



Handläggare: 2003-04-03  
Annika Feychting tel 508 264 91  
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering

Dnr 03-360-438:1  
Dnr 03-360-871:1  
Dnr 03-426-248:1

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

**Användning av 30-zoner och hastighetsdämpande åtgärder i Stockholms stad samt skrivelse om "Plåtpoliser – ett steg mot nollvisionen" från Mats Rosén (kd)**

**FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att 30-zoner och hastighetsdämpande åtgärder ska användas med den inriktning som kontoret föreslår.
2. Gatu- och fastighetsnämnden uppdrar åt kontoret att planera för införande av 30-zoner.
3. Gatu- och fastighetsnämnden uppdrar åt kontoret att i samarbete med polismyndigheten i Stockholm ta fram förslag till några lämpliga platser att pröva automatisk hastighetsövervakning på.
4. Gatu- och fastighetsnämnden uppdrar åt kontoret att fortsätta utvecklingsarbetet för införande av ISA (Intelligent stöd för hastighetsanpassning).

Olle Zetterberg    Monica Hildingson    Göran Gahm    Solveig Svedgård

**SAMMANFATTNING**

**Ärendena och motionen**

Kontoret har fått i uppdrag att belysa förutsättningarna för hastighetsbegränsningar i bostadsområdena och på lokalgator. Flera alternativa lösningar är önskvärda och 30-zoner bör ingå. I uppdraget ingår att ta fram principer för olika fartdämpande åtgärder.

I skrivelsen ”Plåtpoliser – ett steg mot nollvisionen” föreslår Mats Rosén (kd) att gatu- och fastighetskontoret inleder diskussioner med Rikspolisstyrelsen och Stockholms polisdistrikt om uppsättning av ett 50-tal fasta plåtpoliser (automatisk övervakning med hastighetskameror) inom stadens vägnät och redovisar detta för gatu- och fastighetsnämnden.

### **Kontorets redovisning**

Hastighetsöverträdelser är ett av de stora trafiksäkerhetsproblemen i Stockholm. Farten har stor betydelse för hur allvarlig en trafikolycka blir. Om en bil kör i 50 km/tim, så dödas 70 procent av de som blir påkörda. Om hastigheten i stället är 30 km/tim, så överlever 90 procent. I blandtrafik bör man därför eftersträva hastigheter som aldrig överskrider 30 km/tim.

Under senare delen av 1990-talet har antalet skadade och dödade i polisrapporterade trafikolyckor ökat inom Stockholms stad. Det finns behov av att prioritera resurserna som avsätts för trafiksäkerhetsåtgärder till huvudgatorna eftersom två tredjedelar av skadeolyckorna sker på dessa. Mot bakgrund av ovanstående samt den höga acceptansen för 30-zoner i bostadsområden, anser kontoret att 30-zoner bör införas i bostadsområden i staden. Huvudgatorna bör inte omfattas av 30-zoner.

När det gäller hastighetsdämpande åtgärder bör dessa användas där många oskyddade trafikanter har behov av att korsa eller befinna i sig i körbanan. På dessa platser bör hastigheten för huvuddelen av fordonen inte överstiga 30 km/tim. Lämplig hastighetsdämpande åtgärd bör väljas utifrån behovet och möjligheterna på den enskilda platsen.

Kontoret föreslår också att automatisk hastighetsövervakning bör prövas på någon eller några gatusträckor inom staden. Under detta år kan någon eller några lämpliga försökssträckor planeras tillsammans med polismyndigheten. Vidare föreslår kontoret att ett utvecklingsarbete bedrivs för att ISA (intelligent stöd för hastighetsanpassning) ska kunna införas i Stockholm.

Till detta tjänsteutlåtande bifogas en PM; Metoder för hastighetsdämpning och användning av 30-zoner. För mer utförlig information om de olika åtgärderna m.m. hänvisar vi i följande text till de respektive avsnitten/sidorna i promemorian.

