

**Utlåtande 2011:88 RII (Dnr 314-626/2010)**

**Möjligheten att göra Rörstrandsgatan till en gågata**  
**Motion (2010:7) av Yildiz Kafkas (MP)**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Motion (2010:7) av Yildiz Kafkas (MP) om ”Möjligheten att göra Rörstrandsgatan till en gågata” avslås.

**Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton** anför följande.

*Ärendet*

I en motion (2010:7) av Yildiz Kafkas (MP) föreslås att utreda möjligheten att göra Rörstrandsgatan till en gågata.

*Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt Norrmalms stadsdelsnämnd.

*Stadsledningskontoret* anser att det vore olämpligt att göra Rörstrandsgatan till gågata. Kontoret anför flera skäl för sitt ställningstagande och utgår i huvudsak från den kraftigt försämrade framkomligheten som skulle bli en effekt av att göra Rörstrandsgatan till en gågata. Buss och biltransporter skulle inte längre nå Rörstrandsgatan och även många parkeringsplatser skulle försvinna. Av dessa skäl förordar kontoret att motionen avslås.

*Stadsbyggnadsnämnden* anser att det finns risk att man rubbar den attraktiva och fungerande stadsmiljö som redan råder på Rörstrandsgatan. Rör-

strandsgatan och närområdet uppvisar idag många av de kvalitéer som man utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv anser vara särskilt attraktiva. Nämnden påpekar vidare att man på många gågator inte lyckas uppnå de stadsmässiga egenskaper som man idag har vid Rörstrandsgatan. Nämnden anser därför att det vore olyckligt att vidta en så drastisk åtgärd i en redan fungerande stadsmiljö.

*Trafik- och renhållningsnämnden* framför att införande av gågata på Rörstrandsgatan skulle få omfattande trafikkonsekvenser för boende och verksamheter i området. Även att göra ett mindre vägvsnitt till gågata skulle få genomgripande konsekvenser. Att trafikflödena i området kommer att förändras påtagligt då Citybanan öppnas och Karlbergs station stängs 2017 är en viktig aspekt att beakta i sammanhanget. Därför anser nämnden att motionen borde avslås.

*Norrmalms stadsdelsnämnd* beslutade att inte yttra sig i frågan då den saknar kompetens i trafikfrågor och hänvisar till trafikkontoret.

### *Mina synpunkter*

Stockholms stads måldokument Vision 2030 – ett Stockholm i världsklass presenterar att Stockholms stad ska sträva mot att skapa en levande, tillgänglig, och attraktiv stadsmiljö med ett mångsidigt innehåll av bostäder, verksamheter, service, kultur, parker, m.m. Då Rörstrandsgatan redan erbjuder en attraktiv stadsmiljö med många av dessa egenskaper är det oklart varför motionären vill vidta en så drastisk åtgärd som i sig kan komma att riskera den eftersträvarvärda stadsmiljö motionären säger sig vilja förbättra. Särskilt i ljuset av att det på många gågator på andra platser har varit svårt att uppnå just den stadsmässighet som Rörstrandsgatan och närområdet uppvisar.

Utöver platsfunktionen och stadsmiljön skulle en förändring till gågata få omfattande negativa konsekvenser på trafiksystemet i området. Att införa bestämmelserna på sträckan mellan S:t Eriksgatan och Norrbackagatan skulle innebära försämrad framkomlighet för boende, näringsidkare m.fl. framför allt söder om Rörstrandsgatan men även på den norra sidan. Busslinjer skulle behöva dras om, vilket troligtvis skulle bli komplicerat eftersom utrymme för bussarna att vända saknas. En annan konsekvens är att Bråvallagatan, som idag är enkelriktad med parkering på bägge sidor, skulle omvandlas till återvändsgata och dubbelriktas. Sannolikt skulle även Norrbackagatan behöva dubbelriktas. Detta skulle medföra att en del av gatuparkeringen behöver tas bort på dessa gator, eftersom de är för smala för att rymma både parkering och trafik i båda riktningar. Att införa gågata på denna sträcka skulle medföra att cirka 60

platser försvann på Rörstrandsgatan samt knappt 40 parkeringsplatser och ytterligare cirka 30 nattparkeringsplatser på anslutande gator. Det skulle också bli långa omvägar för biltrafik som har målpunkter på gatorna kring Rörstrandsgatan.

