





## TRAFIKKONTORET

ÄLVSJÖ STADSDELSFÖRVALTNING  
Diarienumr. 305-173-06

Dnr T2006-320-00339  
2006-03-30

Kontaktperson

Annika Feychting

Telefon: 08-508 264 91

annika.feychting@tk.stockholm.se

Alla stadsdelsnämnder



### Utvärdering av 30-zoner och förslag till åtgärder, begäran om yttrande

30-zoner infördes på lokalgator i bostadsområden i Stockholms stad den 14 februari förra året. Trafikkontoret har genomfört en utvärdering av 30-zonerna och tagit fram förslag till åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten i zonerna ytterligare. Trafiknämnden beslutade den 21 mars att godkänna redovisningen av utvärderingen och skicka hela ärendet på remiss till alla stadsdelsnämnder.

Som underlag för era yttranden bifogas tjänsteutlåtandet. Ytterligare underlagsmaterial finns på [www.stockholm.se/30](http://www.stockholm.se/30).

Ytterligare underlag eller svar på frågor kan ni få av Annika Feychting, telefon 08-508 264 91, [annika.feychting@tk.stockholm.se](mailto:annika.feychting@tk.stockholm.se).

Vi ser fram emot era remissvar senast den 30 juni.

Med vänliga hälsningar

Per Aronson

#### Bilagor:

1. Utdrag ur protokoll fört vid trafiknämndens sammanträde 2006-03-21
2. Tjänsteutlåtande: 30-zoner på stadens lokalgator. Utvärdering och förslag till åtgärder



## TRAFIKKONTORET

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Dnr T2006-320-00339

2006-03-06

Kontaktperson

Annika Feychting

Avdelningen för trafikplanering

Telefon: 08-508 264 91

annika.feychting@tk.stockholm.se

Till

Trafiknämnden 2006-03-21

### 30-zoner på stadens lokalgator. Utvärdering och förslag till åtgärder

#### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna kontorets redovisning av utvärderingen och att remittera ärendet till alla stadsdelsnämnder.

Per Aronson

Anette Scheibe

#### Sammanfattning

30-zonerna, som infördes på lokalgator i bostadsområden i Stockholm den 14 februari förra året, har nu utvärderats och pekar på ett positivt resultat. Trafiksäkerheten i Stockholm har förbättrats efter införandet av 30-zonerna, utan annat än marginella effekter för kollektivtrafikens och biltrafikens framkomlighet. En minskning av både medelhastigheten och de högsta hastigheterna har skett på alla typer av gator. Stockholmarens positiva inställning till 30-zoner har förstärkts även om det finns saker som kan förbättras, så som till exempel efterlevnaden och skyltningen.

Kontoret bedömer att 30-zonerna är väl avgränsade. Hastigheterna på vissa gator och platser skulle dock behöva minska ytterligare. Det gäller framför allt platser där barn rör sig, eller där det finns många andra oskyddade trafikanter. Kontoret föreslår att hastighetsdämpande åtgärder genomförs successivt på dessa platser. Fortsatta informationskampanjer och samarbete med polisen kring övervakningen bör också genomföras. För att förbättra skyltningen föreslår kontoret att försöksverksamhet med upprepningsskyltning genomförs på några platser.

Kontoret förslår att nämnden beslutar att godkänna kontorets redovisning av utvärderingen och att remittera ärendet till alla stadsdelsnämnder.

## Bakgrund

Den 14 februari förra året infördes 30-zoner på lokalgator i bostadsområden i hela Stockholm. Inga fysiska hastighetsdämpande åtgärder utfördes samtidigt. Vid skolor inom 30-zoner sattes "lekande barn"-skyltar upp och i gatan målades "30 skola". I samband med införandet genomfördes en stor informationskampanj. Kampanjen upprepades några veckor efter införandet. Vid detta tillfälle gjorde polisen utökade övervakningsinsatser inom 30-zonerna. I samband med skolstart upprepades kampanjen ännu en gång.

I samband med nämndens beslut den 16 december 2004 om genomförande av 30-zoner beslutade också nämnden att ge kontoret i uppgift att utvärdera genomförandet av 30-zoner tillsammans med stadsdelsnämnderna samt återkomma till nämnden med eventuella förslag till ändringar.

Uppföljningen ska behandla säkerhet, trygghet och framkomlighet och om det är lämpligt att ha 50 km/tim på gator med genomfartsförbud. Även framkomligheten behandlas, för att säkerställa att det finns tillräckliga stråk av huvudgator.

## Utvärdering av 30-zonerna

Kontoret har låtit utvärdera 30-zonerna med avseende på trafiksäkerhets-, trygghets-, framkomlighets- och miljöeffekterna samt medborgarnas uppfattning om zonerna. Utvärderingen omfattar perioden februari 2005 till årsskiftet 2005/06. Att utvärdera effekterna av trängselskatterna, som infördes den 3 januari 2006, har alltså inte ingått i uppdraget.

### Trafiksäkerhet

För kort tid har gått sedan införandet av 30-zoner, för att man ska kunna dra slutsatser om effekterna enbart utifrån olycksstatistik. Det råder ett starkt samband mellan hastighet, skaderisk och skadekonsekvens. Nio av tio överlever vid en påkörning i 30 km/tim. Är påkörningshastigheten i stället 50 km/tim dör åtta av tio. Även små hastighetsänkningar har stor effekt på trafiksäkerheten. Risken för att råka ut för en olycka med svår personskada ökar/minskar med hastighetsförändringen upphöjt till tre. Hastighet har därför använt som en utvärderingsfaktor.

### Hastighet

Genomförda hastighetsmätningar visar att medelhastigheten har minskat på alla typer av gator. I de nya 30-zonerna är minskningen 3,0 km/tim, på huvudgatorna 1,4 km/tim, i de gamla 30-zonerna med 0,8 km/tim. Även utanför skolor, där hastighetsgränsen tidigare lokalt var 30 km/tim, har hastigheten minskat med 1,8 km/tim. Förhågor för att hastigheten skulle öka utanför skolor inom 30-zonerna uttrycktes vid en del informationsmöten innan 30-zonerna genomfördes. Nu visar uppföljningen att hastigheten

istället har minskat vilket är positivt. De högsta hastigheterna har minskat ytterligare något på alla typer av gator, utom i de 30-zoner som redan fanns.

Hastighetsminskningen var större på de platser som hade en hög hastighetsnivå i föremätningen. Hastighetsminskningen var enbart marginell på platser där medelhastigheten i föresituationen var 30 km/tim eller lägre.

