



Kontaktperson
Annika Feychting
Avdelningen för trafikplanering
Telefon: 08-508 264 91
annika.feychting@tk.stockholm.se

Till
Trafiknämnden 2006-09-19

30-zoner på stadens lokalgator. Utvärdering och förslag till åtgärder

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna kontorets redovisning.
2. Trafiknämnden beslutar att överlämna åt kontoret att utfärda erforderliga föreskrifter för de ytterligare gator som kontoret förslår ska ha 30 km/timmen.

Göran Gahm
t.f.

Anette Scheibe

Sammanfattning

30-zonerna, som infördes på lokalgator i bostadsområden i Stockholm den 14 februari 2005, har utvärderats. Utvärderingen visar att trafiksäkerheten har ökat i Stockholm. Utvärderingen och kontorets förslag till åtgärder har remitterats till stadsdelsnämnderna. Dessa tillstyrker i stort kontorets förslag till åtgärder. Några nämnder föreslår en utökning av zonerna. Fem nämnder föreslår att i princip alla gator i stadsdelen ingår i zonerna. Platser där åtgärder kan behöva vidtas har också angetts av en del nämnder.

Kontoret bedömer att 30-zonerna i stort är väl avgränsade. En justering bör dock göras så att 30 km/tim gäller på Narvavägen, Karlaplan och Karlavägen mellan Karlaplan och Artillerigatan. Hastigheterna på vissa gator och platser skulle behöva minska ytterligare. Det gäller framför allt platser där barn rör sig, eller där det finns många andra oskyddade trafikanter. Kontoret föreslår att hastighetsdämpande åtgärder genomförs successivt på dessa platser. De platser som några nämnder har föreslagit

undersöks också för eventuella åtgärder. Kontoret förslår också att försök med att tydliggöra zonerna genomförs och att åtgärderna genomförs inom ramen för ordinarie verksamhetsprogram.

Trafikkontoret föreslår nämnden att godkänna kontorets redovisning samt att överlämna åt kontoret att utfärda erforderliga föreskrifter för de ytterligare gator som kontoret förslår ska ha 30 km/timmen.

Bakgrund

Den 14 februari förra året infördes 30-zoner på lokalgator i bostadsområden i hela Stockholm. Inga fysiska hastighetsdämpande åtgärder utfördes samtidigt. Vid skolor inom 30-zoner sattes ”lekande barn”-skyltar upp och i gatan målades ”30 skola”. I samband med införandet genomfördes en stor informationskampanj. Kampanjen upprepades några veckor efter införandet. Vid detta tillfälle gjorde polisen utökade övervakningsinsatser inom 30-zonerna. I samband med skolstart upprepades kampanjen ännu en gång.

Utvärdering av 30-zonerna

Utvärderingen av 30-zonerna pekar på ett positivt resultat. Trafiksäkerheten i Stockholm har förbättrats efter införandet av 30-zonerna. En minskning av både medelhastigheten och de högsta hastigheterna har skett på alla typer av gator. 30-zonerna har medfört ett något lägre tempo i stockholmstrafiken. Bilisterna tar med sig det lägre tempot från lokalgatorna till huvudgatorna. Osäkerheten om man befinner sig i en 30-zon eller på en huvudgata kan också ha bidragit till hastighetssänkningen.

Tiden efter införandet är för kort för att kunna dra några slutsatser utifrån olycksdata. Kvaliteten på olycksdata har också stora brister. Antalet polisrapporterade trafikolyckor har minskat, och minskat mer i Stockholms stad än i resten av regionen.

Den förbättrade säkerheten har skett utan att framkomligheten för biltrafiken eller kollektivtrafiken påverkats annat än marginellt. Miljöeffekterna är marginellt positiva.

Stockholmarnas positiva inställning till 30-zoner har förstärkts även om det finns saker som kan förbättras, till exempel bilisternas efterlevnad och skyltningen. Med den positiva grundinställningen finns det också goda förutsättningar för fortsatt sänkta hastigheter.

Hastigheterna har fortfarande inte nått en tillräckligt låg nivå. Det visar både hastighetsmätningarna och det faktum att stockholmarna tycker att bilisterna är dåliga på att hålla hastighetsgränsen i 30-zonerna.

Med anledning av resultatet av utvärderingen och den analys som gjorts har kontoret föreslagit ett antal åtgärder. Dessa är:

- Hastighetsdämpande åtgärder genomförs successivt på platser och gator där hastigheterna skulle behöva minska ytterligare. Det gäller framför allt platser där barn rör sig, eller där det finns många andra oskyddade trafikanter.
- Fortsatta informationskampanjer för kunskapshöjning och ökad efterlevnad och fortsatt samarbete med polisen kring övervakningen.
- Försöksverksamhet med upprepningsskyltning eller andra åtgärder på några platser för att tydliggöra zonerna.

Remiss till stadsdelsnämnderna

Nämnden beslutade den 21 mars i år att skicka kontorets utvärdering av 30-zonerna och förslag till åtgärder på remiss till stadsdelsnämnderna. En sammanställning av remissvaren finns i bilaga 1. Alla stadsdelsnämnder är positiva till 30-zonerna och tillstyrker i stort trafikkontorets förslag till åtgärder. De menar att det är positivt att 30-zonerna har förbättrat trafiksäkerheten. Flera nämnder framför dock att medborgarna lämnar många synpunkter om för höga hastigheter med trafiksäkerhetsrisker som följd. Hastighetsdämpande trafiksäkerhetsåtgärder bör därför genomföras.

