

**Utlåtande 2004:148 RIII (Dnr 314-2499/2002)**

## **En mänsklig gatumiljö**

**Motion av Elisabet Lönngren och Malte Sigemalm (båda s) (2002:46)**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Gatu- och fastighetsnämnden uppmanas att utarbeta en plan för sammanhängande gång- och promenadstråk i de centrala delarna av staden.
2. Motion (2002:46) av Elisabet Lönngren och Malte Sigemalm (båda s) anses besvarad med vad föredragande borgarråd anför i utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Roger Mogert** anför följande.

### *Bakgrund*

Motion (2002:46) av Elisabet Lönngren och Malte Sigemalm (båda s), *bilaga*, tar sin utgångspunkt i att Stockholm har på en historiskt sett kort tid förvandlats till storstad. Stadens beslutsfattare har på många sätt varit lyhörda för impulser utifrån. Motionärerna tror inte att stadens larm helt kan tas bort, eller att detta ens vore 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.

Motionärerna anser att bilen för många människor har inneburit en revolutionerande frihet och som transportfordon möjliggjort tunga och skrymmande transporter ända fram till porten. Men samtidigt måste vi verka aktivt för att bilar, bussar och motorcyklar blir så rena och tysta som möjligt. Utgångspunkten för en mänsklig och levande stad måste vara att människor kan bo, prome-

nera och sitta på uteserveringar utan att dränkas i buller och avgaser. Med anledning av detta föreslår motionärerna att:

- staden utarbetar en policy för god gatumiljö och att denna policy fokuserar på de gåendes villkor
- staden utarbetar en plan för sammanhängande gång- och promenadstråk i de centrala delarna
- staden skärper sin övervakning när det gäller den tilltagande användningen av trottoarer för parkering och uppställning av fordon
- staden intensifierar sitt arbete med att öka antalet miljöbilar
- 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.

### *Remisser*

Motionen har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden.

Gatu- och fastighetsnämnden framhåller att stora förbättringar av gatumiljön har gjorts på många platser under den senaste tioårsperioden. Dock finns åtskilligt mer att göra på gatumiljösidan men också vad gäller trafiksäkerhet och framkomlighet för gående. Gatu- och fastighetsnämnden bör ges i uppdrag att ta fram en ”gångtrafikplan” för innerstaden. Den bör omfatta vilka gator som på kort och lång sikt bör prioriteras för de gående samt mål och åtgärder för en bättre trafiksäkerhet och en bättre framkomlighet för gående.

### *Mina synpunkter*

Jag delar motionärernas uppfattning att det är mycket viktigt att prioritera gångtrafikanterna i stadens befintliga och planerade miljö. I stort sett alla stockholmare är gångtrafikanter och på många platser i staden skulle situationen för alla dessa behöva underlättas. I samband med projektet ”Säker huvudgata” uppmättes exempelvis att 80 000 gående varje dag korsar Hornsgatan på övergångsställena.

Många av de åtgärder som föreslås av motionärerna finns med i det förslag till trafiksäkerhetsprogram som nu är ute på remiss i staden. Under åren 2002-2003 skadades drygt 1 100 gående, många av dem på övergångsställen. Åtgärder för att göra det lättare och säkrare att ta sig fram till fots är bl.a. att säkra övergångsställen och andra platser där trafikantslag möts. På olika platser kan det handla om fysiska åtgärder, bättre belysning, tydligare skyltning m.m. Speciellt platser med många gående barn och äldre ska prioriteras.

Genom att planera gångstråk och noder även för gångtrafik kan stadsförnyelse och mångfald främjas. För att dessa satsningar ska få full effekt krävs även att underhållet av gångvägar, trottoarer m.m. sker på ett tillfredsställande sätt. Därför har den nuvarande majoriteten nu fattat beslut om ett nytt resursfördelningssystem för fysisk verksamhet som tar större hänsyn till hur mycket gator och torg används. Vi har även tillfört ytterligare ekonomiska medel till stadsdelsnämndernas fysiska verksamhet. Förutom det arbete som redan påbörjats anser jag att gatu- och fastighetsnämnden ska utarbeta en plan för sammanhängande gång- och promenadstråk i de centrala delarna av staden.

Staden satsar även på ett ökat antal miljöbilar i den egna vagnparken och har skärpt miljökraven vid upphandling av entreprenader, där arbetsmaskiner och fordon ingår. Jag anser också att det är viktigt att fortsätta arbetet med att minska miljöstörningar från buller och utsläpp, som orsakas av vägtrafiken.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden *Kristina Axén Olin* och *Sten Nordin* (båda m) och *Jan Björklund* (fp) enligt följande.

