

**Utlåtande 2009:76 RII (Dnr 314-1176/2008, 314-1292/2008, 314-845/2001)**

## **Genomförande av ett åtgärdsprogram för säkra huvudgator i Stockholm**

**Motion av Jan Valeskog (s) (2008:40)**

## **Trafikproblem på Västerled i Bromma**

**Motion av Mirja Räihä Järvinen och Karin Hanqvist (båda s) (2008:46)**

## **Nollvisionen för Stockholm**

**Motion av Roger Mogert (s) (2001:40)**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. Motion (2008:40) av Jan Valeskog (s) om genomförande av ett åtgärdsprogram för säkra huvudgator i Stockholm anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.
2. Motion (2008:46) av Mirja Räihä Järvinen och Karin Hanqvist (båda s) om trafikproblem på Västerled i Bromma anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.
3. Motion (2001:40) av Roger Mogert (s) om nollvisionen för Stockholm anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

**Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton** anför följande.

### *Ärendet*

I en motion (2008:40) till kommunfullmäktige hävdar Jan Valeskog (s) att arbetet med att få säkra huvudgator i Stockholm princip har avstannat. Motionären tar upp ett antal förslag till åtgärder. I motionen (2008:46) tar Mirja Räihä Järvinen och Karin Hanqvist (båda s) specifikt upp trafikproblem på Västerled som är en av huvudgatorna i Bromma. Motionärerna yrkar att hastigheten sänks från 50 km/h till 30 km/h på vissa delar av huvudgatan samt att planerna på ”säker huvudgata” fullföljs. Roger Mogert (s) har i en motion (2001:40) framfört synpunkter på nollvisionen för Stockholm. I motionen framförs att Stockholms stad måste fördjupa sitt engagemang i trafiksäkerhetsfrågor och i arbetet för nollvisionen för att bryta trenden med ett ökat antal dödsolyckor i trafiken.

### *Beredning*

Motion (2008:40) av Jan Valeskog (s) om genomförande av ett åtgärdsprogram för säkra huvudgator i Stockholm

Motion (2008:40) har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden samt stadsdelsnämnderna Rinkeby-Kista, Älvsjö och Skärholmen. Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd har inte inkommit med svar på remissen.

*Stadsledningskontoret* anser i likhet med motionären att trafiksäkerheten är viktig. Stadens ambition är att förena säkerhet med en förbättrad framkomlighet. Vidare konstaterar stadsledningskontoret att de frågor som de båda motionerna tar upp behandlas i den pågående revideringen av stadens trafiksäkerhetsprogram.

*Trafik- och renhållningsnämnden* anser att trafiksäkerhetsarbetet ska inriktas på att förena ökad säkerhet med en förbättrad framkomlighet. På stadens huvudgator ska trafiksäkerhetsarbetet koncentreras kring övergångsställen och särskilt utsatta platser medan hastighetsdämpande åtgärder i form av fysiska hinder ska koncentreras till skolor och andra platser, där medborgarna upplever hastighetsbegränsningarna som relevanta. I övrigt ska fysiska hinder ersättas med nya tekniska hjälpmedel, övergångsställen ska målas och upplysas, belysningen ska förbättras och särskilt utsatta platser ska få trafikljus. Trafiksäkerhetsarbetet ska ta sin utgångspunkt i den verkliga trafiksituationen och

analyser och prioriteringar av särskilt utsatta konfliktpunkter mellan olika trafikslag ska inleda arbetet och ligga till grund för konkreta åtgärder.

*Älvsjö stadsdelsnämnd* anser att det är viktigt med både god framkomlighet och trafiksäkerhet för alla trafikanter. Nämnden är positiv till det arbete som trafikkontoret bedriver med trafiksäkerhetsprogrammet.

*Skärholmens stadsdelsnämnd* anser att problemet med alltför höga hastigheter på gatunäten inte främst beror på bristen på 30-zoner utan på att gällande hastighetsbegränsningar inte alltid respekteras. Nämnden anser att införandet av en 30-zon måste kombineras med ett flertal andra åtgärder som även leder till att hastighetsgränsen 50 km/h på huvudgatorna åtföljs.

Motion (2008:46) av Mirja Rähä Järvinen och Karin Hanqvist (båda s) om trafikproblem på Västerled i Bromma

Motion (2008:46) har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden, stadsdelsnämnderna Bromma, Hägersten-Liljeholmen och Kungsholmen. Remissen har även besvarats av NTF Stockholms län och Olovsunds Trädgårdsstadsförening.

*Stadsledningskontoret* anser i likhet med motionärerna att trafiksäkerheten är viktig. Stadens ambition är att förena säkerhet med en förbättrad framkomlighet. Vidare konstaterar stadsledningskontoret att de frågor som de båda motionerna tar upp behandlas i den pågående revideringen av stadens trafiksäkerhetsprogram.

*Trafik- och renhållningsnämnden* anser att trafiksäkerhetsarbetet ska inriktas på att förena ökad säkerhet med en förbättrad framkomlighet. På stadens huvudgator ska trafiksäkerhetsarbetet koncentreras kring övergångsställen och särskilt utsatta platser medan hastighetsdämpande åtgärder i form av fysiska hinder ska koncentreras till skolor och andra platser, där medborgarna upplever hastighetsbegränsningarna som relevanta. I övrigt ska fysiska hinder ersättas med nya tekniska hjälpmedel, övergångsställen ska målas och upplysas, belysningen ska förbättras och särskilt utsatta platser ska få trafikljus. Trafiksäkerhetsarbetet ska ta sin utgångspunkt i den verkliga trafiksituationen och analyser och prioriteringar av särskilt utsatta konfliktpunkter mellan olika trafikslag ska inleda arbetet och ligga till grund för konkreta åtgärder.

*Stadsbyggnadsnämnden* har sedan tidigare ett uppdrag att ge förslag till kompletterande bebyggelse längs Västerled bestående av stadsradhus, småvillor och parhus. En bebyggelse med fokus på gatumiljöns utformning och gestaltning leder till ett mer sammanhållet gaturum än vad delar av Västerled

erbjuder idag. Med bebyggelsens ökade närvaro och med mer människor i rörelse ökar också bilisternas fartupplevelse och ansvarstagande för sin framfart. Vidare anser nämnden att trafikkontoret/trafik- och renhållningsnämnden har det övergripande ansvaret för att initiera utredningar och göra bedömningar när det är tillämpligt att agera för att höja trafiksäkerheten.

*Exploateringsnämnden* som behandlade markanvisning för bostäder längs Västerled som lösning på trafikproblem 2008-04-10 beslöt att återkalla ärendet och exploateringskontoret fick sedan i uppdrag att ta fram ett alternativ till den återkallade markanvisningen där bebyggelsen flyttats österut. Det nya förslaget godkändes av nämnden 2008-06-12.

*Bromma stadsdelsnämnd* anser att det inom alla bostadsområden behöver finnas ett gatunät som samlar upp trafiken och för ut den till det övergripande vägnätet. Nämnden ställer sig positiv till de föreslagna åtgärderna som syftar till att åstadkomma lägre hastigheter och ge en ökad trafiksäkerhet på de platser där oskyddade trafikanter är exponerade.

*Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnds* kännedom om trafiksituationen på Västerled samt förslagen på nybyggnation i området är begränsad varför det är svårt att lämna synpunkter på specifika åtgärder. Däremot kan påpekas att de gator som utsetts till huvudgator inom 30-zon vanligtvis är viktiga att behålla som huvudgator för en god framkomlighet. Nämnden anser att det naturligtvis bör vara prioriterat med säkra trafiksituationer - speciellt för barnen som är de mest utsatta i trafiken.

*Kungsholmens stadsdelsnämnd* anser att det utan tvivel är så att hastigheten har betydelse för risken att oskyddade trafikanter skadas allvarligt vid olyckshändelser. Huruvida det är lämpligt att genomföra de förändringar som motionärerna föreslår på just de sträckningar av Västerled som nämns bör främst vara en fråga för övriga remissinstanser att besvara, sannolikt i första hand Bromma stadsdelsnämnd och trafik- och renhållningsnämnden.

*NTF Stockholms län* förespråkar en högsta hastighet på 30 km/tim där oskyddade trafikanter rör sig och där man inte kan säkerställa trafikmiljön med separationen mellan oskyddade och bilister. NTF Stockholms län anser utifrån områdets karaktär och förutsättningar, att trafikkontorets föreslagna åtgärder ej är tillräckliga för att få den hastighetsdämpande effekt som bör till i området.

*Olovslunds Trädgårdsstadsförening* stöder motionens förslag om sänkt hastighet på föreslagna vägsträckor. De planerade åtgärderna i Olovslund kommer bara att ge ökad trafiksäkerhet om de kompletteras med 30km/h.

Motion (2001:40) av Roger Mogert (s) om nollvisionen för Stockholm

Motion (2001:40) har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden samt stadsdelsnämnderna Hässelby-Vällingby, Katarina-Sofia och Liljeholmen.

*Gatu- och fastighetsnämnden* anser att det är angeläget att involvera alla viktiga aktörer för att åstadkomma en förankring av ett gemensamt, samordnat och effektivt trafiksäkerhetsarbete.

*Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd* anser att behovet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder är stort och en mycket angelägen fråga. Detta speciellt mot bakgrund av dagens utveckling med ökad trafik i regionen och allt fler trafikolyckor med personskador som följd.

*Katarina-Sofia stadsdelsnämnd* anser att ett arbete för att få bilisterna att respektera fartgränserna och därigenom minska hastigheterna i trafiken är av största vikt. Trafikfrågorna påverkar i hög grad boendemiljöerna i innerstaden.

*Liljeholmens stadsdelsnämnd* anser att det är av stor vikt att trafiksäkerhetsfrågor tas på största allvar för att minimera antalet olyckor och trafikskador samt för att skapa en trivsamt och säker miljö. Nollvisionen är en långsiktig nationell målsättning som utgör grunden i stadens trafiksäkerhetsprogram.

#### *Mina synpunkter*

Stadens trafiksäkerhetsarbete ska inriktas mot att förena ökad säkerhet med en förbättrad framkomlighet. På stadens huvudgator ska trafiksäkerhetsarbetet koncentreras kring övergångsställen och särskilt utsatta platser medan hastighetsdämpande åtgärder i form av fysiska hinder ska koncentreras till skolor och andra platser, där medborgarna upplever hastighetsbegränsningarna som relevanta. I övrigt ska fysiska hinder ersättas med nya tekniska hjälpmedel, övergångsställen ska målas och upplysas, belysningen ska förbättras och särskilt utsatta platser ska få trafikljus. Trafiksäkerhetsarbetet ska ta sin utgångspunkt i den verkliga trafiksituationen och analyser och prioriteringar av särskilt utsatta konfliktplatser mellan olika trafikslag ska inleda arbetet och ligga till grund för konkreta åtgärder.

