



## **Synpunkter på ”En strategisk inriktning för bättre leveranstrafik”**

*FOT är positiv till att staden initierar strategier för att underlätta effektivare varudistribution och att man ser över regelverket för en växande stads behov av näringslivets transporter. FOT anser däremot att staden sätter för stor tilltro till att samverkan till stor del skulle vara lösningen på Stockholms trängsel- eller parkeringsproblem. Ekonomiska styrmedel är enligt FOT det enda handlingskraftiga verktyget för att uppnå målen för ett fungerande trafiksystem. Parkeringspolicyn måste spegla utbud och efterfrågan om staden menar allvar med en leveranstrafik i världsklass.*

### **Inledning**

Förslaget till strategier för bättre leveranstrafik är en del av stadens långsiktiga planering för en stad i världsklass. Promenadstaden är namnet på stadens översiktsplan där framkomlighetsstrategin är en viktig del för att uppnå en effektivare användning av gatuutrymmet. Näringslivets transporter är en prioriterad funktion enligt framkomlighetsstrategin. Viktiga lastbilstransporter med behov för lastplatser behöver samordnas med gatans rörliga trafik längs trottoarer, kollektivtrafikkörfält, bilfiler och cykelbanor. Utöver det tillkommer efterfrågan på uteserveringar, besöks- och boendeparkering för privatbilar samt behov av sittplatser och cykelparkeringar.

### **Kantstensparkeringen en nyckelfråga**

FOT ser en förändrad parkeringspolicy som den viktigaste strategin för att uppnå en effektivare hantering av stadens leveranstrafik. Idag upptas majoriteten av innerstadens trottoarkanter av långtidsparkerade privatbilar. Stadens parkeringar utgörs till 94% av platser där boende parkerar till en subventionerad kostnad. På större delen av dessa platser är det dessutom gratis att stå under 76 % av veckans timmar då avgift endast tas ut helgfria vardagar kl. 9-17. Det är en mycket generös parkeringspolicy jämfört med många andra städer i Sverige, för att inte tala om andra europeiska storstäder där priset för en central parkeringsplats kan vara 50 kr/tim dygnet runt. Kostnaden för en boendeparkeringsplats i Stockholm är utslaget över månadens timmar 1 kr/tim.

### **Huvudgator för rörlig trafik**

En studie genomförd av stadens utrednings- och statistikkontor USK, visar att efterfrågan på bilparkeringar längs innerstadens huvudgator är låg. Endast 3 % av butikernas kunder parkerar på huvudgatan i anslutning till butiken. 66% av butikernas kunder utgörs istället av fotgängare. Den näst största kundgruppen var kollektivtrafikresenärerna som utgjorde 20%. Torts detta finns parkeringsplatser längs många av stadens huvudgator. FOT anser att Stockholm bör anta Köpenhamns modell där huvudgatorna används för rörlig trafik och att lastzoner istället anordnas i anslutning på korsande gator. På så sätt ökar tillgängligheten till butikerna för de största kundgrupperna och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter förbättras.

### **Gångfartsgator bra för leveranstrafiken**

Stadens citynära delar som inte utgörs av huvudgator bör omvandlas till gångfartsgator. I gångfartsområden tillåts endast parkering vid markerade platser medan varuleveranser tillåts lasta och lossa överallt. För butikerna innebär det att skyltfönstren exponeras bättre under större delen av dygnet. När Stora Nygatan omvandlades till gångfartsgata 2007 ökade kundtillströmningen till butikerna enligt en enkätundersökning gjord av Urbanisma.

### **Övriga förslag**

Andra förslag som samdistribution, off peak-leveranser och gods nätverk är förvisso intressanta men får troligen marginell effekt jämfört med förändrad parkeringspolicy i form av ekonomiska styrmedel och förbättrad parkeringsövervakning.

På uppdrag av Fotgängarnas förening FOT