



Handläggare:
Annika Feychting tel 508 264 91
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering

2004-11-01

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Förslag till 30-zoner i Stockholm - sammanställning av inkomna remissvar

Samtliga stadsdelsnämnder har svarat på remissen. Utöver dessa har även FiSS (Föräldraralliansen i Stockholm stad) och SL inkommit med yttranden.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade den 23 september att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande från den 9 september 2004 till Gatu- och fastighetsnämnden som svar på remissen.

Reservation anmäldes av Jan Tigerström m.fl. (m), Kristin Swanberg m.fl. (fp) och Désirée Pethrus Engström (kd). Innehållet i reservationen framgår av bilaga..

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande:

För Brommas del är förändringarna marginella eftersom 30-zoner i stort sett redan har införts på lokalgatunätet. Vi (sdf) är positiva till förslaget. För att säkerställa att hastigheterna sänks bör, där vägarna är överbredda, avsmalningar eller andra hastighetsreducerande åtgärder anläggas. Vidare bör infarterna till lågfartsområdena från huvudgatorna markeras visuellt så att trafikanternas säkerhet fångas. Lågfartsåtgärder bör även införas på de delar av huvudgatunätet där oskyddade trafikanter löper risk att skadas. På följande huvudgator har förvaltningen erfarit, bl.a. av kontakter med de boende, att det råder en bristande säkerhet för barnen när de rör sig till skolor, förskolor eller andra målpunkter: Beckombergavägen mellan Bergslagsvägen och Bällstavägen, Västerled mellan Abrahamsbergsvägen och Djupdalsvägen, Drottningholmsvägen där de otrygga passagera särskilt är lokaliserade till korsningarna med Abramhamsbergsvägen, Åkeshovsvägen, Brommaplan, Ulvsundaplan och Gubbkkärrsvägen, Spångavägen, Djupdalsvägen och Björnsongatan.

Gatu- och fastighetskontorets kommentarer

Kontoret planerar att ta fram ett åtgärdsprogram för trafiksäkerhetsåtgärder på huvudgator under nästa år. Synpunkter från stadsdelsnämnden kommer att tas med i arbetet.

Enskede-Årsta stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 följande:

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande överlämnas som svar till gatu- och fastighetsnämnden
2. Därutöver anföres följande.

Vi kan inte av förslagshandlingarna utläsa huruvida idag befintliga hastighetsbegränsningar till 30 km/tim på de i förslaget anförda huvudgatorna kommer att fortsätta att gälla. Av den anledningen vill vi betona att vi förutsätter att så blir fallet. Detta gäller för våra områden bland annat vissa sträckor på Sköntorpsvägen, Hjälmarsvägen, Årstavägen, Åmänningevägen, Palmfeltsvägen, Sockenvägen, Enskedvägen, Grycksbovägen, Skönsmovägen och Tussmötevägen.

Eftersom Sockenvägen genom Gamla Enskede sedan många år haft hastighetsbegränsning till 30 km/tim samt dessutom förbud mot genomfart anser vi att det naturliga vore att hela detta område utgjorde en 30-zon.

Vidare anser vi att lokalgatorna utefter Nynäsvägen genom Gamla Enskede skall ingå i respektive 30-zoner. Dessa gator är relativt smala med många parkerade fordon och riskerar att användas som smitvägar vid trafikstockningar på Nynäsvägen.

Skagersvägen anser vi bör avföras som huvudgata och ingå i föreslagna 30-zoner.

Tussmötevägen och Skönsmovägen genom Stureby är sedan några år föremål för ombyggnad med hastighetsdämpande åtgärder och omfattande 30-zoner. Eftersom dessa gator går genom bostadsbebyggelse och är relativt smala anser vi att även dessa gator i sin helhet bör inrymmas i föreslagna 30-zoner. Genomfartstrafik på dessa gator är enbart motverad för SL:s busstrafik, i övrigt måste all genomfartstrafik anses som så kallad smittrafik.

Därutöver vill vi betona behovet av ytterligare hastighetsdämpande åtgärder på de föreslagna huvudgatorna Grycksbovägen och Palmfeltsvägen. Dessa vägar går tätt igenom bostadsområden och gällande hastighetsgränser om 50 km/tim överskrids alltför ofta trots de hittills gjorda åtgärderna.

Reservation anmäldes av vice ordförande Göran Holmström (kd), ledamöterna Birgitta Axén (m), Björn Holmberg (m), tjänstgörande ersättaren Christian Jobrant (m), ledamöterna Hans Larsson (fp), Peter Backlund (fp) till förmån för eget förslag vilket framgår i bilaga.

Särskilt uttalande anmäldes av vice ordförande Göran Holmström (kd), ledamöterna Birgitta Axén (m), Björn Holmberg (m), tjänstgörande ersättaren Christian Jobrant (m), ledamöterna Hans Larsson (fp), Peter Backlund (fp) vilket framgår i bilaga.

Särskilt uttalande anmäldes av vice ordförande Göran Holmström (kd), ledamöterna Birgitta Axén (m), Björn Holmberg (m), tjänstgörande ersättaren Christian Jobrant (m) vilket framgår i bilaga.

Särskilt uttalande anmälades av vice ordförande Göran Holmström (kd) vilket framgår i bilaga 1.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Enskede-Årsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande:

Stadsdelsförvaltningen är positiv till förslaget att införa 30-zoner eftersom de ökar trafiksäkerheten och ger miljövinster. I och med förslaget omfattas alla gator exklusive huvudgator, av 30-zonerna. Förslaget innebär att det främst är Stureby och västra Årsta som får nya 30-zoner, medan det i övriga områden sker kompletteringar så att hela 30-zoner erhålls. Förslaget påverkar inte nämndens ansvar för barmarks- och vinterväghållningen.

Gatu- och fastighetskontorets kommentarer

Kontoret föreslår att tidsbegränsningen på de ställen med hastighetsgränsen 30 km/tim vid skolor ska tas bort. Anledningen till det är att barn befinner sig i området kring skolorna även på andra tider. För övrigt kommer de nuvarande hastighetsgränserna på huvudgatorna att fortsätta att gälla.

På Sockenvägen på delen mellan Sockenplan och Nynäsvägen är det genomfartsförbud. Gatu- och fastighetskontoret lägger därför in vägen i 30-zonen i kontorets förslag.

Lokalgatorna utmed Nynäsvägen i Gamla Enskede ingår redan i 30-zonerna enligt kontorets förslag.

Skagersvägen förbinder områdena i Årsta med Johanneshovsvägen/
/Palmfeldtsvägen vid Bolidenplan och bör därför ingå i huvudgatunätet.

Tussmötevägen och Skönsmovägen förbinder Stureby med det övergripande vägnätet och bör kvarstå som huvudgata. En ombyggnad av Tussmötevägen för att göra den säkrare har just genomförts. Skönsmovägen kommer att tas med i arbetet med ett åtgärdsprogram för huvudgatorna. Även hastighetsdämpande åtgärder på Grycksbovägen och Palmfeldtsvägen kommer att tas med i detta arbete.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 att som sitt yttrande till gatu- och fastighetsnämnden överlämna och i huvudsak åberopa stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande samt anföra därutöver följande.

Nämnden har uppvaktats via telefon, skrivelser och besök av många medborgare inom Farsta-området, vilka är mycket oroliga för trafikens höga fart och de risker den medför, främst för oskyddade trafikanter. Nämnden delar denna oro. Därför är det nödvändigt med 30-zoner i bostadsområdena. På vissa särskilt utsatta gator krävs därutöver även andra hastighetsdämpande åtgärder.

Vi delar därför inte gatu- och fastighetsnämndens och stadsdelsförvaltningens uppfattning om klassificeringen av gatorna. Nämnden vill genomföra försöksverksamhet med 30 km/tim som högsta

hastighet på alla gator inom området, dock ej på de självklara huvudvägarna Nynäsvägen, Örbyleden och Magelungsvägen. Vi anser att det är lättare för alla trafikanter om 30-zon gäller inom så gott som hela gatunätet i vårt område.

Nämnden har noterat informationen om att de flesta gående (90%) överlever om de blir påkörda av en bil i 30 km/tim. Om bilen håller 50 km/tim dör däremot de flesta som blir påkörda. Vi anser att detta är avgörande argument för att begränsa hastigheten i bostadsområdena till 30 så långt det någonsin är möjligt.

Det är en efterlängtd åtgärd att 30-zoner införs i bostadsområdena i Farsta. För hög hastighet i tätbebyggt område är ett stort problem hos oss. Efterlevnaden av dessa hastighetsbegränsningar bör effektiviseras och intensifieras.

Särskilt uttalande anmälde av ledamoten Bertil Fredriksson (kd) vilket framgår av bilaga 1. Till uttalandet anslöt sig vice ordförande Madeleine Sjöstedt m fl (fp) och ledamoten Cecilia Nordenfelt m fl (m).

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande:

Stadsdelsförvaltningen anser att den avvägning, d.v.s. klassificering av stadsdelsområdets gator, som gatu- och fastighetskontoret gjort är rimlig. Problem med otillåtet höga hastigheter på genomfarts-/huvudvägar bör åtgärdas med andra åtgärder så som fysiska farthinder, intensifierad övervakning, etc. Val av lämpliga platser och åtgärder bör tas fram inom det kommande arbetet med Trafiksäkerhetsprogrammet för åren 2005-2011.

Gatu- och fastighetskontorets kommentarer

Gatu- och fastighetskontoret har också tagit del av synpunkter från medborgare i Farsta stadsdelsområde. Vi är medvetna om att det förekommer gator med förhållandevis höga hastighetsnivåer. Dessa gator har ofta en utformning som inbjuder till högre hastigheter och det behövs fysiska åtgärder för att säkra en lägre hastighetsnivå.

Inom alla stadsdelsnämndsområden behöver det finnas ett gatunät som samlar upp trafiken och för ut den till det övergripande vägnätet. För att det ska bli acceptans för 30-zonerna bör inte heller vara alltför långa avstånd, innan bilföraren når en huvudgata. Gator som har en huvudgatsfunktion behöver inte ha 50 km/tim överallt, utan hastighetsgränsen måste anpassas till de platsens förhållanden. Kontoret anser att de gator som vi har föreslagit i Farsta har funktion som huvudgata och föreslår därför ingen förändring, utom när det gäller Majrovägen och Pepparvägen (se nedan). Eftersom de föreslagna huvudgatorna i flera fall är breda, skulle det inte räcka med att enbart ändra hastighetsgränsen till 30 km/tim där det behövs, utan gatorna behöver även förses med fysiska hastighetsdämpande åtgärder och i vissa fall bättre anordningar för gång- och cykeltrafiken. I arbetet med ett åtgärdsprogram för huvudgatorna kommer självklart dessa gator i Farsta att tas med.

