TRAFIKKONTORET

TJÄNSTEUTLÅTANDE
Dnr T05-320-683
2005-08-30

Kontaktperson
Anna-Sofia Welander
Avdelningen för trafikplanering
Telefon: 08-508 261 94
anna-sofia.welander@tk.stockholm.se

Till
Trafiknämnden 2005-09-22

Försök med automatisk trafiksäkerhetskontroll på Drottningholmsvägen. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden uppdrar åt kontoret att genomföra försök med automatisk trafiksäkerhetskontroll på Drottningholmsvägen.

Per Aronson

Anette Scheibe

Sammanfattning

Bättre hastighetsanpassning är av avgörande betydelse för möjligheterna att nå trafiksäkerhetsmålen på såväl lång som kort sikt. Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK), automatisk hastighetsövervakning med kamera, är en effektiv åtgärd för att nå trafiksäkerhetsmålen. Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 22 april 2003 att uppdra åt kontoret att i samarbete med polismyndigheten i Stockholm ta fram förslag på lämpliga platser att pröva ATK på.

För att uppnå målen i Stockholms stads trafiksäkerhetsprogram för åren 2005-2010, som kommunfullmäktige antog den 21 februari i år, föreslår kontoret att ett försök med ATK i Stockholm påbörjas. Kontoret föreslår Drottningholmsvägen som första försöksträcka. För att få maximal effekt krävs att övervakningen förstärks med informationsinsatser.

Vägverket och polisen ska under 2006 och 2007 etablera 700 nya trafiksäkerhetskameror längs det statliga vägnätet. Stockholm har som en av få kommuner i landet möjlighet vara först med att etablera ATK på det kommunala gatunätet.

Bakgrund

Bättre hastighetsanpassning är av avgörande betydelse för möjligheterna att nå trafiksäkerhetsmålen på såväl lång som kort sikt. Oavsett vad som föregått olyckan är hastigheten alltid avgörande för hur allvarlig olyckan blir. Enligt väg- och transportforskningsinstitutet är dåligt följda hastighetsgränser det största trafiksäkerhetsproblemet i Sverige och resulterar i 150–200 dödsfall per år.

I de transportpolitiska målen som riksdagen beslutat om anges för delmålet *en säker trafik* att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.

Den 25 november 2004 beslutade riksdagen om trafiksäkerhetspropositionen 2003/04:160 ”Fortsatt arbete för en säker vägtrafik”. Där anges att en sänkning av den verkliga hastigheten på vägarna är nödvändig för att trafiksäkerhetsmålet för år 2007 ska kunna nås. I propositionen betonas att systemet med automatisk trafiksäkerhetskontroll, ATK, är en åtgärd som visat sig få mycket goda trafiksäkerhetseffekter och därför ska fortsätta.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 22 april 2003 att uppdra åt kontoret att i samarbete med polismyndigheten i Stockholm ta fram förslag på lämpliga platser att pröva ATK på.

ATK på ett fåtal statliga vägar i Stockholms län

Idag finns fasta trafiksäkerhetskameror installerade på Huddingevägen, Nynäsvägen, Lännavägen, Glömstavägen samt i Södra Länken. Projekten drivs av Vägverket i samarbete med polisen, NTF och berörda kommuner.

Stockholms stad har lämnat intresseanmälan på kameraskåp

På uppdrag av regeringen samarbetar Vägverket och polisen i ett projekt att etablera 700 nya trafiksäkerhetskameror längs det statliga vägnätet. De första kamerorna installeras i början av år 2006. Successivt fram till årsskiftet 2006/2007 ska resterande kameror installeras.

I januari i år lämnade förvaltningschefen för kontoret in en intresseanmälan om att etablera hastighetskameror på kommunala gator i Stockholms stad till Sveriges kommuner och landsting. Diskussioner pågår för närvarande mellan Sveriges kommuner och landsting och Vägverket om möjligheterna att etablera ATK på vissa kommunala gator redan i den första etappen, d.v.s. första hälften av 2006.

Effekter och konsekvenser av ATK

Vägverket och Rikspolisstyrelsen har under några år bedrivit försöksverksamhet med ATK på ett femtiotal vägsträckor. Försöken visar på goda effekter. Uppföljningar som Väg- och transportforskningsinstitutet har gjort visar att ATK:

- bidragit till betydande hastighetssänkningar på de berörda vägavsnitten, upp till 8 km/tim på vissa sträckor
- dödsolyckorna minskat med 60 procent
- svåra olyckor minskat med 20 procent
- belastningen på miljön minskat
- har hög acceptans hos allmänheten
- metoden är en mycket kostnadseffektiv åtgärd
- har stor utvecklingspotential

Vägverket Region Stockholm har sedan år 2000 prövat automatisk trafiksäkerhetskontroll med hjälp av en specialutrustad polisbuss på bl.a. Huddingevägen och Nynäsvägen. Aktiviteterna har kombinerats med massiva informationsinsatser. Försöken på Huddingevägen och Nynäsvägen visar liknande positiva resultat. Hastighetssänkningen har blivit 4-5 km/tim i genomsnitt.

