

**Utlåtande 2008:117 RII (Dnr 314-4789/2007)**

## **Skapande av ett bilfritt kvarter i Stockholm**

**Motion av Eie Herlitz m.fl. (mp) (2007:40)**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande  
Motion (2007:40) av Eie Herlitz m.fl. (mp) anses besvarad med vad som  
anförs i detta utlåtande.

**Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund** anför följande.

### *Ärendet*

I en motion av Eie Herlitz m.fl. (mp) (2007:40) föreslås att ett kvarter i något av de halvcentrala stadsutvecklingsområdena i Stockholm byggs ut med endast ett litet antal parkeringsplatser, som bör vara avsedda för en bilpool samt för speciellt behövande personer, t.ex. handikappade. Området Annedal i stadsdelen Mariehäll anges som ett lämpligt område med goda kollektivförbindelser och föreslår att ett av de blivande kvarteren utförs som ett bilfritt kvarter. Motionärerna yrkar att kommunfullmäktige beslutar att Stockholms stad ska utreda möjligheten att bygga ett bilfritt kvarter i Annedal.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden samt stadsdelsnämnderna i Bromma, Hägersten-Liljeholmen och Kungsholmen. Exploateringsnämnden har besvarat motionen med ett kontorsyttrande.

*Stadsledningskontoret* har tagit del av trafik- och renhållningsnämndens och stadsbyggnadsnämndens remissvar och instämmer i nedanstående resonemang.

*Trafik- och renhållningsnämnden* anser att mycket låga parkeringstal kan övervägas endast så länge som de inte medför oacceptabla konsekvenser för omgivningarna, t.ex. i form av ett omfattande överspill av parkering till gatunätet. Bland förutsättningarna för att detta skall kunna fungera märks stabilitet över tiden och mycket goda kollektivtrafikförbindelser. I fråga om Annedal anser kontoret att det sistnämnda kravet inte uppfylls i tillräcklig grad.

*Stadsbyggnadsnämnden* anser att med för låga parkeringstal byggs problem in i de nya stadsdelarna redan från början och grunden läggs för onödigt runtkörande i enda syfte att finna en parkeringsplats. Normen är därför viktig ur både ett miljö- och serviceperspektiv.

*Exploateringskontoret* anser att frågan bör hanteras av stadsbyggnadskontoret inom ramen för pågående detaljplaneläggning. Vidare understryker kontoret att stadsbyggnadskontoret fått i uppdrag i 2008 års budget att planera för ett ökat antal parkeringsplatser i staden.

*Bromma stadsdelsnämnd* anser att det primära inte kan vara att skapa hela bilfria kvarter, som bidrar till att begränsa människors rörelsefrihet.

*Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd* anser att bilfria kvarter riskerar att utestänga grupper av människor som i någon fas av livet är beroende av bilen för att underlätta sitt vardagliga liv. Stockholm skall bygga för alla och inte bara för vissa grupper. Nya planerade stadsmiljöer bör få innerstadskaraktär där både boende och bilen får en naturlig plats i miljön.

*Kungsholmens stadsdelsnämnd* anser att motionärernas förslag är på många sätt motstridig den inriktning staden haft och fortfarande har dvs. att det finns ett beroendeförhållande mellan antalet parkeringsplatser och framkomlighet respektive tillgänglighet.

### *Mina synpunkter*

De flesta människor önskar valfrihet att själva bestämma hur de vill färdas, och för många är bilen en nödvändighet för att klara vardagen och få livspusslet att gå ihop. Att skapa helt bilfria kvarter skapar inget annat än begränsning av människors rörelsefrihet. Distribution och angöring kommer ändå att ske och bilister kommer sannolikt att köra på olämpliga ytor för att komma så nära målpunkten som möjligt. En fungerande stad kräver att det fina sambandet mellan den täta gångvänliga staden och trafiken fungerar.

Motionärernas förslag är en ideologisk fortsättning på en stadsfientlig planeringsprincip. Hammarby Sjöstad, som i grunden är en fantastisk stadsdel i Stockholms innerstad, kan i ett avseende ses som ett nutida exempel på vänstermajoritetens experimentanda. Boende i stadsdelen är hänvisade till parkeringsgarage och angöringen till butiker är begränsad. De boende i Hammarby Sjöstad har en vardag att lösa och lider en stor brist på parkeringsplatser och angöring i anslutning till sina bostäder, till mataffärerna och serviceinrättningarna.

Jag anser att Stockholms framtida utbyggnad ska bestå i att samla stadens funktioner, samt att Stockholm ska återgå till det traditionella mönstret att bygga stad. Gatan som samlar alla fordonsslag är framtidens väg. Med det inte sagt att miljöproblemen inte tas på allvar: Miljöarbetet är högprioriterat och ska genomsyra stadens utveckling. Det är dock fel väg att gå när man som politiker vill förbjuda och försvåra för stadens invånare. Andelen miljöbilar har aldrig varit så stor som den är idag och miljötänkandet hos stockholmarna ökar kraftigt. Utvecklingen beror inte på politiska experiment utan på en modern inställning till staden som fenomen.

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2007:40) om skapande av ett bilfritt kvarter i Stockholm

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Avslå motionen i enlighet med nedanstående.
3. Därutöver anföra följande.

Trafikkontorets bedömning är sannolikt riktig. Det som motionen föreslår skulle inte påverka bilinnehavet i någon större utsträckning. Förslaget skulle bara öka belastningen på kringliggande gator och i kringliggande kvarter. Samtidigt är sannolikheten stor att det skulle framstå som orimligt både för boende i det aktuella bilfria kvarteret, och i omkringliggande kvarter.

Det är positivt med väl utbyggd kollektivtrafik och staden bör uppmuntra och understödja bilpoolslösningar och andra åtgärder som leder till att mindre av stadens yta används för uppställning av fordon som inte används större delen av tiden. Samtidigt

måste staden respektera att det finns ett reellt behov av att använda bilen i olika sammanhang.

Föredragande borgarrådets uppfattning, att vi bör planera parkeringslösningarna utifrån hur benägna bilinnehavare är att följa lagstiftning och lokala trafikföreskrifter, anser vi är förkastlig. Antingen måste kommunen hävda de regler man fastställt, eller så ska de ändras eller avskaffas.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. bifalla motionen
2. därutöver anföras:

Den borgerliga majoriteten brukar förespråka valfrihet i olika sammanhang, men det tycks inte gälla bilfritt boende. Varför kan man då inte erbjuda de människor som önskar leva utan egen bil ett sådant boende när man erbjuder rökfritt boende, seniorboende, villaboende, studentboende med mera? Boenden för dem som vill ha goda förutsättningar för att leva med bil finns det ju gott om.