Precis som i så mycket annat arbete inom gata och trafik så uppstår i projekt med trafiksäkerhetsåtgärder många målkonflikter. Säkerhet, miljö och framkomlighet är alla av stor vikt för att få Stockholm till en fungerande stad. Projekten med säkrare huvudgator innebär också en lokal konfliktyta dels p.g.a. att nya trafikströmmar uppstår, dels p.g.a. att människor självklart har olika åsikter i hur detta arbete ska genomföras. Cykelbanor på bekostnad av träd, parkeringsplatser som försvinner m.m.

Det är även viktigt att påpeka att staden inte kan göra allt för att trafiksäkerheten ska höjas längs stadens vägar. Det handlar också i stor utsträckning om det personliga ansvaret och hur trafikanterna uppför sig i trafiken. Det är ingen ovanlig syn att se föräldrar skjutsa sina barn till skolan och därmed skapa onödiga och farliga trafiksituationer för skolbarnen.

Trafikkontoret arbetar därför sedan flera år tillbaka aktivt för att stimulera föräldrar och skolor att få barn att gå eller cykla till och från skolan i stället för att skjutas i bil. Färre bilar runt skolorna innebär bättre trafiksäkerhet och bättre luft. Barn som går eller cyklar till skolan blir också piggare, lugnare och har lättare att följa med i skolan.

Genom såväl fysiska som beteendepåverkande åtgärder skapar vi möjligheter för nya resvanor. Hittills har trafikkontoret etablerat eller inlett samarbete med ett 30-tal skolor. Arbetssätt och metod kan variera beroende på skola och typ av problem. För vissa skolor kan det handla om enbart beteendepåverkande åtgärder för ändrade resvanor. För andra skolor kan det handla om att åtgärda brister i trafikmiljön. En tredje grupp av skolor kan behöva en kombination av beteendepåverkande och fysiska åtgärder. Arbetet omfattar också att se ut lämpliga platser för avlämning en bit från skolan.

Kontorets arbete har varit lyckosamt. Andel barn som går och cyklar till och från skolan har ökat, många vandrande skolbussar har startats och flera föräldrar har ändrat sina resvanor.

Under de senaste åren har även trafikkontoret fortbildat omkring 400 lärare i Stockholm i att arbeta med trafik med sina elever. Lärarna har ingen utbildning i trafik från Lärarhögskolan och uttrycker att de vill ha inspiration, material och bra länkar att använda. Trafikkontoret har tagit fram nytt pedagogiskt material på Internet för att stötta och inspirera lärarna.

Det är heller inte ovanligt att bilister inte följer rådande trafikregler så som hastighetsbestämmelser och genomfartsförbud. Det är därför viktigt att arbeta med kampanjer för att återuppta den goda tradition kring barns och vuxnas kunskap om trafiksäkerhet som drastiskt har minskat på senare tid. Man kan inte bygga bort all trafikfara utan alla trafikanter måste själva vara delaktiga, ha kunskap och ta ansvar.

Trafikkontoret genomför därför årligen kampanjer för att lyfta olika trafiksäkerhetsproblem och stimulera stockholmarna till ett bättre samspel och trafiksäkrare beteende i trafiken. Några exempel är *Tänk på Tempot*, som genomfördes vid skolstart och fokuserade på bilisters hastighet och *Vem vill du vara*, som fokuserade på trafikanternas eget ansvar.

För att informera trafikanterna använder kontoret sedan många år tillbaka så kallade "Du kör för fort"-skyltar. Dessa skyltar är mycket uppskattade. För innerstaden finns 12 skyltar som placeras efter ett rullande schema vid ett 30-

tal skolor. För ytterstaden finns 12 som placeras efter synpunkter från allmänhet, vid skolor samt där hastighetsmätningar visar höga hastigheter.

Kontoret har dessutom ett nära samarbete med en rad aktörer inom trafiksäkerhetsområdet främst Vägverket och Polisen. Kontoret har det senaste året tagit initiativ till och påbörjat ett närmare samarbete med polismästardistriktet inom staden.

På uppdrag av trafikkontoret genomför NTF Stockholms län ett större antal trafiksäkerhetsaktiviteter. Många av uppdragen syftar till att på olika sätt öka kunskapen om trafiksäkerhet bland stockholmarna och vikten av ett gott samspel och beteende i trafiken. Några exempel på uppdrag är aktiviteter och information till nya svenskar och särskilda insatser i områden med många nya svenskar, information till föräldrar om säkerhet för barn i bil och på cykel och reflexaktiviteter.

Staden har inom ramen för olika exploateringsprojekt och upprustningar av gatumiljön genomfört en rad trafiksäkerhetsåtgärder. I exploateringsprojekt har kontoret som uppgift att bevaka gatornas utformning så att moderna utformningsprinciper vad gäller trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet beaktas. Detta har även inneburit en uppgradering av äldre gator.

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2008:40) om genomförande av ett åtgärdsprogram för säkra huvudgator i Stockholm
3. Motion (2008:46) om trafikproblem på Västerled i Bromma
4. Motion (2001:40) om nollvisionen för Stockholm

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden *Roger Mogert* (s) och *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Bifalla motion 2008:40 av Jan Valeskog (s) och att- sats 1 i motion 2008:46 av Mirja Räihä Järvinen och Karin Hanqvist (båda s) i enlighet med nedanstående.
3. Besvara att- sats 2 i motion 2008:46 av Mirja Räihä Järvinen och Karin Hanqvist (båda s) och motion 2001:40 av Roger Mogert (s) med nedanstående.
4. I övrigt besvara motionerna med nedanstående.

Under hela denna mandatperiod har trafiksäkerhetsarbetet i princip stått stilla. Den borgerliga majoriteten signalerade omedelbart att man inte fäste vikt vid stadens gällande trafiksäkerhetsprogram utan att presentera något nytt och arbetet med "Säkra huvudgator" avbröts. Det kan stå som kontrast mot föregående mandatperiod när en av de största sammanhållna reformerna vad gäller trafiken i Stockholm genomfördes, nämligen 30 – zonerna.

Det behöver inte heller finnas någon konflikt mellan framkomlighet och trafiksäkerhet. En stad innebär alltid konfliktpunkter där olika trafikslag möts och där trafikanterna måste ta hänsyn till varandra. Det går inte att undvika. Den bästa principen, för både framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö, är att se till att alla trafik kan flyta jämnt, med god framkomlighet och i samverkan mellan de olika trafikslagen. Det uppnås bäst med en god trafikmiljö på huvudgatorna, så att ryckighet i trafiken undviks samtidigt som säkerheten för oskyddade trafikanter förbättras. Alla vinner på en jämn och ordnad trafik. Korta accelerationssträckor med påföljande rödljus och köbildningar gagnar inte någon, och alla vet att hastigheten är den avgörande faktorn för om trafikolyckor ska sluta med allvarliga skador, liv eller död.

Föredragande borgarrådet kommenterar inte Jan Valeskogs (s) förslag i motion 2008:40 någonstans i ärendet.

Föredragande borgarrådet upplyser inte heller kommunstyrelsen eller kommunfullmäktige om att den moderatledda borgerliga majoriteten redan backat i Trafik- och renhållningsnämnden och uppdragit åt kontoret att genomföra de förslag Mirja Räihä Järvinen och Karin Hanqvist (båda s) för fram i andra att- satsen i sin motion.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande

1. Motionerna anses delvis besvarade med vad som anförts i detta utlåtande.
2. Därefter anföra följande.

Vänsterpartiet ställer sig mycket kritiska till föredragande borgarråds och kontorets svar på föreliggande motioner. Enligt dessa ska stadens trafiksäkerhetsarbete inriktas mot att förena ökad säkerhet med en förbättrad framkomlighet. Vi undrar då vems framkomlighet? Är det fotgängarnas, cyklisternas, de rullstolsbundna och busschaufförernas framkomlighet eller handlar det bara om bilarnas framkomlighet? Så som det ser ut i dagsläget kan vi bara dra slutsatsen att det handlar om bilarnas framkomlighet, ofta på bekostnad av andra trafikanters framkomlighet. Vi efterlyser en framkomlighetssatsning som gynnar alla trafikanter, även kollektivtrafikresenärer.

Vidare framförs att på stadens huvudgator ska trafiksäkerhetsarbetet koncentreras kring övergångsställen och särskilt utsatta platser medan hastighetsdämpande åtgärder i form av fysiska hinder ska koncentreras till skolor och andra platser, där medborgarna upplever hastighetsbegränsningarna som relevanta. I övrigt ska fysiska hinder ersät-



tas med nya tekniska hjälpmedel, övergångsställen ska målas och upplysas, belysningen ska förbättras och särskilt utsatta platser ska få trafikljus.

Samtidigt framför föredragande borgarråd att det är viktigt att påpeka att staden inte kan göra allt för att trafiksäkerheten ska höjas längs stadens vägar. Det handlar också i stor utsträckning om det personliga ansvaret och hur trafikanterna uppför sig i trafiken. Frågan är om Stockholmstrafikanterna tar det ansvaret? Mycket visar på att de många gånger inte tar det ansvaret. Är det inte bättre i förebyggande syfte att omöjliggöra höga hastigheter, framförallt i tätbebyggda områden, genom fysiska hinder som avsmalnande gator, trafikgupp på platser där buss och yrkestrafik inte passerar dagligen, förbud mot genomfart etc. Ska inte trafikanterna hjälpas på vägen till ett trafiksäkrare beteende?

