

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

2004-11-01

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.
3. Gatu- och fastighetsnämnden överlåter åt kontoret att besluta om 30 km/tim utan tidsbegränsning vid skolor utmed huvudgatorna.

Eva Olsson

Monica Hildingson

Göran Gahm

### 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 (del 1) om beställning av vägmärken. Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 18 maj 2004 att skicka kontorets förslag till 30-zoner på remiss till stadsdelsnämnderna. Remisstiden gick ut den 1 oktober. En fullständig remissammanställning finns i bilaga 2.

Alla stadsdelsnämnder är mycket positiva till att införa 30-zoner på lokalgator i bostadsområden. Stadsdelsnämnderna uttrycker också att det finns ett stort behov av hastighetsdämpande trafiksäkerhetsåtgärder på huvudgatorna och anser att sådana bör tas fram och genomföras snabbt.

#### Bilagor:

Bilaga 1 Promemoria: Beskrivning av arbetet med att ta fram 30-zonerna

Bilaga 2 Remissammanställning med kontorets kommentarer.

Bilaga 3 Översiktskartor över kontorets förslag till 30-zoner efter remissbehandlingen (Söderort, Västerort och Innerstaden) samt kontorets förslag redovisat per stadsdelsnämndsområde.

Åtta stadsdelsnämnder tillstyrker förslaget till indelning i 30-zoner. Fem anser att en, eller flera, av de föreslagna huvudgatorna bör ingå i 30-zonerna. Fyra stadsdelsnämnder anser att i princip alla gator inom stadsdelsområdet bör ingå i 30-zonerna.

Några stadsdelsnämnder har uttryckt en viss oro för efterlevnaden av 30 km/tim vid skolor inom zonerna. De anser dock att det är positivt med en påminnelse om 30 km/tim vid skolorna. Tre stadsdelsnämnder har kommenterat, och är positiva till, förslaget att ta bort tidsbegränsningen av 30 km/tim vid skolor på huvudgator.

Förslaget om införande av 30-zoner på lokalgator i bostadsområden har tidigare också presenterats för Trafikkommittén, SL och polisen. Några allvarliga invändningar har inte framförts.

Kortfattat anser kontoret att det inom alla stadsdelsnämndsområden behöver finnas ett huvudgatunät, som samlar upp trafiken och för ut den till det övergripande vägnätet. För att det ska bli acceptans för 30-zonerna, bör det inte heller vara alltför långa avstånd, innan bilförarna når en huvudgata. Gator som har en huvudgatsfunktion behöver dock inte ha 50 km/tim längs hela sträckan, utan hastighetsgränsen måste anpassas till platsens förhållanden. Kontoret har sett över indelningen av huvudgatorna i de stadsdelar som lämnat synpunkter och gjort några justeringar, så att några tidigare föreslagna huvudgator i stället lagts i 30-zonerna. Kontorets förslag till 30-zoner efter remissbehandlingen framgår i bilaga 3.

Arbetet bedrivs så att 30-zonerna kan börja gälla i vecka 7, med start för avtäckning av vägmärkena den 14 februari 2005. I samband med att 30-zonerna börjar gälla kommer en stor informationskampanj att genomföras.

Kontoret föreslår mot bakgrund av det faktum att barn befinner sig i eller nära skolorna även utanför skoltid, att tidsbegränsningen på de 30-sträckor som finns vid skolor på huvudgator tas bort. I stället föreslås 30 km/tim gälla dygnet runt. Kontoret planerar vidare att vid skolorna inom 30-zonerna påminna bilisterna om 30 km/tim, genom förstärkt målning i gatan och ett varningsmärke med lekande barn.

För barnen är det positivt att den högsta tillåtna hastigheten sänks till 30 km/tim på lokalgator i bostadsområden. Lägre hastighet ger barnen högre säkerhet och större möjligheter att röra sig i närområdet kring bostad och skola.

De effekter som förväntas när 30-zonerna införs 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 ett stort antal nya vägmärken. Effekterna kommer att följas upp.

Kostnaderna för investeringen beräknas uppgå till ca 9 miljoner kr och de framtida drifts- och underhållskostnaderna till ca 60 000 kr per år.

## UTLÅTANDE

### **Bakgrund och redovisning av arbetet som kontoret utfört innan remissförfarandet**

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. Övrig bakgrund, utredningar som kontoret låtit utföra, arbetet med att avgränsa 30-zonerna, tidigare samråd m.m. framgår av promemorian i bilaga 1.

### **Kontorets redovisning**

#### *Redogörelse för stadsdelsnämndernas remissynpunkter*

Remisstiden gick ut den 1 oktober. Alla stadsdelsnämnder har besvarat remissen. En fullständig remissammanställning finns i bilaga 2.

