

Slutrapport

Ekonomiskt stöd till utvärdering av lokalt brottsförebyggande arbete

Det sker mycket brottsförebyggande arbete runtom i landet, både som projekt och i den löpande verksamheten. Några av dessa insatser har utvärderats med hjälp av ekonomiskt stöd från Brottsförebyggande rådet (Brå).

Brå publicerar ett urval av slutrapporterna på myndighetens webbplats för att sprida kunskap om goda exempel och hjälpa andra aktörer i deras brottsförebyggande arbete. Det här är en sådan rapport.

För sakuppgifter och slutsatser i dessa rapporter står respektive författare eller organisation.

Fler rapporter finns att ladda ner på www.bra.se/ekostod

Utvärderad med stöd från: 

TUB



Utvärdering av projektet trafikbommar i Järva

Digitala lås för ökad trygghet på gång- och cykelvägar

SLUTRAPPORT 2023-04-25

Innehåll

Sammanfattning	3
1. Inledning	4
1.1. Syfte och bakgrund.....	4
1.2. Om trafikbommarna och deras placering	4
1.3. Bommarna ägs och används av olika organisationer.....	6
1.4. Projektets finansiering.....	7
2. Resultat av intervjuer med sakägare	9
2.1. Vad frågade vi om?	9
2.2. Vem frågade vi?.....	9
2.3. Projektets mål: ökad trygghet för boende men inte bara det.....	9
2.4. Sakägarna bedömer att målen uppfyllts	10
2.5. Lärdomar från genomförande.....	10
2.6. Aktörerna ser kompletterande egna nyttor.....	12
2.7. Summering av aktörers syn på bommarna.....	13
3. Resultat av intervjuer med boende	14
3.1. Vad frågade vi om?	14
3.2. Hur många känner till bommarna och de digitala låsen?.....	14
3.3. Trygghet och funktion	14
3.4. Framkomlighet till boendet.....	14
3.5. En positiv inställning till de nya låsen.....	15
4. Trafikmätningar	16
4.1. Genomförda trafikmätningar	16
4.2. Mätningarnas jämförbarhet.....	16
4.3. Urval av resultat från mätningar.....	16
4.4. Kommentarer	17
5. Slutsatser	18
Bilaga 1. Intervjuunderlag sakägare	19
Bilaga 2. Intervjuunderlag boende	21
Om Trafikutredningsbyrån	24

Sammanfattning

Denna rapport redovisar resultat från en utvärdering av projektet trafikbommar i Järva, Stockholms stad. Projektet har installerat lås med digitala nycklar på ungefär 200 trafikbommar i tre stadsdelar på Järvafältet i Stockholm. Syftet med de digitala låsen och nycklarna har varit att minska den tid bommar står öppna obehöriga framför motorfordon på gång- och cykelvägar i området.

Resultatet av utvärderingen visar att såväl boende som sakägare har en positiv syn på de digitala låsens funktion och att de har förbättrat tryggheten i området. Med de digitala låsen är bommarna oftare stängda vilket försvårar för obehörig trafik. De digitala låsen har också i viss mån underlättat vinterhållning i området då antal hindrande betongsuggor inne i området kunnat minskas. Hinder på gång- och cykelvägar är ett trafiksäkerhetsproblem när cykeltrafikanter kör på dem med risk för personskador. De nya låsen har gett ansvariga organisationer bättre kontroll över vilka fordon och aktörer som har tillträde till olika områden. Blåljusmyndigheter är positiva till lösningen.

Boende är positiva till införandet av de digitala låsen eftersom de ser att det minskar parkering och biltrafik på den egna gården och i området. Boende fokuserar en stor del av sitt intresse för bommarna på den egna bostadsgården och hur bommarna bidrar till en bättre miljö där. Det är inte bara en trafiksäkerhetsfråga eller trygghetsfråga även om de perspektiven är viktiga. Det är också en trevnadsfråga.

Intervjuerna visar att det bland boende finns ett starkt engagemang för sina bilfria bostadsgårdar. Det finns dock boende som ändå vill ha tillgång till bommarna för att kunna köra in en bil där, t.ex. för att lämna tunga matkassar.

Införandet av digitala lås genomfördes i samverkan mellan flera organisationer inkl. Stockholms stad, Fastighetsägare i Järva, Polisen och Räddningstjänsten.

Rapporten är framtagen av Trafikutredningsbyrå AB på uppdrag av Fastighetsägare i Järva. Utvärderingen har finansierats av BRÅ.

Vi vill rikta ett varmt tack till boende, sakägare och Swedlock för era värdefulla bidrag till utvärderingen.

1. Inledning

1.1. Syfte och bakgrund

Syftet med utvärderingen kan beskrivas i följande tre punkter;

- ta reda på om åtgärden med de digitala låsen har minskat den obehöriga trafiken på gång- och cykelvägar, och därmed ökat tryggheten för de boende
- undersöka hur blåljusverksamhet och räddningstjänst upplever det nya systemet med digitala lås fungerar (driftsäkerhet)
- sammanfatta hur projektet genomförts och ge medskick för liknande framtida projekt.

