

Utlåtande 2012:143 RII (Dnr 314-1226/2012)

Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030

Förslag från trafik- och renhållningsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030 godkänns, bilaga 2.
2. Giltighetstiden för framkomlighetsstrategin fastställs till och med år 2016.
3. Trafik- och renhållningsnämnden uppmanas att infoga relevanta målsättningar ur framkomlighetsstrategin i nämndens verksamhetsplan för 2013, samt att i samråd med kommunstyrelsen återkomma till kommunfullmäktige med förslag på indikatorer för övriga berörda nämnder.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Stockholm växer och prognoserna visar att Stockholms stads invånare kommer att vara cirka 25 procent fler år 2030 än jämfört med dagsläget. Kommunfullmäktige har satt upp långsiktiga mål för Stockholms utveckling de närmaste årtiondena i Vision 2030. Kommunfullmäktige har 2010 även antagit en översiktsplan, ”Promenadstaden”, som anger de strategier som bör tillämpas i Stockholms stadsutveckling relaterat till målsättningarna i Vision 2030 och RUFSS 2010 – den befintliga bebyggelsen ska förtätas och 100 000 nya bostäder ska byggas så att fler människor kan bo och arbeta på samma yta. En väsentlig del av översiktsplanens inriktning är att genom god planering av staden minska behovet av att resa.

Spår och vägar ska byggas ut för att stödja regionens utveckling och länsplanen för Stockholm innebär att investeringar i transportinfrastrukturen på 100 miljarder kronor genomförs till år 2021. Efterfrågan på resor inom stadens gränser bedöms dock vara större än transportsystemets fysiska kapacitet – stadens gator och spår kommer att behöva transportera fler människor och mer gods på samma yta som idag.

Trafik- och renhållningsnämnden har mot denna bakgrund utarbetat ett förslag till framkomlighetsstrategi. Denna skickades på remiss efter beslut i trafik- och renhållningsnämnden i december 2011, till dels ett 70-tal berörda organisationer och myndigheter, dels genom en webbdialog och enkätundersökning bland medborgare både inom och utanför Stockholms stad. En utifrån remissynpunkterna justerad version av framkomlighetsstrategin godkändes av trafik- och renhållningsnämnden den 23 augusti 2012, § 7, och överlämnades till kommunfullmäktige för godkännande.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att trafik- och renhållningsnämndens förslag till strategi för framkomlighet för Stockholm 2030 är ett ändamålsenligt och välavvägt styrdokument för Stockholms stad. Det föreslagna programmet behandlar de utmaningar som Stockholm kommer att behöva möta på grund av den kraftiga befolkningstillväxten och det därmed sammanhängande ökade transportbehovet. Kontoret anser det positivt att programmet innehåller en på förhand beslutad giltighetstid för att underlätta en regelbunden uppdatering. Kontoret påtalar också att trafik- och renhållningsnämnden infogar lämpliga målsättningar ur framkomlighetsstrategin i nämndens verksamhetsplan, samt att i samråd med kommunstyrelsen återkomma till kommunfullmäktige med förslag på indikatorer för övriga berörda nämnden.

Mina synpunkter

Stockholm har under de senaste åren haft både en god ekonomisk tillväxt och en hög befolkningstillväxt. Befolkningsökningarna ligger redan idag långt före de prognoser som gjordes bara för ett fåtal år sedan. Glädjande nog har också regeringen uppmärksammat behovet av infrastruktur i Stockholm. Bygget av Förbifart Stockholm blir ett viktigt tillskott till infrastrukturen i regionen, liksom bland annat Citybanan. I den av regeringen nyligen presenterade infrastrukturpropositionen lyfts utbyggnaden av tunnelbanan som ett av de viktiga

nationella projekten. Allt detta är glädjande för det bidrar positivt till Stockholms utvecklingsmöjligheter. Samtidigt är det viktigt att inse att även om vi blir fler stockholmare så ökar inte gatuutrymmet i det befintliga nätet. 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.

Framkomlighetsstrategin erbjuder en vägledning om hur detta ska ske. De mest resurseffektiva trafikslagen prioriteras där behovet är som störst – i staden rör det sig om de yteffektiva och kapacitetsstarka trafikslagen det vill säga kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik. Gods- och biltrafik är, och kommer även i framtiden att vara, viktiga och nödvändiga inslag i ett framkomligt Stockholm.

Framkomlighetsstrategin pekar ut fyra delmål för användningen av Stockholms gator och vägutrymmen.

- öka kapaciteten i det befintliga vägnätet så att fler personer och mer gods transporteras på samma yta.
- öka respålitligheten och reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen.
- förstärk vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser.
- minimera de negativa effekterna av väg- och gatutrafiken genom att styra bilanvändningen till där den gör mest samhällsnytta.

Detta visar vilka aspekter som måste prioriteras för att Stockholm ska ha attraktiva och funktionella gator också i framtiden och hur de kommer att behöva förändras för att möta både dagens och morgondagens behov. Jag vill understryka att detta inte ska tolkas som att privatbilismen räknas bort. Tvärtom, det behovet kommer att finnas även i framtiden. Men om stockholmarna ska kunna lita på att komma fram på förutsägbar tid är det viktigt att de som inte måste ha bilen dagligen väljer andra mer kapacitetseffektiva transportmedel. Därför kräver ett växande Stockholm tuffa prioriteringar av det befintliga begränsade gatuutrymmet. Framkomlighetsstrategin är ett viktigt verktyg i denna prioritering. Framkomlighetsstrategin framhåller vikten av fler parkeringsmöjligheter under jord eller inom fastigheter, och att den rörliga trafiken i det primära vägnätet samt parkeringsmöjligheter på gator som inte hör till det primära vägnätet prioriteras.

