



Handläggare: Ywonnhe Zarins  
Trafikavdelningen  
Parkeringsenheten  
Tel: 508 268 86  
ywonnhe.zarins@gfk.stockholm.se

2001-10-15

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Lägesredovisning av projekt "Gata för gata"**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Gatu- och fastighetsnämnden godkänner kontorets redovisning och förslag till riktlinjer.

Olle Zetterberg

John Godberg  
tf

#### **SAMMANFATTNING**

Vid gatu- och fastighetsnämndens sammanträde den 13 mars 2001 behandlades kontorets lägesredovisning av projekt "Gata för gata". Därvid uppdrogs åt kontoret att återkomma med en redovisning av den del av projektet som rör tillgängligheten till portar inom redan genomgångna områden.

En detaljstudie av tillgängligheten till kvarterssidor inom västra och centrala Vasastaden har genomförts. Sammanlagt har 208 kvarterssidor undersökts inom detta område. Av undersökningen framgår att 323 lokala föreskrifter utfärdats för att tillgodose behovet av tillgänglighet. Föreskrifterna fördelar sig på 81 lastzoner, 11 på- och avstigningszoner, 106 lastzoner, på- och avstigningszoner (kombinerade zoner) samt 125 förbud att parkera fordon. Vidare framkom att av de undersökta kvarterssidorna saknar 34 föreskrifter av ovan redovisat slag.

Kontoret föreslår vidare att följande riktlinjer fortsättningsvis skall tillämpas inom ramen för det fortsatta arbetet med projekt "Gata för gata" för att tillgodose behovet av tillgänglighet utmed kvarterssidorna i bostadskvarter.

*Riktlinjer*

1. Lastzoner och på- och avstigningszoner med förbud att stanna och parkera fordon används som regleringsform i stället för förbud att parkera fordon.
2. Befintliga lastzoner och på- och avstigningszoner omvandlas till gemensamma zoner för av- eller pålastning av gods eller på- eller avstigning.
3. Där gatubreddens är så stor att dubbeluppställning av fordon kan ske utan att den hindrar bilar att passera begränsas zonernas giltighetstid till dagtid mellan klockan 9 och 17.
4. Där gatan är så smal att dubbeluppställning hindrar bilar att passera gäller zonerna hela dygnet.
5. Förbud att parkera fordon införs endast om behovet av tillgänglighet avser en längre sträcka och det samtidigt finns behov av att möjliggöra parkering av fordon med nyttoparkeringstillstånd och parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

**UTLÅTANDE****Bakgrund**

Vid gatunämndens sammanträde den 13 mars 2001 behandlades kontorets lägesredovisning av projekt "Gata för gata". Därvid beslöt nämnden att i huvudsak godkänna redovisningen samt anföra följande.

Tillgängligheten till portar är i dag ett problem för många, inte minst färdtjänst och barnfamiljer. För att förbättra denna tillgänglighet har gatu- och fastighetsnämnden fått i uppdrag av kommunfullmäktige att se till att det tydligt markeras parkering förbjuden på ett till två ställen på varje sida i bostadskvarteren. Arbetet sker inom ramen för det sk "Gata för gata" projektet.

Nämnden konstaterar att redovisningen av den del av projektet som rör tillgängligheten till portar är otillfredsställande. Kontoret får återkomma med en redovisning på redan genomgångna områden i enlighet med detta.

## Tillgänglighet

Av genomgångna områden inom ”Gata för gata” projektet har detaljstudier av tillgängligheten utförts inom västra och centrala Vasastaden. Områdets omfattning och undersökta kvartersssidor redovisas nedan.