#### *Olyckor*

När det gäller olyckor har en jämförelse gjorts mellan antalet inträffade polisrapporterade trafikolyckor med personskada under perioden mars-november 2001-2004 med samma period under 2005. Den uppföljande perioden om nio månader är kort och antalet olyckor är litet för att det ska vara möjligt att nå ett signifikant resultat. Kvaliteten på olycksdata är också avgörande för det resultatet. Antalet trafikolyckor med personskada har minskat under 2005 jämfört med åren före, totalt med 10 procent. Det har inträffat ett större antal personskadeolyckor under år 2005 jämfört med åren innan, i såväl ny som i befintlig 30-zon. Färre personskadeolyckor inträffade däremot på huvudgator.

#### **Framkomlighet**

Hur 30-zonerna har påverkat busstrafikens framkomlighet i söderort har undersökts. Både resenärerna och bussförarna är positiva till 30-zoner i ungefär samma grad som stockholmarna i övrigt. Tre fjärdedelar av resenärerna anser inte att 30-zonerna påverkat deras restider. Ungefär hälften av förarna anser inte 30-zonerna påverkat deras möjligheter att hålla tidtabellen. SL har lagt om tidtabellen och anpassat den. Merkostnaderna för SL:s del har uppgått till ca tre miljoner kronor, t.ex. för fler insatta bussar. Inom övriga områden i Stockholm har busstrafiken inte påverkats.

Arbetet med att bedöma biltrafikens framkomlighet pågår fortfarande. Den preliminära bedömningen är att den endast har påverkats marginellt. Restiden inom en 30-zon utgör så liten del av en resa. Andra faktorer så som trafiksignaler, köer m.m. styr restiden i högre grad.

#### **Miljö**

Även arbetet med att bedöma miljöeffekterna pågår fortfarande. Den preliminära bedömningen är att miljöeffekterna är marginella. Den generella hastighetsminskningen som skett ger minskade utsläpp och marginellt lägre bullernivåer.

#### **Stockholmarnas åsikter om 30-zoner**

Stockholmarnas positiva inställning till 30-zoner har förstärkts. I höstas var 77 procent av stockholmarna positiva eller mycket positiva till 30-zoner, vilket är något högre än innan genomförandet. Andelen personer som är mycket positiva har ökat med åtta procentenheter.

Drygt 40 procent av bilisterna tycker det är svårt att veta om man befinner sig i en 30-zon. En tredjedel tycker att skyltningen är otydlig. Flertalet (62 procent) anser att efterlevnaden av hastighetsgränserna är ganska eller mycket dålig i 30-zonerna. Flertalet tycker också att 30-zonerna har rätt omfattning som de har nu. De som vill ha en förändring vill oftare ha en större 30-zon än en mindre.

### Trygghet

Stockholmarnas upplevelse av trygghet (d.v.s. den subjektiva upplevelsen av säkerhet) har undersökts före och efter införandet av 30-zonerna. Resultatet visar att upplevelsen av trygghet när man rör sig till fots i sitt bostadsområde har förbättrats. Fler än nio av tio känner sig ganska eller mycket trygga, vilket är en ökning med några procentenheter. Betydligt fler än innan tycker att de kan korsa en gata utan att vara rädda för att råka ut för en trafikolycka.

Upplevelsen av trygghet när man cyklar i trafiken i sitt bostadsområde har försämrats något jämfört med undersökningen innan införandet av 30-zoner. Det gäller särskilt cyklister i söderort. Totalt sett känner cyklister i innerstaden större rädsla för att råka ut för en olycka. Bilisternas upplevelse av trygghet är oförändrad. Mycket få bilister känner sig otrygga.

Jämförelsen mellan undersökningsresultaten före och efter införandet av 30-zoner ger ingen entydig bild av hur tryggheten förändrats. I båda undersökningarna finns sambandet kvar. Trafikmiljön upplevs tryggare vid lägre tillåten hastighet och utan genomfartstrafik.

### Kostnad

Den totala kostnaden för införandet av 30-zoner uppgår till 11 miljoner kronor. Inköp och uppsättning av vägmärken samt målning i vägbanan utanför skolor kostade cirka fem miljoner kronor. Informationskampanjen kostade också cirka fem miljoner kronor. Utvärderingen med alla före- och eftermätningar kostade cirka en miljon kronor.

Drift- och underhållskostnaderna för de nya skyltarna uppgår till ca 60 000 kronor per år.

### Analys av resultaten

Utvärderingen av 30-zonerna pekar på ett positivt resultat. Trafiksäkerheten i Stockholm har förbättrats efter införandet av 30-zonerna. En minskning av både medelhastigheten och de högsta hastigheterna har skett på alla typer av gator. 30-zonerna har medfört ett något lägre tempo i stockholmstrafiken. Bilisterna tar med sig ett lägre tempo från lokalgatorna till huvudgatorna. Osäkerheten om man befinner sig i en 30-zon eller på en huvudgata kan också ha bidragit till hastighetssänkningen.

Tiden efter införandet är för kort för att det ska gå att dra några slutsatser utifrån olycksdata. Kvaliteten på olycksdata har också stora brister. Antalet polisrapporterade trafikolyckor har minskat, och minskat mer i Stockholms stad än i resten av regionen.

Den förbättrade säkerheten har skett utan att framkomligheten för biltrafiken eller kollektivtrafiken påverkats annat än marginellt. Miljöeffekterna är marginella.

Stockholmarnas positiva inställning till 30-zoner har förstärkts även om det finns saker som kan förbättras så som bilisternas efterlevnad och skyltningen. Med den positiva grundinställningen finns det också goda förutsättningar för fortsatt sänkta hastigheter.

Hastigheterna har fortfarande inte nått en tillräckligt låg nivå. Det visar både hastighetsmätningarna och det faktum att stockholmarna tycker att bilisterna är dåliga på att hålla hastighetsgränsen i 30-zonerna.

### **Trafikkontorets synpunkter och förslag**

Utvärderingen visar att avgränsningen av 30-zonerna är väl avvägd. Trafikkontoret anser därför att någon förändring av 30-zonerna inte bör göras i dagsläget. Det kan dock inträffa framtida förändringar i gators funktion. Till exempel kan exploateringar i närområdet medföra att en gatas funktion som huvudgata upphör därför att en ny gata byggs eller en lokalgata istället byggs om till huvudgata. Sådana eventuella förändringar bör utredas noggrant i samråd med berörd stadsdel och eventuellt kompletteras med ombyggnader av den aktuella gatan innan beslut föreläggs trafiknämnden. Detta hindrar inte att 30 km/tim kan finnas lokalt på huvudgator där oskyddade trafikanter, bland annat barn, har behov av att korsa körbanan.