Nämnas bör också att trafikflödena vid Rörstrandsgatan kommer att kraftigt förändras 2017 när Citybanan öppnas och Karlbergs station stängs och även av denna anledning framstår det som förhastat att införa gågatubestämmelser på Rörstrandsgatan.

Sammanfattningsvis leder införandet av gågatubestämmelser till en kraftigt försämrad tillgång till gatuparkering i området samt försämrad framkomlighet, vilket strider mot trafik- och renhållningsnämndens mål. Av dess anledningar sammantaget vore det därför förhastat att vidta den här typen av åtgärder i en attraktiv och fungerande stadsmiljö.

#### *Bilagor*

1. Reservation m.m.
2. Motion (2010:7) av Yildiz Kafkas (MP) om möjligheter att göra Rörstrandsgatan till en gånggata

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Per Bolund* (MP) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar

1. att bifalla motionen
2. att också utreda om Rörstrandsgatan kan bli ett gångfartsområde
3. att därutöver anföra

Rörstrandsgatan i Stockholm är känd för sina restauranger, kaféer och små butiker. Gatan är en av Stockholms krogstätaste, under sommarmånaderna är det fullt på uteserveringarna. Stadsdelen har goda kommunikationer med buss, tåg och tunnelbana och endast en minoritet av de boende i området har egen bil. Det är knappast områdets potential som parkeringsplats som gjort att så många restaurangägare har valt att etablera sig där. Gatan har mycket biltrafik och bilar parkerar intill uteserveringar.

Rörstrandsgatan har goda förutsättningar att bli gånggata eller gångfartsområde. Ett gångfartsområde möjliggör för boende, leveranser till restaurangerna, samt kollektivtrafik, att ta sig fram. Med denna åtgärd kan ytorna för bilparkering minskas samtidigt som möjligheterna att ta sig fram med gång och cykel förbättras. I Göteborg finns många exempel på gator som gjorts om till gångfartsområde.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2010:7) av Yildiz Kafkas (MP) om ”Möjligheten att göra Rörstrandsgatan till en gågata” avslås.

Stockholm den 11 maj 2011

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

*Ylva Tengblad*

**Reservation** anfördes av *Per Bolund* och *Sara Pettigrew* (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

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

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Bifalla motionen
2. Därutöver anföra följande

Vi anser att det är en mycket god idé att utreda möjligheterna till att göra om Rörstrandsgatan till en gågata. En gågata brukar ofta ha mer folkliv och innebära en god affär för bland annat butiks- och restaurangägare. Det är berikande för stadslivet med fler gågator. Rörstrandsgatan måste uppfattas vara en rimlig och fullt möjlig framtida gågata.

## ÄRENDET

I en motion (2010:7) av Yildiz Kafkas (MP) föreslås att utreda möjligheten att göra Rörstrandsgatan till en gågata.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt Norrmalms stadsdelsnämnd.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 5 november 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret kan konstatera att en del i att uppnå stadens Vision för 2030 är att skapa en levande, tillgänglig och attraktiv stadsmiljö med ett mångsidigt innehåll av bostäder, verksamheter, service, kultur, parker m.m. Kontoret kan också konstatera att biltrafik parallellt med kollektivtrafik såväl som gång- och cykeltrafik är en del i ett fungerande transportnät och också en del i en levande stad. Gångator bidrar till en trevlig miljö men stadsledningskontoret anser att den positiva effekten måste ställas mot de negativa konsekvenser som det innebär för framkomligheten för såväl boende som företag.

Enligt trafik- och renhållningsnämnden skulle en eventuell omdaning av Rörstrandsgatan till gågata under rådande förutsättningar få betydande konsekvenser för framkomligheten. Det skulle bli svårare för boende och företag att nå sin destination med bil, flera busslinjer skulle behöva dras om, ett stort antal gatuparkeringsplatser, cirka 100 stycken, skulle försvinna och det skulle också bli svårare att angöra de parkeringshus som finns i området. Införandet av en gågata skulle också ge positiva konsekvenser som en lugnare miljö för boende och besökare med större utrymme för utserveringar och dylikt och ökat utrymme för gångtrafikanter. Även om endast en begränsad del av Rörstrandsgatan skulle omvandlas till gågata bedömer trafik- och renhållningsnämnden att det skulle få negativa konsekvenser för framkomligheten i form av mindre möjligheter att nå delar av området med bil, visst behov av omdragning av busstrafiken och minskat antal gatuparkeringsplatser i närområdet, cirka 40 stycken. Mot bakgrund av de negativa konsekvenser för framkomligheten som detta bedöms få anser stadsledningskontoret att förslaget om att göra Rörstrandsgatan till gågata bör avslås. Stadsledningskontoret bedömer att en omvandling av Rörstrandsgatan inte skulle vara förenligt med stadens framkomlighetsmål då det skulle leda till en försämrad framkomlighet för kollektivtrafik och biltrafik samtidigt som det skulle medföra ett stort bortfall av parkeringsplatser.

