

§ 16 Översyn av hastighetsgränser i Bromma, Rinkeby–Kista, Enskede–Årsta–Vantör, Farsta och Skarpnäck

Svar på remiss från trafiknämnden

BESLUT

Stadsdelsnämnden överlämnar följande som svar på remissen av förslag till översyn av hastighetsgränser i Bromma, Rinkeby–Kista, Enskede–Årsta–Vantör, Farsta och Skarpnäck.

Stadsdelsnämnden konstaterar att när det gäller att bedöma vilka hastighetsgränser som är lämpliga längs gator och vägar i olika stadsdelar krävs inte enbart en räkning av antalet fordon som passerar samt insamling av statistik över antalet anmälda olyckor i trafiken. Stadsdelsnämnden noterar även att den konsultrapport som är trafikkontorets underlag är en smula ologisk då likartade boende- och trafikmiljöer bedöms på olika sätt. Detta framkommer vid en granskning av de föreslagna hastighetsgränserna i såväl småhus- som flerbostadshusområden. På motsvarande sätt verkar rapportförfattarna sakna förståelse för behovet av en trygg trafikmiljö i anslutning till exempelvis förskolor, skolor och lekplatser.

För att minska risken för olyckor och ge en tryggare trafiksituation för mer oskyddade trafikanter så används idag hastighetsbegränsningar och fysiska hinder såsom fartgupp, avsmalnande vägsträckor, refuger och mindre rondeller i dagens trafikmiljö. Men för att skapa förutsättningar för en ännu tryggare trafikmiljö behövs en större insikt, mer kunskap om samt erfarenhet av de faktiska förhållandena på plats.

Det krävs en stor lokalkännedom och en konsekvent bedömning, dels i anslutning till främst lekplatser, förskolor samt skolor. Men även kännedom om rörelsemönster till och från dessa platser samt annan samhällsservice såsom olika vård- och omsorgsboenden samt dagverksamhet, mindre centrumbildningar, kollektivtrafikhållplatser samt enstaka butiker och kiosker som finns längs berörda vägsträckor är nödvändigt. Kort sagt är det invånarna i olika åldrar och livssituationer samt vi fritidspolitiker som lever i lokalsamhället som har den största kunskapen om hur vi rör oss i den lokala trafikmiljön.

Dessutom vet vi att rörelsemönstret skiftar för gående, cyklister, mopedister samt funktionsnedsatta och andra oskyddade trafikanter längs de aktuella vägarna beroende på tidpunkt under dygnet och om det är vardag eller helg samt vilken årstid som råder.

Stadsdelsnämnden är dock mycket positiv till att vi bereds möjlighet att överlämna våra bedömningar inför det slutgiltiga ställningstagandet och avger följande synpunkter angående de olika gatu- och vägavsnitten. I korthet tillstyrker vi 14 föreslagna hastighetssänkningar samt avstyrker helt eller delvis 14 föreslagna höjningar av nuvarande hastighet mot bakgrund av ovanstående analys av de faktiska förhållandena lokalt.

1. Bogårdsvägen – hastighetssänkning enligt trafikkontorets förslag.
2. Edsvallabacken - hastighetssänkning enligt trafikkontorets förslag.
3. Enskedevägen - hastighetssänkning enligt trafikkontorets förslag.

4. Fagersjövägen – hastighetssänkning delvis enligt trafikkontorets förslag som innebär att nuvarande sträckor med 30 km/tim behålls samtidigt som en sänkning från 50 km/tim till 40 km/tim genomförs.
5. Farstavägen – hastighetssänkning delvis enligt trafikkontorets förslag som innebär att nuvarande sträckor med 30 km/tim behålls samtidigt som en sänkning från 50 km/tim till 40 km/tim genomförs.
6. Frykdalsbacken - hastighetssänkning enligt trafikkontorets förslag.
7. Färnebogatan – nuvarande hastighetsbegränsning om 30 km/tim bibehålls och trafikkontorets förslag avvisas helt.
8. Gamla Tyresövägen - nuvarande hastighetsbegränsning om 50 km/tim bibehålls och trafikkontorets förslag avvisas helt.
9. Grycksbovägen - hastighetssänkning enligt trafikkontorets förslag.
10. Havsörnsvägen – nuvarande hastighetsbegränsning om 30 km/tim bibehålls och trafikkontorets förslag avvisas helt.
11. Herrhagsvägen - hastighetssänkning enligt trafikkontorets förslag.
12. Kristinehamnsgatan – nuvarande hastighetsbegränsning om 30 km/tim bibehålls och trafikkontorets förslag avvisas helt. (Obs att det heter Kristinehamnsgatan och ej vägen.)
13. Larsbodavägen- – nuvarande hastighetsbegränsning om 30 km/tim bibehålls och trafikkontorets förslag avvisas helt.
14. Lingvägen - hastighetssänkning enligt trafikkontorets förslag.
15. Magelungsvägen (väster om Ullerudsbacken) - hastighetssänkning enligt trafikkontorets förslag. Magelungsvägen (öster om Ullerudsbacken) - nuvarande hastighetsbegränsning om 70 km/tim bibehålls och trafikkontorets förslag avvisas helt.
16. Majrovägen - hastighetssänkning delvis enligt trafikkontorets förslag som innebär att nuvarande sträckor med 30 km/tim behålls samtidigt som en sänkning från 50 km/tim till 40 km/tim genomförs.
17. Mårbackagatan - hastighetssänkning enligt trafikkontorets förslag.
18. Nykroppagatan - hastighetssänkning enligt trafikkontorets förslag.
19. Pepparvägen - nuvarande hastighetsbegränsning om 30 km/tim bibehålls och trafikkontorets förslag avvisas helt.
20. Perstorpsvägen (söder om Sköndalsvägen) - hastighetssänkning enligt trafikkontorets förslag. Perstorpsvägen (norr om Sköndalsvägen) - nuvarande hastighetsbegränsning om 30 km/tim bibehålls och trafikkontorets förslag avvisas helt.
21. Sandåkravägen - nuvarande hastighetsbegränsningar om 30 km/tim respektive 50 km/tim bibehålls och trafikkontorets förslag avvisas helt.
22. Sköndalsvägen (väster om Sandåkravägen) - hastighetssänkning enligt trafikkontorets förslag. Sköndalsvägen (öster om Sandåkravägen) - hastighetssänkning delvis enligt trafikkontorets förslag som innebär att nuvarande sträckor med 30 km/tim behålls samtidigt som en sänkning från 50 km/tim till 40 km/tim genomförs.
23. Tallkrogsvägen – nuvarande hastighetssänkning om 30 km/tim bibehålls enligt trafikkontorets förslag.
24. Ullerudsbacken - nuvarande hastighetsbegränsning om 30 km/tim bibehålls och trafikkontorets förslag avvisas helt.
25. Vinthundsvägen - hastighetssänkning enligt trafikkontorets förslag.

