

# Älvsjö lågfartsområde - försök med blomlådor i gatumiljö

Februari 2005



## INNEHÅLL

|  |    |
|--|----|
| INLEDNING  | 4  |
| Bakgrund och syfte                                     | 4  |
| PROJEKTETS GENOMFÖRANDE                                | 5  |
| Arbetsprocessen  | 5  |
| Portarnas utformning                                   | 6  |
| Hantering av blomlådor                                 | 7  |
| UTVÄRDERING  | 8  |
| Trafikmätningar  | 8  |
| Kostnad för projektet                                  | 9  |
| Sammanställning av synpunkter                          | 9  |
| USK:s undersökning                                     | 11 |
| Fördelar och nackdelar med blomlådor                   | 12 |
| HUR GÅR VI VIDARE?                                     | 13 |
| <br>   |    |
| BILAGA 1 - trafikmätning, hastigheter                  | 15 |
| BILAGA 2 - trafikmätning, fordon per dygn              | 16 |
| BILAGA 3 - ansvarsfördelning                           | 17 |
| BILAGA 4 - USK:s rapport, telefonintervjuer med boende | 18 |

## INLEDNING

Den här rapporten har tagits fram på uppdrag av Stockholms stad, Gatu- och fastighetskontoret Region Ytterstad. Rapporten beskriver det försöksarbete som staden drivit sedan 2002 med lågfartszon och blomlådor i ett bostadsområde i Älvsjö. Försöket är en del av stadens långsiktiga arbete för ökad trafiksäkerhet.

Projektet har drivits av Magnus Holmström, Gatu- och fastighetskontoret Region Ytterstad. Konsult har varit Anna Bergström och Göran Nordberg, Tyréns AB. Övriga medverkande är Karin Söderling och Mikael Martelius, Älvsjö stadsdelsförvaltning.

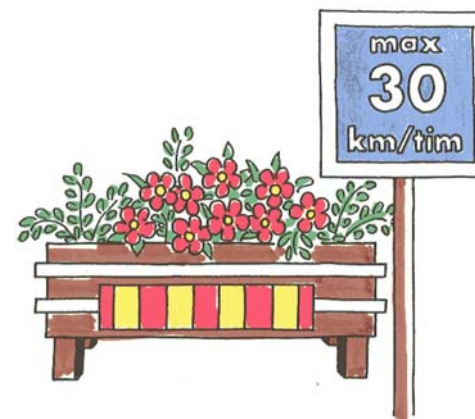
### Bakgrund och syfte

Enligt de intensioner som Gatu- och fastighetsnämnden beslutat om i Trafik- och gatumiljöplanen för Älvsjö, beslöt Stockholms Gatu- och fastighetskontor år 2002 att inleda ett försök med lågfartszon i ett bostadsområde i Älvsjö. Syftet med försöket var att dämpa bilarnas hastighet. Istället för farthinder av typen gupp, vägkudde eller avsmalning ville Gatu- och fastighetskontoret (Gfk) prova en annorlunda metod med blomlådor på gata. Liknande försök har genomförts med lyckat resultat i flera andra svenska kommuner.

Försöket innebär att portar har byggts vid varje gatumynning in till bostadsområdet med skyltning av rekommenderat max 30 km/tim i tillfarten. På gatorna inom området ställs blomlådor ut sommartid. Blomlådorna ska medverka till att dämpa bilarnas hastighet och därmed minska den oro som föräldrar känner för sina barns säkerhet. Genom att blomlådorna ställs ut under den del av året då barnen

vistas ute som mest, kan en trafiksäkerhet som utgår från barnens perspektiv uppnås.

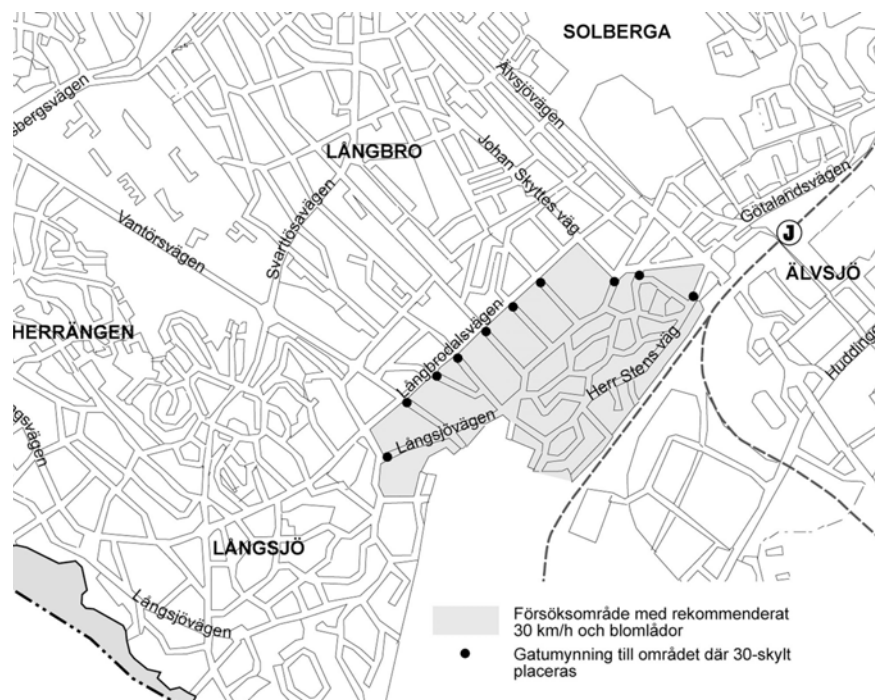
Det är de boende som har fått bygga, bekosta och sköta om blomlådorna. De boende ansvarar även för att lådorna placeras ut under våren och tas in under hösten.





## Portarnas utformning

Antalet portar in till försöksområdet är totalt tio stycken. Portarna är utformade som refugklackar av granitkantsten och asfalt. De är placerade intill gångbanan i gatans tillfart. Klackarna varierar i storlek utifrån gatans bredd och utseende. På klacken är ett vägmärke med rekommenderat max 30 km/tim placerat.



Portar till lågfartsområdet, översikt.



Pukslagargatan. Utformning av port - klack med 30-skyllt.



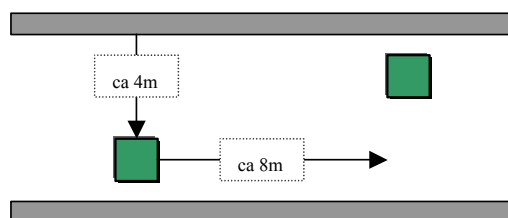
Port på Vantörsvägen.

## Hantering av blomlådor

Under sommaren 2003 och 2004 har ca 60 blomlådor placerats ut på gatorna inom lågfartsområdet. Lådorna ställs ut 15 maj och tas in för vintern vid första snöfallet eller senast den 15 oktober.

Det är de boende som har fått bygga och bekosta blomlådorna. Blomlådorna ska vara i bra skick och ha en snygg plantering när de ställs ut på gatan. De boende har även ansvaret för att blomlådor, planteringar och området kring lådorna hålls i gott skick. Rubbas lådorna ur sitt läge är det viktigt att de flyttas tillbaka.

Blomlådorna ska fungera som farthinder för biltrafiken. De placeras ut parvis på gatan så att föraren upplever en sidoförskjutning. Avstånden mellan lådorna i Älvsjö varierar mellan 50 och 90 m. Handböcker från Vägverket och Svenska kommunförbundet rekommenderar ett avstånd på 50-100 m mellan farthinder för att en jämn hastighet, utan accelerationer mellan hindren, ska åstadkommas.



*Avstånd inom ett blomlådepar. Om gatan är smalare än 7 m ökas avståndet mellan lådorna. Om gatan är bredare kan avståndet istället minskas.*



*Blomlåda med plantering.*



*Parvis placering av blomlådor längs Herr Stens väg.*

### Trafikmätningar

Mätningar av hastigheter och trafikmängder har genomförts i två omgångar inom försöksområdet i Älvsjö. Den första mätningen gjordes i november 2002 innan försöket kommit igång. Den andra mätningen gjordes under pågående försök 2004. Då var klackarna byggda och blomlådor fanns utplacerade på gatorna.

Trafikmätningarna visar positivt resultat, hastigheterna har sjunkit och trafikmängderna har minskat inom området. Mätningarna redovisas i bilaga 1 respektive 2.

På samtliga gator inom försöksområdet, med undantag av Viktoriavägen, har medelhastighet, medianhastighet och 85-percentil sjunkit. Medelhastigheterna som låg strax under 40 km/tim innan försöket har minskat med varierande 2-6 km/tim. Positivt är att de högsta hastigheterna har sjunkit. 85-percentilen anger den hastighet som överskrids av 15 % av fordonen och visar en form av allvarlighetsgrad. På exempelvis Långsjövägen har 85-percentilen minskat från 47 till 40 km/tim.

Hastigheten på Viktoriavägen är oförändrad. Kanske kan detta bero på att blomlådorna står längre ifrån varandra på Viktoriavägen än på andra gator för att busstrafiken ska få en god framkomlighet.

Trafikmängden har minskat på alla gator inom försöksområdet, undantaget Vantörsvägen, Spindelvägen och Herr Stens väg. På dessa gator har trafikmängden ökat, dock marginellt. Längs sträckan Långsjövägen-Sjättenovembervägen har trafikflödet minskat med ca 400 fordon per dygn. De åtgärder som genomförts under försöket

har troligtvis medfört att genomfartstrafik letar sig alternativa, snabbare vägar. Trafikökningen på Vantörsvägen kan sannolikt förklaras av att gatuombyggnaden av Vantörsvägen vid Långbro har färdigställts och öppnats för trafik under perioden.

För att kontrollera om det är försöket med blomlådor som är skälet till hastighetssänkning och minskad trafikmängd har mätningar gjorts i så kallade kontrollpunkter. Dessa ligger utanför området. Kontrollpunkterna visar endast små förändringar i hastigheter och flöden vid jämförelse mellan år 2002 och 2004. Kontroll har även gjorts mot trafikmätningar från 1998. Det förefaller därmed klart att de positiva effekterna med minskade hastigheter och flöden kan förklaras av de åtgärder som genomförts inom försöksområdet.