Kontoret föreslår härutöver att Majrovägen i Gubbängen och Pepparvägen i Hökarängen läggs in i 30-zonen. Vägarna har genomfartsförbud och har därför inte funktion som huvudgata.

Hägerstens stadsdelsnämnd

Hägerstens stadsdelsnämnd beslutade den 23 september att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande och översända det till gatu- och fastighetsnämnden som remissyttrande.

Reservation anmäldes av ledamoten Margareta Cederfelt m.fl. (m.fl.) till förmån för sitt förslag till beslut. Reservationen framgår i bilaga.

Särskilt uttalande anmäldes av ledamoten Bengt Sundell m.fl. (v). Uttalande framgår i bilaga.

Särskilt uttalande anmäldes av ledamoten Ylva Wahlström (m). Uttalande framgår i bilaga.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Hägerstens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande: Stadsdelsförvaltningen är positiv till förslaget att införa 30-zoner i Stockholm och Hägersten för att höja trafiksäkerheten samt nå de förväntade effekterna av mindre koldioxidutsläpp, lägre bensinförbrukning och minskat buller.

Förvaltningen vill understryka vikten av fysiska åtgärder, t.ex. beläggning och hinder, på de gator som föreslås fungera som huvudgator med 50 km/tim i syfte att förbättra trafiksäkerheten.

Förvaltningen förstår behovet av huvudgator inom 30-zonerna men anser ändå att Slättgårdsvägen och delar av Personnevägen, från simhallen med mot Hägerstensvägen bör övervägas ingå i 30-zonerna. Inom dessa områden rör sig många barn, som tillhör de mest utsatta i trafiken. Slättgårdsvägen är den mest olyckbelastade inom planområdet. Få bilister håller de givna hastighetsgränserna, som är 30 km/tim dagtid och 50 km/tim kvälls- och nattetid. De boende i området har länge efterlyst hastighetsdämpande åtgärder.

Gatu- och fastighetskontorets kommentarer

Gatu- och fastighetskontoret har noterat att nämnden understryker behovet av fysiska trafiksäkerhetsåtgärder på huvudgatorna och tar med det i arbetet med ett åtgärdsprogram för huvudgatorna.

Slättgårdsvägen förbinder Hägersten och Mälarhöjden med det övergripande vägnätet och har därför funktionen av huvudgata. Om kontorets förslag att ta bort tidsbegränsningen på vägar där hastigheten sänkts till 30 km/tim vid skola/förskola genomförs, kommer större delen av vägen att ha hastighetsgränsen 30 km/tim dygnet runt. Kontoret instämmer i att det behövs fysiska åtgärder för att få ner hastigheterna på Slättgårdsvägen. Kontoret föreslår därför att detta ses över arbetet med ett åtgärdsprogram för huvudgatorna.

Personnevägen har funktionen att förbinda Hägersten med det övergripande vägnätet. Det är dock inget som hindrar att man ser över hastighetsgränserna på vägen och undersöker om det kan vara lämpligt med 30 km/tim på den sträcka som nämnden föreslår. Därutöver bör behovet av fysiska trafiksäkerhetsåtgärder ses över i arbetet med åtgärdsprogram för huvudgatorna.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade den 21 september 2004 följande.

1. Stadsdelsnämnden föreslår att hastighetsbegränsade åtgärder införs vid den föreslagna 50-sträckan Sörgårdsvägen.
2. Stadsdelsnämnden godkänner i övrigt förvaltningens remissvar och översänder det till Gatu- och fastighetsnämnden.
3. Stadsdelsnämnden anför

Sörgårdsvägen som sträcker sig mellan Skattegårdsvägen och Bergslagsvägen i Kälvesta är föreslagen som 50-sträcka. På båda sidor av vägen finns promenadvägar vilket anses vara orsaken till att vägen är lämplig som 50-sträcka.

Vad som inte framgår är att Sörgårdsskolan ligger utmed vägen och att en av byggnaderna har in och utfart direkt på Sörgårdsvägen. Det har med tiden blivit en "av- och på lastning" av barn och vuxna samt en bilparkering. Upp till 5, 6 bilar parkerar vid Sörgårdsvägens väggkant och kanten består numer av leriga gropar.

I övrigt används sträckan som mer eller mindre motorväg med ibland mycket höga hastigheter. Det är knappt någon som håller sig till idag 50 km/t.

Stadsdelsnämnden ser den största risken för barnen som ska gå ut och in i Sörgårdsskolan samt gå över på övergångsställen på fyra ställen i den aktuella sträckningen.

Nämndens begäran är nu att det på sträckan görs en avsmalning alt. gupp för att hastigheten 50 ska hållas i framtiden. Dessutom behövs vid Sörgårdsskolan en kortare sträcka 30.

Reservation anmäldes av ledamot Helen Jäderlund Eckardt m fl (fp), vilken framgår i bilaga.

Särskilt uttalande lämnades av ledamot Catharina Hillerström Vagli m fl (m) till vilket ordförande Berit Kruse m fl (s), ledamot Ann-Christine Isaksson-Ketzel (v) och ledamot Birgitta Wosse (mp) anslöt sig. Uttalandet framgår i bilaga.

Särskilt uttalande lämnades av vice ordförande Fredrik Wallén (kd). Uttalandet framgår i bilaga.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande: Genomförandet är en viktig del i det trafiksäkerhetsprogram som nu är utsänt för remissbehandling. Stadsdelsförvaltningen ser positivt på införande av 30-zoner i de områden

där detta ännu inte hunnit genomföras. Införandet innebär förutom ökad trafiksäkerhet även en lägre bullernivå.

30-zoner kräver en ökad mängd av vägmärken som stadsdelsnämnden får driftansvar för. Det innebär tvättning, klottersanering och kraftigt ökat behov av trädbeskärning för att säkerställa att vägmärkena är väl synliga även på avstånd. Stadsdelsförvaltningen måste därför erhålla ekonomisk kompensation härför vid kommande budgetbehandling.

Gatu- och fastighetskontorets kommentarer

Gatu- och fastighetskontoret noterar att nämnden har önskemål om trafiksäkerhetsåtgärder på Sörgårdsvägen som är en huvudgata. Kontoret kommer att ta med dessa i arbetet med ett åtgärdsprogram för huvudgatorna

Katarina-Sofia stadsdelsnämnd

Katarina-Sofia stadsdelsnämnd beslutade den 23 september att

1. Tjänsteutlåtandet utgör svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart

Margareta Björk m fl (m) reserverade sig mot nämndens beslut till förmån för eget yrkande, vilket framgår i bilaga.

Nämnden framförde gemensamt att Katarina-Sofias lokala handikappråds yttrande bör uppmärksammas. Yttrandet framgår i bilaga .

Särskilt uttalande lämnades av Patrik Holmberg (kd), Ann Mari Engel (v), Agneta Emmervall m fl (s) och Birger Albrechtsson (mp). Uttalande framgår av bilaga.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Katarina-Sofia stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande: Stadsdelsförvaltningen är positiv till införande av 30-zoner i bostadsområdena enligt gatu- och fastighetskontorets förslag. Kontorets planer att ta bort tidsbegränsningen för 30-gränsen vid skolor som ligger på huvudgator, så att 30 km gäller dygnet runt på dessa platser, tycker förvaltningen är bra. Det är också bra att, som kontoret planerar, påminna om hastigheten 30 km i timmen vid skolor inom 30-zonerna genom skyltning o.dyl.

Gatu- och fastighetskontorets kommentarer

Det lokala handikapprådet har synpunkter på utformningen av hastighetsdämpande åtgärder med hänsyn till olika utifrån olika funktionshinder. Gatu- och fastighetskontoret tar med synpunkterna i det fortsatta arbetet med förslag till hastighetsdämpande åtgärder.

Kista stadsdelsförvaltning

Kista stadsdelsförvaltning beslutade den 23 september 2004 att överlämna och återropa förvaltningens yttrande över förslag till genomförande av 30-zoner i Stockholm.

Särskilt uttalande anmäldes av vice ordförande Birgitta Wahlman m.fl. (m) som ledamot Lotta Gravenius m.fl. (fp) och ledamot Carina Andersdotter Sommar (kd) ansluter sig till. Uttalandet framgår av bilaga 1.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Kista

stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande: Stadsdelsförvaltningen är positiv till förslaget med 30-zoner i bostadsområdena. På vissa gator finns undantagsvis redan 30-begränsningar. Detta gäller även utanför de flesta skolorna. Erfarenheterna härifrån, och nuvarande överskridna hastigheter på vissa stickgator till huvudgatorna, visar att det inte räcker med fartbegränsning. Även fartdämpande åtgärder behövs omgående på vissa gator för att begränsningarna ska följas.

Förslaget till 30-zoner i bostadsområden ingår som en del i en strategi för att förbättra trafiksäkerheten på gatunätet. En annan del i denna strategi är att förbättra trafiksäkerheten på huvudgatorna med hjälp av fysiska åtgärder, som bl.a. syftar till att minska de högsta hastigheterna. Detta är positivt men då problemen är akuta i framförallt Husby med Norgegatan, som är en huvudgata, måste åtgärder omgående vidtas. Norgegatan inbjuder till mycket höga hastigheter. Det finns busshållplatser utmed gatan. Husbybadet och Husbyskolan ligger i anslutning till Norgegatan. Norgegatan är den mest bullerstörda gatan i hela stadsdelsnämndsområdet. Om 50 km/tim skall bibehållas på Norgegatan och delar av Danmarksgatan (mellan gränsen till Husby och ned till Kista Galleria) måste utan dröjsmål tillses att hastighetsbegränsningen inte överskrids, genom olika fartdämpande åtgärder. Alternativet är att även dessa huvudgator omfattas av 30-zonen. 50 km/tim är dock att föredra på dessa gator för att gynna handel m.m.

