



Handläggare:
Annika Feychting tel 508 264 91
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering

2004-04-16

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Genomförandebeslut av 30-zoner, del 2

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner kontorets redovisning.
2. Gatu- och fastighetsnämnden överlämnar åt kontoret att utfärda erforderliga föreskrifter för respektive gata inom zonerna.

Olle Zetterberg

Monica Hildingson Göran Gahm Solveig Svedgård

SAMMANFATTNING

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 22 april 2003 att, av trafiksäkerhetsskäl, införa 30-zoner i stadens bostadsområden och uppdrog åt kontoret att planera för detta. Huvudgatorna ska inte ingå i 30-zonerna. Den 25 november 2003 fattade nämnden ett genomförandebeslut om beställning av vägmärken.

Arbetet med att avgränsa lämpliga 30-zoner har bedrivits under hösten 2003. Underlag för detta arbete har bl.a. varit trafik- och gatumiljöplanerna för stadsdelarna i staden, tidigare framtagna förslag till 30-zoner som inte genomförts, gatustandard så som bredd, förekomst av gång- och cykelbanor, m.m. Utöver det har ytterligare fältstudier av gatornas standard och en bedömning av biltrafikens hastighetsnivå gjorts.

Ett förslag till avgränsning av 30-zoner har presenterats vid stadsdelsnämndernas öppna möten eller, om detta inte har varit möjligt, vid särskilt anordnade medborgarmöten. Generellt sett har förslaget att införa 30-zoner i bostadsområden bemötts mycket positivt vid dessa möten. I ytterstaden har de synpunkter som framkommit oftast handlat om att gator

Bilagor:

Bilaga 1 Samrådsredogörelse för stadsdelarna.

Bilaga 2 Översiktskartor över kontorets förslag till 30-zoner (Söderort, Västerort och Innerstaden) samt kontorets förslag redovisat per stadsdelsnämndsområde.

som i förslaget klassats som huvudgator istället bör ingå i 30-zonerna, eller alternativt åtgärdas så att hastigheterna blir lägre. I innerstan har ett par liknande synpunkter framkommit. Dessutom har det uttryckts en oro för att efterlevnaden av 30 km/tim vid skolor ska bli sämre. En detaljerad samrådsredogörelse från alla stadsdelar och kontorets förslag till förändringar till följd av de synpunkter som framkommit finns i bilaga 1. Förslaget har också presenterats för Trafikkommittén, SL och polisen. Några allvarliga invändningar har inte framförts.

Kontoret har efter samråden tagit fram ett förslag till 30-zoner. Förslaget finns redovisat i bilaga 2, dels på översiktskartor för dels söderort, innerstaden och västerort, dels på kartor över stadsdelsnämndsområdena. En del revideringar har skett i förhållande till samrådsförslaget. De består av att en del gator som var huvudgator i samrådsförslaget istället har lagts in i 30-zonerna. De förändringar som gjorts och motiven till dessa framgår av samrådsredogörelsen i bilaga 1. Arbetet bedrivs så att genomförandet kan ske vecka 34 med start för avtäckning av vägmärkena den 16 augusti i samband med skolstart.

De effekter som väntas uppnås är dels en förbättrad trafiksäkerhet genom att hastigheterna sjunker. Därmed minskar också antalet trafikolyckor med personskada. Även miljön kommer att förbättras genom lägre bullernivåer och minskade avgasutsläpp. Lägre hastigheter leder också till ett bättre samspel i trafiken och en trevligare stad. För biltrafiken kommer restiderna att förlängas marginellt, eftersom större delen av en bilresa vanligtvis ändå sker utanför 30-zonerna. Estetiken kommer att påverkas av att ett stort antal nya vägmärken kommer upp. Effekterna kommer att följas upp.

Kostnaderna för investeringen beräknas uppgå till ca 8 miljoner kr och de framtida drifts- och underhållskostnaderna till ca 60 000 kr per år.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 22 april 2003 att, av trafiksäkerhetsskäl, införa 30-zoner i stadens bostadsområden. Huvudgatorna bör inte omfattas av 30-zoner. Vidare beslutade nämnden att uppdra åt kontoret att planera för införande av 30-zonerna. Den 25 november fattade nämnden ett genomförandebeslut om beställning av vägmärken.