Framkomlighetsstrategin är en övergripande strategi som kommer att kompletteras med underlydande styrdokument för att förtydliga vad som behöver göras på olika specifika delområden. Arbetet pågår med Cykelplan Stockholm 2012, trafikkontorets förslag till parkeringsplan är på remiss, Stomnässtrategin bereds tillsammans med SL, och en gods- och leveransplan är under framtagande. Tillsammans med stadens trafiksäkerhetsprogram

kommer dessa styrdokument att ange färdriktningen för hur dagens Stockholm ska utvecklas till ett Stockholm med en framkomlighet i världsklass.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030, slutversion
3. Rapport om remiss av framkomlighetsstrategi

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet Karin Wanngård (S) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. i huvudsak godkänna föreliggande förslag till framkomlighetsstrategi
2. i huvudsak godkänna föreliggande förslag till parkeringsstrategi
3. därutöver anföra

Allt fler trängs om utrymmet på Stockholms gator. För att trafiken att flyta bättre och trängseln att minska krävs till syvende och sist investeringar i den regionala infrastrukturen. Tunnelbanans utbyggnad är avgörande för Stockholms framtida tillväxt och för stockholmarnas väl. Samtidigt har Stockholms stad inte råd att luta oss tillbaka och vänta på att stat och landsting ska agera. Staden måste göra det vi kan för att minska trängseln i trafiken och skapa bättre flöden i och genom Stockholm. En av de viktigaste byggstenarna är givetvis Förbifart Stockholm, som är och förblir ett av Stockholms viktigaste projekt. Arbetet med att förbättra trafikflöden och minska trängseln får dock inte stanna vid förbifarten. Staden kan och bör göra mer. Två områden som staden ska fokusera på under 2013 är att understödja utvecklandet av miljövänliga bilpooler och att utveckla stadens citylogistik.

Samverkan på bred front

För att Stockholm stad ska bli mer framkomlig måste samverkan ske på bred front från olika samverkande delar i samhället. Det går inte enbart att höja parkeringsavgifter inom staden för att komma tillrätta med en alltmer växande trängsel och framkomlighetssituation. Denna åtgärd kan dock vara en av flera olika metoder. Staden ska samverka med handel och transportnäring för att se över förutsättningarna för en mer effektiv citylogistik i Stockholm.

Som komplement till parkeringsavgiftshöjningar på gatorna inne i innerstaden behövs även ett ökat antal infartsparkeringar utanför innerstan som möjliggör en fortsatt resa med kollektivtrafik, cykel eller till fots. För att ge smidiga byten till annat färdmedel gäller det både att de ligger nära infartsleder och kollektivtrafik men även att de finns lediga platser, tydlig information och låg avgift eller möjlighet att betala med SL Access eller lånecykelkort. Understödjandet av en utveckling mot fler bilpooler är en

viktig del i detta. Fler bilpoolsanvändare har visat sig både kunna minska trängseln och öka användandet av kollektivtrafik (Trafikverket).

Infartsparkeringarna i dagsläget bygger på en arbetsresa in till stan där bilen lämnas på morgonen och hämtas på kvällen. Detta avspeglas bla i priserna där infartsparkering bara är tillåten vid betalning 05-09 och parkering som längst till 24. Även om det resandemönstret är det vanligaste finns det motsatta med boende i innerstan som behöver bil i eller till arbete utanför staden men som klarar den första delen av resan på annat sätt. För att möjliggöra den pendlingen med infartsparkering nattetid krävs utöver en justering av prislistan även ökad satsning på trygghet då det är mindre folk i rörelse på natten.

Bygg ut kollektivtrafiken

Framförallt måste kollektivtrafiken byggas ut för att erbjuda alternativ till den egna bilen. Detta kräver stadens aktiva samverkan med SL. Utbyggnad av tvärförbindelser mellan olika områden är prioriterat. Tunnelbana till Nacka och till Hagastaden är två av de viktigaste satsningarna som måste till. En sydlig förbindelse via BRT eller Spårväg Syd är en annan satsning som snarast bör påbörjas. System med BRT bussystem kan etableras mycket fortare och smidigare än en utbyggnad av spårvagnar i Stockholms innerstad, och bör ses som alternativ.

Reservation anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att i huvudsak godkänna att program för framkomlighet för Stockholm 2030 godkänns.
2. Trafik- och renhållningsnämnden uppmanas att infoga relevanta målsättningar ur framkomlighetsstrategin i nämndens verksamhetsplan för 2013, samt att i samråd med kommunstyrelsen återkomma till kommunfullmäktige med förslag på indikatorer för övriga berörda nämnder.
3. att därutöver anföra

Att ge prioritet för gång, cykel, kollektivtrafik och nyttotrafik genom att reducera biltrafiken, samt öka framkomligheten i vägtrafiken genom att minska antalet parkeringsplatser på huvudgatorna är i linje med en modern syn på hur transporterna ska prioriteras och ordnas i gaturummet.

Det är tillfredsställande att trängselskatten lyfts fram som den enskilda åtgärd som givit störst förbättring på framkomligheten i Stockholm på senare år. Att det nu ses som en nödvändighet att ytterligare minska biltrafiken ger hopp om ännu större förbättringar i framkomligheten, samt en mänskligare och miljövänligare stad att vistas i. De fyra planeringsinriktningarna i framkomlighetsstrategin ger en god vägledning för att implementera framkomlighetsstrategin i stadens trafikfrågor.

De föreslagna åtgärderna i det nationella och regionala vägnätet bidrar dock till ett ökat bilinnehav, ett ökat bilresande och en minskad relativ andel gång, cykel och kollektivtrafik. Denna utveckling motverkar möjligheten att nå intentionerna i framkom-

lighetsstrategin. Den sammantagna forskningen på området stärker även detta. Framkomlighetsstrategin förklarar inducerad trafik (*nya vägar skapar mer trafik genom ökad attraktivitet*) och fastslår att regionen får exakt den trafikmängd i högtrafik som man skapar vägkapacitet åt. Regionen behöver en modern och miljövänlig transportplanering som tillsammans med stadens framkomlighetsstrategi förstärker varandras ambitioner och uppnår transportsektorns samlade målbild. Det krävs även kraftfullare ambitioner i följande av Framkomlighetsstrategins mål:

A3 Andelen av alla resor i högtrafik som sker med cykel ska vara minst 15 procent år 2030.