Även om den politiska majoriteten inte tror det, finns det faktiskt stockholmare som lever och är rörliga även utan bil. För dessa skulle ett bilfritt kvarter kunna underlätta livet avsevärt. Det är inte heller otänkbart att många nyväckta miljövänner skulle se detta boende som ett attraktivt alternativ. Byggbranschen har uttryckt stort intresse för att just inom Annedalsområdet arbeta med spetsteknik inom miljöområdet och att på en bomässa kunna lansera området som miljömässigt bra. Detta skulle även väcka internationell uppmärksamhet och rimmor också väl med ambitionen att göra Annedalsområdet till något utöver det vanliga i ett barnperspektiv. Bilfria kvarter är för övrigt något som fungerar alldeles utmärkt i andra städer i Europa, varför kan det inte fungera i Stockholm?

De människor som bor i kvarteret skulle naturligtvis välja att bo där och vara införstådda med förutsättningarna. I det fall deras livssituation gör att de måste ha bil, bör detta naturligtvis lösas på något sätt. Funktionshindrade människor får till exempel bildispens. Området bör också utformas så att förutsättningarna för funktionshindrade, småbarnsfamiljer och andra grupper som behöver bra service och god närmiljö får det.

För att på sikt komma tillrätta med klimatproblemen kommer det krävas fler, om inte bilfria, så bilsnåla boenden. Därför är det viktigt att arbeta strategiskt med parkeringstal och normer. Tyvärr arbetar inte den nuvarande majoriteten i den riktningen genom att genom att ha 1,0 som parkeringsnorm, något som utöver att vara miljökadligt även förädlar nybyggnation av bostäder.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande

1. Att bifalla motionen
2. Att därefter anföras

Staden bör som anges i motionen se över lämpliga områden att införa bilfria kvarter. I stadsutvecklingsområden som Annedal, Hammarby Sjöstad, Årstadal, Liljeholmskajen och Telefonplan med redan i dagsläget goda kollektivtrafikförbindelser är det särskilt lämpligt att utreda en anpassning till ett bilfritt kvarter. Staden bör i planeringen av varje nytt område utreda om området lämpar sig för ett bilfritt kvarter eller inte. I det föreslagna området kring Mariehäll anser vi att kollektivtrafiken med utbyggnaden av tvärbanan samt närhet till tunnelbana, pendeltåg och fjärrtåg är så pass bra att bilen inte är en nödvändighet. Om staden dessutom sagt upp avtalet med Luftfartsverket för Bromma flygplats skulle området verkligen kunnat ha blivit en spjutspets i ekologisk byggande med bra kollektivtrafikförbindelser, närhet till natur och rekreation, samt begränsad eller ingen biltrafik.

Vänsterpartiet har lagt en motion om en bilfri innerstad och ser självklart ingen motsättning i att införa bilfria kvarter i närförorter och stadsutvecklingsområden. Vi anser att staden bör studera exempel från andra europeiska städer med bilfria centrum och kvarter som t ex Freiburg i Tyskland, Gent i Belgien, Köpenhamn i Danmark, Strasbourg i Frankrike och Zermatt i Schweiz. Vi anser att staden ska arbeta för att minska trafiken generellt och på så sätt kunna sänka parkeringstalen utan overspillseffekter eller onödig körning i jakt på en parkeringsplats.

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

Motion (2007:40) av Eie Herlitz m.fl. (mp) anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

Stockholm den 28 maj 2008

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

Mikael Söderlund

*Anette Otteborn*

**Reservation** anfördes av *Carin Jämtin, Malte Sigemalm, Abdo Goriya* och *Kersti Py Börjeson* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

## ÄRENDET

I en motion av Eie Herlitz m.fl. (mp) (2007:40) föreslås att ett kvarter i någon av de halvcentrala stadsutvecklingsområdena i Stockholm byggs ut med endast ett litet antal parkeringsplatser, som bör vara avsedda för en bilpool samt för speciellt behövande personer, t.ex. handikappade. Området Annedal i stadsdelen Mariehäll som en lämpligt område med goda kollektivförbindelser och föreslår att ett av de blivande kvarteren utförs som ett bilfritt kvarter. Man hänvisar till goda erfarenheter från Österrike och Tyskland, särskilt Wien, där ett motsvarande kvarter byggs under de senaste åren. Här har de boende fått skriva under kontrakt om att de inte tänker äga egen bil. I gengäld har man bl.a. fått en högklassig innergård och odlingsbara takterrasser. Motionärerna yrkar att kommunfullmäktige beslutar att Stockholms stad ska utreda möjligheten att bygga ett bilfritt kvarter i Annedal.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden samt stadsdelsnämnderna i Bromma, Hägersten-Liljeholmen och Kungsholmen.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 28 februari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

#### *Ärendet*

Motionärerna föreslår att ett kvarter i någon av de halvcentrala stadsutvecklingsområdena i Stockholm byggs ut med endast ett litet antal parkeringsplatser, som bör vara avsedda för en bilpool samt för speciellt behövande personer, t ex handikappade. Området Annedal i stadsdelen Mariehäll som en lämpligt område med goda kollektivförbindelser och föreslår att ett av de blivande kvarteren utförs som ett bilfritt kvarter. Man hänvisar till goda erfarenheter från Österrike och Tyskland, särskilt Wien, där ett motsvarande kvarter byggs under de senaste åren. Här har de boende fått skriva under kontrakt om att de inte tänker äga egen bil. I gengäld har man bl a fått en högklassig innergård och odlingsbara takterrasser. Motionärerna yrkar att kommunfullmäktige beslutar att Stockholms stad sak utreda möjligheten att bygga ett bilfritt kvarter i Annedal.

#### *Ärendets beredning*

Kommunstyrelsen har för yttrande översänt en motion av Eie Herlitz mfl (mp) till

stadsledningskontoret. Ärendet har beretts av stadsdirektörens stab. Motionen har också remitterats till exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden. Stadsdelsnämnderna i Bromma, Hägersten/Liljeholmen och Kungsholmen.

#### *Stadsledningskontorets synpunkter och förslag*

Stadsledningskontoret har tagit del av trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets remissvar och instämmer i resonemangen.

Trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret pekar på att utförda undersökningar visar att bilinnehavet för bostadsområden som byggs enligt normalt gällande parkeringstal är oberoende av kollektivtrafikläget. För att, som i detta fall, ha en lösning med extremt lågt parkeringstal och få det att fungera krävs att kollektivtrafikförbindelserna måste vara mycket goda.

Trafikkontoret bedömer att mycket låga parkeringstal för enskilda fastigheter kan övervägas om de ingår i en samlad lösning för ett område och så länge det inte medför oacceptabla konsekvenser för omgivningarna, t ex i form av ett omfattande överspill av boendens parkering till kringliggande gator..

Avseende Annedal bedöms inte ovanstående kriterier vara uppfyllda i tillräcklig grad. Stadsledningskontoret avstyrker därför förslaget. Dock kommer stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholm Parkering AB att påbörja ett arbete med en ny parkeringsstrategi.

## **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 18 mars 2008 att överlämna och återoppar kontorets utlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) och ledamoten Torhild Lamo (v), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 21 februari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

#### *Sammanfattning*

I en motion yrkar Eie Herlitz m.fl. att kommunfullmäktige beslutar att Stockholms stad ska utreda möjligheterna att bygga ett kvarter utan egen parkering ("bilfritt") i Annedal i stadsdelen Mariehäll.

Trafikkontoret anser att mycket låga parkeringstal kan övervägas endast så länge som de inte medför oacceptabla konsekvenser för omgivningarna, t.ex. i form av ett omfattande överspill av parkering till gatunätet. Bland förutsättningar för att detta skall kunna fungera märks stabilitet över tiden och mycket goda kollektiv-trafikförbindelser. I



fråga om Annedal anser kontoret att det sistnämnda kravet inte uppfylls i tillräcklig grad.

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar detta utlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Bilaga: Motionen

#### *Remissen*

Kommunstyrelsen har för yttrande till trafik- och renhållningsnämnden översänt en motion (2007:40) av Eie Herlitz m.fl. (mp) om skapande av ett bilfritt kvarter i

Stockholm. Motionen har också remitterats till exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, stadsdelsnämnderna i Bromma, Hägersten/Liljeholmen och Kungsholmen samt till stadsledningskontoret.

Motionärerna föreslår att ett kvarter i något av de halvcentrala stadsutvecklingsområdena i Stockholm byggs ut med endast ett litet antal parkeringsplatser, som bör vara avsedda för en bilpool samt för speciellt behövande personer, t.ex. handikappade. Man pekar på Annedal i stadsdelen Mariehäll som ett lämpligt område med goda kollektivförbindelser och föreslår att ett av de blivande kvarteren utförs som bilfritt kvarter. Man hänvisar till goda erfarenheter från Österrike och Tyskland, särskilt Wien, där ett motsvarande kvarter byggts under de senaste åren. Här har de boende fått skriva under ett kontrakt om att man inte tänker äga egen bil. I gengäld har man bl.a. fått en högklassig innergård och odlingsbara takterrasser.

Motionärerna yrkar att kommunfullmäktige beslutar att Stockholms stad skall utreda möjligheten att bygga ett bilfritt kvarter i Annedal.

Stadsbyggnads- och trafikroteln har medgett att remisstiden för motionen utsträcks från den 7 mars till den 18 mars 2008.

#### *Trafikkontorets synpunkter*

Beslut om parkeringstal fattas av stadsbyggnadsnämnden utgående från plan- och bygglagen och baseras på uppgifter om bilinnehavet i olika typer av områden. Trafiknämnden/trafikkontoret kan i första hand påverka utformningen av parkeringstal i beredningsarbetet för detaljplaner och i sin roll som remissinstans.

Motionen handlar om att sätta ett parkeringstal nära noll för ett nybyggnads-kvarter, förslagsvis i Annedal.

Trafikkontoret bedömer att ett kvarter i ett nybyggnadsområde där bilägare är uteslutna inte förändrar bilinnehavet i stort. Därmed ökar parkeringstrycket mot kringliggande fastigheter. Kontoret anser därför att bilfria kvarter kan övervägas bara om de ingår som en del i en samlad parkeringslösning för ett större område. Lösningen måste också vara stabil över tiden. Den måste t.ex. fortsätta att fungera vid byte av fastighetsägare och garantier måste finnas för att de boende i det bilfria kvarteret inte skaffar bil i alla fall. Kontoret ser risker för att lösningar med bilfria kvarter på kortare eller längre sikt innebär att boendes parkering trycks ut på kringliggande gator istället för att ligga på kvartersmark.

Utförda undersökningar har visat att för bostadsområden som byggts enligt de

normalt gällande parkeringstalen är bilinnehavet oberoende av kollektivtrafik-läget. För att som i detta fall en lösning med ett extremt lågt parkeringstal ska kunna fungera bedömer kontoret dock att kollektivförbindelserna måste vara mycket goda.

I motionen föreslås konkret att ett av de sydliga kvarteren i Annedal ska väljas ut för att bli bilfritt. Ett skäl till att välja just detta läge anges vara att området planeras få bra kollektivtrafik med gångavstånd till pendeltåg och t-bana samt närhet till den blivande tvärbanans båda grenar. Trafikkontoret anser dock inte att Annedal får en anmärkningsvärt god kollektivtrafikstandard. Gångavståndet till främst tunnelbana/pendeltåg i Sundbyberg blir klart utöver vad som brukar betecknas som god standard. Kontoret anser därmed att Annedal vad kollektivtrafiken anbelangar inte kan anses vara ett lämpligt läge för ett bilfritt kvarter.

Trafikkontoret anser sammanfattningsvis att mycket låga parkeringstal för enskilda fastigheter kan övervägas om de ingår i en samlad lösning för ett område och så länge som de inte medför oacceptabla konsekvenser för omgivningarna, t.ex. i form av ett omfattande överspill av boendes parkering till kringliggande gator. En av förutsättningarna för att detta skall kunna fungera torde vara ett mycket gott kollektivtrafikläge. I fråga om Annedal anser kontoret att detta krav inte uppfylls i tillräcklig omfattning.

#### *Trafikkontorets förslag*

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och återoppar detta utlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Slut

## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 11 mars 2008 att som svar på remissen delvis godkänna kontoret svar samt att därutöver anföra följande.

Stadsbyggnadsnämnden bejakar den täta miljövänliga, och trygga staden. I visionen för Stockholms framtid finns både plats för bilen och en välutbyggd kollektivtrafik. Trafik skapar liv och rörelse och är viktig för att stadens verksamheter ska fungera. Ur ett miljöperspektiv är det bättre med en trafik i rörelse än en som står still. Framkomligheten är av central betydelse för stadsmiljön.