Gatu- och fastighetskontorets kommentarer

Norgegatan-Danmarksgatan har funktionen av huvudgata i Kista-Husby och det är inte lämpligt med hänsyn till vägens utformning att enbart sänka högsta tillåten hastighet till 30 km/tim. Över gatan finns planskilda passager för gång- och cykeltrafiken. Likaså finns ett separat gång- och cykelvägnät. De problem med säkerheten för oskyddade trafikanter, som trots detta kvarstår, får utredas i samband med arbetet med åtgärdsprogram för huvudgatorna.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Vice ordförande Mats G Nilsson m.fl. (m), Didar Samaletdin m.fl.(fp) och Birgitta Borg (kd) reserverade sig mot beslutet med hänvisning till sitt gemensamma förslag. Detta framgår i bilaga.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Kungsholmens

stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande: Gatu- och fastighetsnämnden har sedan flera år och med gott resultat prövat en hastighetsbegränsning till 30 km/tim i många områden i staden. På Kungsholmen har max 30 gällt inom Kronobergsområdet, avgränsat av S:t Eriksgatan, Fleminggatan, Scheelegatan och Hantverkargatan samt i Alströmerområdet, avgränsat av

Fleminggatan, Igeldammsgatan, Kungsholmsstrand, Industrigatan och Fridhemsgatan.

I det förstnämnda området har farthinder byggts. I det sistnämnda har enbart skyltning genomförts. I bägge områdena har dock farterna dämpats som en följd av hastighetsbegränsningen.

Inom de bostadszoner som relativt naturligt formas innanför huvudgatorna finns enligt stadsdelsförvaltningens bedömning inte skäl att köra fortare än 30 km/ timmen. Den tidsbesparing som kan göras vid högre hastighet kan inte på något sätt anses uppväga den skaderisk som finns vid högre hastigheter.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden tillstyrker förslaget om 30-zoner i staden i den del som berör Kungsholmens stadsdelsnämndsområde.

Förvaltningen vill avslutningsvis dela den oro som framförts, om att den 30-begränsning som idag gäller vid skolor och förskolor, riskerar att i fortsättningen inte efterlevs lika bra som idag om 30-zonerna blir stora. Det känns därför viktigt att en ”uppmärksamhetsskytning” fortfarande sker vid skolor/förskolor, även om hastighetsgränsen formellt sett är 30 i hela området.

Gatu- och fastighetskontorets kommentarer

Vid skolorna inom 30-zonerna kommer bilisterna att påminnas om 30 km/tim genom förstärkt målning i gatan liksom varningsmärke med lekande barn. Kontoret kommer också genomföra uppföljande hastighetsmätningar vid ett antal skolor för att se om det sker några förändringar och kunna göra eventuella åtgärder om det skulle behövas.

Liljeholmens stadsdelsnämnd

Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 följande.

1. Stadsdelsnämnden godkänner och överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen till gatu- och fastighetsnämnden.
2. Nämnden uttalar att även Blommensbergsvägen i sin helhet, Hägerstensvägen genom Aspudden och Örsberg, samt Elektravägen bör ha 30 km/tim. som hastighetsgräns,
3. Bäckvägen (den del som ingår i Liljeholmen) bör ha 30 km/tim som hastighetsgräns
4. Nämnden anför att hastighetsdämpande åtgärder bör vidtas på Blommensbergsvägen vid Aspuddens skola och Blommensbergsskolan, samt på Elektravägen vid flyktingbostäderna,
5. Nämnden hemställer hos gatu- och fastighetsnämnden om trafiksäkerhetsåtgärder på huvudgatorna i Liljeholmen
6. Nämnden anför följande:

Låg hastighet vid bilkörning är det absolut säkraste sättet både att minska antalet bilolyckor och att minska skadorna vid de olyckor som ändå inträffar. Låg jämn hastighet utan den ryckighet som varierande hastigheter skapar underlättar också både bilkörningen och framkomligheten i staden

och ger bättre trafikmiljö. Stadsdelsnämnden välkomnar därför förslaget till 30-zoner i staden, men önskar göra några tillägg till förslaget.

Hägerstensvägen är ombyggd till miljöprioriterad gata och byggd för låg hastighet med 30 km/tim. som högsta rekommenderade hastighet. Hägerstensvägen är direkt olämplig för högre hastigheter.

Blommensbergsvägen passerar förbi två skolor, en förskola och en parklek och många barn rör sig därför i området. Även Blommensbergsvägen bör vara 30-gata i sin helhet. Ytterligare hastighetsdämpande åtgärder utöver de gupp som redan finns bör vidtas vid skolorna, till exempel avsmalning av den breda och till höga hastigheter inbjudande Blommensbergsvägen.

Även Bäckvägen bör vara 30-gata med tanke på att vid Bäckvägen ligger både en större förskola (Svandammsgården) och en öppen förskola (Enbacken) Elekravägen passerar flyktingbostäderna i Västberga där ett stort antal barnfamiljer bor och många barn rör sig i området. Om det inte är möjligt att göra Elekravägen till en 30-gata måste i varje fall hastighetsdämpande åtgärder i någon form vidtas i anslutning till flyktingbostäderna.

Särskilt uttalande

” I huvudsak finns ett brett stöd för att utvidga områdena i ytterstaden där maxhastigheten är 30 km/h. Många stockholmare lever och bor oskyddat och trafiken finns ofta nära inpå förskolor, skolor, bostadsområden, äldreboenden, gångvägar och frilufts- och rekreationsområden.

Den behandling av genomförandet av utvidgade 30-zoner som inledningsvis föreslogs, utan remiss till stadsdelsnämnderna, var inte tillfredsställande. Det är angeläget att stadsdelsnämnderna, som stadens lokala organ med omfattande medborgarkontakter nu får möjlighet att yttra sig formellt över förslaget.

Efterlevnaden av hastighetssänkningar är den springande punkten i förslaget. Att trafikanterna sänker hastigheten och anpassar den efter de yttre förutsättningarna är i grunden en moralisk fråga. Att göra omfattande eftermätningar på de gator där hastigheten sänkts är därför mycket viktigt. Hastighetsdämpande åtgärder bör i de fall efterlevnaden är dålig bli resultatet. Därför behövs att medborgarna rapporterar sina upplevelser. Det vore också önskvärt att Polisen kunde skärpa sin hastighetsövervakning som ett led i genomförandet.”

Vice ordföranden Magnus Hellström, ledamoten Anne Wompa och tjänstgörande ersättaren Anita Schneider alla (m), ledamöterna Karin Berggren och Elisabet Abelsson båda (fp).

Ledamoten Andreas Stuesson (kd) reserverade sig mot beslutet, med undantag av tilläggsförslag om Bäckvägen, till förmån för förvaltningens förslag.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande: Stadsdelsförvaltningen ser mycket positivt på förslaget att införa 30-zoner i Stockholm för att höja trafiksäkerheten samt även på de förväntade effekterna med mindre koldioxidutsläpp, lägre bensinförbrukning och minskat buller.

Förvaltningen vill understryka vikten av fysiska åtgärder på de gator som föreslås att fungera som huvudgator med 50 km/tim.

För några av de föreslagna huvudgatorna har synpunkter vid upprepade tillfällen lämnats från de boende som anser att biltrafiken är mycket störande och upplevs som ett hot i närmiljön. I Liljeholmens stadsdelsområde har klagomålen främst gällt Korpmossevägen och Tellusborgsvägen.

Förvaltningen förstår behovet av huvudgator inom 30-zonerna, men anser ändå att Korpmossevägen och Tellusborgsvägen bör ingå i 30-zonen. Ett generationsskifte pågår inom dessa områden med många inflyttade barnfamiljer. Även Blommensbergsvägen bör övervägas ingå i 30-zonen eftersom den passerar två skolor och en förskola. Genomfartstrafik till E4 är heller inte tillåten via Blommensbergsvägen varför användningen som matargata kan anses begränsad redan ur den aspekten.

Gatu- och fastighetskontorets kommentarer

Inom alla stadsdelsnämndsområden behöver det finnas ett gatunät som samlar upp trafiken och för ut den till det övergripande vägnätet. För att det ska bli acceptans för 30-zonerna bör det inte heller vara alltför långa avstånd, innan bilförarna når en huvudgata. Gator som har en huvudgatsfunktion behöver inte ha 50 km/tim överallt, utan hastighetsgränsen måste anpassas till de förhållanden som är på platsen.

När det gäller Blommensbergsvägen anser kontoret att gatan kan ingå i 30-zonerna, eftersom den ändå är avstängd för genomfartstrafik till E4. När det gäller Hägerstensvägen, som är avstängd för all genomfartstrafik, anser kontoret följande. Mot bakgrund av det uppdrag som kontoret har från nämnden, att utreda förändring av genomfartsförbudet och planerna på bostadsbebyggelse utmed vägen, anser kontoret att den bör kvarstå som huvudgata. Hägerstensvägen är också ombyggd till en utformning som ger lägre hastigheter och den tillhör en av de säkrare huvudgatorna i staden. Kontoret anser att övriga gator som vi har föreslagit i Liljeholmen har funktionen som huvudgator och föreslår därför inte någon förändring.

Eftersom dessa gator i flera fall är breda, skulle det inte räcka med att enbart ändra hastighetsgränsen till 30 km/tim där det behövs, utan gatorna behöver förses med fysiska hastighetsdämpande åtgärder och i vissa fall bättre anordningar för gång- och cykeltrafiken. I arbetet med ett åtgärdsprogram för huvudgatorna kommer självklart dessa gator i Liljeholmen att tas med. De synpunkter som nämnden framför angående Bäckvägen, Elektravägen, Korpmossevägen och Tellusborgsvägen kommer också att tas med i detta arbete.

Kontoret har tagit förnyade kontakter med polisen med syfte att åstadkomma ett samarbete kring information och övervakning. Dessa kontakter har varit positiva.

Maria-Gamla stans stadsdelsnämnd

Maria-Gamla stans stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 följande:

1. Nämnden beslutar att i huvudsak ställa sig bakom förvaltningens förslag till beslut med följande tillägg:

Införande av 30-zoner är välkommet. För alla som arbetar, bor, går i skola och förskola skulle en sänkning av fartgränserna skapa en säkrare trafikmiljö. Vi är därför positiva till gatu- och fastighetsnämndens förslag. Det är dock en sträckning som enligt vår mening felaktigt bedömts som huvudgata, nämligen Söder Mälarstrand väster om Västerbron och upp till korsningen Bergsundsgatan/Högalidsgatan samt Högalidsgatans sträckning från korsningen Bergsundsgatan till korsningen Långholmsgatan. Det är en ganska kort sträcka med tre övergångsställen med delvis skymd sikt. Här passerar dagligen vuxna, barn och hundar på väg till och från Långholmen och inte sällan är olyckorna nära att ske.