Antalet cyklister har enligt handlingsplanen ökat med 80 procent på 10 år och idag används cykeln av cirka 10 procent av stadens invånare för resa till jobb eller skola. Målet bör ställas betydligt högre än det föreslagna, framförallt då det nu sker en kraftig ökning utan större investeringar i cykelinfrastrukturen.

B3 Det ska vara lätt att hitta en bilparkeringsplats. Efterfrågan på parkeringsplatser ska inte överstiga 85 procent av utbudet år 2030.

Fler bilparkeringsplatser totalt innebär en ökning av trafiken då fler ser bilresor som ett attraktivare val framför andra färdmedel. Antalet bilparkeringsplatser i gatunivå ska bli färre enligt strategin, men öka totalt sett genom parkering under jord eller inom fastigheter. Det rimliga för att minska trängsel är att det totala antalet parkeringsplatser inom staden ska bli färre, framförallt genom färre gatuparkeringar. Parkering under jord eller inom fastigheter är sedan upp till privata aktörer att lösa på marknadsmässiga grunder. Antalet cykelparkeringsplatser ska kraftigt öka, men målet nämner inte ens dessa trots att planen företräder en ökad cykling.

D2 Den totala körsträckan med bil eller lastbil på stadens vägar och gator i högtrafik ska hållas vid högst 2008 års nivåer till år 2030.

Trafikverkets kapacitetsutredning visar att vägtrafiken behöver minska med 20 procent till år 2030 för att målen om minskade koldioxidutsläpp ska kunna nås. Utredningens trafikprognoser för detta visar på 25 procents minskningar av vägtrafiken i storstadsområden. Miljöpartiet anser att Framkomlighetsstrategin för att anses ha ambitionen att nå klimatmålen ska ha målet att vägtrafiken ska minska med minst 25 procent till 2030 (från 2010 års nivåer).

D4 Andelen invånare som upplever att trafiken inte orsakar allvarliga problem i sin stadsdel ska vara minst 80 procent år 2030.

Målet har enbart ambitionsnivån att behålla resultatet från miljöenkäten från år 2010. Ambition ska vara högre än att acceptera att 200 000 invånare upplever att trafiken orsakar allvarliga problem i sin stadsdel.

Till åtgärdsförslag 9 i Handlingsplanen ska följande tillägg göras: "I planen ska även en inventering genomföras samt förslag tas fram på var trottoarer kan breddas i ytter- och innerstaden, samt nya byggas i ytterstaden där sådana saknas. Inventeringen ska även ge förslag på var mittrefuger behöver breddas."

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030 godkänns, bilaga 2.
2. Giltighetstiden för framkomlighetsstrategin fastställs till och med år 2016.
3. Trafik- och renhållningsnämnden uppmanas att infoga relevanta målsättningar ur framkomlighetsstrategin i nämndens verksamhetsplan för 2013, samt att i samråd med kommunstyrelsen återkomma till kommunfullmäktige med förslag på indikatorer för övriga berörda nämnder.

Stockholm den 28 november 2012

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Ulrika Gunnarsson

Reservation anfördes av Karin Wanngård, Tomas Rudin och Olle Burell (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Delvis avslå kontorets förslag till Framkomlighetsstrategi
2. Strategin revideras i enlighet med föreslagna huvudmål och därmed fastslår att Förbifart Stockholm ej bör byggas

3. Därutöver anför följande:

Huvudmålen för alla trafiklösningar i Stockholmsregionen måste vara lägre utsläpp, minskade bilköer och bättre kollektivtrafik. Ingenstans ställs dock den viktiga frågan om den omfattande satsningen på nya vägar är förenlig med miljömålen. Där emot skriver man att ”I en växande storstad med välmående ekonomi får man precis den trafikmängd i högtrafik som man skapar vägkapacitet åt. Vill man ha mindre biltrafik krävs andra åtgärder, till exempel trängselskatt eller andra brukaravgifter.”

Beslutet om Förbifart Stockholm är tyvärr ett strategiskt, tungt vägval, som inbjuder till ökad biltrafik, och lurar medborgarna att tro att det kommer att leda till minskade köer, när vi vet att fler och större vägar leder till mer trafik och växande köer. Detta är helt oförenligt med den övergripande inriktningen i den föreslagna strategin.

Målen i strategin är också alltför lågt ställda om man har ambitionen att uppnå EU:s miljö kvalitetskrav. Man bör i stället utöka och utvidga systemet med trängselavgifter på utsatta platser i staden, t.ex. snarast införa trängselavgifter på Essingeleden och höja avgifterna, för att minska belastningen på vägnätet, skapa incitament för att inte använda bilen privat, och framförallt ge plats och ekonomi för den nytto- och kollektivtrafik som behöver komma fram och utvecklas i regionen.

Annars innehåller förslaget till Framkomlighetsstrategi och remissförslaget till Parkeringsplan många bra förslag som (V)i sedan länge drivit. Vem vet, snart föreslås kanske en bilfri innerstad...

ÄRENDET

Stockholm växer och prognoserna visar att Stockholms stads invånare kommer att vara cirka 25 procent fler år 2030 än jämfört med dagsläget. Kommunfullmäktige har satt upp långsiktiga mål för Stockholms utveckling de närmaste årtiondena i Vision 2030. Kommunfullmäktige har 2010 även antagit en översiktsplan, ”Promenadstaden”, som anger de strategier som bör tillämpas i Stockholms stadsutveckling relaterat till målsättningarna i Vision 2030 och RUF 2010 – den befintliga bebyggelsen ska förtätas och 100 000 nya bostäder ska byggas så att fler människor kan bo och arbeta på samma yta. En väsentlig del av översiktsplanens inriktning är att genom god planering av staden minska behovet av att resa.

