utveckling av staden där trafikslagens olika intressen tas tillvara. En god utveckling av framkomligheten i Stockholm är avgörande både för de bussföretag som finns i och omkring staden, men också för resten av regionen och landet då Stockholm är en av de största målpunkterna för resor utifrån. Vi uppskattar därför ansatsen vad gäller framkomlighetsfrågorna för busstrafiken.

Sveriges Bussföretag välkomnar, och vill uppmana till, mer kommunöverskrivande arbete. Det är av betydelse att åstadkomma mer än strukturer och forum för goda samtal och diskussioner. Vi vill se att fler utvecklingsindikatorer tas fram för att kunna följa arbetet med uppfyllelsen av strategin, vilka med fördel kompletteras av en tydligare beskrivning av stadens hållning kring utvecklingen av transportsystemet i sin helhet. Detta eftersom strategin endast gäller för stadens gator. Vi ser att det finns flera skäl till att tydligare beskriva stadens roll i regionen, som regional målpunkt, startpunkt och genomfart för många transporter.

Vi efterlyser en tydligare målbild kring vilka förflyttningar av positioner som staden vill göra inom olika områden. Relevanta områden för bussbranschen som skulle kunna ha tydligare målbilder är exempelvis restider, restidskvoter och andel av busskörfält.

Vidare så kan vi ha en förståelse för strategins tydliga ambition att vilja tillgodose i princip allas behov på stadens ytor, genom att dela upp gatorna utifrån funktion. Vår uppfattning är dock att genomförandet av detta i många lägen inte lyckas. Risken med en för bred ansats är att det inte blir bra för någon. Från vår sida vill vi verkligen trycka på behovet av prioritering av trafikslag vad gäller vissa gator och stråk, för att säkra en god framkomlighet. Vår uppfattning är att på vissa gator måste busstrafiken prioriteras upp till förmån för andra trafikslag, men det går inte att möta alla behov på varje del av den begränsade yta som gatorna utgör. Om tillräckligt med plats i gatuumrådet inte finns, så bör funktionsindelningen ses över och möjligen justeras ytterligare.

Sveriges Bussföretag delar uppfattningen om att det i dagsläget är en brist på ytor. Detta skulle till viss del kunna mötas med en mer flexibel användning av tillgängliga ytor. Idag ser vi att både gator och andra utrymmen låses till ett eller väldigt få användningsområden. Detta resonemang utvecklar vi längre fram i vårt svar.

Vi gläds åt att ”vårt” Stockholm är världsledande när det gäller cykel- och gångtrafik, men anser det olyckligt att kollektivtrafiken inte nämns i sammanhanget. Stockholm kom på plats nummer två i världen vid den senaste mätningen som UITP (The

International Association of Public Transport) genomförde 2018. Kollektivtrafiken, inklusive busstrafiken, är ryggraden i transportsystemet och vi önskar att detta hade lyfts fram tydligare.

Strategin beskriver att det är en god klimatinvestering att förflytta fler resenärer från personbil till olika typer av kollektivtrafik, vilket Sveriges Bussföretag är helt eniga med. Dessa ambitioner är av stor betydelse för utvecklingen av såväl den upphandlade linjetrafiken som den kommersiella trafiken.

Vi noterar också att enligt underlaget så utgörs omkring fyra procent av stadens gatuutrymme till cykelbanor, medan en till två procent upplåtits till busskörfält. Detta trots att en tredjedel av resandet inom staden sker med kollektivtrafik, men bara 10 procent med cykel. Att bejaka cykling är positivt, men om busstrafiken skulle tillägnas lika mycket gatuutrymme som cyklisterna så finns det en stor potential att öka attraktiviteten för att resa kollektivt inom staden.

Det vi tydligast upplever saknas, eller ser som ett logiskt nästa steg, är en särskild genomförandeplan för busstrafiken som likt stadens cykelplan ska beskriva hur staden ska ta sig i riktningen mot målsättningarna i framkomlighetsstrategin.

Tematiserade synpunkter

Sveriges Bussföretag har nedan gjort en ansats att tematisera våra synpunkter utifrån ett antal områden som vi ser är särskilt viktiga. Detaljeringsgraden skiljer sig något mellan områdena.

Behovet av en genomförandeplan för busstrafik

Sveriges Bussföretag saknar först och främst, som komplement till framkomlighetsstrategin, ett dokument som vi valt att kalla ”genomförandeplan” för busstrafiken. Denna skulle fungera som stadens cykelplan vilken beskriver hur staden ska ta sig i framkomlighetsstrategins riktning. Att påbörja arbetet med att ta fram och förankra en sådan plan efter att framkomlighetsstrategin är beslutad är ett logiskt nästa steg.

En genomförandeplan bör innehålla mål och konkreta åtgärder för att utveckla busstrafiken i linje med framkomlighetsstrategin. Den bör mer i detalj peka ut vilka stråk och gator som är prioriterade för busstrafiken och ha ett tydligt resenärsfokus. Fokus bör inte enbart ligga på stombusstrafiken utan på all busstrafik, inklusive den kommersiella, men en genomförandeplan är av särskild betydelse för den upphandlade linjetrafiken då de stora volymerna av resenärerna återfinns inom denna. Den kommersiella trafiken skulle också gynnas av tydliga prioriteringar i vissa stråk.

Än så länge så finns inget sådant styrdokument. Många av de synpunkter vi presenterar kan också ses som inspel till utformning och innehåll i en kommande plan/styrdokument. Det finns som vi ser det ett behov av att tydligt specificera fler detaljer, men det blir då på en annan nivå än den som framkomlighetsstrategin befinner sig.

Trafikstörande arbeten

Strategin tar upp hur staden ska minimera konsekvenserna av trafikstörande arbeten, vilket är positivt. Flertalet rimliga åtgärder nämns, såsom bättre samordning, att undvika återkommande arbete på samma plats, tydligare incitament för snabbare vägarbeten, översyn av avgifter med mera. Vi önskar och efterlyser att åtgärderna utvecklas på

ett sätt som gör att hårdare regler och högre krav på efterlevnad gäller för trafikstörande arbete som påverkar busstrafiken.

Ett konkret förslag är att i de högt prioriterade stråken, såsom stombussnätet, får vägarbeten endast ske i så kallade fönster med ett visst intervall däremellan. Ledningsdragande bolag såväl som stadens egna underhålls- och exploateringsprojekt får ansöka om att genomföra arbeten inom dessa fönster. Alternativt att man behöver ansöka senast 31 december om arbeten som ska genomföras under nästa år. På så sätt kan den samordning som utlovas bli verklighet, och pålitligheten blir högre i kollektivtrafiksystemet då såväl den upphandlade linjetrafiken som den kommersiella trafiken kan planeras om i god tid och med tydligare prioritering. Här kan exemplet underhållsveckan för spårtrafiken vara en källa till inspiration.

Planera också vägarbeten med vilka evenemang som fått tillstånd i åtanke, respektive det omvända, för att i möjligaste mån undvika att stora evenemang och vägarbeten löper samtidigt.

Evenemang

Evenemang nämns dessvärre väldigt kortfattat i strategin, men dessa är något som också kan utgöra trafikstörningar. Vi vet att Stockholm har ambitionen att bli en ledande evenemangstad, men det bör inte ske på bekostnad av den befolkning som inte tar del av evenemanget utan är beroende av en tillförlitlig kollektivtrafik. Stockholm behöver se över processerna för vilka ytor som upplåts åt evenemang.

Evenemang är ofta återkommande händelser som följer etablerade mönster för plats och varaktighet. Förändringar i stadens infrastruktur tas i många fall inte hänsyn till. Vi anser att dessa förändringar måste ingå i den årliga bedömningen av lämpligheten för ett evenemang. Till exempel har strukturen helt förändrats vid övre Slussen, men ändå följer evenemangen sitt traditionella upplägg. Varje evenemang i det traditionella stråket Hornsgatan-Slussbron delar numera staden i två delar.

Sveriges Bussföretag anser att det går att ställa högre krav på ansökningar om evenemang, exempelvis att ansöka senast 31 december varje år om de evenemang som ska genomföras under nästa år. Denna modell finns i flera andra städer i Europa. Med större framförhållning blir det möjligt att planera för både evenemang och vägarbeten ur ett samlat perspektiv.

Under vissa evenemang finns det också behov av att tydligare beakta den kommersiella trafikens framkomlighet. Detta då denna också ofta är involverad i och i många delar en förutsättning för genomförandet av arrangemanget avseende exempelvis transporter av såväl deltagare som publik framförallt från orter utanför Stockholm.

Flexibilitet

Från Sveriges Bussföretags sida har vi sett att de tillgängliga ytorna för olika trafikslag när det kommer till bland annat gator, parkering, omlastning, på- och avstigning blivit svårare att hitta och nå. Ytorna ska dessutom räcka till trivsel, rörelse och annat som ska tillgodoses. Detta problem har under en lång tid varit ett problem för den kommersiella trafiken, en trafik som dessutom inte beräknas minska utan snarare öka. Självklart så önskar vi i första hand långsiktiga lösningar, men ser också att det skulle kunna vara värt att prova lösningar som är mer flexibla till sin natur.

Med flexibla lösningar menar vi exempelvis att under vissa tider på dygnet tillåta trafik på gågator eller att genom digitala lösningar upprätta tillfälliga parkeringsplatser på ytor som normalt har andra användningsområden. Boendeparkeringar skulle på en del platser kunna nyttjas som bussparkeringar på dagtid och som bilparkeringar på kvällstid. Digital skyltning är generellt en lösning som skulle kunna användas mer än idag, framför allt vad gäller att dedicera ytor till bussparkering under högsäsong eller när det pågår evenemang. Under andra tider på året, när den kommersiella trafiken har mindre behov nyttja dem för bilparkering. Det finns många intressanta exempel på flexibel användning av ytor i andra städer i Europa.

Busskörfält och andra framkomlighetsåtgärder

Vi har noterat att det är ett stort fokus på införande av busskörfält som en lösning för att skapa bättre framkomlighet för busstrafiken. Stockholms stad och Region Stockholms trafikförvaltning driver redan idag ett gemensamt arbete för att öka framkomligheten för stombustrafiken, där inrättandet av busskörfält samt fortsatt utbyggnad och trimning av kollektivtrafikprioritering i trafiksignaler är ingående delar. Det som framför allt åsyftas med busskörfält är trafikseparering, det vill säga att avdela en del av gatutrymmet till att enbart användas av busstrafiken, eller i vissa fall delat med cykel och annan nyttotrafik.

Det nämns i strategin att cirka en till två procent av stadens körbanor utgörs av busskörfält och busshållplatser idag, och därtill att kantsten är en dyrbar resurs. Från Sveriges Bussföretag vill vi påtala att det finns många olika lösningar för just busskörfält, såsom mittförlagda och sidoförlagda körfält respektive bussgator. Dessa lämpar sig olika väl för olika platser och kan ge varierande effekter. Vi skulle gärna se att flera av dessa nämndes i strategin.

Några andra lösningar som skulle kunna tas upp i strategin, förutom busskörfälten, är:

- Införande och trimning av signalprioritering för buss
- Bättre utformning och placering av hållplatser jämfört med idag
- Ombyggnation av cirkulationsplatser, även inkluderat rak genomfart genom cirkulationsplatser för busstrafik
- Omdisponering och prioritering av gatutrymmet
- Översyn av övergångsställen, kantstensparkering och farthinder
- Flexibla lösningar där trafiken separeras olika tider på dygnet

Vi vill också påtala att det finns många fler stråk än stombussnätet som har ett högt resande såväl som behov av bättre framkomlighet. Inkludera gärna mer än stombussnätet i denna formulering, särskilt för att också inkludera den kommersiella trafiken.