Långbrodalsvägen uppvisar visserligen stor trafikökning, ca 1 500 fordon per dygn. 400 av dessa kan förklaras med överflyttad trafik från Långsjövägen, och är således betingat av blomlådor och övriga åtgärder. Resterande del av trafikökningen, ca 1 100 fordon, beror sannolikt på att Vantörsvägen vid Långbro sjukhus åter har öppnats för trafik under perioden.

I en mätpunkt på Långsjövägen, inne i försöksområdet, är hastigheten densamma år 1998 och 2002, men sjunker 2004 då blomlådor finns i området. Detta förstärker teorin om att det är försöket som är orsaken till hastighetssänkningen.



## Kostnad för projektet

Följande tabell är en sammanställning av den totala kostnaden för projektet. Kostnaderna redovisas exklusive moms.

|  |                     |
|--|---------------------|
| Konsultkostnader; planering, utredning, projektering               | 410 000 kr          |
| Trafikmätningar före försöket och under försöket                   | 95 000 kr           |
| Ombyggnad av korsning och portar                                   | 400 000 kr          |
| Tillverkning av blomlådor, 300-400 kr/st<br>(bekostades av boende) | 24 000 kr           |
| Tryckning av slutrapport   | 10 000 kr           |
| Interna kostnader för Gfk (egen tid)                               | 200 000 kr          |
| Undersökning gjord av USK efter försöket                           | 95 000 kr           |
| <b>Totalt</b>  | <b>1 234 000 kr</b> |

## Sammanställning av synpunkter

### *Stadsdelsförvaltningen*

Älvsjö stadsdelsförvaltning uppger att vissa problem har uppstått med skötseln av gatorna inom försöksområdet. Entreprenörens renhållningsarbete har i viss utsträckning blivit mer komplicerat. Vid sommarsopningen har exempelvis arbetsmaskinerna svårt att ta sig fram för att blomlådorna utgör hinder. Vid snöröjningen bildas snöhögar vid klackarna som i vissa fall kan bli siktskymmande.

Andra problem som uppstått är sönderkörda eller omkullvälta lådor, upprivna blommor samt jord på gång- och körbanor. I vissa fall har lådor helt saknat plantering. Efter sommaren 2004 togs några blom-

lådor inte in i tid. Detta sköttes bättre under den första sommarperioden.

Försöksprojektet har hittills inte gett upphov till extra kostnader för Stadsdelsförvaltningen. Om entreprenören tvingas förbättra renhållning runt klackar och blomlådor genom manuell städning kommer dock kostnaderna att öka.



*Snömassor över klack på Vantörsvägen*

### *Gatu- och fastighetskontoret*

I förhållande till projektets storlek har stora resurser krävts under både planeringsfas och genomförandefas. Till viss del beror detta på att projektet är ett försök med noggrann uppföljning, men i stort sett skulle samma insats fordras vid en utökning till ytterligare områden. I förhållande till andra fasta farthinder kräver blomlådor betydligt större insatser i form av kontinuerliga diskussioner, samordning och övervakning under driftskedet.

### *Storstockholms Lokaltrafik*

SL anser att man bedriver en ganska tung och intensiv trafik på gatorna inom försöksområdet i Älvsjö. Inför projektet var SL kritiska till blomlådor på gator som trafikeras av buss i linjetrafik. Bussentreprenören menade att man hade framkomlighetsproblem redan innan försöket och att problemen skulle förvärras med blomlådor på gatorna. Man ansåg att gatubredderna inte var tillräckliga för att rymma både busstrafik och blomlådor.

Efter samråd med kommunen kunde SL ändå godta ett försök med blomlådor eftersom förslaget inte var permanent. Portar in till området kunde SL acceptera efter justeringar av klackarnas placering. Efter försökets genomförande har emellertid bussentreprenören, genom SL, krävt att blomlådorna ska tas bort. Skälet är att körspåret blir orimligt slingrigt och obekvämt, både för förare och för passagerare. Slalomkörningarna leder till tidsförluster, men kan också orsaka illamående hos passagerarna.

I SL:s handbok RIBUSS-04 (Riktlinjer för utformning av gator och vägar med hänsyn till busstrafik, februari 2004) beskrivs den policy SL har beträffande hastighetsdämpande åtgärder:

”Gatuavsmalningar med så kallade slalomkörningar är ett mindre bra alternativ för bussar då de medför ett körgeometriskt ogynnsamt körsätt vilket också kan medföra risk för att stående trafikanter tappar balansen.”

### *Boende*

Efter sommaren 2003, då blomlådorna var utplacerade för första gången, uppmanades de boende i Älvsjö att komma med synpunkter på försöksprojektet. De åsikter som fångats upp handlar i första hand om blomlådorna. De nya portarna in till området nämns inte i samma utsträckning.

En liten andel av dom som hört av sig är motståndare till fysiska farthinder över huvud taget. De anser att farthinder, och i synnerhet

blomlådor, är ett besvärligt hinder för biltrafiken. Ståndpunkten är att gatan inte är en lekplats för barn.

De flesta är ändå positivt inställda till att Staden driver ett projekt för hastighetsdämpande åtgärder. Man vill dock att Stockholms stad ska bekosta åtgärderna, att de fysiska hindren blir permanenta och inte säsonganknutna samt att en juridisk hastighetsbegränsning av 30 km/tim ska gälla inom området. De problem man ser gäller skadegörelse av lådor och planteringar samt att blomlådorna flyttas ur sitt ursprungliga läge.

Överlag är man nöjda med den effekt som blomlådorna haft på biltrafiken. Många upplever att trafikmängden minskat under försöksperioden. Ett orosmoment är dock att trafikmängden ökade igen då blomlådorna togs in för vintern. Många är alltså nöjda, men inte tillräckligt. Det nämns att flera boende, trots positiv inställning till försöket, inte vill fortsätta att delta eftersom de menar att lokalt drivna projekt inte hjälper. Åtgärderna måste komma uppifrån.

Inkomna synpunkter sammanfattas nedan:

- Det är inte de boendes sak att bekosta och sköta hastighetsdämpande åtgärder, det ska ingå i den skatt man betalar.
- Blomlådor och klackar har haft ett önskat och gott resultat. Genomfartstrafiken har minskat, men tyvärr kör många fortfarande i alldeles för höga hastigheter. Dessa bilister upplever rekommenderat 30 km/tim endast som ”ett gott råd”.
- Juridisk hastighetsbegränsning av 30 km/tim är önskvärd, rekommenderat 30 uppfattas av många som ett råd i allmänhet.
- Det är berättigat med juridiskt 30 som hastighetsbegränsning inom området då det finns skola, daghem och gruppboende för förståndshandikappade. Rekommenderat 30 km/tim har ingen inverkan och omöjliggör effektiv polisövervakning av hastigheten. Förbi daghem var hastigheten tidigare begränsad till 30 km/tim, med den nya rekommenderade hastighetsbegränsningen är det tillåtet att köra 50 km/tim.

- Efter att blomlådorna har tagits in för vintern har bilarnas hastigheter ökat markant. När halkan kommer behövs farthinder för att sänka hastigheterna.
- Blomlådorna borde ersättas med betongrör som på Stambanevägen i Huddinge kommun.
- Blomlådorna bör tas bort. De är ofta sönderkörda med jord och plantor spridda över körbanan. Eftersom blomlådorna tas in för vintern är den enda effektiva åtgärden vägbulor.
- Busstrafiken står för en stor del av fortkörningen. I början av försöket körde bussarna långsamt och fint, men inte längre.
- Bussentreprenören har lagt ett alldeles för pressat tidsschema för busstrafiken så att förarna tvingas köra in tid på gatorna genom Älvsjö. Bussarnas hastigheter är oacceptabla. Det är bra om förarna tvingas sänka hastigheten på grund av blomlådorna (vilket de knappast behöver med tanke på hur glest lådorna står på bussgatorna).
- Bilister utnyttjar tomter och gräsremsor för att ta sig förbi blomlådorna på fel sida.
- Lådornas placering kan förbättras för att minimera olägenheter för boende.
- Blomlådor har utsatts för skadegörelse. Skador har även uppkommit på staket när lådor har välts mot det. Varje angrepp mot lådorna borde polisanmälas så att det finns statistik att referera till. Kommunen borde ta ansvar för att råda/informera/stödja kontaktpersonerna så att dessa kan få statistik och underlag för skadeanmälningar till försäkringsbolag.
- Flera lådor har vandaliserats eller flyttats. Kan lådorna fästas i marken så att detta försvåras? Finns erfarenheter från andra försök som skulle vara till nytta?
- Initiativet med blomlådor som farthinder är mycket bra. Tyvärr saknas växter i vissa lådor och andra lådor är trasiga. Det ser väldigt trist ut. Bättre tillsyn efterfrågas.
- Kan genomfartstrafiken förbjudas?



*Påkörd blomlåda på Sjöttanovembervägen.*

## USK:s undersökning

Under december 2004 genomförde USK (Stockholms stads utrednings- och statistikkontor) en undersökning bland boende i Älvsjö. Syftet var att ta reda på hur försöket med blomlådor som hastighetsdämpare har uppfattats. Undersökningen gjordes genom telefonintervjuer med ett slumpmässigt urval av personer.

Den sammantagna bilden av undersökningen är att bostadsområdet i Älvsjö är uppdelat i två "läger", det ena för och det andra emot blomlådornas fortsatta existens. Drygt hälften av de tillfrågade anser att blomlådorna ska finnas kvar i framtiden. De som vill behålla lådorna anser att de dämpar bilarnas hastighet samt att de försvårar genomfart och därmed bidrar till minskad trafik i området. Man anser också att blomlådorna medverkar till en trevligare miljö och en ökad trafiksäkerhet.

De som inte vill att blomlådorna ska finnas kvar anger som främsta orsak att de skräpar ner, blir vandaliserade och är dåligt skötta. Blomlådorna utgör också ett besvär för bilar och bussar att ta sig fram. Förslag på hastighetsdämpande åtgärder som man tror skulle fungera bättre är vägbulor och gupp, 30 km/tim-skyltar, betongfundament och hastighetskontroller.