Kilometerlånga köer, trafikanter som regelbundet måste åka långa sträckor för att hitta en parkeringsplats i närheten av sin bostad eller serviceinrättning, och

genomfartstrafik som hade kunnat färdas runt staden bidrar till stora och onödiga utsläpp. Därför har bland annat stadsbyggnadskontoret fått i uppdrag att höja parkeringstalet till 1.0 och trafikkontoret fått i uppdrag att se till stockholmarnas behov av fler parkeringsplatser och bättre framkomlighet.

Stadsbyggnadsnämnden understyrker detta uppdrag och vill ånyo påpeka den vikt ett rimligt parkeringstal har. Med för låga parkeringstal byggs problem in i de nya stadsdelarna redan från början och grunden läggs för onödigt runtkörande i enda syfte att nå finna en parkeringsplats. Normen är därför viktig ur både ett miljö- och serviceperspektiv.

*Reservation* anfördes av vice ordförande Teres Lindberg (s), Ahre Hamednaca (s), Gunni Ekdahl (s) och Hasan Dölek (s), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Cecilia Obermüller (mp), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Anders Nordenskiöld (v), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Lukas Forslund (c), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 25 februari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

#### **ÄRENDET**

I en motion (2007:49) från den 26 november 2007 yrkar Eie Herlitz m fl (mp) att kommunfullmäktige beslutar att Stockholms stad ska utreda möjligheten att bygga ett bilfritt kvarter i Annedal. Motionen har remitterats till exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt stadsdelsnämnderna i Bromma, Hägersten–Liljeholmen och Kungsholmen.

#### **UTLÅTANDE**

##### *Motionen i sammandrag*

Motionärerna framhåller att det finns många hushåll som inte äger eller vill ha en egen bil. Den boendekvalitet som dagens parkeringstal innebär skulle kunna bytas ut mot någon annan kvalitet, t ex innergårdar eller takterrasser för rekreation och odling. I den typ av bilfria områden som åsyftas begränsas antalet parkeringsplatser till ett fåtal, avsedda för t ex handikappade. Exempel på sådana kvarter i Wien och Freiburg refereras. Ett lämpligt ställe att pröva för det bilfria kvarteret skulle, enligt motionärerna, kunna vara i stadsutvecklingsområdet Annedal vilket planeras få god kollektivtrafikförsörjning.

### *Kontorets synpunkter*

Stadsbyggnadskontoret vill med anledning av motionen anföra följande.

Vid nämndens sammanträde den 21 februari i år behandlades en motion avseende krav på ny parkeringspolicy (2007: 36, Åsa Romson m fl (mp) bl a innebärande mer garageparkering. Stadsbyggnadskontoret konstaterade i nämnda ärende att principerna för fordonsparkering är viktig för staden och att dessa har stor påverkan på stadsmiljön i många olika avseenden. Med anledning av frågans vikt har trafikkontoret för avsikt att, i samarbete med bl a stadsbyggnadskontoret och Stockholm Parkering AB, arbeta fram förslag till ny parkeringsstrategi för staden. Stadsbyggnadsnämnden beslutade enligt förvaltningens förslag och uttalade vikten av att i arbetet tillgodose behoven av parkeringsplatser.

I föreliggande ärende konstaterar kontoret vidare att stadsbyggnadsnämnden har fastlagt vissa parkeringstal som stöd i alla de olika ärenden där frågan aktualiseras. I närtid har två detaljplaner i Annedalsområdet behandlats av nämnden, Mattisborgen mm och del av Mariehäll 1:10 (SBN 2008-01-17). I båda dessa planer, liksom för området i stort, utgår planeringen från ett parkeringstal om 1,0 platser/lägenhet.

Av analyser som gjorts framkommer att bilinnehavet inte synes påverkas av närhet till kollektivtrafikförbindelser. Däremot påverkas bilanvändningen, särskilt arbetsresorna, av kollektivtrafikstandarden i området. Skälen härtill är att bilinnehavet är kopplat till många olika behov.

Stadsbyggnadskontoret är samtidigt positivt till att i enskilda ärenden pröva frågan om lägre parkeringstal förutsatt fastighetsägares planer på särskilda åtgärder, t ex bilpool, samt områdets kollektivtrafikläge mm. I sammanhanget måste dock även beaktas att de lösningar som avses tillämpas i ett inlednings-skede, inte med självklarhet är sådana som kommer att gälla i ett längre tids-perspektiv. Kontoret ställer sig också frågande till konsekvenser av olika slag till följd av den typ av avtalsskrivande som refereras i motionen. Vad gör man om någon t ex skaffar sig bil vid ett senare tillfälle och hur hanteras eventuell parkering på intilliggande gator och parkeringar?

Kontoret kan för sin del inte utesluta att en välutvecklad stadsplanering med en blandning av boende och verksamheter i stadens olika delar, kombinerat med vissa större och väl kollektivtrafikförsörjda verksamhetsområden samt bra boendeparkering i hemmiljön, också utgör verkningfulla strategier. Av särskilt intresse anser kontoret det vara, att för större arbetsplatser i centrala och kollektivtrafikgod lägen, särskilt pröva behovet av parkeringsplatser. Kontoret anser att det nyligen påbörjade arbetet med ny parkeringsstrategi är av stor vikt och knyter förhoppningar till att man i detta arbete kan utveckla helhets-baserade förslag till principer för de intresseavvägningar som parkeringsfrågan rymmer.

SLUT

## **Exploateringsnämnden**

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 25 april 2008 har i huvudsak följande lydelse.

### *Remissen*

Eie Herlitz m.fl. (mp) har i en motion till Kommunfullmäktige, som remitterats till bl.a. Exploateringsnämnden, föreslagit att fullmäktige beslutar att Stockholms stad utreder möjligheten att bygga ett bilfritt kvarter i Annedal eller något annat av de halvcentrala stadsutvecklingsområdena. Förslaget innebär att ett bilfritt kvarter endast bör innehålla ett fåtal parkeringsplatser för t.ex. handikappfordon och eventuellt en bilpool. Byggherren föreslås lägga de ”intjänade” investeringsutgifterna för byggande av garage på att utveckla boendemiljön i kvarteret och bostadshusen samt ge utökad inflytande för de boende.