Fler busskörfält gynnar i sig både den upphandlade linjetrafiken och den kommersiella trafiken, och eftersom rörlig trafik sällan har konfliktpunkter med varandra uppmuntrar vi till att fler busskörfält än idag, på de platser där det är lämpligt, skulle kunna öppnas för kommersiell trafik. Detta är något som gjorts de senaste åren, vilket är positivt, men grundförutsättningen bör alltid vara att betrakta kommersiell trafik som en del av kollektivtrafiken och därmed i utgångsläget alltid ge tillgång till busskörfälten om möjligt.

Det nämns också att restiden ska minska för kollektivtrafiken, men det saknas en målbild för hur mycket och när. Vi önskar att strategin mer tydligt pekar ut vad som bör göras inom respektive område, och ger fler exempel på åtgärder, såsom i texten kring trafikstörande arbeten. Här finns inspiration att hämta i dokumentet Kollektivtrafikplan 2050 från Trafikförvaltningen Region Stockholm.

Hastighetsdämpande åtgärder

I strategin nämns att trafiksäkerhetsarbetet handlar om införandet av nya hastighetsbegränsningar kompletterade med fysiska hinder på stadens huvudnät. Fysiska hinder leder ofta till negativa konsekvenser för busstrafiken samtidigt som de inte alltid åtgärdar problemet med låg hastighetsefterlevnad. De negativa konsekvenserna består till exempel av lägre framkomlighet för busstrafiken i form av ökade restider och sämre punktlighet. Resenärer såväl som förare påverkas av sämre komfort och vissa typer av farthinder innebär i förlängningen ett arbetsmiljöproblem på grund av vibrationerna.

Det är viktigt att staden tar hänsyn till detta vid val av hastighetsdämpande åtgärders placering och typ. Nyttan av varje hinder som införs i ett kollektivtrafikstråk bör också tydligare jämföras mot konsekvenserna för såväl förarna som resenärerna, och andra lösningar än fysiska hinder bör alltid övervägas. Införs fysiska hinder är det också viktigt att de branschrekommendationer som finns följs, vilket inte alltid är fallet.

Kort nämns även geofencing och automatiserade förarstödsfunktioner som en del i att tillse en efterlevnad av hastighetsgränserna. Detta är en framtidsdiskussion som vi gärna deltar i framöver, då det är mycket intressant att höra hur staden planerar att använda sig av detta.

Behov av angörings- och parkeringsytor för kommersiell busstrafik

Rapporten ”Turistbussens betydelse och framkomlighet i storstadsmiljö” som Sveriges Bussföretag publicerade i februari 2022 noterar i en jämförelse mellan Stockholms stads lokala trafikföreskrifter om parkering med buss från 2015 till 2021 att en fjärdedel av parkeringsytorna för bussar har försvunnit. Detta inkluderar inte Djurgården, eftersom parkering på Djurgården inte hanteras av Stockholms stad. Dessa nedskärningar har skapat problem då förare av denna typ av trafik får svårt att genomföra sina lagstadgade raster när parkering saknas. Den kommersiella trafiken, särskilt beställningstrafiken, är viktig för stadens ekonomi då den utgör betydande belopp både i intäkter samt är kopplat till arbetstillfällen. Nämnda studie visar att den bristande framkomligheten för den kommersiella trafiken, och i synnerhet beställningstrafiken med buss, kostar samhället ca en kvarts miljard per år.

Sveriges Bussföretag vill på en generell nivå påtala vikten av att beakta den kommersiella trafikens behov när det kommer till framkomlighet, omlastning, angöring och möjligheter till parkering. Den kommersiella trafiken är, och behöver ses som, ett av naven i besöksnäringen.

Nedan följer ett antal exempel på vad detta kan handla om:

- Vid alla nya tunnelbane- och pendeltågsstationer bör det planeras för omstignings- och parkeringsutrymmen för bussar. Möjligheten för bussar att påbörja och avsluta resor på dessa mindre terminaler eller omstigningsstationer skulle fylla ett stort

behov för att avlasta exempelvis Cityterminalen och sprida ut trafikbelastningen i staden.

- När planering för kollektivtrafik på vatten sker måste det finnas platser för både kommersiell trafik och upphandlad linjetrafik i anslutning till denna trafiks hållplatser. Med det så främjas ”Hela resan-perspektivet”.

- Varje stadsdel ska ha ändamålsenliga terminaler och omstigningsstationer mellan olika transportslag, och vid dessa bör det finnas plats för både upphandlad linjetrafik och kommersiell trafik.

- De gator som blir vistelseplatser ska om möjligt kompletteras med av- och påstigningsplatser avsedda för bussar i nära anslutning.

- Att stomvägnätet i staden är anpassat för alla typer av tunga fordon.

- Överväg och estimerade förväntade nyttoeffekter då viss del av gators ursprungliga användning enligt strategin, ska användas till annat än sin ursprungsroll – exempelvis rekreations- och trivseldområden. Kan detta ske framgångsrikt eller sker det på bekostnad av annat, exempelvis undanträngd nyttotrafik?

Avslutningsvis

Bussbranschen ger jobb åt människor i hela Sverige. Idag sysselsätter vi omkring 30 000 medarbetare, varav många i och omkring Stockholm. Bussbranschen leder omställningen till en fossilfri fordonsflotta, och svenska bussar kör på över 85% förnyelsebart. Den har ett tydligt mål om att ännu mer öka busstrafikens attraktivitet som persontransportör, både som en del i den multimodala resan likväl som resenärens enda färdmedel och att alltid vara en trygg, klimatsmart, säker och närvarande transportör.

Vi delar Stockholms stads tankar om att ju bättre framkomlighet busstrafiken har, desto färre fordon behövs för att hålla samma regularitet med bibehållen kapacitet. Detta leder i sin tur till en effektivare och pålitligare upphandlad linjetrafik såväl som kommersiell trafik, vilket ökar bådats attraktivitet.

Framkomligheten i Stockholm är verkligen en angelägenhet för bussbranschen inom både Stockholm, närliggande kommuner, i regionen och hela landet. Det är ett perspektiv värt att påminna om.

Sveriges Motorcyklister

Sveriges Motorcyklisters yttrande daterat den 18 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Sveriges MotorCyklister, SMC Stockholm har getts möjlighet att besvara remissen som handlar om framkomlighet i Stockholm. SMC Stockholm svarade också på stadens förslag till framkomlighetsstrategi för tio år sedan, 2012. Vi framförde då att motorcyklar och mopeder är kapacitetsstarka fordon som måste inkluderas i en framkomlighetsstrategi. De saknades då och de saknas tyvärr även i detta underlag trots ökat resande med både MC och moped. SMC Stockholm upprepar därför mycket av svaret 2012 som är ännu mer aktuellt idag. Vi anser att motorcyklar och mopeder ska få fin-

nas i Stockholms stads Vision 2040 och vara en självklar del i Framkomlighetsstrategin.

Motorcyklar och mopeder är kapacitetsstarka och ytsnåla fordon

I Stockholms stad fanns 31 december 2021 knappt 19 000 motorcyklar och moped klass I. Trots att Stockholms stad redan i Framkomlighetsstrategin 2012 konstaterade att motorcyklar och mopeder är kapacitetsstarka fordon saknas de åter igen i underlaget. Det är förvånande med tanke på att antalet motorcyklar och mopeder i staden och länet ökat under de senaste tio åren. Att exkludera två kapacitetsstarka och ytsnåla fordon överensstämmer inte heller med strategins syfte; att planera så att enskilda trafikanter enklare ska kunna ta sitt ansvar för att använda stadens vägar och gator på ett så effektivt, miljövänligt och säkert sätt som möjligt.

SMC Stockholm konstaterar också att staden inte beskriver hur stor andel av trafiken som ska ske med MC och moped 2050 i Regional Utvecklingsplan för Stockholm-RUFS 2050 trots att man vill styra mot ett transporteffektivt samhälle genom att bland annat öka de eldrivna persontransporterna och att utveckla klimat- och resurseffektiva attraktiva regionala stadskärnor.

Framkomlighetsstrategin lyfter på flera ställen de offentliga rummen- utrymmet mellan husen, det vill säga gator, torg, parker och kajer som kopplar samman staden. SMC Stockholm håller med om att det är viktigt med trygga, säkra och välskötta gator och offentliga rum. Däremot anser SMC Stockholm att man också måste säkra framkomligheten för exempelvis varu- och persontransporter. Det är viktigt att beakta att en stad har stora behov av att människor kan nå fram till affärer, apotek, restauranger, hotell, bostäder och arbetsplatser, liksom att mat, varor och medicin gör det. Det gäller även framkomlighet för räddningstjänst och blåljusverksamhet.

SMC Stockholm vill se säkra gator och vägar för alla trafikanter, även MC, moped klass I och II.

SMC Stockholm står till tjänst för att utveckla riktlinjer och regler för säkrare vägar och gator för MC och moped klass I och II i Stockholms stad.

Stockholmsdeklarationen bör självklart efterlevas i Stockholms stad

Under 2021 genomfördes den globala workshopen *Riding in a safe system* i Sverige av OECD/ITF, Trafikverket, den globala MC-organisationen FIM samt MC-tillverkarnas europeiska och globala organisationer ACEM och IMMA. Workshopen var en uppföljning av FN:s ministerkonferens som hölls i Stockholm 2020 för att visa hur man kan inkludera motorcyklar och mopeder i Nollvisionen utifrån Stockholmsdeklarationen (1). En viktig del av workshopen var ge förslag på hur man kan stimulera förändrade resval samt öka resandet med MC och moped för att skapa säkrare och hållbara transporter. Det finns ingenting som rör MC och moped i Framkomlighetsstrategin utifrån Stockholmsdeklarationen och OECD/ITF:s rekommendationer.

De globala rekommendationer som lämnades vid OECD/ITF:s workshop 2021 angående att stötta fler att köra tvåhjuligt motorfordon var följande:

- Rethink, redesign, and reallocate infrastructure and urban planning. Cities and road authorities should develop new solutions that include PTW mobility in urban settings for sustainable and safe use of PTWs for efficient mobility. This includes adapt-

ing speed in urban areas, where pedestrians and cyclists interact with motorized vehicles, in accordance with the Stockholm Declaration.

- Manufacturers and researchers should improve and demonstrate the sustainability (safety and environmental footprint) of PTWs as a space-efficient mobility tool, and city planners should enable better connection of PTWs with public transport.

- Local governments should improve the management of PTW parking capacity in general, and especially at public transport hubs to enable modal shift from and to PTWs, allocating sufficient space and preventing impairment of pedestrian access through the design of parking infrastructures and enforcement of parking rules.

- Local and national governments should increase safe transport choices everywhere to reduce forced reliance on PTWs, and especially for small children (e.g. school buses) and in low- and middle-income countries.

SMC Stockholm förutsätter att Stockholms stad följer rekommendationerna i Stockholmsdeklarationen som antagits av FN och de uppföljande rekommendationerna som antogs vid OECD/ITF:s workshop Riding in a Safe Systems genom att inkludera MC och moped i Framkomlighetsstrategin. SMC Stockholm samarbetar gärna med Stockholms stad i detta arbete.

