



Handläggare: Monica Fredriksson
Tfn: 08-508 09 021

Till Norrmalms stadsdelsnämnd

Utvärdering av 30- zoner - yttrande till trafiknämnden

Förslag till beslut

Remissen besvaras med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande

Ylva Tengblad
stadsdelsdirektör

Yngve Lindström
avdelningschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har genomfört en utvärdering av 30-zonerna och tagit fram förslag till åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten i zonerna ytterligare. Trafiknämnden har med anledning av utvärderingen begärt yttrande från samtliga stadsdelsnämnder.

Stadsdelsförvaltningen instämmer i stort med trafikkontorets synpunkter och förslag, men anser att utvärderingen väcker en del frågor som skulle vara intressanta att få närmare belysta eller kommenterade.

Förvaltningen välkomnar att trafikkontoret föreslår att barnens behov särskilt bör beaktas i det kommande arbetet, och föreslår att arbetet inom projektet *Säker och lekvänlig skolväg* kopplas till det fortsatta arbetet med 30-zonerna.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom stadsmiljöavdelningen. Utvärderingen har presenterats för nämndens ledamöter på stadsdelsnämndens sammanträde den 16 mars 2006.

Bakgrund

Den 14 februari 2005 infördes 30-zoner på lokalgator i bostadsområden i Stockholms stad. Trafikkontoret har genomfört en utvärdering av 30-zonerna och tagit fram förslag till åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten i zonerna ytterligare. Trafiknämnden beslutade den 21 mars 2006 att godkänna redovisningen av utvärderingen och skicka ärendet på remiss till alla stadsdelsnämnder.

Trafiknämndens yttrande bifogas tjänsteutlåtandet, *bilaga 1*. Ytterligare underlagsmaterial finns att ta del av på www.stockholm.se/30

Sammanfattning av trafikkontorets analys av utvärderingen

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 således medfört ett något lägre tempo i stockholmstrafiken. Bilisterna "tar med sig" ett lägre tempo 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 det ska gå att dra några slutsatser utifrån olycksdata. Kvaliteten på olycksdata har också stora brister. Antalet polisrapporterade trafikolyckor har dock minskat mer i Stockholms stad än i resten av regionen. Det har dock inträffat ett större antal personskadeolyckor under 2005 i såväl nya som befintliga 30-zoner, jämfört med åren innan. Färre personskadeolyckor inträffade däremot på huvudgator.

Utvärderingen visar att upplevelsen av trygghet när man rör sig till fots i sitt bostadsområde har förbättrats. Upplevelsen av trygghet när man cyklar i trafiken i sitt bostadsområde har dock försämrats något jämfört med innan införandet av 30-zoner.

Framkomligheten för biltrafiken eller kollektivtrafiken har inte påverkats annat än marginellt. Miljöeffekterna är obetydliga.

Hastigheterna har fortfarande inte nått en tillräckligt låg nivå, men stockholmarnas positiva inställning till 30-zoner har förstärkts och det finns därför goda förutsättningar för fortsatt sänkta hastigheter.

Sammanfattning av trafikkontorets synpunkter och förslag

Utvärderingen visar att avgränsningen av 30-zonerna är väl avvägd, och trafikkontoret anser därför att någon förändring 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 att en lokalgata istället byggs om till huvudgata. Detta hindrar inte att 30 km/tim kan finnas lokalt på huvudgator där oskyddade trafikanter, bl.a. barn, har behov av att korsa körbanan. Sådana eventuella förändringar bör utredas noggrant i samråd med berörd stadsdel innan beslut föreläggs trafiknämnden.

Genomfartsförbud har ofta införts för att undvika ”smittrafik” på en del av gatorna som är huvudgator. Gatorna har dock fortfarande haft kvar sin huvudgatufunktion för närområdet. För vissa av dessa gator har förutsättningarna när det gäller det övergripande vägnätet förändrats. Trafikkontoret kommer att se över trafiksäkerheten på huvudgatorna och prioritera genomförande av fysiska trafiksäkerhetsåtgärder där det behövs. I samband med detta arbete kommer kontoret också att se över om genomfartsförbudet kan tas bort.

Utvärderingen visar att hastigheten i 30-zonerna överstiger 30 km/tim. För att sänka hastigheterna ytterligare och förbättra trafiksäkerheten behövs därför fysiska hastighetsdämpande åtgärder. Trafikkontoret 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. Barnens behov bör beaktas särskilt. Ett arbete med att ta fram riktlinjer som stöd för prioritering av hastighetsdämpande åtgärder pågår inom kontoret. Fortsatta informationskampanjer om vikten av att hålla 30 km/ tim bör också genomföras, liksom samarbete med polisen kring övervakningen.