Spår och vägar ska byggas ut för att stödja regionens utveckling och länsplanen för Stockholm innebär att investeringar i transportinfrastrukturen på 100 miljarder kronor genomförs till år 2021. Efterfrågan på resor inom stadens gränser bedöms dock vara större än transportsystemets fysiska kapacitet – stadens gator och spår kommer att behöva transportera fler människor och mer gods på samma yta som idag.

Trafik- och renhållningsnämnden har mot denna bakgrund utarbetat ett förslag till framkomlighetsstrategi. Denna skickades på remiss efter beslut i trafik- och renhållningsnämnden i december 2011, till dels ett 70-tal berörda organisationer och myndigheter, och genom en webbdialog och enkätundersökning bland medborgare både inom och utanför Stockholms stad. En utifrån remissynpunkterna justerad version av framkomlighetsstrategin godkändes av trafik- och renhållningsnämnden den 23 augusti 2012, § 7, och överlämnades till kommunfullmäktige för godkännande.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 augusti 2012 enligt följande.

1. Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner trafik- och renhållningsnämndens förslag till Framkomlighetsstrategi.
2. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner föreliggande förslag till Parkeringsplan för att skickas på remiss.

Reservation anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 juli 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Framkomlighetsstrategin beskriver de utmaningar som trafiksystemet står inför till följd av befolkningsökningen. Strategin visar även en inriktning för hur dessa utmaningar kan hanteras i planeringen av stadens vägar och gator för att uppnå målen i Vision 2030 och Översiktsplanen Promenadstaden. Remissprocessen har visat att stockholmarna och de andra intressenterna har en god förståelse för dessa utmaningar och i hög grad stödjer inriktningen i Framkomlighetsstrategin. Det finns även ett stort engagemang och vilja att tackla utmaningarna tillsammans på en regional nivå. Kontoret ser Framkomlighetsstrategin som en viktig utgångspunkt för ett närmare samarbete med andra intressenter och för att utveckla dialogen med medborgarna.

Konsekvensen av den inriktning som beskrivs är att staden kommer att kunna växa som planerat med 100 000 nya bostäder till 2030. Detta i sig kommer att ha andra konsekvenser som inte kan preciseras i detta skede men som måste beaktas i det vidare arbetet med att utveckla konkreta åtgärder. Inriktnings- och genomförandebeslut om åtgärder kommer att behöva behandlas av nämnden i vanlig ordning. Genom att kollektivtrafik, cykel, gång och näringslivets transporter kommer ges högre prioritet i planeringen kan resor med privata bilar vid vissa platser och tider ta längre tid eller kosta mer i form av parkerings- och trängselavgifter. En kompensation bli mer pålitliga restider för bilresenärer och en högre kapacitet totalt för transporter.

De ekonomiska konsekvenserna av strategin kan heller inte preciseras i detta skede utan kommer löpande att presenteras för nämnden i kommande inriktnings- och genomförandebeslut. Ytterligare preciseringar kommer också att ske i samband med treårsprogrammet 2014-2016. Bland annat är de i detta sammanhang som en analys och prioritering av investeringar görs inom trafikkontorets ram. I många fall kommer inte strategin i sig att innebära nya kostnader, däremot kan nya planeringsförutsättningar påverka utformningen av de investeringar som ändå skulle ha skett. Strategin ändrar alltså prioriteringarna snarare än de ekonomiska ramarna. I grunden innebär strategin ett effektivare utnyttjande av befintlig yta och befintliga resurser. Att försöka skapa kapacitetsökningar via ny infrastruktur vore betydligt mer kostsamt och dessutom inte lika effektivt.

Vidare arbete

Flera viktiga byggstenar i genomförandet av Framkomlighetsstrategin kommer att tas fram under de närmaste åren. En slutversion av cykelplanen kommer att redovisas i nämnden under hösten. Stomnätsstrategin för innerstaden ska integreras med en strategi för stomnätet i resten av länet som förväntas komma i början av 2013. Andra prioriterade fördjupningar kommer att hantera bl.a. hur gångtrafiken kan främjas i promenadstaden och hur den godstrafik och de andra näringslivstransporter som är viktiga för stadens funktion ska hanteras. Vidare ska frågor definieras som kräver en mer omfattande beredning. Ett par exempel är hur trängselskatten kan användas för att åstadkomma ett mer effektivt trafiksystem eller vad som kan åstadkommas när Förbifart Stockholm är klar.

Strategin ska betraktas som ett levande dokument som påverkas såväl av bebyggelseplaner som framtida åtgärder i trafiksystemet. Innehållet behöver därför aktualiseras när förutsättningar förändras väsentligt. Fler mål ska också preciseras och regelbundna uppföljningar måste redovisas.

Framkomlighetsstrategin är en angelägenhet för hela staden och kontoret anser därför att strategin bör fastställas i kommunfullmäktige.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 6 september 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser övergripande att trafik- och renhållningsnämndens förslag till framkomlighetsstrategi är väl genomarbetat, grundat på en gedigen analys och med kloka avvägningar och målsättningar för att möta Stockholms ökade transportbehov under kommande år. Framkomlighetsstrategins inriktningar och mål överensstämmer enligt kontorets bedömning väl med de målsättningar för stadens långsiktiga utveckling som kommunfullmäktige tidigare har slagit fast i Vision 2030 och översiktsplanen "Promenadstaden".

Framkomlighetsstrategin utgör enligt stadsledningskontorets uppfattning ett välavvägt och ändamålsenligt underlag för att ta tillvara styrkorna i stadens befintliga transportsystem för att säkerställa en god funktionalitet i Stockholms infrastruktur trots en ökande befolkning och därmed sammanhängande ökande transportbehov. Kontoret noterar att strategin förtjänstfullt anlägger ett brett och modernt förhållningssätt till trafikfrågorna på ett sätt som kan antas bidra till att uppnå översiktsplanens målsättningar att upphäva oönskade konsekvenser av tidigare stads- och trafikplanering genom att reducera trafikens barriäreffekter och omgivningspåverkan samt förbättra

förutsättningarna för korta transportsträckor i en tätare stadsbebyggelse. Stadsledningskontoret anser därför att de inriktningar och mål som föreslås i strategin utgör goda redskap för att utveckla Stockholm i en riktning som gynnar ekonomisk tillväxt, stadsmässig attraktivitet, livskvalitet för medborgarna och miljömässig hållbarhet.

