



Annika Feychting  
Avdelningen för trafikplanering  
Telefon: 08-508 264 91

## Remissammanställning 30-zoner

### ***Bromma stadsdelsnämnd***

Bromma stadsdelsnämnd beslutade 2006-06-15 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande till trafikkontoret som svar på remissen. Nämnden påpekar därutöver behovet av en 30-skylt utanför Blackebergs äldreboende.

I tjänsteutlåtandet ser Bromma stadsdelsförvaltning positivt på utvärderingen med dess förslag till åtgärder. Förvaltningen ser också positivt på att trafikkontoret avser att bygga om sträckor av huvudgatorna Spångavägen och Västerled för att sänka hastigheten och förbättra trafiksäkerheten. Förvaltningen anser också att 30-zonerna behöver synliggöras genom upprepning av 30-skyltningen, avsmalnande portar vid entréerna till zonerna samt att hastigheterna behöver sänkas med fysiska hastighetsdämpande åtgärder. Genomfartstrafiken genom bostadsområdena behöver minskas t.ex. genom utbyggnad av den detaljplanelagda gångtunneln Drottningholmsvägen, som inte har utförts.

### ***Enskede-Årsta stadsdelsnämnd***

Enskede-Årsta stadsdelsnämnd beslutade 2006-06-15 att åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande som yttrande till trafiknämnden.

Ledamöterna Anders Hellström m.fl. (m), Hans Larsson m.fl. (fp) reserverade sig mot beslutet till förmån för sitt eget enligt följande:  
Ärendet lämnas utan eget ställningstagande.

Enskede-Årsta stadsdelsförvaltning har i sitt tjänsteutlåtande inget att erinra mot 30-zoner. Förvaltningen föreslår dock att en generell hastighetsbegränsning inom hela stadsdelsområdet införs. Undantag görs för vissa genomfartsleder, vilka skyltas med 50 km/tim. Osäkerheten om vilken zon trafikanten befinner sig i undanröjs, samtidigt som kostnaden för drift och underhåll av skyltar reduceras. Förvaltningen instämmer i att särskilda åtgärder vid skolor och andra utsatta platser vidtas enligt trafikkontorets förslag.

**Farsta stadsdelsnämnd**

Farsta stadsdelsnämnd beslutade 2006-06-15 att som svar på remissen till trafikkontoret överlämna och i huvudsak åberopa stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande. Nämnden beslutade därutöver följande:

”Nämnden har noterat de omfattande insatser som trafiknämnden utarbetat inom projekt huvudgata för att förbättra trafiksäkerheten på Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen. Nämnden ser mycket positivt på förslagen och är angelägen om att de genomförs så snart som möjligt.

Nämnden anser att låg hastighet är en av de viktigaste åtgärderna för att förbättra trafiksäkerheten. Den minskar skadorna och dödsfallen om olyckor sker. Nämnden hemställer därför till trafiknämnden att besluta om försöksverksamhet inom Farsta stadsdelsområde med 30 km/tim som maxfart på alla vägar förutom Nynäsvägen, Örbyleden och Magelungsvägen.”

Reservation mot stadsdelsnämndens beslut anfördes av ledamoten Birgitta Holm m fl (m). Se bilaga.

Farsta stadsdelsförvaltning tillstyrker i sitt tjänsteutlåtande de förslag som redovisas i utvärderingen. Därutöver föreslår förvaltningen att den del av Lingvägen som går genom Gubbängens centrum i stället för nuvarande ”rekommenderade” hastighetsbegränsning 30 km/tim får denna hastighetsgräns på gängse sätt.

**Hägerstens stadsdelsnämnd**

Hägerstens stadsdelsnämnd beslutade 2006-06-15 att i huvudsak godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande och översända det till trafikkontoret som remissyttrande. Stadsdelsnämnden anför därutöver att en annan angelägen fråga är att minska genomfartstrafiken på Hägerstensvägen under rusningstid. I syfte att förbättra trafikmiljön vill nämnden att vägen stängs av med bom under rusningstid och att vägen är öppen för trafik övrig tid.

Ledamoten Bengt Sundell (v) anmälde ett särskilt uttalande. Se bilaga. Ledamoten Margareta Cederfelt (m) anmälde ett särskilt uttalande. Se bilaga.