USK:s rapport redovisas i sin helhet i bilaga 4.

## Fördelar och nackdelar med blomlådor

Synpunkterna från de boende i Älvsjö speglar de olika uppfattningar och värderingar som finns bland människor i ett bostadsområde. Synpunkterna pekar också på svårigheten att finna en lösning på trafikproblemen som så många som möjligt kan acceptera. Nedan listas blomlådornas fördelar och nackdelar.

### Fördelar:

- Effekten på hastigheten är påtaglig. Medelhastigheten har minskat och man får den största andelen av bilisterna att hålla en hastighet under 35 km/tim.
- Lådorna fungerar som en signal och påminnelse till bilförarna att köra lugnt.
- Föräldrar behöver inte skjutsa sina barn till skolan. Barnen kan gå eller cykla eftersom gatan känns säkrare.
- Ett trevligt och fint inslag i gatumiljön jämfört med exempelvis fartgupp.
- Lådorna kan flyttas om större fordon som kräver extra utrymme behöver färdas på gatan.
- Blomlådor hindrar inte cyklister vilket andra farthinder, exempelvis gupp, kan göra.

- Föräldrarna känner att staden är lyhörd och villig att göra något åt den oro som de känner för sina barn.
- Jämfört med andra farthinder är blomlådor billiga. För Gatu- och fastighetskontoret är det dessutom en fördel att det är de boende som sköter om lådorna.

### Nackdelar:

- Farthinder saknas under vinterhalvåret då blomlådorna har tagits in.
- Skadegörelse av lådor och planteringar.
- Ett otrevligt inslag i gatubilden om underhåll av lådor och växter inte sköts.
- Skapar framkomlighetsproblem för renhållningsmaskinerna.
- Skapar slalomkörningar och framkomlighetsproblem för buss-trafiken om lådorna inte placeras tillräckligt glest.
- Kräver stora insatser (i form av tid) från Gatu- och fastighetskontoret, både i planeringsskedet och i driftskedet. Många ringer för att framföra sitt missnöje liksom andra åsikter.
- Innan försöket fanns enstaka sträckor inom området med juridisk hastighetsbegränsning till 30 km/tim (gul-röda skyltar). I samband med införandet av lågfartszon har dessa ersatts av en rekommendation av 30 km/tim (blå skyltar) som högsta hastighet inom hela försöksområdet. Detta uppfattas som en klar försämring bland de boende. Många vill att en juridisk hastighetsbegränsning av 30 km/tim ska gälla inom hela försöksområdet istället för rekommenderat max 30 km/tim. Detta för att öka efterlevnaden.

## HUR GÅR VI VIDARE?

Alla boende var inte positiva till försöket i Älvsjö. Därför fick majoriteten avgöra om blomlådor skulle införas i området eller inte. Motivet för detta var omtanken om barnen. Bilarnas framkomlighet har alltså fått stå tillbaka till förmån för barns säkerhet.

Effekten av blomlådorna har varit påtaglig. Medelhastigheten har minskat och många föräldrar känner en större trygghet till att låta sina barn vistas i trafiken. Många anser också att blomlådorna utgör ett trevligt inslag i gatubilden. Bland de negativa synpunkter som framkommit nämns att blomlådorna utgör hinder för biltrafiken, att skadegörelsen är ett problem och att farthindren inte är permanenta eftersom lådorna tas in under vintern.

Den vanligaste kritiken som boende har gäller emellertid skyltningen av områdets hastighetsbegränsning. Under försöket har blått vägmärke som rekommenderar max 30 km/tim varit gällande. Många boende anser dock att efterlevnaden av detta vägmärke är låg, eftersom märket inte är juridiskt bindande. Istället vill man införa traditionell gul-röd 30-skylt i området.

Enligt beslut i gatu- och fastighetsnämnden den 16 december 2004 kommer de lokalgator som ingår i försöksområdet, liksom övriga lokalgator i Stockholms bostadsområden, att skyltas med vanliga röd-gula 30-skyltar från och med 14 februari 2005.

Försöksprojektet i Älvsjö är i och med denna utvärdering avslutat. Frågan om huruvida blomlådor även i fortsättningen kommer att användas som hastighetsdämpande åtgärder på gatorna i Älvsjö, och på andra ställen i staden, kommer att behandlas av gatu- och

fastighetsnämnden under 2005. Denna rapport kommer att ligga till grund för detta beslut.



Översikt Älvsjö lågfartsområde - blomlådeplacering

## BILAGA 1 - trafikmätning, hastigheter

<sup>1</sup> summa hastighet/antal bilar

<sup>2</sup> hastighet som överskrids av 50% av fordonen

<sup>3</sup> hastighet som överskrids av 15% av fordonen

| Väg                    | Vägdela                           | Buss | Skyltad hastighet |      | Medelhastighet <sup>1</sup> |      | Medianhastighet <sup>2</sup> |      | 85-percentil <sup>3</sup> |      |
|------------------------|-----------------------------------|------|-------------------|------|-----------------------------|------|------------------------------|------|---------------------------|------|
|                        |                                   |      | 2002              | 2004 | 2002                        | 2004 | 2002                         | 2004 | 2002                      | 2004 |
| <i>Mätpunkter</i>      | <i>inom försöksområdet</i>        |      |                   |      |                             |      |                              |      |                           |      |
| Långsjövägen           | Bromsvägen - Vantörsvägen         |      | 50                | 30   | 40                          | 35   | 40                           | 32   | 47                        | 40   |
| Vantörsvägen           | Långsjövägen - Långbrodalsvägen   |      | 50                | 30   | 37                          | 31   | 36                           | 35   | 43                        | 39   |
| Spindelvägen           | Långbrodalsvägen - Pukslagargatan |      | 50                | 30   | 34                          | 33   | 30                           | 29   | 36                        | 35   |
| Pukslagargatan         | Spindelvägen - Långbrodalsvägen   |      | 50                | 30   | 36                          | 33   | 33                           | 29   | 43                        | 35   |
| Vivelvägen             | Sjättenovembersv - Långbrodalsv   |      | 50                | 30   | 38                          | 35   | 36                           | 32   | 46                        | 40   |
| Viktorivägen           | Sjättenovembersv - Långbrodalsv   | Ja   | 50                | 30   | 34                          | 34   | 30                           | 30   | 38                        | 37   |
| Trumslagargatan        | Sjättenovembersv - Långbrodalsv   |      | 50                | 30   | 36                          | 33   | 34                           | 29   | 43                        | 35   |
| Långsjövägen           | Pukslagargatan - Kubbevägen       |      | 30                | 30   | 37                          | 34   | 36                           | 31   | 44                        | 38   |
| Långsjövägen           | Hakskyttevägen - Drabbningsvägen  |      | 50                | 30   | 35                          | 33   | 31                           | 29   | 40                        | 35   |
| Sjättenovemberv        | Viktorivägen - Långsjövägen       | Ja   | 50                | 30   | 40                          | 36   | 40                           | 34   | 48                        | 41   |
| Sjättenovemberv        | Standardvägen - Johan Skyttes väg | Ja   | 50                | 30   | 43                          | 38   | 43                           | 38   | 50                        | 46   |
| Herr Stens väg         | Nääfgränd - Kärrbössevägen        |      | 50                | 30   | 36                          | 33   | 35                           | 30   | 43                        | 36   |
| <i>Kontrollpunkter</i> | <i>utanför området</i>            |      |                   |      |                             |      |                              |      |                           |      |
| Sjättenovemberv        | Johan Skyttes väg - Blackensvägen | Ja   | 50                | 50   | 39                          | 39   | 39                           | 39   | 48                        | 46   |
| Herr Stens väg         | Lagerbjelkesvägen - Älvsjövägen   |      | 50                | 50   | 36                          | 35   | 33                           | 32   | 42                        | 41   |
| Vivelvägen             | Långbrodalsvägen - Riastigen      |      | 50                | 30   | 36                          | 34   | 34                           | 31   | 43                        | 39   |
| Långbrodalsvägen       | Myrtenstigen - Hasselstigen       | Ja   | 50                | 50   | 47                          | 44   | 47                           | 44   | 56                        | 53   |
| Långbrovägen           | Fru Marias Väg - Harvstigen       |      | 30                | 30   | 35                          | 34   | 31                           | 31   | 39                        | 40   |
| Långbrodalsvägen       | Vantörsvägen - Spindelvägen       | Ja   | 50                | 50   | 43                          | 43   | 44                           | 43   | 52                        | 51   |
| Långbrodalsvägen       | Falkvägen - Johan Skyttes Väg     |      | 50                | 50   | 35                          | 38   | 32                           | 39   | 40                        | 45   |