Med trafikljus i båda nämnda korsningar är sträckorna emellan dessa så pass korta att vi inte ser någon anledning för bilarna att köra i mer än 30km/h. Vid de tre övergångsställena som saknar trafikljus behöver dagens osäkra situation för gångtrafikanter förbättras, vilket vi tror att en utbyggnad av 30-zonen kan göra.

Reservation anmäldes av ledamöterna Michael Schartau (m), Gunnel Laufke (m), Sonja Gräns (m) och ledamoten Torbjörn Andring (kd) till förmån för eget förslag till beslut om avslag på förvaltningens förslag. Innehållet i reservationen framgår i bilaga.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Maria-Gamla stans stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande: Trafikfrågorna är engagerande och viktiga för boende i Maria-Gamla stan. Här finns förutom ordinarie bostadshus även många servicehus och skolor, där trafiken för äldre och barn kan vara både hotande och hindrande.

Yttrandet från Lokala Pensionärsrådet visar på de äldres intresse för en säker trafikmiljö och deras önskemål om delaktighet i planeringsprocessen. Förvaltningen hoppas att det fortsatta arbetet med lokala insatser i trafiksäkerhetsfrågorna även fortsättningsvis kan utvecklas i samråd med medborgargrupper och medborgarinflytande, på det sätt som redovisats från arbetet med 30-zoner och projektet Hornsgatan - Säker Huvudgata. Förvaltningen hoppas att de specifika satsningar som planeras utanför skolor kommer till genomförande: 30 km/tim dygnet runt, målning med 30 km på vägbanan vid skolor och påminnelse skylt om hastighetsbegränsning på 30 km.

Förvaltningen uppskattar satsningen på trafiksäkerhet och de olika delprojekt som nu gatu- och fastighetskontoret arbetar med och som förhoppningsvis mynnar ut i ett helhetsgrepp om trafiksäkerheten.

Gatu- och fastighetskontorets kommentarer

Gatu- och fastighetskontoret föreslår att Söder Mälarstrand väster om Västerbron och upp till korsningen Bergsundsgatan/Högalidsgatan samt Högalidsgatans sträckning från korsningen Bergsundsgatan till korsningen Långholmsgatan läggs in i 30-zonen enligt nämndens synpunkt.

Vid skolorna inom 30-zonerna kommer bilisterna att påminnas om 30 km/tim genom förstärkt målning i gatan liksom varningsmärke med lekande barn. Kontoret kommer också genomföra uppföljande hastighetsmätningar vid ett antal skolor för att se om det sker några förändringar och kunna göra eventuella åtgärder om det skulle behövas.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004

Stadsdelsnämnden beslöt i enlighet med ordförandens yrkade följande:

1. Stadsdelsförvaltningens yttrande tillstyrks i huvudsak.
2. Förslaget om att begränsa hastigheten till 30 km i timmen på hela Dalagatan avstyrks.
3. Stadsdelsnämnden anför därutöver följande:

Dalagatan bör i motsats till vad förvaltningen föreslår fortsätta att fungera som huvudgata och ha 50 km i timmen. Upplandsgatan och Västmannagatan kan aldrig få funktionen som huvudgata då det oftast innebär en omväg att köra på dessa parallellgator. På Dalagatan finns det även en hastighetsbegränsning på 30 km utanför skolorna vars legitimitet riskerar att undergrävas om det är 30 km på hela Dalagatan.

Förslaget om att ändra hastigheten till 30 km på Karlbergsvägen, väster om Torsgatan kan dock accepteras då denna ej är en genomfartsgata.

Särskilt uttalande anmäldes av ledamoten Sebastian Cederschiöld m.fl. (m), vilket framgår i bilaga.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Norrmalms

stadsförvaltnings tjänsteutlåtande: Stadsdelsförvaltningen är positiv till gatu- och fastighetskontorets förslag på områden, där 30 km/tim kommer att vara högsta tillåtna hastighet. Vad gäller stadsdelen Norrmalm anser dock förvaltningen att Karlbergsvägen väster om Torsgatan bör ingå i 30-zonen, eftersom den vägsträckan knappast används för genomfart utan mera har karaktären av lokalgata.

Förvaltningen anser att även Dalagatan bör ingå i 30-zonen.

Genomfartstrafiken skulle på det sättet kunna fördelas mellan Dalagatan, Västmannagatan och Upplandsgatan och inte enbart koncentreras till Dalagatan.

För stadsdelen Norrmalm, liksom för andra innerstadsdelar, innebär förslaget att förhållandevis många gator kommer att ligga inom 30-zonen. Förvaltningen förutsätter därför att man från gatu- och fastighetskontorets sida noga följer upp effekterna av att 30-zoner införs inom förhållandevis stora områden.

Gatu- och fastighetskontorets kommentarer

Gatu- och fastighetskontoret instämmer i att Karlbergsvägen väster om Torsgatan knappast används för genomfart utan mera har karaktären av lokalgata. Kontoret föreslår därför att den läggs in i 30-zonen.

Rinkeby stadsdelsnämnd

Rinkeby stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 att godkänna förvaltningens svar i huvudsak på remissen, men tillägger ”och Rinkebysvängen” i förvaltningens förslag slutet på 2:a mening, så att meningen lyder...”Dock förordar stadsdelsnämnden att farten begränsas till 30 km/tim för hela Rinkebystråket och Rinkebysvängen”.

Kerstin Gustavsson m.fl. (m) och Victor Flores m.fl. (fp) meddelade reservation mot beslutet. Reservationen framgår i bilaga.

Dikran Dison (kd) samt Amal Besada (kd) meddelade särskilt uttalande som framgår i bilaga.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Rinkeby

stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande: Stadsdelsnämnden godkänner förslaget om införande av 30-zoner. Dock förordar stadsdelsnämnden att farten begränsas till 30 km/tim för hela Rinkebystråket. Detta på grund av att flera skolor och förskolor ligger i nära anslutning till Rinkebystråket vilket gör att många barn korsar gatan utmed hela sträckningen.

Gatu- och fastighetskontorets kommentarer

Rinkebystråket och Rinkebysvängen har en uppsamlingsfunktion inom stadsdelen Rinkeby och har därför klassats som huvudgator i kontorets förslag. Gatorna är byggda med trafikseparering och det finns planskilda gång- och cykelpassager samt ett separat gång- och cykelvägnät. Hastigheten är begränsad till 30 km/tim där oskyddade trafikanter behöver passera Rinkebystråket. Att lägga in båda dessa gator i 30-zonen är inte lämpligt med hänsyn till efterlevnaden. Kontoret föreslår istället, att vi i samband med arbetet med att göra ett åtgärdsprogram för huvudgatorna, studerar hur oskyddade trafikanter rör sig och om det finns behov av ytterligare platser där hastighetsdämpande åtgärder bör genomföras.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsnämnd beslutade den 23 september 2004 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det som sitt svar till gatu- och fastighetsnämnden på remissen ”Förslag till 30-zoner i Stockholm”. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Reservation lämnades av vice ordföranden Billy Östh m.fl. (m) och ledamoten Anna Eklund m.fl.(fp) till förmån för eget förslag till beslut. Detta framgår i bilaga.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Skarpnäcks

stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande: Stadsdelsförvaltningen anser att det är positivt att 30-zoner nu införs i hela Skarpnäck. Redan idag är

Hammarbyhöjden, Björkhagen och området mellan G:la Tyresövägen/Sockenvägen och Rusthållarvägen 30-zoner.

Merparten av de föreslagna huvudgatorna i Skarpnäck är utformade som lokalgator med bostadshus på båda sidor, skolor och förskolor. De är heller inte särskilt breda. Som exempel kan nämnas delar av Kärrtorpsvägen och Finn Malmgrens väg. Här är det viktigt att de 30-sträckor som idag finns även gäller fortsättningsvis och då utan tidsbegränsningar, d.v.s. under hela dygnet. Det är också viktigt att det snabbt påbörjas en kartläggning av behovet av trafiksäkerhetsåtgärder på huvudgatorna, så att dessa kan genomföras inom en rimlig framtid.

På informationsmötet som hölls 2004-09-02 framkom bl.a. önskemål om att hela Sockenvägen, från Skogskyrkogården till Bagarmossen, ska ingå i 30-zonen. Anledningen till detta var flera, men främst handlar det om trafiksäkerhetsaspekter och det faktum att det idag körs alldeles för fort på sträckan. Förvaltningen anser att det är ett bra förslag att Sockenvägen ingår i 30-zonen som en åtgärd för att dämpa hastigheten. Det finns redan idag tidsbegränsade 30-sträckor utmed Sockenvägen och det vore bra med en enhetlig hastighet på hela vägsträckan.

Som så mycket annat skulle inte problemen med bristande trafiksäkerhet finnas i lika stor utsträckning, om alla medborgare följde gällande lagar och regler. Förvaltningen anser slutligen att införandet av 30-zoner måste kompletteras med beteendepåverkande kampanjer och en utökad polisövervakning.

Gatu- och fastighetskontorets kommentarer

Kontoret planerar att ta fram åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhetsåtgärder på huvudgator under nästa år.

Gatu- och fastighetskontoret anser att Sockenvägen på delen mellan Kärrtorp och Nynäsvägen har funktionen som huvudgata och föreslår därför ingen förändring. Trafiksäkerhetsåtgärder för Sockenvägen kommer att utredas i samband med programarbetet som nämns ovan.

I samband med att 30-zonerna börjar gälla kommer en stor informationskampanj att genomföras. Kontoret har också tagit förnyade kontakter med polisen med syfte att åstadkomma ett samarbete kring information och övervakning. Dessa kontakter har varit positiva.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004

att uttala som sin vilja att hela stadsdelsnämndsområdet innefattas av 30-zon förutom Skärholmsvägen som föreslås till 50-zon.

att ärendet omedelbart justeras

Reservation lämnades av minoriteten (m), (fp) samt (kd) genom vice ordförande Jan Jönsson (fp). Reservationen framgår i bilaga.