### *Kontorets synpunkter*

I 2008 års budget har stadsbyggnadskontoret fått i uppdrag att planera för ett ökat antal parkeringsplatser i staden. I samband med ny bostadsbebyggelse planeras efter normen 1,0 bilplatser per lägenhet. I detaljplanerna för Annedal följer stadsbyggnadskontoret normen om 1,0 bilplatser per lägenhet varav 0,7 platser i garage samt 0,3 längs med gata. Denna planering har följts för de första planerna i Annedal och normen avses att följas i den fortsatta planprocessen för återstående detaljplaner.

Kontoret har dock inte något att erinra mot att ett bilfritt kvarter prövas i Annedal men att frågan bör hanteras av stadsbyggnadskontoret inom ramen för pågående detaljplaneläggning.

## **Bromma stadsdelsnämnd**

**Bromma stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 14 februari 2008 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på Eie Herlitz m.fl. (mp) motion.

*Reservation* anfördes av Eie Herlitz (mp), *bilaga 1*.

**Bromma stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 24 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

### Sammanfattning

Eie Herlitz m.fl. (mp) har i en motion, som skickats till bl.a. Bromma stadsdelsnämnd på remiss, föreslagit att fullmäktige beslutar att Stockholms stad utreder möjligheten att bygga ett bilfritt kvarter i Annedal. Förvaltningen ställer sig negativ till motionen

och anser att staden bör söka finna alternativa lösningar för att åstadkomma ett minskat bilanvändande.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av verksamhetsområde teknik- och kommunikation.

Bakgrund

Eie Herlitz m.fl. (mp) har i en motion, som skickats på remiss till bland annat Bromma stadsdelsnämnd, föreslagit att ett fullmäktige beslutar att Stockholms stad utreder möjligheten att bygga ett bilfritt kvarter i Annedal.

Förvaltningens förslag

De flesta människor önskar valfrihet att själv välja hur man vill färdas och för många är bilen en nödvändighet för att klara sin vardag och kunna ta sig till och från arbetet. Det nya bostadsområdet Annedal har planerats med särskild omsorg om barns utomhusmiljö med målsättningen att ha en stimulerande och säker livsmiljö för barn i alla åldrar. Detta omfattar bland annat trygga rörelser mellan olika kvarter, till och från skolan, förskolan och den centrala parken. Förvaltningen anser att det primära inte är att skapa hela bilfria kvarter, som bidrar till att begränsa människors rörelsefrihet. Distribution och angöring kommer ändå att ske och bilister kommer sannolikt att köra på olämpliga ytor för att komma så nära målpunkten som möjligt. Det är därför angelägnare att tillse att säkra lekmiljöer skapas för barnen och att inre gårdar är gröna och bilfria. Enligt förvaltningens åsikt är äldre kvarter, som återfinns i exempelvis Gamla stan, bättre lämpade för bilfrihet än nya bostadsområden med krav att kunna möta människors behov av en funktionell miljö.

## **Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd**

**Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 14 februari 2008 att godkänna och översända förvaltningens förslag som svar på remissen samt att därutöver anföra:

Det råder en stark bostadsbrist i Stockholm. Ett ökat bostadsbyggande förutsätter också bättre kollektivtrafik och vägar. Bilfria kvarter riskerar tyvärr att utestänga grupper av människor som i någon fas av livet är beroende av bilen för att underlätta sitt vardagliga liv. Stockholm skall bygga för alla, och inte bara för vissa grupper. Nya planerade stadsmiljöer bör få innerstads karaktär där både boende och bilen får en naturlig plats i miljön. Tankarna i motionen är i många avseenden en broms för framtida Stockholm.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Jan Wallman m.fl. (s), ledamoten Kjell Marténg m.fl. (v) och ledamoten Ylva Wahlström m.fl. (mp) med hänsyn

till förvaltningens förslag.

**Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 30 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

#### *Sammanfattning*

En motion av Eie Herlitz m fl (mp) angående skapandet av ett bilfritt kvarter i Stockholm har inkommit till stadsdelsnämnden för yttrande. I motionen framförs önskemål om att ett bilfritt kvarter skapas i något av de halvcentrala stadsutvecklingsområdena i Stockholm, till exempel i Annedal, Mariehäll.

Förvaltningen anser att idén skulle kunna prövas i begränsad skala.

#### *Ärendets beredning*

Ärendet har beretts inom Avdelningen för samhällsplanering.

#### *Bakgrund*

En motion angående bilfritt kvarter i Stockholm har inkommit till stadsdelsnämnden på remiss. Yttrande önskas senast 2007-03-07.

#### *Motion om skapande av ett bilfritt kvarter i Stockholm*

Motionen är skriven av Eie Herlitz m fl. (mp) och handlar om skapandet av ett bilfritt kvarter i Stockholm. I motionen framförs önskemål om lägre parkeringstal än idag vid nyproduktion. Vidare framförs att många enskilda hushåll inte äger eller vill äga bil, speciellt i Stockholms innerstad och i halvcentrala delar av staden där kollektivtrafikstandarden är hög. Man menar att biltillgång inte är samma sak som tillgång till egen bil, det kan även innebära att en bil används vid behov via en bilpool.

Som exempel lyfter man fram Wien, Österrike, där ansvariga för stadsbyggnad låter bilen ingå som en utbytbar livskvalitet som kan växlas mot en rad andra saker i boendemiljön. Ett annat exempel som nämns i motionen är Freiburg, Tyskland, där en helt bilfri stadsdel har anlagts.

Skrivställarna vill att ett bilfritt kvarter byggs i något av de halvcentrala stadsutvecklingsområdena i Stockholm, ungefär utifrån den modell som beskrivs från Wien. Ett område som föreslås är Annedal, mellan Bällstavägen – Bällstaån – Ulvsundaleden ("Mariehällstriangeln").

#### *Förvaltningens synpunkter*

Förvaltningen anser att det eventuellt kunde vara av intresse att utreda förutsättningarna för ett bilfritt kvarter i Stockholm. En anledning till att det skulle finnas intresse att pröva detta är att kravet på parkeringsplatser vid nybyggnation inte allt för sällan begränsar antalet lägenheter som byggs. För att det ska vara genomförbart krävs dock att en rad förutsättningar. Det ska finnas en dokumenterad efterfrågan på denna typ av boende och byggherrar som är villiga investera i sådana bostadskvarter. De boende i det bilfria kvarteret ska inte äga bil för om de gör det kommer konsekvensen bli att gator och andra parkeringsplatser i området belastas med fler parkerade bilar. Detta måste kunna regleras på något sätt vilket förvaltningen inte vet om det är möjligt.