26. Värmlandsvägen - nuvarande hastighetsbegränsning om 30 km/tim bibehålls och trafikkontorets förslag avvisas helt.
27. Ågesta Broväg - hastighetssänkning enligt trafikkontorets förslag.
28. Örbyleden (mellan Mölndalsbacken och Fagersjövägen) - hastighetssänkning enligt trafikkontorets förslag. Örbyleden (öster om Fagersjövägen) - delvis enligt trafikkontorets förslag som innebär att nuvarande sträckor med 50 km/tim behålls samtidigt som en sänkning från 50 km/tim till 40 km/tim genomförs enligt trafikkontorets förslag vid korsning och Hökarängens norra T-baneentré.

Ärendet

Stockholms stad har sedan år 2012 gjort hastighetsöversyner och tagit fram hastighetsplaner för stadsdelsområdena. Hastigheten ska avspegla gatans funktion och utformning och visa hur trafikmiljön bör utvecklas. Syftet med planen är att anpassa trafiksystemet efter stadens förutsättningar och skapa underlag för beslut om hastighetsgränser i det nya hastighetsgränssystemet.

Förvaltningen är sammantaget positiv till de föreslagna hastighetsförändringarna inom Farsta stadsdelsområde. Det är svårt att ge synpunkter på principerna för förslaget då metoden är ganska komplex. Flödet i trafiken är viktigt men trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter måste prioriteras.

Förvaltningen hade redovisat ärendet i ett tjänsteutlåtande daterat 2017-02-13.
Dnr 1.5.3-781/2016

Förslag till beslut

Ordföranden Lars Bäck (V), Kjell Backman m fl (S) och Mariana Moreira Duarte m fl (MP) lade fram ett eget förslag – se BESLUT ovan.

Lars Jilmstad m fl (M) och Peter Öberg (L) yrkade att nämnden skulle delvis bifalla förvaltningens förslag och lade därutöver fram ett eget förslag – se Reservation nedan. I detta instämde Lars Hultkvist (KD) med ett ersättaryttrande.

Beslutsgång

Ordföranden ställde yrkandena mot varandra och fann att nämnden hade beslutat enligt förslag från Vänsterpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet.

Reservation

Lars Jilmstad m fl (M) och Peter Öberg (L)

- Stadsdelsnämnden överlämnar delvis förvaltningens förslag som svar på remissen av förslag till översyn av hastighetsgränser i Bromma, Rinkeby–Kista, Enskede–Årsta–Vantör, Farsta och Skarpnäck.
- Nämnden anför därutöver följande.

I föreliggande förslag noteras att hastighetsgränsen utanför en förskola kan höjas från 30 till 40 km/h. Kontoret motiverar detta beslut med argumentet att ”till förskolan går barn tillsammans med en förälder”. Vi tycker inte att det är tillräckligt för att man ska nagga i kanten på förskolebarns säkerhet. Hastigheten ska aldrig överstiga 30 km/h på de vägar som ligger i nära anslutning till förskolor och skolor. Det är en viktig princip att det är lika överallt så att det blir lättare för bilister att komma ihåg.

Vidare är vi tveksamma till att blanda 10, 30, 50 och 70-skyltar med 20, 40, 60 och 80-skyltar eftersom vi är oroad över att det blir otydligt och förvirrat bland trafikanterna. Redan i samband med att Riksdagen röstade igenom de nya hastighetsbestämmelserna 2007 diskuterades riskerna med att blanda hastigheter i 10-steg i hastighetsintervallet. Vi vill därför uppmana trafikkontoret att implementera beslutet med viss försiktighet samt med förstärkt skyltning för att undvika oklarheter.

Vi noterar också att vi genomgående vill se max. 40 km/h på våra genomfartsgator. Som exempel, Lingvägen, Herrhagsvägen och Enskedevägen. Genomfartsgatorna är ofta skolvägar och här måste hastigheten ner för ökad trygghet.

Vi vill också se en bättre efterlevnad av gällande hastighetsbegränsningar. Detta kan givetvis ske genom ökad poliskontroll men vi vill också se förslag på tekniska system med exempel från våra riksvägar.

Ersättaryttrande

Lars Hultkvist (KD)

Om jag hade haft förslags- och rösträtt hade jag yrkat att nämnden skulle besluta enligt förslag från Lars Jilmstad m fl (M) och Peter Öberg (L).