Rapporten är framtagen av Trafikutredningsbyrån AB på uppdrag av Fastighetsägare i Järva. Linnea Eklöf har varit beställarens ombud. Dr Pelle Envall har varit Trafikutredningsbyråns uppdragsledare. Pauline Ollén har genomfört intervjuer med sakägare och boende.

Ett stort tack till boende, sakägare och Swedlock för värdefulla bidrag till utvärderingen.

Utvärderingen har finansierats med medel från BRÅ.

1.2. Om trafikbommarna och deras placering

1.2.1. Varför installera digitala lås?

I bostadsområdena runt Järvafältet är gång- och cykelvägar separerade från biltrafik. Stadsbyggnadsprincipen kallas trafikseparering. Utformningen var mycket vanlig i Sverige från 1960-talet fram till 1980-talet. I Järva kan boende röra sig till fots längre sträckor inom stadsdelen helt utan att passera gator med motortrafik. När området byggdes var sannolikt tanken att sociala normer och attraktiva väderskyddade bilgarage naturligt skulle räcka som incitament för att ingen obehörig motorfordonstrafik skulle köra inom de bilfria miljöerna. Idag finns ett stort antal vägbommar utplacerade för att förhindra att motorfordon använder gång- och cykelvägarna.

Innan projektet med digitala lås genomfördes öppnades samtliga trafikbommar med brandkårsnyckel. En brandkårsnyckel är en standardnyckel som är lätt att köpa för den som vill. Detta ledde till att obehöriga förare öppnade bommarna och körde in i de bilfria områdena. När bommarna använts av någon obehörig lämnades de ofta uppställda under långa perioder. Den olovliga körningen ledde till otrygghet i området, vilket uppmärksammades i medborgardialoger samt Stockholms stads trygghetsmätningar¹. Fordon kördes olovligt på gång- och cykelvägarna framfördes även nära lekplatser och förskolor. Projektet med de digitala låsen påbörjades för att kunna återställa kvaliteten med bilfria gårdsmiljöer, och så på flera sätt öka tryggheten i området, kanske framför allt för äldre och barn. Ett annat mål var att minska de hinder i form av betongsuggor som i allt högre grad hade ställts ut i området för att förhindra motortrafik till

¹ Stockholms stad, 2020. Trygghet i Spånga – Tensta. <https://start.stockholm/om-stockholms-stad/utredningar-statistik-och-fakta/undersokningar/trygghetsmatningen/>

exempel på broar inom området. Dessa hinder skapar förstås problem för underhållsfordon till exempel vintertid liksom utgör en risk för t.ex. cykeltrafik vid påkörning.