Ofta infördes genomfartsförbud för att undvika smittrafik på en del av gatorna som är huvudgator, för att det övergripande vägnätet (t.ex. E4/E20 Södertäljevägen, Årstälken eller Bergslagsvägen) hade omfattande köer under rusningstid. Gatorna har dock fortfarande haft kvar sin huvudgatufunktion för närområdet. För vissa av dessa har förutsättningarna när det gäller det övergripande vägnätet förändrats. Kontoret kommer att se över trafiksäkerheten på huvudgatorna och prioritera genomförande av fysiska trafiksäkerhetsåtgärder där det behövs. I samband med detta arbete kommer kontoret också att se över om genomfartsförbudet kan tas bort.

Utvärderingen visar att hastigheten i 30-zonerna överstiger 30 km/tim. Det är också något som bekräftas i medborgarenkäten där många tycker att bilisterna kör för fort i 30-zonerna. För att sänka hastigheterna ytterligare och förbättra trafiksäkerheten behövs därför fysiska hastighetsdämpande



åtgärder. Kontoret föreslår att sådana åtgärder genomförs successivt i 30-zonerna på platser där hastigheterna är höga och många oskyddade trafikanter har behov av att korsas gatorna. Åtgärderna bör starta där hastigheterna är som högst och många oskyddade trafikanter rör sig. Barnens behov bör beaktas särskilt. Ett arbete med att ta fram riktlinjer som stöd för prioriteringen pågår inom kontoret. Fortsatta informationskampanjer om vikten av att hålla 30 km/tim bör också genomföras, liksom samarbete med polisen kring övervakningen. Kontoret avser att genomföra mindre fysiska åtgärder inom ramen för det ordinarie trafiksäkerhetsarbetet. Kontoret avser även att genomföra ytterligare informationskampanjer.

Utvärderingen visar att det är svårt att veta om man befinner sig i en 30-zon eller inte och att skyltningen inte är helt tydlig. 43 procent av de som kör bil tycker att det är ganska svårt eller mycket svårt att veta om man befinner sig i en 30-zon. En tredjedel av stockholmarna tycker att skyltningen av hastighet inte är tydlig. Kontoret föreslår därför att försök genomförs med olika metoder för att synliggöra 30-zonerna på några platser t.ex. upprepning av 30-skyltningen. Försöken bör utvärderas innan beslut fattas om eventuell fortsatt användning av upprepningsskyltning eller andra typer av åtgärder.

Kontoret föreslår att nämnden beslutar att godkänna kontorets redovisning av utvärderingen och att remittera ärendet till alla stadsdelsnämnder. Remissvaren bör vara inne senast den 30 juni. Kontoret avser att återkomma till nämnden efter remissen till stadsdelsnämnderna.

Undersökningarna som ingår i utvärderingen ligger på [stockholm.se/30](http://stockholm.se/30).

**SLUT**



## TRAFIKNÄMNDEN

Utdrag ur protokoll, fört vid sammanträde  
2006-03-21, § 11

**Tid:** 21 mars 2006 kl 9.00 – 10.00

**Plats:** Bråvallasalen, Stadshuset

**Justerat:** 28 mars 2006

Mirja Särkiniemi

Sten Nordin

### Närvarande:

#### Ledamöter

Mirja Särkiniemi (s), ordförande  
Sten Nordin (m), vice ordförande  
Per Bolund (mp)  
Helena Bonnier (m)  
Ulf Fridebäck (fp)  
Kåre Gustavsson (s)  
Jimmy Lindgren (s)  
Reine Meyer-Strömberg (s)  
Björn Nyström (kd)  
Margarita Pulido (s)  
Ann-Marie Strömberg (v)  
Regina Öholm (m)

#### Ersättare

Gulan Avci (fp), tjänstgörande  
Lars Bengtson (m)  
Hannah Ekeroos (kd)  
Eva-Louise Erlandsson Slorach (s)  
Spiridon Gogos (s)  
Berthold Gustavsson (m)  
Bo Holmberg (s)  
Per Ohlin (v)  
Hampus Rubaszkin (mp)

#### Personalföreträdare

Sonja Mogert, SKTF

#### Tjänstemän

Trafikdirektören Per Aronson och nämndsekreteraren Hans Engstrand.  
Vidare tjänstemännen vid kontoret Erik Andersson, Louise Bill, Barbro Collin, Annika

Feychting, Göran Gahm, Eva Leijon och Anette Scheibe samt borgarrådssekreteraren från roteln Claes Thunblad.

Ordföranden Mirja Särkiniemi (s) hälsade nye ledamoten Ulf Fridebäck (fp) välkommen till nämnden.

#### § 11

**30-zoner på stadens lokalgator. Utvärdering och förslag till åtgärder**

Dnr T2006-320-00339

Protokollsutdrag

Trafikkontoret hade den 6 mars 2006 avgivit tjänsteutlåtande i rubricerade ärende, till vilket hänvisas. I ärendet förelåg även protokollsutdrag från Enskede-Årsta stadsdelsnämnd av den 16 februari 2006. I tjänsteutlåtandet föreslogs enligt följande:

Trafiknämnden beslutar att godkänna kontorets redovisning av utvärderingen och att remittera ärendet till alla stadsdelsnämnder.

#### Beslut

Trafiknämnden beslöt enligt kontorets förslag.

#### Särskilt uttalande

Vice ordföranden Sten Nordin (m), ledamöterna Helena Bonnier (m), Regina Öholm (m), Ulf Fridebäck (fp) och Björn Nyström (kd) samt tjänstgörande ersättaren Gulan Avci (fp) enligt bilaga B.

Vid protokollet  
Hans Engstrand

Rätt utdraget intygar:

---

Tillhör § 11, bilaga B

Trafiknämnden 2006-03-21

Tillhör ärende 11

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

Sten Nordin m fl (m)  
Ulf Fridebäck m fl (fp)  
Björn Nyström (kd)

#### **Särskilt uttalande**

Vi tar i det här läget ingen ställning till förslaget till beslut utan vill invänta remissvar från stadsdelsnämnderna.

## Utvärdering av 30-zoner

### Bakgrund

Den 14 februari förra året infördes 30-zoner på lokalgator i bostadsområden i hela Stockholm. Inga fysiska hastighetsdämpande åtgärder utfördes samtidigt. Vid skolor inom 30-zoner sattes "lekande barn"-skyltar upp och i gatan målades "30 skola". I samband med införandet genomfördes en stor informationskampanj. Kampanjen upprepades några veckor efter införandet. Vid detta tillfälle gjorde polisen utökade övervakningsinsatser inom 30-zonerna. I samband med skolstart upprepades kampanjen ännu en gång.