Kontorets redovisning

Sedan gatu- och fastighetsnämndens inriktningsbeslut i april förra året om att 30-zoner ska införas i bostadsområden i Stockholm har ytterligare underlag och material för att underlätta genomförandet av 30-zonerna tagits fram.

Trafiksäkerhetsenkät

I samband med arbetet med ett nytt trafiksäkerhetsprogram för staden lät kontoret i höstas genomföra en trafiksäkerhetsenkät till stockholmarna. Några resultat från enkäten:

- ? Tre av fyra 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 i Stockholm, även om det innebär smalare körbanor och lägre hastigheter för bilister
- ? Två av fem tycker det är svårt att följa hastighetsgränsen på 30-sträckor
- ? Endast drygt var tionde tror att han/hon vinner mycket tid på att överskrida gällande hastighetsgräns i Stockholm

Kunskapsöversikt om attityder till 30-zoner, trafiksäkerhet m.m.

USK (stadens utrednings- och statistikkontor) har på uppdrag av kontoret gjort en kunskapsöversikt om attityder till 30-zoner, trafiksäkerhet m.m. Kunskapsöversikten omfattar några tidigare undersökningar som USK genomfört samt ett antal undersökningar som man funnit vid sökning på Internet.

Undersökningar som gjorts i Stockholm visar att stockholmarna har ett stort engagemang för trafiksäkerhet, att många besvärar av buller från trafiken och upplever problem med trafiken i sin stadsdel. Trafiksäkerhetsåtgärder som prioriteras högt är att minska hastigheterna, förbättra övervakningen och att separera olika trafikslag från varandra. En stor del av föräldrarna anser att det finns behov av att förbättra trafiksäkerheten för barn i närområdet, inklusive skolvägarna.

Forskning och undersökningar som omfattar hela Sverige visar bl.a. att många anser att antalet olyckor skulle minska om alla bilister höll hastighetsgränserna i tätort, att det är en moralisk skyldighet för alla bilister att hålla hastighetsgränserna, att finns ett starkt samband mellan hastighet och risk för olyckor och att det är rimligt att sänka hastigheten till 30 km/tim på gator där det finns fotgängare och cyklister.

”Säkrare trafik och trevligare stad med 30 km/tim på bostadsgator” - så sammanfattar kommunförbundet erfarenheterna från staden Graz i Österrike som visar att farhågor som försämrade framkomlighet och negativa miljökonsekvenser inte hade någon saklig grund. I Graz har de sänkta hastigheterna lett till en stor minskning av personskadorna i trafiken och dessutom har miljön blivit trivsammare. En stor majoritet av invånarna, även de som till en början var skeptiska, är nu positiva till nyordningen.

- ? Acceptansen hos befolkningen ökade snabbt när man såg de positiva effekterna. Det gäller alla trafikantgrupper, störst hos bilisterna som var mer kritiska från början. Farhågorna för mer bilköer och ökade avgasutsläpp minskade snabbt.
- ? En positiv effekt var att det lugna beteendet på 30-sträckor färgade av sig så att olyckorna minskade också i korsningar där hastigheten inte sänkts.

Alla studier som gjorts hittills visar att 30 km/tim i tätort är positivt för miljön. En hastighetsgräns till 30 km/tim i ett helt område jämnar ut hastighetsvariationerna och minskar acceleration och inbromsningar. Väg- och trafikinstitutet, VTI, anser att man vid ett införande av 30-gräns i tätort

kan förvänta sig mindre koldioxidutsläpp och lägre bensinförbrukning. Även bullerstörningarna förväntas minska vid ett jämnare körsätt och lägre hastighet.

Trafikolyckor kring skolor i Göteborg

Trafikkontoret i Göteborg har analyserat trafikolyckor där barn mellan 7 och 16 år har skadats. Trafikkontoret har tillgång både till polisrapporterade och sjukhusrapporterade olyckor. Analysen visar att sju av tio barn som skadats som oskyddade trafikanter har skadats utanför skoltid. Det visar att det finns behov av en hastighetsbegränsning till 30 km/tim i större utsträckning än utanför skolor och under andra tider än en begränsad del av vardagar under skoltid..

