



### Särskilt yttrande

**Kommunstyrelsen 27 mars 2012**

**§ 55 Remissyttrande över Stockholm stads förslag framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030**

Framkomlighetsstrategin omfattar det primära vägnätet som Stockholms stad ansvarar för, men strategin är en del av en större helhet. I det fall Förbifart Stockholm byggs, leder den i motsatt riktning, dvs till mer biltrafik, ökade köer och utspridd bebyggelse.

Att införa trängselskatt på Essingeleden är den mest effektiva och mest lönsamma åtgärden för att minska trafiken och trängseln både på Essingeleden och på anslutande nät av gator och vägar. Näringslivets transporter kan effektiviseras. Genom bättre planering och fler omlastnings-centraler kan antalet varutransporter minska. Nuvarande trängselskatt bör gradvis fortsätta att höjas så att inte de bilbegränsande effekterna planar ut och trängseln ökar ännu mer, med påföljande försämringar av stadsmiljön. Ett ökat trafikinfarktsituation är inget som ger Stockholm några storstadsgator i världsklass. Tvärtom!

Det är positivt att det nu föreslås en prioritetsordning för att främja utvecklingen av yt- och transporteffektiva trafikslag. Det är helt nödvändigt att prioritera framkomlighet för gång, cykel, kollektivtrafik och näringslivets transporter. Det måste också finnas politiskt mod som verkligen leder till minskad biltrafik och ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik. Transportsystemet måste anpassas i syfte att underlätta att resor med flera målpunkter (exempelvis bostad – förskola – arbete – förskola – inköp – bostad) kan göras med cykel eller kollektivtrafik.

Stockholms bildominerade stadskärna måste förnyas och förändras, där också fler gator i staden görs om till gångstråk. Fler gångfartsområden dvs gator och torg där all trafik sker på de gåendes villkor ska införas. Staden måste vara tillgänglig även för människor med funktionsnedsättningar. Om Stockholm ska kunna utvecklas till en cykelstad som t ex Köpenhamn måste cykelbanorna breddas för att ge plats för fler cyklister i olika hastigheter och trehjuliga transportcyklar.

Parkering på gatumark måste styras om till garage och tomtmark och parkeringsprissättningen ska uppmuntra till att befintliga parkeringsgarage används i första hand. Höjda parkeringspriser kan också komma att främja övergång från egen bil till bilpool. Bilpooler är förhållandevis okänsliga för höjda parkeringsavgifter i och med att många hushåll delar kostnaden. Det finns stor potential att minska andelen bilresor till och från arbetet och därmed även bilresor för andra ärenden med anknytning till bilresan. Dagens trafikplanering gynnar män och missgynnar kvinnor, eftersom män i högre utsträckning kör bil. Kvinnor reser i genomsnitt mer hållbart och yteffektivt än män.

för Miljöpartiet de Gröna i Tyresö

Marie Åkesdotter