1.2.2. Det nya systemet med digitala nycklar och lås

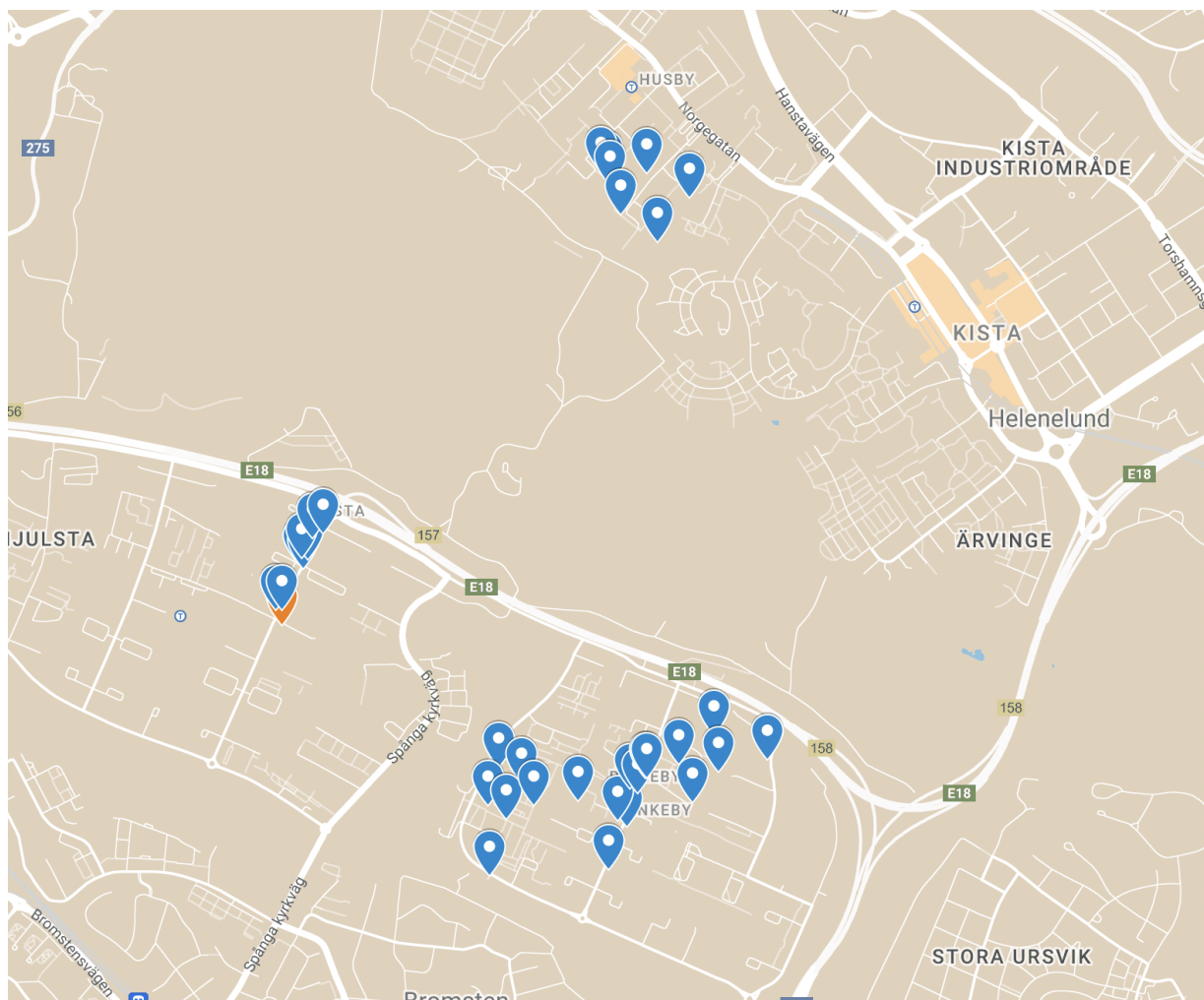
De digitala låsen, som levereras av Swedlock, har en vanlig cylinder och nycklarna som används för att öppna bommarna är digitala. Det innebär att stadsdelsförvaltningarna kan styra vem som har rätt att öppna vilka bommar, samt är till fördel för blåljuspersonal som har bråttom att ta sig igenom bommarna.



Figur 1.1. De nya digitala nycklarna från leverantören Swedlock.

Bommarna är utspridda i de tre stadsdelarna Rinkeby, Tensta samt Husby som alla ligger kring Järvafältet, se Figur 1.1. Avståndet mellan dem är som längst ca. 3 km. Det är runt 200 bommar som har fått de nya digitala låsen sedan installationen påbörjades 2020. Arbetet pågår fortfarande med att byta ut låsen samt införa lokala lösningar för att förhindra smitvägar. Målet var att låsen skulle installeras på 520 bommar. Avtalet som gjordes av upphandlingen med Swedlock utgår i slutet av februari 2023, men Swedlock är fortsatt positiva att leverera produkter till projektet genom ADDA.

Tanken med det elektroniska låssystemet är att det ska möta samtliga aktörers behov. Bommarna är försedda med två lås varav ett av låsen endast är för blåljuspersonal. När blåljuspersonal passerar bommen behöver de, till skillnad från andra aktörer, inte stänga bommen innan de kan ta ut sin nyckel. Övriga måste passera och stänga bommen bakom sig för att få tillbaka nyckeln, vilket minskar risken att bommarna står öppna.



Figur 1.2. Ett antal av vägbommarna och deras placering i Järvaområdet. (Baskarta: Google Maps).

Det finns ett eget administrationssystem för de digitala nycklarna. Stadsdelsförvaltningarna ger access och kan spärra nycklar utifrån tidsperiod och geografiska lägen. Strömkällan är ett batteri som sitter i nyckeln. För att nyckeln ska fungera måste den aktiveras vid en synkingsstation. Trafikkontoret kan tilldela dispens. Förvaltningarnas parkingenjörer delar ut nycklar vid uppvisad dispens. När någon vill få dispens att öppna någon eller flera av bommarna kan de besöka denna hemsida på Start Stockholm; <https://tillstand.stockholm/tillstand-regler-och-tillsyn/transporter/regler-for-trafik-pa-jarva/>.

1.3. Bommarna ägs och används av olika organisationer

De flesta bommar ägs av stadsdelsförvaltningarna Rinkeby-Kista och Spånga Tensta men det finns även bommar som ägs av fastighetsägare i området². Vissa av stadens bommar ägs av

² Antalet bommar i områdena är så omfattande att ingen enskild aktör har exakta uppgifter om antal bommar, vilket också tydliggör att projektet med de digitala låsen är ett samverkansprojekt mellan flera ansvariga aktörer.

andra förvaltningar än stadsdelsförvaltningarna, t.ex idrottsförvaltningen. Det är endast av staden ägda bommar som har fått nya lås. Eftersom bommarna ägs och används av flera olika aktörer behövde bytet till digitala lås ske i samverkan mellan ett antal parter. Behovet av samordning mellan organisationerna har krävt tid och engagemang av de som jobbat med projektet. De allra flesta får inte öppna bommarna, däremot är det många som blir påverkade av att bommarna får nya lås, och kommunikation har varit viktigt för att alla ska ha chans att lägga om rutiner för t.ex leveranser och skötselfordon.