Gatu- och fastighetskontorets kommentarer

Inom alla stadsdelsnämndsområden behöver det finnas ett gatunät som samlar upp trafiken och för ut den till det övergripande vägnätet. För att det ska bli acceptans för 30-zonerna, bör det inte heller vara alltför långa avstånd innan bilförarna når en huvudgata. Gator som har en huvudgatsfunktion behöver inte ha 50 km/tim överallt, utan hastighetsgränsen måste anpassas till de förhållanden som är på platsen. Kontoret anser att de gator som vi har föreslagit i Skärholmen har funktionen som huvudgator och föreslår därför bara en förändring (se nedan). Eftersom dessa gator i flera fall är breda, räcker det inte med att enbart ändra hastighetsgränsen till 30 km/tim, utan gatorna behöver de förses med fysiska hastighetsdämpande åtgärder och i vissa fall bättre anordningar för gång- och cykeltrafiken. I arbetet med ett åtgärdsprogram för huvudgatorna kommer självklart dessa gator i Skärholmen att tas med.

Kontoret föreslår att Lammholmsbacken som har begränsad funktion som huvudgata läggs in i 30-zonen.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade den 26 augusti 2004

1. Stadsdelsnämnden tillstyrker införandet av 30-zoner i stadens bostadsområden i enlighet med gatu- och fastighetskontorets förslag med beaktande av de synpunkter som framförts i utlåtandet.
2. Förvaltningen får i uppdrag att återkomma med konkret förslag till information i samband med införandet av 30-zoner.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Spånga-Tensta

stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande: Stadsdelsförvaltningen föreslår, att stadsdelsnämnden tillstyrker införandet av 30-zoner i stadens bostadsområden i enlighet med gatu- och fastighetskontorets förslag med beaktande av de synpunkter som framförts i utlåtandet.

Förvaltningen vill ta upp Avestagatan i sammanhanget med ett prioriterat åtgärdsprogram för huvudgator. Vid Avestagatan planeras det i det nya bostadsområdet för en gemensam förskola och lågstadieskola, som ska tas i bruk höstterminen 2005. Förbi skolan/förskolan måste hastigheten begränsas till högst 30 km/tim. Därutöver behövs övergångsställen över Avestagatan från de nya bostadsområdena bl.a. i närheten av Slånbacken, där barn från de nya områdena ska gå i förskola.

Gatu- och fastighetskontorets kommentarer

Gatu- och fastighetskontoret tar med synpunkterna om trafiksäkerhetsåtgärder på Avestagatan i samband med arbetet med åtgärdsprogram för huvudgatorna. Om hastighetsbegränsningen vid skolan/förskolan behövs snabbare, får nämnden meddela det.

En stor informationskampanj kommer att genomföras i samband med införandet av 30-zoner. Stadsdelsförvaltningarna kommer självklart att få ta del av informationsmaterial m.m.

Vantörs stadsdelsnämnd

Vantörs stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004

1. Vantörs stadsdelsnämnd överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande från Anders Lindström, avdelningschef daterat den 2 september 2004 som sitt yttrande över förslaget till 30-zoner i Vantör.
2. Vantörs stadsdelsnämnd anser att 30-zonen i Vantör också ska inkludera Årdalavägen, Gamla Huddingevägen, Harpsundsvägen, Trollesundsvägen, Önskehemsgatan, Ripsavägen, Hagsätravägen, Glanshammargatan, Skebokvarnsvägen.

Därutöver anförs:

Nämnden har tidigare redogjort för hur de boende i Vantörs gett uttryck för sin inställning till den föreslagna zonindelningen. Det är glädjande att GFK har tagit intryck av några av dessa synpunkter.

Henrik Ehrenberg (kd) reserverar sig till förmån för eget tilläggsyttrande.
Lena Kling, m fl (fp) reserverar sig till förmån för eget tilläggsyttrande.
Marie Ljungberg Schött m fl (m) reserverar sig till förmån för eget yttrande.

Särskilt uttalande lämnas av Henrik Ehrenberg (kd) vilket framgår av bilaga.

Särskilt uttalande lämnas av Lena Kling, m fl (fp) vilket framgår av bilaga.

Särskilt uttalande lämnas av Marie Ljungberg Schött m fl (m) vilket framgår av bilaga.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Vantörs stadsdelsnämnds tjänsteutlåtande:

Stadsdelsförvaltningen har under flera år pekat på en rad trafiksäkerhetsproblem i Vantörs trafik- och gatumiljö. Förvaltningen välkomnar därmed gatu- och fastighetskontorets planer på att införa 30-zoner på Stockholms bostads- och lokalgator. De flesta medborgare i Vantör torde också generellt ställa sig mycket positiva till förslaget, om man ska döma av de många önskemål om hastighetsbegränsningar som under de senaste åren kommit till förvaltningen.

Förvaltningen anser att hela Ripsavägen bör ingå i 30-zonen. Förvaltningen ställer sig tveksam till den föreslagna zonindelningen för ett antal av de andra huvudgatorna. Förvaltningen vill uppmana gatu- och fastighetskontoret att ytterligare studera om det är nödvändigt med ytterligare huvudgator mellan Rågsved och Hagsätra, förutom Huddingevägen. När det gäller Årdalavägen kan förvaltningen konstatera att det finns en stark opinion bland de boende för sänkta hastigheter och minskad genomfartstrafik. Initiativtagarna har på ett övertygande sätt visat att Årdalavägen är en viktig skolväg för barnen i området och att det finns stora brister i trafiksäkerheten utmed gatan. Förvaltningen anser att det därmed finns anledning att ompröva behovet av en huvudgata genom Örby i denna riktning.

Slutligen vill förvaltningen betona vikten av att gatu- och fastighetskontoret snarast studerar vilka trafiksäkerhetshöjande åtgärder som är nödvändiga på de gator som inte ingår i 30-zonerna, i synnerhet som man kan befara att trafiken kommer att öka på dessa gator. Behovet torde bli särskilt stort på de ovan nämnda gatorna Årdalavägen, Hagsätravägen samt Skebokvarnsvägen i höjd med Bäckahagens skola.

Gatu- och fastighetskontorets kommentarer

Inom alla stadsdelsnämndsområden behöver det finnas ett gatunät som samlar upp trafiken och för ut den till det övergripande vägnätet. För att det ska bli acceptans för 30-zonerna, bör det inte heller vara alltför långa avstånd innan en bilförarna når en huvudgata. Gator som har en huvudgatsfunktion behöver inte ha 50 km/tim överallt utan hastighetsgränsen måste anpassas till de förhållanden som är på platsen. Kontoret anser att de gator som vi har föreslagit i Vantör har funktionen som huvudgator och föreslår därför inte någon förändring. Eftersom dessa gator i flera fall är breda, skulle det inte räcka med att enbart ändra hastighetsgränsen till 30 km/tim där det behövs, utan gatorna behöver de förses med fysiska hastighetsdämpande åtgärder och i vissa fall bättre anordningar för gång- och cykeltrafiken. I arbetet med ett åtgärdsprogram för huvudgatorna kommer självklart dessa gator i Vantör att tas med.

När det gäller Årdalavägen så håller kontoret för närvarande på med utredning med förslag till flera fysiska hastighetsdämpande åtgärder. Denna utredning kommer att vara klar i vinter och då redovisas för gatu- och fastighetsnämnden. För del av Årdalavägen där hastigheten under skoltid är sänkt till 30 km/tim föreslår kontoret att tidsbegränsningen tas bort och att 30 km/tim gäller hela dygnet.

Rispavägen ingår redan i kontorets förslag till 30-zoner.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 att åberopa stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Nämnden lämnade ett särskilt uttalande enligt följande.

I huvudsak finns ett brett stöd för att utvidga områdena i ytterstaden där maxhastigheten är 30 km/h. Många stockholmare lever och bor oskyddat och trafiken finns ofta nära inpå förskolor, skolor, bostadsområden, äldreboenden, gångvägar och friluft- och rekreationsområden.

Den behandling av genomförandet av utvidgade 30-zoner som inledningsvis föreslogs, utan remiss till stadsdelsnämnderna, var inte tillfredsställande. Det är angeläget att stadsdelsnämnderna, som stadens lokala organ med omfattande medborgarkontakter nu får möjlighet att yttra sig formellt över förslaget.

Efterlevnaden av hastighetssänkningar är den springande punkten i förslaget. Att trafikanterna sänker hastigheten och anpassar den efter de yttre förutsättningarna är i grunden en moralisk fråga. Att göra omfattande eftermätningar på de gator där hastigheten sänkts är därför mycket viktigt.

Hastighetsdämpande åtgärder bör i de fall efterlevnaden är dålig bli resultatet. Därför behövs att medborgarna rapporterar sina upplevelser. Det vore också önskvärt att polisen kunde skärpa sin hastighetsövervakning som ett led i genomförandet.

På de huvudgator som anges i förslaget för Älvsjö vill vi uppmana till att den 30-sträcka som finns på Långsjövägen ska gälla **ÄNDA** ner till Långbrodalsvägen. Det är en sträcka som har flera svåröverskådliga kurvor. På just denna vägsträcka går eller cyklar många skolbarn på väg till eller från skolan. Det är också angeläget att införa stopplikt vid korsningen Bromsvägen/Långbrodalsvägen där många skolbarn passerar på väg till skolan. Många medborgare använder också denna vägsträcka för att komma till den vackra Älvsjöskogen via Bergtorpsstigen eller för att vistas i "Hjulusparken", vid Långbrodalsvägen. En med andra ord mycket frekventerad del av Långsjövägen.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande:

Trafiksäkerhetsfrågorna engagerar älvsjöborna i hög grad vilket visar sig i ett stort antal telefonsamtal, mejl och brev från de boende kring dessa frågor. I gamla Älvsjö har de boende engagerat sig i ett trafiksäkerhetsprojekt, "Låt gatan blomma", där de boende själva tar ansvar för blomlådor som ställs ut i gatan för att öka trafiksäkerheten. I detta område, samt på ett antal andra ställen, är det idag skyltat med rekommenderad hastighet 30 km, trots att det är 50 km som tillåts inom dessa områden. Förvaltningen är positiv till införande av 30 km i bostadsområdena, som förutom trafiksäkerhetsvinster också ökar tydligheten i skyltningen. Förvaltningen instämmer också i den oro som finns för de höga hastigheterna på huvudgatorna. I detta sammanhang är det av yttersta vikt att det finns säkra gångpassager vid barnens skolvägar. Därför är det önskvärt att åtgärder vid Älvsjö's huvudgator prioriteras. Det är också önskvärt att 30-skyltning gäller dygnet runt, exempelvis vid Folkparksvägen genom Solberga, där boende idag klagat på de höga hastigheterna kvälls- och nattetid.