Hastighetsmätningar

Kontoret har låtit genomföra hastighetsmätningar under hösten 2003. Dessa har framför allt gjorts på lokalgator där det i dag är 50 km/tim. Även hastigheter i på huvudgator samt på lokalgator med 30 km/tim har gjorts. Mätningarna på lokalgator med 50 km/tim har gett följande resultat:

	Medelhastighet, km/tim	Medelvärde av 85-percentilen av hastigheten, km/tim
Alla gator	39	45
Innerstan	32	39
Söderort	45	51
Västerort	44	49

Djupintervjuer kring inställningen till 30-zoner

Djupintervjuer har genomförts gruppvis med stockholmare kring deras inställning till 30-zoner. Resultaten av dessa visar att när man får trafiksäkerhetsvinsterna klart för sig är inställningen positiv. Djupintervjuer har också genomförts med yrkesförare, som också är övervägande positiva till 30-zoner. (Förare som kör budbilar är dock negativa.) Trafiksäkerheten är viktig även för yrkesförare, men de tycker inte att hastigheterna är det största problemet på Stockholms gator idag. Det dåliga samspelet mellan olika trafikantgrupper upplevs som värre.

En rapport från intervjuerna väntas senare i vår.

Beskrivning av arbetet med att ta fram zoner

Arbetet med att avgränsa lämpliga 30-zoner har bedrivits under hösten 2003. Underlag för detta arbete har bl.a. varit trafik- och gatumiljöplanerna för stadsdelarna i staden, tidigare framtagna förslag till 30-zoner som inte genomförts, gatustandard så som bredd, förekomst av gång- och cykelbanor, m.m. Utöver det har ytterligare fältstudier av gatornas standard och bedömning av biltrafikens hastighetsnivå gjorts.

Trafikplaneringen bygger sedan flera decennier på en indelning av gatorna i huvudgator och lokalgator. Utöver dessa gatutyper finns också genomfartsleder så som Nynäsvägen, Essingenleden m.fl. Tankegången

med ett hierarkiskt uppbyggt system är att samla upp biltrafiken från bostadsområden till mer trafiktåliga gator, där oskyddade trafikanter har egna utrymmen. Sedan 90-talet har också planeringsprincipen byggts på att alldeles intill bostäderna ska biltrafiken ske helt på de oskyddade trafikanternas villkor (mjuktrafikrummet), på gatorna mellan dessa och transportlederna måste stor hänsyn tas till oskyddade trafikanter (blandtrafik) och på transportlederna ska det inte finnas några oskyddade trafikanter alls, utan dessa ska ha sina egna vägar. Denna planeringsprincip är svår att tillämpa fullt ut i en redan befintlig stadsmiljö som Stockholm. De olika bostadsområden i Stockholm har också byggts ut under olika tider, vilket speglar sig bl.a. i gatornas utformning. De äldre delarna, som t.ex. i Stockholms innerstad, har trånga gatuutrymmen med anspråk från alla trafikantslag, medan områden byggda på 50- och 60-talet kan ha överdimensionerade gatuutrymmen. Gator som från början haft en viss funktion har med biltrafikens ökning kommit att få en helt annan funktion. I bedömningen av vilka gator som ska vara huvudgator, och således inte ingå i 30-zonerna, har således följande avvägningar gjorts:

- ett huvudgatunät som för biltrafiken mellan olika stadsdelar behöver finnas.
- en del gator har en funktion för biltrafiken, som ligger 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 ska vara möjligt för polisen att övervaka dem.
- industriområden har inte tagits med eftersom gatunätet i dessa oftast är anpassade till tung trafik och därför har en sådan utformning att andra fysiska trafiksäkerhetsåtgärder krävs.

Ett förslag framtaget enligt ovanstående principer har sedan använts vid de samråd som genomförts.

Samråd som genomförts

Samråd har hållits kring det framtagna förslaget till 30-zoner. Förslaget har presenterats vid stadsdelsnämndernas öppna möten eller, om detta inte har varit möjligt, vid särskilt anordnade medborgarmöten. Generellt sett har förslaget att införa 30-zoner i bostadsområden bemötts mycket positivt vid dessa möten. I ytterstaden har de synpunkter som framkommit oftast handlat om att gator som i förslaget klassats som huvudgata istället bör ingå i 30-zonerna, eller alternativt åtgärdas så att hastigheterna blir lägre. I innerstan har ett par liknande synpunkter framkommit. Dessutom har det uttryckts en oro för att efterlevnaden av 30 km/tim vid skolor ska bli sämre. En detaljerad samrådsredogörelse från alla stadsdelar, och kontorets förslag till förändring till följd av synpunkter som framkommit, finns i bilaga 1.