Motorcyklar och mopeder är också hållbara fordon

Idag har de flesta motorcyklar och mopeder en förbränningsmotor och drivs med fossila drivmedel. Men, utvecklingen mot fossilfria fordon går snabbt och i Stockholmsområdet är redan de flesta mopeder som säljs eldrivna. Vid sidan av de kända japanska, amerikanska, engelska och italienska MC-tillverkarna har flera svenska MC-tillverkare dykt upp på marknaden de senaste åren: Cake, Rgent, Stilride och Stark Varg. Dessa tillverkar enbart elektriska motorcyklar och deras MC-modeller har ett huvudsakligt användningsområde; pendling i större städer.

Även motorcyklar och moped som drivs med fossila drivmedel är mer hållbara jämfört med personbil. De sliter mindre på vägarna, bidrar till minskad trängsel då enkelt kan passera köer, drar mindre bensin jämfört med bil och har en miljövänligare tillverkningsprocess. Dessutom återvinns i stort sett alla motorcyklar i sin helhet.

SMC Stockholm anser att motorcyklar och mopeder fyller en viktig funktion i samhället och därför ska tas i beaktande i alla former av transportplanering.

Begreppet mikromobilitet

I delen om mikromobilitet nämns endast elsparkcyklar även om man säger att det i framtiden kan handla om fler typer av små fordon som både kan vara delade eller privata. Mikromobilitetslösningar ska enligt strategin vara ett komplement till stadens befintliga transportsystem genom att erbjuda en flexibel resa med yteffektiva färdmedel för kortare sträckor.

SMC och SMC Stockholm anser att detta är en alltför snäv tolkning av begreppet mikromobilitet som handlar om betydligt mer än elsparkcyklar. Ingen vet vilka fordon som kommer att finnas inom några år och i vilken kategori av tvåhjulingar dessa kommer att inrymmas; cykel, moped klass I, moped klass II och motorcykel.

Trots att motorcyklar och mopeder ses som ytsnåla och kapacitetsstarka fordon lokalt, regionalt, nationellt och globalt nämns inte dessa fordon i sammanhang som rör mikromobilitet och framkomlighet.

SMC Stockholm anser att begreppet mikromobilitet i staden bör utvidgas enligt följande:

- Mikromobilitet handlar inte bara om en del av en resa
- Mikromobilitet ska omfatta alla tvåhjuliga, även MC och moped

Ökat resande med MC och moped förbättrar framkomligheten

På sidorna 14-15 i Framkomlighetsstrategin beskrivs dagens resande och önskat resande i framtiden. Här saknas MC och moped. Motorcyklisterna i Stockholms län är enligt Trafikanalys de som kör längst sträcka årligen. En studie 2015 om MC-användningen i Stockholms län visade att det vanligaste användningsområdet för MC var pendling till skola och arbete. Orsakerna till detta är att man spar både tid och pengar genom att använda MC och moped och många får helt enkelt vardagspusslet att fungera genom att köra ett tvåhjuligt motorfordon. Utvecklingen av eldrivna tvåhjuliga motorfordon går i en rasande takt och detta ska stimuleras av Stockholms stad. Tyvärr saknas dessa kapacitetsstarka fordon helt i Framkomlighetsstrategin.

SMC Stockholm föreslår att Stockholms stad inkluderar MC och moped klass I och II i planeringsinriktningarna avseende kapacitet, hållbarhet och framkomlighet. Kapaciteten kan förbättras genom enkla och kostnadseffektiva åtgärder som

- att inkludera moped klass II i alla GCM-vägar och i cykelplanen,
- att öppna kollektivkörfält för motorcyklar . Detta ökar samtidigt säkerheten för dem som färdas på MC, samt

- att ge alla tvåhjuliga fordon tillgång till parkering i staden på lika villkor
- Framkomligheten kan förbättras genom att

- att öppna kollektivkörfält för motorcyklar. Detta har fungerat i staden sedan 1981 utan att försämra framkomligheten för kollektivtrafiken,

- att förbättra underhåll för samtliga oskyddade trafikanter, även dem som färdas på moped klass I och MC. Cirka 15 procent av dem som skadas allvarligt på MC i tätort uppger att grus bidragit till olyckan.

Hållbarhet kan förbättras genom

- att stimulera användning av tvåhjuliga motorfordon där utvecklingen går mot allt fler eldrivna fordon,

- genom att Stockholms stad inte ändrar den globala definitionen av oskyddade trafikanter

genom att exkludera dem som färdas på MC och moped klass I och II vilket bör tydligas i dokumentet samt att

- förbättra underhåll för samtliga oskyddade trafikanter.

Stockholmarna på MC och moped ska också vara säkra i trafiken

SMC Stockholm har ovan pekat på flera åtgärder för ökad trafiksäkerhet i staden genom förbättrat underhåll, tillgång till kollektivkörfält, inkluderande i planerings- och utformningsprocessen och liknande.

Strategin tar upp hastighetsefterlevnad som en åtgärd vilket givetvis även ska gälla MC och moped. Däremot måste konsekvenserna av geofencing utvärderas för alla som färdas på ett tvåhjuligt fordon där gaskontroll är en förutsättning för stabilitet och att fordonet inte välter.

SMC Stockholm föreslår därför

- att staden utvärderar konsekvenserna av geofencing innan detta införs för samtliga fordon i Stockholms stad.

Parkeringsreglerna av tvåhjuliga måste ses över

Problemet med hur elsparkcyklarna (inte) parkeras varit ett problem sedan de började dyka upp på stadens gator. Det finns sannolikt inget annat fordon som fått så

mycket kritik i frågan om parkering och det handlar i stort sett enbart om hyrfordon. Det bör vara enkelt att åtgärda och det finns redan idag befintliga lösningar för uthyrningsföretagen. Ändå är just detta fordon det enda som nämns i begreppet mikromobilitet.

SMC Stockholm vill åter påtala de enorma skillnaderna som finns i staden mellan cykel och moped klass II respektive motorcykel och moped klass I trots att fordonen i många fall är så pass lika att parkeringsvakter har svårt att skilja dem åt. Utvecklingen av tvåhjuliga fordon sker i snabb takt och det kommer bli ännu svårare framöver för Stockholms stad att placera fordonen i rätt kategori.

Staden utgår från personbil då man avgiftsbelägger MC och moped klass I. Många av dessa parkeringar har försvunnit sedan avgifterna infördes. MC och moped klass hänvisas till att parkera i MC-parkeringarna till reducerad avgift jämfört med bil, varje fordon i rutan måste betala avgift. När MC-parkeringarna är fyllda hänvisas MC och moped klass I till rutor avsedda för bil. Även om det får plats flera motorcyklar och mopeder i en bilruta finns det ingen anledning att flera delar på rutan eftersom varje fordon måste betala full avgift. Samtidigt är det gratis att parkera en cykel och moped klass II som är fordon i motsvarande storlek. Detta bidrar inte på något sätt till syfte och mål i Framkomlighetsstrategin.

Inom kort kommer de flesta mopeder som kommer ut på marknaden att vara eldrivna. Mopeder och motorcyklar används både av pendlare och företag som transporter varor och mat i städerna. Tvåhjuliga hållbara fordon tar mindre plats i trafiken jämfört med personbil, både under färd och vid parkering, de minskar trängseln och bidrar till minskad klimatpåverkan.

Många gånger är det omöjligt att se skillnaden på en moped klass I, moped klass II och elcykel. Mot bakgrund av detta anser vi att det krävs ett nytänkande kring parkering som innebär att alla tvåhjuliga fordon likställs.

SMC Stockholm föreslår att parkeringslagstiftning ska ändras så att alla tvåhjuliga, med eller utan motor, kan erbjudas kostnadsfri parkering på markerade ytor.

Sveriges Åkeriföretag

Sveriges Åkeriföretags yttrande daterat den 31 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Sveriges Åkeriföretag tycker att den Reviderade framkomlighetsstrategin för Stockholms Stad i det stora hela är bra. Men vi har några medskick.

De medskick vi gör är.

1. Fair Transport Vi skulle vilja rekommendera Stockholms stad att ställa Fair Transport som ett krav i sina upphandlingar för att hållbara transporter. Fair Transport är en hållbarhetscertifiering för godstransporter på väg. Det som möjliggör Fair Transport som hållbarhetscertifiering är att dokumentation som lämnas går att följa upp och granskas, och att det tredjeparts kontrolleras. https://fairtransport.se/wp-content/uploads/2021/12/Upphandlingsunderlag_FT_ver3.0_20211220.pdf

2. *Bio Bränsle* Det är viktig i omställningen att använda alla biobränslen som finns tillgängliga om vi ska klara omställningen. Även om framtiden är el eller Vätgas så finns inte förutsättningarna på plats ännu. Dels behöver laddinfrastrukturen byggas ut och kostanden för fordonen är idag 3 gånger så dyr när det gäller el – vätgas

3. *Uppföljning på uppsatta mål* Det är viktigt att staden följer upp sina uppsatta krav i sina upphandlingar. Så att vi får en sund konkurrens på samma villkor och att staden får de tjänster som man faktiskt har upphandlat.

4. *Särskilda vägbanor* särskilj trafiken så att tex. cykeltrafik inte gick på gator där tungtrafik trafikerar ur en trafiksäkerhetssynpunkt. Se även till att lagar och regler gäller alla transportslag. Trafiksäkerheten ökar om alla spela enligt samma regler.

5. *Viktig med framkomlighet på sommargator* Det är trevligt när vissa gator blir sommargator där man kan sitta på uteserveringarna. För våra medlemmar som levererar varor till de näringsidkare som erbjuder varor på uteserveringarna så måste det vara möjligt att kunna leverera. För leveransen måste i det flesta fall göras i anslutning till uteserveringens ingång eftersom det ej finns någon godsmottagning.

6. *Off Peak (nattleveranser)* är ett ypperligt sätt att uppnå många av stadens mål med strategin eftersom man slipper det stora trafikflödet som är på dagen. Så kan transporter göra med färre fordon, mindre utsläpp och trafik och säkerhetssynpunkt minimeras eftersom det är färre som är ute på gatorna, skolor, dagis/fritis mm... *Skapa möjligheter för nattleveranser när det är väldigt lite trafik i city med tystafordon, detta skapar mer effektiva transporter med färre fordon, mindre utsläpp, bättre arbetsmiljö och färre fordonsflyttningar av tungtrafik dagtid.*

7. *Geofencing* möjligheten till att skapa digitala geografiska zoner där uppkopplade fordon kan styras på olika sätt. Tex. styra hastigheten för vissa gator, vid skolor mm. Men kan också användas för att begränsa ett fordons tillgång till zoner, vissa gator får man bara köra el/vätgas men även tillåta längre och tyngre fordon tillgång till staden genom att sänka hastigheter på fordon som då kan ge tillgång till olika BK-klassade vägar och broar.

8. *Laddplatser för tungtrafik* staden måste möjliggöra för att tunga lastbilar ska kunna stödladda i staden.

9. *Last/Lossning* Det måste finnas lastplatser i staden där man kan stå och lasta och lossa och att dessa inte upptas av fordon som ej får stå där.