Gatu- och fastighetskontorets kommentarer

Kontoret har tagit förnyade kontakter med polisen med syfte att åstadkomma ett samarbete kring information och övervakning. Dessa kontakter har varit positiva.

Önskemålet om att förlänga sträckan med 30 km/tim på Långsjövägen kommer att behandlas av kontoret i annan ordning.

Huvudgatorna inom Älvsjö stadsdelsområde kommer självklart att tas med i arbetet med ett åtgärdsprogram för huvudgator.

Kontoret föreslår att tidsbegränsningen på de ställen med hastighetsgränsen 30 km/tim på grund av skola ska tas bort. Anledningen till det är att barn befinner sig i området kring skolorna även på andra tider. För övrigt kommer de nuvarande hastighetsgränserna på huvudgatorna att fortsätta att gälla.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 att godkänna och överlämna detta stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som sitt yttrande till gatu- och fastighetskontoret.

Vice ordföranden Helena Bonnier m fl (m) , ledamöterna Claes Fleming m fl (fp) och Jan Ulander (kd) reserverade sig mot nämndens beslut till förmån för eget förslag. Detta framgår i bilaga .

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande: Förvaltningen anser att införandet av 30-zoner på bostadsgator är positivt. För att säkra hastigheten till 30 km/tim vid skolor ska det vid alla skolor finnas ”Du kör för fort”-skyltar . Förvaltningen anser också att det är bra särskilt för barnen med en allmän 30 km/tim, då barnen blir fler i innerstaden.

De synpunkter som kommit på förslaget har gatu- och fastighetskontoret tagit hänsyn till. Den uppföljning som gatu- och fastighetskontoret ska göra är viktig och bör återföras till stadsdelsnämnden.

Gatu- och fastighetskontorets kommentarer

Gatu- och fastighetskontoret tar med sig önskemålet om ”Du kör för fort”-skyltar vid skolor, dels i samband med arbetet med ett åtgärdsprogram för huvudgator, dels i samband med eventuella kompletterande fysiska åtgärder inom 30-zonerna.

FiSS (Föräldraralliansen i Stockholms stad)

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av föreningens yttrande: Föräldraralliansen i Stockholms stad stöder införandet av 30-zoner i staden. Vi vet att skador med dödlig utgång kraftigt reduceras i och med sänkt hastighet. All statistik som tagits fram visar att vinsterna med 30-zoner är betydligt större, än om vi behåller 50 km/tim. Oron för att bilister inte kommer att hålla 30 km/tim är bättre att leva med än att oroa oss för att bilister inte håller 50 km/tim. Många kör långt över tillåtna hastighet och riskerar därmed människors liv och hälsa. Det är önskvärt att de föreslagna 30-zonerna utökas t.ex. att Skattegårdsvägen i Vällingby läggs in zonerna.

Gatu- och fastighetskontorets kommentarer

Gatu- och fastighetskontoret anser att Skattegårdsvägen i Vällingby är en huvudgata. Trafiksäkerheten utmed Skattegårdsvägen får ses över i samband med arbetet med åtgärdsprogram för huvudgator. Föreningens synpunkter kommer att tillvaratas i detta arbete.

SL

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av SL:s yttrande: För busstrafiken i söderort innebär förslaget till 30-zonerna att en del busstrafikanter får längre restider. Det finns risk för att en del busslinjers omloppstider förlängs vissa tider. Detta gäller framför allt under lågtrafik, vilket i förlängningen kan innebära att ytterligare resurser i form av fler

bussar och förare kan behöva sättas in, för att upprätthålla linjens turtäthet. Att bibehålla dagens trafik trots längre restider medför ökade kostnader i storleksordningen 5 – 10 miljoner kronor. Med oförändrade resurser kan turtätheten behöva glesas ut. Alternativt kan linjerna behöva läggas om till gator med högre hastighet, vilket kan innebära att gångavstånden till kollektivtrafiken förlängs. I söderort berörs framför allt linjerna 134, 143, 161, 165 och 184. SL ser helst att införandet av 30-zonerna sker i samband med ett tidtabellsskifte. SL anser det därför motiverat och angeläget att få köra i 50 km/h på Östbergabackarna Glanshammarsgatan, Vintrosagatan, Byälvsvägen, Lövholmsvägen, Värmlandsvägen, Kristinehammsgatan och Ullerudsbacken. Om det inte är möjligt, behöver SL besked minst tre månader före införandet av 30-zonerna. Busstrafiken i innerstaden och västerort påverkas inte av förslaget.

Förslaget att ta bort tidsbegränsningen av 30 km/tim vid skolor på huvudgator innebär något längre restider för busstrafikanterna under kvälls-, natt- och helgtider. Förslaget kan för vissa linjer medföra att ytterligare resurser behöver sättas in, alternativt att turtätheten behöver ses över.

RESERVATION M.M.

Bromma stadsdelsnämnd

Reservation anmäldes av Jan Tigerström m.fl. (m), Kristin Swanberg m.fl. (fp) och Désirée Pethrus Engström (kd) enligt följande:

Vi ville i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till yttrande och anföra följande:

”Många Brommabor lever och bor oskyddat och trafiken finns ofta nära inpå förskolor, skolor, bostadsområden, äldreboende, gångvägar och frilufts- och rekreationsområden. Att trafikanterna i dessa miljöer sänker hastigheten och anpassar den efter de yttre förutsättningarna är i grunden en moralisk fråga. För att sänka hastigheten i Bromma är det angeläget att de förändringar som genomförs angående högsta tillåtna hastighet är lokalt förankrad. Om generella 30-zoner införs föreligger risk att respekten för de lägre hastigheter som idag finns utanför skolor och andra platser där barn och ungdomar vistas undergrävs. Resultatet av generella 30-zoner kan således bli raka motsatsen mot vad som var den ursprungliga avsikten.

Även NTF har erkänt att respekten för 30-zoner minskar om de används i alltför stor utsträckning. Med anledning av ovanstående anser vi att 30-zoner skall tillämpas med restriktivitet och gott omdöme i syfte att inte undergräva trafiksäkerheten för de individer som är mest beroende av en säker trafikmiljö, nämligen barnen.”

Enskede-Årsta stadsdelsnämnd

Reservation anmäldes av vice ordförande Göran Holmström (kd), ledamöterna Birgitta Axén (m), Björn Holmberg (m), tjänstgörande ersättaren Christian Jobrant (m), ledamöterna Hans Larsson (fp), Peter Backlund (fp) till förmån för eget förslag enligt följande.

”Förvaltningens tjänsteutlåtande åberopas som yttrande till gatu- och fastighetsnämnden.”

Särskilt uttalande anmäldes av vice ordförande Göran Holmström (kd), ledamöterna Birgitta Axén (m), Björn Holmberg (m), tjänstgörande ersättaren Christian Jobrant (m), ledamöterna Hans Larsson (fp), Peter Backlund (fp) enligt följande.

”Vi stödjer majoritetens förslag när det gäller Sockenvägen genom Gamla Enskede, lokalgatorna utmed Nynäsvägen och Skagersvägen.”

Särskilt uttalande anmäldes av vice ordförande Göran Holmström (kd), ledamöterna Birgitta Axén (m), Björn Holmberg (m), tjänstgörande ersättaren Christian Jobrant (m) enligt följande.

”Det är angeläget att införandet av 30-zoner är väl förankrat lokalt. Stora generella 30-zoner riskerar att undergräva respekten för de 30-zoner som idag finns utanför skolor och andra platser. NTF har också bekräftat att respekten för 30-zoner ofta minskar om de används i alltför stor utsträckning. Vi tror att ändå finns positiva effekter med ett sådant förslag. Det viktiga för oss moderater är dock att man då också ser till att en skärpning av hastighetsbegränsningarna som i detta fall verkligen efterlevs. För detta krävs det nämligen också fler poliser på våra gator. Så är dock inte fallet som resurserna idag fördelas av vår regering.”

Särskilt uttalande anmäldes av vice ordförande Göran Holmström (kd) enligt följande.

”I huvudsak finns ett brett stöd för att utvidga områdena i ytterstaden där maxhastigheten är 30 km/tim. Många stockholmare lever och bor oskyddat och trafiken finns ofta nära inpå förskolor, skolor, bostadsområden, äldreboenden, gångvägar och frilufts- och rekreationsområden.

Den behandling av genomförandet av utvidgade 30-zoner som inledningsvis föreslogs, utan remiss till stadsdelsnämnderna, var inte tillfredsställande. Det är angeläget att stadsdelsnämnderna, som stadens lokala organ med omfattande medborgarkontakter nu får möjlighet att yttra sig formellt över förslaget.

Efterlevnaden av hastighetssänkningarna är den springande punkten i förslaget. Att trafikanterna sänker hastigheten och anpassar den efter yttre förutsättningar är i grunden en moralisk fråga. Att göra mer omfattande eftermätningar på de gator där hastigheten sänkts är därför mycket viktigt. Hastighetsdämpande åtgärder bör i de fall efterlevnaden är dålig bli resultatet. Därför behövs att medborgarna rapporterar sina upplevelser. Det vore också önskvärt att Polisen kunde skärpa sin hastighetsövervakning som ett led i genomförandet.”

Farsta stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande anmäldes av ledamoten Bertil Fredriksson (kd) enligt följande. Till uttalandet anslöt sig vice ordförande Madeleine Sjöstedt m fl (fp) och ledamoten Cecilia Nordenfelt m fl (m).

Det särskilda uttalandet har samma lydelse om det särskilda uttalandet av vice ordförande Göran Holmström (kd) i Enskede-Årsta stadsdelsnämnd.

Hägerstens stadsdelsnämnd

Reservation anmäldes av ledamoten Margareta Cederfelt m.fl. (m.fl.) till förmån för sitt förslag till beslut.

”Hägerstens stadsdelsnämnd godkänner nedanstående uttalande till remissyttrande och översänder detta till kommunstyrelsen.

Remissyttrande

För att sänka hastigheten i Hägersten är det angeläget att de förändringar som genomförs angående högsta tillåten hastighet är lokalt förankrad. Om generella 30-zoner införs föreligger risk att respekten för de lägre hastigheter som idag finns utanför skolor och andra platser där barn och ungdomar vistas undergrävs. Resultatet av generella 30-zoner kan således bli raka motsatsen mot vad som var den ursprungliga avsikten. Även NTF har erkänt att respekten för 30-zoner minskar om de används i alltför stor utsträckning. Med anledning av ovanstående anser vi moderater att 30-zoner skall tillämpas med restriktivitet och gott omdöme i syfte att inte undergräva trafiksäkerheten för de individer som är mest beroende av en säker trafikmiljö, nämligen barnen.”