Västra och Centrala  
Vasastaden



Sammanlagt har 208 kvartersssidor undersökts inom det aktuella området. Av undersökningen framgår att 323 lokala trafikföreskrifter utfärdats för att tillgodose behovet av tillgänglighet utmed kvartersssidorna. Föreskrifterna fördelar sig på följande typer, nämligen

81 Lastzoner

11 På- och avstigningszoner

106 Lastzoner, på- och avstigningszoner (kombinerade zoner)

125 Förbud att parkera fordon

Inom ovan redovisade zoner gäller förbud att stanna och parkera fordon med undantag av uppställning av fordon för det ändamål som zonerna är avsedda för. Undersökningen visar vidare att av de undersökta kvartersssidorna saknar 34 anordnade angöringsplatser enligt någon av de fyra ovan redovisade typerna. En översiktlig bedömning visar också att antalet anordnade angöringsplatser och deras fördelning på olika typer av föreskrifter inom det undersökta området i stort motsvarar vad som gäller för övriga kvartersssidor som ingår i ”Gata för gata” projektet.

Såväl antalet lastzoner, på- och avstigningszoner som deras giltighetstider har anpassats till verkligt behov. Detta har inneburit att om exempelvis ett företags behov av en lastzon gäller vardagar mellan klockan 9 och 17 har zonen fått den giltighetstiden och under övrig tid är i normalfallet zonen tillgänglig för parkeringsändamål. I övriga fall där behovet av av- eller pålastning av gods eller av- eller påstigning inte varit knutet till visst lastintag eller viss port och där behovet avser en längre sträcka har i stället regleringsformen förbud att parkera fordon använts. Fördelen med att använda detta förbud jämfört med att använda zoner är främst att det är tillåtet för nyttoparkerare och rörelsehindrade att parkera i strid mot förbudet. Nackdelen är å andra sidan att respekten för förbudet är betydligt mindre än förbudet att stanna och parkera fordon som gäller i zonerna. Anledningen till detta är att felparkeringsavgiften är högre vid överträdelse av sistnämnda förbud. Dessutom riskerar felparkerade fordon i lastzoner att bli bortforslade med stöd av "Förordning om flyttning av fordon i vissa fall".

Avsaknaden av anordnad angöringsplats utmed en viss kvarterssida innebär inte att möjligheten till angöring utmed sträckan helt försvinner. I normalfallet på bostadsgator där parkering är tillåten och utrymme utmed sträckstenskanterna vanligen saknas för angöring sker istället sådan genom dubbeluppställning av fordon. Stöd för detta finns i bestämmelse i trafikförordningen. Den innebär att fordon får uppställas bredvid annat fordon som stannats eller parkerats längs körbanans kant för på- eller avlastning av gods eller på- eller avstigning. Bestämmelsens tillämpning förutsätter dock att gatan är så bred att uppställningen ifråga inte hindrar andra fordon att passera. Därutöver gäller också enligt bestämmelse i trafikförordningen att fordon får stannas för på- eller avstigning på markerad hållplats för fordon i linjetrafik om det kan ske utan hinder för linjetrafiken.

### **Förslag till nya riktlinjer**

Mot bakgrund av kommunfullmäktiges uppdrag och vad ovan anförts, föreslås att nedan redovisade riktlinjer fortsättningsvis skall tillämpas inom ramen för det fortsatta arbetet med projekt "Gata för gata" för att tillgodose behovet av tillgänglighet utmed kvarterssidor i bostadskvarter.

#### *Riktlinjer*

1. Lastzoner och på- och avstigningszoner med förbud att stanna och parkera fordon används som regleringsform i stället för förbud att parkera fordon.
2. Befintliga lastzoner och på- och avstigningszoner omvandlas till gemensamma zoner för av- eller pålastning av gods eller på- eller avstigning.
3. Där gatubreddens storlek är så stor att dubbeluppställning av fordon kan ske utan att den hindrar bilar att passera begränsas zonernas giltighetstid till dagtid mellan klockan 9 och 17.
4. Där gatan är så smal att dubbeluppställning hindrar bilar att passera gäller zonerna hela dygnet.

5. Förbud att parkera fordon införs endast om behovet av tillgänglighet avser en längre sträcka och det samtidigt finns behov av att möjliggöra parkering av fordon med nyttoparkeringstillstånd och parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

**SLUT**