Föredragande borgarråd lyfter fram problematiken med föräldrar som skjutsar sina barn till skolan vilket skapar onödiga och farliga situationer för de andra barnen som kommer till skolan. Vi håller med om att det är viktigt att föräldrar inte skjutsar barnen utan att barn uppmuntras att gå eller cykla till skola. Men det förutsätter också säkra cykel- och gångvägar till och från skolan, trafikseparerade miljöer och att barn går i en skola i närheten av bostaden. Den nuvarande borgerliga majoritetens förslag att bryta trafikseparering där det gör nytta talar emot detta. Det gör även valfrihetspolitiken att alla ska kunna välja i vilken skola de vill gå i hela staden vilket ofta innebär långa resor som måste göras kollektiv eller med bil.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Motion (2008:40) av Jan Valeskog (s) om genomförande av ett åtgärdsprogram för säkra huvudgator i Stockholm anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

Motion (2008:46) av Mirja Räihä Järvinen och Karin Hanqvist (båda s) om trafikproblem på Västerled i Bromma anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

Motion (2001:40) av Roger Mogert (s) om nollvisionen för Stockholm anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

Stockholm den 29 april 2009

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

*Ylva Tengblad*

**Reservation** anfördes av *Carin Jämtin, Tomas Rudin, Roger Mogert* och *Teres Lindberg* (alla s) och *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (s) och (mp) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

## ÄRENDET

I en motion (2008:40) till kommunfullmäktige hävdar Jan Valeskog (s) att arbetet med att få säkra huvudgator i Stockholm princip har avstannat. Motionären tar upp ett antal förslag till åtgärder.

I motionen (2008:46) tar Mirja Räihä Järvinen och Karin Hanqvist (båda s) specifikt upp trafikproblem på Västerled som är en av huvudgatorna i Bromma. Motionärerna yrkar att hastigheten sänks från 50 km/h till 30 km/h på vissa delar av huvudgatan samt att planerna på ”säker huvudgata” fullföljs.

Roger Mogert (s) har i en motion (2001:40) framfört synpunkter på nollvisionen för Stockholm. I motionen framförs att Stockholms stad måste fördjupa sitt engagemang i trafiksäkerhetsfrågor och i arbetet för nollvisionen för att bryta trenden med ett ökat antal dödsolyckor i trafiken.

## BEREDNING

### MOTION (2008:40) AV JAN VALESKOG (S) OM GENOMFÖRANDE AV ETT ÅTGÄRDSPROGRAM FÖR SÄKRA HUVUDGATOR I STOCKHOLM

Motion (2008:40) har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden samt stadsdelsnämnderna Rinkeby-Kista, Älvsjö och Skärholmen. Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd har inte inkommit med svar.

#### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 25 september 2008 behandlar motionerna (2008:40) och (2008:46) och har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser i likhet med motionärerna att trafiksäkerheten är viktig. Stadens ambition är att förena säkerhet med en förbättrad framkomlighet. Trafik- och renhållningsnämnden fick i budget för 2008 kommunfullmäktiges uppdrag att revidera nuvarande trafiksäkerhetsprogram, Stockholms stads trafiksäkerhetsprogram för åren 2005-2010 som antogs av kommunfullmäktige den 21 februari 2005, med utgångspunkten i den verkliga trafiksituationen.

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade den 18 mars 2008 att anta den första delen av det reviderade trafiksäkerhetsprogrammet som är en analys av den befintliga trafiksäkerhetssituationen i Stockholm. Trafik- och renhållningsnämnden har identifierat

huvudgator som ett av de områden där brister i trafiksäkerheten finns. I det fortsatta arbetet kommer därmed särskilt fokus att läggas på trafiksäkerheten på stadens huvudgator.

Den andra delen av programmet ska redovisa mål och vilka specifika åtgärder staden behöver prioritera för att nå dessa. Den delen av programmet bedöms föreläggas trafik- och renhållningsnämnden vid årsskiftet 2008/09.

Stadsledningskontoret konstaterar att de frågor som de båda motionerna tar upp behandlas i den pågående revideringen av stadens trafiksäkerhetsprogram.

Stadsledningskontoret föreslår därför att kommunfullmäktige beslutar att motion (2008:40) om genomförande av ett åtgärdsprogram för säkra huvudgator i Stockholm samt motion (2008:46) om trafikproblem på Västerled i Bromma får anses besvarad med hänvisning till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 19 augusti 2008 följande angående motion (2008:40)

1. Kontorets förslag godkänns i huvudsak.
2. Därutöver anförs följande:

Gaturummet är stadens blodomlopp och en förutsättning för en levande, tillgänglig och dynamisk stad. I väntan på en förbifart kommer innerstaden alltså vara en plats där trafik som inte alls är på väg dit måste samsas med stadens invånare och dess vardagsliv. Att jämka olika intressen och blanda trafikslag är en del av livet i storstaden, och det innebär att alla måste ta mer hänsyn till varandra, att lära av varandra och att respektera varandra.

Trafiksäkerhetsarbetet ska därför inriktas på att förena ökad säkerhet med en förbättrad framkomlighet. På stadens huvudgator ska trafiksäkerhetsarbetet koncentreras kring övergångsställen och särskilt utsatta platser medan hastighetsdämpande åtgärder i form av fysiska hinder ska koncentreras till skolor och andra platser, där medborgarna upplever hastighetsbegränsningarna som relevanta. I övrigt ska fysiska hinder ersättas med nya tekniska hjälpmedel, övergångsställen ska målas och upplysas, belysningen ska förbättras och särskilt utsatta platser ska få trafikljus. Trafiksäkerhetsarbetet ska ta sin utgångspunkt i den verkliga trafiksituationen och analyser och prioriteringar av särskilt utsatta konfliktpunkter mellan olika trafikslag ska inleda arbetet och ligga

till grund för konkreta åtgärder.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s) och tjänstgörande ersättaren Kajsa Stenfelt (v), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) med hänvisning till kontorets förslag.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 23 juni 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Huvudgatorna är ett viktigt insatsområde i det reviderade trafiksäkerhetsprogrammet.

Med stöd i den analys som gjorts i arbetet med trafiksäkerhetsprogrammet har kontoret identifierat huvudgator som ett av de områden där trafiksäkerhetsbrister finns. Den största delen av de polisrapporterade trafikolyckorna, 70 procent, inträffar på stadens huvudgator. Även merparten av dödsolyckorna inträffar på huvudgatorna. I del två av trafiksäkerhetsprogrammet ska mål, åtgärder och prioriteringar beskrivas för varje insatsområde, exempelvis behov av olika handlings- och åtgärdsprogram. Huvudgatorna kommer att få ett eget avsnitt i programmet. Den genomförda inventeringen är ett viktigt underlag.

Kontoret föreslår att arbetet med att förbättra trafiksäkerheten på stadens huvudgator behandlas inom ramen för trafiksäkerhetsprogrammet.

Kontoret föreslår att nämnden beslutar att som svar på motionen överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande.

Nästa tillfälle för nämnden att yttra sig i frågan är under hösten, när del 2 av trafiksäkerhetsprogrammet redovisas.

### **Älvsjö stadsdelsnämnd**

**Älvsjö stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 28 augusti 2008 följande angående motion (2008:40)

Stadsdelsnämnden överlämnar som svar på remiss avseende motion (2008:40) detta tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen.

**Älvsjö stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 26 juni 2008 har i huvudsak följande lydelse.

I juni 2006 yttrade sig stadsdelsnämnden över en utvärdering som gjorts av de 30-zoner som infördes i Stockholms bostadsområden i februari 2005 samt över förslag till förbättringar. Inför remissvaret fanns ett dialogforum på Älvsjös hemsida och ett flertal av de synpunkter, som kom in, handlade även om åtgärder för att öka trafiksäkerheten på stadsdelens huvudgator såsom t.ex. Älvsjövägen, Svartlösavägen, Vantörsvägen, Långsjövägen, Herrängsvägen, Långbrodalsvägen. Önskemålen handlade oftast om hastighetsdämpande åtgärder, eftersom man upplever att många kör fortare än 50 km/tim.

Stadsdelsförvaltningen får fortlöpande synpunkter från medborgarna på olika trafikfrågor. Eftersom förvaltningen saknar rådighet över dessa frågor så vidarebefordras de vanligtvis till trafikkontoret. Det kan dock konstatera att det inte är ovanligt med önskemål om trafiksäkerhetsåtgärder på huvudgatorna.

Förvaltningen anser att det är viktigt med både god framkomlighet och trafiksäkerhet för alla trafikanter. Förvaltningen är positiv till det arbete som trafikkontoret bedriver med trafiksäkerhetsprogrammet och ser fram emot de förslag till mål och åtgärder som ska presenteras i höst.

### **Skärholmens stadsdelsnämnd**

**Skärholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 28 augusti 2008 följande angående motion (2008:40)

att bordlägga minoritetens skrivelse i anslutning till detta ärende

att godkänna förvaltningens remissyttrande

**Skärholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 10 juli 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen har i tidigare remissvar uttryckt sig positivt till införandet av 30-zoner i bostadsområden som ett led i stadens ambition att öka trafiksäkerheten.

I förvaltningens svar, som nämnden ställt sig bakom, har dock framhållits att problemet med alltför höga hastigheter på gatunäten inte främst beror på bristen på 30-zoner utan på att gällande hastighetsbegränsningar inte alltid respekteras. Förvaltningen anser att införandet av en 30-zon måste kombineras med ett flertal andra åtgärder som även leder till att hastighetsgränsen 50 km/h på huvudgatorna åtföljs, bl. a. hastighetsdämpande åtgärder i form av s.k. väggupp, avsmalning av vägbanan för att begränsa möjlighet till omkörning, fartbegränsande vägghinder för att förhindra fortkörning på raksträckor etc.

Stadsdelsförvaltningen får inte sällan synpunkter från boende i stadsdelen om olika

trafikfrågor. Då förvaltningen saknar rådighet över dessa frågor så vidarebefordras de vanligtvis till trafikkontoret. Det kan dock konstateras att det inte är ovanligt med önskemål om trafiksäkerhetsåtgärder på huvudgatorna.

Det finns exempel i andra kommuner i landet där man kommit långt i denna fråga.

Förvaltningen är positiv till det arbete som trafikkontoret bedriver med revideringen av trafiksäkerhetsprogrammet och ser fram emot att ta del av de förslag till mål och åtgärder som kommer presenteras under hösten.

## MOTION (2008:46) AV MIRJA RÄIHÄ JÄRVINEN OCH KARIN HANQVIST (BÅDA S) OM TRAFIKPROBLEM PÅ VÄSTERLED I BROMMA

Motion (2008:46) har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden, stadsdelsnämnderna Bromma, Hägersten-Liljeholmen och Kungsholmen. Remissen har även besvarats av NTF Stockholms län och Olovslunds Trädgårdsstadsförening.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 25 september 2008 behandlar motionerna (2008:40) och (2008:46) och redovisas under motion 2008:40 av Jan Valeskog (s) om genomförande av ett åtgärdsprogram för säkra huvudgator i Stockholm.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 14 oktober 2008 följande angående motion (2008:46).