Forskning visar att en minskning av medelhastigheten med 5 km/tim leder till att antalet skadade minskar med 15 procent, och dödade med närmare 20 procent.

En lägre hastighet på biltrafiken medför ökad säkerhet för alla trafikanter, såväl bilister som gående och cyklister.

Så fungerar ATK

ATK är ett system med kameror som sitter i ett mätskåp invid vägen. Med hjälp av radar mäts hastigheten och om hastigheten överstiger hastighetsbegränsningen aktiveras kameran och en bild tas på fordonet, föraren och registreringsskylten. Bilden kompletteras med information om tid, plats och fordonets hastighet. När överträdelsen har administrerats av polisen skickas en bot hem till föraren av bilen.

Hög acceptans hos allmänheten

Tilltron till ATK som metod är mycket stor bland allmänheten. Det visar en rad attitydundersökningar som Vägverket genomfört, såväl på nationell som på lokal nivå. Uppföljande studier som Vägverket gjort för ATK på Huddingevägen visar att majoriteten av intervjuade förare, 80 procent, anser att kamerorna ska vara kvar.

Trafikkontorets förslag

Den 21 februari i år antog kommunfullmäktige Stockholms stads trafiksäkerhetsprogram för åren 2005-2010. Bland åtgärderna för området *säkra hastigheter* anges bl.a. att kontoret ska stödja polisens arbete med ATK.

Mot bakgrund av det som redovisats anser kontoret att det är angeläget att snarast pröva ATK i Stockholm.

Under våren 2004 genomförde kontoret en förstudie för val av lämplig gata eller gator för försök med ATK i Stockholm. Följande gator ingick:

- Drottningholmsvägen, delen Nockebybron – Alviksplan
- Ulvsundaleden
- Kymlingelänken
- Huddingevägen, delen kommungränsen – Östbergavägen
- Skeppsbron
- Stadsgårdsleden
- Hornsgatan

Utifrån resultaten framstod Drottningholmsvägen den mest lämpliga. Kontoret förslår därför att som första försöksträcka välja Drottningholmsvägen, sträckan mellan Alviksplan och Nockebybron.

Ytterligare ett argument för att välja Drottningholmsvägen är att Vägverket har långt framskridna planer på en utbyggnad av ATK på väg 261, Ekerövägen. För att få ökad effekt och kostnadseffektivitet bör kontorets arbete samordnas med Vägverkets.

För att ta reda på närboendes och bilisters attityder till hastighet och ATK på Drottningholmsvägen gjorde kontoret en undersökning under hösten 2004. Drygt hälften av de tillfrågade instämmer inte i att hastigheten på sträckan är för hög. Trots detta är uttalanden om hög hastighet vanliga i kommentarerna till svaren. 74 procent av de tillfrågade anser att ATK kan vara ett bra sätt att få bilister på Drottningholmsvägen att följa gällande hastighetsbegränsning.

Förväntade resultat

Efter den genomförd försöksverksamhet på Drottningholmsvägen förväntar vi oss följande resultat:

- Hög acceptans för ATK hos dem som bor utmed och de som kör på Drottningholmsvägen. 80 procent ska tycka att ATK är en bra eller mycket bra trafiksäkerhetsåtgärd.
- En minskning av medelhastigheten med 5 km/tim och en minskning av andelen hastighetsöverträdelser med 20 procentenheter.

För att nå de förväntade resultaten krävs att övervakningen förstärks med informationsinsatser. Genom skyltar utmed vägarna, direktinformation och

annonsering i dags- och lokalpress ska trafikanterna informeras om aktiviteten och syftet med denna.

Kunskaperna om ATK i svenska tätorter är mycket liten. Erfarenheter finns sedan långt tillbaka i andra länder. Kontoret anser att det finns ett stort behov av att ta fram en kunskapssammanställning om system, genomförande och effekter av ATK på stora tätortsvägar med mycket trafik och många körfält samt för 50- och 30-gator i tätort. Kontoret förslår därför att en sådan kunskapssammanställning genomförs.

Kontoret planerar att påbörja projektet under 2006. Vi beräknar att projektet kostar omkring 5,2 miljoner kronor. En grov uppdelning av kostnaderna är följande:

Aktivitet	**Uppskattad kostnad tkr**
Projektering, upphandling och uppsättning av åtta kameraskåp	4 300
Kommunikationsaktiviteter	550
Kunskapssammanställning	150
Utvärdering och uppföljning	200
Summa	**5 200**

Driftskostnaderna beräknas uppgå till cirka 150 tkr per år.

För att nå effektivitet och framgång bör arbetet ske i nära samarbete med polismyndigheten i Stockholms län och Vägverket.

Kontoret avser att återkomma till nämnden med resultat och erfarenheter av projektet under våren 2007.

SLUT