## BILAGA 2 - trafikmätning, fordon per dygn

| Väg                    | Vägdela                           | Buss | Vardagsdygnstrafik |       | Veckodygnstrafik |       | Helgdygnstrafik |       | Andel tung trafik |      | Maxtimme |      |
|------------------------|-----------------------------------|------|--------------------|-------|------------------|-------|-----------------|-------|-------------------|------|----------|------|
|                        |                                   |      | 2002               | 2004  | 2002             | 2004  | 2002            | 2004  | 2002              | 2004 | 2002     | 2004 |
| <i>Mätpunkter</i>      | <i>inom försöksområdet</i>        |      |                    |       |                  |       |                 |       |                   |      |          |      |
| Långsjövägen           | Bromsvägen - Vantörsvägen         |      | 1 267              | 886   | 1 120            | 816   | 758             | 643   | 2%                | 2%   | 85       | 140  |
| Vantörsvägen           | Långsjövägen - Långbrodalsvägen   |      | 288                | 428   | 278              | 408   | 255             | 357   | 4%                | 2%   | 45       | 66   |
| Spindelvägen           | Långbrodalsvägen - Pukslagargatan |      | 69                 | 78    | 66               | 72    | 65              | 61    | 1%                | 3%   | 15       | 15   |
| Pukslagargatan         | Spindelvägen - Långbrodalsvägen   |      | 267                | 187   | 233              | 170   | 145             | 124   | 3%                | 2%   | 57       | 38   |
| Vivelvägen             | Sjättenovembersv - Långbrodalsv   |      | 291                | 222   | 271              | 210   | 221             | 181   | 2%                | 3%   | 52       | 30   |
| Viktoriovägen          | Sjättenovembersv - Långbrodalsv   | Ja   | 417                | 367   | 378              | 345   | 270             | 291   | 20%               | 43%  | 128      | 50   |
| Trumslagargatan        | Sjättenovembersv - Långbrodalsv   |      | 239                | 196   | 219              | 193   | 166             | 188   | 4%                | 2%   | 62       | 85   |
| Långsjövägen           | Pukslagargatan - Kubbevägen       |      | 1 451              | 1 133 | 1 271            | 1 046 | 816             | 831   | 2%                | 2%   | 226      | 179  |
| Långsjövägen           | Hakskyttevägen - Drabbningsvägen  |      | 306                | 223   | 265              | 203   | 168             | 155   | 5%                | 3%   | 50       | 38   |
| Sjättenovemberv        | Viktoriovägen - Långsjövägen      | Ja   | 1 895              | 1 434 | 1 689            | 1 297 | 1 187           | 959   | 8%                | 13%  | 272      | 218  |
| Sjättenovemberv        | Standardvägen - Johan Skyttes väg | Ja   | 2 312              | 1 871 | 2 083            | 1 854 | 1 509           | 1 210 | 9%                | 10%  | 308      | 254  |
| Herr Stens väg         | Näafgränd - Kärrbösevägen         |      | 366                | 382   | 343              | 394   | 290             | 422   | 5%                | 3%   | 50       | 48   |
| <i>Kontrollpunkter</i> | <i>utanför området</i>            |      |                    |       |                  |       |                 |       |                   |      |          |      |
| Sjättenovemberv        | Johan Skyttes väg - Blackensvägen | Ja   | 3 383              | 3 278 | 2 998            | 3 072 | 2 039           | 2 557 | 11%               | 11%  | 446      | 485  |
| Herr Stens väg         | Lagerbjelkesvägen - Älvsjövägen   |      | 650                | 709   | 594              | 738   | 448             | 780   | 5%                | 5%   | 91       | 111  |
| Vivelvägen             | Långbrodalsvägen - Riastigen      |      | 564                | 541   | 517              | 503   | 391             | 410   | 3%                | 5%   | 137      | 87   |
| Långbrodalsvägen       | Myrtenstigen - Hasselstigen       | Ja   | 1 894              | 1 200 | 1 770            | 1 195 | 1 586           | 1 185 | 7%                | 8%   | 203      | 163  |
| Långbrovägen           | Fru Marias Väg - Harvstigen       |      | 274                | 262   | 242              | 241   | 161             | 193   | 3%                | 2%   | 49       | 42   |
| Långbrodalsvägen       | Vantörsvägen - Spindelvägen       | Ja   | 2 651              | 4 282 | 2 477            | 4 031 | 2 046           | 3 408 | 8%                | 7%   | 434      | 514  |
| Långbrodalsvägen       | Falkvägen - Johan Skyttes Väg     |      | 2 790              | 4 264 | 2 708            | 4 011 | 2 499           | 3 378 | 2%                | 5%   | 395      | 517  |



## BILAGA 3 - ansvarsfördelning

### Boendes ansvar

- ❖ Den som ansvarar för blomlådorna måste bo på den gata där lådorna ställs ut. Lådorna måste stå i närheten av den egna fastigheten. Man får inte bo på en gata och ställa ut blomlådor på en annan gata.
- ❖ Det är de boende som får bekosta och bygga blomlådorna. Blomlådorna ska ha ett likartat utseende och det ska finnas plats för reflexer vilka Gatu- och fastighetskontoret står för.
- ❖ Blomlådor ska vara i bra skick och ha en snygg plantering när de ställs ut på gatan. Höjd på låda och växter tillsammans får inte överstiga 80 cm. Någon form av plantering måste finnas i blomlådorna. Endast levande blommor tillåts. Lådorna får ej innehålla stora stenar, det ska inte vara omöjligt att flytta dem.
- ❖ Blomlådorna kan inte placeras var som helst. De får inte placeras närmare en gatukorsning än 10 m och det måste finnas fri sikt kring lådorna. Gatu- och fastighetskontoret kommer att hjälpa till med anvisningar för utplaceringen av lådorna.
- ❖ För att inte försvåra sophämtning måste de boende vara beredda att placera soptunnan där det bäst passar sopbilen.
- ❖ De boende har ansvaret för att blomlådor, planteringar och området kring lådorna hålls i gott skick. Rubbas lådorna ur sitt läge är det viktigt att de flyttas tillbaka.

- ❖ Lådorna får ställas ut efter samråd med Gfk från den 15 maj, dock tidigast efter att gatan sopats. Lådorna ska tas in vid första snöfallet eller senast 15 oktober. Lådhanteringen sköts av de boende.
- ❖ För områdets olika gator måste kontaktpersoner utses. Kontaktpersonen är de boendes representant gentemot Gfk. Om kontaktpersonen åker bort under sommaren måste en ställföreträdande person utses som vi kan kontakta om det skulle uppstå något problem eller klagomål på blomlådorna.

### Gatu- och fastighetskontorets ansvar

- ❖ Genomför mindre ombyggnadsåtgärder och skyltning av rekommenderat 30 km/tim.
- ❖ Tillhandahåller ritning över blomlådorna.
- ❖ Står för reflexer till blomlådorna.
- ❖ Avgör tillsammans med de boende var lådorna ska placeras.
- ❖ Genomför undersökningar av trafikanternas beteende före och efter utplaceringen av blomlådorna.



**USK**  
UTREDNINGS- OCH  
STATISTIKKONTORET

**Bilaga 4**

# **Försök med lågfartszoner i ÄLVSJÖ**

**-Telefonintervjuer med boende-**

Utrednings- och statistikkontoret i januari 2005

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

|   |          |
|---|----------|
| <b>Bakgrund</b>                                   | <b>3</b> |
| <b>Syfte</b>                                      | <b>3</b> |
| <b>Frågeställningar</b>                           | <b>4</b> |
| <b>Metod, urval och statistisk säkerhet</b>       | <b>4</b> |
| <b>Resultat</b>                                   | <b>4</b> |
| Vilka intervjuades?                               | 4        |
| Uppmärksammat blomlådorna                         | 4        |
| En ansvarig för varje gata                        | 5        |
| Kontakt med ansvarig                              | 5        |
| Egen delaktighet i projektet                      | 5        |
| Oro för barn i trafiken                           | 5        |
| Vad har blomlådorna bidragit till?                | 6        |
| Vilka trafiksituationer är ett problem i området? | 7        |
| Har framkomligheten påverkats av blomlådorna?     | 8        |
| Skötsel och underhåll av blomlådorna              | 9        |
| Blomlådornas framtid                              | 10       |
| Andra hastighetsdämpande åtgärder                 | 11       |
| Avslutande kommentarer                            | 11       |
| <br>  |          |
| <b>Bilagor:</b>                                   |          |
| Bilaga 1: Frekvenstabeller                        |          |
| Bilaga 2: Sammanställning ”öppna svar”            |          |

## Bakgrund

Gatu- och fastighetskontoret påbörjade under våren 2003 ett försök med lågfartszoner och 30 km/timme i ett bostadsområde i Älvsjö. Syftet med lågfartszoner var att dämpa bilarnas hastighet och minska den oro föräldrar känner för sina barns säkerhet. Försöket ingår som ett led i stadens långsiktiga arbete för ökad trafiksäkerhet. Försöksprojektet förutsatte ett samarbete med intresserade boende i stadsdelsområdet. Älvsjö stadsdelsförvaltning deltar aktivt i projektet.

För att sänka bilarnas hastighet har blomlådor placerats ut på förutbestämda platser och staden har genomfört skyltning av 30km/h som rekommenderad hastighet i mynningar mot större gator i området.

En förfrågan om intresse för deltagande i projektet skickades ut till 2000 boende i sju delområden i stadsdelarna Älvsjö, Långbro samt delar av Herrängen och Långsjö. Som försökszon valdes det område där det största intresset fanns. Området ligger mellan Långbrodalsvägen och Stambanan, söder om Johan Skyttes väg och omfattar 12 gator. En kontaktperson per gata har utsetts och är de boendes representant gentemot gfk och stadsdelsförvaltningen. De boende har själv byggt och bekostat blomlådorna. De ansvarar också för skötseln av dessa.

För att ta reda på hur försöket med blomlådor som hastighetsdämpare uppmärksammats, vände sig gfk till Utrednings- och statistikkontoret för att få hjälp med en undersökning bland de boende i försöksområdet i Älvsjö.

## Syfte

Syftet är att ta reda på vad de boende anser om utplaceringen av blomlådor i området. Har de medfört att trafikmiljön blivit säkrare och i så fall på vilket sätt?

## Frågeställningar

Centrala frågeställningar är om bilarnas hastighet har dämpats, om föräldrarnas oro för barnen minskat, om barnens miljö bedöms som säkrare, om biltrafiken minskat. Andra frågor av vikt är hur blomlådorna sköts, om och hur de påverkar framkomligheten i trafiken, renhållning och städning av gatorna, sophämtning etc. Vill man att blomlådorna skall finnas kvar eller skall andra metoder prövas för att skapa en bättre och tryggare trafikmiljö.

## Metod, urval och statistisk säkerhet

Datansamling sker med hjälp av telefonintervjuer med ett slumpmässigt urval om 300 boende i det aktuella försöksområdet. Eftersom undersökningen är en urvalsundersökning finns en statistisk osäkerhet inbyggd i resultaten. Procenttalen bör omges av +/- 5 - 6 procentenheter för att kunna sägas vara statistiskt säkerställda.

## Resultat

Av de 300 personer som slumpmässigt valdes ut för en telefonintervju genomfördes intervjuer med 252 eller 84 % av urvalet. Intervjuerna genomfördes under december månad.