Enskede-Årsta, Farsta, Hägerstens, Skärholmens och Vantörs stadsdelsförvaltningar anser att i princip alla gator i stadsdelsnämndsområdena ska ingå i 30-zonerna.

Två stadsdelsnämnder anser att zonerna bör utökas något. Kista stadsdelsnämnd anser att 30 km/tim bör införas på Danmarksgatan förbi Kista buss- och T-banestation och Kista Galleria. Östermalms stadsdelsnämnd anser att Narvavägen, Karlavägen mellan Karlaplan och Artillerigatan och Karlaplan bör sänkas till 30 km/tim.

Därtill anger flera stadsdelsnämnder platser inom och utom 30-zonerna där trafiksäkerheten behöver förbättras och hastigheterna sänkas.

Kontorets synpunkter och förslag

Utvärderingen visar att avgränsningen av 30-zonerna är i stort sett väl avvägda. Fem stadsdelsförvaltningar anser dock att alla gator bör omfattas av 30-zoner. Kontoret anser att det är nödvändigt att det finns ett huvudgatunät för trafik mellan olika områden. Både trafiksäkerhetsanalyser och medborgarnas synpunkter visar dock att behovet av trafiksäkerhetsåtgärder, bl.a. hastighetssänkande åtgärder, är stort på många av huvudgatorna. Kontoret driver projektet Säker huvudgata, som har till syfte att förbättra trafiksäkerheten på några pilotgator och ta fram ett åtgärdsprogram för de övriga. Detta arbete kommer att ske i samråd med stadsdelsnämnderna.

Justeringar av 30-zonerna

Två stadsdelsförvaltningar, Kista och Östermalm, anser att några ytterligare gator bör ingå i zonerna. Kontoret har analyserat dessa förslag och finner att Narvavägen, Karlaplan och Karlavägen mellan Artillerigatan och Karlaplan kan sänkas till 30 km/tim utan stora konsekvenser för biltrafiken. När det gäller Danmarksgatan förbi Kista buss- och T-banestation och Kista Galleria anser kontoret att en hastighetssänkning istället bör genomföras med fysiska hastighetssänkande åtgärder vid övergångsställena. Kontoret avser att utreda detta tillsammans med de andra förslag på platser som nämnderna föreslagit.

Kontoret anser att någon ytterligare förändring därutöver av 30-zonerna inte bör göras i dagsläget. Det kan dock inträffa framtida förändringar i gators funktion. Till exempel kan exploateringar i närområdet medföra att en gatas funktion som huvudgata upphör, därför att en ny gata byggs eller en lokalgata istället byggs om till huvudgata. Sådana eventuella förändringar bör utredas noggrant i samråd med berörd stadsdel. Fysiska trafiksäkerhetsåtgärder kan också behöva genomföras på den aktuella gatan. Utöver detta kan 30 km/tim finnas lokalt på huvudgator där oskyddade trafikanter, bland annat barn, har behov av att korsa körbanan.

Åtgärder för sänkta hastigheter

Utvärderingen visar att hastigheten i 30-zonerna ofta överstiger 30 km/tim. Det är också något som bekräftas i medborgarenkäten, där många tycker att bilisterna kör för fort i 30-zonerna. Även stadsdelsnämnderna framför att hastigheterna är för höga på många ställen. För att sänka hastigheterna ytterligare och förbättra trafiksäkerheten behövs därför fysiska hastighetsdämpande åtgärder. Kontoret föreslår att sådana åtgärder genomförs successivt i 30-zonerna, på platser där hastigheterna är höga och många oskyddade trafikanter har behov av att korsa gatorna. Åtgärder bör påbörjas där hastigheterna är som högst och många oskyddade trafikanter rör sig. Barnens behov bör beaktas särskilt. Även för de platser som stadsdelsnämnderna har föreslagit bör trafiksäkerhetsåtgärder utredas. Ett arbete med att ta fram riktlinjer som stöd för prioriteringen pågår inom kontoret. Fortsatta informationskampanjer om vikten av att hålla 30 km/tim bör också genomföras, liksom samarbete med polisen kring övervakningen. Kontoret avser att genomföra mindre fysiska åtgärder inom ramen för det ordinarie trafiksäkerhetsarbetet liksom ytterligare informationskampanjer.

Försök med att tydliggöra 30-zonerna

Utvärderingen visar att det är svårt att veta om man befinner sig i en 30-zon eller inte och att skyltningen inte är helt tydlig. Även många stadsdelsnämnder instämmer i att skyltningen inte är helt tydlig. Kontoret föreslår därför att försök genomförs med olika metoder för att synliggöra 30-zonerna på några platser, t.ex. genom upprepning av 30-skyltningen, någon form av portar till zonerna. Försöken bör utvärderas innan beslut fattas om

eventuell fortsatt användning av upprepningsskyltning eller andra typer av åtgärder.

Kontoret förslår att nämnden beslutar att godkänna kontorets redovisning samt att överlämna åt kontoret att utfärda erforderliga föreskrifter för de ytterligare gator som kontoret förslår ska ha 30 km/timmen.

SLUT