10. *Parkering förbjuden: VIKTIG*-Förr så fick yrkestrafiken stå 30 min på Parkering förbjuden, och kunde ta sin lagstadgade rast enligt kör och vilotider reglerna. Men detta har tigits bort, så nu måste det som kör en slinga i city för att leverera varor köra ut ur stan för att ta sin rast. För att sedan köra in i city igen för att fortsätta leverera varor. Detta är inte bra varken för miljön eller trängseln. Därför så borde denna regel införas igen, så att det är tillåtet för yrkestrafik att stå 30 min på parkering förbjuden.

11. *Uppställningsplatser* Idag så finns det inga uppställningsplatser, om man kommer med bil och släp om vill kunna ställa av släpet för att åka in med lastbilen och sedan åka ut och lasta över från släpet. För att återigen leverera i staden där 12 m. regeln gäller idag. Därför måste de till platser där detta möjliggörs, som det är idag så ställs släpen på ställen där det är mindre lämpligt. Detta skapar trafik hinder och böter. Kom-

munerna upplever problem med att lastbilar står uppställda på t.ex. lastzoner, bensinstationer, köpcentrum, industri-, terminal- och hamnområden, samt även i viss utsträckning i bostadsområden. Trots uppenbara problemen är de få kommuner som har utpekade uppställningsplatser för att komma till rätta med detta. Uppställningsplatser är viktiga ur flera perspektiv. Förutom ovan nämnda behövs de även för att chaufförerna ska kunna ta rast och vila inom ramen för både arbetstidslagstiftningen och de lagstadgade kör- och vilotidsreglerna.

12. Mer flexibilitet i planeringen av transporter (tidsramar) Om leverantörerna av transporter kunde ha ett mer flexibla tidsramar så skulle de kunna planera leveranserna på ett mer effektivt sätt. Allt ifrån när trafikflödet är bättre och lägga in det i bättre slinga. Idag kan det uppstå att man måste köra med flera fordon p.g.a. ett visst tidsfönster för leveransen.

13. 12 meter reglerna – Tillåt 15 m. fordon, detta skulle minska fordonsrörelserna med upp till 48 % på anläggnings fordon. Mindre utsläpp och trängsel.

14. Bk4 – Trafikverket håller på och upplåter flera riksvägar till bärighetsklass 4 (74 ton) det är viktigt att Stockholms Stad tittar över sina kommunala vägar och upplåter vissa av sina kommunala vägar till BK4 så det är möjligt att nå vissa strategis noder i Stockholm. Så det inte blir flaskhalsar och man blir stående riksvägarna när man ska levereras varor till Stockholm. Vad är fördelarna med att tungalastbilar kan få med sig mer varor- mindre utsläpp och färre fordonsförflyttningar (färre lastbilar). Gör inte BK4 till en politisk fråga. Se hur Malmö Stad arbetar.

Synskadades Riksförbund, Stockholms stad

Synskadades Riksförbund, Stockholms stads yttrande daterat den 11 maj 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattningsvis vill vi framhålla att det är viktigt och positivt att gångtrafikanter situation prioriteras i framkomlighetsstrategin. Gångtrafikanter med synnedsättning eller som är helt blinda har en mycket utsatt situation i trafiken. Särskild hänsyn till synskadades framkomlighet måste tas vid all trafikplanering.

En stad där alla känner sig välkomna bör ha hög tillgänglighet och säkerhet för personer med funktionshinder som ett uttalat mål. Detta saknas i bakgrundsbeskrivningen.

Personer med funktionsnedsättning kan oftast inte välja transportsätt utan är beroende av tillgängligheten och hur färdtjänsten fungerar.

Det borde framgå att ett mål för den nya strategin är att förverkliga den nationella funktionshinderspolitiken och det nationella mål som riksdagen fastställde den 30 november 2017:

"Att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund".

Om staden och trenderna

Det är oerhört viktigt att cyklar och elsparkcyklar inte får parkeras på trottoarer eller övergångsställen. Kommunen har ett ansvar att ordna bra parkeringsplatser för dessa fordon, men kommunen ska också ha ett ansvar att omedelbart transportera bort felparkerade cyklar och elsparkcyklar. Att helt stänga av vissa områden från elsparkcykelanvändning (geofencing) är en åtgärd som kommunen bör ta till i väsentlig utsträckning. Det är också viktigt att förbjuda all cykel- och elsparkcykelanvändning på trottoarer, och att ha strikta fartgränser för elsparkcyklar.

Övergripande inriktning för planeringen

För att gatumiljön ska vara attraktiv för synskadade krävs god framkomlighet på trottoarerna. Det omfattande byggandet innebär framkomlighets- och säkerhetsproblem.

Det är positivt att god belysning lyfts fram i framkomlighetsstrategin. Detta är extra viktigt för personer med nedsatt syn.

Gångtrafikanter med synnedsättning eller som är helt blinda har en mycket utsatt situation i trafiken. Särskild hänsyn till synskadades framkomlighet måste tas vid all trafikplanering.

Övergångsställen ska i första hand vara ljus- och ljudreglerade. Så kallat diagonala övergångsställen ska inte förekomma. Inte heller bör oregrulerade så kallade gångpassager finnas. Om cykelbana finns ska övergångsstället dras även över cykelbanan, så att även cyklister har rött respektive grönt ljus. Detta är viktigt för gångtrafikanternas säkerhet.

Trottoarkanter är viktiga för synskadades orientering. Kanter får inte fasas ner eller tas bort så att en synskadad person inte kan avgöra om hon eller han befinner sig på gångbanan, cykelbanan eller körbanan. Vi ser positivt på att strategin förordar tydligt avskilda gångbanor och cykelbanor.

Hinder på trottoarer kan exempelvis vara så kallade gatupratrare eller uteserveringar. Dessa måste ha en utformning så att de enkelt kan upptäckas av en synskadad som har vit käpp. Det måste också finnas goda möjligheter med tillräckligt utrymme att passera sådana hinder. Detta är givetvis viktigt för personer med barnvagn, rullstol eller rullatorer, men det är också viktigt för synskadade.

skyltar och markiser eller dylikt som hänger ut över trottoaren kan inte accepteras om det inte sker på en höjd där gångtrafikanterna säkert kan passera under dessa.

En snabb och effektiv snöröjning och halkbekämpning på trottoarer och gångvägar samt i utomhustrappor är en viktig framkomlighetsfråga.

När det gäller sommargånggator är det viktigt att färdtjänst fortfarande kan användas så, att personer med funktionsnedsättning kan komma från dörr till dörr.

Vid ombyggnationer måste tydlig avspärning alltid ske. Det räcker inte med plastband, det måste vara en rejäl avspärning med staket eller motsvarande.

Trender

Angående "micromobilitet" såsom elsparkcyklar sägs att det är viktigt att integrera dessa nya fordon så att framkomligheten för personer med funktionsnedsättning inte hindras. Detta är viktigt. Här påstås att idag används teknik för att delvis styra parkering av elsparkcyklar. Det kan verkligen ifrågasättas, åtminstone märks inget konkret

resultat. Elsparkcyklar parkeras idag i stor utsträckning på trottoarerna, vilket är ett framkomlighetsproblem och skapar fallolyckor.

bör lyftas i remissvaret.

När det gäller automatiserade fordon saknas en analys av vad detta innebär för personer med synnedsättning, vilka risker?

När det talas om stadens attraktivitet nämns orienterbarhet och att ingen ska diskrimineras när det gäller att ta sig fram i det offentliga rummet. Det är en vision som vi är långt ifrån idag.

Åtgärds punkter

Här finns tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning med som en åtgärd staden behöver jobba med. Det är Bra. I detta remissvar har vi givit konkreta exempel på hur den fysiska miljön måste vara utformad.

Trafikverket

Trafikverkets yttrande daterat den 31 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Riksintresse

I Trafikverkets ansvar att peka ut område av riksintresse för kommunikation ligger att också att värna riksintresse värde och funktion. Riksintresse värde och funktion är att upprätthålla en god tillgänglighet i länet där framkomlighet är viktigt del i det.

För att skapa god tillgänglighet är det också viktigt att det finns ett sammanhängande nät, som kan skapa kontinuitet och sammanhang. Det är också viktigt med tillförlitlighet och framkomlighet i systemet.

Trafikverket anser att riksintresse frågan bör beaktas i framkomlighetsstrategin.

Övergripande

Trafikverket anser att framkomlighetsstrategin är en väl genomarbetad strategi och har möjlighet att ge en god vägledning för efterföljande planering. Synsätten i Framkomlighetsstrategin anknyter också till stora delar till förhållningssätten Trafikverkets Framkomlighetsprogram för det primära vägnätet. Det finns dock delar i strategin som skulle kunna utvecklas och förtydligas ytterligare.

Framkomlighetsstrategin kan nyansera och utveckla bilden av staden ytterligare. Strategin upplevs främst fokusera på innerstadens utmaningar gällande framkomlighet, vilket är nog så viktigt att hantera. Men framkomlighet på både det regionala vägnätet och i de yttre delarna staden är av stor vikt för att få transportsystem att fungera i alla delar och relationer.

Olika delar av staden har olika utmaningar gällande framkomlighet. Detta skulle tydligare kunna lyftas fram i strategin och att dessa utmaningar analyseras utifrån vilka prioriteringar som bör eller ska göras mellan trafikslag.

Prioriteringar

I strategin tar staden fram tydliga prioriteringar och rangordning för olika färd sätt (den uppochnervända pyramiden). Denna prioritering kan fungera på vissa typer av gator i innerstaden men kan inte gälla överallt. Stockholm stad bör i sin trafikstrategi uttrycka att vägtrafiken, särskilt där den har en regional funktion för tillgängligheten, måste ges tillräcklig prioritering för att kunna upprätthålla den regionala funktionen. Det är väsentligt att regionala stråk och lokala gator samverkar på ett sådant sätt att den regionala trafiken väljer dessa stråk istället för att välja ”smitvägar” i det lokala nätet. Omvänt behöver att lokalt nät ha sådan funktion att lokal trafik inte bidrar till överbelastning på regionalt nät. Man bör alltså dela in vägar och gator i olika kategorier och för dessa ange lämplig prioritet av de olika trafikslagen efter vilken primär funktion infrastrukturen ska ha. Det vore önskvärt att framkomlighetsstrategin kompletteras med ett sådant synsätt.

Primära vägnätet

Det är positivt att staden lyfter fram det primära vägnätet och att dess funktioner ska värnas. Trafikverket anser dock att det går att utveckla beskrivningar av det primära vägnätet. Vilken funktion det har kopplat till lokal, regionalt och nationellt vägnät, samt att det är viktigt även för personresor i bil, inte bara kollektivtrafik och näringslivstransporter. Trafikverket vill också framföra att det sedan remissen har gjorts uppdatering kring det primära vägnätet som lämpligen lyfts in i framkomlighetsprogrammet.

Exploateringsområden och urbana stråk

Det är väsentligt att synsätten i programmet till fullo implementeras i nya exploateringsområden. Genom att dessa utvecklas för att möjliggöra god tillgänglighet med gång, cykel och kollektivtrafik, kan även trafikutvecklingen begränsas något på angränsande stråk vilket är önskvärt. Staden kan också överväga om förhållningssätt och intresseavvägningar vid s.k. urbana stråk bör redovisas i strategin.