Utvärderingen visar att 43 procent av de som kör bil tycker att det är ganska svårt eller mycket svårt att veta om man befinner sig i en 30-zon. En tredjedel av stockholmarna tycker att skyltningen av hastighet inte är tydlig. Kontoret föreslår därför att försök genomförs med olika metoder för att synliggöra 30-zonerna på några platser, t.ex. upprepning av 30-skyltningen. Försöken bör utvärderas innan beslut fattas om eventuell fortsatt användning av upprepningsskyltning eller andra typer av åtgärder.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Stadsdelsförvaltningen instämmer i stort med trafikkontorets synpunkter och förslag. Utvärderingen väcker emellertid en del frågor som skulle vara intressanta att få närmare belysta eller kommenterade. Bland annat tycks det märkligt att antalet personskadeolyckor ökat under 2005 i såväl nya

som befintliga 30-zoner. Det är också förvånande att upplevelsen av trygghet för dem som cyklar i trafiken i sitt bostadsområde har försämrats något jämfört med undersökningen innan införandet av 30-zoner.

Det är mycket positivt att trafikkontoret föreslår att barnens behov särskilt bör beaktas i det kommande arbetet. Flera studier har visat att barn i allt högre grad förlorar tillgången till sin närmiljö, och den ökande trafiken är en starkt bidragande faktor till detta. Trafiken utgör idag en barriär för barn när det gäller att röra sig fritt i närmiljön. Antalet skadade barn i trafiken har förvisso minskat, men flera undersökningar har visat att detta inte beror på att trafiksäkerheten ökat, utan att barn har anpassat sig till den ökade biltrafiken genom att röra sig mindre utomhus. Föräldrars oro för trafiksäkerhetssituationen leder också till att många föräldrar väljer att skjuta sina barn till skolan, vilket leder till ytterligare ökad trafik. Detta får konsekvenser för barns fysiska hälsa, livskvalitet och utveckling. Studier av bl.a. Mia Heurlin-Norinder (2005) visar att barns tillgång till närmiljön bidrar till att barnen känner att de behärskar sin situation, vilket kan bidra till ett ökat självförtroende. En lägre trafikintensitet har också visat sig leda till fler sociala möten och minskad stress, vilket också är positivt för barns utveckling.

Att Stockholm valt att införa 30-zoner i alla bostadsområden är således mycket positivt. Utvärderingen visar dock att det behövs fortsatta åtgärder.

Förvaltningen deltar i projektet *Säker och lekvänlig skolväg* och en handlingsplan har tagits fram för att skapa en säker och lekvänlig skolväg för barnen i Gustav Vasa skola och Rödabergsskolan. För att stimulera till att fler barn promenerar till skolan så är det viktigt att skolvägen är säker ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det är också viktigt att vägen är attraktiv och spännande och lockar till upptäckter. I handlingsplanen finns båda dessa aspekter med.

Förvaltningen anser att projekt Säker och lekvänlig skolväg bör kunna kopplas till det fortsatta arbetet med 30-zonerna. I arbetet med att ta fram riktlinjer för prioriteringen av åtgärder bör de olika deltagande stadsdelarnas handlingsplaner för säker och lekvänlig skolväg kunna fungera som ett underlag.

Stadsdelsnämnden behandlade den 19 januari ett medborgarförslag innehållande ett antal åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten på Döbelnsgatan vid Franska skolan. Förslagsställaren menade att respekten för 30 km/tim allmänt försämrats sedan införandet av 30-zoner och föreslog bl.a. att den 30-skylt som tidigare fanns vid Franska skolan ska sättas upp och att väggupp ska byggas vid korsningen Kammakargatan - Döbelnsgatan. Nämnden tog i sitt svar inte ställning till huruvida en extra

30-skylt bör sättas upp vid skolan, utan överlämnade frågan till trafikkontoret. Utvärderingen har nu visat att drygt 40 procent av bilisterna tycker det är svårt att veta om man befinner sig i en 30-zon, vilket förvaltningen anser vara en alltför hög siffra. Då trafikkontoret nu i sin utvärdering föreslår ett försök med upprepade skyltning på vissa valda områden kan möjligen Döbelnsgatan utanför Franska skolan vara ett av flera ställen att prova detta på.

Förvaltningen ställer sig positiv till att införa ytterligare informationskampanjer. Att arbeta med attitydförändringar är en viktig del i att ändra trafikbeteendet. Detta är också något som nämnden ställde sig bakom i samband med det ovan nämnda medborgarförslaget.

Bilagor:

1. Tjänsteutlåtande från trafikkontoret
2. Norrmalms stadsdelsnämnds barnchecklista