



Handläggare: Gunilla Schedin

Tfn: 08-508 090 21

Till Norrmalms stadsdelsnämnd

Förslag till 30-zoner i Stockholm - yttrande till gatu- och fastighetskontoret

Förslag till beslut

Remissen besvaras med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Ylva Tengblad
stadsdelsdirektör

Yngve Lindström
avdelningschef

Sammanfattning

Gatu- och fastighetsnämndens beslutade i april 2003 att, av trafiksäkerhetsskäl, införa hastighetsbegränsning på 30 km/tim i bostadsområden. Gatu- och fastighetskontoret, som samtidigt fick i uppdrag att planera för genomförandet, har nu presenterat ett förslag till s.k. 30-zoner. Förslaget har remitterats till samtliga stadsdelsnämnder.

Stadsdelsförvaltningen är positiv till förslaget. Vad gäller stadsdelen Norrmalm anser dock förvaltningen att Karlbergsvägen väster om Torsgatan samt hela Dalagatan bör ingå i 30-zonen.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom stadsmiljö- och planeringsavdelningen i samråd med barn- och ungdomsavdelningen och vård- och omsorgsavdelningen.

Bakgrund

Gatu- och fastighetsnämnden fattade i april 2003 beslut om att, av trafiksäkerhetsskäl, införa 30-zoner i bostadsområden. Samtidigt beslutades att huvudgator inte ska ingå i 30-zonerna. Gatu- och fastighetskontoret, som fick i uppdrag att planera genomförandet av beslutet, har nu presenterat ett förslag på områden där hastighetsbegränsning till 30 km/tim ska gälla. Förslaget har remitterats till samtliga stadsdelsnämnder. Yttrandet ska vara gatu- och fastighetskontoret tillhanda senast den 1 oktober 2004.

Förslaget har presenterats i samband med stadsdelsnämndernas öppna möten eller, i de fall detta inte varit möjligt, vid särskilt anordnade medborgarmöten. Vad gäller Norrmalm ägde detta rum i samband med stadsdelsnämndens sammanträde den 19 februari 2004.

I enlighet med stadsdelsnämndens beslut, har förslaget även funnits tillgängligt på stadsdelsförvaltningens hemsida från mitten av juni till början av september med möjlighet för allmänheten att lämna synpunkter.

Sammanfattning av förslaget

Underlaget för att ta fram förslag till lämpliga 30-zoner har bl.a. varit trafik- och miljöplanerna för de olika stadsdelarna, tidigare framtagna förslag till 30-zoner, uppgifter om gatustandard som bredd, förekomst av gång- och cykelbanor m.m.

Sedan 1990-talet har planeringsprincipen för gator och vägar byggts på att biltrafiken intill bostäder ska ske helt på de oskyddade trafikanternas villkor. På gatorna mellan dessa och transportleder ska stor hänsyn tas till oskyddade trafikanter och på transportlederna ska inga oskyddade trafikanter finnas alls. Principen är svår att tillämpa fullt ut i en redan befintlig stadsmiljö som Stockholm. De äldre delarna av staden, t.ex. innerstaden, har trånga trafiktrymmen medan områden byggda på 50- och 60-talet kan ha överdimensionerade gatutrymmen.

I bedömningen av vilka gator som skall vara huvudgator, och således inte ingå i 30-zonerna, har följande avvägningar gjorts:

- ett huvudgatunät som leder biltrafiken mellan olika stadsdelar behöver finnas
- en del gator har en funktion av ett mellanting mellan huvudgator och rena lokalgator, dessa har klassats som huvudgator om de trafikeras av mycket biltrafik och om de är breda med gångbanor eller gång- och cykelbanor
- 30-zonerna bör inte vara alltför stora för att det skall vara möjligt för polisen att övervaka dem
- industriområden har inte tagits med eftersom gatunätet i dessa oftast är anpassat

- till tung trafik och därför har en sådan utformning att andra fysiska trafiksäkerhetsåtgärder krävs

De effekter som man genom införandet av 30-zoner förväntas uppnå är en förbättrad trafiksäkerhet. En tredjedel av alla polisrapporterade trafikolyckor med personskada sker på lokalgator. Införandet av 30-zoner bedöms minska medelhastigheten med tre till fem km/tim.

30-zonerna kommer att medföra en förbättrad miljö, t.ex. bedöms bullernivåerna minska. Till följd av lägre hastigheter och minskad bränsleförbrukning kommer även avgasutsläppen att minska. Restiden för bilister kommer att öka något eftersom medelhastigheten i bostadsområden bedöms sänkas. Lägre hastigheter kommer också att leda till ett bättre samspel i trafiken, vilket i hög grad gynnar oskyddade trafikanter.

30-zonerna kommer att märkas ut med ett stort antal nya vägmärken. Estetiskt sett är detta negativt och motverkar stadens ambition att minska antalet vägmärken. Denna nackdel uppvägs dock av trafiksäkerhetsvinsterna.

Effekterna av 30-zonerna kommer att följas upp och utvärderas. Detta arbete försvåras dock av att andra stora förändringar av gatunätet kommer att genomföras, som t.ex. öppningen av Södra Länken och det planerade införandet av miljöavgifter. Utöver hastighetsmätningar och liknande kommer också stockholmarnas inställning till införandet av 30-zoner att undersökas. Man kommer även att följa upp hur polisen, SL, yrkestrafikanter m.fl. uppfattar att det fungerar.

