

Handläggare: Ulla Alm
Parkeringsavdelningen
Juridik
Tel: 508 268 56
ulla.alm@gfk.stockholm.se

2004-10-11

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Lägesredovisning av projekt "Gata för gata"

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden godkänner kontorets redovisning och beslutar ändra riktlinjerna för anläggande av lastzoner, på- och avstigningszoner enligt kontorets förslag.

Olle Zetterberg

Mikael Forkner

SAMMANFATTNING

Vid gatu- och fastighetsnämndens sammanträde den 19 mars 2002 behandlades kontorets lägesredovisning av projekt "Gata för gata". I tjänsteutlåtandet redovisades en detaljstudie av tillgängligheten till kvarterssidor inom västra och centrala Vasastaden .

Nämnden såg detta som en delredovisning och bad kontoret återkomma med en komplett redovisning av hela uppdraget och då speciellt i förhållande till angöringszonerna.

Kontoret har nu genomfört en detaljstudie av tillgängligheten till kvarterssidor inom stadsdelarna Vasastaden, City, Norr- och Östermalm, Kungsholmen samt Södermalm.

Under åren 2003 och 2004 har kontoret tillämpat följande riktlinjer 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 istället 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 gatubredden 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.

Riktlinjen under punkt 3 följdes inte i ett ärende angående överklagande av beslut att inte upphäva lastzon, på- och avstigningszon på Östermalmsgatan 16. Där omprövade gatu- och fastighetsnämndens trafikutskott beslutet och upphävde lastzonen, på- och avstigningszonen med motivering att lastzoner, på- och avstigningszoner endast bör inrättas för att öka tillgängligheten till portar där gatubredden inte tillåter dubbeluppställning av fordon. På gator, vars bredd inte medger dubbeluppställning bör lastzoner, på- och avstigningszoner även fortsättningsvis inrättas att gälla alla dagar dygnet runt.

Med anledning av detta anser kontoret att punkt 3 i ovan redovisade riktlinjer bör ändras till följande.

Där gatubredden är så stor att dubbeluppställning av fordon kan ske utan att den hindrar bilar att passera inrättas endast zoner om det föreligger särskilda problem att komma intill fastigheterna.

Vidare följde inte gatu- och fastighetsnämnden riktlinjen under punkt 4 i ett överklagningsärende angående lastzons giltighetstid på Assessorsgatan. Där inrättade kontoret en lastzon, på- och avstigningszon mitt emot nummer 18 efter ansökan därom från en bostadsrättsförening. Eftersom Assessorsgatans bredd inte medger dubbeluppställning av fordon vid lastning och lossning av gods eller vid på- eller avstigning inrättades zonen att gälla alla dagar dygnet runt i enlighet med de av gatu- och fastighetsnämnden antagna riktlinjerna. Detta beslut överklagades av en boende i bostadsrättsföreningen som bland annat ansåg att zonen endast borde gälla mellan klockan 07.00 och 21.00 under vilken tid de boende har behov av lastning och lossning av gods och på- eller avstigning.

Vid gatu- och fastighetsnämnden sammanträde den 2 november 2004 beslöt nämnden att delvis bifalla överklagandet. Nämnden beslöt att lastzonen, på-

och avstigningszonen skulle gälla mellan klockan 07.00 till klockan 21.00 och anförde därutöver följande:

”Nämnden anser att det i det aktuella fallet räcker med en lastzon mellan klockan 07.00 och kl 21.00 trots att det är en avvikelse från de gällande riktlinjerna. Vi anser dock att längden på lastzonen ska kvarstå enligt kontorets förslag så att även längre fordon ska kunna nyttja zonen för lastning och lossning av gods.”

Med anledning av detta anser kontoret att punkt 4 i ovan redovisade riktlinjer bör ändras till följande.

Där gatan är så smal att dubbeluppställning hindrar bilar att passera inrättas zoner att gälla under den tid det föreligger behov av av- eller pålastning eller på- eller avstigning.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Projekt ”Gata för gata” bildades med uppgift att genomföra en översyn av nuvarande lokala trafikföreskrifter om stannande och parkering och där behov fanns, lämna förslag till ändrade föreskrifter som bättre svarade mot dagens behov. I översynen ingick även att föreslå borttagande av onödiga vägmärken och stolpar samt kontrollera att överensstämmelse rådde mellan föreskrifter och deras utmärkning.

Vid gatu- och fastighetsnämndens sammanträde den 13 mars 2001 behandlades tjänsteutlåtandet Lägesredovisning av projektet ”Gata för gata”. I tjänsteutlåtandet redovisades översynen som genomförts till 25 %. Redovisningen visade genomförda åtgärder i form av antal nya parkeringsplatser och ändrat antal vägmärken och stolpar.

Nämnden godkände redovisningen samt anförde följande.

”Tillgängligheten till portar är idag 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 s k ”Gata för gata”-projektet.

