



2002:46

**Motion av Elisabet Lönngren och Malte Sigemalm
(båda s) om en mänsklig gatumiljö**

Stockholm har på en historiskt sett kort tid förvandlats till storstad. Inte att jämföra med megastäder som Tokyo eller Sao Paolo, inte ens med New York, Paris eller London, men ändå. Stadens beslutsfattare har på många sätt varit lyhörda för impulser utifrån. Man kan till exempel när det gäller stadsbyggnadsfrågor spåra influenser från många håll: Paris esplanader och boulevarder, Berlins strama funkiskvarter, och när det gäller trafiken – särskilt efter andra världskriget - New Yorks (en del skulle säga Los Angeles) väg-transportsystem.

Men vem skulle i dag, om det gällde att ”bygga nytt”, komma på tanken att ända in till stadens hjärta runt Sergels Torg leda in trafikleder med motorvägsliknande volymer? Vem kan i längden försvara att trottoarernas folk – flanörer, skolbarn, pensionärer, lunchstressande kontorsanställda, turister, fönstershoppare m.fl. – inte kan prata med varandra i vanlig samtalston utan får gå där under bullermattor och i avgasmoln?

Man kan invända att detta är en oundviklig del av storstadens puls. Det tror inte vi. Men vi är heller inte så naiva att vi tror att man helt kan ta bort stadens larm. Det vore inte ens önskvärt. Precis som silhuetter och vyer, får städer också sin speciella karaktär av ljud och dofter. Vad det gäller är att hitta en rimlig balans mellan gatans och trottoarens trafikanter.

Bilen har för många människor inneburit en revolutionerande frihet och som transportfordon möjliggjort tunga och skrymmande transporter ända fram till porten. Men samtidigt får biltrafiken inte bli för dominant i stadslivet, och vi måste verka aktivt för att bilar, bussar och motorcyklar blir så rena och tysta som möjligt. Utgångspunkten för en mänsklig och levande stad, och här tänker vi nu närmast på gatumiljön, måste vara att människor kan bo, promenera och sitta på uteserveringar utan att dränkas i buller och avgaser. Detta börjar man nu inse och åtgärda i flera av Europas större städer. Centrala delar, viktiga torg osv. görs i allt större utsträckning bilfria. I Londons centrala delar planeras för en kraftig utökning av gång- och promenadstråk. I holländska städer provar man med framgång lösningar där bilar och gående samsas, men på de gåendes

villkor. Det är hög tid för oss i Stockholm, gärna efter jämförande studier i andra städer, att sätta gångtrafiken i fokus och att göra gatan promenadvänlig!

Vi hemställer mot denna bakgrund att

1. staden utarbetar en policy för god gatumiljö
2. denna policy fokuserar på de gåendes villkor
3. staden utarbetar en plan för sammanhängande gång- och promenadstråk i de centrala delarna
4. staden skärper sin övervakning när det gäller den tilltagande användningen av trottoarer för parkering och uppställning av fordon
5. staden intensifierar sitt arbete med att öka antalet miljöbilar
6. staden vid EU, hos regeringen och berörda myndigheter verkar för strängare avgas- och bullerkrav för vägtrafiken generellt och för de enskilda fordonsslagen, bilar, bussar, lastbilar och motorcyklar.

Stockholm den 26 augusti 2002

Elisabet Lönngren

Malte Sigemalm