Förslaget har redovisats vid Trafikkommitténs möte den 18 mars. Inga allvarliga invändningar har uttryckts från medlemmarna i kommittén.

Samråd har också hållits med trafikpolisen i länet och cheferna för trafikpolisgrupperna i city, söderort och västerort. Polisen är positiv till förslaget. Det är dock viktigt att föreskrifterna har rätt utformning och att

utmärkningen är tydlig. Polisen kommer på grund av brist på av resurser inte att kunna förändra sin övervakning till följd av förslaget. Planerade insatser, som t.ex. vid skolstart kan dock utnyttjas på så sätt att de förstärks med informationsinsatser från kontorets sida.

SL har också beretts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. SL:s inställning till förslaget är att det är positivt med 30-zoner i bostadsområden.

Kortfattad beskrivning av kontorets förslag

Kontorets förslag till 30-zoner framgår av bilaga 2. Grundprincipen av förslaget framgår i beskrivningen ovan. En del revideringar har skett efter samråden. Revideringarna består av att en del gator som var huvudgator i samrådsförslaget, i stället har lagts in i 30-zonerna. De förändringar som gjorts och motiven till dessa framgår av samrådsredogörelsen i bilaga 1. Arbetet bedrivs så att genomförandet kan ske vecka 34, i samband med skolstart, med start för avtäckning av vägmärkena den 16 augusti.

Informationskampanj i samband genomförandet

Inom kontoret pågår för närvarande planering av en större informationskampanj i samband med genomförandet av 30-zonerna. En informationsbroschyr med bakgrunden till beslutet och vilka effekter vi förväntar oss kommer att skickas ut till alla hushåll. Vidare kommer NTF:s stortavlor, stadsinformationstavlorna, p-automaterna, tidningsannonser, radioreklam m.m. att utnyttjas. Kampanjsymbolen ser ut så här:



Bedömda effekter av förslaget – trafiksäkerhet, miljö, framkomlighet

30-zoner genomförs i första hand för att förbättra trafiksäkerheten. En tredjedel av alla polisrapporterade trafikolyckor med personskada sker på lokalgatorna. Årligen skadas ca 550 personer på lokalgator. Även dödsolyckor inträffar på dessa gator. Chansen att överleva om man blir påkörd av en bil som kör i 30 km/tim är 90 procent. Om bilen kör i 50 km/tim är risken att dödas 80 procent.

Införande av 30-zoner bedöms sänka medelhastigheten med 3-5 km/tim. Denna bedömning bygger på uppmätta effekter på andra ställen där 30-zoner genomförts. De högsta hastigheterna bedöms minska i motsvarande mån. Det ger i sin tur en bedömd minskning av antalet inträffade skadeolyckor med 10-15 procent. Utifrån erfarenheterna i Gratz kan vi också anta att hastigheterna på huvudgatorna kommer att minska och att det blir ett totalt sett lugnare körsätt.

30-zonerna kommer också att medföra förbättrad miljö. Bullernivåerna bedöms minska så pass mycket att det blir en så pass stor skillnad att det kommer att uppfattas på vissa lokalgator. Vidare kommer avgasutsläppen att minska på grund av lägre hastighet och minskad bränsleförbrukning.

Restiden för biltrafiken kommer att öka något eftersom medelhastigheten i bostadsområden bedöms minska. Eftersom större delen av en resa ändå sker utanför bostadsområden kommer dock restidsökningen att vara liten. T.ex. skulle en resa mellan Högdalen och Södermalm förlängas med en halv minut och en resa mellan Mälarhöjden och Vasastaden förlängas med tre kvarts minut.

Lägre hastigheter leder också till bättre samspel i trafiken. Detta gynnar i hög grad de oskyddade trafikanterna. Det leder i sin tur till en trevligare stad, vilket också är erfarenheten från Gratz.

