



Kontaktperson

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

Till

Trafiknämnden 2006-03-21

30-zoner på stadens lokalgator. Utvärdering och förslag till åtgärder

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna kontorets redovisning av utvärderingen och att remittera ärendet till alla stadsdelsnämnder.

Per Aronson

Anette Scheibe

Sammanfattning

30-zonerna, som infördes på lokalgator i bostadsområden i Stockholm den 14 februari förra året, har nu utvärderats och pekar på ett positivt resultat. Trafiksäkerheten i Stockholm har förbättrats efter införandet av 30-zonerna, utan annat än marginella effekter för kollektivtrafikens och biltrafikens framkomlighet. En minskning av både medelhastigheten och de högsta hastigheterna har skett på alla typer av gator. Stockholmarens positiva inställning till 30-zoner har förstärkts även om det finns saker som kan förbättras, så som till exempel efterlevnaden och skyltningen.

Kontoret bedömer att 30-zonerna är väl avgränsade. Hastigheterna på vissa gator och platser skulle dock behöva minska ytterligare. Det gäller framför allt platser där barn rör sig, eller där det finns många andra oskyddade trafikanter. Kontoret föreslår att hastighetsdämpande åtgärder genomförs successivt på dessa platser. Fortsatta informationskampanjer och samarbete med polisen kring övervakningen bör också genomföras. För att förbättra skyltningen föreslår kontoret att försöksverksamhet med upprepningsskyltning genomförs på några platser.

Kontoret förslår att nämnden beslutar att godkänna kontorets redovisning av utvärderingen och att remittera ärendet till alla stadsdelsnämnder.

Bakgrund

Den 14 februari förra året infördes 30-zoner på lokalgator i bostadsområden i hela Stockholm. Inga fysiska hastighetsdämpande åtgärder utfördes samtidigt. Vid skolor inom 30-zoner sattes "lekande barn"-skyltar upp och i gatan målades "30 skola". I samband med införandet genomfördes en stor informationskampanj. Kampanjen upprepades några veckor efter införandet. Vid detta tillfälle gjorde polisen utökade övervakningsinsatser inom 30-zonerna. I samband med skolstart upprepades kampanjen ännu en gång.

I samband med nämndens beslut den 16 december 2004 om genomförande av 30-zoner beslutade också nämnden att ge kontoret i uppgift att utvärdera genomförandet av 30-zoner tillsammans med stadsdelsnämnderna samt återkomma till nämnden med eventuella förslag till ändringar.

Uppföljningen ska behandla säkerhet, trygghet och framkomlighet och om det är lämpligt att ha 50 km/tim på gator med genomfartsförbud. Även framkomligheten behandlas, för att säkerställa att det finns tillräckliga stråk av huvudgator.

Utvärdering av 30-zonerna

Kontoret har låtit utvärdera 30-zonerna med avseende på trafiksäkerhets-, trygghets-, framkomlighets- och miljöeffekterna samt medborgarnas uppfattning om zonerna. Utvärderingen omfattar perioden februari 2005 till årsskiftet 2005/06. Att utvärdera effekterna av trängselskatterna, som infördes den 3 januari 2006, har alltså inte ingått i uppdraget.

Trafiksäkerhet

För kort tid har gått sedan införandet av 30-zoner, för att man ska kunna dra slutsatser om effekterna enbart utifrån olycksstatistik. Det råder ett starkt samband mellan hastighet, skaderisk och skadekonsekvens. Nio av tio överlever vid en påkörning i 30 km/tim. Är påkörningshastigheten i stället 50 km/tim dör åtta av tio. Även små hastighetsänkningar har stor effekt på trafiksäkerheten. Risken för att råka ut för en olycka med svår personskada ökar/minskar med hastighetsförändringen upphöjt till tre. Hastighet har därför använt som en utvärderingsfaktor.

Hastighet

Genomförda hastighetsmätningar visar att medelhastigheten har minskat på alla typer av gator. I de nya 30-zonerna är minskningen 3,0 km/tim, på huvudgatorna 1,4 km/tim, i de gamla 30-zonerna med 0,8 km/tim. Även utanför skolor, där hastighetsgränsen tidigare lokalt var 30 km/tim, har hastigheten minskat med 1,8 km/tim. Farhågor för att hastigheten skulle öka utanför skolor inom 30-zonerna uttrycktes vid en del informationsmöten innan 30-zonerna genomfördes. Nu visar uppföljningen att hastigheten

istället har minskat vilket är positivt. De högsta hastigheterna har minskat ytterligare något på alla typer av gator, utom i de 30-zoner som redan fanns.

Hastighetsminskningen var större på de platser som hade en hög hastighetsnivå i föremätningen. Hastighetsminskningen var enbart marginell på platser där medelhastigheten i föresituationen var 30 km/tim eller lägre.

