



Kontaktperson

Anna-Sofia Welander

Avdelningen för trafikplanering

Telefon: 08-508 261 94

anna-sofia.welander@tk.stockholm.se

Till

Trafiknämnden 2005-10-25

Försök med automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) på Drottningholmsvägen. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

Trafiknämnden uppdrar åt kontoret att genomföra försök med automatisk trafiksäkerhetskontroll på Drottningholmsvägen.

Per Aronson

Anette Scheibe

Sammanfattning

Bättre hastighetsanpassning är av avgörande betydelse för möjligheterna att nå trafiksäkerhetsmålen, såväl på lång som på kort sikt. Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK), automatisk hastighetsövervakning med kamera, är en effektiv åtgärd för att nå trafiksäkerhetsmålen.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 22 april 2003 att uppdra åt kontoret att i samarbete med polismyndigheten i Stockholm ta fram förslag på lämpliga platser att pröva ATK på. Efter genomförd förstudie föreslår kontoret Drottningholmsvägen som en första försökssträcka. ATK ingår som en åtgärd för att nå målen i stadens trafiksäkerhetsprogram för åren 2005-2010, som kommunfullmäktige antog den 21 februari i år.

Vägverket och polisen ska under 2006 och 2007 etablera 700 nya trafiksäkerhetskameror längs det statliga vägnätet. I samband med denna satsning har Stockholm som en av få kommuner i landet möjlighet att vara först med att pröva ATK på det kommunala gatunätet. För att få maximal effekt av kamerorna krävs att övervakningen förstärks med kommunikations- och informationsinsatser.

Bakgrund

Bättre hastighetsanpassning är av avgörande betydelse för möjligheterna att nå trafiksäkerhetsmålen, såväl på lång som på kort sikt. Oavsett vad som föregått en olycka är hastigheten alltid avgörande för hur allvarlig olyckan blir. Enligt väg- och transportforskningsinstitutet är dåligt följda hastighetsgränser det största trafiksäkerhetsproblemet i Sverige och resulterar i 150–200 dödsfall per år.

I de transportpolitiska målen som riksdagen beslutat om anges för delmålet *en säker trafik* att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.

Den 25 november 2004 beslutade riksdagen om trafiksäkerhetspropositionen 2003/04:160 ”Fortsatt arbete för en säker vägtrafik”. Där anges att en sänkning av den verkliga hastigheten på vägarna är nödvändig för att trafiksäkerhetsmålet för år 2007 ska kunna nås. I propositionen betonas att systemet med automatisk trafiksäkerhetskontroll, ATK, är en åtgärd som visat sig få mycket goda trafiksäkerhetseffekter och därför ska fortsätta.

Stockholms stad har lämnat intresseanmälan på kameraskåp

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 22 april 2003 att uppdra åt kontoret att i samarbete med polismyndigheten i Stockholm ta fram förslag på lämpliga platser att pröva ATK på. Den 21 februari i år antog kommunfullmäktige Stockholms stads trafiksäkerhetsprogram för åren 2005-2010. Bland åtgärderna för området *säkra hastigheter* i programmet anges bl.a. att kontoret ska stödja polisens arbete med ATK.

I januari i år lämnade förvaltningschefen för kontoret (tidigare gatu- och fastighetskontoret) in en intresseanmälan om att etablera hastighetskameror på kommunala gator i Stockholms stad till Sveriges kommuner och landsting. Diskussioner pågår för närvarande mellan Sveriges kommuner och landsting och Vägverket om möjligheterna för detta.

ATK på ett fåtal statliga vägar i Stockholms län

I Stockholms län finns idag fasta trafiksäkerhetskameror installerade på Huddingevägen, Nynäsvägen, Lännavägen, Glömstavägen samt i Södra Länken. Projekten drivs av Vägverket i samarbete med polisen, NTF och berörda kommuner. Samtliga kameror i länet finns på det statliga vägnätet.

I hela landet finns för närvarande drygt 400 mätskåp för automatisk hastighetsövervakning samt ett femtiotal kameror som flyttas runt mellan de olika skåpen. Drift, underhåll och tömning av kamerorna sker helt manuellt.

Fler skåp och ny teknik

På uppdrag av regeringen samarbetar Vägverket och polisen i ett projekt att etablera 700 nya trafiksäkerhetskameror längs det statliga vägnätet. De första kamerorna installeras i början av år 2006. Successivt fram till årsskiftet 2006/2007 ska resterande kameror installeras. De 700 nya kamera-skåpen kommer att ha en helt ny typ av kameror, som bygger på modern digital teknik. Alla skåp kommer att innehålla en kamera och digital teleutrustning som gör att polisen kan tanka hem mättdata och styra skåpen utan att behöva åka ut dem. All kommunikation med kamerorna och utredning av ärenden ska ske på en central utredningsenhet i Kiruna.