30-zonerna kommer att märkas ut med ett stort antal nya vägmärken. Det påverkar estetiken negativt och motverkar stadens ambition att minska antalet vägmärken. Trafiksäkerhetsvinster överväger dock denna nackdel.

Kostnader

Hela genomförandet av 30-zoner inklusive informationsinsatser i samband med genomförandet beräknas kosta ca 8 miljoner kronor. Drift- och underhållskostnaden för de nya vägmärkena beräknas uppgå till ca 60 000 kr per år.

Utvärdering – hastigheter, attityder

En utvärdering av effekterna av 30-zonerna planeras inom kontoret. Föremätningar har gjorts av hastigheterna. Eftermätningar kommer att genomföras. Eftermätningarna försvåras dock av andra stora förändringar i gatusystemet som planeras. Södra Länken kommer att öppnas för trafik i höst och det bedöms påverka biltrafikens flöden och hastigheter inom ett stort område. Vidare medför de planerade miljöavgifterna stora förändringar av hastigheterna.

Utöver hastighetsmätningar kommer även stockholmarnas uppfattning om 30-zonerna att mätas. Även andra uppföljningar kommer att göras så som hur polisen anser att det fungerar, SL:s uppfattning, yrkestrafikens m.fl.

Även 30-zonernas avgränsning kommer att följas upp och eventuella behov av förändringar att tas fram.

Så småningom kommer en större utvärdering av hur antalet trafikolyckor med personskada utvecklas inom 30-zonerna att göras. En sådan utvärdering kan göras först om några år för att säkra utvärderingsresultat ska kunna tas fram.

Huvudgator – ta fram ett prioriterat åtgärdsprogram

Ett genomförande av 30-zoner i bostadsområden ingår som en del i en strategi för att förbättra trafiksäkerheten på gatunätet i Stockholm. En annan del i denna strategi är att förbättra trafiksäkerheten på huvudgatorna med

S

hjälp av fysiska åtgärder, som bl.a. syftar till att minska de högsta hastigheterna. Under samråden har det också kommit fram mycket synpunkter på problem med höga hastigheter på huvudgator i bostadsområden. Kontoret kommer därför under våren att påbörja ett arbete med att ta fram ett prioriterat åtgärdsprogram för huvudgatorna. De synpunkter som framkommit kommer att vara ett viktigt underlag för detta arbete. Programmet kommer att tas upp i nämnden för beslut när det är klart.

Årlig pott för hastighetsdämpande åtgärder när behov uppstår

I samband med genomförandet av 30-zonerna kommer inte några fysiska hastighetsdämpande åtgärder att genomföras. Om det visar sig i efterskott att det är problem med höga hastigheter där många oskyddade trafikanter rör sig kommer det att behöva göras fysiska hastighetsdämpande åtgärder. För att ha en beredskap för detta planerar kontoret att i verksamhetsprogrammet avsätta en årlig pott för sådana åtgärder.

Handbok/riktlinjer för hastighetsdämpande åtgärder

Utformningen av hastighetsdämpande åtgärder är mycket viktig för deras funktion, d.v.s. att hastighetsdämpningen ska bli tillräcklig men inte för kraftig. Detta kräver både val av rätt sorts hastighetsdämpning på platsen och en omsorgsfull detaljutformning och genomförande. För att förbättra detta planerar kontoret att ta fram en handbok med riktlinjer för detta. Denna kommer att behandla även uppföljning av att varje åtgärd fungerar som planerat.

Skolor

I samband med arbetet med 30-zonerna har 30 km/tim vid skolor under skoltid kommit upp. Undersökningen i Göteborg, som redovisas ovan, visar att barn skadas som oskyddade trafikanter oftare utanför dessa tider. Det har lett till att kontoret överväger att ta bort tidsbegränsningen vid på de 30-sträckor som finns vid skolor på huvudgator och istället låta 30 km/tim gälla dygnet runt. När det gäller skolor inom 30-zonerna så har en viss oro uttryckts på samråden för att respekten för 30 km/tim ska blir lägre vid skolorna i och med genomförandet av zonerna. För att dämpa denna oro planerar kontoret att måla 30 vid skolorna inom zonerna och ta fram ett förslag till skylt eller dylikt som kan användas som en påminnelse (inte ett vägmärke).

SLUT