### **UTLÅTANDE**

#### **Ärendena och motionen**

Kontoret har fått i uppdrag att belysa förutsättningarna för hastighetsbegränsningar i bostadsområdena och på lokalgator. Flera alternativa lösningar är önskvärda och 30-zoner bör ingå. Vilka konsekvenser olika ställningstaganden får för trafiksituationen och trafiksäkerheten bör också redovisas. I uppdraget ingår att ta fram principer för olika fartdämpande åtgärder.

I skrivelsen ”Plåtpoliser – ett steg mot nollvisionen” föreslår Mats Rosén (kd) att gatu- och fastighetskontoret inleder diskussioner med Rikspolisstyrelsen och Stockholms polisdistrikt om uppsättning av ett 50-tal fasta

plåtpoliser (automatisk övervakning med hastighetskameror) inom stadens vägnät och redovisar detta för gatu- och fastighetsnämnden.

## Kontorets redovisning

### *Olycksituationen*

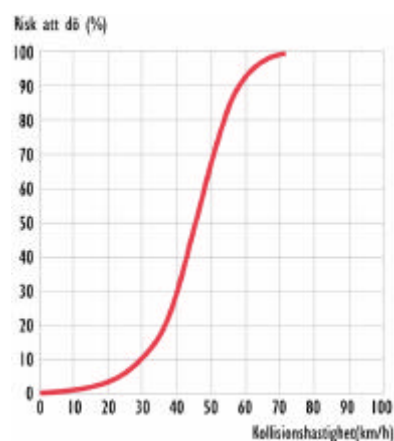
Den 27 maj 1997 beslöt Gatu- och fastighetsnämnden att Nollvisionens synsätt får bli vägledande för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet i Stockholm. (PM sid. 2.)

Under senare delen av 1990-talet har emellertid antalet skadade och dödade i polisrapporterade trafikolyckor ökat inom Stockholms stad. Mellan 14 till 19 personer har dödats per år under denna period. Antalet skadade har ökat med knappt 50 procent under de senaste fem åren och uppgår nu till ca 2300 personer. En relativt stor andel av de som skadas och dödas är gående och cyklister/mopedister (ca 30 procent).

### *Dålig respekt för hastighetsgränsen*

Hastighetsöverträdelser är ett av de stora trafiksäkerhetsproblemen i Stockholm. På uppdrag av kontoret genomför NTF Stockholms län årligen hastighetsmätningar på ett antal 30-sträckor i Stockholm. Resultaten från den senaste studien i oktober 2002 visade att nästan tre av fyra förare på studerade 30-sträckor överskred hastighetsgränsen. Över var femte förare körde fortare än 40 km/tim. Sex procent av förarna körde 50 km/tim eller fortare. Andelen förare som överskrider hastighetsgränsen 30 km/tim ökar år från år.

### Risk för oskyddade trafikanter att dödas



Fordons hastigheten 30 km/tim är avgörande för de oskyddade trafikanternas säkerhet mot svåra personskador vid kollisioner. I blandtrafik bör man eftersträva hastigheter som aldrig överskrider 30 km/tim. (PM sid. 3.)

### *Trafiksäkerhet på huvudgator och lokalgator*

Den mesta trafiken och därmed även de flesta olyckorna sker på huvudgatorna och det naturligaste vore att sätta in åtgärderna där. Framtagande av ett åtgärdsprogram för huvudgatorna pågår också. Det är på

huvudgatorna som den största delen av resurserna för trafiksäkerhetsförbättringar av gatunätet bör satsas. För att förbättra säkerheten och framförallt tryggheten på lokalgatorna bör åtgärder, som inte är alltför kostnadskrävande, genomföras. Svårigheterna i Stockholm är också att om man gör åtgärder på huvudgatorna, utan att på något sätt göra det obekvämare för trafiken på lokalgatorna, så blir följderna att smittrafiken på lokalgatorna kommer att öka. Bilarna kommer att breda ut sig över hela gatunätet med ökad otrygghet för de oskyddade trafikanterna som följd.