Trafik- och renhållningsnämnden påpekar att framkomlighetsstrategin är ett av flera strategiska måldokument för att åstadkomma nödvändiga förändringar i hur stadens transportinfrastruktur nyttjas på bästa möjliga sätt och att det utöver strategin också kommer att tas fram bland annat en stamnässtrategi, parkeringsplan och cykelplan. Stadsledningskontoret understryker vikten av att dessa dokument utformas med målsättningar som korrelerar väl med framkomlighetsstrategins inriktningar, särskilt vad avser att anlägga ett perspektiv som betraktar olika färdmedel som en helhet. Kontoret anser att framkomlighetsstrategin lyckas väl med att upprätthålla balansen mellan olika färdmedel genom att understryka tillgängligheten till olika målpunkter som den väsentliga målsättningen för stadens trafikpolitik och kontoret betonar betydelsen av att också i kommande styrdokument behandla transportsystemet integrerat även i styrdokument som begränsar sig till något visst färdmedel.

I likhet med trafik- och renhållningsnämnden konstaterar stadsledningskontoret att det förslag till parkeringsplan som nämnden har skickat ut på remiss är av betydelse för möjligheterna att nå flera av framkomlighetsstrategins mål. Stadsledningskontoret vill inte föregripa resultatet av remissbehandlingen, men understryker vikten av att parkeringsplanen prövas som ett medel att nå framkomlighetsstrategins mål.

Stadsledningskontoret konstaterar att stadens nuvarande översiktsplan arbetades fram parallellt och i dialog med den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFSS 2010). Kontoret anser att det också i trafikplaneringen, mot bakgrund av hur integrerat Stockholms transportsystem är med den regionala och väsentliga delar av den nationella infrastrukturen, är angeläget att ännu tydligare synkronisera stadens målsättningar med regionala och nationella transportpolitiska mål för att säkerställa ett välfungerande transportsystem i regionen som helhet. Detta avser i synnerhet förutsättningarna för kollektivtrafiken, där det är ytterst angeläget att framkomlighetsstrategin harmonierar med det regionala trafikförsörjningsprogram som Stockholms läns landsting har tagit fram till följd av den nya kollektivtrafiklagen och som väntas behandlas av landstingsfullmäktige i september 2012. Stadsledningskontoret förutsätter att trafik- och renhållningsnämnden beaktar detta i det fördjupade fortsatta arbetet utifrån framkomlighetsstrategin.

De föreslagna målen i framkomlighetsstrategin är enligt stadsledningskontorets mening i allt väsentligt väl formulerade för att både kunna följas upp och för att fungera som styrmedel i överensstämmelse med strategins planeringsinriktningar. Stadsledningskontoret delar trafik- och renhållningsnämndens uppfattning att framkomlighetsstrategin bör betraktas som ett levande dokument som påverkas av omvärldsförändringar och att det därför är påkallat att successivt aktualisera och eventuellt revidera strategins mål. I ett första steg anser stadsledningskontoret att kommunstyrelsen i samråd med trafik- och renhållningsnämnden bör undersöka hur strategins mål ska integreras i stadens styrsystem ILS. En avvägning bör enligt kontorets mening göras

mellan vilka mål som bäst lämpar sig som indikatorer i kommunfullmäktiges budget och vilka mål som bör föras in som nämndindikatorer för trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret ställer sig tveksamt till strategins mål A3 att andelen av alla resor i högrafik som sker med cykel ska vara minst 15 procent år 2030. Det är enligt kontorets uppfattning mindre lämpligt att redan nu fastställa ett fixt målvärde för cyklingen eftersom omfattningen av cykelanvändningen inte är känd i tillfredsställande omfattning i dagsläget, vilket gör det svårt att bedöma rimligheten i målvärdet. Stadsledningskontoret föreslår dock ingen ändring av målet, men uppmärksammar trafik- och renhållningsnämnden på osäkerheten i målets nivå och uppmanar nämnden att om nödvändigt revidera målet när adekvata data för cykelanvändningens omfattning i dagsläget har erhållits.

Det bör enligt stadsledningskontoret också övervägas, och i förekommande fall redogöras för, vilka övriga nämnder och styrelser i staden som omfattas av strategins mål, i likhet med hur exempelvis programmet för delaktighet för personer med funktionsnedsättning redovisar indikatorer för berörda nämnder knutet till respektive mål i programmet. Stadsledningskontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden redovisar sina överväganden kring detta i samband med nämndens verksamhetsplan för 2013 och återkommer till kommunfullmäktige med förslag på indikatorer för andra berörda organ enligt vad kontoret har föreslagit.

Mot bakgrund av vad stadsledningskontoret konstaterat ovan avseende att framkomlighetsstrategins mål behöver följas upp, revideras och preciseras utifrån utvecklingen, anser kontoret att en giltighetstid för framkomlighetsstrategin bör anges, i likhet med hur andra av stadens styrdokument som exempelvis miljöprogrammet eller programmet för delaktighet för personer med funktionsnedsättning är tidssatta att gälla en viss period. Enligt kontorets mening skulle en sådan tidssättning vara ändamålsenlig för att skapa förutsägbarhet kring större revideringar utöver sådana som sker löpande och skulle lämpligtvis ha ett samband med den återkommande aktualitetsprövning som enligt PBL görs av översiktsplanen varje mandatperiod.