Olyckor

När det gäller olyckor har en jämförelse gjorts mellan antalet inträffade polisrapporterade trafikolyckor med personskada under perioden mars-november 2001-2004 med samma period under 2005. Den uppföljande perioden om nio månader är kort och antalet olyckor är litet för att det ska vara möjligt att nå ett signifikant resultat. Kvaliteten på olycksdata är också avgörande för det resultatet. Antalet trafikolyckor med personskada har minskat under 2005 jämfört med åren före, totalt med 10 procent. Det har inträffat ett större antal personskadeolyckor under år 2005 jämfört med åren innan, i såväl ny som i befintlig 30-zon. Färre personskadeolyckor inträffade däremot på huvudgator.

Framkomlighet

Hur 30-zonerna har påverkat busstrafikens framkomlighet i söderort har undersökts. Både resenärerna och bussförarna är positiva till 30-zoner i ungefär samma grad som stockholmarna i övrigt. Tre fjärdedelar av resenärerna anser inte att 30-zonerna påverkat deras restider. Ungefär hälften av förarna anser inte att 30-zonerna påverkat deras möjligheter att hålla tidtabellen. SL har lagt om tidtabellen och anpassat den. Merkostnaderna för SL:s del har uppgått till ca tre miljoner kronor, t.ex. för fler insatta bussar. Inom övriga områden i Stockholm har busstrafiken inte påverkats.

Arbetet med att bedöma biltrafikens framkomlighet pågår fortfarande. Den preliminära bedömningen är att den endast har påverkats marginellt. Restiden inom en 30-zon utgör så liten del av en resa. Andra faktorer så som trafiksignaler, köer m.m. styr restiden i högre grad.

Miljö

Även arbetet med att bedöma miljöeffekterna pågår fortfarande. Den preliminära bedömningen är att miljöeffekterna är marginella. Den generella hastighetsminskningen som skett ger minskade utsläpp och marginellt lägre bullernivåer.

Stockholmarnas åsikter om 30-zoner

Stockholmarnas positiva inställning till 30-zoner har förstärkts. I höstas var 77 procent av stockholmarna positiva eller mycket positiva till 30-zoner, vilket är något högre än innan genomförandet. Andelen personer som är mycket positiva har ökat med åtta procentenheter.

Drygt 40 procent av bilisterna tycker det är svårt att veta om man befinner sig i en 30-zon. En tredjedel tycker att skyltningen är otydlig. Flertalet (62 procent) anser att efterlevnaden av hastighetsgränserna är ganska eller mycket dålig i 30-zonerna. Flertalet tycker också att 30-zonerna har rätt omfattning som de har nu. De som vill ha en förändring vill oftare ha en större 30-zon än en mindre.

Trygghet

Stockholmarnas upplevelse av trygghet (d.v.s. den subjektiva upplevelsen av säkerhet) har undersökts före och efter införandet av 30-zonerna. Resultatet visar att upplevelsen av trygghet när man rör sig till fots i sitt bostadsområde har förbättrats. Fler än nio av tio känner sig ganska eller mycket trygga, vilket är en ökning med några procentenheter. Betydligt fler än innan tycker att de kan korsa en gata utan att vara rädda för att råka ut för en trafikolycka.

Upplevelsen av trygghet när man cyklar i trafiken i sitt bostadsområde har försämrats något jämfört med undersökningen innan införandet av 30-zoner. Det gäller särskilt cyklister i söderort. Totalt sett känner cyklister i innerstaden större rädsla för att råka ut för en olycka. Bilisternas upplevelse av trygghet är oförändrad. Mycket få bilister känner sig otrygga.

Jämförelsen mellan undersökningsresultaten före och efter införandet av 30-zoner ger ingen entydig bild av hur tryggheten förändrats. I båda undersökningarna finns sambandet kvar. Trafikmiljön upplevs tryggare vid lägre tillåten hastighet och utan genomfartstrafik.

Kostnad

Den totala kostnaden för införandet av 30-zoner uppgår till 11 miljoner kronor. Inköp och uppsättning av vägmärken samt målning i vägbanan utanför skolor kostade cirka fem miljoner kronor. Informationskampanjen kostade också cirka fem miljoner kronor. Utvärderingen med alla före- och eftermätningar kostade cirka en miljon kronor.

Drift- och underhållskostnaderna för de nya skyltarna uppgår till ca 60 000 kronor per år.

Analys av resultaten

Utvärderingen av 30-zonerna pekar på ett positivt resultat. Trafiksäkerheten i Stockholm har förbättrats efter införandet av 30-zonerna. En minskning av både medelhastigheten och de högsta hastigheterna har skett på alla typer av gator. 30-zonerna har medfört ett något lägre tempo i stockholmstrafiken. Bilisterna tar med sig ett lägre tempo från lokalgatorna till huvudgatorna. Osäkerheten om man befinner sig i en 30-zon eller på en huvudgata kan också ha bidragit till hastighetssänkningen.