Samordning och kommunikation kring bommarna har fortsatt stor betydelse i driftsfasen. Fortfarande pågår arbetet med lokala lösningar där bommarna inte fungerar som tänkt. I ett flertal sådana fall har tunga fristående hinder placerats vid sidan av bommen för att täppa igen smitvägar. Det kan handla om stenar eller stockar som är tillräckligt tunga för att inte rubbas. I andra fall finns behov att köra förbi bommen trots att kraven för dispens inte nås. Det kan till exempel vara att hemtjänst behöver nå brukare men att parkeringsgaraget, som är den avsedda knutpunkten till bostaden, är stängt.



Figur 1.3. Trafikbom med digitalt lås vid en av bostadsgårdarna.

1.4. Projektets finansiering

Projektet har finansierats av Trygghetsfonden. De båda stadsdelarna som deltagit i projektet har sammanlagt fått 11,4 miljoner kronor. Dessa har framför allt finansierat de nya digitala låsen samt arbete med bommarna. Stadsdelsförvaltningarnas kostnader för de trygghetshöjande åtgärderna redovisas i mer detalj i stadens slutrapport³ över projektet.

Projektet betalade för upphandlingsprocessen och möten kring det.

³ Stockholms stad, 2021. *Slutrapport Trafikhinder i Järva*.



Swedlock har tagit kostnaden för produktutveckling eftersom det görs "in-house". Det har framförallt varit för väderskydd samt förstärkning av bommar.

För driften har ingen finansiering satts undan från anslaget från Trygghetsfonden. Förvaltningen av systemet betalas av driftbudgeten.

2. Resultat av intervjuer med sakägare

2.1. Vad frågade vi om?

Samtal med sakägare genomfördes som semistrukturerade intervjuer. Varje intervju tog mellan 20 och 50 minuter. Våra frågor inkluderade kännedom om projektet och dess mål, om svårigheter/ problem samt ifall de intervjuade är sammantaget positiva eller negativa till de digitala låsen. Utöver dessa ställdes också frågor om sakägares roll i egna organisationen, vilken roll de haft i projektet. Vi bad också de intervjuade om medskick till förvaltningen av systemet. Underlaget till den semistrukturerade intervjun redovisas i Bilaga 1.

2.2. Vem frågade vi?

Totalt har vi intervjuat 7 representanter för fastighetsägare, kommunen och blåljusverksamhet. De intervjuade har deltagit i projektet eller är användare av systemet. De intervjuades har haft olika roller och medverkat i olika skeden av projektet. Vi har pratat med projektmedarbetare, handläggare på stadsdelsförvaltningar, parkingenjör, områdespolis, brandförsvaret samt låsleverantör. Vissa har varit med och initierat projektet, andra har varit med under genomförande eller kommit in senare, i driftsfasen.

Vi har pratat med fyra personer som är användare av systemet. Det är personer som behöver öppna bommarna i sin yrkesroll. Brandkåren hade även haft intern diskussion med flera i sin personal innan intervjun för att bättre lyfta fram sina erfarenheter.

2.3. Projektets mål: ökad trygghet för boende men inte bara det

Projektets mål har varit att öka boendets trygghet när de rör sig i området, framför allt för barn och äldre som rör sig på gång- och cykelbanorna. Majoriteten av de intervjuade hade god kännedom om projektets mål. Man nämnde bland annat den olovliga motortrafiken, att föräldrar ska våga släppa ut sina barn att leka och att man kunnat minska de tillfälliga hindren.



Figur 2.1. Tillfälliga betonghinder som försvårar framkomlighet för räddningstjänst liksom omöjliggör effektiv sopning och sandning av gångbanor.

Förutom projektmålen nämndes även andra aspekter som deras organisation ville uppnå. För Brandförsvaret såg man till exempel en vinst i att kunna minska mängden nycklar de hanterade på stationerna. Polisen såg möjlighet att förbättra sin framkomlighet samt att ”mota Olle i grind” när det gällde kriminaliteten. Låsleverantören nämnde att de ville testa ett nytt kundsegment och att de vill arbeta med samhällsnyttiga projekt.



Figur 2.2. Trafikbom vid lekplats i Nydalsparken, Tensta.

2.4. Sakägarna bedömer att målen uppfyllts

Den generella uppfattningen är att projektets mål har uppfyllts. Man hänvisar dels till den egna upplevelsen på plats i Järva, att det är färre som kör på gång- och cykelvägarna. Blåljuspersonal nämner att det är färre fordon som står i vägen på ”fel” sida av bommarna numera. Man hänvisar även till resultatet i Stockholms stads senaste trygghetsmätning som visar på en förbättring. Samtidigt nämns saker som fortfarande kan förbättras för att målet ska nås helt. Exempelvis att några smitvägar finns kvar samt att fler bommar kan få nya lås. Från Polisens sida lyfter man fram att man även arbetat med andra faktorer/metoder för att förbättra fordonstrafiken, och att det hjälpt till att nå resultatet.