Stadsdelsförvaltningen anser att trafikkontorets utvärdering styrker att 30-zonerna ska bibehållas och att trafiksäkerhetsåtgärder och hastighetsbegränsningar behöver vidtas för att sänka hastigheterna. Förvaltningen menar även med ledning av förvaltningens och allmänhetens synpunkter att de s.k. huvudgatorna i Hägersten också bör omfattas av 30-zonerna. Gator som nämns är Västertorpsvägen, Hägerstensvägen, Slättgårdsvägen, Vasaloppsvägen, Personnevägen och Bäckvägen.

**Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd**

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade 2006-06-13 att överlämna och åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande till trafiknämnden som svar på remissen.

Ledamot Bo Arkelsten fl (m) reserverade sig mot beslutet med hänvisning till eget yrkande. Se bilaga.

Stadsdelsförvaltningen är i tjänsteutlåtandet positiv till införandet av 30-zoner och stödjer trafikkontorets förslag till ytterligare åtgärder. Det innebär bl.a. ett successivt införande av fysiska hastighetsdämpare på utsatta platser där främst barn och andra oskyddade trafikanter rör sig, ytterligare informationsinsatser, samarbete med polisen samt försöksverksamhet med tydligare skyltning på vissa platser i staden.

**Katarina-Sofia stadsdelsnämnd**

Katarina-Sofia stadsdelsnämnd beslutade 2006-06-20 att förvaltningens tjänsteutlåtande utgör svar på remissen.

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

Katarina-Sofia stadsdelsförvaltning är i tjänsteutlåtandet positiv till 30-zonerna som genom att dämpa hastigheterna förbättrar trafiksäkerheten och boendemiljön i innerstaden. Avgränsningarna av zonerna verkar fungera väl. Förvaltningen tycker att det är bra med åtgärder för att ytterligare förbättra genomslaget av 30-zonerna i enlighet med trafikkontorets förslag.

**Kista stadsdelsnämnd**

Kista stadsdelsnämnd beslutade 2006-06-13 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som sitt yttrande till trafiknämnden beträffande utvärdering av 30-zoner och förslag.

Kista stadsdelsförvaltning är i tjänsteutlåtandet positiv till 30-zoner. Problemet är att ett stort antal bilister inte respekterar fartbegränsningen. Stadsdelsförvaltningen får ideliga klagomål på detta och åtgärder krävs. Detta gäller särskilt stickgatorna i Husby från Norgegatan, där många fotgängare finns på dessa gator som saknar trottoarer och där bilar kör för fort. Som särskilt problematiska nämns Jyllandsgatan och Köpenhamngatan. En hastighetsbegränsning till 30 km/tim behövs på Danmarksgatan förbi Kista buss- och T-banestation och Kista Galleria.

**Kungsholmens stadsdelsnämnd**

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade 2006-06-20 att överlämna tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Mats G Nilsson m.fl. (m), Didar Samaletdin m.fl. (fp) och Birgitta Borg (kd) reserverade sig mot nämndens beslut med hänvisning till det gemensamma förslaget från moderaterna, folkpartiet och kristdemokraterna. Se bilaga.

Stadsdelsförvaltningen nämner några gator på Kungsholmen där hastigheterna fortfarande är höga; Kungsholms strand och Rålambsvägen. På dessa gator är det nödvändigt att fortsätta arbeta för sänkt fart. Stadsdelsförvaltningen är positiv till att 30-zonerna permanentas.

#### **Liljeholmens stadsdelnämnd**

Liljeholmens stadsdelnämnd beslutade 2006-06-13 att ställa sig bakom förvaltningens förslag.

Stadsdelsförvaltningen anser att förslaget till åtgärder är väl avvägt. Förvaltningen pekar på några hastighetsdämpande åtgärder och att upprepningsskyltning bör genomföras inom Liljeholmens stadsdelnämnd.

#### **Maria-Gamla stans stadsdelnämnd**

Maria-Gamla stans stadsdelnämnd beslutade 2006-05-18 att som svar på remissen till trafiknämnden överlämna och åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande 2006-04-17.

Maria-Gamla stans stadsdelsförvaltning är i tjänsteutlåtandet positiv till införandet av 30-zoner och stödjer trafikkontorets förslag till åtgärder vilka bl.a. innehåller informationsinsatser, fysiska hastighetsdämpare på utsatta platser och tydligare skyltning.

