



Farsta Stadsdelsförvaltning

Kansliet

G.Ferdman Tel: 508 18 161

E-post: gunnar.ferdman@farsta.stockholm.se

Tjänsteutlåtande

2004-09-03

Sid. 1(3)

SDN 2004-09-23

Till Farsta stadsdelsnämnd

Remiss angående Förslag till 30-zoner i Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Stadsdelsnämnden beslutar att som sitt yttrande till gatu- och fastighetsnämnden överlämna och åberopa stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Gillis Hammar
stadsdelsdirektör

Lillemor Larsson
kanslichef

SAMMANFATTNING

Stockholms gatu- och fastighetskontor har för yttrande tillställt Farsta stadsdelsnämnd "Förslag till 30-zoner i Stockholm". Förslaget innebär i korthet att lokalgator inom bostadsområdet generellt hastighetsbegränsas till 30 km/tim, medan huvudgator behåller nuvarande hastighetsgränser. Vilka områden som avses bli 30-zoner och vilka gator som klassas som huvudgator framgår av bifogat kartmaterial.

Stadsdelsförvaltningen anser att den avvägning, d.v.s. klassificering av stadsdelsområdets gator, som gatu- och fastighetskontoret gjort är rimlig. Problem med otillåtet höga hastigheter på genomfarts-/huvudvägar bör åtgärdas med andra åtgärder såsom fysiska farthinder, intensifierad övervakning, etc. Val av lämpliga platser och åtgärder bör tas fram inom det kommande arbetet med Trafiksäkerhetsprogrammet för åren 2005-2010.

ÄRENDETS BEREDNING

Detta tjänsteutlåtande har beretts inom stadsdelsförvaltningens kansli

BAKGRUND

Till stadsdelsnämnden har för yttrande remitterats Gatu- och fastighetskontorets (GFK) ”Förslag till 30-zoner i Stockholm” (Se bilaga). Remisstiden är utsatt till 2004-10-01.

Gatu- och fastighetsnämnden (GFN) beslutade i april 2003 att införa hastighetsbegränsningen 30 km/timme (30-zoner) i stadens bostadsområden och uppdrog åt GFK att planera för införandet. GFK informerade om införandet av 30-zoner vid stadsdelsnämndernas sammanträden - i Farsta 2004-03-03. Därefter har revideringar av det ursprungliga förslaget gjorts och ett konkretiserat förslag avseende zonerna i Farsta (och övriga stadsdelsområden) utarbetats och föreligger nu i form av den remitterade PM:n och ett kartmaterial. (Se bilaga)

Efter remissbehandling, eventuella justeringar och behandling i GFN är ambitionen att genomförande ska ske i samband med skolstarten i januari 2005.

I samband med GFK:s information vid Farsta stadsdelsnämnds öppna sammanträde i mars 2004 antog nämnden ett uttalande ställt till GFN med texten: ”Farsta stadsdelsnämnd vill, efter dagens information från gatu- och fastighetskontoret om 30-zoner, uppmana gatu- och fastighetsnämnden att överväga en försöksverksamhet med färre huvudgator i Farsta stadsdelsområde.” Vid stadsdelsnämndens behandling av synpunkter/önskemål på GFK:s verksamhetsplan 2005 (2004-08-26) upprepade nämnden detta önskemål.

Parallellt med ärendet om 30-zoner remitteras ärendet ”Förslag till trafiksäkerhetsprogram för åren 2005-2010” som behandlar även andra trafiksäkerhetsåtgärder. Dessa två ärenden kompletterar varandra.

ÄRENDETS INNEHÅLL

I den remitterade promemorian redovisas en negativ olycksutveckling sedan mitten av 1990-talet. I Stockholm omkom i genomsnitt 16 personer/år åren 2000-2003. En tredjedel av alla polisrapporterade olyckor med personskada sker i bostadsområden. Utsatta grupper är barn och äldre. Risken för dödliga skador för fotgängare ökar dramatiskt med det påkörande fordonets hastighet, exempelvis är skillnaden mellan 30 och 50 km/tim ungefär 10% respektive 70% dödlig utgång.

Enligt gjorda undersökningar om attityder till 30-zoner i bostadsområden är Stockholmarena övervägande positiva till att de införs, i synnerhet då man får trafiksäkerhetsvinsterna klart för sig. Erfarenheter från Graz i Österrike, där liknande zoner inrättats, visar gjorda miljöstudier att olyckorna minskar och miljön förbättras i form av mindre koldioxidutsläpp och buller. Nuvarande hastighetsbegränsningar till 30 km/tim intill skolor bör utökas till att gälla dygnet runt då det visat sig att flest olyckor med barn inblandade sker utanför skoltid.