2.5. Lärdomar från genomförande

2.5.1. Teknikens nytta

Sakägarna är överens om att lösningen med digitala lås är fördelaktig och att liknande projekt skulle kunna genomföras igen, framför allt på platser som liknar Järva med trafikseparerad stadsplanering och problematik med olovlig körning. De har dock lärdomar, både tekniska och organisatoriska, som de vill dela med sig av.

För den tekniska lösningen har man bland annat tagit fram ett väderskydd eftersom låset var utsatt för väder och kyla under första vintern, och därmed frös igen. En annan lösning var att smörja låsen med olja vintertid. Risken finns även att låsen/bommarna blir utsatta för vandalism.

Det kan finnas platser som behöver alternativa lösningar. Det kan till exempel vara höjbara pällare i stället för bommar, eller platser där det inte finns någon administrativ lösning till hur tillstånden ska ges ut. Färdtjänst som vill fram till bostäder eller varuleveranser till skolor har framkommit som sådana situationer. I projektet har man identifierat behov av platsspecifika lösningar, vilket har tagit mer tid än planerat.

2.5.2. Organisatoriska erfarenheter

Projektet har varit organisatoriskt komplext med många olika aktörer. Initiativet kom till från tjänstemän inom de olika organisationerna, och initiativtagarna har visat på stort engagemang för trygghetsarbetet i området. Dock har det gjort att projektet i vissa perioder har hängt på enskilda individer, vilket de upplever har gjort arbetet "trögt". En handfull har efterfrågat att ansvaret för projektet borde legat mer centralt samt att chefer i högre positioner varit mer rotade i arbetet.

Vid projektinitiering fanns ingen officiell projektledare eller projektplan. Initiativet började hos Polisens organisation 2016 och projektet togs över 2-3 år senare av staden.

Överlämningen till förvaltningsfasen har beskrivits som kämpig och ekonomiskt ansträngd. Budgeten från Trygghetsfonden täcker inte kostnaden för den dagliga driften, vilket gjort att möjligheten att göra insatser minskat när projektet gått in i förvaltningsfasen. Det krävs också arbete med tillstånd och dispenser, vilket de som förvaltar systemet upplever som problematiskt eftersom "det finns ingen ordentlig administration som sköter det". Därför har det uppkommit tillfällen där bommar har lämnats öppna när det funnits kontinuerligt behov av att söka dispens.

Intervjuade från brandförsvaret lyfter fram problematiken med att brandkår från andra distrikt, exempelvis Järfälla eller Attunda, inte har de nya nycklarna. De hör då av sig till någon av brandkåren i Järva och frågar hur man kan ta sig in. Brandförsvaret har dock aldrig hamnat i en situation där de inte kan ta sig förbi bommarna. De menar att i värsta fall kan de såga upp dem, vilket tyvärr innebär en ekonomisk kostnad som de försöker undvika. Brandförsvaret ser gärna att fler stationer i Stockholm arbetar med "Smart Passage" för att kunna åka till varandras distrikt samt minska antalet nycklar de hanterar på stationerna. I framtida projekt lyfter de fram att de gärna är med och lämnar synpunkter.

2.5.3. Upphandling

Det var många intressenter och viljor inblandade i upphandlingen. Det kan ses som naturligt i ett system som påverkar flera olika organisationers verksamhet. De många viljorna ställde till med utmaningar men dessa kunde så småningom lösas. En sakägare uttrycker att "stadsdelarna samordnade på ett fenomenalt sätt" under upphandlingsprocessen, samt att räddningstjänsten, framför allt brandkår och ambulans, tog tid på sig. Upphandlingsprocessen tog längre tid än förväntat men resulterade i en produkt som samtliga sakägare ställer sig positiva till.

Till framtida projekt kommer det bli lättare att upphandla eftersom aktörer kan dra lärdomar av arbetet som gjorts i Järva.

2.6. Aktörerna ser kompletterande egna nyttor

Från stadsdelsförvaltningens sida ser man nyttor i de minskade tillfälliga hindren som tidigare placerats ut på gång- och cykelbanor. Dessa försvårade vinterunderhåll för parkförvaltningen, som sopsaltning och snöröjning. Tack vare att bommarna står låsta oftare slipper man placera ut lösa hinder samt att belastningen på vägunderlaget minskat. Exempelvis i Tensta finns det gångbroar över Tenstråket (de s.k. Första – Femte Tenstabroarna) som tidigare belastats av obehörig biltrafik, vilket skadat konstruktionen. Vid Tenstagången har markstenen tagit skada av upprepad tung trafik som den inte är konstruerad för. Tack vare att bommarna fyller sin funktion och stoppar obehörig trafik kommer reparationskostnaderna för staden att minska.