### Utvärdering av 30-zonerna

Kontoret har låtit utvärdera 30-zonerna med avseende på trafiksäkerhets-, framkomlighets-, trygghets- och miljöeffekterna samt medborgarnas uppfattning om zonerna.

### Trafiksäkerhet

Det är för kort period för att kunna dra slutsatser om effekterna enbart utifrån olycksstatistik. Det råder ett starkt samband mellan hastighet, skaderisk och skadekonsekvens. Den s.k. krockvårdskurvan, som bygger på inträffade olyckor, uttrycker ett samband mellan påkörningshastigheten i en olycka med fotgängare och sannolikheten för att fotgängaren skall dödas. Det sambandet överensstämmer väl med en teoretisk modell den s.k. potensmodellen, för att bedöma trafiksäkerhetseffekterna av hastighetsförändringar. Detta samband visar att antalet dödsolyckor förändras med hastighetsförändringen upphöjt till fyra, antalet olyckor med svåra personskador förändras med hastighetsförändringen upphöjt till tre och antalet personskadeolyckor med hastighetsförändringen upphöjt till två. Det innebär att om medelhastigheten minskar med 5 % kan man förvänta sig att antalet personskadeolyckor minskar med cirka 10 %. Därför kan hastighet användas som ett mått för att kunna dra slutsatser om trafiksäkerheten.

Kontoret har låtit mäta hastigheten före och efter införandet av 30-zoner på drygt 100 slumpvis valda platser samt några platser där det tidigare var lokalt 30 km/tim utanför skolor. De slumpvis valda platserna finns både i gamla och nya 30-zoner samt på huvudgator. VTI (Väg- och transportforskningsinstitutet) har på uppdrag av trafikkontoret analyserat hastighetsmätningarna. Sammanfattningsvis har följande resultat erhållits:

#### *Effekten på medelhastigheterna, km/tim*

Hastighetsgräns före/ efter km/tim	Medelhastighet före km/tim	Hastighetsförändring km/tim
30/30 (gamla zoner)	36,6	-1,5
30/30 vid skola	34,9	-1,9

50/30 (nya zoner)	36,2	-2,9
50/50 (huvudgator)	46,2	-1,1

Hastighetsminskningen var större på de platser som hade hög hastighetsnivå i föresituationen. Hastighetsminskningen var enbart marginell på platser där medelhastigheten i föresituationen var 30 km/h eller lägre.

När det gäller de högsta hastigheterna (den hastighet som 85 procent av bilisterna kör under) har dessa minskat något mer.

*Effekten på hastigheternas 85-percentil, km/htim*

Hastighetsgräns före/ efter km/tim	Hastighet före km/tim	Hastighetsförändring km/tim
30/30 (gamla zoner)	44,6	-0,72
30/30 vid skola	42,4	-1,48
50/30 (nya zoner)	44,7	-3,25
50/50 (huvudgator)	54,7	-1,98

När det gäller olyckor har en jämförelse gjorts mellan antalet inträffade polisrapporterade trafikolyckor med personskada under perioden mars-november 2001-2004 med samma period under 2005. Den uppföljande perioden om nio månader är dock kort och antalet olyckor är litet för att det ska vara möjligt att nå ett signifikant resultat. Kvaliteten på olycksdata är också avgörande för det resultat som framkommer. Antalet trafikolyckor med personskada har minskat under 2005 jämfört med åren före, totalt med tio procent. Det har dock inträffat ett större antal personskadeolyckor under år 2005 relativt åren innan i såväl ny som i befintlig 30-zon. Mindre antal personskadeolyckor inträffade däremot på huvudgata.

### **Framkomlighet**

Innan införandet av 30-zoneran uttryckte SL oro för hur dessa skulle påverka busstrafiken i söderort. En undersökning om detta har därför genomförts. Två parallella undersökningar har genomförts, en bland resenärer och en bland bussförare.

Kännedomen om 30-zonerna hos resenärerna var relativt hög. Två tredjedelar kände till att de införts. Resenärerna var också mycket positivt inställda till 30-zonerna. Tre fjärdedelar tyckte att det är bra att de införts, vilket överensstämmer med stockholmarnas generella inställning. En mycket hög andel av resenärerna tyckte också att det är viktigt att öka säkerheten för gående och cyklister även om det innebär lägre hastigheter (85 procent). Omkring hälften höll med om att förarna håller de nya 30-gränserna och att trafikmiljön blivit lugnare. De flesta resenärer upplevde inte att deras restid hade förändrats.

Även förarna var lika positiva till att 30-zonerna införts (knappt tre fjärdedelar). 79 procent av förarna tyckte att det är viktigt att öka säkerheten för gående och cyklister även om det innebär lägre hastigheter. Tre fjärdedelar av förarna ansåg att det är lätt att hålla de nya hastighetsgränserna. Drygt hälften höll också med om att 30-skyllningen är tillräckligt tydlig. När det gäller frågan om 30-zonerna gjort det svårare att

hålla tidtabellen höll däremot bara 44 procent med om att det inte blivit svårare.

SL har lagt om tidtabellen sedan i höstas och anpassat den för de busslinjer som hamnat inom 30-zonerna. Merkostnaderna för SL:s del har uppgått till ca tre miljoner kronor. Inom övriga områden i Stockholm har inte busstrafiken påverkats.

Biltrafikens framkomlighet har påverkats endast marginellt. Restiden inom 30-zoner har förlängts med 7 sek per kilometer och på anslutande huvudgator med 3 sek. Restiden inom en 30-zon utgör så liten del av en resa. Det är andra faktorer som styr restiden i mycket högre grad än högsta tillåten hastighet. Det gäller även på huvudgatorna.

### Miljö

Även arbetet med att bedöma miljöeffekterna pågår fortfarande. Den preliminära bedömningen är dock att miljöeffekterna är marginella. Den generella hastighetsminskningen som skett ger minskade utsläpp och marginellt lägre bullernivåer.

### Stockholmarnas åsikter om 30-zoner

Stockholmarnas positiva inställning till 30-zoner har förstärkts. I höstas var 77 procent av stockholmarna positiva eller mycket positiva till 30-zoner, vilket är något högre än innan genomförandet. Andelen personer som är mycket positiva har ökat åtta procentenheter.

	Föremätning	Eftermätning	
	Våren 2004	Våren 2005	Hösten 2005
Mycket positiv	46	46	54
Ganska positiv	28	33	23
varken eller	8	8	10
Ganska negativ	7	7	5
Mycket negativ	5	4	4
Ingen åsikt	6	2	4
Summa	100%	100%	100%

Mest positiva till 30-zoner är västerortsborna. Här har också den positiva inställningen förstärkts mest.

