



Kontaktperson

Annika Feychting
Avdelningen för trafikplanering
Telefon: 08-508 264 91
annika.feychting@tk.stockholm.se

Till

Trafiknämnden 2005-11-29

Möjlighet att på försök ta bort förvirrande trafikskyltar. Remiss av motion från Madeleine Sjöstedt (fp)

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att överlämna och återopa detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Per Aronson

Anette Scheibe

Sammanfattning

Remissen gäller en motion från Madeleine Sjöstedt (fp), som i motionen föreslår att det på Södermalm ska göras försök med att ta bort vägs skyltar.

Kontoret anser att det som en försöksverksamhet skulle kunna vara möjligt att minska på antalet regleringar. Det skulle kunna gälla både vägmärken och trafiksignaler. En grundförutsättning är emellertid att hastigheten i området är låg. Med hänsyn till skaderiskerna i olika hastigheter bör den inte överstiga 30 km/tim. Trafikmiljön behöver därför vara utformad så att den säkerställer en låg hastighet och ger särskilt utrymme för barn och personer med funktionshinder.

Kontoret föreslår en försöksverksamhet inom ett mindre område eller några avgränsade platser. Platserna bör väljas i samråd med berörda stadsdelsförvaltningar. Försöket bör sedan utvärderas.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar att överlämna och återopa detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Remissen

Remissen gäller en motion från Madeleine Sjöstedt (fp). Det finns en mängd vägskyltar, som ibland kan förvilla och förleda uppmärksamheten, menar motionären. I Drachten i Holland har man valt att på försök reducera antalet vägmärken. Enligt ansvariga tjänstemän i Drachten har olyckorna minskat. Visionen måste vara att helt och hållet få bort trafikolyckorna. Om man kan lyckas med att i alla fall minska antalet olyckor genom att ta bort onödiga skyltar, bör detta prövas. I motionen föreslås därför att staden utreder möjligheterna att på försök ta bort flertalet vägmärken på Södermalm.

Bakgrund

Vägmärken sätts upp för att reglera trafiken. Vad de reglerar finns angivet i trafikförordningen och vägmärkesförordningen. Vissa regler är generella, som t.ex. 50 km/tim som högsta tillåten hastighet i tätort, och för andra behöver ett beslut om en föreskrift fattas i varje enskilt fall, t.ex. var och under vilka tider man får parkera. Till den senare gruppen hör lokala trafikföreskrifter.

Vägmärken kan delas in i fyra grupper:

- påbudsmärken,
- varningsmärken,
- förbudsmärken,
- upplysningsmärken.

Andra regleringar än vägmärken

Utöver vägmärken är också vägmärkingar som till exempel indelningen av vägbanan i olika körfält ett sätt att reglera trafiken, liksom övergångsställen med mera. Trafiksignaler reglerar passager för olika trafikantgrupper.

Drachten i Holland

I Drachten, en stad i Holland med ca 50 000 invånare, har man tagit bort de flesta trafikljus och vägmärken. Trafiken flyter långsamt och alla trafikantgrupper blandas. Högsta tillåtna hastighet i Drachten är 30 km/tim. Trots det har inte restiderna ökat. Det totala antalet trafikolyckor har minskat och inga olyckor med personskada inträffar. Nyckeln till att det fungerar är låg hastighet och ögonkontakt mellan trafikanterna.

Skvallertorget i Norrköping

I Norrköping lät kommunen för några år sedan bygga om en stor signalreglerad fyrvägs korsning. Korsningen ersattes av en torgyta belagd med gatsten. De flesta regleringar togs bort, till exempel finns nu inga markerade körfält, inga trafiksignaler, inga parkeringsbestämmelser och inga särskilda gång- eller cykelbanor. Den högsta rekommenderade hastigheten, 30 km/tim, har märkts ut med vägmärken. Eftersom det nästan inte finns någon reglering måste trafikanterna själva ta ansvar för att få det att fungera.