Stadsledningskontoret föreslår att motion (2010:7) av Yildiz Kafkas (MP) om ”Möjligheten att göra Rörstrandsgatan till en gågata” avslås.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 2 september 2010 att som svar på remissen från kommunstyrelsen överlämna och åberopa stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av ledamöterna Cecilia Obermüller (MP) och Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 18 juli 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Rörstrandsgatan och dess sidogator har ett myllrande folkliv dag och natt. Birka- stan har mycket av de stadsmässiga kvalitéer som efterfrågas idag och skulle kunna stå modell för innehållet i nya områden, då de stadsmässiga kvalitéerna ligger väl i linje med Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm. Att stadsmiljöer upplevs som attraktiva och trygga beror ofta på dess funktionsbandning och mångfald. Det ger förutsättningar för att mycket människor av skilda anledningar ska röra sig på platsen. Att börja plocka bort de delar av stadens innehåll som upplevs som störande eller mindre attraktivt, t.ex. biltrafiken, kan kännas lockande men ger ofta negativa följd- verkningar. T.ex. har trafikseparerade områden sällan de kvalitéer som finns i Birka- stan idag.

Blandningen, intensiteten och konkurrensen om gatuutrymmet är viktiga inslag i en dynamisk storstad. En balans mellan de olika intressena är dock nödvändig, erfarenhe- terna visar att när biltrafiken dominerar en plats dör allt annat stadsliv. Rörstrandsga- tan och dess sidogator har en hygglig balans idag, och trafiken utgör för närvarande inget hot mot det rika gatulivet. Det utesluter inte att förbättringar kan göras för stads- livet på gatorna, såsom översyn av parkeringsytor och trafikföring i området. Det är dock i första hand en fråga för Trafikkontoret/Trafik- och renhållningsnämnden.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 26 oktober 2010 att som svar på remissen överlämna och åberopa trafikkontorets tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av ledamöterna Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfelt

(V), bilaga 1.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 27 september 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Ett eventuellt införande av gågatubestämmelser på Rörstrandsgatan skulle ge mer utrymme till gångtrafikanterna och därmed stärka deras ställning. Mer utrymme skulle även kunna ges till uteserveringar vilket skulle kunna påverka verksamheterna längs gatan positivt. Samtidigt skulle närmiljön för boende och näringsidkare bli lugnare. Införandet skulle dock göra det mer komplicerat för både boende och näringsidkare att nå sina destinationer med bil.

Eftersom Rörstrandsgatan är relativt lång och utgör Birkastans anslutning till huvudgatorna runtomkring är en omvandling av hela gatan till gågata olämplig.

Att införa bestämmelserna på sträckan mellan S:t Eriksgatan och Norrbackagatan skulle innebära försämrad framkomlighet för boende, näringsidkare m.fl. söder om Rörstrandsgatan. Busslinjerna skulle behöva dras om, vilket troligtvis skulle bli komplicerat eftersom utrymme för bussarna att vända saknas. En annan konsekvens är att Bråvallagatan, som idag är enkelriktad med parkering på bägge sidor, skulle omvandlas till återvändsgata och dubbelriktas. Sannolikt skulle även Norrbackagatan behöva dubbelriktas. Detta skulle medföra att en del av gatuparkeringen behöver tas bort på dessa gator eftersom de är för smala för att rymma både parkering och trafik i båda riktningar. Att införa gågata på denna sträcka skulle medföra att cirka 60 platser försvann på Rörstrandsgatan samt knappt 40 parkeringsplatser och ytterligare cirka 30 nattparkeringsplatser på anslutande gator. Det skulle också bli långa omvägar för biltrafik som har målpunkter på gatorna kring Rörstrandsgatan.