Stadsledningskontoret noterar att handlingsplanen knuten till framkomlighetsstrategin är tidssatt, men anser att också själva strategin bör ha en begränsad giltighetstid för att säkerställa att de övergripande målsättningar som handlingsplanen är avsedd att förverkliga inte blir inaktuella. Kontoret anser att en lämplig initial giltighetstid för strategin är 2012–2016, mot bakgrund av att handlingsplanen kopplad till strategin avser denna period och eftersom trafik- och renhållningsnämndens treårsprogram avses gälla till och med 2016. Avsikten med en giltighetstid för strategin är att skapa förutsägbarhet kring uppdatering av strategins mål och ska inte förväxlas med tidshorisonten för själva målen – framkomlighetsstrategin tar alltså sikte på utvecklingen till år 2030, även om målen i deras nuvarande utformning ges en giltighetstid till 2016. Kontoret föreslår därför att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att fastställa giltighetstiden för framkomlighetsstrategin till 2016.

Vad beträffar de ekonomiska konsekvenserna av framkomlighetsstrategin noterar stadsledningskontoret att trafik- och renhållningsnämnden har bedömt att nämndens

ekonomiska ramar inte påverkas, utan snarare att prioriteringarna mellan olika investeringsobjekt ändras. Stadsledningskontoret ser inga skäl att ifrågasätta nämndens bedömning men anser att det är angeläget att nämnden i kommande investeringsplanering tydligt redovisar prioriteringen mellan de investeringar som föreslås kopplat till framkomlighetsstrategins överväganden. I övrigt konstaterar kontoret att nödvändiga investeringar utifrån framkomlighetsstrategin får underställas inriktnings- respektive genomförandebeslut i gängse ordning och beaktas i kommande budgetarbete.

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

- 1 Godkänna att förslaget till parkeringsplan sänds ut på remiss.
- 2 I huvudsak godkänna kontorets förslag till framkomlighetsstrategi.
- 3 Samt anför därutöver följande:

Vi välkomnar att staden vill anta en strategi för framkomlighet som överrensstämmer med den politik som Miljöpartiet under lång tid drivit. Att ge prioritet för gång, cykel, kollektivtrafik och nyttotrafik genom att reducera biltrafiken, samt öka framkomligheten i vägtrafiken genom att minska antalet parkeringsplatser på huvudgatorna är i linje med vår syn på hur transporterna ska prioriteras och ordnas i gaturummet.

Det är tillfredsställande att trängselskatten lyfts fram som den enskilda åtgärd som givit störst förbättring på framkomligheten i Stockholm på senare år. Att kontoret nu ser det som en nödvändighet att ytterligare minska biltrafiken ger hopp om ännu större förbättringar i framkomligheten, samt en mänskligare och miljövänligare stad att vistas i. De fyra planeringsinriktningarna i framkomlighetsstrategin ger en god vägledning för att implementera framkomlighetsstrategin i stadens trafikfrågor.

Vi vill dock se kraftfullare ambitioner i följande mål:

A3 Andelen av alla resor i högtrafik som sker med cykel ska vara minst 15 procent år 2030.

Antalet cyklister har enligt handlingsplanen ökat med 80 procent på 10 år och idag används cykeln av cirka 10 procent av stadens invånare för resa till jobb eller skola. Målet bör ställas betydligt högre än det föreslagna, framförallt då det nu sker en kraftig ökning utan större investeringar i cykelinfrastrukturen.

B3 Det ska vara lätt att hitta en bilparkeringsplats. Efterfrågan på parkeringsplatser ska inte överstiga 85 procent av utbudet år 2030.

Fler bilparkeringsplatser totalt innebär en ökning av trafiken då fler ser bilresor som ett attraktivare val framför andra färdmedel. Miljöpartiet anser att innebörden av målet går emot framkomlighetsstrategins intentioner. Antalet bilparkeringsplatser i gatunivå ska bli färre enligt strategin, men öka totalt sett genom parkering under jord eller inom fastigheter. Miljöpartiet vill att det totala antalet parkeringsplatser inom staden ska bli färre, framförallt genom färre gatuparkeringar. Parkering under jord eller inom fastigheter är sedan upp till privata aktörer att lösa på marknadsmässiga grunder. Antalet cykelparkeringsplatser ska kraftigt öka, men målet nämner inte ens dessa trots att planen företräder en ökad cykling.

D2 Den totala körsträckan med bil eller lastbil på stadens vägar och gator i högtrafik ska hållas vid högst 2008 års nivåer till år 2030.

Trafikverkets kapacitetsutredning visar att vägtrafiken behöver minska med 20 procent till år 2030 för att målen om minskade koldioxidutsläpp ska kunna nås. Utredningens trafikprognoser för detta visar på 25 procents minskningar av vägtrafiken i storstadsområden. Miljöpartiet anser att Framkomlighetsstrategin för att anses ha ambitionen att nå klimatmålen ska ha målet att vägtrafiken ska minska med minst 25 procent till 2030 (från 2010 års nivåer).

D4 Andelen invånare som upplever att trafiken inte orsakar allvarliga problem i sin stadsdel ska vara minst 80 procent år 2030.

Målet har enbart ambitionsnivån att behålla resultatet från miljöenkäten från år 2010. Staden bör ha en högre ambition än att acceptera att 200000 invånare upplever att trafiken orsakar allvarliga problem i sin stadsdel.

Till åtgärdsförslag 9 i Handlingsplanen ska följande tillägg göras: "I planen ska även en inventering genomföras samt förslag tas fram på var trottoarer kan breddas i ytter- och innerstaden, samt nya byggas i ytterstaden där sådana saknas. Inventeringen ska även ge förslag på var mittrefuger behöver breddas."

De föreslagna åtgärderna i det nationella och regionala vägnätet bidrar till ett ökat bilnehav, ett ökat bilresande och en minskad relativ andel gång, cykel och kollektivtrafik. Denna utveckling motverkar möjligheten att nå intentionerna i framkomlighetsstrategin. Den sammantagna forskningen på området stärker även detta. Framkomlighetsstrategin förklarar inducerad trafik (nya vägar skapar mer trafik genom ökad attraktivitet) och fastslår att regionen får exakt den trafikmängd i högt trafik som man skapar vägkapacitet åt. Miljöpartiet anser att regionen behöver en modern och miljövänlig transportplanering som tillsammans med stadens framkomlighetsstrategi förstärker varandras ambitioner och uppnår transportsektorns samlade målbild.