	Innerstaden			Söderort			Västerort		
	Vår 2004	Vår 2005	Höst 2005	Vår 2004	Vår 2005	Höst 2005	Vår 2004	Vår 2005	Höst 2005
Mycket positiv	46	43	53	47	52	54	46	41	57
Ganska positiv	26	32	23	31	32	21	29	35	25
Varken eller	7	12	10	9	6	11	7	5	9
Ganska negativ	8	6	6	6	5	3	6	11	6
Mycket negativ	6	5	6	3	5	5	5	3	0
Ingen åsikt	6	2	2	4	1	6	6	4	3
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Intervjuer har genomförts med boende i innerstaden, västerort och söderort före och efter införandet av 30-zoner. Syftet med undersökningarna var dels att undersöka stockholmarnas upplevelse av trygghet dels att i den senare

undersökningen fråga 30-zonerna. Den förstnämnda delen av undersökningen redovisas under rubriken Trygghet.

Efter införandet av 30-zoner bor en stor majoritet av stockholmarna vid 30-gator. De boendes medvetenhet om hastighetsbegränsningen var ett resultat av införandet av 30-zoner är inte 100-procentig. Tvärtom svarar var tredje att de inte vet om de bor vid en gata som omfattades av förändringen.

Varannan är nöjd med informationen i samband med genomförandet men var fjärde har ingen uppfattning. Var femte stockholmare är missnöjd med denna information.

Många tycker att skyltningen är otydlig. Det gäller särskilt 50 km/tim för huvudgatorna som bara fyra av tio upplever som tydlig. Skyltningen i 30-zonerna tycker varannan stockholmare är tydlig.

Det är svårt att veta om man befinner sig i en 30-zon tycker drygt 40 procent av bilisterna. Flertalet bilister tycker dock att det är ganska lätt att följa hastighetsgränsen i 30-zonerna men var tredje tycker att det är svårt.

De tidsbegränsade 30-sträckorna vid skolor på huvudgator ersattes med 30 km/tim dygnet runt i samband med införandet av 30-zoner. Nära två av tre stockholmare uppfattar förändringen positivt medan var fjärde tycker att det var en dålig förändring.

De flesta tycker att omfattningen av 30-zonerna i deras bostadsområde är lagom. Särskilt gäller det västerortsborna som haft 30-zoner längst. I innerstaden tycker nästan var femte att zonerna borde vara större och i söderort anser var sjunde det.

Flertalet (62 procent) anser att efterlevnaden av hastighetsgränserna är ganska eller mycket dålig i 30-zonerna.

### **Trygghet**

Stockholmarnas upplevelse av trygghet har undersökts före och efter införandet av 30-zonerna i ovannämnda undersökning. Resultatet visar att upplevelsen av trygghet när man rör sig till fots i sitt bostadsområde har förbättrats. Fler än nio av tio känner sig ganska eller mycket trygga, vilket är en ökning med några procentenheter. Betydligt fler än innan tycker att de kan korsa en gata utan att vara rädda för att råka ut för en trafikolycka.

Upplevelsen av trygghet när man cyklar i trafiken i sitt bostadsområde har försämrats något jämfört med undersökningen innan införandet av 30-zoner. Det gäller särskilt cyklister i söderort. Cyklister i innerstaden känner dock större rädsla för att råka ut för en olycka. Bilisternas upplevelse av trygghet är oförändrad. Mycket få bilister känner sig otrygga. Åtta av tio känner ingen rädsla för att råka ut för en olycka vare sig på övergångsställen eller på gator i bostadsområdet.

Fyra av tio skulle aldrig låta en 7-åring gå på egen hand till och från skolan eller sina fritidsaktiviteter. Trafiksituationen bedöms för osäker. Var femte anser att en 12-åring aldrig kan cykla fritt i bostadsområdet på grund av



trafiksituationen. I förhållande till undersökningen före införandet av 30-zoner är det fler som upplever trafikmiljön som osäker för en 7-åringar, medan det inte skiljer sig åt för 12-åringar.

Jämförelse mellan undersökningsresultaten före och efter införandet av 30-zoner ger ingen entydig bild av hur tryggheten förändrats. I båda undersökningarna finns sambandet kvar att trafikmiljön upplevs tryggare vid lägre tillåten hastighet och utan genomfartstrafik. Trygghetskänslan när man rör sig till fots i bostadsområdet har förbättrats medan den för cyklister har försämrats. De boende vid nya 30-gator upplever oftare att köerna har minskat.

Känslan av trygghet hos dem som fått hastighetsänkning är ofta inte lika stor som hos dem som redan tidigare haft 30-gräns i sitt bostadsområde. Möjligen kan en förklaring vara att det tar längre tid än några månader för att förändra känslan av trygghet. Man bor ju vid samma gata fortfarande och kanske har kvar beteenden och känslor från tidigare.

### **Sammanfattande slutsats**

Utvärderingen av 30-zonerna pekar på ett positivt resultat. Trafiksäkerheten i Stockholm har förbättrats efter införandet av 30-zonerna. En minskning av både medelhastigheten och de högsta hastigheterna har skett på alla typer av gator. 30-zonerna har medfört ett något lägre tempo i stockholmstrafiken. Bilisterna tar med sig ett lägre tempo på lokalgatorna även på huvudgatorna. Osäkerheten om man befinner sig i en 30-zon eller på en huvudgata kan också ha bidragit till hastighetssänkningen.

Tiden efter införandet är för kort för att det ska gå att dra några slutsatser utifrån olycksdata. Kvaliteten på olycksdata har också stora brister. Antalet polisrapporterade trafikolyckor har minskat och minskat mer i Stockholms stad i resten av regionen.

Den förbättrade säkerheten har skett utan att framkomligheten för biltrafiken eller kollektivtrafiken påverkats annat än marginellt. Miljöeffekterna är marginella.

Tiden efter införandet är för kort för att det ska gå att dra några slutsatser utifrån olycksdata. Kvaliteten på olycksdata har också stora brister. Antalet polisrapporterade trafikolyckor har minskat och minskat mer i Stockholms stad i resten av regionen. Eftersom en hastighetsminskning skett på hela Stockholms gatunät borde det ge effekt i form av minskat antal olyckor. VTI har låtit göra en beräkning av de förväntade effekterna och kommit fram till att en minskning av antalet olyckor med 10-15 procent är troligt inom 30-zonerna.

Stockholmarna som rör sig till fots i sitt bostadsområde upplever att tryggheten har förbättrats. Totalt sett finns dock ingen tydlig bild av hur tryggheten har förändrats. De som bor i områden med lägre tillåten hastighet upplever dock en större trygghet.