Avgränsningen av 30-zonernas kommer att utvärderas för att se om det finns behov av förändringar. Man kommer även att göra en större utvärdering av hur antalet trafikolyckor med personskada påverkats av införandet av 30-zoner. För att säkra resultat ska kunna tas fram kan dock en sådan utvärdering inte göras förrän om några år.

Vad gäller huvudgatorna kommer man, som ett led i att öka trafiksäkerheten, att ta fram ett prioriterat åtgärdsprogram för att bl.a. med hjälp av fysiska åtgärder söka minska hastigheterna. Däremot kommer man inte att vidta några fysiska hastighetsdämpande åtgärder inom 30-zonerna om det inte i efterhand visar sig att det är problem med höga hastigheter på gator där många oskyddade trafikanter rör sig.

När det gäller den nuvarande hastighetsbegränsningen till 30 km/tim utanför skolor överväger gatu- och fastighetskontoret att ta bort tidsbegränsningen utanför de skolor som ligger på huvudgator och istället låta 30 km/tim gälla dygnet runt. Vad gäller skolor inom 30-zoner planerar man bl.a. att måla "30" på vägbanan som en påminnelse om att detta är högsta tillåtna hastighet.

Kostnaderna för investeringen beräknas uppgå till ca 8 mnkr och de framtida drifts- och underhållskostnaderna till ca 60 tkr per år.

Vad gäller stadsdelen Norrmalm föreslås följande gator bli huvudgator, d.v.s. gator där högsta tillåtna hastighet är 50 km/tim:

Norra länken	Centralbron	Sveavägen
Norra Stationsgatan	Olof Palmes gata	Kungsgatan
Klarastrandsleden	Karlbergsvägen	Hamngatan
Torsgatan	S:t Eriksgatan	Stallgatan
Klarabergsviadukten	Odengatan	Birger Jarlsgatan
Klarabergsgatan	Dalagatan	Cedersdalsgatan
Kungsbron	(söder om Odengatan)	
Vasagatan		

Medborgarsamråd

Inför genomförandet av beslutet om 30-zoner genomförde gatu- och fastighetskontoret hösten 2003 en trafiksäkerhetsenkät bland stockholmarna. Resultatet av denna visade bl.a. att tre av fyra stockholmarna instämmer i påståendet att hastighetsgränserna i bostadsområden bör vara 30 km/tim. Två av tre instämmer i påståendet att det är viktigt att öka säkerheten för gående och cyklister även om det innebär smalare körbanor och lägre hastigheter för bilister.

Gatu- och fastighetskontoret har även gjort djupintervjuer kring inställningen till 30-zoner. Resultatet av dessa visar att, när man får trafiksäkerhetsvinsterna klart för sig, blir också inställningen till 30-zoner positiv. Även yrkesförare, med undantag av budbilsförare, är övervägande positiva till 30-zoner.

I samband med att förslaget presenterades på stadsdelsnämndens sammanträde i februari 2004 framfördes bl.a. oro för hur det kommer att bli med efterlevnaden av hastighetsbegränsning till 30 km/tim utanför skolor då stora områden kommer att omfattas av 30-zoner. Vidare påpekades att det är viktigt att polisen är positiv till införandet av 30-zoner.

Endast två personer har via stadsdelsförvaltningens hemsida lämnat synpunkter på förslaget. Följande synpunkter har framförts:

Karlbergsvägen väster om Torsgatan bör ingå i 30-zonen.

Denna del av Karlbergsvägen trafikeras endast lokalt. Flera förskolor finns utmed gatan och det både svårt och olämpligt att uppnå en hastighet på 50 km/tim.

Dalagatan bör ingå i 30-zonen.

Ett stort antal bilister och taxiförare använder Dalagatan som genomfartsled och kör

både 60 och 70 km/tim. Detta skulle förhindras genom enkla åtgärder, som vägbulor, ljussignaler, ökad övervakning etc. Längs Dalagatan finns både skolor och daghem samt mycket gångtrafik som korsar gatan till och från Vasaparken och Sabbatsbergsområdet.

Förvaltningens synpunkter

Det är ett faktum att antalet polisrapporterade trafikolyckor och antalet skadade i trafiken ökat kraftigt under den senaste tioårsperioden. Mörkertalet, särskilt när det gäller olyckor där barn är inblandade, är dessutom stort. De är givetvis angeläget att söka minska antalet skadade och döda i trafiken. Införandet av 30-zoner bör därför vara en viktig del i detta arbete.

Förvaltningen 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.

Resultatet av den enkätundersökning, de samråd och de djupintervjuer som gatu- och fastighetskontoret genomfört bör göra att det finnas goda förutsättningar för att en hastighetsbegränsning till 30 km/tim inom de föreslagna områdena kommer att efterlevas.

För stadsdelen Norrmalm, liksom för andra innerstadsdelar, innebär förslaget att förhållandevis många gator kommer att ligga inom 30-zonen. Enligt förvaltningens uppfattning kan detta innebära att trafikintensiteten på huvudgatorna kommer att öka, vilket t.ex. kan medföra en ökad olycksrisk. Förvaltningen förutsätter därför att man från gatu- och fastighetskontorets sida noga följer upp effekterna av att 30-zoner införs inom förhållandevis stora områden.

Bilaga

Förslag till 30-zoner