



## FOTGÄNGARNAS FÖRENING - FOT

Stockholm 14 mars 2016  
parkeringsplan.tk@stockholm.se

### Remissvar gällande Stockholms parkeringsstrategi och plan för gatuparkering

*Fotgängarnas förening ställer sig positiv till att Stockholms stad uppgraderar sin parkeringsstrategi och anpassar de ekonomiska styrmedlen så att de bättre svarar upp till dagens urbana stockholmarnas behov av attraktiva stadsrum. Att staden hittills har upplåtit värdefull mark för subventionerad eller gratis parkering är ansvarslöst när bostadsrätters kvadratmeterpris når nya toppnivåer och mer yta behöver frigöras för fler bostäder.*

Gångtrafiken omfattar en tredjedel av alla resor i Stockholm men resurserna som avsätts för gångtrafikens infrastruktur är försumbara i förhållande till dess betydelse för transportsystemet, inte minst om man jämför med de miljardbelopp som satsas på motorvägsprojekt i Stockholmsregionen. Strukturomvandlingen mot ett mer kunskapsintensivt tjänstesamhälle ställer nya krav på samhällsplaneringen, som under lång tid ensidigt svarat upp till bilisters krav på bredare gator, stadsmotorleder, trafikljus och billiga parkeringsplatser. Stockholms stads nya parkeringsstrategi är ett steg i rätt riktning för att åstadkomma en mer funktionell samhällsplanering som svarar upp till transportsystemets reella förhållanden.

Restidvinster utgör lejonparten av de monetära nyttorna i samhällsekonomiska kalkyler och eftersom gångresors tidsvärden i regel saknas kan gångtrafiken därför heller inte generera några samhällsekonomiska vinster enligt modellerna. Idag hanteras fotgängare främst som en olyckskostnad och extern effekt av minskat bilresande vilket gör de samhällsekonomiska kalkylerna ofullständiga. Att parkering hittills oftast subventionerats kan också härledas till sådana förvrängda underlag.

I täta städer ökar flödet av kunskap och utbytet av idéer underlättas av agglomerationseffekter vilket leder till kunskapsutveckling och ekonomisk tillväxt. Det kan förklara varför allt fler städer runt om i världen numer investerar i stadsutveckling istället för att fortsätta subventionera ytineffektiva transportmedel såsom bilen. Städer som istället prioriterat gaturum för gående och cyklister har attraherat internationellt humankapital och investeringar. Det nödvändigt att Stockholm börjar

marknadsanpassa prissättningen för gatuparkeringen om staden vill kunna möta den ökade konkurrensen i dagens globaliserade ekonomi.

Stockholm stadsrum domineras idag av parkerade bilar varav en stor del består av boendeparkeringar för bostäder som saknar egna parkeringsplatser. Subventionerade boendeparkeringsavgifter leder också till dåliga incitament för fastighetsägare att ordna parkeringar inom den egna fastighetsgränsen. Det finns därför mycket som talar för att kostnaden för boendeparkeringen kraftigt måste öka.

Det finns belägg för att handeln i Stockholm till stor del utgörs av kunder som tar sig till butikerna till fots. En rapport från Stockholms utrednings- och statistikkontor USK, visar att hela 66% av kunderna till butikerna längs innerstadens huvudgator är fotgängare. Det kan jämföras med att endast 6% av kunderna var bilister. Detta visar hur nödvändigt det är med bra planering för fotgängare och hur viktig denna kundgrupp är för ett vitalt näringsliv i Stockholm.

Fotgängarnas förening anser att området för Taxa 1 bör utökas och gälla stadens alla centrala delar. Stadens huvudgator med ett högt flöde av gående, kollektivtrafikresenärer, cyklister och bilister bör enbart betjäna den rörliga trafiken för att kunna skapa tillräcklig framkomlighet för kollektivtrafiken och för att säkerställa tillräckliga utrymmen för en trygg gång och cykeltrafik. Angöring och parkering för rörelsehindrade bör istället ordnas längs de korsande sidogatorna liksom man gjort i Köpenhamn. Genom att renodla dessa gator kan en trafiksäkrare miljö skapas och hållbara transportslag prioriteras bättre.

En av de få studierna som gjorts gällande Stockholms gångtrafik, genomfördes av den danska konsultfirman Gehl Architects i samband med Stockholmsförsöket. Utredningens slutsats var att införandet av trängselskatt hade en dämpande effekt på biltrafiken och att den minskade biltrafiken var positiv för stadens gående. På samma sätt kan höjda parkeringsavgifter stimulera till ökad gångtrafik och vilket även har positiva hälsoeffekter. Enligt Trafikverket leder lågt räknat dagens gång- och cykelresor till ca 14 000 färre nya kroniska sjukdomsfall per år och ca 3500 färre förtida dödsfall per år (Trafikverket 2016:043, s. 91).

Emil Frodlund  
Styrelseledamot  
Fotgängarnas förening

Fotgängarnas förening, FOT  
Ordförande Sonja Forward  
Österhusvägen 3  
591 96 Motala  
Organisationsnummer 857208-9053  
[www.fot.se](http://www.fot.se)