



Kontaktperson  
Stig Gustavsson  
Gatuavdelningen  
Centrala distriktet  
Telefon: 08-508 262 12  
stig.gustavsson@tk.stockholm.se

Till  
Trafiknämnden 2006-09-19

**Försök att ta bort förvirrande trafikskyltar. Redovisning av uppdrag.**

## Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning.

Göran Gahm  
tf

Per Magnus

## Sammanfattning

Trafiknämnden gav 2005-11-29 kontoret i uppdrag att pröva en minskad och förtydligad trafikskyltning i en begränsad del av staden.

Enligt kontorets uppfattning handlar uppdraget om att göra fysiska åtgärder i gatumiljön som ersättning för trafikskyltar. Kontoret har redan prövat det i bl a Sofiaområdet där ett antal övergångsställen ersattes av upphöjda gångbanor. Det blev dock så dålig acceptens från boende i området att de flesta övergångsställen nu är tillbaka.

Kontoret anser att det är lämpligare att pröva dessa åtgärder utmed en utsatt gata. Eftersom kontoret redan har i uppdrag att studera åtgärder för Hornsgatan i projektet "säker huvudgata" föreslår kontoret att ytterligare åtgärder för minskning av antalet trafikskyltar också studeras utmed Hornsgatan.

## Bakgrund

Trafiknämnden behandlade 2005-11-29 en motion från Madeleine Sjöstedt (fp) angående möjligheten att på försök ta bort förvirrande trafikskyltar på Södermalm. Nämnden beslutade att ge kontoret i uppdrag att pröva en

minskad och förtydligad skyltning i en mer begränsad del av staden än hela Södermalm.

Nämnden uttalade också att det bör prövas hur skyltning kan komprimeras och göras tydlig så att onödiga och farliga missuppfattningar kan undvikas.

## Trafikkontorets synpunkter

Enligt kontorets tolkning som redovisades i det tjänsteutlåtande som låg till grund för nämndens beslut förutsätts att skyltminskningen är kopplad till fysiska åtgärder liknande de som utförts på Skvallertorget i Norrköping. Stockholm har i mindre skala också prövat liknade åtgärder. Förutom vid Götgatan – Högbergsgatan som redovisades i tjänsteutlåtandet kan nämnas Sofiaområdet och Mynttorget.

Sofiaområdet som begränsas av Renstiernas Gata, Folkungagatan och Vitabergsparken har sedan 80-talet varit en zon med högsta tillåtna hastigheten 30 km/h och med utlagda gupp på strategiska platser. 1998 genomfördes åtgärder som innebar en reduktion av antalet vägmärken. Mot huvudgatorna Renstiernas Gata och Folkungagatan drogs gångbanorna förbi anslutande gator som ersättning för övergångsställen med tillhörande vägmärken. På Åsögatan höjdes två korsningar till gångbanenivån så att flera övergångsställen kunde slopas.

Mynttorget byggdes om för fem år sedan till ett gångtorg med en smal körbana över torget på en upphöjd nivå. Tidigare liknade torget mest en trafikplats med bl a vändningsmöjlighet för turistbussar. Ca 17 vägmärken fanns för att reglera trafiken på denna plats. Vid den stora gångpassagen mellan Stallbron och Västerlånggatan fanns ett signalreglerat övergångsställe med fyra signalstolpar. Vid ombyggnaden slopades övergångsställen, signaler och alla vägmärken förutom två som angav rekommenderad hastighet, 30 km/h. Nu är även dessa borttagna då den generella hastigheten numer är 30 km/h.

Det har dock varit ett starkt motstånd mot dessa åtgärder. Det har medfört att i Sofiaområdet som följd av protester från bl a föräldrar till skolbarn har kontoret tvingats att åter lägga tillbaka de flesta av de övergångsställen som tidigare slopats. Vid Mynttorget efterfrågas fortfarande det signalreglerade övergångsstället vid Västerlånggatan trots att samspelet mellan gående och fordonsförare i praktiken fungerar utmärkt. I Stockholm är man uppenbarligen bortskämd med att alla korsande trafikströmmar skall vara tydligt reglerade.

Vad gäller skyltarnas tydlighet och svårtolkade budskap är kontorets uppfattning att det är respektive gatas förutsättningar som har skyltats enligt gällande lagstiftning. En typ av skyltning som många gånger upplevs som

svårtolkad och omfattande är skyltning som gäller parkering. Där gäller ofta att reglerna ändras såväl på sträcka som i tid. Den skyltning som förmodligen har ökat på skyltfloran mest de senaste åren är den som reglerar parkering. Tidigare hade exempelvis hela innerstaden en parkeringszon som var skyltad endast vid infarterna. Nu är varje gata skyltad i princip vid varje kvarter.

### **Trafikkontorets förslag**

Som följd av ovanstående bedömer kontoret att det svårt att hitta ett lämpligt provområde där åtgärder kan genomföras som ersättning för skyltning. Sofiaområdet kunde ha varit ett lämpligt område om det inte redan prövats med så dålig acceptens.

Däremot anser kontoret att vissa utsatta gator skulle kunna förses med hastighetsdämpande åtgärder så att signalregleringar och övergångsställen kan reduceras och därmed ett antal vägmärken.

En sådan gata är Horngatan. Kontoret har redan i uppdrag att studera denna gata i projektet ”säker huvudgata”. De åtgärder som kommer att föreslås kan kompletteras med ytterligare skyltreducerande åtgärder. Troligtvis kan även antalet skyltar som rör parkering minskas. Projektering för projektet skall tas fram nästa år.

**SLUT**