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att nuvarande hastighetsbegränsning på sträckorna Nockeby torg/Abrahamsbergsvägen och Västerled/Kojgränd bibehålls.
2. Nämnden överlämnar och åberopar kontorets utlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.
3. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

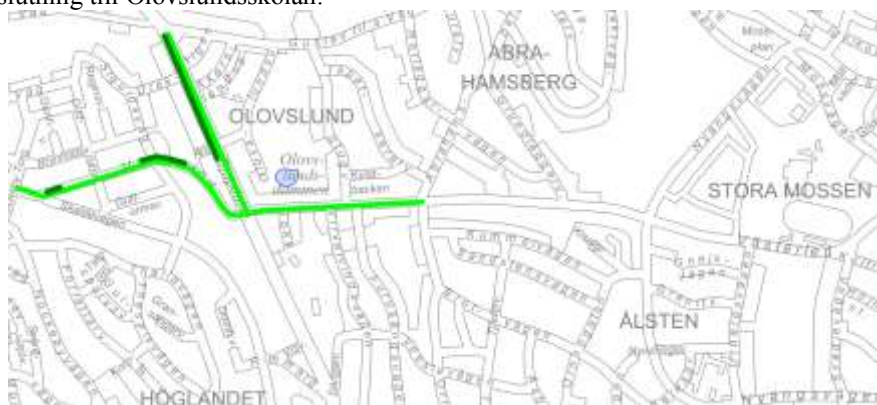
*Reservation* anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s), ledamoten Mats Lindqvist (mp) och ledamoten Kajsa Stenfelt (v), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (m) och ledamoten Inge-Britt Lundin (fp), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 18 september 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Västerled är en knappt tre kilometer lång huvudgata i Bromma som sträcker sig genom trädgårdsstadsområdena Olovslund, Ålsten, Stora Mossen och Äppelviken samt smalhusstadsdelen Abrahamsberg. Gatan varierar i karaktär mellan olika avsnitt. I och med avsaknad av bebyggelse, har gatan närmast en landsvägskaraktär på en del sträckor. I Olovslund, där motionärerna önskar sänka hastighetsbegränsningen, går gatan genom småskalig bostadsbebyggelse. På båda sidor om Västerled finns gångbanor och på vissa delar, däremot ej i Olovslund, finns cykelbanor.

Eftersom Västerled är klassad som huvudgata är hastighetsbegränsningen satt till 50 km/tim. Undantaget är två lokala 30-sträckor, dels mellan Djupdalsvägen och väster om Sigurdsvägen och dels mellan Gudrunsvägen och Skaldevägen. Den uppmätta medelhastigheten är 42 km/tim vid snittet mellan Furusångsvägen/Stugvägen och Orrspelsvägen/Abrahamsbergsvägen och 49 km/tim mellan Gudrunsvägen och Skaldevägen. Det innebär att Västerled får anses som en huvudgata med låg hastighet. Även Djupdalsvägen, en tvärgata till Västerled, ingår i huvudgatunätet. Gatan är reglerad till 30 km/tim mellan Gustav III:s väg och strax söder om Kojgränd, en sträcka i anslutning till Olovslundsskolan.



*De mörka markeringarna anger befintliga 30-sträckor på Västerled och Djupdalsvägen, medan de ljusa markeringarna visar motionärernas förslag.*

Bilister som kör längs den här delen av Västerled kommer i första hand från omgivande bostadsområden, men det finns en viss genomfartstrafik. Enligt utförda trafikflödesmätningar har Västerled på sträckan Skaldevägen – Djupdalsvägen drygt 4 000 fordon per dygn, sammantaget i båda riktningarna. På resterande del ligger flödet i snitt på cirka 7 000 fordon per dygn. Västerled kan därmed betecknas som en relativt måttligt belastad huvudgata. Som jämförelse kan nämnas att Bällstavägen i snitt har 12



000 fordon genom småstugeområdet Norra Ängby, som har en bebyggelse som liknar den i Olovslund.

Under år 2006 bedrev trafikkontoret ett arbete med projektet "Säker huvudgata", vilket syftade till att ta fram principlösningar som, om de visade sig vara effektiva, skulle kunna tillämpas mer generellt för att trafiksäkra huvudgator i staden. Västerled var en av fem gator som avsågs stå modell för detta arbete. I samband med att trafik- och renhållningsnämnden den 23 januari 2007 fattade beslut om kontorets verksamhetsplan för år 2007 fick kontoret i uppdrag att omarbete samtliga projekt gällande "Säker huvudgata" och arbeta in principer som förenar ökad trafiksäkerhet med en god framkomlighet. Den 15 maj 2007 fick kontoret i uppdrag av nämnden att genomföra ombyggnadsåtgärder längs Västerled, från Alviksvägen till Nockeby torg, inom en investeringsram av 6 miljoner kronor.

För att öka tillgängligheten och för att passagerna ska synas mer kommer övergångsställen att förses med bättre belysning, målas och tillgänglighetsanpassas. Några övergångsställen kommer att utformas som något upphöjda och vissa refuger breddas. De föreslagna åtgärderna längs Västerled visas i bilaga 3. Det tidigare planerade övergångsstället med upphöjd plattå på Alviksvägen, som illustreras på sid. 18 i bilaga 3, kommer att utgå och ersättas med mindre åtgärder. Skälet är dels att hastigheterna bedöms som låga på platsen och dels att de korsande gatorna och järnvägsspåret redan idag gör detta till en belastad punkt. Entreprenaden för etapp 1 pågår för närvarande och etapp 2 kommer att slutföras nästa år. Ombyggnadsåtgärderna i etapp 2 kommer att utredas i det fortsatta arbetet i syfte att se om ytterligare förbättringar kan göras. Ombyggnadsåtgärder pågår för närvarande vid övergångsställen längs Västerled, från Alviksvägen till Nockeby torg, i enlighet med trafik- och renhållningsnämndens beslut den 15 maj 2007. Kontoret avser att genomföra eftermätningar av trafiken för att se effekten av åtgärderna.

Vad gäller förslaget om hastighetssänkningar så är Västerled en huvudgata enligt 30-zonsindelningen och bör därmed även fortsättningsvis ha 50 km/tim som högsta tillåtna hastighet. För att inte undergräva respekten för lokala sänkningar på huvudgatorna bör dessa sträckor inte vara allt för långa.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 11 september 2008 följande angående motion (2008:46)

- 1 Stadsbyggnadsnämnden beslutade att överlämna och återropa tjänsteutlåtandet.
- 2 Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Teres Lindberg (s), Arhe Hamednaca (s), Gunni Ekdahl (s) och Anette Höijer (s), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Cecilia Obermüller (mp), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 25 augusti 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Principen om tillämpningen av huvudgata respektive lokalgata är en indelning som tydliggör vilken typ av trafik man kan förvänta sig på en gata. En huvudgata innebär t.ex. att en betydande andel av trafiken är genomfartstrafik, och att den omfattas av en hastighetsbegränsning till 50 km/h. När en huvudgata passerar områden med många oskyddade trafikanter, t.ex. vid skolor, sänks normalt hastighetsbegränsningen till 30 km/h. En diskontinuitet i hastighetstillämpningen kan uppstå på längre huvudgator som t.ex. på Västerled. På delar av Västerled saknas nästan helt bebyggelse, vilket också ger gatan en landsvägskaraktär.

Kontoret har sedan tidigare ett uppdrag från nämnden att ge förslag till kompletterande bebyggelsen längs Västerled bestående av stadsradhus, småvillor och parhus. En bebyggelse med fokus på gatumiljöns utformning och gestaltning leder till ett mer sammanhållet gaturum än vad delar av Västerled erbjuder idag. Med bebyggelsens ökade närvaro och med mer människor i rörelse ökar också bilisternas fartupplevelse och ansvarstagande för sin framfart. Om gatumiljön mer kontinuerligt är kringgärdad av bebyggelse ökar inte hastigheten så som den kan göra när området omkring gatan är obebyggd, en fart som då lätt följer med in i de mer tätbebyggda områdena. En tydligare gatustruktur med fler boende och mer aktivitet bidrar också till en naturlig övervakning av gaturummet, vilket ökar tryggheten och säkerheten i området för de som går och cyklar längs västerled.

En alltför strikt uppdelning mellan trafikslagen i gatu- och vägsystemet innebär ofta att biltrafiken tar ut sin förbättrade situation i ökade hastigheter, med andra försämringar i närmiljön som resultat. De senaste åren har det lagts ned mycket resurser från ansvariga myndigheter, väghållare m.fl. för att utveckla trafiksäkra gatumiljöer, där olika trafikslag ska kunna samsas om det begränsade gaturummet på ett för alla parter trafiksäkert sätt. Det är dock Trafikkontoret/Trafik- och renhållningsnämnden som har det övergripande ansvaret för att initiera utredningar och göra bedömningar när det är tillämpligt att agera för att höja trafiksäkerheten.

### **Exploateringskontoret**

**Exploateringskontorets** kontorsutlåtande daterat den 19 juni 2008 har i huvudsak följande lydelse angående motion (2008:46)

I motionen, som till största delen berör trafikfrågor, omnämns att ansvarigt borgarråd gett kontoret i uppdrag om att ta fram markanvisning för bostäder längs Västerled som lösning på trafikproblem. Exploateringsnämnden som behandlade markanvisningen

2008-04-10 beslöt att återkalla ärendet och exploateringskontoret fick sedan i uppdrag att ta fram ett alternativ till den återkallade markanvisningen där bebyggelsen flyttats österut. Det nya förslaget godkändes av nämnden 2008-06-12.

### **Bromma stadsdelsnämnd**

**Bromma stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 28 augusti 2008 följande angående motion (2008:46)

Nämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på Mirja Räihä Järvinens (s) och Karin Hanqvists (s) motion.

*Reservation* anfördes av Karin Hanqvist (s), Lillemor Samuelsson (v) och Eie Herlitz (mp), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Jan Tigerström m.fl. (m) och Isabel Smedberg Palmqvist (fp), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Eie Herlitz (mp) och Lillemor Samuelsson (v), *bilaga 1*.

**Bromma stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 1 augusti 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Inom alla bostadsområden behöver det finnas ett gatunät som samlar upp trafiken och för ut den till det övergripande vägnätet. Enligt beslut i gatu- och fastighetsnämnden skall Västerled kvarstå som en huvudgata med 50 km/h som högsta tillåtna hastighet. Gående och cyklister har dock anspråk på att korsa bilnätet på sträcka och måste få göra det på ett säkert sätt.