Övrigt

Begreppet delad mobilitet bör förtydligas om vad som ingår i begreppet. Utifrån beskrivningen av delade mobilitetstjänster på sidan 18, där kollektivtrafiken beskrivs som ”en stor, samhällsfinansierad form av mobilitetstjänst” blir den uppochnervända pyramiden lite svårtolkad. Där delad mobilitet och kollektivtrafik är separerade. Därför bör det tydliggöras vad som ingår i begreppet delad mobilt i den uppochnervända pyramiden, är det endast delade billösningar eller ingår också exempelvis el-sparcykel lösningar.

Transportföretagen

Transportföretagens yttrande daterat den 31 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Trafik- och resandevolymerna kommer fortsätta att öka i Stockholm. Goda förutsättningar för tillgänglighet ger hög produktivitet, innovationskraft och livskvalitet. Stock-

holms höga tillgänglighet kommer att fortsätta locka till sig människor och verksamheter, och i och med det kommer trafiken och resandet i länet att fortsätta öka.

Det som lockar människor till en storstad är hög tillgänglighet till andra människor, till arbetsplatser, arbetskraft, kulturutbud och fritidsaktiviteter. Den höga tillgängligheten leder i sig till bättre förutsättningar för specialisering och delande, vilket i sin tur leder till högre produktivitet och ökad sysselsättning. Det är några av orsakerna till varför människor söker sig till storstäder, trots trängsel och högre priser.

En stad utan rörelse, utan transporter, utan förflyttning av människor och gods är en död stad. Samtidigt leder en stor mängd människor på en begränsad yta till trängsel och begränsad framkomlighet. Gående, cyklister, bilister, bussar, lastbilar och spårvagnar ska samsas. Och elsparkcyklar. På vissa ytor måste gående och cyklister prioriteras men det går inte räkna bort personbilen. Trots att boende i Stockholms stad har tillgång till ett av världens bästa kollektivtrafiksystäm så är personbilsinnehavet relativt högt. Det beror på att personbilen används främst för andra syften än arbetsresor; handla på helgen, resor till nära och kära, till idrottsaktiviteter och på semester. Och till fritidshuset.

Inget av det som lockar människor till storstäder, eller till städer överhuvudtaget, hade varit möjligt utan fungerande varustransporter. Vi välkomnar därför att strategin så tydligt slår fast att väl fungerande godstransporter är en förutsättning för staden.

Det gäller dock att strategier inte stannar vid fina ord. Våra medlemsföretag, som är de som förser affärerna med varor och transporterar byggmaterial till byggarbetsplatser med mera med mera, upplever att trafiksituationen för yrkestrafiken har försämrats de senaste decennierna. Lastzoner har försvunnit, ytor för uppställning av trailers och släp har ianspråktagits för andra ändamål och framkomligheten på vägarna har försämrats i rusningstrafik. Det skapar en stressig arbetsmiljö för förarna och försvårar nyrekryteringen.

Utöka "off-peak" leveranserna

Försöken med "off-peak" leveranser har visat att detta är fullt möjligt och vi hoppas att det kan börja användas i större skala. De lokala och regionala transportererna är de som kommer att elektrifieras först, det i sin tur borde skapa gynnsamma förutsättningar för mer än försöksverksamhet med "off-peak" leveranser.

Öka den tillåtna maxlängden från 12 till 15 meter för lastbilar

Transportföretagen skulle också gärna se att den tillåtna maxlängden för lastbilar ökade från 12 till 15 meter, åtminstone för masstransporter. Utredningar har visat att det skulle kunna innebära en halvering av antalet masstransportleveranser. Dagens 12 meters begränsning försämrar förutsättningarna för effektiva godstransporter.

Om 12-meters begränsningen ska behållas för andra transporter än masstransporter hade vi gärna sett en mer flexibel tillämpning. Ett illustrativt exempel är en bostadsbyggnation i södra Stockholm för ett par år sedan. Om transportföretaget hade beviljats dispens från längdbegränsningen hade det inneburit 110 lastbilstransporter tur och retur i stället för 290! Om den dispensökande kan visa tydliga effektivitetsvinster genom att få dispens från 12 meters begränsningen anser Transportföretagen att dispens borde kunna ges, även om det inte handlar om icke delbart gods.

Förbättrad dialog mellan transportsektor och staden

Transportföretagen inser att det inte finns en snabb lösning på den ökade trängsel-situationen för yrkestrafiken men har sedan tidigare efterfrågat ett dialogforum där representanter från Stockholms stad och representanter för transportbranschen kunde mötas regelbundet. För enskilda projekt finns det dialogforum, men branschen efterfrågar ett mer långsiktigt forum för att inte minst öka förståelsen för varandras roller. Ett sådant nätverk finns exempelvis i Göteborg och Umeå och är uppskattat av såväl kommunala företrädare som transportbranschen. Stockholm stads intresse för att till-skapa ett sådant nätverk har hittills varit svalt, men med tanke på den betydelse gods-transporterna tillskrivs i framkomlighetsstrategin hoppas vi att stadens inställning kan förändras.

Stockholm har ett världens bästa kollektivtrafiksystem, men inget är så bra så att det inte kan bli bättre. Busstrafiken påverkas också av en den ökande trängseln i staden och restiderna med buss förlängs. Det är viktigt att staden arbetar för ökad framkom-lighet för busstrafiken genom exempelvis fler kollektivtrafikkörfält och smartare tra-fiksignalsystem. I övrigt när det gäller framkomlighet för kollektivtrafik med buss och övrig busstrafik svarar vi genom Sveriges Bussföretag, ett av våra sju förbund inom Transportföretagen.

Vaxholms stad

Vaxholms stads yttrande daterat den 24 mars 2022 har i huvudsak följande ly-delse.

Vaxholms stad har inget att erinra över Stockholms stad förslag till reviderad Fram-komlighetsstrategi.

Funktionsrätt Stockholms stad

Funktionsrätt Stockholms stads yttrande daterat den 3 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Funktionsrätt Stockholms stad har valt att som berörd part besvara remissen angående den reviderade Framkomlighetsstrategin. I stadens program för tillgänglighet och del-aktighet för personer med funktionsnedsättning fastställs det att personer med funk-tionsnedsättning ska kunna förflytta sig, vistas i, och använda stadens alla miljöer på jämlika villkor som alla andra och hinder ska åtgärdas så att den blir tillgänglig och användbar för alla oavsett funktionsförmåga.

Vi vill därför i samband med detta framföra att vi ser ett problem med att stadens funktionshindersorganisationer inte stått med som remissinstans.

Enligt direktivet för samtliga nämnder och bolag ska dessa tillämpa funktionshin-derperspektivet vid beslutsfattande, planering och ut förande av verksamhet för att sä-

kerställa att alla, oavsett funktionsförmåga, får tillgång till stadens samhällsliv och till stadens stöd, skydd och service på lika villkor. För att staden ska kunna leva upp till detta, krävs ett tidigare, tydligare och mer professionellt samarbete med berörda organisationer och Funktionshinderråd, till exempel i samband med remisser som denna. Full delaktighet förutsätter att personer med funktionsnedsättning inkluderas i stadens planering och beslutsprocesser på jämlika villkor.

Vi uppmanar samtliga förvaltningar att följa direktiven och se över sina remissförfaranden så att relevanta parter får uttala sig i för dem viktiga strategiska frågor.

Utsatthet

Funktionsrätt Stockholms stad har läst och utvärderat revideringen av Framkomlighetsstrategin och kan konstatera att det i delar finns mer att önska. Man gör förvisso en något tydligare och skarpare skrivning kring utsatthet i trafiken, men det som kvarstår är den utelämnade artskillnad mellan cykeltrafik och de som är mest utsatta i trafiken: barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Detta är en mycket viktig distinktion som saknas och vi tror att det är en strategiskt betydelsefull insikt som staden, trots sin iver att öka cykeltrafiken, måste se över.

Utifrån ett tillgänglighetsperspektiv måste oskyddade trafikanter alltid ha företräde och det måste vara tydliga markeringar mellan trafikslagen. Gångstråk ska vara tydligt separerade från övrig gatumiljö genom tydliga ljuskontrasterande och taktila markeringar. Dessa ska vara kännbara och enkla att se, även vintertid.

Färdtjänst

Alla har inte frihet att välja trafikslag för att ta sig runt i staden. Färdtjänsten är många gånger helt avgörande för att personer med funktionsnedsättning ska kunna ta del av stadens utbud och vi saknar ett avsnitt om detta i Framkomlighetsstrategin. Vår förhåga är att detta tyder på att färdtjänstens framkomlighet inte är ett prioriterat område för staden och att den inte värderas lika högt som kollektivtrafiken, något som skapar skillnader i medborgares livsvillkor. En indikation på att det förhåller sig så återges i en illustration kring de prioriterade trafikslagen där taxiverksamhet värderas lägre än näringslivets transporter. För att kunna erbjuda en väl fungerande färdtjänst behöver frågan om dess framkomlighet ha en mer framskjuten position, inte minst i planprocessen.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Särskilt uttalande gjordes av Rikard Warlenius m.fl. (V) enligt följande.

Vi ser positivt på att staden förnyar stadens framkomlighetsstrategi. Det övergripande budskapet är bra, och vi hoppas att den uppdaterade strategin ska få stort genomslag i stadens samtliga nämnder och verksamheter.

Här följer ett antal synpunkter och förslag till förtydliganden och förbättringar vi önskar se till slutversionen av dokumentet:

I stycket om automatisering bör man lyfta fram möjligheterna till självgående fordon för bland annat renhållning och snöröjning.

I den nuvarande versionen av texten så upprepas vissa ställningstaganden genomgående i alla sektioner där de är relevanta. Utifrån det upplägget finns ett antal ställningstaganden som förtjänar mer uppmärksamhet än vad de ges:

I stycket om "Kapacitet: Hur kan staden planera efter inriktningen?": Här behöver texten fastställa säkerställandet av tillräcklig vägkapacitet för cykel vid nybyggnation.

Under "Ett transportsystem som prioriterar gående" behöver frågan om framkomlighet vid nybyggen, reparationer och vägarbeten lyftas upp.

Även under "Stockholmarna ska vara säkra i trafiken" behöver framkomlighetsfrågor vid byggen och vägarbeten lyftas fram.

Att ställa krav i stadens upphandlingar nämns i samband med att driva teknikutveckling, men frågan om krav vid upphandlingar förtjänar att ges utrymme på fler platser; exempelvis klimatsmarta fordon i all upphandlad verksamhet, och tydliga krav på alla entreprenörer att de ska bedriva sin verksamhet med hänsyn till framkomlighetsstrategin.

Exploateringsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Clara Lindblom m.fl. (V) enligt följande.

Vi anser att målen i den reviderade strategin är bra men skulle gärna se att de preciseras med siffror. Vi vill också lyfta fram vikten av att det säkerställs att möjligheterna att använda kajerna för sjöfart inte byggs bort när nya bostäder och annat anläggs. Inte minst viktigt är att pendelbåtstrafiken kan fortsätta att utvecklas.

Ett annat problem är att strategins goda principer tidigare inte i tillräckligt hög grad har praktiserats i verkligheten, och det finns inget som talar för att detta skulle förändras till det bättre framöver med en revidering. Även om bilismen enligt den nuvarande strategin ska vara nedprioriterad är det inte så i praktiken, utan bilarnas framkomlighet

tas alltid hand om i det praktiska planeringsarbetet, medan t.ex. sammanhängande buskörfält får stå tillbaka. Den nya strategin visar inte heller någon hög ambitionsnivå på hur man ska minska bilismen. Till exempel tas ökat behov av parkeringsplatser för givet och inget skrivs om lägre parkeringstal och andra styrmedel som faktiskt kan minska bilinnehavet.