#### **Norrmalms stadsdelnämnd**

Norrmalms stadsdelnämnd beslutade 2006-05-18 att besvara remissen med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Vice ordföranden Inge-Britt Lundin m.fl. (fp) och ledamoten Sebastian Cederschiöld m.fl. (m) reserverade sig mot beslutet. Se bilaga.

Norrmalms stadsdelsförvaltning instämmer i tjänsteutlåtandet i stort i trafikkontorets synpunkter och förslag, men anser att utvärderingen väcker en del frågor som skulle vara intressanta att få närmare belysta eller kommenterade. Förvaltningen välkomnar att trafikkontoret föreslår att barnens behov särskilt bör beaktas i det kommande arbetet, och föreslår att arbetet inom projektet *Säker och lekvänlig skolväg* kopplas till det fortsatta arbetet med 30-zonerna.

#### **Skarpnäcks stadsdelnämnd**

Skarpnäcks stadsdelnämnd överlämnar remissen utan eget yttrande. Brev daterat 2006-05-16.

**Skärholmens stadsdelsnämnd**

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade 2006-06-15 att godkänna förvaltningens yttrande och skicka yttrandet till trafikkontoret.

Reservation från oppositionen samt särskilt uttalande Jan Jönsson (fp), Britt-Marie Lagerqvist (m) samt Hana Tolumay (kd) enligt bilaga.

Skärholmens stadsdelförvaltning anser i yttrandet att det är viktigt att nu gå vidare med det fortsatta arbetet gällande trafiksäkerheten. Förvaltningen vill, som i tidigare tjänsteutlåtande, att hela stadsdelsnämndsområdet innefattas av 30-zon förutom Skärholmsvägen som föreslås till 50-zon. Fortfarande finns problemet att hastighetsbegränsningarna inte respekteras, vilket är speciellt allvarligt i närheten av skolor och förskolor. Förvaltningen stödjer i huvudsak trafikkontorets förslag till åtgärder.

**Spånga-Tensta stadsdelsnämnd**

Stadsdelsnämnden beslutade 2006-06-15 att som svar på remissen överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande.

Reservation anmäldes av ledamoten Ole-Jörgen Persson, Markku Sirviö och tjänstgörande ersättaren Madeleine Jacobsson (alla m). Se bilaga.

Förvaltningen anför i tjänsteutlåtandet att om genomfartsförbud ska förändras, bör detta tas upp i samråd med stadsdelförvaltningen vars tjänstemän ofta känner till de lokala förhållandena. Förvaltningen stöder förslaget på fysiska åtgärder för att dämpa hastigheterna där många oskyddade trafikanter rör sig, i synnerhet barn. Förvaltningen ställer sig bakom förslaget på fortsatta informationskampanjer liksom samarbete med polisen kring övervakningen. Förtydligande behövs kring vem som ska genomföra informationsinsatserna. Förvaltningen stödjer vidare trafikkontorets förslag att med olika metoder försöka göra hastighetsbegränsningarna tydliga. Förvaltningen önskar komma med förslag på lämpliga platser för sådana försök.

**Vantörs stadsdelsnämnd**

Vantörs stadsdelsnämnd beslutade 2006-06-15 att som svar på remissen "Utvärdering av 30-zoner och förslag till åtgärder" överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 21 maj 2006 till trafikkontoret samt att därutöver anföra följande.

”Nämnden är alltjämt positiv till införandet av 30-zoner i Vantör. Arbetet med efterlevnaden av hastigheten måste förbättras och utökas på vissa sträckor. Upprepad skyltning eller annan information om att man befinner sig i en 30-zon måste förbättras. Vissa sträckor där hastigheten inte fullt ut hålls av trafikanterna bör kompletteras med fysiska hinder för att vidmakthålla hastighetsgränserna, detta i synnerhet på vägar som är

skolvägar för stadsdelens elever såsom t ex Årdalavägen. Nämnden vill i detta sammanhang även upprepa önskemålet om att utöka 30-zonen till att gälla i hela Vantör.”

Marie Ljungberg Schött, m fl (m) och Lena Kling m fl (fp) anmälde särskilt uttalande. Se bilaga.