Ett alternativ som inte skulle ge lika stora konsekvenser för framkomligheten och antalet parkeringsplatser är att endast omvandla sträckan mellan Birkagatan och Norrbackagatan till gågata. Med detta alternativ skulle endast två anslutande gator behöva stängas av, alternativt behållas öppna eftersom bestämmelserna för gågata tillåter korsande fordon. Konsekvensen skulle då bli att framkomligheten i området försämras något och att cirka 40 parkeringsplatser försvinner. Även vid gågata på denna mindre sträcka skulle busstrafiken påverkas. Buss 42 och 72 som idag trafikerar Rörstrandsgatan med Karlberg som ändhållplats skulle behöva ändra linjestreckning. Detta är inte utrett.

Sammanfattningsvis leder införandet av gågatubestämmelser till en kraftigt försämrad tillgång till gatuparkering i området samt försämrad framkomlighet, vilket strider mot nämndens mål.

En framtida förändring av betydelse för området är bygget av Citybanan som beräknas vara färdig för trafik år 2017. Eftersom pendeltågstrafiken då flyttas till Odenplan kommer Karlbergs station att stängas. Idag har stationen cirka 10 000 påstigande under ett vardagsdygn och stängningen kommer således att få konsekvenser för antalet gående i området. Sannolikt minskar det även behovet av busstrafik, vilket kan komma

att påverka dragningen av busslinjerna i området.

#### **Slutsatser**

Den utredning som kontoret gjort inför detta tjänsteutlåtande visar att omvandlingen av Rörstrandsgatan till gågata, under rådande förutsättningar, skulle ge minst påverkan på framkomligheten om det endast gjordes på sträckan mellan Birkagatan och Norrbackagatan. Införande skulle dock innebära att cirka 40 parkeringsplatser försvinner och att framkomligheten försämras i området. Det skulle också innebära omvägar för biltrafik med målpunkter på gatorna kring Rörstrandsgatan. Därför föreslås att trafik- och renhållningsnämnden beslutar att inte införa gågata på Rörstrandsgatan under rådande förutsättningar.

#### *Trafikkontorets förslag*

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

### **Norrmalms stadsdelsnämnd**

**Norrmalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 26 augusti 2010 att som svar på remissen överlämna och återropa stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av ledamoten Yildiz Kafkas (MP), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av tjänstgörande ersättaren Jan-Ove Jerrestål (FP), *bilaga 1*.

**Norrmalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 4 augusti 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen har inte den trafikkompetens som krävs för att bedöma huruvida Rörstrandsgatan lämpar sig som gågata utan föreslår att trafikkontoret utreder frågan.



## RESERVATIONER M.M.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

*Reservation* anfördes av ledamöterna Cecilia Obermüller (MP) och Maria Hannäs (V) enligt följande.

Cecilia Obermüller (MP) och Maria Hannäs (V) föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att tillstyrka motionen, samt att vidare anför följande:

Det är en mycket god idé att utreda möjligheten att göra om Rörstrandsgatan till en gågata. En gågata brukar ofta ha mer folkliv och innebär en god affär för bl.a. butiks- och restaurangägare. Det är berikande för stadslivet med fler gågator. Rörstrandsgatan måste uppfattas vara en rimlig och fullt möjlig framtida gågata.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

*Reservation* anfördes av ledamöterna Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfelt (V) föreslår följande:

1 Trafik och renhållningsnämnden uppdrar åt förvaltningen att göra Rörstrandsgatan till ett Gångfartsområde. Därutöver anføres följande:

Rörstrandsgatan är möjligen Stockholms restaurangtätaste område. Många restaurangägare tror på sina möjligheter här, något som alstrar fler arbetstillfällen och ger uppmuntran till fler restaurangägare in spe att pröva sina möjligheter. Samt bidrar allmänt till att göra denna del av staden till ett attraktivare område. Att det förhåller sig så är någonting som staden från sin sida bör uppmuntra och bidra till att utveckla. Trafikkontorets slutsats, att antalet parkeringsplatser skulle minska om andelen tillgänglig gågataytta samt möjlig utomhusserveringsyta skulle öka, är riktigt. Men detta bör vägas emot att endast en minoritet av de boende i området har egen bil. En större andel av de boende nyttjar i stället den goda kollektivtrafiken i närområdet. Det är heller knappast områdets potential som parkeringsplats som gjort att så många restaurangägare har valt att etablera sig där.

