

Handläggare: 2004-11-01
Annika Feychting
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering
Strategisk Trafikplanering
Telefon: 508 264 91

Beskrivning av arbetet med att ta fram 30-zonerna

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. Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 18 maj 2004 att skicka kontorets förslag till 30-zoner på remiss till stadsdelsnämnderna.

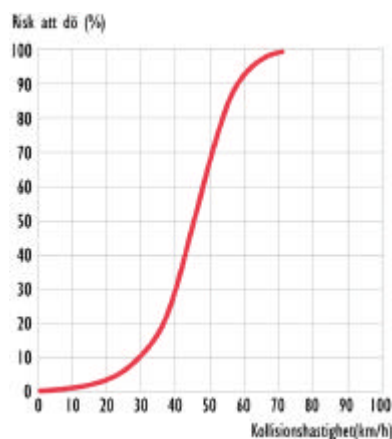
Negativ olycksutveckling

Sedan mitten av 1990-talet har antalet polisrapporterade trafikolyckor och antalet trafikskadade ökat kraftigt. Utvecklingen har varit densamma i Stockholms län och i Sverige som helhet, men ökningen har varit betydligt större i Stockholm. Sedan slutet av 1990-talet har dödsolyckorna årligen legat på i stort sett samma nivå. Under perioden 2000–2003 omkom i genomsnitt 16 personer varje år.

En tredjedel av alla polisrapporterade olyckor med personskada sker i bostadsområdena. Många barn och äldre skadas i dessa olyckor. Mörkertalet, särskilt när det gäller olyckor där barn är inblandade, är stort.

Hastigheten är avgörande för skadekonsekvenserna

Ett av de största trafiksäkerhetsproblemen i Stockholm är att människor kör för fort. Höga hastigheter är en starkt bidragande orsak till många trafikolyckor och hastigheten har dessutom en avgörande betydelse för hur allvarlig en trafikolycka blir.



De flesta gående dör vid en påkörning i 50 km/tim. Vid 70 km/tim överlever nästan ingen. Däremot klarar de flesta (90 procent) en påkörning av en bil som kör i 30 km/tim. Därför bör hastigheten inte överskrida 30 km/tim på gator där gående, cyklister och bilister befinner sig samtidigt.

Lägre hastighet har också andra fördelar såsom att den medför kortare stoppsträcka, samtidigt som möjligheten att uppfatta situationer, man hinner stanna i tid och samspelet med andra trafikanter ökar.

Stockholmarna är positiva till 30-zoner

I samband med arbetet med ett nytt trafiksäkerhetsprogram för staden lät kontoret under hösten 2003 genomföra en trafiksäkerhetsenkät till stockholmarna. Några resultat från enkäten:

- Tre av fyra instämmer i påståendet att hastighetsgränserna i bostadsområden bör vara 30 km/tim. Ytterligare en undersökning som USK (stadens utrednings- och statistikkontor) gjort under våren 2004 bekräftar detta resultat.
- 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 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 besväras 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 också 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 ¹ 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.

¹ 85-percentilen är den hastighets om 85 procent av fordonsförarna håller eller lägre.

En rapport från intervjuerna finns på vår hemsida www.stockholm.se/30.

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 Bergslagsvägen, Kymplingelänken, Örbyleden 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 bostadsområdena 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 följande avvägningar gjorts:

- Ett huvudgatunät som leder 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 innan remissen till stadsdelsnämnderna

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 dessa möten i alla stadsdelar finns liksom de förändring som genomförts till följd av synpunkter som framkom då. Samrådsredogörelsen finns på vår hemsida under www.stockholm.se/30 som bilaga till det tjänsteutlåtandet som gatu- och fastighetsnämnden beslutade om den 18 maj.

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. Polisens 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. För busstrafiken i söderort innebär förslaget till 30-zonerna att en del busstrafikanter får längre restider. Det finns risk för att en del busslinjers omloppstider förlängs vissa tider framför allt under lågtrafik, vilket i förlängningen kan innebära att ytterligare resurser i form av fler bussar och förare kan behöva sättas in för att kunna upprätthålla den turtäthet som linjen har. Med oförändrade resurser kan turtätheten behöva glesas ut. Alternativt kan linjerna behöva läggas om till gator med högre hastighet vilket kan innebära att gångavstånden till kollektivtrafiken förlängs. Busstrafiken i innerstaden och västerort påverkas inte av förslaget.

Förslaget att ta bort tidsbegränsningen av 30 km/tim vid skolor på huvudgator innebär något längre restider för busstrafikanterna under kvälls-, natte- och helgtider. Även detta förslag kan för vissa linjer medföra att ytterligare resurser behöver sättas in alternativt att turtätheten behöver ses över.

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.