Vid stadsdelsnämndens möte den 17 juni 2008 informerade trafikkontoret om de ombyggnader som är inplanerade för att göra Västerled säkrare. Projektering för åtgärderna pågår nu och beräknas kunna utföras, i en första etapp, efter semesterveckorna 2008 och i en andra etapp under 2009. Förvaltningen ställer sig positiv till de föreslagna åtgärderna som syftar till att åstadkomma lägre hastigheter och ge en ökad trafiksäkerhet på de platser där oskyddade trafikanter är exponerade.

## **Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd**

**Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 18 september 2008 följande angående motion (2008:46)

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd godkänner och överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på motionen.

**Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 2 september 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens kännedom om trafiksituationen på Västerled samt förslagen på nybyggnation i området är begränsad varför det är svårt att lämna synpunkter på specifika åtgärder. Däremot kan påpekas att de gator som utsetts till huvudgator inom 30-zon vanligtvis är viktiga att behålla som huvudgator för en god framkomlighet. Generellt anser förvaltningen dock att det naturligtvis bör vara prioriterat med säkra trafiksituationer - speciellt för barnen som är de mest utsatta i trafiken. Olika åtgärder bör därför ses över för att skapa en säker trafikmiljö på Västerled.

## **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

**Kungsholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 21 augusti 2008 följande angående motion (2008:46)

Kungsholmens stadsdelsnämnd överlämnar tjänsteutlåtandet som sitt svar på remissen.

**Kungsholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 1 augusti 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Motionen av Mirja Räihä Järvinen och Karin Hanqvist (båda s) berör en detaljerad problematik på en huvudgata inom Bromma stadsdelsområde.

Trafiksäkerhetsfrågorna är visserligen i någon utsträckning generella och det är utan tvivel så att hastigheten har betydelse för risken att oskyddade trafikanter skadas allvarligt vid olyckshändelser. Huruvida det är lämpligt att genomföra de förändringar som motionärerna föreslår på just de sträckningar av Västerled som nämns bör främst vara en fråga för övriga remissinstanser att besvara, sannolikt i första hand Bromma stadsdelsnämnd och trafiknämnden.

Stadsdelsförvaltningen föreslår därför att stadsdelsnämnden överlämnar detta tjäns-

teutlåtande som yttrande över förslag för att minska trafikproblemen på Västerled utan eget ställningstagande.

## **NTF Stockholms län**

**NTF Stockholms län** lämnar i ett brev daterat den 12 september 2008 i huvudsak följande synpunkter angående motion (2008:46)

Hastigheten har den största betydelsen för vilka följder en olycka får. Sannolikheten för att en fotgängare ska dödas eller skadas allvarligt beror på den hastighet bilen har i kollisionsogonblicket. I en påkörning i 30 km/tim riskerar endast en av 10 att förolyckas, i 50 km/tim däremot riskerar så många som 8 av 10 att förolyckas, i det aktuella området rör sig många fotgängare. Biltrafiken har anspråk på framkomlighet i området men det får inte äventyra de gåendes säkerhet. NTF Stockholms län förespråkar en högsta hastighet på 30 km/tim där oskyddade trafikanter rör sig och där man inte kan säkerställa trafikmiljön med separationen mellan oskyddade och bilister. Trafikkontoret har tidigare beslutat att Västerleds gatans bredd inte tillåter en separation mellan bilister och cyklister, vilket får till följd att cyklister nyttjar även den smala gångbanan.

NTF Stockholms län anser att miljön idag är plottrig och skapar en dålig förutsättning för att ge rätt signaler ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Mätningar och observationer som gjorts i området visar på dålig efterlevnad när det gäller infartsförbud och hastighetsgränser.

Till grund för Trafikkontorets åtgärdsförslag ligger en gammal utredning där man bl. a uppger ett trafikflöde på 4500 bilar/dag en siffra som enligt Trafikkontoret själva nästan är fördubblad i dagsläget..

NTF Stockholms län anser utifrån områdets karaktär och förutsättningar, att trafikkontorets föreslagna åtgärder ej är tillräckliga för att få den hastighetsdämpande effekt som bör till i området.

## **Olovslunds Trädgårdsstadsförening**

**Olovslunds Trädgårdsstadsförening** lämnar i ett brev inkommet den 17 september 2008 i huvudsak följande synpunkter angående motion (2008:46)

Huvudgatorna Västerled och Djupdalsvägen går spikrakt genom Olovslund, som är plågat av stor genomfartstrafik från Mälardalen och Västerort. Detta problem är känt av Trafikkontoret och politiker sen 30 år tillbaka. Varje dag bryter minst 700 bilister mot infartsförbudet vid Drottningholmsvägen (6.30-9.00). (Trafikkontorets uppgift)  
I Stockholms stads trafiksäkerhetsprogram, kap 7 punkt 1 står följande: "Bilarnas faktiska hastighet bör alltså vara högst 30 km/h där fotgängare, cyklister och bilister

kan kollidera." Denna rekommendation nonchaleras helt av Trafikkontoret trots att de själva konstaterat att cykelbanor inte kan anläggas på Västerled-Djupdalsvägen för att dessa gator är för smala. Pga. den farliga trafiksituationen cyklar numera även vuxna på trottoaren. Stadsdelsnämnden har gett bifall till Trafikkontorets förslag till ombyggnad av Västerled.

De förändringar som föreslås i Olovslund kommer inte att innebära minskad hastighet och ökad säkerhet då några trafikdämpande åtgärder som avsmalningar eller gupp ej tillåts, ej heller sänkning av hastighet till 30 km/h på nämnda sträckor (400m och 122m).

De skisser, som bifogas Trafikkontorets förslag är vilseledande och ger sken av större ombyggnad än den som i verkligheten planeras dvs. i praktiken innebär ombyggnaden endast att gatsten läggs i redan befintliga refuger (ej tvärs över körbana) samt ny belysning. Tillgänglighetsanpassning för funktionshindrade är bra, men påverkar inte bilarnas hastighet.

Trafikkontoret skriver " Upphöjda övergångsställen kan inte anläggas längs stora delar av gatan eftersom markförhållandena är dåliga. Vid dessa platser kan gupp förorsaka markvibrationer." Trots detta faktum tillåts tung trafik att framföras utan konsekvent hastighetsbegränsning genom Olovslund, som till största delen vilar på lera.

Planerade åtgärder;

- Korsning vid Västerled - Stugvägen ingen förändring pga. dåliga markförhållanden.
- Befintligt övergångsställe på Västerled vid Sångarlunden: Byte av befintligt gupp (typ bula) till mycket avfasat och bilvänligt platågupp dvs. ingen hastighetsdämpande förbättring i praktiken.
- Korsningen vid Västerled - Djupdalsvägen. Där finns redan idag ett fyrvägsstopp och detta kompletteras med meterbred remsa av storgatsten.
- På 122 m av Djupdalsvägen föreslås inga förbättringar dvs. sammanhängande 30km/h som vi boende önskar.
- Hastighetssänkningar till 30km/h har gjorts på andra huvudgator, senast på Beckombergavägen, med mycket positiv respons från de boende.
- Ett argument från Trafikkontor och politiker mot 30km/h är att det inte efterlevs av bilister!

Detta är inte ett relevant argument, bilister kör inte 50km/h heller där så är angivet. Den viktigaste orsaken till att 30km/h inte efterlevs är de varierande hastighetsgränser som idag finns i området dvs. 30 / 50 / 30 / 50 på snart sagt var hundra meter. Varför skulle bilister köra laglydigt när de ser att 100m längre fram är det 50km/h.?

- I Olovslund kommer framkomligheten fortsatt att vara hög vid 30km/h eftersom Västerled/Djupdalsvägen är spikraka och några avsmalningar inte tillåts.
- Psykologiskt är 30km/h en mycket viktig markering från samhällets sida till alla bilister;

- tätbefolkat område; hänsyn till människor och miljö
- smala gator
- skolväg för barn till förskola/skola
- cykelbana saknas
- tung trafik

Sammanfattningsvis: Vi boende i Olovslund, stöder motionens förslag om sänkt hastighet på föreslagna vägsträckor. (Västerled 400m och Djupdalsvägen 122m).

De planerade åtgärderna i Olovslund, som förväntas ge "ökad trafiksäkerhet på de platser där oskyddade trafikanter är exponerade" (citat Stadsdelsnämnden), kommer bara att ge ökad trafiksäkerhet om de kompletteras med 30km/h. Dessutom är oskyddade trafikanter i Olovslund inte bara exponerade för fara på vissa platser utan genom hela Olovslund eftersom cykelbana saknas och även vuxna numera cyklar på trottoarerna, som är avsedda för fotgängare.

Trafikkontoret och Stadsdelsnämnden uppvisar en exempellös nonchalans för av Riksdag uppsatta miljömål och Stockholms stads egna rekommendationer för ökad trafiksäkerhet och utsätter barn och vuxna i Olovslund med omnejd dagligen för allvarlig fara gällande säkerhet och hälsa. Och det handlar om 400m och 122m!

## MOTION (2001:40) AV ROGER MOGERT (S) OM NOLLVISIONEN FÖR STOCKHOLM

Motion (2001:40) har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden samt stadsdelsnämnderna Hässelby-Vällingby, Katarina-Sofia och Liljeholmen.

### **Gatu- och fastighetsnämnden**

**Gatu- och fastighetsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 23 oktober 2001 följande angående motion (2001:40)

Gatu- och fastighetsnämnden godkänner kontorets utlåtande som svar på remissen av motionen.

*Reservation* anfördes av ledamoten Ann-Marie Strömberg m.fl. (v), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av ledamoten Per Bolund (mp), *bilaga 1*.

**Gatu- och fastighetskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 3 oktober 2001 har i huvudsak följande lydelse.

### *Stadens engagemang i Nollvisionen*

Den 27 maj 1997 beslöt Gatu- och fastighetsnämnden att Nollvisionens synsätt får bli vägledande för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet i Stockholm

Den 6 februari 2001 godkände Gatu- och fastighetsnämnden Stockholms stads Trafiksäkerhetsprogram, TSP 2000. Programmet, som visar stadens ambition för trafiksäkerhetsarbetet i Stockholm under perioden 2000-2007, bygger på att huvudprinciperna i Nollvisionen utgör grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Stockholm.

Syftet med programmet är dels att precisera stadens åtaganden, dels att involvera alla viktiga aktörer för att åstadkomma en förankring av ett gemensamt, samordnat och effektivt trafiksäkerhetsarbete. Avsikten är att programmet ska tas i kommunfullmäktige. Genom beslut i kommunfullmäktige blir trafiksäkerhetsprogrammet styrande för verksamhetsplanering och budgetarbete i stadens förvaltningar och bolag. Ett fullmäktigebeslut visar dels att staden lägger stor vikt på sitt systemansvar för trafiksäkerheten, dels att Gatu- och fastighetskontoret får i uppgift att följa upp trafiksäkerhetsåtgärderna i stadens olika förvaltningar och bolag.