Däremot är det ett allvarigare problem om trafiken på kringgatorna skulle öka, samt viktigast, problem att försörja området med kollektivtrafik. Därför föreslår vi att i stället för att Rörstrandsgatan omvandlas till gågata, så föreslår vi att Rörstrandsgatan omvandlas till gångfartsområde. Detta möjliggör då för den trafik som måste in på gatan, för boende, leveranser till restaurangerna, samt kollektivtrafik, att ta sig fram. Men man minskar då den behövda parkeringsytan, samt ökar möjligheterna till trevliga promenader utefter Rörstrandsgatan.

## Norrmalms stadsdelsnämnd

*Reservation* anfördes av ledamoten Yildiz Kafkas (MP) enligt följande.

1. Bifalla förvaltningens förslag till beslut.
2. Tillägga följande:

I motionen föreslås att trafik- och renhållningsnämnden tillsammans med miljö- och hälsoskyddsnämnden utreder möjligheten att göra Rörstrandsgatan till en gågata. Frågan om att införa gågata är lika mycket en miljöfråga som en trafikfråga. Därför bör Norrmalms stadsdelsnämnd hänvisa utredningen både till trafik- och renhållningsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden.

*Ersätтарыtrande* gjordes av Jan-Ove Jerrestål (FP) enligt följande.

Det råder brist på p-platser i Norrmalms stadsdel. Trafikkontoret föreslog den 18 maj trafiknämnden besluta att upphöra med dagstädningen i Norrmalm och införa nattstädning, vilket skulle innebära en betydande minskning av antalet p-platser för boendeparkering. Förslaget har bordlagts, men är ändå illavarslande.

Motionären vill ge sken av att det uteslutande är krogbesökare som parkerar bilen på Rörstrandsgatan. Verkligheten är istället att p-platserna används för boendeparkering. Miljöpartiet vill med höjda p-avgifter och färre p-platser försämra för boendeparkering på bl.a. Norrmalm.

När trafiknämnden/trafikkontoret gör sin samlade bedömning är det viktigt att som utgångspunkt ha det faktum att det är stor brist på p-platser i Norrmalm och att det måste väga tungt inför ett ställningstagande att göra Rörstrandsgatan till gågata.

Kan trafikkontoret föreslå ersättningsplatser så ser jag inga problem med att pröva motionärens förslag.



## KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2010:7

2010:7

**Motion av Yildiz Kafkas (mp) om möjligheten att göra Rörstrandsgatan till en gågata**

*Dnr 314-626/2010*

Rörstrandsgatan i Birkastan är känd för sina trevliga restauranger, kaféer och små butiker. Dit kommer inte bara de närboende, utan även människor från andra delar av staden. Mysfaktorn för Birkastan, även kallad "Lilla Paris" är hög och Rörstrandsgatan är dess paradgata som är en av Stockholms krogätastegator. Gatan omges av allehanda småbutiker från 1920-60 tal. Någon längtan efter stora gallerior existerar inte här.

Under sommarmånaderna är det smockfullt på uteserveringarna. Den idylliska atmosfären störs dock av den aldrig sinande biltrafiken och avgaser. Bilar parkerar intill uteserveringarna på bägge sidor av gatan tät intill varandra så att kroggästerna och folk som lockas till de småbutikernas utbud måste åla sig fram mellan dem för att komma in eller ut ifrån affärer och krogar.

I en stadsdel med goda kommunikationer med buss, tåg och tunnelbana finns det ingen anledning till att kroggäster tar sin bil ända fram till ingången av restaurangerna med följd av trängsel framför butiker och restauranger samt dålig luft vid uteserveringar.

För att Birkastans huvudstråk Rörstrandsgatan även fortsättningsvis ska kunna erbjuda den trivsel och mångfald av småbutiker och restauranger, utan att kvävas av den ökande biltrafiken bör åtgärder vidtas. En sådan kan vara att införa förbud mot biltrafik, med undantag för utryckningsfordon, nyttotrafik och handikappfordon och göra gatan till en gågata.

Med hänvisning till ovanstående och i syfte att öka trivseln vid Rörstrandsgatan yrkar jag på att kommunfullmäktige beslutar

att ge trafik- och renhållningskontoret och miljöförvaltningen i uppdrag att utreda möjligheten att göra Rörstrandsgatan till en gågata.

Stockholm den 15 mars 2010

*Yildiz Kafkas*