Vantörs stadsdelsförvaltning föreslår i tjänsteutlåtandet att trafikkontorets åtgärdsförslag tillstyrks.

### **Älvsjö stadsdelsförvaltning**

Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade 2006-06-15 att återropa tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Vice ordföranden Olle Andretzky m fl (m), ledamoten Lars Hansson m fl (fp) och ledamoten Cathrine Samuelsson anmälde att de lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

Stadsdelsförvaltningen är i tjänsteutlåtandet positiv till införande av 30-zoner i bostadsområdena och de förslag till förbättringar som trafikkontoret föreslår. Detta svarar väl mot den uppfattning som framförts av många Älvsjöbor bl.a. via ett dialogforum på Älvsjös hemsida. På grund av de höga hastigheterna på huvudgatorna är det önskvärt att trafiksäkerhetsåtgärder vid Älvsjös huvudgator prioriteras, tillsammans med ett fortsatt arbete att säkra hastigheterna inne i 30-zonerna. Synpunkter från allmänheten har framförts på huvudgator så som Herrängsvägen, Svartlösavägen, Långbrodalsvägen och Vantörsvägen.

### **Östermalms stadsdelsförvaltning**

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade 2006-06-15 följande:

1. Stadsdelsnämnden beslutar att översända stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande över utvärdering av 30-zoner och förslag till åtgärder som svar på trafikkontorets remiss med följande tillägg.
2. Narvavägen och Karlavägen mellan Karlaplan och Artillerigatan är huvudsakligen bostadsgator som bör ingå i 30-zonen. Av detta följer att även hastigheten runt Karlaplan inte ska vara högre än 30 km i timmen.

Reservation lämnades av vice ordföranden Helena Bonnier m fl (m) och ledamoten Claes Fleming m fl (fp) mot nämndens beslut till förmån för eget förslag. Se bilaga.

Östermalms stadsdelsförvaltning framför i tjänsteutlåtandet att förvaltningens erfarenheter av införandet av 30-zoner stämmer väl överens med den utvärdering som trafiknämnden gjort. Förvaltningen instämmer också i de åtgärder som trafikkontoret föreslår.

Skolorna har positiva erfarenheter av 30-zoner. Många synpunkter och klagomål kommer på dålig efterlevnad av genomfartstrafiken på Karlavägen. Förvaltningen anser att trafiknämnden ska prioritera genomfartstrafiken på Karlavägen i utredningen, både avseende genomfartsförbudet och fysiska hinder.

**Särskilt uttalande** avgavs av ordföranden Rolf Lindell m fl (s), ledamöterna Aila Erkkilä (v) och Ann-Sofi Matthiesen (mp). Se bilaga.

### ***Andra inkomna skrivelser***

**Jan Salomonsson**, boende på Årdalavägen i Vantör, skriver till trafiknämnden att allt tyder på att 30-zonerna är önskvärda, helst i större omfattning än dagens. Zonerna måste tydliggöras och vissa gator byggas om för att sänka hastigheterna i riktning mot nollvisionen. En gata som behöver byggas om är Årdalavägen, som är en betydande skolväg. Gator som behöver tas in i 30-zonerna är G:a Huddingevägen och Skebokvarnsvägen. Jan Salomonsson tycker att hela Vantör ska göras till en enhetlig 30-zon som utvärderas.

**Hökmossens trädgårdsstadsförening** har inkommit med en skrivelse till Liljeholmens stadsdelsförvaltning, vilken skickat den vidare till trafikkontoret. Hökmossens trädgårdsstadsförening anser att det är viktigt att hastigheten på Korpmossevägen och Klensmedsvägen begränsas och att åtgärder vidtas för att minska möjligheterna till hastighetsöverträdelser. Vidare anser föreningen att 30-zon införs för hela Korpmossevägen.

### **Reservationer m.m.**

#### ***Farsta stadsdelsnämnd***

Reservation mot stadsdelsnämndens beslut anfördes av ledamoten Birgitta Holm m fl (m) enligt följande:

”Vi anser att nämnden skulle ha beslutat

att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut, samt  
att uttala följande

Efterlevandet av 30-zoner varierar. En av orsakerna kan vara att man inte finner motiv nog att följa hastigheten under vissa tider på dygnet och då kör för fort dygnet runt.