Vi i Vänsterpartiet tycker att synpunkterna förvaltningen ger uttryck för i sitt förslag till yttrande angående Stockholms stads reviderade framkomlighetsstrategi i stort är rimliga och bra. Vi delar förvaltningens kritik över att många, i övrigt bra mål, inte preciseras med siffror. Vi vill också lyfta fram vikten av att det säkerställs att möjligheterna att använda kajerna för sjöfart inte byggs bort när nya bostäder och annat anläggs. Inte minst viktigt att pendelbåtstrafiken kan fortsätta att utvecklas.

Ett annat problem är att strategins goda principer tidigare inte i tillräckligt hög grad har praktiserats i praktiken, och det finns inget som talar för att detta skulle förändras till det bättre framöver med en revidering. Även om bilismen enligt den nuvarande strategin ska vara nedprioriterad är det inte så i praktiken, utan bilarnas framkomlighet tas alltid hand om i det praktiska planeringsarbetet, medan t.ex. sammanhängande buskörfält får stå tillbaka. Den nya strategin visar inte heller någon hög ambitionsnivå på hur man ska minska bilismen. Till exempel tas ökat behov av parkeringsplatser för givet och inget skrivs om lägre parkeringstal och andra styrmedel som faktiskt kan minska bilinnehavet.

Fastighetsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Clara Lindblom m.fl. (V) enligt följande.

Vi anser att målen i den reviderade strategin är bra men skulle gärna se att de preciseras med siffror. Vi vill också lyfta fram vikten av att det säkerställs att möjligheterna att använda kajerna för sjöfart inte byggs bort när nya bostäder och annat anläggs. Inte minst viktigt är att pendelbåtstrafiken kan fortsätta att utvecklas.

Ett annat problem är att strategins goda principer tidigare inte i tillräckligt hög grad har praktiserats i verkligheten, och det finns inget som talar för att detta skulle förändras till det bättre framöver med en revidering. Även om bilismen enligt den nuvarande strategin ska vara nedprioriterad är det inte så i praktiken, utan bilarnas framkomlighet tas alltid hand om i det praktiska planeringsarbetet, medan t.ex. sammanhängande buskörfält får stå tillbaka. Den nya strategin visar inte heller någon hög ambitionsnivå på hur man ska minska bilismen. Till exempel tas ökat behov av parkeringsplatser för givet och inget skrivs om lägre parkeringstal och andra styrmedel som faktiskt kan minska bilinnehavet.

Särskilt uttalande gjordes av Göran Ek (SD) enligt följande.

Sverigedemokraterna välkomnar en rad perspektiv i den reviderade framkomlighetsstrategin. Stockholm är en stor kommun och många av ytterstadens invånare har ett särskilt behov av bil. Tillgången till bil är en nödvändighet för en stor del av stockholmarna för att få vardagen att gå ihop i situationer när kollektivtrafik inte är praktiskt möjligt.

Den föreslagna framkomlighetsstrategin är en fortsättning av den grönbåa majoritetens politik för att försvåra vardagen för Stockholms bilister. Vi anser därför att trafikkontoret bör ges i uppdrag att ta fram en framkomlighetsstrategi som också bejakar bilisternas intressen. Att på ett mer tillmötesgående sätt avhandla frågan om bilens villkor i form av bilkörfält och parkeringsutrymmen är av stor vikt för att skapa ett framkomligt Stockholm.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Deniz Butros m.fl. (V) enligt följande.

Framkomlighetsstrategin har goda intentioner och inriktningen att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik samt effektiv godstrafik är nödvändig för att skapa en social och framkomlig stad och samtidigt möta satta klimatmål.

Vi instämmer i förvaltningens kritik att strategin behöver vara tydligare kopplad till beslutade mål om ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm.

Skrivningarna om privatbilismen är i strategin väldigt få samtidigt som man kan se i grafiken och tabellerna att bilar tar upp en väldigt stor andel av vår stad. Två tredjedelar av stadens yta är bilgator och en femtedel av stadens ytor är parkeringsplatser – samtidigt äger endast 37 procent av stockholmarna en bil enligt Stockholms Stads miljöbarometer.

Att minska antalet privata bilar är att öka framkomligheten för kollektivtrafiken, färdtjänst och nödvändiga transporter. Ett minskat behov av parkeringsplatser skulle frigöra mark som kan användas till att skapa en trevligare, attraktivare och mer social stad. Det är fullt möjligt, flera storstäder i Europa går den vägen och Stockholm stad bör inte ha lägre ambitioner.

Kraftfullare strategier bör finnas för att minska bilismen med få personer i egen bil och öka andelen som reser med kollektivtrafik. Vänsterpartiet ser att en utbyggd och för medborgarna billigare kollektivtrafik är en nyckel för att lyckas med detta. Vi ser att man behöver sammanhängande busskörfält och fler turer. Detta kräver ett tydligare, strategiskt samarbete med Region Stockholm. Prioriterade parkeringsplatser för bilpooler kan göra att fler har tillgång till bil utan att antalet bilar ökar.

Utöver privatbilismen är funktionshindersperspektivet i princip obefintligt i framkomlighetsstrategin. Funktionshinderrådet lyfter många viktiga aspekter i sitt yttrande. Färdtjänst behöver likställas med kollektivtrafik och vara ett prioriterat färd sätt. Det är bra att man vill korta restiderna i kollektivtrafiken men avstånden mellan busshållplat-

ser får inte bli för långa utan förbli nära och tillgängliga. Gatorna måste vara fria och möjliggöra att man kan ta sig fram på med rullator, rullstol eller barnvagn.

Bilar med handikapptillstånd bör erbjudas god framkomlighet och goda parkeringsmöjligheter. I en framtida uppföljning av framkomlighetsstrategin bör det vara självklart att funktionshindersrådet erbjuds delaktighet i arbetsgruppen.

Särskilt uttalande gjordes av Tapani Juntunen (SD) enligt följande.

I framkomlighetsstrategin har man delat upp biltrafik (person), godstrafik, vägburen kollektivtrafik. Det ger ett skenbart intryck av att detta kräver helt olika typer av yta. I själva verket är det så att olika typer av fordon faktiskt kräver mer väg. Det är gemensam yta för väg alla dessa olika trafikslag behöver. Ärendet belyser inte tillräckligt det som vi tror kommer öka i framtiden, att olika former av tjänster som medborgare efterfrågar kommer öka och därmed också resultera i att mer fordonstrafik kommer genereras. Det kan handla om företag som hämtar avfall hos privatpersoner eller andra tjänster som utförs i hemmet. Det i sig skapar mer trafik. Denna kategori borde också tilldelas ett eget begrepp. Som ”tjänstetrafik”

Vi tror på ett övergripande plan att bilen som fenomen kommer helt överleva klimatställningen. Samma gäller alla andra typer av fordon för gods och för kollektivtrafik samt för tjänster.

Vi befarar att om man inte pekar ut tydligt vägar för denna gemensamma fordonstrafik som ett prioriterat område så kommer strategin för framkomlighet istället bli en strategi för

minskad rörlighet och mer köer, förmodligen för alla typer av resenärer.

För oss är det viktigt att vi värnar framkomligheten för alla trafikslag. Är det så att utrymmet är begränsat så är det ytterst angeläget att man ser till helheten så att framkomligheten finns för alla trafikslag.

Sist men inte minst är säkerheten viktig för alla trafikslag och medborgare. Av underlaget i ärendet kan man se i statistiken att alla typer av trafikslag är behäftade med olyckor. Det olycksfallsstatistiken också pekar på är att olyckor inte är begränsade till olyckor på grund av begränsad framkomlighet orsakad av konkurrens mellan trafikslag på gemensam yta utan olyckor är också ett resultat av andra faktorer, som till exempel otillräcklig halkbekämpning.

Stadsbyggnadsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Peter Wallmark (SD) enligt följande.

En stor del av framkomlighetsstrategins arbete är vällovligt och positivt. Inte minst, så som kontoret skriver, att ”utveckla gatans funktion som vistelseplats inte enbart transportsystemets trafikfunktion”. Vi ser även positivt på strategins fyra planeringsinriktningar: kapacitet, framkomlighet, attraktivitet och hållbarhet. Det finns dock en grundläggande ”blind fläck” i strategin vad gäller behandling av olika trafikslag. Den övergripande inriktningen är att prioritera gång, cykel, kollektivtrafik samt effektiv gods- trafik. En strategi som medvetet nedprioriterar trafikslaget ”bil” eller snarare ”privatbil/ taxibil/ färdtjänstfordon/ utryckningsfordon/ polisbil/ ambulansbil/ servicefordon”. Vi anser därför att strategin inte uppfyller de mål som kan krävas av en strategi med helhetsperspektiv. Vi har redan tidigare och i många sammanhang påtalat detta. En strategi värd namnet bör ha som inriktning att utan fördomar eller ideologiska skygglappar hantera det trafiksystem som finns idag och ge förutsättningar för alla trafikslag att utvecklas på ett sätt som ger en god helhet och en väl fungerande stad.

Äldrenämnden

Reservation anfördes av Leif Söderström (SD) enligt följande.

1. Att ärendet återremitteras till trafikkontoret
2. Att därutöver anföras följande:

Sverigedemokraterna välkomnar en rad perspektiv i den reviderade framkomlighetsstrategin. Stockholm är en stor kommun och många av ytterstadens invånare har ett särskilt behov av bil. Tillgången till bil är en nödvändighet för en stor del av stockholmarna för att få vardagen att gå ihop i situationer när kollektivtrafik inte är praktiskt möjligt.

Den föreslagna framkomlighetsstrategin är en fortsättning av den grönbåa majoritetens politik för att försvåra vardagen för Stockholms bilister. Vi anser därför att trafikkontoret bör ges i uppdrag att ta fram en framkomlighetsstrategi som också bejakar bilisternas intressen. Att på ett mer tillmötesgående sätt avhandla frågan om bilens villkor i form av bilkörfält och parkeringsutrymmen är av stor vikt för att skapa ett framkomligt Stockholm.

Särskilt uttalande gjordes av Robert Mjörnberg m.fl. (V) enligt följande.

Vänsterpartiet välkomnar den reviderade framkomlighetsstrategins övergripande inriktning att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik, främst bland trafikslagen, i den reviderade strategin.

Utifrån ett äldre och även funktionshinderperspektiv ser vi dessa punkter som de mest relevanta att fokusera på, och givetvis också utifrån ett klimatperspektiv. Stockholm ska vara en stad för alla, och det är den inte om det finns fysiska eller andra hinder i stadsmiljön som verkar instängande för vissa invånare i staden. Ambitionerna är

dock rätt i strategin, det är av högsta vikt att just ovanstående kategorier av trafikanter prioriteras.

I förvaltningens kontorsutlåtande nämns att framkomlighetsstrategin har tagit hänsyn till "Strategin för en äldrevänlig stad", vilket vi tycker är utmärkt!