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

Med anledning av detta beslut behandlades vid gatunämndens sammanträde den 19 mars 2002 kontorets lägesredovisning av projekt ”Gata för gata”. I tjänsteutlåtandet redovisades en detaljstudie av tillgängligheten till

kvarterssidor inom västra och centrala Vasastaden. Därvid beslöt nämnden att i huvudsak godkänna redovisningen samt anföra följande.

”Nämnden ser detta som en delredovisning och ber kontoret återkomma med en komplett redovisning av hela uppdraget och då speciellt i förhållande till angöringszonerna.”

Gatu- och fastighetskontoret slutförde projektet ”Gata för gata” den 31/12 2003.

Tillgänglighet

Detaljstudier av genomgångna områden inom projektet har nu genomförts.

Inom stadsdelen Vasastaden har 245 kvarterssidor undersökts. Antalet angöringsytor på kvarteren redovisas på studerade gator i bilaga. Av undersökningen framgår att 408 lokala trafikföreskrifter utfärdats för att tillgodose behovet av tillgänglighet utmed kvarterssidorna inom stadsdelen. Föreskrifterna fördelar sig på 270 lastzoner och kombinerade lastzoner, på- och avstigningszoner och 138 förbud att parkera fordon.

Inom stadsdelarna City, Norrmalm samt Östermalm har 521 kvarterssidor undersökts. Antalet angöringsytor på kvarteren redovisas på studerade gator i bilaga. Av undersökningen framgår att 932 lokala trafikföreskrifter utfärdats för att tillgodose behovet av tillgänglighet utmed kvarterssidorna. Föreskrifterna fördelar sig på 570 lastzoner och kombinerade lastzoner, på- och avstigningszoner och 362 förbud att parkera fordon.

Inom stadsdelen Kungsholmen har 290 kvarterssidor undersökts. Antalet angöringsytor på kvarteren redovisas på studerade gator i bilaga. Av undersökningen framgår att 478 lokala trafikföreskrifter utfärdats för att tillgodose behovet av tillgänglighet utmed kvarterssidorna inom stadsdelen. Föreskrifterna fördelar sig på 210 lastzoner och kombinerade lastzoner, på- och avstigningszoner och 268 förbud att parkera fordon.

Inom stadsdelen Södermalm har 501 kvarterssidor undersökts. Antalet angöringsytor på kvarteren redovisas på studerade gator i bilaga. Av undersökningen framgår att 840 lokala trafikföreskrifter utfärdats för att tillgodose behovet av tillgänglighet utmed kvarterssidorna inom stadsdelen. Föreskrifterna fördelar sig på 336 lastzoner och kombinerade lastzoner, på- och avstigningszoner och 504 förbud att parkera fordon.

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 sträckstenskanten 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.

För att tillgodose behovet av tillgänglighet utmed kvarterssidor i bostadskvarter har följande riktlinjer tillämpats under åren 2003 och 2004.

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 gatubredderna är så stora 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 rörelsehindre.

Nya riktlinjer

Parkeringsavdelningens juridikenhet har fått en del kritik från boende i Stockholms innerstad över tillvägagångssättet att anordna lastzoner, på- och avstigningszoner i bostadskvarter för att tillgodose behovet av angöring till fastigheterna för att det stjäls parkeringsutrymme.

En boende på Östermalmsgatan 14 begärde i skrivelse till parkeringsavdelningens juridikenhet att den lastzon, på- och avstigningszon som inrättades på Östermalmsgatan 16 den 11 september 2002 skulle tas bort.

Som skäl härför angavs att ur de boendes synpunkt ser de bara olägenheter med den inrättade zonen. Det finns ingen näringsidkare inom området Östermalmsgatan 12 – 18 och vid en eventuell större transport till en av lägenhetsinnehavarna försöker man under alla omständigheter komma så nära aktuell port som möjligt. Vad lastzonen istället har skapat är dels mindre antal parkeringsplatser som är en bristvara även på dagtid och fler bilrörelser eftersom man nu måste flytta bilar som står parkerade där på natten. Allt detta är helt i onödan eftersom lastzonen i praktiken inte används på dagarna.

Genom delegationsbeslut den 24 februari 2003 avslogs framställningen med motivering att tillgängligheten till portar idag är 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 angöringsmöjligheter i form av främst lastzoner och på- och

avstigningszoner tillskapas på ett till två ställen på varje sida i bostadskvarteren.

Beslutet överklagades och till stöd för överklagandet anfördes i huvudsak följande.

Östermalmsgatan är vid aktuellt ställe relativt bred och har begränsad trafik och i de fall man behöver lasta av dubbeluppställer man fordonet vid närmaste port. De som bor där är de enda som kan ha glädje av zonen men de ser bara att den skapar onödiga bilrörelser och parkeringsproblem.

Den 12 juni 2003 omprövade trafikutskottet beslutet och upphävde lastzonen, på- och avstigningszonen på Östermalmsgatan 16 med motivering att det inte enbart är i ovan redovisade överklagningsärende som kritik framförts till kontoret över tillvägagångssättet att inrätta lastzoner, på- och avstigningszoner i bostadskvarter inom Stockholms innerstad.