Särskilt uttalande av ledamoten Bengt Sundell m.fl. (v).

”Vänsterpartiet anser att det ligger mycket i förvaltningens resonemang om ”att Slättgårdsvägen och delar av Personnevägen, från simhallen ned mot Hägerstensvägen bör övervägas ingå i 30-zonen. Inom dessa områden rör sig många barn, som tillhör de mest utsatta i trafiken.”

”Slättgårdsvägen är den mest olycksbelastade gatan inom planområdet. Få bilister håller de givna hastighetsgränserna, som är 30 km/tim dagtid och 50 km/tim kvälls- och nattetid. De boende i området har länge efterlyst hastighetsdämpande åtgärder.”

Vi får inte glömma att det är hastigheten som dödar. Vid högre hastigheter ser man sämre och reaktionsförmågan blir sämre.

Chansen för en gående att överleva en påkörning i 30 km/tim är dubbelt så stor (80%) jämfört med att bli påkörd i 50 km/tim (40%). Oskyddade trafikanter så som barn är extremt utsatta och detta är oacceptabelt.

Vi vill passa på att slå ett slag för – ”fler barn i rörelse”. Allt fler barn åker bil till och från skolan. Resultatet blir trafikproblem vid skolorna. Detta är ytterligare ett argument för 30-zoner. Ökade luftföroreningar blir konsekvensen, och att alla barn rör sig för lite. Vill vi att våra barn ska bli en baksättesgeneration? Vänsterpartiet vill:

- Göra barnens skolvägar säkrare
- Stimulera till att fler barn promenerar och cyklar till skolan”

Särskilt uttalande av ledamoten Ylva Wahlström (m).

”Detta är en viktig säkerhetsreform. Något som måste vara centralt, vilket förvaltningen redan är inne på, är att vi inte får för många undantag på så kallade huvudgator. Förvaltningen tar inte upp Västertorpsvägen som passerar en av våra grundskolor. Att bara ha en viss liten sträckning förbi skolor eller förskolor gör det allmänt svårare att följa hastighetsbegränsningarna. För oss vore det självklart att alla vägar där skolor och förskolor ligger inte ska göras till undantagsgator/huvudgator. Och då blir det mer självklart att ytterligare vägar blir 30-zoner vilket vore

önskvärt. Dock behöver vi helt klart inkörssträckor till våra säkra 30-zonsområden.”

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Reservation anmäldes av ledamot Helen Jäderlund Eckardt m fl (fp) enligt följande.

”Vi reserverar oss mot beslutet då vi yrkade att nämnden skulle överlämna ärendet utan eget ställningstagande.”

Särskilt uttalande enligt följande lämnades av ledamot Catharina Hillerström Vagli m fl (m) till vilket ordförande Berit Kruse m fl (s), ledamot Ann-Christine Isaksson-Ketzel (v) och ledamot Birgitta Wosse (mp) anslöt sig.

”För att sänka hastigheten i Hässelby och Vällingby är det angeläget att de förändringar som genomförs angående högsta tillåtna hastighet är väl förankrat lokalt. Om generella 30-zoner införs föreligger risk att respekten för de lägre hastigheter som idag finns utanför skolor och andra platser där barn och ungdomar vistas undergrävs. Resultatet av generella 30-zoner kan således bli raka motsatsen mot vad som var den ursprungliga avsikten. Även NTF har erkänt att respekten för 30-zoner minskar om de används i alltför stor utsträckning. Med anledning av ovanstående anser vi moderater att 30-zoner skall tillämpas med restriktivitet och gott omdöme i syfte att inte undergräva trafiksäkerheten för de individer som är mest beroende av en säker trafikmiljö, nämligen barnen.”

Särskilt uttalande enligt följande lämnades av vice ordförande Fredrik Wallén (kd). Uttalandet framgår i bilaga 1.

” Vi upplever ett, i huvudsak, brett stöd för att utvidga områdena i ytterstaden (t.ex. Hässelby-Vällingby) där maxhastigheten är 30 km/h. Många stockholmare lever och bor oskyddat och trafiken finns ofta nära inpå förskolor, skolor, bostadsområden, äldreboenden, gångvägar och friluft- och rekreationsområden.

Den behandling av genomförandet av utvidgade 30-zoner som inledningsvis föreslogs, utan remiss till stadsdelsnämnderna, var inte tillfredsställande.

Det är angeläget att stadsdelsnämnderna, som stadens lokala organ med omfattande medborgarkontakter nu får möjlighet att yttra sig formellt över förslaget.

Att de aktuella hastighetssänkningarna, när de genomförs, efterlevs är dock den springande punkten i förslaget. Det är därför viktigt att eftermätningar görs på de gator där hastigheten sänks. I de fall efterlevnaden eventuellt visar sig bli dålig bör olika hastighetsdämpande åtgärder kunna genomföras. Det är också önskvärt att polisen kan skärpa sin hastighetsövervakning på aktuella lokalgator som ett led i genomförandet av 30-zonerna.”

Katarina-Sofia stadsdelsnämnd

Margareta Björk m fl (m) reserverade sig mot nämndens beslut till förmån för eget yrkande enligt följande.

”att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande samt att därutöver anföra:

För att sänka hastigheten i vår stadsdel är det angeläget att de förändringar som genomförs angående högsta tillåtna hastighet för trafiken är lokalt förankrade.

Om generella 30-zoner införs föreligger risken, att respekten för de lägre hastigheter som påbjuds utanför skolor och andra platser, där barn och ungdomar vistas undergrävs.

Även NTF medger att respekten för 30-zoner minskar, om de används i alltför stor utsträckning. Trafiksäkerheten får inte undergrävas för de individer som är mest beroende av en säker trafikmiljö, nämligen barnen.

Vi vill också framhålla – efter samtal med yrkestrafikanter – att de flesta fordon har svårt att hålla en snitthastighet på 30 km/tim. Polisen har små möjligheter att övervaka fordon som kör för fort.”

Nämnden framförde gemensamt att Katarina-Sofias lokala handikappråds yttrande bör uppmärksammas.

”Katarina-Sofias Lokala Handikappråd har på rådets möte 2004-09-14 fått information och tagit del av förslaget till stadsdelsförvaltningens remissvar av ovanstående ärende.

Katarina-Sofia Lokala Handikappråd vill inför stadsdelsnämndens behandling av ärendet påpeka följande.

Följande typer av hastighetsdämpande åtgärder är direkt olämpliga med tanke på personer med funktionshinder.

1. övergångsställen som utformas som upphöjda gångpassager eftersom speciellt personer med en synskada som funktionshinder har svårt att urskilja vad som är trottoar respektive gata
2. hastighetsdämpande åtgärder i form av ”bulor” i gatan eftersom ”bulor” utgör en fysisk belastning samt smärttillstånd på en funktionshindrad kropp vid varje passage för personer som är bilburna.”

Särskilt uttalande lämnades av Patrik Holmberg (kd), Ann Mari Engel (v), Agneta Emmervall m fl (s) och Birger Albrechtsson (mp).

Det särskilda uttalandet har samma lydelse om det särskilda uttalandet av vice ordförande Göran Holmström (kd) i Enskede-Årsta stadsdelsnämnd.

Kista stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande enligt följande anmäldes av vice ordförande Birgitta Wahlman m.fl. (m) som ledamot Lotta Gravenius m.fl. (fp) och ledamot Carina Andersdotter Sommar (kd) ansluter sig till.

”För att sänka hastigheten i stadsdelen Kista är det angeläget att de förändringar som genomförs angående högsta tillåtna hastighet är väl förankrade lokalt. Om generella 30-zoner införs föreligger risk för att respekten för de lägre hastigheter som idag finns utanför skolor och andra plaster där barn och ungdomar vistas undergrävs. Resultatet av generella 30-zoner kan således bli raka motsatsen mot vad som var den ursprungliga avsikten. Även NTF har erkänt att respekten för 30-zoner minskar om de

används i alltför stor utsträckning. Med anledning av ovanstående anser vi moderater att 30-zoner skall tillämpas med restriktivitet och gott omdöme i syfte att inte undergräva trafiksäkerheten för de individer som är mest beroende av en säker trafikmiljö, nämligen barnen."

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Vice ordförande Mats G Nilsson m.fl. (m), Didar Samaletdin m.fl.(fp) och Birgitta Borg (kd) reserverade sig mot beslutet med hänvisning till sitt gemensamma förslag, som följer.

"För att sänka hastigheten på Kungsholmen är det angeläget att de förändringar som genomförs angående högsta tillåtna hastighet är lokalt förankrad. Om generella 30-zoner införs föreligger risk att respekten för de lägre hastigheter som idag finns utanför skolor och andra platser där barn och ungdomar vistas undergrävs.

Resultatet av generella 30-zoner kan således bli raka motsatsen mot vad som var den ursprungliga avsikten. Även NTF har erkänt att respekten för 30-zoner minskar om de används i alltför stor utsträckning. Dessutom föreligger risken att fotgängare inges en falsk trygghet. En påbjuden hastighetsänkning är ingen garanti för en sådan.

Med anledning av ovanstående anser vi att 30-zoner skall tillämpas med restriktivitet och gott omdöme i syfte att inte undergräva trafiksäkerheten för de individer som är mest beroende av en säker trafikmiljö, nämligen barnen."

Maria-Gamla stans stadsdelsnämnd

Reservation anmäldes av ledamöterna Michael Schartau (m), Gunnel Laufke (m), Sonja Gräns (m) och ledamoten Torbjörn Andring (kd) till förmån för eget förslag till beslut om avslag på förvaltningens förslag.

"Vi anser att nämnden skulle beslutat

Ärendet återremitteras till förvaltningen för förtydligande i vilka gator, alternativt gatudelar, som skall ha 30-begränsning och vilka andra åtgärder som kan stärka trafiksäkerheten. Förutsättningarna för att på vissa gator, som inte kan betecknas som genomfartsgator men som ändå har trafik av betydande omfattning, och då speciellt busstrafik, införa hastighetsbegränsning om 40 km/h bör också utredas.