Vi vill dock särskilt lyfta några av särskilda utmaningar som staden står inför i vårt yttrande som vi anser att nuvarande majoritet har brutit i. Dels rör detta framkomligheten, i synnerhet för äldre och invånare med olika funktionsvariationer vintertid. Bristfällig snöröjning främst för gångare men också för cyklister (utanför stomcykel-nätet) är ett reellt och stort problem som verkar instängande för många äldre. Dessa utgör också en särskilt utsatt grupp i vad man i trafiksammanhang refererar till som "oskyddade trafikanter". Vi menar att detta bör åtgärdas, helst för flera år sedan! Kopplat till denna problematik finns även en övergripande brist då snöröjningen i staden ligger på att antal olika privata utförare utan konkret samordning och med överlap-pande ansvarsområden och kompetens-skillnader. I Vänsterpartiets mening är detta en stor del av problemet. Staden bör återigen överväga att återta dessa verksamheter i kommunens regi.

Avslutningsvis vill vi adressera problematiken kopplat till el-sparkcyklar, även dessa verkar inlåsandande för många äldre i staden, och kringskär mångas rörlighet i staden. Vi har såväl i funktionshinderrådet som i kommunfullmäktige krävt krafttag från majoriteten för att komma tillrätta med problemen, men ytterst lite har hänt under mandatperioden. Vi anser att staden kan göra långt mer för att komma tillrätta med dessa privata företags sparkcyklar, som oombett pryder stadens gator i vartannat gat-hörn och allt däremellan.

Bromma stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Anders Edin m.fl. (SD) enligt följande.

Att ärendet återremitteras till trafikkontoret, att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna välkomnar en rad perspektiv i den reviderade framkomlighetsstrategin. Stockholm är en stor kommun och många av ytterstadens invånare har ett särskilt behov av bil. Tillgången till bil är en nödvändighet för en stor del av stockholmarna för att få vardagen att gå ihop i situationer när kollektivtrafik inte är praktiskt möjligt.

Den föreslagna framkomlighetsstrategin är en fortsättning av den grönblå majoritetens politik för att försvåra vardagen för Stockholms bilister. Vi anser därför att trafikkontoret bör ges i uppdrag att ta fram en framkomlighetsstrategi som också bejakar bilisternas intressen. Att på ett mer tillmötesgående sätt avhandla frågan om bilens villkor i form av bilkörfält och parkeringsutrymmen är av stor vikt för att skapa ett framkomligt Stockholm.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Lisa Carlsson m.fl. (S) och Özlem Körhan m.fl. (V) enligt följande.

Framkomlighetsstrategin

I enlighet med den fastställda strategin ansluter vi oss till prioriteringen av gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik och godsfordon och vill därutöver anföras;

Många storstäder har betydande problem med de överallt förekommande elsparkcyklarna. Företagen, som hyr ut dessa cyklar, har i många städer inga regler att följa. Fordonen framförs på trottoarer, gångbanor och torg och orsakar olyckor. Ibland krockar de med bilar och leder till svåra skador. Cyklarna slängs var somhelst, vilket medför en olycksrisk t. ex. för synskadade.

Stockholm borde – i likhet med t.ex. Oslo – nu reglera denna elsparkcykeltrafik genom bl. a. följande åtgärder:

- Skärpa företagets ansvar när det gäller att flytta cyklar som hindrar framkomligheten

- Införa åldersgräns för att framföra elsparkcyklar

- Förbjuda elsparkcyklar på vissa centrala platser under vissa tider på dygnet

Utveckla kollektivtrafiken

Stockholm måste utveckla kollektivtrafiken. För oss i Västerort innebär det bland annat att man bör utreda om det går att bygga ett tredje spår i tunnelbanan för att skapa direktlinjer mellan Hässelby/Vällingby och innerstaden samt utveckla busstrafiken kapacitet i vår stadsdel.

Lös aktuella trafikproblem

Alla trafikanter upplever vissa trafikproblem men ett stort problem är bilköerna kring Brommaplan som påverkar trafiken på ett negativt sätt. Den presenterade framkomlighetsstrategin borde lösa detta problem

Särskilt uttalande gjordes av Özlem Körhan m.fl. (V) enligt följande.

Hässelby-Vällingby är en stor stadsdel, där brukare är i behov av att åka kollektivtrafik för att ta sig till olika områden i stadsdelen. Det ökade priserna i kollektivtrafiken försvårar möjligheten till rörelsefrihet i stadsdelen för redan svårt ekonomiskt utsatta personer som jobbar inom offentlig sektor, pensionärer, barn och ungdomar. Buss turena behöver förbättras och vara mer tillgänglig mellan 541, Jakobsberg-Vällingby, Vällingby-Jakobsberg under rusningstid Även 119 som åker från Backlura-Sollentuna. Vi såg under pandemin hur svårt det var att hålla avstånd, och det är lika hopplöst att vänta på nästa buss. Allt fler barn åker buss mellan skolan, och hemmet dels på grund av fria skolvalet och det ökade trycket på bussarna är enorm.

Fler väljer att cykla till jobbet, En orsak som pekats ut är att snön försvunnit tidigt och att många stockholmare inte behövt vänta in våren för att ta cykeln till jobbet. Men det finns stora utmaningar för cykel pendlare.

2020 anmäldes totalt 521 cykelstölder i Hässelby-Vällingby. Det här är ett allvarligt problem och det krävs lösningar, förvaltningen behöver bygga ut modernare cykel parkeringar, och se över möjligheten att införa låne-cyklar i Åkermyntan centrum, Vällingby torg, Hässelby-gård, och Åkermyntans centrum det här kommer ge möjlighet till att fler får möjlighet till ett klimat smartare alternativ och det kommer också minska trycket på biltrafiken och kollektivtrafiken.

Vi vet att ungdomar i stadsdelen är begränsade för rörelsefrihet i stadsdelen, och prisökningar på kollektivtrafiken är orsaken till att cykelstölderna är på rekord hög nivå.

Vi behöver vi se till att höja åldersgränsen för fri kollektivtrafik för ungdomar, speciellt under loven då kostnadsfria aktiviteter är utspridda i stadsdelen. Stadsdelens idrott och simhall ligger i Vällingby, för en ungdom kostar en resa tur och retur 52kr detta gör att det blir dyrt för ungdomar som behöver åka tåg, eller buss för att ta sig till idrottshallarna. Exempelvis vet vi att förvaltningen tillsammans med flertal föreningar anordnar kostnadsfria aktiviteter under loven, vilket gör att många på grund av biljettpriserna inte får möjligheter att delta på kostnadsfria aktiviteterna och det här gör att ungdomar som verkligen är i behov av aktiviteterna ändå inte får möjlighet att delta.

Stadsdelen behöver se till att göra framkomligheten mer tillgänglig för stadsdelens ungdomar.

Under vinterhalvåret har vi sett att förvaltningen har brustit i sitt arbete med halkbekämpningen. Halkbekämpningen är viktig för vårdpersonalen som går och cyklar mellan brukare som har Hemtjänst, vi vet också att många äldre personer blir isolerade i hemmet på grund av halkan. Is på parkgator har gjort att det är omöjligt att gå även om halkskydd till skor används. Därför behöver förvaltningen se över rutinerna för halkbekämpningen och se till att stadsdelen oavsett årstid är framkomligt för människor i stadsdelen. Exempelvis har Stadsdelen uppförsbackar på flera gator där räcken saknas.

För personer med rullator, och rullstol är framkomligheten under all kritik. Framkomligheten för människor med funktionsvariationer behöver bli betydligt bättre under vinterhalvåret, ingen ska behöva bli begränsad eller isolerad på grund av årstid. Flertal brukare som omfattas av LSS tvingas stanna hemma då det är omöjligt att gå ute, användningen av rullstol blir begränsad, när parkgator är fulltäckta av snö och is.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Max Almflod (SD) enligt följande.

Stadsdelsnämnden beslutar att ärendet återremitteras till trafikkontoret.

Stadsdelsnämnden anför därutöver följande:

Sverigedemokraterna välkomnar en rad perspektiv i den reviderade framkomlighetsstrategin. Stockholm är en stor kommun och många av ytterstadens invånare har ett särskilt behov av bil. Tillgången till bil är en nödvändighet för en stor del av stockholm-

marna för att få vardagen att gå ihop i situationer när kollektivtrafik inte är praktiskt möjligt.

Den föreslagna framkomlighetsstrategin är en fortsättning av den grönbåa majoritetens politik för att försvåra vardagen för Stockholms bilister. Vi anser därför att trafikkontoret bör ges i uppdrag att ta fram en framkomlighetsstrategi som också bejakar bilisternas intressen. Att på ett mer tillmötesgående sätt avhandla frågan om bilens villkor i form av bilkörfält och parkeringsutrymmen är av stor vikt för att skapa ett framkomligt Stockholm.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Reservation gjordes av Anders Storm (SD) enligt följande.

Anders Storm (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för Sverigedemokraternas förslag till beslut enligt följande:

- Att ärendet återremitteras till trafikkontoret
- Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna välkomnar en rad perspektiv i den reviderade framkomlighetsstrategin. Stockholm är en stor kommun och många av ytterstadens invånare har ett särskilt behov av bil. Tillgången till bil är en nödvändighet för en stor del av stockholmarna för att få vardagen att gå ihop i situationer när kollektivtrafik inte är praktiskt möjligt.

Den föreslagna framkomlighetsstrategin är en fortsättning av den grönbåa majoritetens politik för att försvåra vardagen för Stockholms bilister. Vi anser därför att trafikkontoret bör ges i uppdrag att ta fram en framkomlighetsstrategi som också bejakar bilisternas intressen. Att på ett mer tillmötesgående sätt avhandla frågan om bilens villkor i form av bilkörfält och parkeringsutrymmen är av stor vikt för att skapa ett framkomligt Stockholm.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Salar Rashid m.fl. (S) och Shamsa Ali Hassan m.fl. (V).

Oppositionen i Skärholmen välkomnar den reviderade framkomlighetsstrategins övergripande inriktning att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik. Dock måste alla trafikslags framkomlighet inte begränsas. Det kan finnas utifrån ett funktionshinderperspektiv avseenden att prioritera möjligheten för bil, vad gäller färdtjänst och annan typ av transport. Stockholm ska vara en stad för alla, utan fysiska hinder eller barriärer i stadsmiljön som bidrar till att människor stängs in. Vi vill dock lyfta några särskilda utmaningar som staden står inför. Det gäller framkomligheten för äldre och personer som lever med funktionsnedsättning under vintertid. Bristfällig snöröjning leder till att personer med funktionsnedsättning och äldre blir isolerade.

Gruppen funktionsnedsatta och äldre är trafikanter som är särskilt utsatta i trafiken. Fler insatser behövs för att öka tillgängligheten och framkomligheten för denna grupp.

Avslutningsvis vill vi adressera problematiken kopplat till elsparkcyklar, även dessa verkar inlåsandande för många äldre i staden, och kringskär mångas rörlighet i staden. Vi har såväl i funktionshinderrådet som i kommunfullmäktige krävt krafttag från majoriteten för att komma tillrätta med problemen, men ytterst lite har hänt under mandatperioden. Vi anser att staden kan göra långt mer för att komma tillrätta med dessa privata företags sparkcyklar, som oombett pryder stadens gator i vartannat gat hörn och allt däremellan.

Särskilt uttalande gjordes av Tapani Juntunen (SD) enligt följande.