Effekter och konsekvenser av ATK

Vägverket och Rikspolisstyrelsen har under några år bedrivit försöksverksamhet med ATK på ett femtiotal vägsträckor. Försöken visar på goda effekter. Uppföljningar som Väg- och transportforskningsinstitutet har gjort visar att:

- ATK bidragit till betydande hastighetssänkningar på de berörda vägavsnitten, upp till 8 km/tim på vissa sträckor,
- dödsolyckorna minskat med upp till 60 procent på vissa sträckor,
- svåra olyckor minskat med upp till 30 procent på vissa sträckor,
- belastningen på miljön minskat,
- det finns hög acceptans hos allmänheten,
- ATK är en mycket kostnadseffektiv åtgärd,
- metoden har stor utvecklingspotential.

Vägverket Region Stockholm har sedan år 2000 prövat automatisk trafiksäkerhetskontroll med hjälp av en specialutrustad polisbuss på bl.a. Huddingevägen och Nynäsvägen. Aktiviteterna har kombinerats med massiva informationsinsatser. Försöken på Huddingevägen och Nynäsvägen visar liknande positiva resultat. Hastighetssänkningen har blivit 4-5 km/tim i genomsnitt.

En liten minskning av medelhastigheten har stora trafiksäkerhetseffekter. Forskning visar att en minskning av medelhastigheten med 5 km/tim leder till att antalet dödade minskar med närmare 20 procent. Antalet skadade minskar med 15 procent. En lägre hastighet på biltrafiken medför ökad säkerhet för alla trafikanter, såväl bilister som gående och cyklister.

Så fungerar ATK

ATK är ett system med kameror som sitter i ett mätskåp invid vägen, se figur 1. Med hjälp av radar mäts hastigheten. Om hastigheten överstiger hastighetsbegränsningen aktiveras kameran och en bild tas på fordonet, föraren och registreringsskylten. Bilden kompletteras med information om tid, plats och fordonets hastighet. När överträdelsen har administrerats av polisen skickas en bot hem till föraren av bilen.



Figur 1. Bild på den nya typen av kameraskåp. Bilden är hämtad från Vägverkets hemsida.

Hög acceptans hos allmänheten

Tilltron till ATK som metod är mycket stor bland allmänheten. Det visar en rad attitydundersökningar som Vägverket genomfört, såväl på nationell som på lokal nivå. Uppföljande studier som Vägverket gjort för ATK på Huddingevägen visar att majoriteten av intervjuade förare, 80 procent, anser att kamerorna ska vara kvar.

Kontorets förslag

Mot bakgrund av det som redovisats anser kontoret att det är angeläget att pröva ATK på det kommunala vägnätet i Stockholm. Under våren 2004 genomförde kontoret en förstudie för val av lämplig gata eller gator för försök med ATK i Stockholm. Följande gator ingick:

- Drottningholmsvägen, delen Nockebybron – Alviksplan
- Ulvsundaleden
- Kymplingelänken
- Huddingevägen, delen kommungränsen – Östbergavägen
- Skeppsbron
- Stadsgårdsleden
- Hornsgatan

För de sex gatorna jämfördes olyckssituationen och hastighetsmätningar. Detta tillsammans med fältbesök placerade Drottningholmsvägen, Stadsgårdsleden och Kymlingelänken som mest lämpliga. Nedan redovisar vi några av uppgifterna för dessa gator.

Drottningholmsvägen, mellan Nockebybron och Brommaplan		
	Västerut	Österut
Gatulängd	2,2	2,2
Skyltad hastighet	50 km/tim	50 km/tim
Mätt medelhastighet	60,5 km/tim	56,8 km/tim
Hastighet 85-percentil	70 km/tim	69 km/tim
Andel som kör för fort	87,1%	76,9%
Antal olyckor (1997-2002)	39	
Antal skadade (1997-2002)	54	

Den vanligaste olyckstypen är korsningsolyckor. Det finns många oskyddade trafikanter i vägens närmiljö och det återspeglas i olycksstatistiken. Såväl cyklister som fotgängare har varit inblandade i många olyckor.

Drottningholmsvägen, mellan Brommaplan och Lindhagensplan		
	Västerut	Österut
Gatulängd	4,4	4,4
Skyltad hastighet	70 km/tim	70 km/tim
Mätt medelhastighet	67,3 km/tim	61,6 km/tim
Hastighet 85-percentil	78 km/tim	75 km/tim
Andel som kör för fort	37,4%	29,4%
Antal olyckor (1997-2002)	144	
Antal skadade (1997-2002)	175	

Den vanligaste olyckstypen är upphinnandeolycka, d.v.s. påkörning bakifrån. Olyckan beror ofta på att fordon har för hög hastighet. Det inträffar även många olyckor med oskyddade trafikanter. En dödsolycka har inträffat, med en fotgängare som blev påkörd på övergångsställe.

