



Handläggare: Liselotte van den Tempel
Tfn: 08-508 09 245

Till Norrmalms stadsdelsnämnd

Inrättande av gårdsgator på Norrmalm. Svar på medborgarförslag

Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden överlämnar förslaget om att inrätta en gårdsgata på Norrmalm och stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande till gatu- och fastighetsnämnden.

Ylva Tengblad
Stadsdelsdirektör

Lars B Strand
T f avdelningschef

Sammanfattning

Förvaltningen har av stadsdelsnämnden fått i uppdrag att bereda ett medborgarförslag om att införa gårdsgator på Norrmalm. Idén med gårdsgata kommer ursprungligen från Nederländerna. Modellen med s k woonerfgator innebär att dessa kan användas av de boende, barn såväl som vuxna till uteaktiviteter. Gatorna är utrustade med särskilda fysiska konstruktioner som trafiklugnande hinder och varierad beläggning och ett särskilt vägmärke. Parkeringsplatser är särskilt markerade och högsta tillåtna hastighet är 15 km/timme och företräde har alltid gående och cyklister.

Förvaltningen föreslår att förslaget bereds av gatu- och fastighetskontoret, eftersom investeringar krävs, i nära samarbete med stadsdelsnämnden. Särskilt lämpligt anser förvaltningen det vara att inrätta gårdsgator i nya bostadsområden.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av avdelningen för Strategi och stöd i samråd med gatu- och parkenheten samt gatu- och fastighetskontoret.

Bakgrund

Nämnden beslutade vid sammanträdet den 18 april 2002 att ett medborgarförslag från Nic Nilsson om att utarbeta förslag till gårdsgator på Norrmalm skulle beredas av förvaltningen.

Förvaltningen har tagit del av två olika rapporter som beskriver bakgrunden till och redogör för de erfarenheter som samlats kring s k gårdsgator. Dessa är *Woonerfgator och nordiska tillämpningar av den holländska planeringsfilosofin* av Birgitta Hallqvist, *Lunds Universitet 1994* och en förstudie på uppdrag av Vinnova *Konsekvenser av restriktioner för biltrafik i städer* av Tomas Svensson, *Väg- och transportforskningsinstitutet, 2001*. Den första rapporten beskriver den nederländska woonerfmodellen i olika länder och den andra rapporten tar upp trafiksituationen i ett större samhällsperspektiv. Därutöver lanseras begreppet ”traffic calming”, inom vilket område mer forskning för svenska förhållanden anses behövas.

Vad innebär woonerfmodellen?

I slutet på 60-talet började man främst i städerna Delft och Gouda i Nederländerna att experimentera med olika gator mot bakgrund av trafikproblem som olyckor, buller, parkering och luftföroreningar. År 1976 ändrades de nederländska trafikreglerna och man införde speciella trafikregler för woonerfgator (gårdsgator). I dag finns ett tusental gårdsgator i Nederländerna.

Målsättningen med woonerfgator är att de ska fungera som mötesplats för de boende. Den primära funktionen är lek och vistelse och bilarna ska uppfatta sig som gäster i området. Woonerftekniken finns både i nybyggda områden och i innerstadens bostadsområden. Man vill återskapa gatans mångsidiga användbarhet som offentligt rum och samtidigt öka de boendes inflytande över sin närmiljö med delaktighet i skötsel och underhåll.

I trafikreglerna från 1976 om woonerfgator står:

- fotgängare får använda gatorna i en ”woonerf” i hela dess bredd och det är tillåtet att leka på dessa.
- den högsta tillåtna hastigheten för körande är 15 km/timme
- de körande får inte vara till olägenhet för fotgängare men fotgängare får inte utan rimlig anledning hindra de körande från att komma fram
- parkering är endast tillåten på speciellt markerade platser (antalet parkeringsplatser får ej minska)

Området bör huvudsakligen ha en bostadsfunktion.

