

## **Protokoll 3/2022**

fört vid Östermalms Stadsdelsnämnds sammanträde  
torsdagen den 24 mars 2022 kl. 18:30-20:00, Karlavägen 104

### **Ledamöter**

Andrea Hedin (M) Ordförande  
Birgit Marklund Beijer (S) Vice ordförande  
Henrik Lundquist (M)  
Vivianne Gunnarsson (MP)  
Louise Gellin (C)  
Rudolf Sjöstrand (S)  
Berit Nyberg (S)  
Jaime Barrios (V)  
Göran Ek (SD)  
Magnus Granat (M)  
Annika Elmlund (M)  
Christina Schönberg Messick (L)  
Marion Sundqvist (V)

### **Ersättare**

Christina Huss (M)  
Amelie Langby (M)  
Joakim Rönnbäck (L)  
Sonja Nettelblatt (MP)  
Daniele Fava (C)  
Sanna Eliasson (S)  
Emil Bustos (S)  
Stephanie Branzell (V)  
Sonja Nettelblatt (MP)  
Daniele Fava (C)  
Christina Huss (M)

### **Övriga närvarande**

Helena Näslund Avdelningschef  
Jan Rönnberg Tjänsteman  
Kerstin Andersson Stadsdelsdirektör  
Sarah Johansson Nämndsekreterare  
Ulrika Josephson Westberg Tjänsteman  
Roger Mellroth Tjänsteman  
Marianne Wikander Tjänsteman

### **Justerare**

### **Datum för justering**

### **Paragraf**

§9

**Sekreterare**

Sarah Johansson

**§ 9****Remiss av Reviderad framkomlighetsstrategi**

ÖST 2021/1119

**Beslut**

Östermalms stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som sitt yttrande till kommunstyrelsen.

**Sammanfattning av ärendet**

Framkomlighetsstrategin är Stockholms trafikstrategi och antogs av kommunfullmäktige 2013. Den beskriver hur utrymmet på stadens gator behöver fördelas och utvecklas för att kunna möta ökad efterfrågan på resande och större behov av attraktiva offentliga miljöer. Framkomlighetsstrategin har varit och fortsätter vara ett viktigt strategiskt dokument som till stor del format stadens arbete med den strategiska utvecklingen av transportsystemet.

Trafiknämnden gavs i budget 2020 och 2021 i uppgift att revidera strategin med utgångspunkt i framväxande mobilitetstjänster och delningsekonomi, och där prioriteringen för gång, cykel, kollektivtrafik samt godsfordon med hög beläggning ligger fast. Fyra planeringsinriktningar pekas ut: kapacitet, framkomlighet, attraktivitet och hållbarhet.

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

**Beslutsgång**

Nämnden ställde sig bakom förvaltningens förslag.

**Särskilt uttalande**

**Andréa Hedin m.fl. (M), Christina Messick m.fl. (L), Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP) och Louise Gellin m.fl. (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:**

Ett växande Stockholm ställer ökade krav på framkomligheten till och inom Stockholm där flera olika trafikslag behöver samexistera. Som illustreras i framkomlighetsstrategin är resande med kollektivtrafiken ett effektivt sätt att nyttja den begränsade kapaciteten på Stockholms gator. Det är angeläget att fortsätta arbetet med att göra det attraktivt att åka med kollektivtrafiken och förbättra framkomligheten för bussarna. Åtgärder för att förbättra framkomligheten för specifika trafikslag måste dock ställas i relation och proportion till hur det påverkar andra trafikslag. Ett exempel på när de olika trafikslagens intressen går emot varandra kan nämnas situationen vid Nybroplan där Trafikkontoret testat att förbjuda vänstersväng från Strandvägen in mot Nybrohamnen. Åtgärden har marginellt förbättrat kollektivtrafikens framkomlighet, men detta har inte stått i proportion till den försämrade och farligare trafiksituationen för biltrafiken. Det är av stor vikt att staden vid trafikåtgärder antar ett helhetsperspektiv på hur situationen för samtliga trafikslag påverkas. Detta gäller i synnerhet även när nya områden planeras och byggs. Lärdomar finns exempelvis att dra från utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden där kommunikationerna till och från området släpat efter. Stråken som binder samman områden behöver finnas med i planeringen från start för att bygga en trygg och attraktiv stad med god framkomlighet. Under de senaste åren har elsparkcyklar blivit en vanlig syn i staden och på Östermalm. Det finns flera positiva aspekter av elsparkcyklarna, men det går inte att bortse från de störningsmoment som uppkommit av elsparkcyklarna. Felparkerade, slängda cyklar och oansvarigt åkande på gång- och vägbanor har försämrat framkomligheten för flera grupper, inte minst för äldre och funktionshindrade gångtrafikanter. Vi instämmer i förvaltningens synpunkt att ett förtydligande av stadens syn på elsparkcyklarna. Vi ser positivt på de åtgärder som nu görs för att kräva att elsparkcyklar parkeras på anvisade platser och strategin bör kompletteras med dessa åtgärder. Om parkeringsplatser tas bort är det viktigt att ta hänsyn till möjligheten för nyttotrafiken samt t.ex. taxi och ambulans att kunna parkera och stanna. Det har under det senaste decenniet presenterats förslag på flera nya parkeringsgarage på Östermalm, dock är det ytterst få av dessa förslag som realiserats. En tät kontakt med Stockholm Parkering när framkomligheten ses över är därför av vikt. Avslutningsvis vill vi lyfta alla trafikslag behöver ha god framkomlighet även under vinterhalvåret. Snöröjning och halkbekämpning har under de senaste åren varierat i kvalitet och kontinuitet. Som nämns i framkomlighetsstrategin behöver staden

fokusera på snabba och effektiva åtgärder i kombination med noggrann uppföljning av avtal med stadens entreprenörer

**Göran Ek (SD) lämnar särskilt uttalande 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 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.

**Handlingar i ärendet**

- ÖST 2021/1119-6 Svar på remiss av reviderad framkomlighetsstrategi
- ÖST 2021/1119-7 Bilaga 1. Remissversion av Stockholms stads Framkomlighetsstrategi
- ÖST 2021/1119-8 Bilaga 2. Funktionshinderrådet vid Östermalms stadsdelsnämnds yttrande över remiss Stockholms stads framkomlighetsstrategi ÖST 2021/1119-3
- ÖST 2021/1119-9 Bilaga 3. Pensionärsrådet vid Östermalms stadsdelsnämnds yttrande över remiss Stockholms stads framkomlighets-strategi ÖST 2021/1119-5

## **Signerat av**

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
Rut Astrid Birgit,Beijer	2022-03-29
Andréa Marieanna Arlene,Hedin	2022-03-29