Figur 2.3. Skada på markbeläggning orsakad av obehörig trafik i centrala Tensta.

För fastighetsägare gäller samma som för parkförvaltning, det är till nytta för dem med färre hinder som underlättar underhåll. Ökad trygghet i bostadsområdet är även viktigt för boende i deras fastigheter.

Polisen ser vikten av att bommarna är låsta för att kunna förhindra både obehörig trafik samt annan kriminalitet. Uttrycket ”mota Olle i grind”, att stoppa något innan det gått för långt, har kommit upp i arbetet med projektet. Vissa områden i Järva har problematik med kriminalitet samt öppen droghandel och de nya låsen kan ses som en del i att minska risken att bostadsgårdar blir en attraktiv plats för sådan aktivitet.

Fler erfarenheter av införandet av de digitala låsen finns beskrivna i stadsdelsförvaltningarnas slutrapport för projektet⁴.

⁴ Stockholms stad, 2021. *Slutrapport Trafikhinder i Järva*.

2.7. Summering av aktörers syn på bommarna

Aktörerna har en positiv syn på de digitala låsen på trafikbommarna. Tre anger att de är **positivt** inställda samt fyra anger att de är **mycket positivt** inställda till lösningen. Detta framförallt eftersom de ser att låsen ger **önskad effekt** när bommarna står låsta. Problematik kring låsen som framkommit (kärvat i kallt väder, synkningsstationer som inte fungerat, vandalism) har löst sig efter tid och överskuggar inte det positiva effekterna med lösningen. Detta lyfts även fram i frågan kring om projektets mål uppnåtts; tryggheten på gång- och cykelvägarna har ökat, och sakägarna är överens om att det är tack vare bommarna.

”Jag är positiv när man ser det direkt kopplat till säkerhet och trygghetsfrågan”

”Låset och nycklarna, ja. När systemet fungerar så är det positivt”

”Men det finns också utvecklingsmöjligheter och kan bli bättre”

Det som kan förbättras enligt sakägarna är sammanfattningsvis:

- Digitala lås på fler bommar i Järva. Det finns ca 550 bommar, varav drygt 200 numera har de nya låsen.
- Fortsatt arbete med att täppa igen smitvägar och lösa områdesspecifika problem.
- Med samma nyckelsystem i fler områden kan räddningstjänst använda samma nyckel överallt, även vid utryckningar utanför sitt normala geografiska område.

3. Resultat av intervjuer med boende

3.1. Vad frågade vi om?

Intervjuerna har genomförts som telefonenkäter med boende i Familjebostädernas fastigheter runtom i Järva. Samtalet har tagit mellan 5 – 20 minuter. Det var en handfull intervjuer som tog längre än 15 minuter. Frågorna från telefonenkäten finns i Bilaga 2. Sammanfattningsvis frågade vi om vägbommarna, de digitala låsen samt de boendes upplevda trygghet på gång- och cykelvägar. Intervjun avslutades med ett par korta frågor om ålder, hushållsstorlek och vilket område i Järva de bor.

Totalt genomfördes 18 helt slutförda intervjuer. Det gjordes många fler kontaktförsök. Många samtal påbörjades som tyvärr inte kunde slutföras på grund av språksvårigheter. De boende hade inte fått förhandsinformation om undersökningen, vilket vi vet minskar svarsbenägenheten för telefonenkäter.

De boende som intervjuades var mellan 25 - 65+ år. De största svarsgrupperna var 30 - 34 år samt 55 - 64 år. 14 personer uppgav att de bott i området sedan innan bytet till de digitala låsen skedde hösten 2020. Majoriteten av hushållen bestod av två vuxna. Tre hushåll hade barn under 12 år.

3.2. Hur många känner till bommarna och de digitala låsen?

Majoriteten känner till att det finns vägbommar i området, antingen in till egna bostadsgården eller på gång- och cykelvägarna. Sju personer känner också till att det finns nya lås på bommarna som är digitala. En handfull personer var mycket insatta i frågan kring bommarna och betonade att problematiken med obehöriga fordon på gång- och cykelvägarna hade pågått under lång tid.

3.3. Trygghet och funktion

15 boende tycker att gång- och cykelvägarna i området nu känns trygga. Tre boende känner sig fortfarande oroliga för att vistas där på grund av obehöriga motorfordon, samt andra faktorer relaterade till trafiksäkerhet. Två personer nämnde att det ibland körde mopeder samt elsparkcyklar på gång- och cykelvägarna, och betonade problematiken med att dessa kan ta sig förbi trafik hinder i relativ hög hastighet.

Det kom även upp att plogningen inte hade varit så väl utförd och att detta hindrar boende från att vilja använda gång- och cykelbanorna vintertid. En boende nämnde även att gatubelysningen inte var tillräcklig, och att mörkret gjorde det mer otryggt. Fyra personer tyckte att det kändes mindre tryggt på kvälls- och nattid. En person nämnde att det kan vara störande ljud nattid av obehörig trafik.