I och med den låga hastigheten är det möjligt. Olika trafikantslag hinner samspela. Många trafikanter var upprörda i början och hörde av sig till gatukontoret. Nu har man dock vant sig och Skvallertorget fungerar bra. Antalet polisrapporterade trafikolyckor med personskada på torget har minskat kraftigt sedan ombyggnaden. Trafikolyckor med svåra personskador har inte inträffat alls. Någon särskild utvärdering för övrigt har inte genomförts. Ombyggnaden kostade knappt fem miljoner kronor.

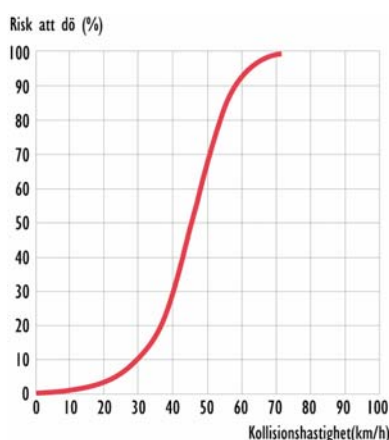
Korsningen Götgatan – Högbergsgatan

Trafiksignalen i korsningen Götgatan – Högbergsgatan släcktes i slutet av maj i år. Götgatan är gågata på norra sidan av korsningen. Biltrafik är tillåten från korsningen söderut. På Högbergsgatan är biltrafik tillåten i båda riktningarna. För att säkerställa en låg hastighet (30 km/tim) och därmed ett bättre samspel mellan olika trafikantslag, har upphöjningar byggts på Högbergsgatan.

Kontoret har utvärderat den ombyggda korsningen. Antalet konflikter i korsningen har studerats före och efter ombyggnaden. Antalet allvarliga konflikter, d.v.s. konflikter som skulle ha lett till en olycka om inte någon av trafikanterna i sista stund väjt, har minskat med 80 procent. Åtgärderna har även haft en lugnande effekt på fordonsförare som blivit mindre frustrerade och därmed mindre aggressiva mot andra trafikanter. Rapporten finns att läsa i sin helhet på <http://www.stockholm.se/tk>.

Kontorets synpunkter

Kontoret anser att det som en försöksverksamhet skulle kunna vara möjligt att minska på antalet regleringar, både vägmärken och trafiksignaler. En grundförutsättning för detta är en låg högsta tillåten hastighet. Med hänsyn till skaderiskerna i olika hastigheter bör den inte överstiga 30 km/tim. Om en fotgängare blir påkörd i 50 km/tim dödas åtta av tio. Av de fotgängare som blir påkörda i 30 km/tim överlever nio av tio. Se figur 1.



Figur 1. Risken för fotgängare att dödas vid olika påkörningshastigheter

En låg högsta tillåten hastighet är således helt nödvändig eftersom styrkeförhållande mellan de olika trafikantslagen är så ojämlika. Den gällande hastighetsgränsen måste märkas ut med vägmärke. Även en del andra regleringar kan behöva finnas kvar.

Ytterligare en förutsättning är att gatumiljön är anpassad så, att det framgår att gatan är till för alla och att en låg hastighet säkerställs. Vissa trafikantgrupper behöver extra stöd för att kunna ta sig fram på ett säkert sätt. Det gäller barn och personer med olika former av funktionshinder. Gatumiljön behöver alltså innehålla anordningar som underlättar för dessa grupper.

Kontorets förslag

Eftersom det behövs en viss anpassning av den fysiska miljön i ett försöksområde, anser kontoret att hela Södermalm är ett för stort område för ett försök. Kontoret föreslår istället att ett mindre område eller några avgränsade platser väljs ut för en försöksverksamhet. Valet av plats/platser bör ske i samråd med den berörda stadsdelsförvaltningen. En utvärdering av försöksverksamheten bör göras vad avser olika trafikantgruppers upplevelser. Före- och efterstudier över hur platserna fungerar bör göras. Kostnaderna för respektive plats går inte att bedöma i dagsläget. Den beror på hur området/gatorna utformas. Den enklaste och billigaste förändringen är upphöjningar. Kostnaden för den ovan nämnda förändringen i korsningen Götgatan/Högbergsgatan är 15 000 kr. En större ombyggnad, liknande den som gjorts av Skvallertorget i Norrköping, kostar fem miljoner kronor.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar att överlämna och återopa detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

SLUT