Kymlingelänken		
	Västerut	Österut
Gatulängd	2,77	2,77
Skyltad hastighet	70 km/tim	70 km/tim
Mätt medelhastighet	79,3 km/tim	84,3 km/tim
Hastighet 85-percentil	90,5 km/tim	96 km/tim
Andel som kör för fort	77,2%	90 %
Antal olyckor (1997-2002)	26	
Antal skadade (1997-2002)	40	

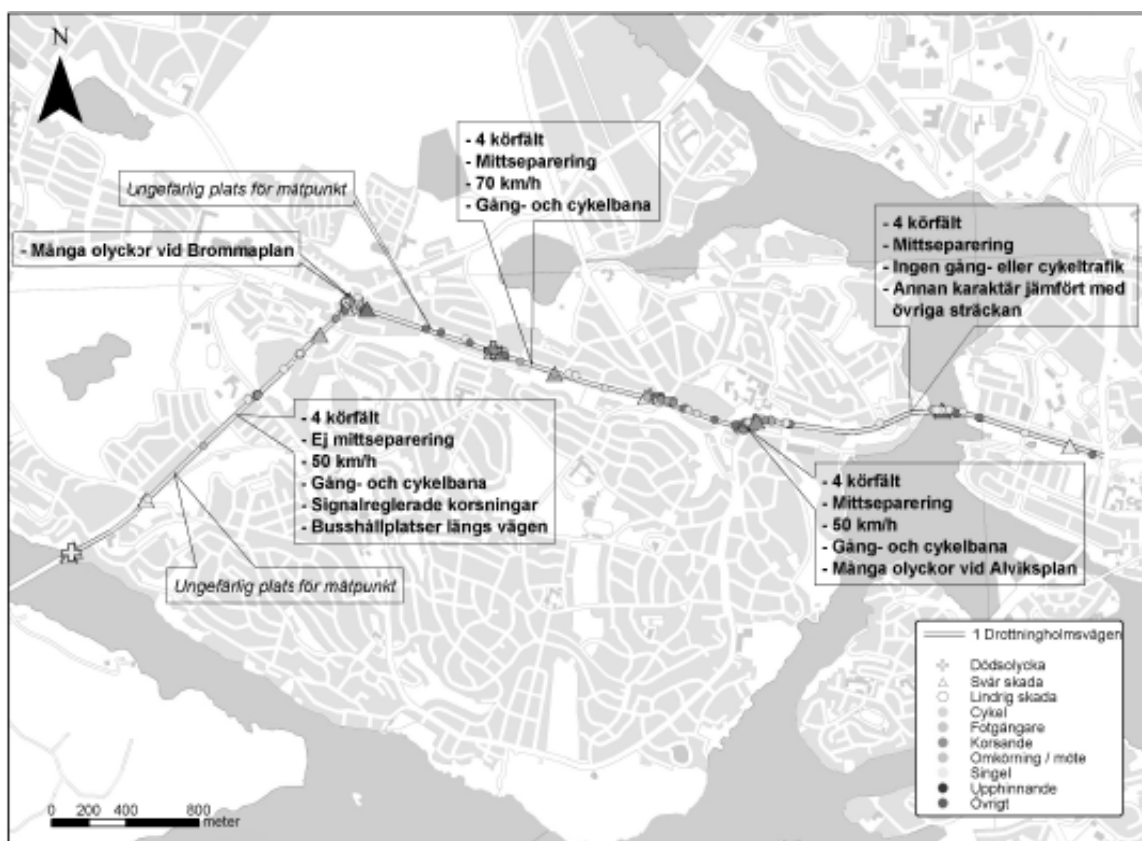
Den vanligaste olyckstypen är upphinnandeolycka. Därefter kommer korsningsolyckor. Även singelolyckor är vanliga. I stort sett har inga olyckor med oskyddade trafikanter inträffat. En dödsolycka har inträffat.

Stadsgårdsleden		
	Västerut	Österut
Gatulängd	1,42	1,42
Skyltad hastighet	50 km/tim	50 km/tim
Mätt medelhastighet	63,4 km/tim	54,5 km/tim
Hastighet 85-percentil	78 km/tim	72 km/tim
Andel som kör för fort	58,5%	65,7%
Antal olyckor (1997-2002)	65	
Antal skadade (1997-2002)	107	

Den vanligaste olyckstypen är upphinnandelycka. Den är tre gånger så vanlig som den näst vanligaste olyckan, fotgängarolyckan, som främst förekommer i närheten av Slussen. En dödsolycka har inträffat.