3.4. Framkomlighet till boendet

Boenden resonerade kring framkomligheten i området. Här är en sammanfattning av det som kom upp;

- De som hade bil med garageplats använde den entrén för att ta sig in till boendet. Området är utformat så att boende med garageplats kan köra in i garaget under byggnaden och ta sig till sin lägenhet via hiss från garaget.
- Önskemål om att boende ska kunna öppna bommen in till gården med portnyckeln, i stället för bommen som står öppen (3–4 personer lyfter denna fråga och handlar om bommar precis vid egna gården).
- Att boendemiljön försämrats, blir tråkigare, när boende använder gårdarna som parkering.
- En boende med bil konstaterade att han kunde slinka förbi pållaren eftersom hans bil var så liten. Det var det lättaste sättet att ta sig fram till egna porten med tunga matkassar. Denna boende hade inte parkeringsplats i garaget men kände att han hade behov att komma nära porten vid dessa tillfällen, innan han parkerade bilen på gatuparkering.
- Ingen boende hade varit i en situation där de behövde öppna bommarna. Sådan situation skulle kunna vara att öppna för exempelvis färdtjänst eller flyttfirma. Det kan dock påverkats av att bommar stått öppna in till gårdar, och om dessa skulle låsas som planerat så skulle behovet att öppna bommen öka.

En person nämnde att det ibland står färdtjänstbilar på gården. Vi har dock inte pratat med någon boende som själv har behov av färdtjänst. Eftersom frågan kring färdtjänst dykt upp i samtal med både boende och sakägare vill vi lyfta fram att färdtjänst är en aktör som bör vara tillfrågade i sådana här projekt, framför allt där gångavstånd till port är ett viktigt perspektiv. Enligt stadens utvärdering har inte någon representant för färdtjänst suttit med i projektgruppen.

3.5. En positiv inställning till de nya låsen

Samtliga boende var sammantaget **positiva** till att trafikbommarna har digitala lås som gör att de endast kan användas av behöriga, även om de förde resonemang kring för- och nackdelarna. Ett par nämnde att de **gärna ser fler bommar** i området som låses helt, för att förhindra att boende parkerar sin privata bil på innergården. Sju av arton personer sa att **tryggheten har ökat** sedan låsen byttes ut/bommarna varit mer låsta. Resterande svarade att låsen inte gjort någon skillnad i trygghet eller att de inte vet. Ingen svarade att de nya låsen gett minskad trygghet.

"Alla bommar är ju inte stängda, men det har blivit bättre med bilarna med de nya låsen".

"Ja det har blivit mycket bättre. Nu har ni ju satt upp stolpar och bommar så det är mycket lugnare"

"Biltrafiken har minskat men vissa kör i planteringarna för att komma förbi"

4. Trafikmätningar

4.1. Genomförda trafikmätningar

Flödet av motorfordon har mätts på ett antal gångvägar vid två tillfällen. Första gången lördag 8 maj till fredag 14 maj 2021. Mätningen år 2021 inkluderar Kristi Himmelfärdshelgen. Mätningen år 2022 genomfördes tisdag 17 maj till och med måndag 23 maj. År 2022 låg långhelgen veckan efter mätningen.

Mätningarna genomfördes av Trafikia AB på uppdrag av Fastighetsägare Järva.

4.2. Mätningarnas jämförbarhet

Veckomätningen 2021 inkluderar en långhelg. I praktiken omfattar mätningen endast tre arbetsdagar. Mätningen år 2022 omfattar fem arbetsdagar och en vanlig lördag och söndag. Detta har stor betydelse och försvårar jämförelse. För exempelvis mätpunkten Tenstaplan – Tenstagången uppmättes t.ex. mellan 142- 164 fordon en vanlig vardag. För helgdagar var samma siffra 58-62 fordon år 2021. För år 2022 var dessutom söndagsflödet högre vilket kan ses som naturligt då det är en vanlig söndag och inte en långhelg.

Totalt för Tenstaplan – Tenstagången uppmättes 912 fordon år 2022. Det var 18 % fler än för veckomätningen 2021. Ökningen kan sannolikt helt förklaras av fler arbetsdagar i mätveckan år 2022 och släppta pandemirestriktioner. Tenstaplan – Tenstagången är en bra referenspunkt eftersom ingen digital bom satts upp där som påverkat trafikens möjlighet att angöra stråket år 2022.

Under maj 2021 rådde pandemirestriktioner som bl.a. påverkade handel, nöjen, sjukvård och arbetsplatser. Resandet i maj 2021 var ungefär på samma nivå som året före när pandemi startade (p.g.a. den så kallade andra vågen)⁵. De flesta restriktioner lyftes hösten 2021 och resande och transporter ökade.