Om bilpooler blir mer generellt förekommande i staden skulle det sannolikt på sikt kunna innebära att parkeringstalet skulle kunna justeras nedåt med eller utan bilfria kvarter.

## **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

**Kungsholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 14 februari 2008 att överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som yttrande över remissen.

*Reservation* anfördes av Ingegerd Akselsson Le Douaron (mp) och Reijo Kittilä (v), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Håkan Wahlén m.fl. (s), *bilaga 1*.

**Kungsholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 30 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

### *Sammanfattning*

I en motion av Eie Herlitz m. fl. (mp) om skapandet av ett bilfritt kvarter i Stockholm föreslås att kommunfullmäktige ska besluta att Stockholms stad utreder möjligheten att bygga ett bilfritt kvarter i Annedal.

Det i motionen angivna kvarteret i Bromma har stadsdelsförvaltningen mycket liten kunskap om. Huruvida detta är ett lämpligt kvarter att göra bilfritt bör främst vara en fråga för övriga remissinstanser att besvara, möjligtvis med undantag för stadsdelsnämnden i Hägersten-Liljeholmen.

Stadsdelsförvaltningen föreslår därför att stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som yttrande över förslag till bilfritt kvarter utan eget ställningstagande.

### *Ärendets beredning*

Motionen (2007:40) om skapande av ett bilfritt kvarter i Stockholm, *bifogas*, har skickats på remiss till stadsdelsnämnderna i Bromma, Kungsholmen och Hägersten-Liljeholmen samt trafiknämnden, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och stadsledningskontoret, med begäran om yttrande till kommunstyrelsen senast den 7 mars 2008. Ärendet tas upp på stadsdelsnämndens sammanträde 14 februari 2008 och har beretts inom avdelningen för gemensam service i samråd med parkmiljögruppen i norra innerstaden.

### *Motionen i sammanfattning*

I en motion av Eie Herlitz m. fl. (mp) om skapandet av ett bilfritt kvarter i Stockholm föreslås att kommunfullmäktige ska besluta att Stockholms stad utreder möjligheten att bygga ett bilfritt kvarter i Annedal.



I motionen beskrivs att äga och ha tillgång till bil i bostadens närhet idag anses vara en "absolut kvalitet" i boendemiljön som inte är utbytbart mot något annat. Detta innebär, enligt motionen, att vad det än kostar och vilka negativa ingrepp i boendemiljön som det än ger upphov till måste det alltid finnas ett visst antal P-platser i förhållande till antalet hushåll i områden som bebyggs.

Istället föreslås i motionen att det ska byggas ett "bilfritt kvarter" i något av de halvcentrala stadsutvecklingsområdena i Stockholm. Kvarteret bör, enligt motionen, endast få ett litet antal P-platser. Dessa bör vara avsedda för en bilpool samt för speciellt behövande personer, t ex handikappade. De pengar som sparas i budgeten för byggandet av kvarteret, dvs. de dryga investeringskostnader för garage som här undviks, bör enligt motionen, överföras till en fond ur vilken de boende (bostadsrätt eller hyresrätt med utökat inflytande för de boende) tillsammans kan välja vilka alternativa kvaliteter som ska anläggas. De kan t.ex. få en innergård med odlingar och högväxande träd. Husen kan förses med takterrasser, avsedda som uterum för rekreation eller odling av grönsaker och bär.

Ett lämpligt stadsutvecklingsområde att pröva för det bilfria kvarteret skulle enligt motionen kunna vara kv. Annedal mellan Bällstavägen - Bällstaån - Ulvsundaleden ("Mariehällstriangeln"). Området planeras att få bra kollektivtrafik med gångavstånd till pendeltåg och T -bana (Sundbyberg) samt omgivet av två grenar av den nya snabbspårvägen till Solna och Kista.

#### *Stadsdelsförvaltningens synpunkter*

Motionen av Eie Herlitz m. fl. (mp) berör ett antal olika områden av generell karaktär t.ex. att begränsa antalet parkeringsplatser, inrättandet av särskilda fonder med boendeinflytande, utformning av hus och byggnader men avslutas i ett mycket konkret förslag dvs. att pröva ett bilfritt kvarter i kv. Annedal mellan Bällstavägen, Bällstaån och Ulvsundaleden.

Stadsdelsförvaltningen kan konstatera att frågan om parkeringsplatser är en ofta återkommande och angelägen fråga att diskutera. Motionens förslag är dock på många sätt motstridig den inriktning staden haft och fortfarande har dvs. att det finns ett beroendeförhållande mellan antalet parkeringsplatser och framkomlighet respektive tillgänglighet. Trafikens negativa miljöpåverkan bör t.ex. enligt kommunfullmäktiges budgetbeslut reduceras utan att minska framkomligheten.

Efterfrågan på parkeringsplatser tenderar ofta att överstiga utbudet. I planprocessen för nordvästra Kungsholmen har staden kommit fram till att gator ska användas för besöksparkering och angöring av andra transporter inkl. handikappfordon och kommersiella transporter. Enligt planprocessen ska boendeparkering i huvudsak lösas i garage. Liknande resonemang gällde också för planeringen av det nya och mycket populära bostadsområdet vid Luxviken på Lilla Essingen.

Eventuella förändringar i nuvarande inriktning måste göras mycket tidigt i planprocessen och prövas individuellt för varje kvarter. I samband med detta måste konsekvenser för en rad intressen prövas inte minst utifrån tillgänglighet och framkomlighet vilket gör det svårt att ha någon generell uppfattning.

Det i motionen angivna kvarteret i Bromma har stadsdelsförvaltningen mycket li-

ten kunskap om. Huruvida detta är ett lämpligt kvarter att göra bilfritt bör främst vara en fråga för övriga remissinstanser att besvara, möjligtvis med undantag för stadsdelsnämnden i Hägersten-Liljeholmen.

Stadsdelsförvaltningen föreslår därför att stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som yttrande över förslag till bilfritt kvarter utan eget ställningstagande.

RESERVATIONER M.M.

**Trafik- och renhållningsnämnden**

*Reservation* anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) och ledamoten Torhild Lamo (v) enligt följande

att kontoret uppdras att informera sig om konsekvenser för omgivningen av bilfria stadskvarter i Europeiska storstäder som har sådana.