### Vilka intervjuades?

Något fler än hälften, 54 %, av de intervjuade är män. Närmare 90 % bor i småhus och drygt 90 % uppger att hushållet har bil. Åldersspridning bland de intervjuade är relativt jämn, dock med en något lägre andel bland de yngre, 19-29-åringar (4%) och de äldre, 70 år eller däröver (11 %).

Två tredjedelar av de intervjuade uppger att de har bott i området i 10 år eller mer och 12 % i mer än 40 år. Hälften av de tillfrågade har barn under 18 år som bor hemma. Flertalet barn eller drygt två tredjedelar är yngre än 13 år.

### Uppmärksammat blomlådorna

Av de intervjuade 252 personerna uppger 238 (94 %) att de uppmärksammat farthindren i form av blomlådor i sitt bostadsområde. Med de återstående 14 personerna (6 %) som inte sett blomlådorna avslutades intervjun efter denna första fråga. Blomlådorna placerades ut under våren 2004 och togs bort i oktober inför vintern. Det samma skedde året innan.

## En ansvarig för varje gata

Projektet med blomlådor som farthinder omfattade 12 gator i det utvalda bostadsområdet. Varje gata hade en person som var ansvarig för just sin gata och dessutom fungerade som de boendes representant gentemot gfk och stadsdelsförvaltningen. Knappt två tredjedelar (62 %) kände till att det fanns en ansvarig person för varje gata.

## Kontakt med ansvarig

Av de som kände till att det fanns en ansvarig person att vända sig till i olika frågor rörande blomlådorna, trafiken etc. i deras bostadsområde hade 39 % utnyttjat den möjligheten eller känt behov av en sådan kontakt.

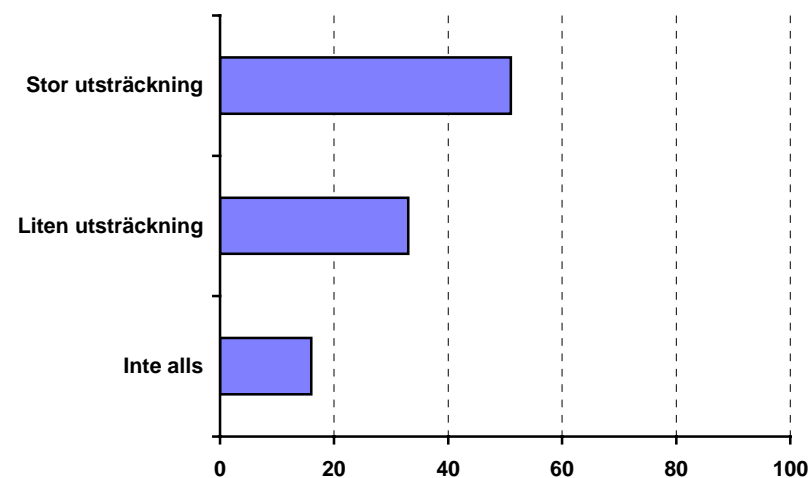
## Egen delaktighet i projektet

17 % av de tillfrågade uppger de själv på olika sätt varit delaktiga i projektet. Frågan följdes av en ”öppen” fråga där de intervjuade fick en möjlighet att med egna ord berätta på vilket sätt de hade varit delaktiga. De vanligaste svaren var att man byggt blomlådorna och skött om dem. Man hade också köpt blommor och ansvarat genom att vara samordnare. Samtliga svar finns sammanställda i bilaga 2.

## Oro för barnen i trafiken

Det viktigaste syftet med projektet var att dämpa fordonshastigheten i området, och därigenom öka trafiksäkerheten för de boende, främst barnen. Vi ställde frågan i vilken utsträckning man som förälder kände oro för sina barn på gata trafiken när dessa vistas ute i bostadsområdet. Något fler än hälften känner oro i stor utsträckning och en tredjedel i liten utsträckning. 16 % känner ingen oro alls.

Figur 1. I vilken utsträckning känner Du oro för dina barn på gata trafiken när de vistas ute i bostadsområdet? (%)



## Vad har blomlådorna bidragit till?

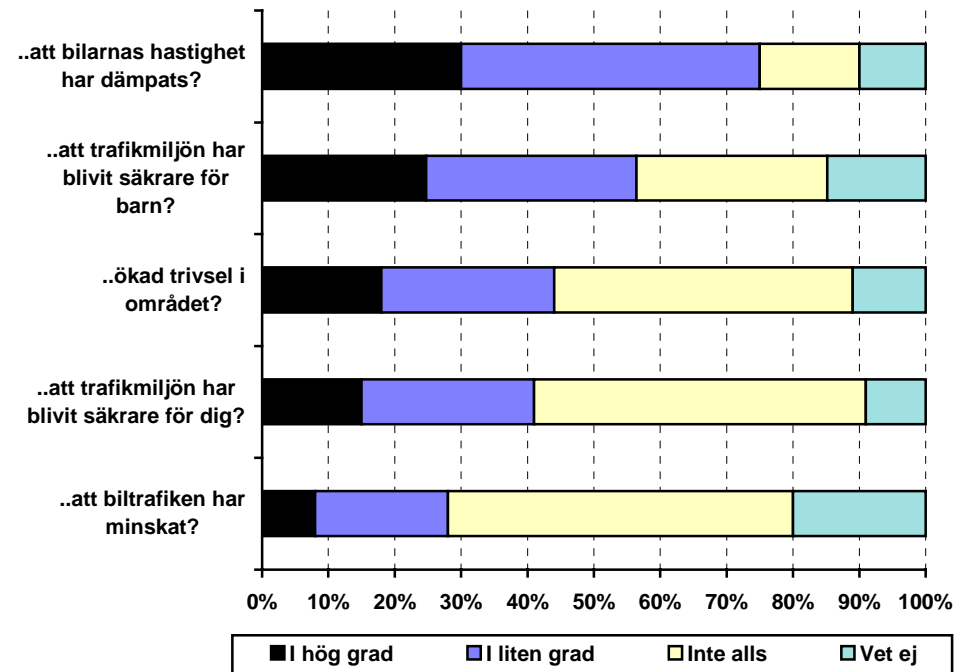
Syftet med blomlådorna var att dämpa bilarnas hastighet och minska biltrafiken och därigenom göra trafikmiljön säkrare samt öka trivseln för de boende i området. Hur ser de tillfrågade på detta, har målet uppnåtts?

De intervjuade fick ta ställning till ovanstående genom att utefter en skala uttala sig om i vilken grad de anser att syftena har uppnåtts.

Knappt var tredje intervjuad anser att blomlådorna i hög grad bidragit till att bilarnas hastighet har dämpats och var fjärde till att trafikmiljön blivit säkrare för barn. Under 20 % anser att blomlådorna bidragit till ökad trivsel i området eller ökat trafiksäkerheten för egen räkning. Endast 8 % menar att blomlådorna i hög grad har bidragit till att biltrafiken har minskat.

Hälften av de intervjuade tycker inte att blomlådorna bidragit till att biltrafiken har minskat i området, inte heller till att öka trafiksäkerheten för egen del.

Figur 2. I vilken grad anser du att blomlådorna bidragit till...(%)

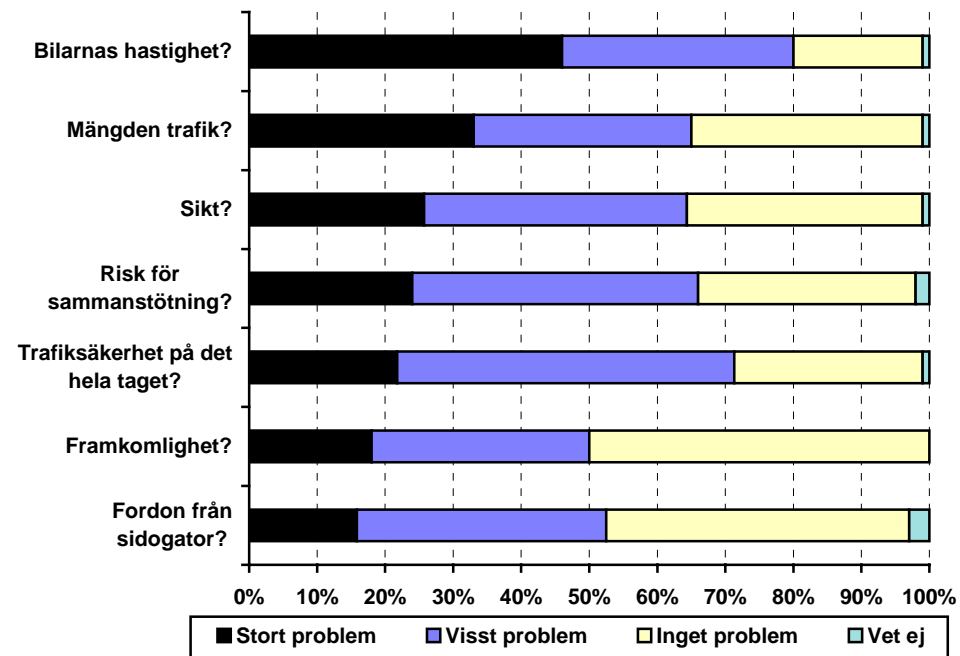


### Vilka trafiksituationer är ett problem i området?

Vi låter intervjupersonerna uttala sig om trafiksituationer i olika aspekter som t ex bilarnas hastighet, mängden trafik, framkomlighet, sikt, risk för sammanstötning etc. De får ”tycka till” om de anser att trafiksituationerna utgör ett problem eller inte i deras bostadsområde. De får, liksom i frågan ovan, på en skala gradera problemen.

De trafiksituationer som de intervjuade anser vara ett stort problem i undersökningsområdet är bilarnas hastighet (46 %) och mängden trafik (33 %). Därefter kommer sikten och risk för sammanstötningar som var fjärde intervjuperson bedömer vara ett stort problem. Trafiksäkerheten på det hela taget ses av en dryg femtedel som ett stort problem. En knapp femtedel av de intervjuade ser framkomligheten och trafik från sidogator vara ett stort problem och runt hälften gör bedömningen att det inte alls är något problem.