För att få sätta upp det speciella vägmärket måste följande krav vara uppfyllda:

- gatorna ska vara utformade så att de ej inbjuder till genomfart
- ingen gata inom ett woonerfområde får ha en så hög trafikintensitet att dess karaktär som woonerf ändras
- gatan får inte uppfattas som uppdelad i trottoar och körbana
- träd, blomlådor och buskar får inte hindra sikten
- infarten till och från woonerf bör förutom särskilda vägmärken vara markerade tydligt t ex genom anläggning och överfarter
- parkeringsplatser ska markeras speciellt
- antalet parkeringsplatser måste vara tillräckligt
- avstånden mellan de hastighetsdämpande åtgärderna får inte överstiga 50 m
- de hastighetsdämpande åtgärderna får inte medföra fara för den trafik som passerar dem med den högsta tillåtna hastigheten
- särskilda lekplatser ska vara avskärmade från de delar av gatan som är avsedda för körande trafik

Tre huvudområden är viktiga för begreppet woonerf. Det första är att minska hastigheten för den motoriserade trafiken. Det sker med hastighetsbegränsning till en fotgängares gånghastighet (högst 15 km/timme) och med fysiska hinder som gupp, förskjutningar, avsmalningar och visuella anordningar som skiftande beläggning. Det finns inga konventionella raka trottoarer med kanter. Omläggningen ska inte uppfattas som en hinderbana för bilister utan det ska i första hand vara miljöupplevelsen som förändrar bilistens beteende.

Det andra området är att förbättra säkerhet och sikt. Det kan ske genom att markera lekområden och gångstråk och undvika rader med parkerade bilar så att barn syns för mötande trafik. Det är också viktigt med adekvat belysning så att fysiska och visuella anordningar syns. Parkering tillåts endast på särskilt markerade platser.

Det tredje området slutligen handlar om att förbättra omgivningens kvaliteter. Då handlar det om träd och sittplatser, rabatter och varierande beläggningstyper. En viktig faktor är här samverkan med de boende.

Erfarenheter från Nederländerna

Allvarliga trafikolyckor för cyklister, mopedister och fotgängare har minskat i woonerfområdena. Ett problem man inte lyckats med är att lösa parkeringsfrågan, eftersom antalet parkeringsplatser inte får minska. En woonerfgata är dyrare att anlägga och det tar också längre tid, eftersom det inte är en vanlig gata. Dyrast är att anlägga en woonerfgata i äldre områden medan den inte behöver bli dyrare än en traditionell gata i ett nytt bostadsområde.

När det gäller de sociala aspekterna har det visat sig att barnens lek blivit mer varierad och att de fått fler vuxenkontakter. De vuxna har fått dubbelt så många kontakter som i övriga områden och aktivitetsmönstret har blivit mer omväxlande. Studier visar att de som använder woonerfgator är mer positiva till gatan än de i områden med traditionella

gator. Forskningsresultat visar också att två tredjedelar av barnen anser att woonerfgator utan trottoarer är säkrare än vanliga gator.

Sverige och andra länder

I Europa är det främst Tyskland, Danmark och på senare år England (home-zones), vilka gjort försök enligt den nederländska modellen. Men även fler länder har utvecklat liknande projekt. Undersökningar från Tyskland stärker tidigare resultat. Olyckstalen har minskat, barnen använder gatan oftare och leker mer komplext och vuxenkontakten har ökat.

I Sverige finns en motsvarighet till woonerf benämnt *gårdsgata* i några kommuner. I februari 1994 ändrades den svenska trafiklagstiftningen och benämningen gårdsgata infördes efter modeller i Nederländerna och i Danmark (ophold- og legeområder).

I förordningen om vägtrafikdefinitioner (SFS 2001:651) innebär gårdsgata ”En väg eller en vägsträcka som enligt en lokal trafikföreskrift skall vara gårdsgata och som är utmärkt med vägmärke för gårdsgata.” Märket gårdsgata sätts vid gårdsgatans början och märket gårdsgata upphör vid gårdsgatans slut. För en gårdsgata gäller följande bestämmelser.

1. Fordon får inte föras med högre hastighet än gångfart
2. Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser
3. Fordonsförare har väjningsplikt mot gående

I Stockholm finns i dag tre gårdsgator nämligen Wallenbergs Torg, Blasieholms Torg och del av Arsenalsgatan, vilka till skillnad från andra städer inte ligger i bostadskvarter. Andra kommuner som infört gårdsgator är t ex Malmö, Göteborg och Haninge.

Stads- och trafikplanering - traffic calming

Den svenska benämningen för det internationella begreppet traffic calming är *trafiklugnande åtgärder*. Eftersom det inte täcker in hela begreppet används fortsättningsvis den engelska termen. Bilfria gator och **woonerfgator** kan sägas vara genombrottet för traffic calming genom att vinna tillbaka gatuutrymmet från biltrafiken och integrera gatorna i bostadsområdet.