Närmare fältstudier visade att Drottningholmsvägen och Kymlingelänken bör prioriteras. Andelen som kör för fort är störst på dessa gator. Karaktären på dessa två gator skiljer sig påtagligt. Kymlingelänken har stora likheter med många av de statliga vägar som ATK finns på idag. Kunskaperna om ATK i svenska tätorter är mycket liten. Kontoret bedömer därför att Drottningholmsvägen bör prioriteras med hänsyn till den mer tätortsnära miljön. Det gör den mer intressant som försökssträcka.

Nedan visas en sammanfattande kartbild av Drottningholmsvägen med polisrapporterade trafikolyckor 1997-2002.



Ytterligare ett argument för att välja Drottningholmsvägen är Vägverkets långt framskridna planer på en utbyggnad av ATK på väg 261, Ekerövägen mellan Drottningholm och Tappström. Ett samarbete med Vägverket ger möjligheter till större uppmärksamhet och kostnadseffektivitet framför allt beträffande kommunikationsinsatserna. Detta kan leda till ökad effekt.

Allmänheten tror på ATK på Drottningholmsvägen

För att ta reda på närboendes och bilisters attityder till hastighet och ATK på Drottningholmsvägen gjorde kontoret en intervjuundersökning under hösten 2004. Trots att kontorets mätningar visar att hastigheten är hög på sträckan var det bara knappt hälften av de tillfrågade som instämde i att hastigheten är för hög. Ändå var uttalanden om hög hastighet vanliga i kommentarerna till svaren. 74 procent av de tillfrågade svarade att ATK kan vara ett bra sätt att få bilister på Drottningholmsvägen att följa gällande hastighetsbegränsning.

Förväntade resultat av projektet

Efter den genomförd försöksverksamhet på Drottningholmsvägen förväntar kontoret sig följande resultat:

- En minskning av medelhastigheten med 5 km/tim.
- En minskning av andelen hastighetsöverträdelser med 20 procentenheter.
- Hög acceptans för ATK hos dem som bor utmed och de som kör på Drottningholmsvägen. Målet är att 80 procent ska tycka att ATK är en bra eller mycket bra trafiksäkerhetsåtgärd.

Tidigare erfarenheter visar att för att nå de förväntade resultaten krävs att övervakningen förstärks med informationsinsatser. Genom skyltar utmed vägarna, direktinformation och annonsering i dags- och lokalpress kan trafikanterna informeras om aktiviteten och syftet med denna.

Kunskapsinventering

Kunskaperna om ATK i svenska tätorter är mycket liten. Erfarenheter finns sedan långt tillbaka i andra länder. Kontoret anser att det finns ett behov av att ta fram en kunskapssammanställning om system, genomförande och effekter av ATK på stora tätortsvägar med mycket trafik och många körfält samt för 50- och 30-gator i tätort. Kontoret förslår därför att en sådan kunskapssammanställning genomförs.

Ekonomi

Kontoret planerar att påbörja projektet under 2006. Tidsplanen bör samordnas med Vägverket och polisen. Vi beräknar att projektet kostar omkring 5,2 miljoner kronor. En grov uppdelning av kostnaderna är följande:

Aktivitet	Uppskattad kostnad tkr
Projektering, upphandling och uppsättning av åtta kameraskåp	4 300
Kommunikationsaktiviteter	550
Kunskapssammanställning	150
Utvärdering och uppföljning	200
Summa	5 200

Driftskostnaderna beräknas uppgå till cirka 150 tkr per år.

Det nationella projektet för ATK har i uppdrag att besluta var de 700 nya trafiksäkerhetskamerorna ska placeras. I den första etappen handlar det enbart om statliga vägar. Trots detta kan Stockholm, som en av få kommuner, få möjlighet att ingå i denna etapp. Staden har ingen egen rådighet över antalet kameror som kan sättas upp. Försöket är beroende av hur många kameror som det nationella projektet för ATK kan avstå till Stockholm i den första etappen. För sträckan från Nockebybron till Alviksplan bedömer kontoret att behovet är åtta kameror. Blir tilldelningen endast fyra kameror är kontorets bedömning att prioritera sträckan mellan Nockebybron och Brommaplan. Kostnaden för kameror blir då halverade, vilket medför att totalkostnaden för projektet hamnar på 3,2 miljoner kronor.

För att nå effektivitet och framgång bör arbetet ske i nära samarbete med polismyndigheten i Stockholms län och Vägverket. Kontoret avser att återkomma till nämnden med resultat och erfarenheter av projektet under våren 2007.

SLUT