Michael Schartau har arbetat med trafik och trafiksäkerhet i över 30 år och anser inte att förslaget ökar trafiksäkerheten. En allvarlig konsekvens av förslaget är att man flyttar förarens fokus från trafikmiljön till hastighetsmätaren om hastighetsbegränsningen inte upplevs som motiverad. Detta leder till ökad olycksrisk.

Det är angeläget att införandet av 30-zoner är väl förankrat lokalt, vilket vi tidigare poängterat i bland annat gatu- och fastighetsnämnden. Här handlar det givetvis om att bedöma de lokala förslagen till områden, vissa är säkert helt rimliga.

Det som sagts från centralt håll handlar om att stora generella 30-zoner riskerar att undergräva respekten för de 30-zoner som idag finns utanför

skolor och andra platser. Såväl NTF som Vägverkets trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall har erkänt att respekten för 30-zoner minskar om de används i alltför stor utsträckning."

Norrmalms stadsdelsförvaltning

Särskilt uttalande anmälades av ledamoten Sebastian Cederschiöld m.fl. (m), vilket framgår i nedan.

"Stora generella 30-zoner riskerar att undergräva respekten för de 30-zoner som idag finns utanför skolor och andra platser. Även NTF har erkänt att respekten för 30-zoner minskar om de används i alltför stor utsträckning."

Rinkeby stadsdelsnämnd

Kerstin Gustavsson m.fl. (m) och Victor Flores m.fl. (fp) meddelade reservation mot beslutet.

"1. att stadsdelsnämnden skall besluta

2. att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag:

För att sänka hastigheten i Rinkeby är det angeläget, att de förändringar som genomförs, angående högsta tillåtna hastighet, är väl förankrad lokalt. Om generella 30-zoner införes, föreligger risk att respekten för de lägre hastigheter, som i dag finns utanför skolor och andra platser där barn och ungdomar vistas, undergrävs. Resultatet av generella 30-zoner kan således bli raka motsatsen, mot vad som var den ursprungliga avsikten. Även NTF har erkänt att respekten för 30-zoner minskar om de används i alltför stor utsträckning. Med anledning av ovanstående anser vi, att 30-zoner skall tillämpas med restriktivitet och gott omdöme, i syfte att inte undergräva trafiksäkerheten för de individer som är mest beroende av en säker trafikmiljö, nämligen barnen."

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Reservation lämnades av vice ordföranden Billy Östh m.fl. (m) och ledamoten Anna Eklund m.fl.(fp) till förmån för eget förslag till beslut.

"Vi yrkar att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande och därutöver anför följande:

För att sänka hastigheten i Skarpnäck är det angeläget att de förändringar som genomförs angående högsta tillåtna hastighet är lokalt förankrade. Om generella 30-zoner införs föreligger risk att respekten för de lägre hastigheter som idag finns utanför skolor och andra platser där barn och ungdomar vistas undergrävs. Resultatet av generella 30-zoner kan således bli raka motsatsen mot vad som var den ursprungliga avsikten.

Även NTF har erkänt att respekten för 30-zoner minskar om de används i alltför stor utsträckning. 30-zoner skall således tillämpas med restriktivitet och gott omdöme i syfte att inte undergräva trafiksäkerheten för de individer som är mest beroende av en säker trafikmiljö, nämligen barnen. Dessutom bör Sockenvägen inte ingå i 30-zonen."

Skärholmens stadsdelsnämnd

Reservation lämnades av minoriteten (m), (fp) samt (kd) genom vice ordförande Jan Jönsson (fp).

"Förslag till beslut

Att godkänna förvaltningens förslag till andrahandsalternativ till beslut och därutöver anföra.

För att sänka hastigheten i Skärholmen är det angeläget att de förändringar som genomförs angående högsta tillåtna hastighet är lokalt förankrade. Om generella 30-zoner införs föreligger risk att respekten för de lägre hastigheter som idag finns utanför skolor och andra platser där barn och ungdomar vistas undergrävs. Resultatet av generella 30-zoner kan således bli raka motsatsen mot vad som var den ursprungliga avsikten. Även NTF har erkänt att respekten för 30-zoner minskar om de används i alltför stor utsträckning. 30-zoner skall således tillämpas med restriktivitet och gott omdöme i syfte att inte undergräva trafiksäkerheten för de individer som är mest beroende av en säker trafikmiljö, nämligen barnen.”

Vantörs stadsdelsnämnd

Henrik Ehrenberg (kd) reserverar sig till förmån för eget tilläggsyttrande.
Lena Kling, m fl (fp) reserverar sig till förmån för eget tilläggsyttrande.
Marie Ljungberg Schött m fl (m) reserverar sig till förmån för eget yttrande.

Särskilt uttalande lämnas av Henrik Ehrenberg (kd) enligt följande:
”I huvudsak finns ett brett stöd för att utvidga områdena i ytterstaden där maxhastigheten är 30 km/h. Många stockholmare lever och bor oskyddat och trafiken finns ofta nära inpå förskolor, skolor, bostadsområden, äldreboenden, gångvägar och frilufts- och rekreationsområden.

Det finns stor anledning att ompröva förslaget att inte låta hela Årdalavägen och Gamla Huddingevägen ingå i 30-zonen. Att inte låta dessa gator ingå kan skicka signaler om att detta är gator avsedda för genomfartstrafik.

Det är viktigt att komma ihåg att en förbättrad trafiksäkerhet inte enbart handlar om hastighetsgränserna. Ett helhetsgrepp måste därför vara självklart i utvärderingen av de nya 30-zonerna.

Efterlevnaden av hastighetssänkningar är den springande punkten i förslaget. Att trafikanterna sänker hastigheten och anpassar den efter de yttre förutsättningarna är i grunden en moralisk fråga. Att göra omfattande eftermätningar på de gator där hastigheten sänkts är därför mycket viktigt. Hastighetsdämpande åtgärder bör i de fall efterlevnaden är dålig bli resultatet. Därför behövs att medborgarna rapporterar sina upplevelser. Det vore också önskvärt att polisen kunde skärpa sin hastighetsövervakning som ett led i genomförandet.”

Särskilt uttalande lämnas av Lena Kling, m fl (fp) enligt följande:
”Det finns ett stort behov av att öka trafiksäkerheten på Årdalavägen och diskussionen om vägen ska ingå i 30-zonen har pågått under längre tid. För att öka säkerheten bör en kombination av trafiksäkerhetshöjande åtgärder införas. Det är inte tillfredsställande att bara ”stirra sig blind” på införandet av 30-zoner, utan andra åtgärder måste också prioriteras.

Folkpartiet anser att 30-begränsningen är en viktig trafiksäkerhetshöjande åtgärd. Vi är dock rädda för att införandet av allt för stora 30-zoner riskerar

att luckra upp respekten för 30-skylltningen. I dagsläget har vi i 30-märkningen ett utmärkt instrument att uppmärksamma bilförarna på ökade risker vid särskilda platser tex vid skolor och förskolor. Föraren förstår att det rör sig om ett känsligt område och att här bör köras extra försiktigt samt vaksamheten höjas.

Därför bör utformningen av de trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Årdalavvägen analyseras noga och att rätt kombination av åtgärder införs så att vi inte hamnar i en situation där åtgärderna inte ger effekt.”

Särskilt uttalande lämnas av Marie Ljungberg Schött m fl (m) enligt följande:

För att sänka hastigheten i Vantör är det angeläget att de förändringar som genomförs angående högsta tillåtna hastighet är lokalt förankrade. I förslaget föreslås ett brett införande av så kallade 30-zoner över hela Stockholm. Det finns ingen som helst utredning om hur detta påverkar trafiken, hur efterlevnaden ska kunna kontrolleras eller om barnens trafikmiljö verkligen blir säkrare. Barnens säkerhet måste alltid sättas högt.

Vi är bekymrade över att förslaget gör att barn och deras föräldrar invaggas i en falsk trygghet i en trafikmiljö där man antar att bilar bara framförs i 30 km/h men där det inte alls finns någon övervakning av att så sker. Det är svårt att få en respekt och efterlevnad av ett sådant beslut om det inte kan övervakas och beivras. Om generella 30-zoner införs föreligger risk att respekten för de lägre hastigheter som idag finns utanför skolor och andra platser där barn och ungdomar vistas undergrävs. Resultatet av generella 30-zoner kan således bli raka motsatsen mot vad som var den ursprungliga avsikten.

Vi anser att det är bättre att ha mindre omfångsrika 30-stråk på särskilt känsliga platser, och se till att efterlevnaden bättre övervakas. Acceptansen för den typen av begränsningar är förmodligen mycket större och barnen kan lära sig att välja den ”tryggaste” vägen ex till skolan.

Vi är oroade av att det inte i förslaget finns någon konsekvensanalys av hur infrastrukturen påverkas. Innan ett brett införande är möjligt måste alla frågor belysas, som ex, Hur förändras restiderna? Bildas längre köer? Hur kommer den kollektiva busstrafiken att påverkas? Hur påverkas leveranser av olika slag i staden?

Med anledning av ovanstående anser vi att 30-zoner skall tillämpas med restriktivitet och gott omdöme i syfte att inte undergräva trafiksäkerheten för de individer som är mest beroende av en säker trafikmiljö, nämligen barnen.”

Östermalms stadsdelsnämnd

Vice ordföranden Helena Bonnier m fl (m) , ledamöterna Claes Fleming m fl (fp) och Jan Ulander (kd) reserverade sig mot nämndens beslut till förmån för eget förslag enligt följande.
”Stadsdelsnämnden föreslås besluta

S

att hastighetsbegränsningen till 30 km/tim utanför de skolor som ligger vid huvudgator skall vara tidsbegränsad enligt nuvarande regler samt att därutöver bifalla förvaltningens förslag till beslut.

För att sänka hastigheten inom bostadsområdena i Östermalm är det angeläget att de förändringar som genomförs angående högsta tillåtna hastighet är lokalt förankrad. Om generella 30-zoner införs föreligger risk att respekten för de lägre hastigheter som idag finns utanför skolor och andra platser där barn och ungdomar vistas undergrävs. Resultatet av generella 30-zoner kan således bli raka motsatsen mot vad som var den ursprungliga avsikten. Även NTF har erkänt att respekten för 30-zoner minskar om de används i alltför stor utsträckning. Med anledning av ovanstående anser vi att 30-zoner skall tillämpas med restriktivitet och gott omdöme i syfte att inte undergräva trafiksäkerheten för de individer som är mest beroende av en säker trafikmiljö, nämligen barnen.”