Figur 3. Tycker du dessa trafiksituationer idag är ett problem i ditt bostadsområde eller inte? (%)



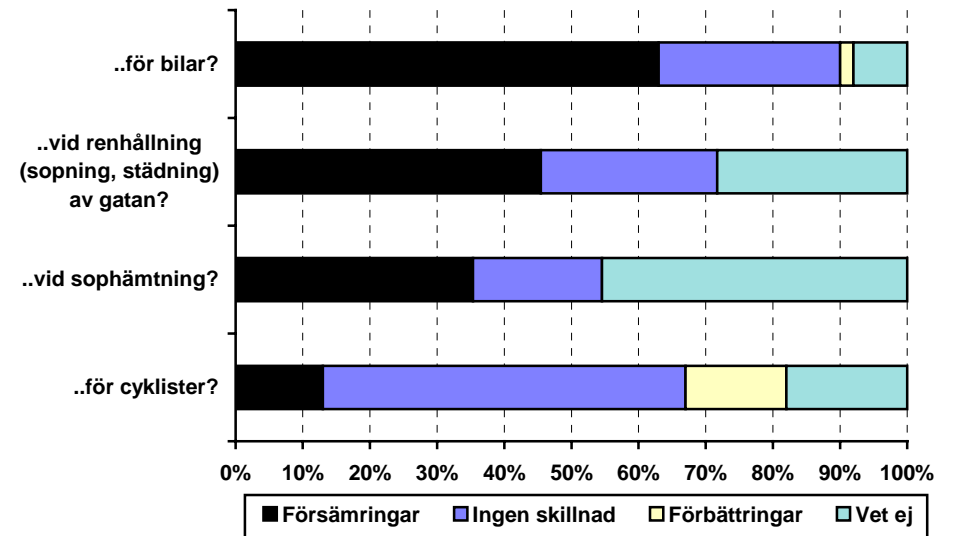


## Har framkomligheten påverkats av blomlådorna?

I de områden där blomlådorna varit utplacerade gör de intervjuade bedömningen att framkomligheten blivit sämre eller att det inte inneburit någon skillnad jämfört med tidigare.

90% anser att blomlådorna inneburit försämringar eller ingen förändring sen tidigare när det gäller framkomligheten för bilar och 71% gör samma bedömning när det gäller framkomlighet vid renhållning av gatorna i området. Inte någon av de intervjuade anser att framkomligheten har blivit bättre varken vid sophämtning eller vid renhållning och endast 2% kan se en förbättring av framkomligheten när det gäller bilar. För cyklisternas del anser drygt hälften att blomlådorna inte inneburit någon skillnad och ett fåtal 13 % tycker att framkomligheten försämrats och 15 % att den har förbättrats.

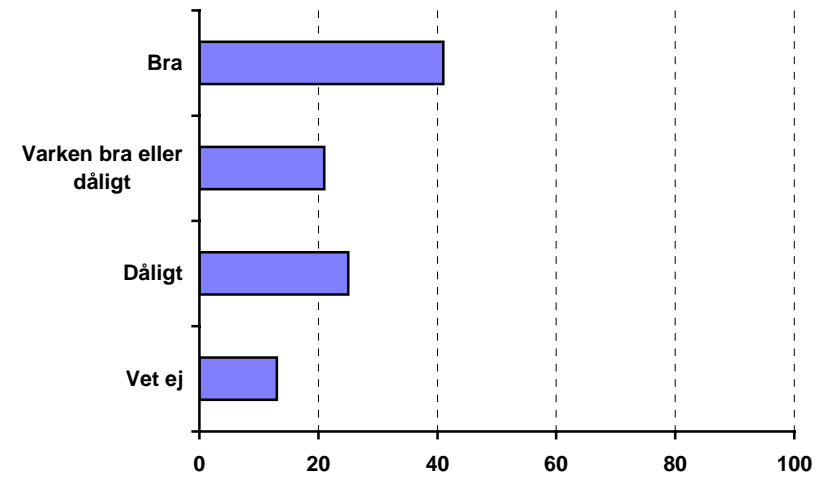
Figur 4. Tycker du att blomlådorna har inneburit förbättringar eller försämringar i ditt bostadsområde när det gäller framkomligheten... (%)



### Skötsel och underhåll av blomlådorna

Ca 40 % av de intervjuade ger ett bra betyg till ansvariga när det gäller skötsel och underhåll av blomlådorna. En fjärdedel anser dock att de skötts dåligt.

Figur 5. Har skötseln och underhållet av blomlådorna fungerat bra eller dåligt?



## Blomlådornas framtid

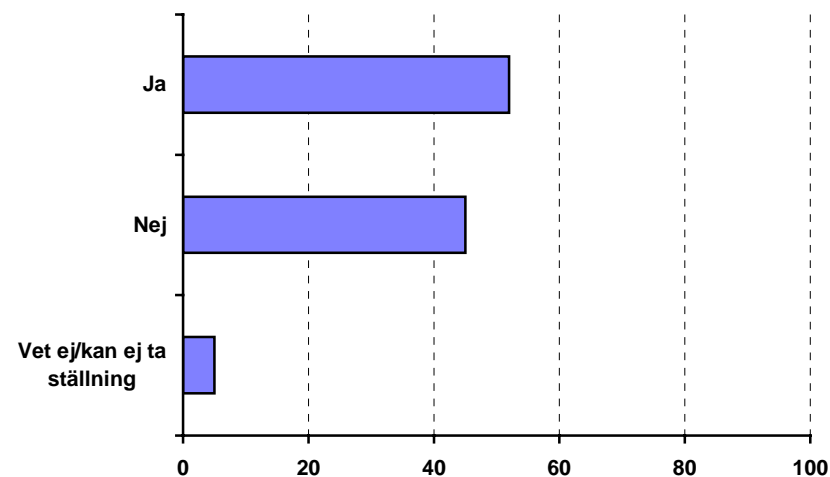
Trots kritik av blomlådorna både när det gäller framkomligheten i området samt att de inte minskat problemen i olika trafiksituationer, anser drygt hälften av de tillfrågade att blomlådorna skall finnas kvar i framtiden. Något mindre än hälften ville ha bort lådorna. Ett fåtal valde att inte ta ställning i frågan. Frågan om blomlådornas vara eller inte vara i framtiden är alltså delade i två läger. De intervjuade får här en möjlighet att berätta varför de ville ha blomlådorna kvar alternativt inte ville ha dom kvar.

De som ville behålla blomlådorna även i framtiden ansåg att de dämpade bilarnas hastighet, att de försvårade genomfart och därmed leder bort och minskar trafiken. Andra tyckte att de bidrog till en trevlig miljö, ökade trafiksäkerheten vilket var bra för barnen.

De som inte tycker blomlådorna skall finnas kvar anger som främsta orsak att de skräpar ner, blir vandaliserade, förfular miljön och är dåligt skötta. Andra tycker att lådorna gör det besvärligt för bilar och bussar att ta sig fram, de är felplacerade och gör ingen nytta. Andra åtgärder kan vara bättre, som t ex gupp, betongklossar, 30-skyltar och kontroller.

Samtliga synpunkter finns sammanställda i bilaga 2.

Figur 6. Anser du att blomlådorna skall finnas kvar i framtiden? (%)



## **Andra hastighetsdämpande åtgärder**

De intervjuade personerna som anser att blomlådorna inte skall finnas kvar i framtiden fick ge förslag på andra hastighetsdämpande åtgärder som de tror skulle fungera bättre än blomlådorna. De flesta anser att vägbulor eller gupp skulle fungera bättre. Andra föreslår åtgärder som 30 km-skyltar/zoner, betongfundament, hastighetskontroller etc.

## **Avslutande kommentar**

Bostadsområdet, där projektet med lågfartszoner och blomlådor som hastighetsdämpande åtgärd pågick under 2003 och 2004, består till största delen av småhus. Området verkar ”inbott”. Ca två tredjedelar av de tillfrågade har bott i området i mer än 10 år. Hälften har barn under 18 år som bor hemma.

Syftet med projektet var att med hjälp av blomlådorna dämpa bilarnas hastighet och öka trafiksäkerheten i området, främst för barnen. I det avseendet verkar inte projektet ha påverkat föräldrarnas syn på trafiksäkerheten då över 80 % känner oro för barnen på gatorna i trafiken då de vistas ute i bostadsområdet. Mer än 70 % av de intervjuade anser dessutom att blomlådorna endast i viss grad eller inte alls bidragit till minskad biltrafik i området. Fortfarande ses trafik vara ett problem i området, främst bilarnas hastighet och mängden trafik. Många tillfrågade har även svårt att se att några förbättringar har skett när det gäller framkomligheten utan snarare försämringar eller att blomlådorna inte medfört någon skillnad i det avseendet.

Även om många uttryckt tveksamheter och en kritisk inställning till om blomlådorna har fyllt sitt syfte med ökad trafiksäkerhet vill andra att de skall finnas kvar även i fortsättningen. De som vill behålla blomlådorna motiverar sin inställning med att blomlådorna dämpar bilarnas hastighet, leder bort trafiken och försvårar genomfart vilket också bidrar till en ökad trafiksäkerhet och en trevligare miljö. De som inte vill ha dem kvar anser att de inte sköts, vandaliseras och förfular området. De gör det besvärligt för bilar och bussar och gör inte nytta. Man anser också att det finns bättre åtgärder som t ex gupp och betongklossar

Den sammantagna bilden blir att bostadsområdet är delat i ”två läger”, det ena för det andra emot blomlådornas fortsatta existens.