Alla stadsdelsnämnder är mycket positiva till att införa 30-zoner på lokalgator i bostadsområden. Stadsdelsnämnderna uttrycker också att det finns ett stort behov av hastighetsdämpande trafiksäkerhetsåtgärder på huvudgatorna och anser att sådana bör tas fram och genomföras snabbt.

Åtta stadsdelsnämnder tillstyrker förslaget till indelning i 30-zoner. Tre stadsdelsnämnder (Hägersten, Maria-Gamla stan och Skarpnäck) anser att en, eller ett par, av de föreslagna huvudgatorna bör ingå i 30-zonerna. Två stadsdelsnämnder (Enskede-Årsta och Liljeholmen) anser att flera av de föreslagna huvudgatorna bör ingå i 30-zonerna. Fyra stadsdelsnämnder (Farsta, Rinkeby, Skärholmen och Vantör) anser att i princip alla gator inom stadsdelsområdet bör ingå i 30-zonerna.

Några stadsdelsnämnder har uttryckt en viss oro för efterlevnaden av 30 km/tim vid skolor som ligger inom zonerna. De anser dock att det är positivt med påminnelse om 30 km/tim vid skolorna. Tre stadsdelsnämnder har kommenterat förslaget att ta bort tidsbegränsningen av 30 km/tim vid skolor på huvudgator. Dessa nämnder tillstyrker att vi tar bort tidsbegränsningen, så att 30 km/tim kommer att gälla dygnet runt vid skolor utmed huvudgator.

#### *Kontorets förslag till förändringar med anledning av remissen*

I remissammanställningen i bilaga 2 framgår de förändringar kontoret föreslår med hänsyn till stadsdelsnämndernas synpunkter. Här framgår

också kontorets motiv i de fall kontoret anser att en förändring inte ska göras.

Kortfattat anser kontoret att det inom alla stadsdelsnämndsområden behöver finnas ett huvudgatunät, som samlar upp trafiken och för ut den till det övergripande vägnätet. För att det ska bli acceptans för 30-zonerna, bör det inte heller vara alltför långa avstånd innan bilförarna når en huvudgata. Gator som har en huvudgatsfunktion behöver dock inte ha 50 km/tim längs hela sträckan, utan hastighetsgränsen måste anpassas till platsens förhållanden. Därför kan kontoret inte tillstyrka de förslag där stadsdelsnämnden i princip anser att alla gator, eller många huvudgator, ska ingå i 30-zonerna. Kontoret har dock sett över indelningen av huvudgatorna i dessa stadsdelar och gjort några justeringar, så att några tidigare föreslagna huvudgator i stället läggs i 30-zonerna.

När det gäller de fyra stadsdelsnämnder som anser att en eller ett par av huvudgatorna bör läggas in i 30-zonerna, har kontoret övervägt argumenten. I ett fall har kontoret också föreslagit en förändring i enlighet med nämndens önskemål.

#### *Kortfattad beskrivning av kontorets förslag*

##### Förslagets grundprinciper (se även bilaga 1)

Underlaget har bl.a. varit stadsdelarnas trafik- och gatumiljöplaner, tidigare - icke genomförda - förslag till 30-zoner liksom fakta om och fältstudier av gatustandarden. Även en bedömning av biltrafikens hastighetsnivå har gjorts.

Stockholms trafikplanering bygger sedan flera decennier på en indelning av gatorna i huvudgator och lokalgator samt genomfartsleder. Tankegången är att samla upp biltrafiken från bostadsområden till mer trafiktåliga gator, där oskyddade trafikanter har egna utrymmen.

Planeringsprincipen bygger också på att den biltrafik som sker alldeles intill bostäderna, ska ske helt på de oskyddade trafikanternas villkor. Denna princip är dock svår att tillämpa fullt ut i en redan befintlig stadsmiljö som Stockholm. 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.

Remissammanställning med kontorets kommentarer se bilaga 2.  
Kontorets förslag till 30-zoner efter remissbehandlingen – se bilaga 3

### *Informationskampanj i samband genomförandet*

Kontoret planerar 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 inom Stockholms stad. Vidare kommer NTF:s stortavlor, stadsinformationstavlorna, p-automaterna, tidningsannonser, radioreklam m.m. att utnyttjas. Kampanjsymbolen ser ut så här:



### *Övervakning*

Kontoret genomförde samråd med polisen i februari. Polisen är positiv till införande av 30-zoner på lokalvägar i Stockholms bostadsområden. Kontoret har under hösten tagit förnyade kontakter med polisen med syfte att åstadkomma ett samarbete kring information och övervakning. Dessa kontakter har varit positiva.

### *Skolor utmed huvudgatorna*

I samband med arbetet med 30-zonerna har 30 km/tim vid skolor kommit upp. 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 bara utanför skolorna, och därtill under andra tider än en begränsad del av vardagarna.