Förslaget till zonindelning bygger på en indelning av gatunätet i huvudgator och lokalgator. (Därutöver finns genomfartsleder – inom Farstaområdet t.ex. Nynäsvägen och Örbyleden) – som inte berörs av förslaget.)

Som huvudgator klassas gator som leder biltrafik mellan olika stadsdelar och sådana som har mycket biltrafik, är breda och har gångbanor eller gång/cykelbanor. Huvudgator i Farstaområdet som går genom eller tätt intill bostadsområden är Enskedevägen/Grycksbovägen, Herrhagsvägen, Lingvägen, Majrovägen, Sköndalsvägen, Vinthundsvägen, Magelungsvägen, Fagersjövägen (inom stadsdelen Fagersjö), Nykroppagatan, Farstavägen, Larsbodavägen, Ågesta Broväg och Mårbackagatan. Dessa huvudgator ska enligt förslaget inte ingå i 30-zonerna utan behåller nuvarande hastighetsbegränsning d.v.s. 50 km/tim inom/intill bostadsområden utom på avsnitt med befintlig begränsning till 30 km/tim (vid skolor, osv).

Lokalgator inom bostadsområden ingår i 30-zonerna och får således hastighetsbegränsningen 30 km/tim.

Fysiska hastighetsdämpande åtgärder genomförs inte i samband med införandet av 30-zoner. GFK avser dock att i sitt verksamhetsprogram avsätta en årlig pott för sådana åtgärder där det är befogat. Flera åtgärder för att öka efterlevnaden av hastighetsbegränsningarna och trafiksäkerheten i stort kommer att behandlas i det särskilda "Förslag till trafiksäkerhetsprogram för åren 2005-2010" som remissbehandlas parallellt med detta ärende. GFK kommer också under våren 2005 att påbörja framtagandet av ett åtgärdsprogram för huvudgatorna som bl.a. syftar till att minska hastighetsöverträdelserna.

STADSDELSFÖRVALTNINGENS SYNPUNKTER

Stadsdelsförvaltningen tillstyrker för sin del GFK:s förslag.

Enligt förvaltningens uppfattning är den avvägning GFK föreslår mellan 30-zoner och huvudgator (med hastighetsbegränsning 50 km/tim) för Farstaområdet rimlig.

Hastighetsbegränsning till lägre farter än som kan motiveras av säkerhets- eller andra uppenbara skäl kan ifrågasättas. Att en lägre faktisk hastighet generellt resulterar i färre kollisioner och mindre allvarliga skador är odiskutabelt. Det är möjligt att även effekterna på miljön kan vara positiva. En förutsättning är dock att införda hastighetsbegränsningar respekteras.

För att uppnå acceptans och efterlevnad av hastighetsbegränsningar är det viktigt att dessa uppfattas som motiverade och rimliga av fordonsförare. Generella begränsningar riskerar att minska den respekt som finns nu för 30-skyltar som ger en indikation om att det finns särskilda skäl att sakta ner, t.ex. en skola eller ett avsnitt med många korsande fotgängare/cyklister.

Andra åtgärder såsom fysiska farthinder och mer frekvent hastighetsövervakning från polisens sida kan bli nödvändiga för att minska hastigheterna. Den informationskampanj som nämns i förslaget bör, om den utformas pedagogiskt, kunna stärka motivationen att hålla hastighetsbegränsningarna. Även nya skyltar med information om särskilda lokala förhållanden (skolor, korsande motionsspår, vibrationer i bostadshus, etc.) kan ha positiv inverkan.

Begränsade avsnitt av huvudvägarna har idag hastighetsbegränsats till 30 km/tim. Det gäller bl.a. nära förskolor, skolor och på sträckor tätt intill bostäder. Dessa begränsningar förutsätts finnas kvar.

Det kan finnas skäl att lägga till nya 30-sträckor på huvudvägar. Ett exempel är på Enskedevägen mellan Svedmyraplan och Herrhagsvägen där genomfartstrafiken, varav en del utgörs av tunga lastbilar, i kombination med förhållandevis höga farter ger buller och vibrationer i de näraliggande bostäderna. Vilka delar av huvudvägarna som bör hastighetsbegränsas till 30 km/tim, förses med farthinder eller restriktioner mot genomfarts- eller tung trafik, bör ses över i samband med det åtgärdsprogram för huvudgatorna GFK avser genomföra.