Kontoret bedömer också utifrån resultaten att 30-zonerna har en lämplig omfattning. Det finns huvudgator i tillräckligt stor omfattning för att

tillgodose biltrafikens behov av framkomlighet. Huvudgatorna har dock brister vad avser trafiksäkerheten. Kontoret driver ett arbete för att förbättra dessa inom ramen för projektet Säker huvudgata.

En förhållandevis stor andel av stockholmarna upplever att skyltningen är otydlig och att det är svårt att veta om man befinner sig i en 30-zon eller på en huvudgata. Här kan det finnas behov av att se över skyltningen och förbättra synbarheten av 30-zonerna.

Hastigheterna har fortfarande inte nått en tillräckligt låg nivå. Det visar både hastighetsmätningarna och att stockholmarna tycker att bilisterna är dåliga på att hålla hastighetsgränsen i 30-zonerna. Här finns det anledning att fortsätta informationsinsatserna och samarbeta med polisen kring övervakning. På många platser och sträckor där det rör sig mycket oskyddade trafikanter behöver också fysiska hastighetsdämpande åtgärder genomföras.

BILAGA 3



## Älvsjö stadsdelsnämnd

→ Anpassa webbplatsen



- Startside
- Bevaka
- Logga in
- Kommunfullmäktige
- Kommunstyrelsen

- Älvsjö sdn
- Möteskalender
- Protokoll
- Sök
- Debattforum

- välj stadsdelnämnd
- välj facknämnd

### 30-zonerna har utvärderats - tyck till!

Trafikkontoret har gjort en utvärdering av införandet av 30-zoner i bostadsområden. Åtgärden har lett till att hastigheterna har sänkts generellt, även på övriga gator och utanför skolor. Trafikkontoret har tagit fram förslag till åtgärder för att ytterligare förbättra trafiksäkerheten.

Älvsjö stadsdelsnämnd har fått rapporten på remiss och vill nu gärna ta del av dina synpunkter. Dina synpunkter kommer att redovisas i ärendet

Senast den 12 maj 2006 vill vi ha dina synpunkter.

[Läs rapporten!](#)

[Läs trafikkontorets förslag](#)

☒ Skriv inlägg



**BRA MED LÅGA HASTIGHETER I BOENDEMILJÖ!** 2006-05-14

Hej,

som alla andra kör jag bil med moms d v s står det en sak på skylten lägger jag till 25%.

Och jag tror att alla mår bra av att hastigheterna sänks i bostadsområden. Som bilförare hinner man reagera och reflektera över sin omgivning. För barn och gamla finns en chans att hoppa undan!

Gasa på!

MARCUS

☒ Kommentera

Visa kommentarer [0]


**30 PÅ HERRÄNGSVÄGEN** 2006-05-12


30-zoner på lokalgator fungerar bra som en dämpare av de högsta hastigheterna. Det är helt enkelt färre som kör alldeles för fort (mer än 20-30 km/h över tillåten hastighet) på 30-sträckorna. Vi skulle därför gärna se en utökning av 30-zonerna.

Vi bor själva vid Herrängsvägen som är klassad som en huvudgata och därmed inte omfattas av 30-zonerna. Här kör många både 60 och 70, och ibland betydligt fortare. Detta trots att gatan går rätt igenom typiska villakvarter. Herrängsvägen har skyddat sikt och många bilar kör betydligt fortare än 50, också på de sträckor av vägen som är 30-skyttade, t.ex. vid lekplatsen. Våra äldre och rörelsehindrade grannar upplever dagligen rådsia och obehag när de korsar vägen. Övergångsställen finns, men är ganska få och på några ställen väldigt skyddade (t.ex. korsningen Isbergavägen/Herrängsvägen) med bibehållen hastighetsbegränsning (50). Längs vägen finns dessutom många barn och många in-/utfarter (där man på de flesta måste backa ut på vägen) vilket gör situationen otrygg.

Vi frågar oss varför Herrängsvägen är klassad som huvudgata då den endast leder till lokalgator i villasamhället? Eller alternativt om den måste vara huvudgata, varför den ändå inte kan skyltas om till 30 längs hela sträckningen?

FAMILJEN LIND HAMMARLUND

 Kommentera

 Visa kommentarer [0]

#### CYKELVÄG SVARTLÖSAVÄGEN PÅ STRÄCKAN MELLAN LÅNGSJÖVÄGEN OCH... 2006-05-10

I samband med att 30-zonerna infördes lade Stockholms stad en plan där antalet cykelvägar i Stockholm skulle utökas. När jag tagit del av denna plan för nya cykelvägar kunde jag konstatera att inte heller denna gång blev det någon cykelväg på Svartlösavägen, sträckan mellan Långsjövägen och Långbrodalsvägen.

Skälet till detta var att Trafikkontoret ansåg att denna sträcka skulle bli betydligt säkrare genom att sänka hastigheten till 30.

Men i dagsläget kör fortfarande 71 av 10 bilar i 50km!


Detta får som konsekvens att denna sträcka har en mycket låg trafiksäkerhet. Det stora antalet barn som cyklar till och från skolan och barn som under skoltid besöker Långsjöbadet får en mycket farlig väg.


Även SL:s bussar trafikerar denna sträcka.

Min slutsats är att det inte blivit en säkrare väg genom att 30km/t infördes på denna sträcka!!

Vi kräver därför även cykelbana här - innan en olycka händer!

KARIN

 Kommentera

 Visa kommentarer [0]

#### KOMPLETTERA 30 ZONERNA MED : 2006-05-03


- Övergångsställe över Långbrodalsvägen i korsningen Trumslagargatan med hastighetssänkande gupp el. lkn. Idag stannar (nästan) ingen för att släppa över barn.


- Långbrodalsvägen bör inte vara huvudled. Inför parkering tillåten åtminstone på ena sidan av Långbrodalsvägen mellan Johan Skyttes väg och Viktoriavägen så sänks hastigheten automatiskt.

- Johan Skyttes väg mellan Sjättenovembervägen och Långbrodalsvägen bör däremot förses med P-förbud så att framkomligheten, framför allt för bussen, ökar.

- Trumslagargatan bör få parkering tillåten på båda sidorna i kvarteret med Godtemplargården under "sommartid". Parkering på båda sidorna medför också troligen en sänkning av hastigheten hos dem som "bara" kör igenom. Idag finns ett kollektivt daghem samt ett familjedaghem i kvarteret.

KENNET

 Kommentera

 Visa kommentarer [0]


### 30 DÄR DET BEHÖVS, NÄR DET BEHÖVS! 2006-05-01

Införandet av 30-sträckor är i grunden bra. Dock kan man märka en klar försämring av respekt för detta på ställen som tidigare haft tidsbegränsad 30-skytning. Ett klart exempel är Svartlösavägen vid Johan Skytteskolan där 30 uppfattas som motiverat och logiskt under veckodagar och under skoltid. Däremot finner få rimligheten i att hålla 30 under lov och helger där skolans verksamhet helt klart ligger nere.