Att hålla 30 km/h utanför exempelvis en skola under dagtid har de flesta inga bekymmer med, men att hålla det klockan 23 på kvällen har fler svårare att se motivet för.

Att sätta upp tillägsskyltar så att olika hastigheter gäller olika tider på dygnet blir inte alltid så tydligt. Vi vill att Farsta stadsdel provar ett system med skyltar som fysiskt byter utseende, mellan t ex 30 och 50 km/h. Det tror vi kan öka förståelsen för att det är en lägre hastighet när fler är i rörelse. Detta skulle också kunna innebära att man kanske kan sänka hastigheten på fler platser under vissa tider på dygnet, eller kanske t o m ha olika hastigheter olika årstider.”

### **Hägerstens stadsdelsnämnd**

Särskilt uttalande av ledamoten Bengt Sundell (v).

”När ”Införande av 30-zoner i Hägersten” behandlades den 23 september 2004 yrkade samtliga partier utom moderaterna bifall till förvaltningens förslag. Moderaterna skrev bl.a. i sitt förslag till beslut ” 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”.

I ett pressmeddelande den 21 december 2004 skrev NTF till gatu- och fastighetsnämnden ”NTF Stockholms län har i sitt remissvar till Stockholms stad angående 30-zoner och i pressmeddelande inför beslutet tydligt tagit ställning för införande av 30-zoner. Vi anser att 30-zoner är bra för trafiksäkerheten då all tillgänglig kunskap visar att 30 km/h är den högsta hastighet som vi enligt nollvisionen kan tillåta på vägar där oskyddade trafikanter och fordonstrafik blandas.

Därför blir vi något förvånade när vi läser Moderaternas, Folkpartiets och Kristdemokraternas förslag till beslut angående 30- zoner och där man hänvisar till NTF och att vi framfört att respekten för 30- zoner minskar om de används i alltför stor utsträckning. NTF vill absolut tillbakavisa det påståendet då detta inte är något som vi anser. NTF anser att ett införande av 30- zoner kan ha en positiv smittoeffekt så att hastighetstempot sänks även på omkringliggande gator.”

Vi instämmer med stadsdelsförvaltningen när man skriver ” att flera gator i Hägerstensområdet är utsatta för höga hastigheter och därför bör få hastighetssänkande åtgärder och begränsningar av hastigheten till 30 km/tim.” Det underlättar med andra ord om det är samma hastighet inom ett område, så att det inte uppstår oklarheter.”

Särskilt uttalande av ledamoten Margareta Cederfelt m.fl. (m).

”För att 30-zoner skall efterföljas av medborgarna måste de uppfattas som rimliga. Det är positivt att 30-zoner har införts på mindre gator samt vissa huvudgator. För att 30-zonerna skall respekteras anser vi att huvudgatorna endast skall ha 30-zoner måndag till fredag kl. 07.00-18.00, övrig tid bör 50-gränsen gälla för hastigheten. Vid de platser där skolor finns och barnomsorg bedrivs bör eventuella hastighetsdämpande åtgärder vidtagas.”



**Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd**

Ledamot Bo Arkelsten fl (m) reserverade sig mot beslutet med hänvisning till eget yrkande enligt följande:

”Förslag till beslut

- att i huvudsak bifalla förvaltningens förslag
- att i övrigt anföra att

Gupp som bromsmedel har enligt oss mer nackdelar än fördelar, dels drar bilarna mer bensin och spottar därmed ut mer avgaser, när de först bromsar in samt därefter gasar upp. Dels bullrar bilarna mer, samt är det för utryckningsfordon (särskilt en patient - transporterande ambulans) ej lyckosamt att behöva köra över gupp under utryckning.

Ett förslag kunde även vara att låta 30-zoner vara i kraft under dagtid, men låta trafiken köra i 50 km/h under nätter. Om man som trafikant inte ser någon vettig orsak till att på en nattlig folktom gata krypa fram i 30 finns risk för att man tappar respekten för hela idén med 30-zoner som sådan.”