I framkomlighetsstrategin har man delat upp biltrafik (person), godstrafik, vägburen kollektivtrafik. Det ger ett skenbart intryck av att detta kräver helt olika typer av yta. I själva verket är det så att olika typer av fordon faktiskt kräver mer väg. Det är gemensam yta för väg alla dessa olika trafikslag behöver. Ärendet belyser inte tillräckligt det som vi tror kommer öka i framtiden, att olika former av tjänster som medborgare efterfrågar kommer öka och därmed också resultera i att mer fordonstrafik kommer genereras. Det kan handla om företag som hämtar avfall hos privatpersoner eller andra tjänster som utförs i hemmet. Det i sig skapar mer trafik. Denna kategori borde också tilldelas ett eget begrepp. Som ”tjänstetrafik”

Vi tror på ett övergripande plan att bilen som fenomen kommer helt överleva klimatomställningen. Samma gäller alla andra typer av fordon för gods och för kollektivtrafik samt för tjänster.

Vi befärdar att om man inte pekar ut tydligt vägar för denna gemensamma fordonstrafik som ett prioriterat område så kommer strategin för framkomlighet istället bli en strategi för minskad rörlighet och mer köer, förmodligen för alla typer av resenärer. För oss är det viktigt att vi värnar framkomligheten för alla trafikslag. Är det så att utrymmet är begränsat så är det ytterst angeläget att man ser till helheten så att framkomligheten finns för alla trafikslag.

Sist men inte minst är säkerheten viktig för alla trafikslag och medborgare. Av underlaget i ärendet kan man se i statistiken att alla typer av trafikslag är behäftade med olyckor. Det olycksfallsstatistiken också pekar på är att olyckor inte är begränsade till olyckor på grund av begränsad framkomlighet orsakad av konkurrens mellan trafikslag på gemensam yta utan olyckor är också ett resultat av andra faktorer, som till exempel otillräcklig halkbekämpning.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Jihad Adlouni (SD) enligt följande.

Förslag till beslut

1. Att ärendet återremitteras till trafikkontoret
2. Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna välkomnar en rad perspektiv i den reviderade framkomlighetsstrategin. Stockholm är en stor kommun och många av ytterstadens invånare har ett särskilt behov av bil. Tillgången till bil är en nödvändighet för en stor del av stockholmarna för att få vardagen att gå ihop i situationer när kollektivtrafik inte är praktiskt möjligt.

Den föreslagna framkomlighetsstrategin är en fortsättning av den grönbåa majoritetens politik för att försvåra vardagen för Stockholms bilister. Vi anser därför att trafikkontoret bör ges i uppdrag att ta fram en framkomlighetsstrategi som också bejakar bilisternas intressen. Att på ett mer tillmötesgående sätt avhandla frågan om bilens villkor i form av bilkörfält och parkeringsutrymmen är av stor vikt för att skapa ett framkomligt Stockholm.

Särskilt uttalande gjordes av Rashid Mohammed m.fl. (V) enligt följande.

Framkomlighetsstrategin har goda intentioner och inriktningen att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik samt effektiv godstrafik är nödvändig för att skapa en social och framkomlig stad och samtidigt möta satta klimatmål.

Vi instämmer i förvaltningens kritik att strategin behöver vara tydligare kopplad till beslutade mål om ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm.

Skrivningarna om privatbilismen är i strategin väldigt få samtidigt som man kan se i grafiken och tabellerna att bilar tar upp en väldigt stor andel av vår stad. Två tredjedelar av stadens yta är bilgator och en femtedel av stadens ytor är parkeringsplatser – samtidigt äger endast 37 procent av stockholmarna en bil enligt Stockholms Stads miljöbarometer.

Att minska antalet privata bilar är att öka framkomligheten för kollektivtrafiken, färdtjänst och nödvändiga transporter. Ett minskat behov av parkeringsplatser skulle frigöra mark som kan användas till att skapa en trevligare, attraktivare och mer social stad. Det är fullt möjligt, flera storstäder i Europa går den vägen och Stockholm stad bör inte ha lägre ambitioner.

Kraftfullare strategier bör finnas för att minska bilismen med få personer i egen bil och öka andelen som reser med kollektivtrafik. Vänsterpartiet ser att en utbyggd och för medborgarna billigare kollektivtrafik är en nyckel för att lyckas med detta. Vi ser att man behöver sammanhängande busskörfält och fler turer. Detta kräver ett tydligare, strategiskt samarbete med Region Stockholm. Prioriterade parkeringsplatser för bilpooler kan göra att fler har tillgång till bil utan att antalet bilar ökar.

Utöver privatbilismen är funktionshindersperspektivet i princip obefintligt i framkomlighetsstrategin. Funktionshinderrådet lyfter många viktiga aspekter i sitt yttrande. Färdtjänst behöver likställas med kollektivtrafik och vara ett prioriterat färd sätt. Det är bra att man vill korta restiderna i kollektivtrafiken men avstånden mellan busshållplat-

ser får inte blir för långa utan förbli nära och tillgängliga. Gatorna måste vara fria och möjliggöra att man kan ta sig fram på med rullator, rullstol eller barnvagn.

Bilar med handikapptillstånd bör erbjudas god framkomlighet och goda parkeringsmöjligheter. I en framtida uppföljning av framkomlighetsstrategin bör det vara självklart att funktionshindersrådet erbjuds delaktighet i arbetsgruppen.

Södermalms stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Jonas Nilsson (M), Mikael Igelström (M), Eva Runvald (M), Anders Karlsson (M), Anne-Lie Elfvén (L), Magnus Palm (MP) och Lars Rottem Krangnes (C), enligt följande.

I Stockholms stads budget för 2022 beslutades att Framkomlighetsstrategin ska revideras under Trafikkontorets ledning.

På Södermalm är det av vikt att en verkningsfull trafikstrategi finns eftersom det är Stockholms största stadsdel och för att många passerar och rör sig i och genom Södermalm i sin dagliga pendling med alla sorters trafikslag.

Den övergripande inriktningen att prioritera gång, cykel, kollektivtrafik samt effektiv godstrafik som föreslås ligga fast i den reviderade strategin är bra. När staden växer med fler invånare är det extra viktigt att ytorna används på bästa sätt och att det finns tydliga prioriteringar.

Vi vill att fler transporter ska bli fossilfria och konsekvensen av det är bland annat att vi behöver fler parkeringsplatser där våra invånare kan ladda fordonen. Det är viktigt för att stockholmarna ska kunna känna sig trygga med att gå över till elfordon. Parkeringar, såväl i garage som på gatorna, behöver därför förses med laddutrustning.

I avvägningarna måste också utryckningsfordons framkomlighet säkerställas. Brandbilar men också ambulansernas väg till och från Södersjukhuset är bara exempel på där framkomlighet spelar en avgörande roll också för räddningstjänstens och vårdens chanser och möjligheter att rädda liv.

Framkomlighetsstrategin ska också ta utgångspunkt i aspekterna av en framväxande delningsekonomi - som kommer att innebära ett större inslag av mobilitetstjänster.

Strategin behöver även fokusera på att minimera konsekvenserna av trafikstörande arbeten med hänsyn till andra arbeten som vi redan vet ligger i Stockholms plan över underhåll, drift investeringar och reinvesteringar inom alla infrastrukturektorer.

Särskilt uttalande gjordes av Anders Göransson (S), Britten Lagerkvist Tranströmer (S) och Cassandra Solback (S), enligt följande.

I de områden där det rör sig flest människor som ex. Götgatan och Årstaviken behöver vill vi se en tydligare prioritering på de gåendes villkor.

Vi vill också lyfta behovet av fler kopplingarna mellan inner- och ytterstad. I vårt fall handlar det främst om kopplingen mellan Södermalm och Söderort. Cykel- /gångbron mellan Gröndal/Bergsund kan tjäna som ett gott exempel. Den förstärker alla fyra av de föreslagna planeringsinriktningarna: kapacitet, framkomlighet, attraktivitet och hållbarhet.

Särskilt uttalande gjordes av Frida Nehrfors Hultén (V) och Charlotte Lilja Pittuco (V), enligt följande.

Framkomlighetsstrategin har goda intentioner och inriktningen att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik samt effektiv godstrafik är nödvändig för att skapa en social och framkomlig stad och samtidigt möta satta klimatmål.

Vi ser att strategin behöver vara tydligare kopplad till beslutade mål om ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm. Vi instämmer med förvaltningen att det är viktigt att utbyggda cykelbanor byggs på tidigare gatumark så att parkerna fredas.

Skrivningarna om privatbilismen är i strategin väldigt få samtidigt som man kan se i grafiken och tabellerna att bilar tar upp en väldigt stor andel av vår stad. $\frac{2}{3}$ av stadens yta är bilgator och $\frac{1}{5}$ av staden ytor är parkeringsplatser och enligt Stockholms stads miljöbarometer äger 37% av stockholmarna en bil. Södermalmsborna har tillgång till kollektivtrafik i så gott som alla riktningar och tillgång till ett stort antal bilpooler och biluthyrningar. Behovet av egenägda bilar borde vara lågt, ändå är vår stadsmiljö oerhört anpassad till bilar.

Att minska antalet bilar är att öka framkomligheten för kollektivtrafiken, färdtjänst och nödvändiga transporter. Ett minskat behov av parkeringsplatser frigör mark som kan användas till att skapa en trevligare, attraktivare och mer social stad. Kraftfullare strategier bör finnas för att minska bilismen med få personer i egen bil och öka andelen som reser med kollektivtrafik. Vänsterpartiet ser att en utbyggd och för medborgarna billigare kollektivtrafik är en nyckel för att lyckas med detta. Vi ser att man behöver sammanhängande busskörfält och fler turer. Prioriterade parkeringsplatser för bilpooler kan göra att fler har tillgång till bil utan att antalet bilar ökar.

Framkomlighet måste innefatta alla. Färdtjänst behöver likställas med kollektivtrafik och vara ett prioriterat färsätt. Det är bra att man vill korta restiderna i kollektivtrafiken men avstånden mellan busshållplatser får inte blir för långa utan förbli nära tillgängliga. Gatorna måste vara fria och möjliggöra att man kan ta sig fram på med rullator, rullstol eller barnvagn. Bilar med parkeringstillstånd för rörelsehindrade bör erbjudas god framkomlighet och goda parkeringsmöjligheter.

Särskilt uttalande gjordes av Martin Westmont (SD) enligt följande.

För oss är det viktigt att vi värnar framkomligheten för alla trafikslag. I framkomlighetsstrategin har man delat upp biltrafik (person), godstrafik, vägburen kollektivtrafik. Det ger ett skenbart intryck av att detta kräver helt olika typer av trafikyta. När utrym-

met är begränsat så är det viktigt att man tar ett helhetsperspektiv kring hur framkomligheten för alla trafikslag ska kunna lösas.

Ärendet belyser inte tillräckligt det som vi tror kommer öka i framtiden, att olika former av tjänster som medborgare efterfrågar kommer öka och därmed också resultera i att mer fordonstrafik kommer genereras. Det kan handla om företag som hämtar avfall hos privatpersoner eller andra tjänster som utförs i hemmet. Det i sig skapar mer trafik. Denna kategori borde också tilldelas ett eget begrepp. Som ”tjänstetrafik”. Vi får inte heller tumma på säkerheten för alla medborgare som vistas i det offentliga rummet med eller utan färdmedel. Vi tror på ett övergripande plan att bilen som fenomen kommer helt överleva klimatomställningen. Samma gäller alla andra typer av fordon för gods och för kollektivtrafik samt för tjänster. Vi befärrar att om man inte pekar ut tydligt vägar för denna gemensamma fordonstrafik som ett prioriterat område så kommer strategin för framkomlighet istället bli en strategi för minskad rörlighet och mer köer, förmodligen för alla typer av resenärer.