Den 16 oktober 2003 föredrogs ovan redovisade ståndpunkt för gatu- och fastighetsnämndens handikappråd.

Rådet anser att det ska vara fritt framför alla portar/entréer och motsätter sig att det sker försämringar. Det är viktigt att frizonerna inte tas bort. Riktlinjerna i utemiljöprogrammet ”Stockholm - en stad för alla” bör följas. I detta anges att ”Det skall vara möjligt att angöra och att parkera bil med handikapparkeringstillstånd maximalt 10 meter från entrén”. Handikapprådet framförde även att när en funktionshindrad person stiger ur en bil som är dubbelparkerad är det svårt för den personen att ta sig till entrén på grund av parkerade fordon.

I ett annat överklagningsärende angående inrättande av lastzon, på- och avstigningszon på Assessorsgatan mitt emot nummer 18 följde inte gatu- och fastighetsnämnden riktlinjen under punkt 4. Kontoret inrättade en lastzon, på- och avstigningszon vid adressen efter ansökan därom från en bostadsrättsförening. Föreningen ville att zonen skulle gälla mellan klockan 07.00 och 21.00 men kontoret införde zonen att gälla alla dagar dygnet runt i enlighet med de av nämnden antagna riktlinjerna. Enligt dessa riktlinjer införs lastzoner, på – och avstigningszoner för att öka tillgängligheten till portar i bostadsområden där gatubredden inte tillåter dubbeluppställning av fordon. Dessa zoner inrättas att gälla alla dagar dygnet runt för att möjliggöra av- eller pålastning, på- eller avstigning under dygnets alla timmar i hela veckan.

En boende i bostadsrättsföreningens hus överklagade beslutet och yrkade bland annat att zonen endast skulle gälla mellan klockan 07.00 och 21.00.

Den 2 november 2004 biföll gatu- och fastighetsnämnden delvis överklagandet och beslöt att zonen skulle gälla mellan klockan 07.00 och 21.00 och anförde därutöver följande:

”Nämnden anser att det i det aktuella fallet räcker med en lastzon mellan klockan 07.00 och klockan 21.00 trots att det är en avvikelse från de gällande riktlinjerna. Vi anser dock att längden på lastzonen ska kvarstå enligt kontorets förslag så att även längre fordon ska kunna nyttja zonen för lastning och lossning av gods.”

Kontorets förslag/synpunkter

Med anledning av ovan redovisade klagomål och i enlighet med trafikutskottets och nämndens olika beslut är kontoret av den uppfattningen att lastzoner, på- och avstigningszoner endast bör inrättas för att öka tillgängligheten till portar där gatubredden inte tillåter dubbeluppställning av fordon. Det är dock viktigt att vid bedömningen om dylik zon skall inrättas eller inte att särskild hänsyn tas till tillgänglighet för exempelvis färdtjänstfordon.

På gator, vars bredd inte medger dubbeluppställning bör lastzoner, på- och avstigningszoner även fortsättningsvis inrättas. Efter nämndens beslut den 2 november 2004 anser kontoret dock att dessa zoner endast bör gälla under den tid det föreligger behov av på- eller avlastning eller på- eller avstigning.

Kontoret anser att riktlinjerna i utemiljöprogrammet följs i och med att parkeringsplatser för rörelsehindrade inrättas vid arbetsplatser och bostadsadresser efter ansökan från funktionshindrade personer om det föreligger problem att finna lämplig parkeringsplats inom rimligt gångavstånd och om det är lämpligt från framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt.

Kontoret inrättar även parkeringsplatser reserverade för rörelsehindrade där parkeringsproblem föreligger utanför exempelvis biografteater, teatrar och museer efter ansökan och under förutsättning att det är lämpligt från trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt.

Om nämnda riktlinjer godkännes vid utläggande av lastzoner, på- och avstigningszoner kommer kontoret även fortsättningsvis inrätta sådana zoner på ställen där de olika företagen som svarar för transporter av rörelsehindrade personer har svårigheter att komma intill entréerna.

Med anledning av ovanstående föreslås att följande riktlinjer tillämpas 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 gatubredden är så stor att dubbeluppställning av fordon kan ske utan att den hindrar bilar att passera inrättas endast zoner om det föreligger särskilda problem att komma intill fastigheterna.
4. Där gatan är så smal att dubbeluppställning hindrar bilar att passera inrättas lastzoner och på- och avstigningszoner att gälla under den tid det föreligger behov av lastning och lossning av gods eller på – eller avstigning.
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.

I sammanhanget bör även nämnas att utöver de generella riktlinjerna sker kontinuerligt en översyn av behovet av angöring till fastigheterna. Normalt aktualiseras denna översyn genom ansökan från allmänheten om anordnande av lastzoner/på- och avstigningszoner och reserverade parkeringsplatser för rörelsehindrade.

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden godkänner redovisningen.

SLUT