Smala villavägar skall ha 30-gräns hela året eftersom detta är logiskt och riktigt. Större genomfartsvägar som utan problem kan ha 50km som gräns (Vantörsvägen, Svartlösavägen etc) skall ha tidsbegränsad 30-km på de sträckor och vid de tider som är relevanta. Om inte hastighetsbegränsningarna känns logiska så kommer respekten för dem att minska och konsekvensen blir att man inte följer dem när det verkligen behövs. Att lägga en generell 30-gräns på ex-vis hela Svartlösavägen eller Vantörsvägen är inte rimligt. Dessa är viktiga för trafikutödet genom området.

PATRIK


 Kommentera


 Visa kommentarer [0]

### 30 KM/TIM FOLKPARKSVÄGEN 2006-04-25

Den förändring som skett efter beslut om 30-zoner i Solberga är att vi fått 30 km/tim på Folkparksvägen dygnet runt 7 dagar i veckan, vilket känns väldigt omotiverat. Sträckan är lång och efterlevnaden blir låg då gatan är nästan folktom. Återinför 30 km/tim dagtid mån-fre som tidigare då det rör sig många barn i området på väg till och från skolan samt ställ krav på SL att bussar respekterar hastighetsbestämmelserna vilket de inte gör idag.

EVA

 Kommentera

 Visa kommentarer [0]


### 30 KM/TIM - VEM BRYR SIG?? 2006-04-25


Vi bor nära lekparken/pizzerian på Herrängsvägen och trots lekande barn i och utanför parken, utfarter från tomter och dessutom skymd slikt så är det i princip INGEN som respekterar 30km/tim. De flesta yrkesförarna inkl SL:s busschaufförer bryr sig nästan inte över huvud taget, men det är också skrämmande att se så många småbarnsföräldrar, med egna barn säkert fastspända i bilen, dundra förbi i alldeles för höga farter. Vad tänker de på/med?? De flesta är med största säkerhet också boende i området då man ser deras/samma bilar flera ggr/vecka.

Man skulle nästan kunna tro att man befann sig på en 70-väg som några skrev nedan.

Ända sättet att få ner hastigheten på de bredaste gatorna i området är väl att sätta ut vägghinder eller att göra gatorna smalare. Att bygga gupp är också ett bra sätt att få ner hastigheten då de flesta är mer rädda om sina bilar/fordon än sina medmänniskor.

MRGW

 Kommentera

 Visa kommentarer [0]

### 30-ZON FÖR ALLA SKOLOR/FÖRSKOLOR 2006-04-21

Jag tror inte att införandet av 30-zonerna har hängt med i svängarna.

Ett område som måste revideras är det runt rondellen Vantörsvägen/Svartlösavägen.


Som det är idag är det bara 30-zon på Svartlösavägen precis utanför Johan Skytteskolan. Det räcker inte. På Vantörsvägen finns en nybyggd förskola (Speldosan) som naturligtvis också måste omgärdas av en 30-zon.


Ingår inte sånt naturligt i själva bygglovet/stadsplaneringen??!!

Även längre ner på Vantörsvägen, utanför Långbrohallen är det ett måste med 30-zon. Många barn i Härrengens skola begagnar Långbrohallen och korsar här Vantörsvägen. Det finns visserligen att övergångsställe 50 meter längre bort på vägen, men visa mig den skolgång som bemödar sig att gå några extra steg för att korsa vägen på bästa sätt!

Det är i detta fall viktigt att påpeka att Vantörsvägen i stort sett består av en enda lång raksträcka, och många passar på att dra på lite extra här. För barnens skull, begränsa hastigheten i områden och gärna också framkomligheten med vägghinder som är fartsänkande.

GUDDRUN HELLSTRÖM


 Kommentera


 Visa kommentarer [0]

### UPPFÖLJNING AV 30-ZONERNAR?? 2006-04-19

Vi bor på Ljervägen mellan Johan Skyttesväg och Svartlösavägen eller rättare sagt "genvägen" mellan Johan Skyttesväg och Svartlösavägen. Vår väg används som "genväg" för att slippa "rödliset" i korsningen Svartlösavägen och Johan Skyttesväg. Hmmm undra hur många sekunder/minuter man spar in på att "gina". Inte många! Tyvärr så är det inte bara en genväg utan även en väg där man testat att trycka på gaspedalen och lyckas få upp bilen i 50 eller mer.

GUNILLA


 Kommentera


 Visa kommentarer [0]

#### UTÖKA 30-ZONERNA 2006-04-18

30-zoner bör gälla samtliga gator i Herrängen, Långsjö, Långbro. Den enda gatan som rimligen kan undantas är Vantörsvägen fram till Långbrodalsvägen. Resterande gator är att betrakta som lokalgator med endast boendetrafik. Flera av gatorna är alldeles för breda och inbjuder till höga hastigheter, t.ex. Herrängsvägen, Svartlösavägen och Långbrodalsvägen, som samtliga verkar betraktas som 70-vägar av många bilister, bussar och diverse tvåhjuliga motorfordon). På flera passager på nyss nämnda vägar finns dessutom skymda övergångsställen. Något som bl.a. skapar osäkra skolvägar.

BOENDE I HERRÄNGEN


 Kommentera


 Visa kommentarer [0]

#### HA 30 ZONER DÅR DET VERKLIGEN BEHÖVS OCH INGEN ANNANSTANS 2006-04-18

Det när med 30 zon är säkert jättebra om det är på rätt ställe. Men jag har väldigt svårt att förstå varför man ska behöva köra 30 på en liten större väg dyngnet runt. Utanför skolor dagtid självklart det ska vara 30 men det var det innan man började med dessa 30 zoner. Som tex så tar jag folkparksvägen som går genom solberga. Denna väg har det varit 30 på dagtid alltså mellan 07.00-18.00 och nu är det dyngnet runt. Hur många människor finns det på gatan kl 23.00 eller 03.00 ? Att man ska behöva puttra fram i 30 då är ju löjligt tycker jag. Och hur många gör det ??? Dom som är så mycket för att sänka hastigheterna för att minska alla olyckor, ska vi inte ha 30 på alla motorvägar också då ? Då måste ju olycksrisken minska eller ? Jag är inte imot 30-zoner sätt dom bara på rätt ställe utan att bara gödsla dom överallt i stockholm.