**Katarina-Sofia stadsdelsnämnd**

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

”att avvisa förslaget att anlägga fysiska farthinder  
att tjänsteutlåtandet utgör svar på remissen  
att beslutet justeras omedelbart

Det är bra att trafiksäkerheten har förbättrats i Stockholm. En medveten informationsinsats har visat sig ha effekt. Men för att 30-zoner skall efterföljas av medborgarna måste de uppfattas som rimliga. Det är positivt att 30-zoner har införts på mindre gator samt vissa huvudgator. För att 30-zonerna skall respekteras anser vi att hastighetsbegränsningen vid de känsliga områdena (skolor m.m.) på huvudgatorna endast skall ha 30-zoner måndag till fredag kl. 07.00-18.00, övrig tid bör 50-gränsen gälla för hastigheten.

Förslag att anlägga fysiska hinder i avsikt att hindra eller försvåra genomfarter samt ge hastighetsdämpande effekter avslår vi. Vi anser inte att det förbättrar efterlevnaden av trafikregler. Utryckningsfordon och andra viktiga och angelägna transporter försvåras och människors hälsa utsätts för stora påfrestningar genom dessa fysiska hinder.”

**Kungsholmens stadsdelsnämnd**

Mats G Nilsson m.fl. (m), Didar Samaletdin m.fl. (fp) och Birgitta Borg (kd) reserverade sig mot nämndens beslut med hänvisning till det gemensamma förslaget från moderaterna, folkpartiet och kristdemokraterna:

”Stadsdelsnämnden beslutar att som svar på trafikkontorets remiss anföra följande;

Det är mycket glädjande att trafiksäkerheten har förbättrats i Stockholm. En medveten informationsinsats har visat sig ha stor effekt. Men för att 30-zoner skall efterföljas av medborgarna måste de uppfattas som rimliga. Det är positivt att 30-zoner har införts på mindre gator samt vissa huvudgator. För att 30-zonerna skall respekteras anser vi att hastighetsbegränsningen vid de känsliga områdena (skolor m.m.) på huvudgatorna endast skall ha 30-zoner måndag till fredag kl. 07.00-18.00, övrig tid bör 50-gränsen gälla för hastigheten. Då det framgår av förvaltningens tjänsteutlåtande att fysiska hinder på gatorna inte medför några extra farddämpande effekter skall dessa tas bort.”

### **Norrmalms stadsdelsnämnd**

Reservation

Vice ordföranden **Inge-Britt Lundin m.fl. (fp)** och ledamoten **Sebastian Cederschiöld m.fl. (m)** ansåg att stadsdelsnämnden skulle ha beslutat följande:

”1. Stadsdelsnämnden bifaller förvaltningens tjänsteutlåtande.

2. Stadsdelsnämnden anför därutöver följande:

Vi instämmer helt i förvaltningens synpunkter när det gäller barnens behov, och vi instämmer också i förslaget att projektet *Säker och lekvänlig skolväg* kopplas till det fortsatta arbetet med 30-zonerna.

En av anledningarna till att vi vill understryka detta är beslutet om citybanan och dess arbetstunnel i Observatoriekullen. Om vi i Norrmalm mot all förmodan skall tvingas genomlida stora och tunga arbetstransporter från tunneln så MÅSTE barnens miljö bli bra och säker. Här går det inte att göra några kompromisser. Därför vore det bästa att transportvägarna från kullen går via Sveavägen, inte genom våra mest dagis-, fritids-, skol- och parktäta områden.”

### **Spånga-Tensta stadsdelsnämnd**

**Reservation** anmäldes av ledamoten Ole-Jörgen Persson, Markku Sirviö och tjänstgörande ersättaren Madeleine Jacobsson (alla m) enligt följande:

”Vi reserverar oss mot beslutet då vi yrkat Att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut Samt därutöver anföra

Alla barn skall ha en rätt till en trygg och säker skolväg. Detta har moderaterna tidigare lagt en skrivelse om i stadsdelsnämnden. En viktig åtgärd i samband med detta är att bygga vissa fysiska hinder vid våra mest trafikerade skolvägar för att på så sätt tvinga bilisterna att minska hastigheten. Vilken typ av hinder som bör byggas måste avgöras från fall till fall då förutsättningarna kan se olika ut, men i största möjliga mån bör gupp undvikas.