Även utan ett fullmäktigebeslut kan kontoret öka sina insatser för trafiksäkerhet. Inriktningen på insatserna sker i enlighet med trafiksäkerhetsprogrammet. I kommunstyrelsens förslag till budget för gatu- och fastighetskontoret för år 2002 avsätts 50 Mkr extra för genomförande av programmet.

#### *"Lite lugnare tempo"-projektet*

Kampanjen "Lite lugnare tempo" är ett hastighetsprojekt initierat och samordnat av Vägverket Region Stockholm. Projektet har varit framgångsrikt, vilket i hög grad beror på tydlig mål formulering och framför allt ett effektivt samarbete med Polisen, NTF Stockholms län, Huddinge kommun, Stockholms stad och Länsstyrelsen.

Kontoret ställer sig mycket positiv till att Stockholms stad medverkar i denna typ av trafiksäkerhetsprojekt.

Trafiksäkerhetens utveckling i Stockholm beror i hög grad på utvecklingen i hela Stockholmsregionen. En effektiv trafiksäkerhetskampanj bör därför inte koncentreras enbart till Stockholms stad. För att få bäst genomslag och effekt bör insatserna omfatta flera kommuner. Ett lyckosamt trafiksäkerhetsarbete förutsätter också kraftfulla insatser från Vägverket, Polisen, Landstinget, NTF Stockholms län, yrkestrafikföretagen m fl.

Detta kräver en samordning mellan olika aktörer. Vägverket har sektorsansvaret för trafiksäkerheten i landet och ska inom ramen för sitt sektorsansvar vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till andra parter. Vägverket har resurser avsatta för att samverka och ge stöd, bl. a till kommunerna, i trafiksäkerhetsarbetet. Kontoret anser därför att Vägverket även fortsättningsvis ska hålla i denna typ av projekt och att Stockholms stad medverkar då projekten passar in i stadens trafiksäkerhetsarbete.

#### *Automatiska övervakningskameror*

Sedan några år tillbaka driver Vägverket och Rikspolisstyrelsen i samverkan ett försöksprojekt med automatiska hastighetskameror. Tidigare erfarenheter med automatisk kameraövervakning utanför Iggesund har visat på mycket positiva resultat. Under hösten 2001 planerar polisen i Umeå att göra de första fältförsöken i landet med



automatisk kameraövervakning av körning mot rött ljus.

Kontoret följer de försök som görs i landet och har sedan något år tillbaka planer på att göra försök i Stockholm. Redan till nästa år kommer kontoret att föreslå att en viss del av de extra 50 Mkr till trafiksäkerhet år 2002 ska användas till försök med automatiska hastighetsövervakningskameror på några utsatta vägsträckor i Stockholm. De kommande åren vill kontoret utveckla försöken till att även omfatta andra trafikbeteenden än hastighet, exempelvis körning mot rött ljus.

### **Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd**

**Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 5 november 2001 följande angående motion (2001:40)

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till Kommunstyrelsen som svar på remissen.

**Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 17 oktober 2001 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att behovet av trafiksäkerhets höjande åtgärder är stort och en mycket angelägen fråga. Detta speciellt mot bakgrund av dagens utveckling med ökad trafik i regionen och allt fler trafikolyckor med personskador som följd.

Nollvisionen är ett rikstäckande projekt med syfte att skapa en bred opinion och ett ökat engagemang för trafiksäkerhetsarbetet. Inriktningen (visionen) är noll döda och noll skadade. Projektet leds av Vägverket som har sektoransvaret för trafiksäkerhetsarbetet i landet. I detta ansvar ligger att samordna arbetet samt att stödja och engagera berörda parter. Särskilda resurser finns också avsatta för att driva arbetet. Utöver kommunerna är frivilligorganisationer, t ex. NTF, och andra myndigheter med ansvar för trafiksäkerheten, t ex. polisen, viktiga aktörer i arbetet.

Förvaltningen anser att Vägverket även fortsättningsvis ska leda arbetet med Nollvisionen. Trafiksäkerhetsarbete vad gäller information, attityder mm, är så komplext att det ej torde vara en effektiv nivå att enskilda kommuner hanterar frågan själva. Frågorna är gemensamma för hela regionen och regional samordning fordras för att utforma tydliga mål och för att få så stor kraft och ett så brett genomslag som möjligt. Självklart bör staden kraftfullt delta i arbetet då olika projekt som leds och samordnas av Vägverket sammanfaller med stadens egna ambitioner och mål vad gäller trafiksäkerheten.

Gatu- och fastighetsnämnden (gfn) har 1997 beslutat att Nollvisionen ska vara vägledande för stadens trafiksäkerhetsarbete. Vidare har gfn 2001 antagit Stockholms stads Trafiksäkerhetsprogram, TSP 2000, som anger inriktningen fram till 2007. I TSP 2000 preciseras ansvaret mellan stadens olika nämnder för trafiksäkerhetsarbetet. Pro-

grammet ska beslutas av kommunfullmäktige och blir därefter styrande för samtliga förvaltningar och bolag.

”Lite lugnare tempo”-projektet är ett hastighetsprojekt initierat och samordnat av Vägverket Region Stockholm. Projektet har gett goda resultat och är ett bra exempel på att den nuvarande arbetsordningen med Vägverket som huvudman är ett bra arbets-sätt. Förvaltningen ser gärna att den kameraövervakning, som ingår som en del av detta projekt, och som motionären framhåller som positivt, utvecklas vidare och ges större spridning.

Gfn avsätter i budget särskilda medel för trafiksäkerhetsarbetet. Bl. a ansvarar gfn för utformning av gator mm i staden. Stadsdelsnämndens trafiksäkerhetsansvar omfattar bl. a gatudrift för det kommunala gatu- och vägnätet (exkl. större trafikleder) inklusive vinterväghållning. Vidare arbetar nämnden med att integrera trafiksäkerhetsfrågorna inom förskolan och skolan.

Utformningen av trafikmiljöer är ett viktigt område för att förbättra säkerheten. Fysiska åtgärder i gatumiljön måste anpassas utifrån de orsaksanalyser och den kunskapsutveckling som hela tiden sker. Mycket finns att göra för att undanröja tänkbara faror och brister. Förvaltningen vill i detta sammanhang passa på att ifrågasätta delar av den förnyelse som nyligen skett inom stadsdelsområdet. Utformningen av t ex Räckstavägen är enligt förvaltningens uppfattning till vissa delar mindre lyckad vad gäller olika säkerhetsaspekter. Med en bättre dialog och ett mer utvecklat samrådsförfarande kunde bättre lösningar ha åstadkommit.

Trafiksäkerhetsarbetet måste också balanseras mot andra angelägna uppgifter för staden. Förvaltningen konstaterar t ex att det idag inte finns något riktigt bra alternativ till salt när det gäller att klara en effektiv halkbekämpning. Kravet på minskad saltanvändning av miljöhänsyn kolliderar med kravet på bra halkbekämpning. En samlad bedömning om för och nackdelar med olika lösningar måste eftersträvas.

Skolan har en viktig uppgift när det gäller att informera och undervisa om trafiksäkerhet. Nämndens skolor arbetar aktivt med detta idag. Vidare arbetar förvaltningen på olika sätt med att skapa trygga skolvägar för eleverna.

## **Katarina-Sofia stadsdelsnämnd**

**Katarina-Sofia stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 25 oktober 2001 följande angående motion (2001:40)

Tjänsteutlåtandet utgör svar på remissen.

**Katarina-Sofia stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 9 oktober 2001 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att ett arbete för att få bilisterna att respektera fartgränserna och därigenom minska hastigheterna i trafiken är av största vikt. Trafikfrågorna påverkar i hög grad boendemiljöerna i innerstaden. Boende i vissa delar av Katarina-Sofia har uttryckt stark oro för barnens säkerhet i trafiken, till exempel på vägen till skolan, på grund av de ofta alltför höga hastigheterna hos bilister.

### **Liljeholmens stadsdelsnämnd**

**Liljeholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 25 oktober 2001 följande angående motion (2001:40)

1. Liljeholmens stadsdelsnämnd åberopar och översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Ann-Marie Strömberg m.fl. (v), *bilaga 1*.

**Liljeholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 26 september 2001 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att de synpunkter och önskemål som framförs i motionen är mycket tänkvärda och viktiga att beakta. Det är av stor vikt att trafiksäkerhetsfrågor tas på största allvar för att minimera antalet olyckor och trafikskador samt för att skapa en trivsamt och säker miljö. Nollvisionen är en långsiktig nationell målsättning som utgör grunden i stadens trafiksäkerhetsprogram.

Enligt Vägverket kommer projektet "Lite lugnare tempo" att fortsätta under åren 2002-2003. För närvarande pågår diskussioner på Vägverket om vilka/vilken väg som fortsättningsvis kommer att ingå i projektet. I valet av vägar utgår Vägverket bl. a från den s.k. 100-listan som är en förteckning över de 100 mest olycksdrabbade vägarna i länet. I projektet ingår utplacering av trafikövervakningskameror. Förvaltningen välkomnar projekt som främjar trafiksäkerheten och hyser förhoppningar om att Stockholms stad även i fortsättningen kommer att delta aktivt i projektet "Lite lugnare tempo".

Stadsdelsnämnden har ingen direkt möjlighet att fatta beslut i frågor som rör trafiksäkerheten då ansvaret för trafiksäkerhetsfrågor ligger hos Vägverket och Stockholms gatu- och fastighetsnämnd. Önskemål om åtgärder för att främja trafiksäkerheten i den egna stadsdelen framförs kontinuerligt till gatu- och fastighetskontoret.

RESERVATIONER M.M.

MOTION (2008:40) AV JAN VALESKOG (S) OM GENOMFÖRANDE AV ETT ÅTGÄRDSPROGRAM FÖR SÄKRA HUVUDGATOR I STOCKHOLM

**Trafik- och renhållningsnämnden**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s) och tjänstgörande ersättaren Kajsa Stenfelt (v) enligt följande

att återremitera ärendet

att uppdra åt kontoret att återkomma med svar på motionen i samband med att trafiksäkerhetsprogrammet behandlas

samt

att därutöver anföra följande:

Det är rimligare att dessa frågor behandlas samlat. I praktiken har dessa frågor nedprioriterats kraftigt de senaste åren, något vi inte kan acceptera. Om kontoret avser ta fram ett program för att återuppta arbetet med säkrare huvudgator bör motionen behandlas i samband med detta.