Ifrågarande skrivelse utgick ifrån att hitta ett lämpligt kvarter, lämpligt för att göras i princip bilfritt. Där angavs Annedalsområdet så som varande ett möjligt exempel, utifrån europeisk förebild.

Annedalsområdet har i många sammanhang framhållits som ett särdeles gott exempel på ett nybyggnadsprojekt i ett särskilt gott kollektivtrafikläge.

Det är märkligt att detta goda läge inte tycks vara så gott att det där inte skulle gå att skapa ett i princip bilfritt kvarter.

De risker som kontoret påpekar och de samlade parkeringslösningar som kontoret efterfrågar är redan lösta av trafikkontor i andra europeiska storstäder.

Där finns även näringslivsbaserade trafikföretag vars erfarenhet och kompetens kan handlas upp, framför allt i Tyskland.

Om Stockholms stads trafikkontor saknar den kunskapen så bör man se till att skaffa sig den.

Det är möjligt att Stockholm ännu inte är redo för nytänkande ifrån Europa, men om Trafikkontoret har ambitionen att bidra till att skapa ett Stockholm i världsklass, så bör man kanske utröna på vilken nivå ribban ligger.

**Stadsbyggnadsnämnden**

*Reservation* anfördes av vice ordförande Teres Lindberg (s), Ahre Hamednaca (s), Gunni Ekdahl (s) och Hasan Dölek (s) enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden beslutar i enlighet med kontorets förslag.

*Reservation* anfördes av Cecilia Obermüller (mp) enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att tillstyrka motionen samt att därutöver anföra följande.

Strategiskt politiskt arbete med parkeringstal och -normer är en väsentlig del av att anpassa samhället till ett mer hållbart resursutnyttjande. Byggbranschen har uttryckt stort intresse för att just inom Annedalsområdet arbeta med spets teknik inom miljöområdet och att på en bomässa kunna lansera området som miljömässigt bra. Detta rimmar även väl med ambitionen att göra Annedalsområdet till något utöver det valiga i ett barnperspektiv.

Det är då mycket sorgligt att konstatera att den nuvarande majoriteten direkt motarbetar initiativ för att begränsa klimatgasutsläppen. Systematiskt motarbetas detta genom absurda 1,0 i parkeringsnorm, något som utöver att vara miljöskadligt även fördyrar nybyggnation av bostäder.

Bilfria kvarter är något som fungerar alldeles utmärkt i andra städer i Europa, varför kan det inte fungera i Stockholm?

*Reservation* anfördes av Anders Nordenskiöld (v) enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att bifalla motionen samt att därutöver anför följande.

Stadsbyggnadsnämnden anser att det är dags att Stockholm nu inleder arbetet med att pröva helt bilfria stadsmiljöer vilket visat sig väldigt framgångsrikt på andra håll.

*Särskilt uttalande* gjordes av Lukas Forslund (c) enligt följande

Centerpartiet instämmer i nämndens vision om att det i Stockholms ska finnas plats både för bilen och en välutbyggd kollektivtrafik. Vi ser allvarligt på problemet att många stockholmare tvingas åka långa sträckor i sin jakt på parkering för den egna bilen. Däremot tror vi inte att målet om att höja parkeringstalet till 1.0 löser problemen på ett bra sätt. I vissa delar av staden är efterfrågan på parkeringsplatser högre än 1.0, i andra lägre. När vi planerar staden bör vi i stället undersöka efterfrågan i det aktuella området och låta denna vara en bas för p-talens beräkningsgrund.

## **Bromma stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Eie Herlitz (mp) enligt följande

Nämnden borde ha ställt sig bakom motionen och därutöver anfört:

Annedal i Bromma/Mariehäll bör endast ses som ett exempel på ett lämpligt läge för det bilfria kvarteret. Andra platser för lokalisering av ett dylikt kvarter är andra stadsutvecklingsområden i halvcentrala delar av Stockholm med goda kollektivtrafiklägen,

t.ex. Hammarby Sjöstad, Årstadal, Telefonplansområdet, Bromma Flygplatsområdet, Västra Kungsholmen, Hjorthagen – Värtan, etc.

Det viktiga är att understryka att det finns en inte liten del av Stockholmarna som inte vill äga bil. Det bör därför byggas ett antal bilfria bostadskvarter i samband med kommande nyproduktion. Då det inte behövs stora garageanläggningar (behövs endast utrymmen för bilpoolbilar, handikappfordon samt cykelparkering) inunder kvarteret eller parkeringsdäck i närheten, kan pengar som ”normalt” skulle gå till bilplatserna i stället slussas över till andra gemensamma saker, såsom takterrasser och gårdar med grönskande odlingar och fruktträd, gemensamma köksträdgårdar, planteringar med gräs och högväxande träd på innegårdarna samt gemensamhetslokaler, swimming-pool, etc.

Nämnden anser att bilägande inte skall ses som ett tvång för alla, utan att det skall finnas en reell valfrihet beträffande bostadskomplementen, innebärande att man kan välja bort att ha tillgång till egen bil i bostadens närhet och i stället kunna välja till andra livskvaliteter såsom mer grönska intill bostaden och mer gemensamma faciliteter som träfflokaler, anläggningar för rörelse och motion, verkstadslokaler för hobbyer och andra kreativa fritidssysselsättningar...

## **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Ingegerd Akselsson Le Douaron (mp) och Reijo Kittilä (v) enligt följande

Stadsdelsnämnden yrkar bifall till motionen om bilfritt kvarter. Stadsdelsnämnden framför därutöver följande

Förslaget att skapa ett bilfritt kvarter innebär att även Stockholm sällar sig till andra framstegsvänliga storstäder i Europa där olika lösningar för att radikalt förbättra stadsmiljön prövas. Det här är ett förslag som innebär att de boende i utbyte mot att ha en egen bil får en hälsosam boendemiljö där både barn, vuxna och äldre kan röra sig fritt utan att riskera att bli överkörda eller få sina lungor förstörda av bilars utsläpp. Boende som har tillgång till goda kommunikationer får därmed en högre livskvalitet och kan ändå förflytta sig mellan stadens delar. Vid behov kan ju en bilpool utnyttjas.

Motionen föreslår ett bilfritt Annedal i Bromma, som visserligen ligger utanför Kungsholmen. I motionen framgår att Annedal är ett exempel. Ett bilfritt kvarter skulle också kunna skapas i en annan stadsdel. Idén förtjänar att stödas av de andra stadsdelarna. De erfarenheter man gör i Bromma, eller någon annan lämplig stadsdel, kan sedan användas i den framtida stadsutvecklingen i andra delar av staden.

