



Farsta Stadsdelsförvaltning

Kansliet

/G Ferdman Tel: 508 18 161

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

Dnr 306-251/2006

Tjänsteutlåtande

2006-05-29

Sid. 1/3

SDN 2006-06-15

Till Farsta stadsdelsnämnd

Remiss av ”30-zoner på stadens lokalgator. Utvärdering och förslag till åtgärder”.

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Som svar på remissen överlämnar och åberopar stadsdelsnämnden stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Gillis Hammar
stadsdelsdirektör

Lillemor Larsson
kanslichef

SAMMANFATTNING

Stockholms Trafikkontor har remitterat ”30-zoner på stadens lokalgator. Utvärdering och förslag till åtgärder.”

Stadsdelsnämnden avgav yttrande över ”Förslag till 30-zoner i Stockholm” i september 2004. 30-zoner i bostadsområden infördes i februari 2005. En utvärdering har nu genomförts av Trafikkontoret. Enligt utvärderingen är erfarenheterna övervägande positiva, men kompletterande åtgärder behövs för att öka efterlevnaden av gällande hastighetsbegränsningar på såväl bostadsgator med 30 km/timme, som på huvudgator med 50 km/timme som högsta tillåtna hastighet.

Inom ramen för stadsdelsförnyelsen har genomförts ett projekt som avser åtgärder för ökad efterlevnad av hastighetsbegränsningarna på Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen.

Stadsdelsförvaltningen föreslår att den del av Lingvägen som går genom Gubbängens centrum i stället för nuvarande ”rekommenderade” hastighetsbegränsning till 30 km/timme får denna hastighetsbegränsning på gängse sätt.

I övrigt tillstyrks de förslag som redovisas i utvärderingen.

ÄRENDETS BEREDNING

Detta tjänsteutlåtande har beretts inom stadsdelsförvaltningens kansli.

BAKGRUND

September 2004 behandlade stadsdelsnämnden ett förslag angående införande av s.k. 30-zoner i bostadsområden i Stockholm. Se ”Tidigare lämnade synpunkter”, nedan. Hastighetsbegränsning till 30 km/timme i bostadsområden infördes i februari 2005. En utvärdering med förslag till åtgärder har nu gjorts av trafikkontoret och enligt beslut i trafiknämnden har utvärderingen remitterats till stadsdelsnämnderna.

Remisstid: 30 juni 2006.

ÄRENDETS INNEHÅLL

Trafikkontorets utvärdering tar upp erfarenheterna av 30-zonerna under perioden 14 februari till 31 december 2005 beträffande trafiksäkerhet, framkomlighet, miljö, stockholmarnas åsikter, trygghet samt kostnader. Effekter av trängselskatterna har inte behandlats i utvärderingen.

Sammanfattningsvis har effekterna varit positiva. En minskning av hastigheterna har skett och antalet polisrapporterade trafikolyckor har minskat. Framkomligheten och miljöeffekterna har endast påverkats marginellt. Stockholmarnas inställning till 30-zonerna har blivit mer positiv. Vad som brister är bilisternas efterlevnad av hastighetsbegränsningarna.

Enligt trafikkontorets bedömning bör inte någon förändring av 30-zonerna göras i dagsläget. Däremot visar utvärderingen att andra åtgärder behövs för att öka efterlevnaden så som tydligare skyltning, fysiska farthinder, informationskampanjer och övervakning av polis.

Utvärderingen bifogas (Bilaga)

TIDIGARE LÄMNAD E SYNPUNKTER

I det remissyttrande som lämnades av stadsdelsnämnden i september 2004 framförde stadsdelsförvaltningen sin uppfattning att den avvägning mellan 30-zoner och huvudgator (med maxhastigheten 50 km/timme) som föreslogs av gatu- och fastighetskontoret var rimlig och tillstyrkte därmed förslaget. Förvaltningen ansåg dock att begränsade sträckor med 30 km/timme på huvudvägarna, utöver sådana som redan finns, borde kunna läggas till, exempelvis på Enskedevägen mellan Svedmyraplan och Herrhagsvägen. Vidare bedömde förvaltningen att kompletterande skyltning, information, fysiska farthinder och hastighetsövervakning kunde öka acceptansen och efterlevnaden av hastighetsbegränsningarna.

Stadsdelsnämnden återopade i huvudsak förvaltningens tjänsteutlåtande, men delade inte gatu- och fastighetsnämndens och stadsdelsförvaltningens uppfattning om klassificering av gatorna och önskade att en försöksverksamhet med högsta tillåtna hastighet 30 km/timme på alla gator i Farstaområdet utom på Nynäsvägen, Örbyleden och Magelungsvägen skulle

genomföras. Nämnden förordade också åtgärder för att öka efterlevnaden av hastighetsbegränsningarna.

STADSDELSFÖRVALTNINGENS SYNPUNKTER OCH FÖRSLAG

Stadsdelsförvaltningen har i samverkan med trafikkontoret genomfört ett projekt inom ramen för stadsdelsförnyelsen för att förbättra trafiksäkerheten på huvudgatorna Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen. Detta har gett erfarenheter av hur de boende upplever trafikmiljön på både huvudgatorna och i 30-zoner. I projektet har gjorts undersökningar av hur hastighetsbestämmelserna efterlevs och det kan konstateras att det behövs mer än skyltning för att få ner hastigheterna på gatorna. De boende som har varit med i denna arbetsgrupp, men även boende som deltagit i andra projekt där trafiksäkerhet varit en viktig fråga, delar erfarenheten att det behövs hastighetsdämpande åtgärder på vissa gator, oavsett om dessa ligger i 30-zoner eller utgörs av huvudgator. Höga hastigheter blir vanliga på gator som är raka och breda. Det är på dessa sträckor samt vid oskyddade övergångsställen olika hastighetsdämpande åtgärder behöver anordnas.

Samverkansprojektet resulterade i ärendet ”Program för ökad trafiksäkerhet på huvudgatorna Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen - en insats inom ramen för stadsdelsförnyelsen” som behandlades av stadsdelsnämnden 2006-04-20. Nämnden godkände de föreslagna åtgärderna.

På den del av Lingvägen som går igenom Gubbängens centrum, mellan Herrhagsvägen och Majrovägen, gäller en ”rekommendation” om högst 30 km/timme. Det innebär att det ändå är tillåtet att köra i 50 km/timme. Lingvägen går här igenom ett centrum där många människor (oskyddade trafikanter) rör sig över gatan, inte bara på övergångsställena. Elever från Gubbängsskolan/Engelska skolan passerar gatan på väg från/till tunnelbanan. Flertalet fordonsförare följer rekommendationen om 30 km/timme, men inte alla. Stadsdelsförvaltningen förordar att Lingvägen hastighetsbegränsas till 30 km/timme på denna sträcka.

Eftersom det problem som redovisas i den gjorda utvärderingen avser efterlevnaden av gällande hastighetsbegränsningar, inte hastighetsbegränsningarna i sig, förordar förvaltningen i första hand att fysiska åtgärder anordnas på gatuavsnitt där för höga hastigheter är vanliga. Även informationskampanjer, bättre skyltning och hastighetsövervakning – enligt förslagen i utvärderingen – kan bidra till en bättre efterlevnad av hastighetsbegränsningarna såväl inom 30-zonerna som på huvudgatorna.

Slut