Det avgörande är dessutom inte om frågorna behandlas i ett program, utan att de ekonomiska förutsättningarna för ett genomförande av åtgärder finns. Det kräver politiska prioriteringar där trafiksäkerhetsfrågorna uppvärderas - betydligt mer än den borgerliga majoriteten hittills har gjort - och där de ges den tyngd de förtjänar. Därför bör också programmet och motionen behandlas samlat.

MOTION (2008:46) AV MIRJA RÄIHÄ JÄRVINEN OCH KARIN HANQVIST (BÅDA S) OM TRAFIKPROBLEM PÅ VÄSTERLED I BROMMA

**Trafik- och renhållningsnämnden**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s), ledamoten Mats Lindqvist (mp) och ledamoten Kajsa Stenfelt (v) enligt följande

1. Motionen tillstyrks i huvudsak.
2. Därutöver anförs följande:

Att ändra skyltningen om 30 km/h som rekommenderad hastighet på sträcka på Västerled, mellan Abrahamsbergsvägen och Djupdalsvägen, till anvisad hastighet på 30 km/h, på hela denna sträcka

Som huvudprincip är det viktigt att huvudgatorna har en hastighetsbegränsning på 50 km/h och att i förekommande fall hastighetsdämpande åtgärder vidtas som gör att hastigheten inte blir högre än detta. Tyvärr har den borgerliga majoriteten minskat anslagen för att kunna åstadkomma säkra huvudgator vilket inneburit ökat antal olyckor på många platser.

I detta fall som motionärerna tar upp är situationen speciell. Här finns en småhusbebyggelse med relativt lite trafik, ingen busstrafik och en hel del avsnitt med 30 km/h på huvudgatorna i området. Till exempel har Djupdalsvägen på en lite sträcka på ca 100 m, från korsningen till Västerled och norrut, 50 km/h för att därefter övergå till 30 km/h. Det medför att trafiken här accelererar på denna korta sträcka för att därefter snabbt bromsa in. Detta gagnar inte trafiksäkerheten och denna första del av sträckan på Djupdalsvägen bör således också vara 30 km/h.

Även på Västerled, mellan Abrahamsbergsvägen och Djupdalsvägen är det idag 50 km/h med undantag från en kortare sträcka mitt i mellan dessa gator på Västerled som också har 30 km/h. Det är dock endast en rekommenderad hastighet på 30 km/h som bilisterna kan avstå ifrån att följa om man vill. Det är särskilt allvarligt eftersom det rör sig väldigt många barn på denna sträcka. Som en följd av detta bör 30 km/h vara anvisad hastighet, inte rekommenderad, på hela sträckan på Västerled mellan Abrahamsbergsvägen och Djupdalsvägen.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (m) och ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) enligt följande

Gaturummet är stadens blodomlopp och en förutsättning för en levande, tillgänglig och dynamisk stad. I väntan på nya infrastruktursatsningar, som tidigare majoritet motsagt sig, kommer innerstaden alltjämt vara en plats där trafik som inte alls är på väg dit måste samsas med stadens invånare och dess vardagsliv. Att jämka olika intressen och blanda trafikslag är en del av livet i storstaden, och det innebär att alla måste ta mer hänsyn till varandra, att lära av varandra och att respektera varandra.

Motionärerna hävdar att trafiksäkerhetsarbetet har upphört i Stockholm. Det är inte sant. Trafiksäkerhetsskapande åtgärder på såväl huvudgator som andra ställen där behoven finns är i fortfarande hög grad aktuella och arbeten pågår för att få dessa till stånd. Dock inte under benämningen ”Säker Huvudgata” vilket innehöll många direktiv som nuvarande majoritet ansett olämpliga. Västerled är under arbete och åtgärder som planeras följer de huvudriktlinjer som dragits upp.

Trafiksäkerhetsarbetet ska inriktas på att förena ökad säkerhet med en förbättrad framkomlighet. På stadens huvudgator ska trafiksäkerhetsarbetet koncentreras kring övergångsställen och särskilt utsatta platser medan hastighetsdämpande åtgärder i form av fysiska hinder ska koncentreras till skolor och andra platser, där medborgarna upp-

lever hastighetsbegränsningarna som relevanta. I övrigt ska fysiska hinder ersättas med nya tekniska hjälpmedel, övergångsställen ska målas och upplysas, belysningen ska förbättras och särskilt utsatta platser ska få trafikljus. Trafiksäkerhetsarbetet ska ta sin utgångspunkt i den verkliga trafiksituationen och analyser och prioriteringar av särskilt utsatta konfliktpunkter mellan olika trafikslag ska inleda arbetet och ligga till grund för konkreta åtgärder.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Teres Lindberg m.fl. (s), enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden bifaller motionen samt därutöver anför följande:

Vi ser inga hinder i att fullfölja projektet ”säker huvudgata” och samtidigt bygga bostäder. Det är ju barn och andra som befinner sig i en trafikfarlig miljö just nu som upplever problemen och att hänvisa till bostadsbebyggelse som majoriteten har uppenbara problem att verkställa är ytterst tvetydigt. Stadens utgångspunkt borde vara en trafiksäker miljö för alla.

*Reservation* anfördes av Cecilia Obermüller (mp) enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden bifaller motionen samt därutöver anför följande:

Hastigheten på Västerled bör med skyltning samt olika farthinder sänkas till 30 km/h. Att bygga bostäder längs med vägen är en felaktig metod. Det finns definitivt mer effektiva trafikriktade lösningar.

### **Bromma stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Karin Hanqvist (s), Lillemor Samuelsson (v) och Eie Herlitz (mp) enligt följande

Nämnden borde ha beslutat att bifalla motionen.

Motionärerna vill i en av att-satserna att sträckorna Nockebytorg-Abrahamsbergsvägen samt Västerled-Kojgränd ska hastighetsbegränsas till 30 km/h.

Förvaltningen har i sitt tjänsteutlåtande inte berört detta utan hänvisar till det möte som ägde rum den 17 juni då trafikkontoret redogjorde för de åtgärder som är planerade för att göra Västerled säkrare.

Att också hastighetsbegränsa ovan nämnda sträcka skulle bidra till en ökad trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna. Majoriteten hävdar att det är meningslöst att begränsa hastigheten då den i alla fall inte efterlevs. Det är ett märkligt sätt att re-

sonera anser vi, då t.ex. den av förra majoriteten beslutade hastighetsbegränsningen på Beckombergvägen har haft stor effekt på trafiksäkerheten.

En majoritet av de boende i berörda områden har länge kämpat för att få tillstånd en sänkning av hastigheten. Vi har svårt att se hur den styrande majoriteten inte varit lyhörda för dessa krav när Västerled nu äntligen ska göra till säkrare huvudgata.

Bilisternas hastighet och framkomlighet prioriteras framför barn, gångtrafikanter och cyklisters säkerhet.

*Särskilt uttalande* gjordes av Jan Tigerström m.fl. (m) och Isabel Smedberg Palmqvist (fp) enligt följande

Vi stöder stadsdelsförvaltningens förslag och vill därutöver anföra.

Stockholmsregionen har under mycket lång tid missgynnats vad gäller trafiksatningar. Under den föregående mandatperioden innehade vänsterblocket makten både i Stockholms kommunfullmäktige och i regeringen. Under hela mandatperioden fattades inget beslut om t.ex. Citybanan eller Förbifart Stockholm. Västerled skulle idag ha betydligt mindre trafik om infrastrukturen i Stockholmsområdet utvecklats samt att förbifarten blivit byggd i tid.

(S) hävdar i såväl den motion som här behandlas och den motion som Jan Valeskog (s) lämnat till kommunfullmäktige att trafiksäkerhets- arbetet har upphört. Detta påstående är helt felaktigt. Trafiksäkerhets- och trafiksäkerhets- åtgärder på såväl huvudgator som andra ställen där behoven finns är fortfarande i hög grad aktuella och arbeten pågår för att få dessa till stånd. Dock inte under benämningen Säker huvudgata vilket innehöll många direktiv som nuvarande majoritet ansett olämpliga. Västerled är under arbete och Trafikkontoret har föredragit för nämnden vilka åtgärder som planeras och vad vi kan se, så följer detta arbete de huvudriktlinjer som dragits upp nämligen att säkerställa 50 km/timme genom fysiska begränsare samt få till stånd en mer säker miljö vid övergångsställen, korsningar och andra platser där blandad trafik förekommer.

*Särskilt uttalande* gjordes av Eie Herlitz (mp) och Lillemor Samuelsson (v) enligt följande

På flera huvudgator i Bromma – t.ex. Alviksvägen - tillämpas omväxlande hastighetsbegränsning 50 och 30 km/tim. Detta skapar förvirring för bilisterna. Det är svårt att ständigt växla hastighet på korta sträckor.

Överträdelse av hastighetsgränsen är därför vanlig. I stället bör den nya av Vägverket införda hastighetsbegränsningsnivån 40 km/tim införas på alla huvudgator. Så även på Västerled.

Om forskning visar att skillnaden mellan 30 och 40 km/timme gör att risken för personskador ökar påtagligt vid 40 km/tim. bör man välja 30 km/timme.

Cykelbanor bör anläggas längs hela Västerled.

## MOTION (2001:40) AV ROGER MOGERT (S) OM NOLLVISIONEN FÖR STOCKHOLM

### Gatu- och fastighetsnämnden

*Reservation* anfördes av ledamoten Ann-Marie Strömberg m.fl. (v) enligt följande

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar

att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorets tjänsteutlåtande,

att för sin del tillstyrka motionen,

att införa 30 km/h som en generell hastighetsgräns i bostadsområden och andra områden där många människor rör sig ute, samt

att anföra följande:

Sänkt hastighet är det säkraste sättet att minska både risken för trafikolyckor och skadorna i de trafikolyckor som ändå inträffar. Sänkt hastighet från 50 km/h till 30 km/h innebär både kraftigt minskad olycksrisk och kraftigt minskade skador. Av denna anledning bör 30 km/h vara den generella hastighetsgränsen i alla bostadsområden och andra områden där många människor rör sig ute. En generell låg hastighetsgräns innebär också att trafiken flyter lugnare och att det blir lättare även för bilisterna med en låg jämn hastighet i stället för den ryckighet som uppstår då hastighetsgränserna växlar.