## Telefonintervju med boende i Älvsjö om lågfartszoner – hösten 2004

### Har Du uppmärksammat att blomlådor funnits utplacerade i ditt bostadsområde?

| f1    | Antal | Procent |
|-------|-------|---------|
| Ja    | 238   | 94      |
| Nej   | 14    | 6       |
| Summa | 252   | 100     |

### Vet du att det finns en ansvarig person för varje gata som har blomlådor utplacerade?

| f2    | Antal | Procent |
|-------|-------|---------|
| Ja    | 147   | 62      |
| Nej   | 91    | 38      |
| Summa | 238   | 100     |

### Har du varit i kontakt med personen angående blomlådorna, trafiken etc.?

| f3    | Antal | Procent |
|-------|-------|---------|
| Ja    | 57    | 39      |
| Nej   | 90    | 61      |
| Summa | 147   | 100     |

### Har Du själv varit delaktig i projektet med blomlådor?

| f4    | Antal | Procent |
|-------|-------|---------|
| Ja    | 40    | 17      |
| Nej   | 198   | 83      |
| Summa | 238   | 100     |

### På vilket sätt har du varit delaktig i projektet?

f5  
"Öppna svar" finns listade. Se bilaga 2.

### I vilken utsträckning känner du oro för dina barn p g a trafiken när de vistas ute i bostadsområdet?

| f6                 | Antal | Procent |
|--------------------|-------|---------|
| Stor utsträckning  | 69    | 29      |
| Liten utsträckning | 45    | 19      |
| Inte alls          | 22    | 9       |
| Har ej barn        | 102   | 43      |
| Summa              | 238   | 100     |

## I vilken grad anser du att blomlådorna bidragit till...

### att bilarnas hastighet har dämpats?

| f7a         | Antal | Procent |
|-------------|-------|---------|
| I hög grad  | 72    | 30      |
| I viss grad | 106   | 45      |
| Inte alls   | 36    | 15      |
| Vet ej      | 24    | 10      |
| Summa       | 238   | 100     |

### ...att biltrafiken har minskat?

| f7b         | Antal | Procent |
|-------------|-------|---------|
| I hög grad  | 19    | 8       |
| I viss grad | 48    | 20      |
| Inte alls   | 123   | 52      |
| Vet ej      | 48    | 20      |
| Summa       | 238   | 100     |

### ...att trafikmiljön har blivit säkrare för barn?

| f7c         | Antal | Procent |
|-------------|-------|---------|
| I hög grad  | 59    | 25      |
| I viss grad | 75    | 32      |
| Inte alls   | 68    | 29      |
| Vet ej      | 36    | 15      |
| Summa       | 238   | 100     |

### ...att trafikmiljön har blivit säkrare för dig?

| f7d         | Antal | Procent |
|-------------|-------|---------|
| I hög grad  | 35    | 15      |
| I viss grad | 62    | 26      |
| Inte alls   | 119   | 50      |
| Vet ej      | 22    | 9       |
| Summa       | 238   | 100     |

### ...ökad trivsel i området?

| f7e         | Antal | Procent |
|-------------|-------|---------|
| I hög grad  | 44    | 18      |
| I viss grad | 63    | 26      |
| Inte alls   | 106   | 45      |
| Vet ej      | 25    | 11      |
| Summa       | 238   | 100     |

**Tycker du att dessa trafiksituationer idag är ett problem  
ditt bostadsområde eller inte när det gäller...**

**bilarnas hastighet?**

| f8a           | Antal | Procent |
|---------------|-------|---------|
| Inget problem | 45    | 19      |
| Visst problem | 81    | 34      |
| Stort problem | 110   | 46      |
| Vet ej        | 2     | 1       |
| Summa         | 238   | 100     |

**mängden trafik?**

| f8b           | Antal | Procent |
|---------------|-------|---------|
| Inget problem | 81    | 34      |
| Visst problem | 75    | 32      |
| Stort problem | 79    | 33      |
| Vet ej        | 3     | 1       |
| Summa         | 238   | 100     |

**sikt?**

| f8c           | Antal | Procent |
|---------------|-------|---------|
| Inget problem | 83    | 35      |
| Visst problem | 92    | 39      |
| Stort problem | 61    | 26      |
| Vet ej        | 2     | 1       |
| Summa         | 238   | 100     |

**fordon som kommer  
från sidogator?**

| f8d           | Antal | Procent |
|---------------|-------|---------|
| Inget problem | 107   | 45      |
| Visst problem | 87    | 37      |
| Stort problem | 38    | 16      |
| Vet ej        | 6     | 3       |
| Summa         | 238   | 100     |

**risk för samman-  
stötning?**

| f8e           | Antal | Procent |
|---------------|-------|---------|
| Inget problem | 77    | 32      |
| Visst problem | 100   | 42      |
| Stort problem | 56    | 24      |
| Vet ej        | 5     | 2       |
| Summa         | 238   | 100     |

**trafiksäkerhet på det  
hela taget?**

| f8f           | Antal | Procent |
|---------------|-------|---------|
| Inget problem | 66    | 28      |
| Visst problem | 118   | 50      |
| Stort problem | 52    | 22      |
| Vet ej        | 2     | 1       |
| Summa         | 238   | 100     |

**framkomlighet?**

| f8g           | Antal | Procent |
|---------------|-------|---------|
| Inget problem | 119   | 50      |
| Visst problem | 77    | 32      |
| Stort problem | 42    | 18      |
| Summa         | 238   | 100     |

**Tycker du att blomlådorna har inneburit förbättringar eller försämringar  
i ditt bostadsområde när det gäller framkomligheten...**

**...för bilar?**

| f9a            | Antal | Procent |
|----------------|-------|---------|
| Förbättringar  | 5     | 2       |
| Försämringar   | 150   | 63      |
| Ingen skillnad | 65    | 27      |
| Vet ej         | 18    | 8       |
| Summa          | 238   | 100     |

**...för cyklister?**

| f9b            | Antal | Procent |
|----------------|-------|---------|
| Förbättringar  | 36    | 15      |
| Försämringar   | 31    | 13      |
| Ingen skillnad | 129   | 54      |
| Vet ej         | 42    | 18      |
| Summa          | 238   | 100     |

**...vid sophämtning?**

| f9c            | Antal | Procent |
|----------------|-------|---------|
| Förbättringar  | 1     | 0       |
| Försämringar   | 84    | 35      |
| Ingen skillnad | 46    | 19      |
| Vet ej         | 107   | 45      |
| Summa          | 238   | 100     |

**...vid renhållning (sopning, städning av gatan?)**

| f9d            | Antal | Procent |
|----------------|-------|---------|
| Förbättringar  | 1     | 0       |
| Försämringar   | 108   | 45      |
| Ingen skillnad | 62    | 26      |
| Vet ej         | 67    | 28      |
| Summa          | 238   | 100     |

**Har skötsel och underhållet av blomlådorna fungeat bra eller dåligt?**

| f10                     | Antal | Procent |
|-------------------------|-------|---------|
| Mycket bra              | 37    | 16      |
| Ganska bra              | 61    | 26      |
| Varken bra eller dåligt | 52    | 22      |
| Ganska dåligt           | 30    | 13      |
| Mycket dåligt           | 28    | 12      |
| Vet ej                  | 30    | 13      |
| Summa                   | 238   | 100     |

**Anser Du att blomlådorna skall finnas kvar i framtiden? (Flera svar är möjliga?)**

| f11a                         | Antal | Procent |
|------------------------------|-------|---------|
| Ja, varför                   | 123   | 52      |
| Nej, varför                  | 107   | 45      |
| Vet ej/kan inte ta ställning | 11    | 5       |
| Samtliga                     | 238   | 100     |

*Om nej i fråga 11:*

**Finns det andra hastighetsdämpande åtgärder som du tror skulle fungera bättre än blomlådorna i ditt bostadsområde? (Flera svar är möjliga)**

| f12a              | Antal | Procent |
|-------------------|-------|---------|
| Ja, vägbulor/gupp | 52    | 46      |
| Ja, annat         | 61    | 54      |
| Nej               | 9     | 8       |
| Samtliga          | 113   | 100     |

**Hur många år har du bott i ditt nuvarande bostadsområde?**

| f13     | Antal | Procent |
|---------|-------|---------|
| 1 - 4   | 48    | 20      |
| 5 - 9   | 41    | 17      |
| 10 - 19 | 71    | 30      |
| 20- 29  | 28    | 12      |
| 30- 39  | 23    | 10      |
| 40- 49  | 16    | 7       |
| 50-     | 11    | 5       |
| Summa   | 238   | 100     |

**Hur gammal är Du?**

| f14    | Antal | Procent |
|--------|-------|---------|
| 19- 29 | 9     | 4       |
| 30- 39 | 47    | 20      |
| 40- 49 | 63    | 26      |
| 50- 59 | 46    | 19      |
| 60- 69 | 47    | 20      |
| 70-    | 26    | 11      |
| Summa  | 238   | 100     |

**Bor det barn under 18 år i hushållet?**

| f15   | Antal | Procent |
|-------|-------|---------|
| Ja    | 120   | 50      |
| Nej   | 118   | 50      |
| Summa | 238   | 100     |

**Hur gamla är dina barn? (Flera svar är möjliga)**

| f16      | Antal | Procent |
|----------|-------|---------|
| 0-6år    | 57    | 47      |
| 7-12år   | 78    | 64      |
| 13-15år  | 32    | 26      |
| 16-18    | 21    | 17      |
| Samtliga | 120   | 100     |

**Har Du/Ditt hushåll bil?**

| f17   | Antal | Procent |
|-------|-------|---------|
| Ja    | 220   | 92      |
| Nej   | 18    | 8       |
| Summa | 238   | 100     |

**Bor du i småhus eller flerbostadshus?**

| f18            | Antal | Procent |
|----------------|-------|---------|
| Småhus         | 213   | 89      |
| Flerbostadshus | 25    | 11      |
| Summa          | 238   | 100     |

**Kön**

| f19    | Antal | Procent |
|--------|-------|---------|
| Man    | 128   | 54      |
| Kvinna | 110   | 46      |
| Summa  | 238   | 100     |