En annan viktig åtgärd för att öka säkerheten är att ha 30-zoner i anslutning till skolor, daghem och andra vägar där många barn och oskyddade trafikanter går. Däremot är det vår uppfattning att det bör vara tidsbegränsade 30-zoner på många av dessa vägar. Att ha 30 km/t dygnet

runt uppfattas av många som orimligt och bidrar till att minska respekten för 30-zonerna. Vi föreslår därför att det skall utredas effekterna av att ha 30 km/t i anslutning till skoldagen (t.ex. 2 timmar före och 2 timmar efter skoldagens början och slut), men att det i övrigt kan tillåtas hastigheter av 40 km/t eller på vissa sträckor 50 km/t.”

#### **Vantörs stadsdelsnämnd**

Marie Ljungberg Schött, m fl (m) och Lena Kling m fl (fp) anmäler särskilt uttalande enligt följande:

”Inför införandet av 30-zonerna i Stockholm uttryckte vi oro för vad den generella hastighetsbegränsningen skulle få för konsekvenser. Några av farhågorna har inte visat sig befogade, det har till exempel inte inneburit nämnvärda ökning av restiden med buss och inte heller inneburit stora ökning i körtider. Några bekymmer kvarstår dock tyvärr ett av dem är att det i stora delar saknas alternativa vägar så att bilister kan undvika att köra på bostadsgator, (kringfartsleder i liten bemärkelse) vilket borde vara ännu mer önskvärt. Ett annat och kanske större bekymmer är att långt ifrån alla håller hastighetsbegränsningen på 30 km/h. Självklart varken kan eller ska den otillräckliga polisstyrka som finns i Stockholm prioritera att övervaka detta, men effekten verkar ha blivit att fler tänjer på gränserna och kör för fort också på de gamla 30-sträckorna utanför förskolor och skolor. Vi anser att konsekvenserna av detta snabbt bör utredas och att åtgärder, om så visar sig behövt, vidtas för att ytterligare göra bilister uppmärksamma på den förhöjda risken av lekande barn vid förskolor och skolor.”

#### **Östermalms stadsdelsförvaltning**

**Reservation.** Vice ordföranden Helena Bonnier m fl (m) och ledamoten Claes Fleming m fl (fp) reserverade sig mot nämndens beslut till förmån för eget förslag enligt följande:

”Stadsdelsnämnden föreslås besluta

att som svar på trafikkontorets remiss anföra följande

Det är mycket glädjande att trafiksäkerheten har förbättrats i Stockholm. En medveten informationsinsats har visat sig ha stor effekt. Men för att 30-zoner skall efterföljas av medborgarna måste de uppfattas som rimliga. Det är positivt att 30-zoner har införts på mindre gator samt vissa huvudgator. För att 30-zonerna skall respekteras anser vi att hastighetsbegränsningen vid de känsliga områdena (skolor m.m.) på huvudgatorna endast skall ha 30-zoner måndag till fredag kl. 07.00-18.00, övrig tid bör 50-gränsen gälla för hastigheten.

Förslag att anlägga fysiska hinder i avsikt att hindra eller försvåra genomfarter samt ge hastighetsdämpande effekter avslår vi, då vi inte anser det är en framkomlig väg att uppnå efterlevnad av trafikregler. Det finns viktiga och angelägna transporter som försvåras och där människors hälsa utsätts för stora påfrestningar genom dessa fysiska hinder.”

**Särskilt uttalande** avgavs av ordföranden Rolf Lindell m fl (s), ledamöterna Aila Erkkilä (v) och Ann-Sofi Matthiesen (mp) enligt följande:

”som förvaltningen framhåller är genomfartstrafiken runt Karlaplan alldeles för omfattande. Ett genomfartsförbud finns sedan länge och det borde vara självklart att det då också efterföljs. Vi har full förståelse för att polisen har många andra uppgifter att klara av, men vi menar att man någon gång då och då bör kunna göra kontroller så att de som i dag överträder förbudet mer eller mindre regelmässigt åtminstone måste räkna med en viss risk för att bli ertappade.

Narvavägen bör inte ses som en huvudgata. Det är till största delen en bostadsgata, och eftersom det är genomfartsförbud via Karlaplan saknas motiv för 50 km/tim utmed denna gata.

För många äldre och barn är Karlaplan en oas som besöks ofta. Det är viktigt att man kan ta sig riskfritt till och från bassäng, gräsmatta och soffor. Även det är ett motiv för en sänkning till 30 km i timmen runt Karlaplan.”