### *30-zoner i bostadsområden*

Mot bakgrund av ovanstående, den bekymmersamma olycksutvecklingen samt den höga acceptansen för 30-zoner i bostadsområden anser kontoret att

30-zoner bör införas i bostadsområden i staden. Införandet bör ske så snabbt som möjligt för att få snabb effekt. Bostadsområdena bör delas in i lämpliga 30-zoner. Huvudgatorna bör inte omfattas av 30-zonen. Hastighetsdämpande åtgärder bör inte automatiskt genomföras i samband med införandet, detta för att hålla kostnaderna nere. I stället bör trafiksituationen löpande följas upp för att se om en åtgärd bör vidtas.

Det är oerhört viktigt för effekten och acceptansen att de boende informeras om syftet med 30-zonerna i samband med införandet. Genomförandet av 30-zonerna kräver en viss planeringstid, ett formellt beslut enligt trafikförordningen och pengar för uppsättning av vägmärken. Kontoret föreslår därför att 30-zonerna genomförs under en treårsperiod.

#### *Möjliga effekter*

Erfarenheter från andra orter som genomfört 30-zoner visar att medelhastigheterna minskat något, att de högsta hastigheterna minskat och att trafiksäkerheten förbättrats. (PM sid. 10.) Även i de 30-zoner som införts i Stockholm både i ytterstaden och innerstaden har hastigheterna minskat. Medelhastigheterna i bostadsområden är redan förhållandevis låga, så några större olägenheter för biltrafikens framkomlighet blir det inte. Ur miljösynpunkt är det positivt att inrätta 30-zoner. En nyligen framlagd doktorsavhandling (PM sid. 3) visar också utifrån uppmätta körmonster dels att man tog med sig ett körmonster från en gatutyp till en annan, dels att gator med låga hastigheter inte visade generella högre utsläppsfaktorer. Den tydligaste trenden fanns i bostadsområden, där gator med 30 km/tim hade lägre bränsleförbrukning än gator med 50 km/tim.

#### *Hastighetsdämpande åtgärder i 30-zonerna*

Trafiksituationen i 30-zonerna bör följas löpande. Det kan bli nödvändigt att genomföra hastighetsdämpande åtgärder på något ställe där höga fordonshastigheter förekommer. Dubbelriktning av tidigare enkelriktade gator bör övervägas, både för att åstadkomma en hastighetsdämpning och en förbättrad tillgänglighet och orienterbarhet i områdena. En större utvärdering av effekter och attityder bör ske ca ett år efter införandet.

#### *Användning av hastighetsdämpande åtgärder*

När det gäller hastighetsdämpande åtgärder, bör dessa användas där många oskyddade trafikanter har behov att korsa eller befinna sig i körbanan. På dessa platser bör minst 85 procent av fordonen hålla en hastighet som understiger 30 km/tim, den s.k. 85-percentilen. Andra platser där det kan finnas behov av hastighetsdämpning är där barn eller äldre korsar eller vistas invid körbanan och där fordonshastigheterna är höga, t ex vid skolor, daghem, äldreboenden och idrottsplatser. Lämplig hastighetsdämpande åtgärd bör väljas utifrån behovet och möjligheterna på den enskilda platsen. Det är viktigt att den hastighetsdämpande åtgärden utformas för hastighetsnivå man vill uppnå (30 km/tim) och att den verkliga hastigheten mäts och stäms av mot målet när åtgärden genomförts.

Forskningen visar tydligt att bland de åtgärder som idag finns till hands intar gupp och vägkuddar en särställning. Om de används på rätt sätt och med rätt utformning erhålls en hastighetssäkring och hastighetsdämpning som vida överträffar andra åtgärder i befintlig miljö. Med en god detaljutformning kan bra hastighetsdämpning åstadkommas även med

avsmalningar kompletterade med refuger och cirkulationsplatser. Eftersom gupp kan orsaka problem för utryckningsfordon ska dessa diskuteras med Brandförvaret, Räddningstjänsten, Polisen och SL. (PM sid. 6.)