Reservation anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande.

- 1 Att i huvudsak godkänna föreliggande förslag till framkomlighetsstrategi
- 2 Att i huvudsak godkänna föreliggande förslag till parkeringsstrategi
- 3 Samt att därutöver anföra

Allt fler trängs om utrymmet på Stockholms gator. För att trafiken att flyta bättre och trängseln att minska krävs till syvende och sist investeringar i den regionala infrastrukturen. Tunnelbanans utbyggnad är avgörande för Stockholms framtida tillväxt och för stockholmarnas väl. Samtidigt har Stockholms stad inte råd att luta oss tillbaka och vänta på att stat och landsting ska agera. Staden måste göra det vi kan för att minska trängseln i trafiken och skapa bättre flöden i och genom Stockholm. En av de viktigaste byggstenarna är givetvis Förbifart Stockholm, som är och förblir ett av Stockholms viktigaste projekt. Arbetet med att förbättra trafikflöden och minska trängseln får dock inte stanna vid förbifarten. Staden kan och bör göra mer. Två områden som staden ska fokusera på under 2013 är att understödja utvecklandet av miljövänliga bilpooler och att utveckla stadens citylogistik. Det går att se flera tydliga trender i

stockholmarnas resande. Resor till och från jobbet dominerar fortfarande, tätt följt av resor för inköp och service. I den sistnämnda sfären dominerar kvinnor. (Kollektivtrafikbarometern och Trafikverket) Stockholmsregionen är den region i Sverige där kollektivtrafiken är mest vanlig. Trenden med allt fler cyklister håller i sig. (Trafikanalys)

Samverkan på bred front

För att Stockholm stad ska bli mer framkomlig måste samverkan ske på bred front från olika samverkande delar i samhället.

Det går inte enbart att höja parkeringsavgifter inom staden för att komma tillrätta med en alltmer växande trängsel och framkomplighetsituation. Denna åtgärd kan dock vara en av flera olika metoder. Ett problem i dag är felparkerade fordon som dubbelparkerar eller skapar övriga slag av hinder för trafikflödet. En effektiv och snabb bortforsling av fordon bör initieras så att fordon kan bogseras bort direkt när man felparkerar. I många storstäder har man byggt upp organisation med mindre bogserbilar som är stationerade i ett lokalområde, och som transporterar bort fordon direkt efter det att man fått en p-bot. Detta skulle gälla för kollektivkörfält eller vid dubbelparkering.

Som komplement till avgiftshöjningar på gatorna inne i innerstaden behövs även ett ökat antal infartsparkeringar utanför innerstan som möjliggör en fortsatt resa med kollektivtrafik, cykel eller till fots. För att ge smidiga byten till annat färdmedel gäller det både att de ligger nära infartsleder och kollektivtrafik men även att de finns lediga platser, tydlig information och låg avgift eller möjlighet att betala med SL Access eller låncykelkort.

Infartsparkeringarna i dagsläget bygger på en arbetsresa in till stan där bilen lämnas på morgonen och hämtas på kvällen. Detta avspeglas bla i priserna där infartsparkering bara är tillåten vid betalning 05-09 och parkering som längst till 24. Även om det resandemönstret är det vanligaste finns det motsatta med boende i innerstan som behöver bil i eller till arbete utanför staden men som klarar den första delen av resan på annat sätt. För att möjliggöra den pendlingen med infartsparkering nattetid krävs utöver en justering av prislistan även ökad satsning på trygghet då det är mindre folk i rörelse på natten.

Bygg ut kollektivtrafiken – Enhetstaxa inom länet

Framförallt måste kollektivtrafiken byggas ut för att erbjuda alternativ till den egna bilen. Detta kräver stadens aktiva samverkan med SL.

Tex utbyggnad av tvärförbindelser mellan olika områden och hur en strategidiskussion om SL taxan för att få fler resenärer. System med BRT bussystem kan etableras mycket fortare och smidigare än en utbyggnad av spårvagnar i Stockholms innerstad. Stombuss 4 bör inte konverteras till spårväg utan byggas efter BRT principen. T bana bör byggas från Odenplan till Karolinska sjukhuset.

En översyn av SL taxan bör initieras för att återinföra en enhetstaxa och där biljettpriset sätts attraktivt så att fler väljer kollektiva färdmedel. Idag är SL i kris och månadskortets höjning var inte för att höja kvalitén på kollektivtrafiken, utan höjningen var till för att minska SLs katastrofala underskott.

Spårväg syd byggs mellan Flemingsberg och Tyresö

Arbetet med att utveckla spårväg Syd bör intensifieras.

En dragning från Flemingsberg över Skarpnäck till Tyresö borde vara utgångspunkten för planering av sträckningen. Då skulle vi få en ordentlig sträcka där olika infrastrukturella etableringar kunde uppstå.

Utbyggnad av bilpoolsverksamhet

Bilpoolsverksamheten inom Stockholms stad behöver utökas. En satsning på fler strategiska uppställningsplatser bör tas fram. Stadens kommunala förvaltningar borde helt övergå till att ansluta sig till bilpooler som även kan nyttjas av Stockholmarna under kvällar och helger.

Det innebär att under dagtid nyttjas de av kommunalt anställda och övriga tillfällen är dessa bokningsbara för Stockholmarna.

I varje nybyggnadsprojekt av bostadsfastigheter bör det ingå parkeringsgarage alternativt bilpoolsuppställningsplats, där det så är möjligt. Detta kan regleras med i samband med markanvisningen. Tanken med detta är att man slipper ytparkering i tex stadens ytterområden och att har man garageplats är det inte lika naturligt att ta bilen till jobbet.

Styr infrastrukturen av arbetsplatserna

Staden bör även hårdare än i dag styra stadens infrastruktur beträffande arbetsplatser.

