



Handläggare: Magnus Holmström
Region Ytterstad
Park- och gatubyrån
Tel: 508 262 47
magnus.holmstrom@gfk.stockholm.se

2005-04-01

Dnr 02-360-4271

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Lågfartszoner i Älvsjö, redovisning av försöksprojekt

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner redovisningen.
2. Nämnden beslutar att inte utöka projektet till nya områden
3. Nämnden godkänner att projektet fortsätter på de gator som inte trafikeras av buss.

Göran Gahm
tf

Eva Olsson
tf

Bo Gyllsdorff

SAMMANFATTNING

Kontoret har genomfört ett försök med lågfartszon i ett bostadsområde i Älvsjö. På gatorna inom området har blomlådor ställts ut sommartid för att dämpa bilarnas hastighet. Effekten av blomlådorna har varit påtaglig. Såväl medelhastigheten som trafikmängderna har minskat inom försöksområdet. Bland boende i området råder delade meningar om projektets fortsättning, drygt hälften av de tillfrågade anser att blomlådorna ska finnas kvar i framtiden.

Även om resultaten varit goda och hastigheterna har sjunkit anser kontoret att man på grund av de stora arbetsinsatser som krävts under både planeringsfas och genomförandefas inte ska gå vidare och utöka projektet till fler områden.

Inom detta försöksområde är dock mycket arbete redan nerlagt och kontoret anser därför att det är lämpligt att fortsätta med projektet i detta område förutom på de gator som trafikeras av buss.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Enligt de intentioner som gatu- och fastighetsnämnden beslutat om i trafik- och gatumiljöplanen för Älvsjö har kontoret genomfört ett försök med lågfartszon i ett bostadsområde i Älvsjö. Syftet med försöket var att dämpa bilarnas hastighet. Istället för traditionella farthinder ville kontoret prova en annorlunda metod med blomlådor på gatorna. Försöksprojektet godkändes av gatu- och fastighetsnämndens trafikutskott 2002-10-24.

Försöket har inneburit att portar har byggts vid varje gatumynning in till bostadsområdet med skyltning av rekommenderat max 30 km/tim i tillfarten. På gatorna inom området har blomlådor ställts ut sommartid. Blomlådornas uppgift var att 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 på hösten.



Analys

Effekten av blomlådorna har varit påtaglig. Medelhastigheten har minskat och trafikmängderna har minskat inom försöksområdet.

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 mot projektet har varit skyltningen av områdets hastighetsbegränsning. Under försöket har blått vägmärke som rekommenderar max 30 km/tim varit gällande. Många anser att efterlevnaden av detta vägmärke är låg. Istället vill man införa traditionell gul-röd 30-skylt i området. Detta har dock redan rättats till då området, liksom övriga lokalgator i Stockholms bostadsområden, ingår i 30-zoner och därmed skyltas med vanliga gul-röd 30-skyltar från och med 14 februari 2005.

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.
- ✍ Investeringskostnaden för staden är relativt låg.
- ✍ Lådorna fungerar som en signal och påminnelse till bilförarna att köra lugnt.
- ✍ Ett trevligt och fint inslag i gatumiljön jämfört med exempelvis gupp.
- ✍ 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.

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.
- ✍ Kräver stora insatser (i form av tid) från Gatu- och fastighetskontoret, både i planeringsskedet och i driftskedet.

Trafikmätningarna

Trafikmätningarna visar positivt resultat, hastigheterna har sjunkit och trafikmängderna har minskat inom området

På samtliga gator inom försöksområdet, med undantag av Viktoriavägen (trafikerad av buss), 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. På exempelvis Långsjövägen har 85-percentilen minskat från 47 till 40 km/tim.

Trafikmängden har minskat på alla gator inom försöksområdet, undantaget Vantörsvägen, Spindelvägen och Herr Stens väg. 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, huvudgatorna.

Attitydundersökning

Under december 2004 genomförde USK (Stockolm stads utrednings- och statistikkontor) en undersökning bland boende i Älvsjö. Syftet var att ta reda på hur försöket med blomlådor som hastighetsdämpare har uppfattats.

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.

Utförligare redovisning av projektet inklusive inkomna synpunkter och resultat från trafikmätningar och USK:s undersökning redovisas i rapporten i bilaga 1.

Samråd

Inför projektet hölls samråd med boende i området. Även stadsdelsförvaltningen och SL var delaktiga under planeringsskedet. Under projektets gång och utvärdering har följande synpunkter inkommit:

Älvsjö stadsdelsförvaltning

Vissa problem har uppstått med skötseln av gatorna inom försöksområdet. 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. Efter sommaren 2004 togs inte alla blomlådor in i tid vilket ledde till problem med lövsopningen. Detta sköttes bättre under den första sommarperioden. Stadsdelen rapporterar även om problem med sönderkörda eller omkullvälta lådor, upprivna blommor samt jord på gång- och körbanor. I vissa fall har lådor helt saknat plantering.

Storstockholms Lokaltrafik

Inför projektet var SL kritiska till blomlådor på gator som trafikeras av buss. Bussentreprenören menade att man hade framkomlighetsproblem redan innan försöket och att problemen skulle förvärras med blomlådor på gatorna. Efter samråd kunde SL ändå godta ett försök med blomlådor eftersom förslaget inte var permanent. Under försöksperioden 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.

Boende

De boende i området har under projektets gång och under utvärderingsskedet haft mycket synpunkter på projektet. Överlag är man nöjda med den effekt som blomlådorna haft på biltrafiken. Det finns dock en hel del negativa synpunkter som att man vill ha juridisk gul/röda 30-skyltar i stället för de blå, problem med skötsel, vandalisering och frånvaron av farthinder vintertid. En sammanställning av alla de synpunkter som inkommit finns i rapporten i bilaga 1.

Konsekvenser

-ekonomiska

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 (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
Totalt	1 234 000 kr

Som jämförelse kan man säga att traditionella gupp på dessa gator skulle ha kostat ca 10 000 – 15 000 kr/st.

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.

Kontorets förslag/synpunkter

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.

Även om resultaten varit goda och hastigheterna har sjunkit anser kontoret inte att man ska gå vidare och utöka projektet till fler områden.

Inom detta försöksområde är dock mycket arbete redan nerlagt och efter som mätningar visar att resultat uppnåtts anser kontoret att det är lämpligt att fortsätta med projektet i detta område.

På Viktoriavägen, som trafikeras med buss har lådorna inte haft någon hastighetsdämpande effekt enligt de mätningar som gjorts. Detta beror troligen på att lådorna på dessa ställen är placerade med större avstånd för att bussarna ska kunna passera och därmed inte tvingar personbilar att sänka

hastigheten. I stort sett samma situation gäller även för Sjättenovembervägen men där visar mätningarna på en sänkt hastighet. Blomlådorna på Sjättenovembervägen tillhör även de som utsatts för mest vandalisering. Dessutom ha bussentreprenören framfört synpunkter på att körspåret blir orimligt slingrigt och obekvämt, både för förare och för passagerare. Kontoret anser därför att blomlådorna på de gator som trafikeras av buss inte ska ställas ut i fortsättningen då de leder till mer problem än nytta.

Kontoret föreslår att nämnden godkänner denna redovisning, beslutar att inte utöka projektet till nya områden samt godkänner att projektet fortsätter på de gator som inte trafikeras av buss.

SLUT