*Reservation* anfördes av ledamoten Per Bolund (mp) enligt följande

Nämnden beslutar att:

1. För sin del bifalla motionen.
2. Införa 30 km/h som generell hastighetsgräns i Stockholm.
3. I övrigt anföra följande:

Vi delar motionärens åsikt att antalet olyckor i Stockholmstrafiken som leder till döda eller svårt skadade är oacceptabelt högt. Staden måste därför ta till kraftfulla åtgärder för att minska antalet olyckor. En självklar första åtgärd är att sänka hastighetsgränsen på gator med blandad trafik till 30 km/h. Detta skulle sänka antalet svårt skadade mycket kraftigt. På genomfartsleder där det enbart finns biltrafik kan dagens



hastighetsgränser behållas om säkerheten är godtagbar. De förslag som nämns i motionen, bl. a fler automatiska övervakningskameror bör också förverkligas.

### **Liljeholmens stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Ann-Marie Strömberg m.fl. (v) enligt följande

Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutar

att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorets tjänsteutlåtande,

att för sin del tillstyrka motionen,

att införa 30 km/h som en generell hastighetsgräns i bostadsområden och andra områden där många människor rör sig ute, samt

att anföra följande:

Sänkt hastighet är det säkraste sättet att minska både risken för trafikolyckor och skadorna i de trafikolyckor som ändå inträffar. Sänkt hastighet från 50 km/h till 30 km/h innebär både kraftigt minskad olycksrisk och kraftigt minskade skador. Av denna anledning bör 30 km/h vara den generella hastighetsgränsen i alla bostadsområden och andra områden där många människor rör sig ute. En generell låg hastighetsgräns innebär också att trafiken flyter lugnare och att det blir lättare även för bilisterna med en låg jämn hastighet i stället för den ryckighet som uppstår då hastighetsgränserna växla



## KOMMUNFULLMÄKTIGE

### Motioner

2008:40

2008:40

#### **Motion av Jan Valeskog (s) om genomförande av ett åtgärdsprogram för säkra huvudgator i Stockholm**

*Dnr 314-1176/2008*

Stockholm har sedan ett antal år tillbaka arbetat ambitiöst med trafiksäkerhetsfrågorna och en viktig del i detta har varit sänkningen av hastigheten till 30 km/h på bostadsgatorna och ett arbete, "säker huvudgata" på huvudgatorna så att man verkligen håller stipulerade 50 km/h.

Arbetet med att få säkra huvudgator i Stockholm har i princip stannat av. Detta är mycket allvarligt eftersom det är en mycket viktig trafiksäkerhetsfråga att fordon på 50-gator verkligen inte kör fortare än denna hastighet. Ett stort antal olyckor med många döda och allvarligt skadade sker varje år på dessa gator. I många fall är det fordon som kör långt över tillåtna hastighetsbegränsningar.

För att åstadkomma en bättre efterlevnad av hastighetsbegränsningar i tätbebyggda områden behövs mer än sporadiska polisinsatser. Det krävs både en grundlig kartläggning av hur den faktiska trafikmiljön ser ut på dessa genomfartsgator i Stockholm och det behövs ett åtgärdsprogram där hastighetsdämpande åtgärder föreslås som gör att trafikanterna positivt påverkas att hålla gällande hastighetsbegränsningar. Efter en sådan kartläggning finns det sedan möjlighet att prioritera och besluta om finansiering av viktiga trafiksäkerhetsåtgärder

Mot denna bakgrund föreslår jag att fullmäktige skall besluta att

1. prioritera åtgärder för att öka trafiksäkerheten på stadens huvudgator i befolkningstäta områden
2. att uppdra åt trafikkontoret att genomföra en omfattande kartläggning av trafikmiljön på stadens huvudgator

3. uppdra till trafiknämnden att utforma ett åtgärdsprogram för att åstadkomma mer trafiksäkra huvudgator i staden.

Stockholm den 29 april 2008

*Jan Valeskog*



## KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2008:46

2008:46

**Motion av Mirja Rähä Järvinen och Karin Hanqvist  
(båda s) om trafikproblem på Västerled i Bromma**

*Dnr 314-1292/2008*

Västerled är en av huvudgatorna i Bromma och således har 50 km/h i hastighetsbegränsning efter införandet av 30- zoner i Stockholm. Men hastigheterna är som oftast betydligt högre på gatan samt att en stor del av trafiken därutöver består av smittrafik från Drottningholmsvägen via Åkeshovsvägen/ Djupdalsvägen. Dock är vi medvetna om vikten att det finns ett sammanhållet gatunät när det gäller huvudgatorna.

Men Västerled är en smal huvudgata där gångtrafikanter, cyklister och bilar måste samsas om utrymmet. Men oftast är situationen den, att de enda som samsas är gångtrafikanter och cyklister. Bilförarna struntar fullkomligt i att även de har ett ansvar för en bra trafiksäkerhet. Med majoritetens politik på trafiksäkerhetsområdet kan de göra det, trafikpolitiken har sanktionerat bilar- nas rätt i trafiken.

Villabebyggelsen längs Västerled är från 1920- talet och det pågår ett generationsskifte och de som flyttar in i husen är barnfamiljer. Många av föräldrarna känner stor oro kring trafiksituationen och helt enkelt vågar inte skicka ut barnen utan ständig tillsyn.

Problematiken kring Västerled är välkänd och därför tog trafikkontoret fram ett förslag i projekt "Säker huvudgata" under förra mandatperioden, när det gäller trafiksituationen på gatan. Förslaget har diskuterats i plansamråd och de boende ansåg att en del av förslagen var bra och en del relativt svåra att genomföra. Dock är den största önskan att sänka hastighetsbegränsningen på delar av Västerled genom områdena Olovslund/Nockeby, vilket inte påverkar framkomligheten men ger lugnare trafikrytm, avsevärt mindre buller och avgaser samt säkrare boendemiljö.

Den sträckan som är allra viktigast går från Nockeby Torg till korsningen Västerled/Abrahamsbergsväg(ca 600m) samt från korsningen Västerled/Djupdalsvägen till Kojgränd, en sträcka på 122 meter. Just nu finns det olika hastighetsskyltar var 100:e meter, skyltningen varierar mellan 30 och 50 km/h. Det klokaste vore att hela den sträckan hade 30 km/h som hastighetsbegränsning, för att sträckan är tätbebyggd och olyckrisken är som störst där. Cykelbanor kan inte anläggas eftersom gatorna är för smala och cyklister måste samsas med bilister och samtidigt visa hänsyn mot barn och vuxna som korsar gatorna på väg till och från förskola, skola och Olovslundsparken.

I Stockholms stads Trafiksäkerhetsprogram, kap 7, punkt 1 står följande: ”Bilarnas faktiska hastighet bör alltså vara högst 30 km/h där fotgängare, cyklister och bilister kan kollidera.”

När den borgerliga majoriteten tog över makten i stadshuset så var den första åtgärden på trafikområdet att prioritera bilar och den enda framkomligheten som är viktig är bilarnas framkomlighet. Projekt ”Säker huvudgata” skrotades överallt i staden och när det gäller Västerled gav ansvariga borgarrådet ett uppdrag till kontoret att ta fram en markanvisning för bostäder längs Västerled som en lösning på trafikproblem. Det var ett synnerligen konstigt beslut, som dessutom har orsakat omfattande protester i området. Hur kan 100 ytterligare bostäder med minst lika många bilägare lösa problem med för höga hastigheter om man inte samtidigt bygger om gatan med hastighetsdämpande åtgärder?

Trots att olika majoriteter har arbetat med frågan så har de boende kvar samma osäkra situation och de börjar tappa den sista tron på politiken. De boende känner att de blir kränkta gång på gång och att ingen tar trafikproblematiken på allvar, vi tycker att det är hög tid att göra det nu. Vi anser att det är hög tid att prioritera trafiksäkerhet för barn, vuxna och cyklister och säkra trafikmiljön så att den är trygg för människor i området.

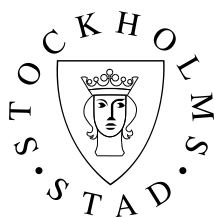
Vi yrkar med hänvisning till ovanstående att

1. staden fullföljer planerna med Säker huvudgata på Västerled
2. staden sänker hastigheten på sträckorna Nockeby torg/Abrahamsbergsvägen samt på Västerled/Kojgränd till 30 km/h.

Stockholm den 12 maj 2008

*Mirja Rähä Järvinen*

*Karin Hanqvist*



## KOMMUNFULLMÄKTIGE

### Motioner

2001:40

---

**2001:40                      Motion av Roger Mogert (s) om nollvisionen för Stockholm**

Förra året (år 2000) dödades 63 människor i Stockholmstrafiken. Över 700 skadades svårt. Trots att det råder en politisk enighet om den s.k. nollvisionen, det vill säga att målet måste vara att inga människor ska dödas i trafiken, så har antalet dödsolyckor ökat de senaste åren. Även 2001 ser det ut att bli en ökning av dödade och skadade i Stockholmstrafiken.

Denna utveckling måste till att börja med brytas. Stockholms Stad måste fördjupa sitt engagemang i trafiksäkerhetsfrågor och i arbetet för nollvisionen. Goda exempel finns att tillgå. Sedan några år tillbaka är staden involverad i projektet "Lite lugnare tempo". Syftet har varit att minska hastigheten i trafiken och därigenom minska antalet olyckor. Genom att bland annat använda automatiska kameror för att övervaka trafiken har antalet olyckor på Huddingevägen och Valhallavägen minskats drastiskt. Vissa studier pekar på en halvering av antalet olyckor.

Också biltrafikanterna har varit positiva. Två av tre bilister upplevde när de tillfrågades att kampanjen ledde till att bilister i allmänhet sänkte hastigheten. Sju av tio bilister ansåg att den automatiska hastighetskameran skulle vara kvar efter att kampanjperiod avslutats.

Mycket finns sålunda som talar för att det går att utöka omfattning av Lite lugnare tempo- kampanjen till fler områden och fler vägar i Stockholm. Genom enkla och relativt billiga åtgärder kan vi rädda liv och minska antalet olyckor.

Med anledning av detta vill jag yrka följande

1. Stockholms stad fördjupar sitt engagemang i Nollvisionen för att minimera antalet dödade och skadade i trafiken.

2. Stockholms stad arbetar för att utveckla Lite lugnare tempo projektet.
3. Stockholms stad arbetar för att få automatiska trafikövervakningskameror utplacerade på fler vägar.

Stockholm den 18 juni 2001

*Roger Mogert*