Tiden efter införandet är för kort för att det ska gå att dra några slutsatser utifrån olycksdata. Kvaliteten på olycksdata har också stora brister. Antalet polisrapporterade trafikolyckor har minskat, och minskat mer i Stockholms stad än i resten av regionen.

Den förbättrade säkerheten har skett utan att framkomligheten för biltrafiken eller kollektivtrafiken påverkats annat än marginellt. Miljöeffekterna är marginella.

Stockholmarnas positiva inställning till 30-zoner har förstärkts även om det finns saker som kan förbättras så som bilisternas efterlevnad och skyltningen. Med den positiva grundinställningen finns det också goda förutsättningar för fortsatt sänkta hastigheter.

Hastigheterna har fortfarande inte nått en tillräckligt låg nivå. Det visar både hastighetsmätningarna och det faktum att stockholmarna tycker att bilisterna är dåliga på att hålla hastighetsgränsen i 30-zonerna.

Trafikkontorets synpunkter och förslag

Utvärderingen visar att avgränsningen av 30-zonerna är väl avvägd. Trafikkontoret anser därför att någon förändring av 30-zonerna inte bör göras i dagsläget. Det kan dock inträffa framtida förändringar i gators funktion. Till exempel kan exploateringar i närområdet medföra att en gatas funktion som huvudgata upphör därför att en ny gata byggs eller en lokalgata istället byggs om till huvudgata. Sådana eventuella förändringar bör utredas noggrant i samråd med berörd stadsdel och eventuellt kompletteras med ombyggnader av den aktuella gatan innan beslut föreläggs trafiknämnden. Detta hindrar inte att 30 km/tim kan finnas lokalt på huvudgator där oskyddade trafikanter, bland annat barn, har behov av att korsa körbanan.

Ofta infördes genomfartsförbud för att undvika smittrafik på en del av gatorna som är huvudgator, för att det övergripande vägnätet (t.ex. E4/E20 Södertäljevägen, Årstalänken eller Bergslagsvägen) hade omfattande köer under rusningstid. Gatorna har dock fortfarande haft kvar sin huvudgatafunktion för närområdet. För vissa av dessa har förutsättningarna när det gäller det övergripande vägnätet förändrats. Kontoret kommer att se över trafiksäkerheten på huvudgatorna och prioritera genomförande av fysiska trafiksäkerhetsåtgärder där det behövs. I samband med detta arbete kommer kontoret också att se över om genomfartsförbudet kan tas bort.

Utvärderingen visar att hastigheten i 30-zonerna överstiger 30 km/tim. Det är också något som bekräftas i medborgarenkäten där många tycker att bilisterna kör för fort i 30-zonerna. För att sänka hastigheterna ytterligare och förbättra trafiksäkerheten behövs därför fysiska hastighetsdämpande

åtgärder. Kontoret föreslår att sådana åtgärder genomförs successivt i 30-zonerna på platser där hastigheterna är höga och många oskyddade trafikanter har behov av att korsa gatorna. Åtgärderna bör starta där hastigheterna är som högst och många oskyddade trafikanter rör sig. Barnens behov bör beaktas särskilt. Ett arbete med att ta fram riktlinjer som stöd för prioriteringen pågår inom kontoret. Fortsatta informationskampanjer om vikten av att hålla 30 km/tim bör också genomföras, liksom samarbete med polisen kring övervakningen. Kontoret avser att genomföra mindre fysiska åtgärder inom ramen för det ordinarie trafiksäkerhetsarbetet. Kontoret avser även att genomföra ytterligare informationskampanjer.

Utvärderingen visar att det är svårt att veta om man befinner sig i en 30-zon eller inte och att skyltningen inte är helt tydlig. 43 procent av de som kör bil tycker att det är ganska svårt eller mycket svårt att veta om man befinner sig i en 30-zon. En tredjedel av stockholmarna tycker att skyltningen av hastighet inte är tydlig. Kontoret föreslår därför att försök genomförs med olika metoder för att synliggöra 30-zonerna på några platser t.ex. upprepning av 30-skyltningen. Försöken bör utvärderas innan beslut fattas om eventuell fortsatt användning av upprepningsskyltning eller andra typer av åtgärder.

Kontoret föreslår att nämnden beslutar att godkänna kontorets redovisning av utvärderingen och att remittera ärendet till alla stadsdelsnämnder. Remissvaren bör vara inne senast den 30 juni. Kontoret avser att återkomma till nämnden efter remissen till stadsdelsnämnderna.

Undersökningarna som ingår i utvärderingen ligger på stockholm.se/30.

SLUT