I dag domineras åtgärder av traffic calming med fysiska konstruktioner (gupp, avsmalningar etc) för att minska biltrafikens hastighet. Det leder entydigt till att säkerheten ökar för särskilt fotgängare och cyklister. Det finns också ett entydigt samband mellan hög hastighet och olycksrisker/konsekvenser. Andra konsekvenser är reducerad bullernivå och minskad mängd utsläpp från biltrafiken t ex kväveoxid, vilket dock i dagsläget är mindre studerat.

Rapporten från Väg och transportforskningsinstitutet vill visa på att såväl fysiska konstruktioner som gågator och woonerfgator är en del i begreppet i traffic calming men att detta innehåller mycket mer. Väg- och transportforskningsinstitutet menar att det krävs radikala förändringar av det urbana transportsystemet. På den internationella

arenan sker ett intressant förändringsarbete på lokal nivå i Storbritannien (Edinburgh, Oxford, London) och i Frankrike har den nya luftkvalitetslagstiftningen inneburit ett steg mot en helhetssyn och ett integrerat angreppssätt. Där vill man att transportsystemet ska harmoniera med den historiskt etablerade europeiska stadskulturen. Några exempel på åtgärder är utveckling av kollektivtrafiken, i synnerhet spårbunden trafik, och satsning på bilpooler och bildelningsprogram.

En viktig forskningsuppgift anses preferenskartläggningar vara. Man menar nämligen att det finns en obalans mellan stadsplaneringens utfall och befolkningsmajoritetens preferenser vad gäller trafiksituationen i städer.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen anser att förslagsställarens idé att införa gårdsgator på Norrmalm är intressant och ligger väl i tiden. För att få effekt behövs ett nätverk av gårdsgator inom ett grannskap. Det är också viktigt att de boende får inflytande och kan påverka utformningen av gårdsgatorna. De kan bli ett komplement till de ofta trånga innergårdarna så att barns utelek i hemmiljö kan främjas. Det medför också att den sociala kontakten mellan de boende i området ökar och därmed också tryggheten.

Området blir även mer attraktivt genom en lugnare trafik vilket medför färre olyckor och minskat buller samt mindre mängd emissioner från biltrafiken. Det offentliga rummet utökas och blir mer estetiskt tilltalande genom planteringar och varierad gatubeläggning.

En gårdsgata kan också ses som en vidareutveckling i de kvarter där man arbetat med gårdsutveckling (projektet Grönskande levande gårdar). För att minska behovet av parkeringsplatser kan också informationsinsatser göras för att öka antalet bilpooler på Norrmalm, både för företagets anställda och för hushåll i samband med lanseringen av bilpoolsidén i projektet Mobilitetsprogram. Andra insatser kan också göras nämligen att planera för säker och lekvänlig skolväg och s k ”vandrande skolbuss” längs gårdsgator.

Gårdsgator är avsedda för bostadsområden, där biltrafiken inte är så livlig och det borde vara möjligt att hitta sådana i bostadskvarteren på Norrmalm. Det bör dock uppmärksammas att förutsättningarna i Stockholms innerstad är annorlunda än de i Nederländerna med sin – jämfört med Stockholm - oftast låga bostadsbebyggelse.

Att införa gårdsgator medför investeringar. Den största kostnaden är att det krävs olika typer av beläggning och fysiska konstruktioner. Till gårdsgator på Norrmalm bör därför de gator prioriteras, vilka är aktuella för upprustning och belägna i lugnare bostadsområden. Detta gäller äldre områden. För nya områden visar undersökningar att en gårdsgata inte behöver bli dyrare än en traditionell gata. Förvaltningen föreslår därför att gårdsgator planeras in i stadsutvecklingsområden som Norra Stationsområdet.

Driftsfrågor

Gårdsgator ska som framkommer ur texten ovan inte ha trottoarer med kantsten och ur driftsynpunkt innebär en gata utan kantsten en fördel både från renhållningssynpunkt och för dagvattenavrinningen. Fysiska hinder som gupp försvårar däremot för arbetsmaskiner och utryckningsfordon. Med i planeringen måste också finnas lösningar under snörika vintrar.