**Fråga 5. På vilket sätt har Du själv varit delaktig i projektet med blomlådor?**

- Ansvarig och projektledare
- Ansvarig för en låda
- Betalade för blommor
- Betalt
- Byggt dom, skött dom
- Bygga, köpt, planterat och skött
- Bygga, sköta
- Byggde dom
- Byggt en låda
- Byggt lådorna, skött dom
- Byggt, skött
- Delade en låda med en granne, ekonomiskt bidrag
- En grupp med ansvar för låda
- Finansierat, planterat, skött
- Frågat om folk vill betala för lådorna, ansvar för en låda
- Fyllt i papper om det
- Förvara, ställa ut/ta in, laga
- Förvaring, plantering av lådorna
- Gemensamt byggt och planterat
- Haft hand om två lådor en sommar
- Har planterat men blommorna snoddes
- I början engagerad men dock ej blomlådor
- Köpt blommor, tar hand om den när nån vält den
- Köpt, planterat, tagit in på vintern
- Planterade och vattnade 2003
- Planterat och vattnat
- Plantering, skötsel
- Samordnare för 10 lådor
- Skruvar ihop lådorna, köpt blommorna, lagat lådorna
- Sköter lådor
- Sköter lådor
- Skött 2 lådor
- Skött 2 st, köpt, planterat
- Skött om en låda ihop med granne
- Snickrat, planterat
- Tar hand om en
- Var med i starten lite grann
- Vattnat
- Vi har tagit hand om en som står utanför
- Vi är fadder

**Fråga 11B. Anser Du att blomlådorna skall finnas kvar i framtiden?  
Ja, varför?**

- Dämpa farten/hastigheten ( 41 svar )
- Bidragit till säkerheten
- Bidrar till trevlig miljö, sänker hastigheten
- Bidrar till trivseln
- Bilarna tvingas att köra långsammare, minskning av trafiken
- Bra för trafiken, minskar hastigheten
- Bättre trafikmiljö
- De dämpar farten, fina att se på ibland
- De har effekt på trafiksäkerheten
- De minskar risk för trafikolyckor
- De minskar trafiken på smågator
- De skall minska hastigheten
- De är bra för barnen
- De är bra och vi vill ha på hela gatan
- Det blir bättre säkerhet
- Det hjälper till, men ej utanför min dörr
- Det är trivsel + minskar fart, 30-skyltar också
- Drar ner hastigheten, borde finnas på fler vägar
- Dämpar fart, byter vägar
- Dämpar fart, trevligare
- dämpar hastigheten, fler blomlådor!
- Ej där buss går, lägre fart
- En påminnelse om att man ska sakta ner
- Fartdämpande, bättre sikt
- Fyller sin funktion att dämpa hastigheten
- Får ner farterna, lugnare, se till att de står där de ska stå
- För att dämpa hastigheten och leda bort trafiken
- För att hålla 30-gräns
- För att minska genomfartstrafiken
- För mina barns skull
- Försvårar genomfarten
- Gupp som drar ner hastigheten
- Indikerar att det finns barn man måste bromsa dock bättre med vägbulor
- Ja, men i betong, för lägre hastighet
- Minskad trafik på de gator där de finns
- Minskar hastigheten och drar ner mängden trafik
- Minskar trafik och hastighet
- Mkt trafik, säkrare för barn, idag kör man för fort
- När de sköts bidrar det till trivsel
- Om de ger avsedd effekt
- Om de gjuts i cement
- Om de minskar trafiken, men ej på bussgator
- Om de sköts
- Om de sköts



- på andra ställen, trivsel
- påverkar hastigheten
- Ser trevliga ut
- Skydda barnen, bilisterna får sänka farten
- Snyggt, dekorativt
- Stoppa upp hastigheten
- Styr om trafiken, dämpar fart
- Svag dämpande av trafik
- Svårare att komma fram
- Systemet med farthinder bra, gärna blommor om folk orkar
- säkrare miljö för barnen
- Sänker hastigheten och minskar trafiken
- Tar ner hastigheten, vägbulor bättre
- Trafik minskar
- Trafikmängd minskar
- Trafiksäkerhet för gående, lägre fart
- Trafiksäkerhet, måste ej vara fina blomlådor
- Trafiksäkerheten bättre för barnen, bilarna kör saktare, trevligt
- Trevliga, drar ner hastigheten
- Trevliga, fartdämpande
- Trevligt
- Trevligt
- Trevligt inslag på rätt gator
- Trevligt och bidrar till trafiksäkerheten
- Trevligt, bilarna kör saktare, främjar grannsämjan
- Trevligt, minskad fart
- Trevligt, minskar fart
- Trevligt, ökar trafiksäkerheten
- Trivseln ökar, hastigheten dämpas
- Vackert med blommor
- Vackert, dämpar farten
- Viss hastighetsdämpande
- Även liten fartpåverkan av vikt
- Ökad trygghet för barn - lägre fart
- Ökar säkerhet i trafik
- Ökar säkerheten pga. minskad trafik
- Ökar säkerheten pga. minskad trafik
- Ökar trafiksäkerheten

**Fråga 11C. Anser Du att blomlådorna skall finnas kvar i framtiden?  
Nej, varför?**

- Andra åtgärder bättre, 30-skyltar + kontroll
- Annan lösning
- Annat sätt bättre
- Bara irriterande för människor
- Barnen måste gå ut i gatan för att se trafiken

- Behövs inte
- Behövs något säkrare
- Besvär för bilarna att ta sig fram
- Besvärligt att köra, vårt för bussar
- Bilar kört på, nedskräpning
- Bilarna kör sönder blomlådorna, dåligt skötta
- Bussarna har problem
- Bussframkomligheten
- Bättre med alternativ
- De blir påkörda och gör ej nytta
- De förfular, är felplacerade
- De gör för lite nytta, vandaliseras
- De hindrar bilar och bussar
- De skall ersättas av något kommunen ansvarar för
- De skymmer sikt, distraherar
- De sköts för dåligt och välts
- De vandaliseras
- De är farliga
- De är ivägen, de sabbas ofta, fult
- De är onödiga
- Det blir för skräpigt
- Det finns bättre alternativ
- Det medför mer problem än hjälp
- Det måste vara något som går lätt att sköta
- Det är många som saboterar dom
- Ej avsedd effekt
- Ej bästa alternativet
- Ersättas av betongklossar, åverkan på lådorna
- Ersättas av gupp
- Fel lösning på problemen
- Fel lösning, de är för många
- Fel sätt
- Fel sätt dämpa fart
- Finns bättre åtgärder som är permanenta
- Fungerar ej
- Fyller ej funktion
- Fyller inte sin funktion
- För att de flyttas runt. Framkomligheten minskar. Dålig skötsel
- För att de är fula och sköts inte
- För att det finns bättre alternativ
- För mycket jobb = sabotage
- för mycket sabotage
- För trångt
- Försvårar många gånger
- Försämrar framkomlighet
- Försämrar miljön för alla även barn, åker slalom - ej trafiksäkert
- Gupp bättre, busliv med blomkrukor

- Gör ej nytta, försämrar trafiken
- Gör ej skillnad
- Gör mer skada
- Hellre permanent med 30, säkrare
- Hindrar bussar/större bilar
- Hindrar trafiken
- Ingen bryr sig
- Ingen funktion
- Ingen nytta
- Ingen nytta
- Innebär ett trafikproblem, för tätt
- Ivägen för bussar bla
- Krånglar till
- Krångligt med bussar, städning dålig
- Lätta att flytta, lätt vanskött
- Man koncentrerar sig på blomlådorna istället för trafiken
- Man tar sig fram bättre utan blomlådor
- Mer besvär än nytta
- Mer förargelseväckande
- Mer provocerande, missköts, står för snävt
- Nytt och nöje? Barnen vet inte på vilken sida de ska gå om blomlådorna, står ivägen för bussar
- Problem när jag cyklar
- Ser skräpigt ut
- Ska ej behövas
- Skapar problem, hindrar trafik, skräpar, fula
- Skapar problem, parkerade bilar skymmer
- Skräpigt, fungerar ej
- Sköts inte
- Skötseln blir dålig
- Skötseln dålig pga. vandalisering, ger för lite trafikeffekt
- Stockningar i trafiken
- Står för löst, bilar kör på dom, vandaler
- Står ivägen för bilar
- Ställer till mer besvär
- Stör mer
- Störande
- Svårare komma fram ex.vis med släpkärra, man välter lådorna
- Svårt sköta, skapar konflikt mellan boende
- Tar för mycket koncentration av bilisten
- Trångt, hjälper ej
- Tveksam, svårt att sköta
- Uppnår inte syftet
- Vandaliseras
- Vandalisering
- Vandalism
- Vinst för liten, skapar vissa problem

- Välter hela tiden
- Är i vägen
- Ödsla runt på fel grejor
- Ökar trafikrisk, sämre framkomlighet

**Fråga 12B. Finns det andra hastighetsdämpande åtgärder som du tror skulle fungera bättre än blomlådorna i ditt bostadsområde? Ja, annat.**

- 30 km/skyltar/zoner (17 svar)
- 30 km i hela området
- 30-skylt, avsmalning, stänga för genomfart
- 30-skylt, polisövervakning
- 30-skyltar och kontroller
- Avsmalningar
- Avstänga vägar
- Behövs ej
- Betongblock
- Betongfundament, grindar
- Betonggupp
- Betongklossar + smala av gatan
- Betongstolpar
- Bula ut från trottoaren
- Bygger ut
- Bättre kringfartsvägar med hög kapacitet
- Bättre moral och hastighetsbegränsning
- Cementklumpar med enar i tex
- Cementklumpar som står kvar och inte går att välta
- Cementkrukor
- Enkelriktat, ej genomfart
- Enkelriktning + 30 km/h
- Fartkontroller
- Fasta avsmalningar
- Fasta lådor eller avsmalning av väg
- fler kontroller
- Förhöjning i gatan (trottoar över gatan), permanenta installationer bättre
- Gärna tyngre lådor
- halv körbana ibland
- Hastighetsbegränsning till 30
- Hastighetskontroller
- Hastighetskontroller, vägbulor
- Infotavlor vid skolor och dyligt
- Kameror
- Liggande poliser
- Måste finnas andra, vet ej vilka
- P-förbud, sidoinfallningar som gör gatan smalare
- Påmålade ränder
- Påverkar förarens inställning (info), särskilt yngre

- Rondeller, avsmalningar etc
- Skiljer av, smalnar av
- Skyltar 30 km (ej blåskyltar)
- Smalna av gatan från större gator
- Stoppljus, betongklumpar
- Väjningsplikt eller gupp