Det är viktigt att staden i sitt trafiksäkerhetsarbete understryker vikten av att barnens skolväg görs säkrare. Barn är våra mest utsatta trafikanter och är i behov av särskilda åtgärder för att skyddas i trafiken.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Gatu- och fastighetsnämnden uppmanas att utarbeta en plan för sammanhängande gång- och promenadstråk i de centrala delarna av staden.
2. Motion (2002:46) av Elisabet Lönngren och Malte Sigemalm (båda s) anses besvarad med vad föredragande borgarråd anför i utlåtandet.

Stockholm den 6 oktober 2004

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNIKA BILLSTRÖM

Roger Mogert

*Kerstin Tillkvist*

**Särskilt uttalande** gjordes av *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Kristina Alvendal* (alla m) och *Lotta Edholm* och *Ann-Katrin Åslund* (båda fp) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (m) och (fp) i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** gjordes av *Ewa Samuelsson* (kd) enligt följande.

Kristdemokraterna vill speciellt understryka vikten av att barns skolväg görs säker. Barn är våra mest utsatta trafikanter och därför i behov av särskilda åtgärder för att skyddas i trafiken. En kartläggning av barns skolvägar bör därför genomföras. I detta arbete bör barn involveras så att deras synpunkter på farliga trafikmiljöer kommer fram och kan åtgärdas.

Kristdemokraterna vill se fler miljöbilar i Stockholm. Det är viktigt att skapa goda incitament om man vill få människor att välja miljöbil. Vi har därför föreslagit gratis boende- nytto- och besöksparkering för miljöbilar.

## ÄRENDET

Motion (2002:46) av Elisabet Lönngren och Malte Sigemalm (båda s), bilaga, tar sin utgångspunkt i att Stockholm har på en historiskt sett kort tid förvandlats till storstad. Utgångspunkten för en mänsklig och levande stad måste vara att människor kan bo, promenera och sitta på uteserveringar utan att dränkas i buller och avgaser. Med anledning av detta föreslår motionärerna att:

- staden utarbetar en policy för god gatumiljö och att denna policy fokuserar på de gåendes villkor
- staden utarbetar en plan för sammanhängande gång- och promenadstråk i de centrala delarna
- staden skärper sin övervakning när det gäller den tilltagande användningen av trottoarer för parkering och uppställning av fordon
- staden intensifierar sitt arbete med att öka antalet miljöbilar
- 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.

## REMISSER

Motionen har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden (GFN).

**Gatu- och fastighetsnämnden** beslutade den 22 oktober 2002 överlämna och återropa gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande som yttrande över motionen.

*Särskilt uttalande* gjordes av *Tord Bergstedt m.fl.* (m), *Ulf Fridebäck* (fp), *Mats Rosén* (kd) och *Svante Linusson* (sp) enligt följande.

Gatu- och fastighetsnämnden vill speciellt understryka vikten av att barnens skolväg görs säkrare. Barn är våra mest utsatta trafikanter och är i behov av särskilda åtgärder för att skyddas i trafiken. En kartläggning av barnens hela skolvägar, och inte bara utrymmet utanför skolorna måste genomföras i likhet med ordförandes skrivelse.

**Gatu- och fastighetskontorets** tjänsteutlåtande den 26 september 2002 har i huvudsak följande lydelse.

#### Analys

Kontoret instämmer i tankegångarna i motionen. Alla som bor och vistas i innerstaden är vid något tillfälle gångtrafikanter. Det är därför av största vikt att miljön och förutsättningarna för de gående är bästa möjliga. Detta är också en viktig förutsättning när kontoret genomför olika typer av åtgärder på gatu- och parkmark i innerstaden.

Under den senaste tioårsperioden har många av gatuombyggnaderna i innerstaden primärt varit inriktade på förbättringar för kollektivtrafik och cykeltrafik. Tillgänglighetsprojektet har inneburit stora satsningar på förbättringar för främst personer med gångsvårigheter. De nya cykelbanorna på huvudgatorna har medfört att fordonstrafiken flyttats en bit ifrån de gående men har också omfattat en allmän upprustning av gatumiljön med omläggning av gångbanor, bättre tillgänglighet, komplettering och översyn av belysning etc. Längs de nya stomlinjerna för buss har gångbanorna breddats vid hållplatserna och försetts med nya eleganta väderskydd. Under tioårsperioden har också ett antal stora projekt genomförts med direkt syfte att förbättra gatumiljön. I vissa fall med ekonomiskt stöd av fastighetsägarna. Som exempel kan nämnas:

- Raoul Wallenbergs Torg
- Odenplan
- Katarina Bangata
- Strömgatan
- Monteliusvägen
- Kungsträdgården-Berzelii Park
- Kungsgatan-Stureplan
- Sveavägen mellan Sergels Torg och Kungsgatan
- Norrmalmstorg
- Beridarbansgatan
- Sergels Torg
- Skeppsbrons kaj
- Strandvägskajen
- Grev Turegatan
- Arsenalsgatan-Blasieholmstorg
- Mariatorget
- Söder Mälarstrand
- S:t Eriksplan (pågår)
- Jakobsbergsgatan-Malmskillnadsgränd
- Mynttorget

Kontoret har tagit fram en policy för gatumiljön i innerstaden – ”STENSTADENS GATUMILJÖ, råd och riktlinjer vid upprustning och förändring” – som godkändes av gatu- och fastighetsnämnden i maj 2000. Här finns riktlinjer för t ex beläggning, mö-

blering, belysning och konstnärlig utsmyckning för olika typer av innerstadsgator. För varje del av innerstaden finns dessutom en av gatu- och fastighetsnämnden nyligen godkänd trädplan (Södermalm behandlas under innevarande höst). Inom framför allt cityområdet finns ett antal gator med olika typ av restriktioner mot fordonstrafik. En del har fått en tydlig utformning som prioriterar de gående, andra inte. Kontoret anser att det finns anledning att se över vilka gator i City och på malmarna som på sikt bör prioriteras för de gående genom restriktioner för motorfordonstrafik eller eventuellt enbart genom lämplig utformning.

För ett par år sedan infördes ett nytt vägmärke i vägtrafikförordningen, ”gågata”. Märket innebär att begränsad trafik (varuleveranser, transporter av gods, boende, gäster till hotell längs gågatan och dylikt) får trafikera gatan men fordonen får inte föras i högre hastighet än gångfart och fordonsförare har väjningsplikt mot gående. Fordon får inte parkera på annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser. Gågata kan vara en lämplig bestämmelse i innerstaden där transporter till fastigheterna ju oftast är nödvändiga. Gågata bör emellertid vara en ganska exklusiv bestämmelse reserverad för affärgator där vi vill att gångtrafiken ska dominera. Drottninggatan mellan Tegnérsgatan och Olof Palmes Gata är den första gatan i Stockholm som blivit ”gågata” enligt den nya förordningen. Den har också dubbelriktats på sträckan. Även om viss olovlig trafik förekommer anser kontoret att den fungerar tillfredsställande. Gående har tagit körbanan i anspråk och uteserveringar har kunnat etableras på de smala gångbanorna.

Även om många förbättringar av gatumiljön har gjorts under senare år finns naturligtvis mycket kvar att göra. Men goda förhållanden för gående är inte bara en god miljö, trafiksäkerheten och framkomligheten måste vara bra också för de gående. Våra trafiksignaler bör ses över i syfte att minska väntetiden och göra dom bekvämare för gående. Ett utredningsarbete i samarbete med bland annat Lunds tekniska högskola har redan inletts för att hitta nya mer gåendevänliga signalregleringsformer.

I motionen framhålls problem för gående på grund av ökad parkering och uppställning av fordon på gångbanorna. Det finns också andra effekter av en sämre parkeringsmoral som påverkar de gående negativt. Ökande uppställning nära övergångsställen och korsningar försämrar säkerheten. Minskad respekt för lastzoner och parkeringsförbud medför att distributionstrafik oftare måste dubbelparkera och på så vis minskas framkomligheten för motorfordonstrafiken vilket också innebär nackdelar för de gående med ökande utsläpp och stressig körning. Kontoret tycker det är positivt om staden ökar antalet miljöbilar och kommer att bidra till detta vid förnyelse av fordonsparken. Vi är också positiva till strängare avgas- och bullerkrav men kan inte bedöma om detta är realistiskt för närvarande. Buller- och avgaskrav behöver också samordnas med omvärlden, som vid t ex miljözonsbestämmelserna där Stockholm, Göteborg och Malmö samarbetat för att få fram gemensamma regler.

#### Kontorets förslag

Detta tjänsteutlåtande överlämnas och återopas som svar på remissen från kommunstyrelsen. Gatu- och fastighetsnämnden får i uppgift att ta fram en ”gångtrafikplan” för

innerstaden. Den ska omfatta bland annat vilka gator som på kort och lång sikt ska prioriteras för gående, mål och lämpliga åtgärder från säkerhetssynpunkt och policy för behandling av gående i trafiksignaler.





## KOMMUNFULLMÄKTIGE

### Motioner

2002:46

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 trottoarens 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 prövar 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 Lönngrén*

*Malte Sigemalm*