Kontoret föreslår därför att tidsbegränsningen på de 30-sträckor som finns vid skolor på huvudgator tas bort. I stället föreslås 30 km/tim gälla dygnet runt vid dessa platser.

### *Skolor inom 30-zonerna*

När det gäller skolor inom 30-zonerna, så har en viss oro uttryckts vid informationsmöten. Även en del stadsdelsnämnder tar i sina yttranden upp oron för att respekten för 30 km/tim ska bli lägre vid skolorna i samband med genomförandet av zonerna. Kontoret planerar emellertid att vid skolor som ligger inom 30-zonerna påminna bilisterna genom förstärkt målning i gatan och ett varningsmärke med lekande barn. Kontoret kommer också genomföra uppföljande hastighetsmätningar vid ett antal skolor, för att se

om det sker några förändringar och för att kunna göra eventuella åtgärder om det skulle behövas.

#### *Barnkonsekvensanalys*

För barnen är det positivt att den högsta tillåtna hastigheten sänks till 30 km/tim på lokalgator i bostadsområden. Lägre hastigheter ger barnen en högre säkerhet och större möjligheter att röra sig i närområdet kring bostad och skola. Även den förstärkta påminnelsen om 30 km/tim vid skolor beräknas få en positiv effekt. Bilarnas verkliga hastighet förväntas sjunka, under hela dygnet, jämfört med idag. Det gäller även vid skolor utmed huvudgator, där tidsbegränsningen för 30 km/tim tas bort. Hastigheten förväntas även där bli lägre under hela dygnet.

Vid de platser inom 30-zonerna, där det även efter genomförandet förekommer problem med höga hastigheter, kommer hastighetsdämpande åtgärder att genomföras för att säkra en låg hastighet.

#### *Bedömda effekter av förslaget – trafiksäkerhet, miljö, framkomlighet*

30-zonerna 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.

Införandet av 30-zoner bedöms sänka medelhastigheten med 3-5 km/tim. Denna bedömning bygger på uppmätta effekter från 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 bland annat erfarenheterna i staden Graz i Österrike, kan vi också anta att hastigheterna på huvudgatorna kommer att minska och att vi får ett lugnare körsätt.

30-zonerna kommer också att medföra en förbättrad miljö. Bullernivåerna bedöms minska så pass mycket att människor kommer att uppfatta skillnaden på vissa lokalgator. Vidare kommer avgasutsläppen att minska på grund av den lägre hastigheten och den minskade bränsleförbrukningen.

Restiden för biltrafiken kommer att öka något, eftersom medelhastigheten i bostadsområdena bedöms minska. Eftersom större delen av en resa ändå sker utanför bostadsområdena, kommer dock restidsökningen att vara liten. Till exempel ger en teoretisk beräkning av reshastigheten för en resa mellan Högdalen och Södermalm en förlängning med en halv minut. En resa mellan Mälardalen och Vasastaden ger en förlängning med tre kvarts minut. NTF Stockholms län presenterade i augusti 2004 en undersökning, där de visar att 30-zoner inverkar ytterst lite, eller inte alls, på körtiderna. Rödljus, köbildning eller övergångsställen påverkar körtiderna i mycket större utsträckning.

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.

Lägre hastigheter leder också till ett 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 Graz.

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

#### *Kostnader*

Hela genomförandet av 30-zoner inklusive informationsinsatser i samband med genomförandet beräknas kosta ca 9 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 av hastigheterna har gjorts. Eftermätningar kommer att genomföras. Eftermätningarna försvåras dock av andra stora, planerade förändringar i gatusystemet. Södra Länken har nu öppnats för trafik, vilket bedöms påverka biltrafikens flöden och hastigheter inom ett stort område. Kontoret genomför därför ytterligare föremätningar, för att kunna jämföra hastigheterna på lokalgator före och efter Södra Länkens öppnande. Vidare beräknas de planerade miljöavgifterna medföra förändringar av hastigheterna, genom att antalet bilar i staden förväntas minska.

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

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

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

*Huvudgator – ta fram ett åtgärdsprogram med trafiksäkerhetsåtgärder*

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 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. De flesta stadsdelsnämnderna anser också att hastighetsdämpande trafiksäkerhetsåtgärder behöver göras på huvudgatorna. Kontoret kommer därför under nästa år att ta fram ett åtgärdsprogram med trafiksäkerhetshöjande åtgärder för huvudgatorna. De synpunkter som framkommit från stadsdelsnämnderna och som i övrigt har framförts under informationsmöten, 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 i efterskott visar sig finnas problem med höga hastigheter där många oskyddade trafikanter rör sig, kommer fysiska hastighetsdämpande åtgärder att behöva göras. För att ha en beredskap för detta planerar kontoret att i verksamhetsprogrammet avsätta en årlig pott för sådana åtgärder.

**SLUT**