*Särskilt uttalande* gjordes av Håkan Wahlén m.fl. (s) enligt följande

Motionen tar upp frågan om bilfria kvarter utan att tydligt beskriva vad som egentligen avses. Stockholm har sedan slutet av 1940-talet till stora delar bebyggt med bilfria kvarter, förutom i områden av småhus och villakarakter.

Vi kan dock instämma i att problemen med parkering och uppställning av bilar är stor och tenderar att öka. Denna fråga måste tas på allvar och bli föremål för såväl breda diskussioner som utredningar.

Vi välkomnar också en diskussion om stadens prispolitik när det gäller garage kontra gatuparkering. Så länge priset för att ställa bilen i garage är tre gånger så högt som att stå på gatan blir det ingen större tillströmning till garagen.

Att ständigt sträva efter att lösa bilismens negativa miljöpåverkan är mycket viktigt, det kan då handla om teknisk utveckling av bilarna, men det handlar också om möjligheten att ställa upp sin bil i närheten av sin bostad till rimligt pris så att fler avstår att ta bilen till sina arbetsplatser ute i förorten enbart för att det är billigare att parkera bilen på jobbet än att låta den stå still hemma.

Bilen betyder frihet för många människor. Att skapa boendemiljöer som ”aktivt motverkar bilinnehav” riskerar att begränsa många människors möjligheter att välja boende.

Vi ser med tillfredsställelse sådana initiativ som den aktuella motionen, dock medvetna om att det inte finns någon enkel lösning så är alla bidrag till att hålla diskussionen om bilismens negativa miljöpåverkan levande.



## KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2007:40

2007:40

**Motion av Eie Herlitz m.fl. (mp) om skapande av ett bilfritt kvarter i Stockholm**

*Dnr 314-4789/2007*

Att äga och ha tillgång till bil i bostadens närhet anses idag vara en ”absolut kvalitet” i boendemiljön som icke är utbytbar mot något annat. Detta gör att vad det än kostar och vilka negativa ingrepp i boendemiljön som det än ger upphov till måste det alltid finnas ett visst antal P-platser i förhållande till antalet hushåll i områden som bebyggs. I nyproduktion är det vanligt med ett parkeringstal på 0,7 - 1,5 P-platser per lägenhet. Den borgerliga majoriteten i stadshuset verkar för 1.0 P-platser per lägenhet. Vi vill ha lägre parkeringstal.

Det finns många enskilda och hushåll som inte äger egen eller vill ha egen bil. Speciellt i Stockholms innerstad och i halvcentrala delar av staden där kollektivtrafikstandarden är hög och lätt tillgänglig finns det många som gärna vill ha en framtid utan att behöva vara knuten till stadsmiljöer skapade för bilar. Att äga egen bil bör därför ses som en ”relativ livskvalitet” i boendemiljön som kan bytas ut mot andra kvaliteter i boendemiljön. Samtidigt bör påpekas att biltillgång inte är samma sak som tillgång till egen bil, det kan även innebära att en bil används vid behov via en bilpool.

I Wien, Österrike, låter ansvariga för stadsbyggnad bilen ingå som en utbytbar livskvalitet som kan växlas mot en rad andra saker i boendemiljön. I en av de nordliga halvcentrala stadsdelarna av Wien byggdes för ca 5 år sedan ett i princip helt bilfritt kvarter. För att kunna flytta in i kvarteret fick man skriva under ett kontrakt om att man inte tänkte äga egen bil.

Kvarteret byggdes med ca 250 lägenheter. Endast ett litet garage med 10 P-platser anlades. Dessa var avsedda för kvarterets bilpool och för handikappfordon. Eftersom parkeringar i tätbebyggda halvcentrala områden här måste byggas som garageplatser, sparades mycket pengar om garageplatserna ströks. Byggföretagen utgick från ungefär samma budget som om kvarteret hade för-

setts med P-platser enligt den kvot som var tillämplig i den aktuella stadsdelen. Istället användes budgeten avsedd för P-platser till att öka kvaliteten i boendemiljön. Kvarteret fick en fin innergård med damm och högväxande träd. På taken anlades terrassodlingar för de boende. Ett flertal rum och kontor ordnades för de boendes föreningar och hobbyverksamhet.

Ett annat exempel är Freiburg, Tyskland, som har anlagt en helt bilfri stadsdel.

Vi vill bygga ett "bilfritt kvarter" i något av de halvcentrala stadsutvecklingsområdena i Stockholm. Kvarteret bör endast få ett litet antal P-platser. Dessa bör vara avsedda för en bilpool samt för speciellt behövande personer, t ex handikappade. De pengar som sparas i budgeten för byggandet av kvarteret, dvs de dryga investeringskostnader för garage som här undviks, bör överföras till en fond ur vilken de boende (bostadsrätt eller hyresrätt med utökat inflytande för de boende) tillsammans kan välja vilka alternativa kvaliteter som ska anläggas.

De kan t ex få en innergård med odlingar och högväxande träd. Husen kan förses med takterrasser, avsedda som uterum för rekreation eller odling av grönsaker och bär.

Ett lämpligt stadsutvecklingsområde att pröva för det bilfria kvarteret skulle kunna vara kv. Annedal mellan Bällstavägen - Bällstaån - Ulvsundaleden ("Mariehällstriangeln"). Området planeras att få bra kollektivtrafik med gångavstånd till pendeltåg och T-bana (Sundbyberg) samt omgivet av två grenar av den nya snabbspårvägen till Solna och Kista. I det vinnande förslaget i arkitekttävlingen om "Mariehällstriangeln" föreslogs ett storgårdskvarter intill Bällstavägen i en del av planen som föreslår några stadsmässiga kvarter plus ett litet torg.

Storgårdskvarteret skulle passa utmärkt för att pröva idén om det bilfria kvarteret.

I kvarteret kan också ökat medborgarinflytande provas, t ex kan planeringen, skapandet och skötseln av gården göras av de boende tillsammans. Och odlingarna kan delas ut till små grupper av hushåll som alternativ till det vanliga systemet med en odlingslott avsedd bara för en familj.



Mot denna bakgrund yrkar vi  
att fullmäktige beslutar att Stockholms stad ska utreda möjligheten att  
bygga ett bilfritt kvarter i Annedal.

Stockholm den 26 november 2007

*Eie Herlitz*

*Mats Lindqvist*

*Yvonne Ruwaida*

*Cecilia Obermüller*