#### *Hastighetsdämpande utformning i nybyggnadsområden*

Det bästa sättet att åstadkomma effektiv hastighetsdämpning är vid nybyggnationer. Då finns möjligheter att kombinera olika åtgärder, såsom kraftiga sidoförskjutningar, avsmalningar och cirkulationsplatser, för att uppnå önskad effekt. Dessa kunskaper bör tillvaratas vid utformningen av nybyggnadsområden. I samband med att nybyggnadsområden planeras bör planeringsresultatet granskas i flera omgångar av oberoende trafiksäkerhetsexperter, s.k. trafiksäkerhetsrevision, för att förebygga att misstag i utformningen begås. (PM sid. 5.)

#### *Polisövervakning*

Polisövervakning är ytterligare en metod att minska hastighetsöverträdelserna och därmed hastigheten. Polisen har dock små resurser för hastighetsövervakning och prioriterar att använda dessa på platser där det inträffar mycket trafikolyckor, d.v.s. på de huvudgatorna. Kontoret för dock en kontinuerlig dialog med polisen.

#### *Icke-fysiska åtgärder*

Andra metoder som har en potential att uppnå önskad säkerhet är möjligheten att ställa krav på trafiksäkra transporter, automatisk hastighetsövervakning och IT i trafiken så som ISA (Intelligent stöd för hastighetsanpassning). Utvecklingen av dessa metoder går ganska snabbt och de kan så småningom komplettera de fysiska åtgärderna i gatumiljön. En trafiksäkerhetspolicy för kontorets tjänsteresor håller på att utarbetas och är färdig inom kort. Trafiksäkerhetskrav på de transporter som kontoret handlar upp kommer att utarbetas så snart policyn är färdig. En trafiksäkerhetspolicy för tjänsteresor och upphandlade transporter kan utarbetas för hela staden.

#### *Automatisk hastighetsövervakning*

Automatisk hastighetsövervakning bör prövas på någon eller några gatusträckor inom staden. Ett sådant arbete måste ske tillsammans med polismyndigheten i länet. Kontoret deltar i polisens och Vägverkets arbete med införande av automatisk hastighetsövervakning. Under detta år kan förslag till lämpliga gatusträckor i Stockholm tas fram i samverkan med polisen. Förslaget kommer att redovisas för nämnden. (PM sid. 13.)

#### *Intelligent stöd för hastighetsanpassning, ISA*

ISA (intelligent stöd för hastighetsanpassning) har prövats i ett storskaligt försök i fyra orter i Sverige. Det fungerar så att genom en GPS-mottagare vet fordonet var det befinner sig. Fordonet sänder inte ut någon egen signal och kan därför inte lokaliseras. Fordonet är också utrustat med en digital karta, där gällande hastighetsbegränsningar är inlagda. Fordonets hastighet beräknas och jämförs med angiven hastighetsgräns i den digitala kartan. Om fordonshastigheten överstiger hastighetsgränsen får föraren en signal antingen via ljus/ljud från en display i bilen, eller via vibration/motstånd i gaspedalen. För att ISA ska kunna införas i Stockholm behöver hastighetsgränserna vara i digitalt format och kopplade till en digital karta. Ett arbete med att ta fram detta underlag pågår inom kontoret. Kvaliteten på

S

kartan, positioneringen och överföringen till fordonen samt lämplig utrustning kommer att prövas i några av kontorets fordon. ISA befinner sig således fortfarande på utvecklingsstadiet. Det kommer därför att dröja ganska många år innan genomslagskraften av ISA i trafiken blir så stor att hastighetsnivån i hela trafikflödet kan påverkas. (PM sid. 12.)

**SLUT**