Idag är det många arbetsplatser som är belägna i innerstaden, vilket skapar rese-mönster att man måste åka in till ”city”. På sikt bör staden planera för tex fler kontor och administrativa arbeten utanför tullarna. Det gäller i hög grad kommunala förvaltningar som inte nödvändigtvis behöver ha citylägen. En utflyttning av kommunal administration kan på sikt även skapa mervärde för det område som man är förlagt i. Ser man till hur arbetsplatser är belägna i Stockholm är det en ojämlikhet mellan stadens olika delar.

Höjd trängselskatt

Trängselskatten som infördes under S, V och MP majoritet mötte kraftigt motstånd från den dåtida borgerliga oppositionen. Det skulle bli butiksdöd i innerstaden och trängselskatter skulle innebära totalt kaos. Friheten var hotad. Nu har dock den nuvarande allians majoriteten ändrat uppfattning och verkligheten kommit ifatt.

Nuvarande nivå av trängselskatten har legat fast sedan den infördes. Trängselskatten bör höjas i syfte att minska trafikflödena in till staden.

När det gäller utbyggnaden av kollektivtrafiken i innerstaden är det viktigt att man räknar med och tar fram ytterligare platser för angöring av kollektivtrafikresor sjövägen. Stockholm är en sjöstad och vattenburen kollektivtrafik bör prioriteras lika högt som nya busslinjer.

Samordning av planerade gatuarbeten

En viktig faktor till att Stockholm ”korkar igen” är att många gatuarbeten sker under en koncentrerad del av året. När det gäller gatuarbeten bör dessa i en framtid samlokaliseras med övriga intressenter så att störningar i framkomligheten minimeras.

Utbyggnad av lånecykelsystem – Fler intressenter

Idag har Stockholm ett låncykelsystem som är i bruk i innerstaden. Låncykelsystemet bör byggas ut till ytterstaden och det bör vara fler intressenter än en, som staden gör avtal med. Fördelen är att det blir konkurrens och ett låncykelsystem kan omfatta hela Stockholm.

Fria val skapar nya reseströmmar

Vi ska i detta sammanhang inte helt neglegera de resandeströmmar som tex fri val av skola, val av vårdcentral, val av fritis verksamhet etc skapar.

Många föräldrar skjutsar sina barn till och från och många kanske väljer bil framför kollektivtrafik när de besöker sin vårdcentral.

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

1 Delvis avslå kontorets förslag till Framkomlighetsstrategi

2 Strategin revideras i enlighet med föreslagna huvudmål och därmed fastslår att Förbifart Stockholm ej bör byggas

3 I huvudsak godkänna kontorets remissförslag till Parkeringsplan

4 Därutöver anför följande:

Huvudmålen för alla trafiklösningar i Stockholmsregionen måste vara lägre utsläpp, minskade bilköer och bättre kollektivtrafik. Ingenstans ställs dock den viktiga frågan om den omfattande satsningen på nya vägar är förenlig med miljömålen. Där emot skriver man att ”I en växande storstad med välmående ekonomi får man precis den trafikmängd i högtrafik som man skapar vägkapacitet åt. Vill man ha mindre biltrafik krävs andra åtgärder, till exempel trängselskatt eller andra brukaravgifter.”

Beslutet om Förbifart Stockholm är tyvärr ett strategiskt, tungt vägval, som inbjuder till ökad biltrafik, och lurar medborgarna att tro att det kommer att leda till minskade köer, när vi vet att fler och större vägar leder till mer trafik och växande köer. Helt oförenligt med den övergripande inriktningen i den föreslagna strategin.

Målen i strategin är också alltför lågt ställda om man har ambitionen att uppnå EU:s miljö kvalitetskrav. Man bör i stället utöka och utvidga systemet med trängselavgifter på utsatta platser i staden, t.ex. snarast införa trängselavgifter på Essingeleden och höja avgifterna, för att minska belastningen på vägnätet, skapa incitament för att inte använda bilen privat, och framförallt ge plats och ekonomi för den nytto- och kollektivtrafik som behöver komma fram och utvecklas i regionen.

Annars innehåller förslaget till Framkomlighetsstrategi och remissförslaget till Parkeringsplan många bra förslag som (V)i sedan länge drivit. Vem vet, snart föreslås kanske en bilfri innerstad...

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

Parkeringsplanen

Miljöpartiet stödjer i huvudsak förslagen om ändrad reglering av gatuparkering för bilar i innerstaden. Det är positivt för framkomligheten att stadens parkeringspolitik höjer avgiften för parkering och att parkeringszoner och tider på dygnet utvidgas.

Parkeringsplanen går i riktning mot Miljöpartiets budgetförslag för 2012. Parkeringsavgifterna ska uppmuntra till att parkeringar i befintliga parkeringshus och garage används i första hand. Avgifterna för parkering ska höjas med 50 procent i innerstaden, vilket leder till en minskning av bilarna på gatuparkeringarna och minskad biltrafik. Antalet parkeringsplatser på gatumark ska minska och parkeringsplatser ska tas bort för att göra det lättare för kollektivtrafik, gående och cyklister att komma fram snabbt och säkert. Det underlättar även för varutransporter, städning av gator och snöröjning. Låga parkeringsavgifter införs i ytterstaden. Boendeparkeringsavgiften höjs med 300 kr per månad för periodbetalning och dygnsparke­ringsavgiften med 30 kr per dygn. Felparkeringsavgiften höjs med 300 kr.

Framkomlighetsstrategin angav som prioriterat att öka framkomligheten för stombussarna, bland annat genom att ta bort parkeringsplatser på stadens huvudgator. Parkeringsplanen innehåller inga sådana förslag. Strategin angav även som viktigt att prioritera cykling. Parkeringsplanen innehåller inga förslag på parkeringsplatser för cyklar. Parkeringsplanen kan även stärka cykelinfrastrukturen genom att ta bort parkeringsplatser till förmån för fler cykelbanor. Vi vill med anledning av ovanstående se en parkeringsplan som bättre svarar mot framkomlighetsstrategins intentioner.