MVH ROBERT OREST SOLBERGABO

 Kommentera

 Visa kommentarer [0]

#### FÖRBÄTTRA TRAFIK SITUATIONEN PÅ SVARTLÖSAVÄGEN 2006-04-18


Vi har sedan något/några år påverkats negativt av buller och hög trafikbelastning på Svartlösavägen. För egen del sträcker


mellan Johan Skyttes väg och Långbrodals skola (Ekängen).  
 Största buller problemet står numera bussarna för där det numera är 2 busslinjer som trafikerar sträckan (163 och 141). Det passerar vid rusning 1 buss ca var 5 minut och bullernivån vid start stopp (Hållplats FruMarias väg) är ibland olidlig.  
 Vi blir väkta varje morgon vid 04.00 då första bussarna börjar gå.  
 Ett annat problem är den höga trafik intensiteten och HASTIGHETEN på övrig trafik som har blivit en värre sedan 30 sträckor infördes(?) på smågatorna.  
 VI ÖNSKAR UTÖKNING AV 30 Zonen även på Svartlösavägen.  
 Beroende på den idag omutiverade bredden på Svartlösavägen ses den av flera trafikanter ilkvärdig med 70 väg (det är ingen överdrift tyvärr!)  
 (Har även barn på Ekängen som har Svartlösavägen som skolväg)

Mvh

Boende på Svartlösavägen

BEWH

 Kommentera


 Visa kommentarer [0]

**UTÖKA 30-ZONERNA** 2006-04-07

Jag tycker att man ska utöka 30-zonerna i hela bostadsområdet.  
 T.ex Långsjövägen.

LÅNGSJÖBO

 Kommentera

 Visa kommentarer [0]

Älvsjö stadsdelsförvaltning | Besöksadress: Älvsjö Stationsplan 11 | Postadress: Box 48, 125 21 Älvsjö  
 Telefon: 08-508 21 000 | Fax: 08-508 21 099 | E-post: [alvsjostadsdelsnamnd@alvsjo.stockholm.se](mailto:alvsjostadsdelsnamnd@alvsjo.stockholm.se)



Älvsjö stadsdelsförvaltning  
Box 48  
125 21 Älvsjö



### Utvärdering av 30-zonerna.

Styrelsen för brf Snäckan har tagit del av informationsbladet från stadsdelsnämnden om rubricerade och också av utvärderingsrapporten. Styrelsen anser att allt som kan göras för att minska risken för trafikskador är av godo och att införandet av 30-zoner därför är bra. Förutsättningen är dock att fartgränserna respekteras/övervakas vilket i vart fall inte sker i vårt närområde.

Hastighetsbegränsningar löser dock endast en del av problemen och de inlägg som finns att läsa på er hemsida innehåller flera exempel på detta. För vår del kan vi peka på den kaotiska trafiksituation som råder på Blackensvägen mellan Sjötenovembervägen och Långbrodalsvägen. Blackensvägen är på denna sträcka i praktiken farbar endast i en riktning åt gången eftersom den norra sidan upptas av parkerade bilar (boende och kunder till Vi-affären i hörnet Blackensvägen-Sjötenovembervägen). Kvar blir ett körfält som skall rymma trafik från båda hållen och dessutom skall klara in- och utkörningar från varubilar som angör affärens lastkaj. Parkering av kundbilar sker ofta inte bara olagligt utan häpnadsväckande trafikfarligt, direkt i svängen mellan gatorna eller med halva bilen "kvar" ute på Sjötenovembervägen, alternativt på trottoaren på Blackensvägens södra sida. Ibland tvingas bussarna på Sjötenovembervägen köra på fel sida om trafikdelaren.

Snöröjning och sandning sker där det är möjligt för plogen att komma fram. Blackensvägens norra trottoar blir aldrig helt röjd och på den södra ligger den upplogade snön. Rensopning av sand försvåras av samma skäl. I år skedde sandsopning den 26 april på tid då gatan just för detta ändamål är belagd med parkeringsförbud. Sju parkerade bilar med varierande inbördes avstånd gjorde att den norra sidan blev sopad där det fanns tillräckliga avstånd för sopmaskinen att svänga in mellan bilarna och trottoaren blev inte alls sopad.

Vår förening har tidigare haft muntliga och skriftliga kontakter med er teknik- och miljöenhet (Mikael Martelius). I februari 2002 bekräftade vi skriftligen på begäran resultaten av dessa kontakter och lade fram några förslag till förbättringar. Sedan dess har vi inte hört något och befarar väl mer eller mindre att en allvarlig olycka skall behöva inträffa innan något görs. Stadsdelsnämndens uppmaning att tycka till får oss att göra ett nytt försök att bringa reda i trafikröran på Blackensvägen, eventuellt genom enkelriktning.

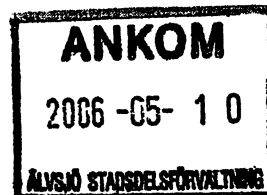
Med vänlig hälsning

Brf Snäckan

*Marianne Ryderberg*  
Marianne Ryderberg  
Ordförande  
08 - 86 22 08

*Rune Skarström*  
Rune Skarström  
Styrelseledamot  
08 - 749 23 47

Brf Snäckan  
Blackensvägen 3 A  
125 34 Älvsjö



### 30-zoner

Vi bor sedan 1971 på Tröskverksvägen 92. Under dessa år har det hänt mycket med trafiken.

Älvsjövägen har alltid varit en stark trafikerad väg till stor förtret för oss alla. (När vi köpte huset 71 skulle vägen i tunnel).

I dag är det problem även med vår lokalgata. Vi såg med tillförlit fram mot en fartbegränsning på 30 km. Tyvärr är det ett fåtal som tar hänsyn till skyltningen.

Tröskverksvägen är lång och rak, den inbjuder till fortkörning. Sedan ett antal år är tre infarter från Älvsjövägen borttagna vilket innebär att all trafik kommer Svartlösavägen-Tröskverksvägen. Vi som bor högst upp på gatan får med andra ord all genomfartstrafik, bilar som kör 50 istället för 30.

Vi har en önskan, att man öppnar en tillfart till Korngränd som ligger ungefär på halva längden av gatan skulle bli ett stopp/återvändsgata. En infart från Älvsjövägen till den nedre delen av gatan. På det sättet skulle trafiken bli mindre intensiv för alla boende men framför allt för oss högst upp på gatan som får varje bil utanför våra portar.

Det har kommit många nya familjer i området. Unga människor med små barn det är en mycket viktig faktor för alla fortkörare.

Fartdämpare i gatan skulle inte vara så dumt. Om detta kunde bli verklighet så kunde vi glädjas åt årstiden som kommer då man är mycket ute i trädgården.

Vänligen

Anne o Rolf Hugoson

Tröskverksvägen 92 ÄLVSJÖ