Sammantaget gör olikheterna i trafikmätningarnas utförande (långhelg) och pandemin i maj 2021 det vanskligt att använda flödena som måttstock för trafikhindernas effekt.

4.3. Urval av resultat från mätningar

Trafikutredningsbyrån har nedan gjort ett urval av resultat från mätningarna där långhelgens effekter i någon mån kunnat isoleras.

4.3.1. Hjulsta torg

Vid Hjulsta Torg uppmättes år 2021 drygt 420 fordon varav 50 tunga fordon. Under vardagar registrerades mellan 90-111 fordon per dag. År 2022 var antalet fordon i snitt runt 100 st per

⁵ Transportstyrelsen (2022) Resmönster under coronapandemin. Sid 15.
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_5-resmonster-under-coronapandemin-2020-2021.pdf

vardag. Det vill säga oförändrat flöde trots högre ekonomisk aktivitet efter pandemin. Mätningen år 2022 hade nära tre gånger så många tunga fordon.

4.3.2. Degerbygången, Rinkeby

På Degerbygången uppmättes i både för och eftermätningen en handfull fordon som kör runt eller över 30 km/h. Det måste betecknas som en fart som leder till otrygghet på smala gång- och cykelvägar. I mätningarna sker några av dessa passager mellan kl. 20-24 på kvällen, vid andra tillfällen vid kl. 8 på morgonen.

I mätningen från 2021 noterades 9-18 bilar per vardag. I mätningen från år 2022 framförs 28-53 fordon per vardag, dvs en tydlig ökning av antal noterade passager.

4.3.3 Tenstastråket, gångbana Risingeplan – Andra Tenstabron

I mätningen från år 2021 noterades mellan 59-87 fordon per vardag. I mätningen året efter mellan 60-64 fordon. Dvs ungefär oförändrat efter pandemin, ev. en viss minskning.

4.4. Kommentarer

Slangmätarna på de totalt 12 gångvägar där motortrafiken mätts visar på ett flertal platser en markant ökning av motortrafiken. På några platser är motortrafiken oförändrad per vardag och på några platser ses en viss minskning. Det är inte helt enkelt att förstå orsaken till de öknings som finns på platser där bommar med digitala lås uppförts och där bommarna numera är stängda.

En förklaring som tidigare nämnts är skillnaden i mätveckor pga långhelg och att pandemins restriktioner i stort upphörde hösten 2021. Möjliga förklaringar kan också vara tillfälliga arbeten i fastigheter och på parkmark som genererar trafik. Det kan vidare vara så att de många bommarna med digitala lås kanaliserat motortrafik till vissa stråk. Att flöden kanaliseras behöver inte nödvändigtvis vara något negativt om det innebär att andra (känsligare) stråk, gårdar och lekplatser fredas från fordonsrörelser. I något fall är det känt att bommen med det digitala låset stått öppen en period. Detta för att ge tillgänglighet till en funktion där behörighet till systemet inte kunnat lösas.

Trafikutredningsbyrån noterar att det har varit förenat med viss svårighet att genomlysa mätningarnas resultat. Före- och eftermätningarna är inte uppmärskade med samma platsnummer. Slangarnas exakta positioner i gatan är inte kända för oss.

Med runt 200 bommar i området ger observationer på 12 platser inte en fullständig bild.

5. Slutsatser

Resultatet visar att boende är positiva till införandet av de digitala låsen eftersom de ser att det minskar parkering och biltrafik på den egna gården och i området. Boende fokuserar en stor del av sitt intresse för bommarna på den egna bostadsgården och hur bommarna bidrar till en bättre miljö där. Det är inte bara en trafiksäkerhetsfråga eller trygghetsfråga även om de perspektiven är viktiga. Det är också en trevnadsfråga.

Intervjuerna visar att det bland boende finns ett starkt engagemang för sina bilfria bostadsgårdar. Det finns dock boende som i olika situationer ändå vill ha tillgång till bommarna för att kunna köra in en bil där, t.ex. för att lämna tunga matkassar.

Trafikmätningarna visar inte samma positiva bild av effekterna av systemet som intervjuer med boende och sakägare. Men med runt 200 bommar med digitala lås i Järva ger observationer på 12 platser inte en fullständig bild. Trafikutredningsbyråns bedömning är att utvärderingen först och främst ska fästa vikt vid sakägarnas och boendeintervjuerna upplevelse av systemets förbättring av tryggheten.

Bilaga 1. Intervjuunderlag sakägare

Utvärdering av trafikbommar med digitala nycklar i Järva – Frågor till sakägare

Bakgrund

Stockholms stad, Polisen och föreningen Fastighetsägare i Järva har arbetat för att förbättra tryggheten i området. En del av det har varit att byta ut låsen på vägbommarna på gårdarna. De nya låsen är säkrare, digitala lås, som endast behöriga personer kan öppna. Trafikutredningsbyrån har fått i uppdrag av fastighetsägare i Järva att undersöka hur de boende i området upplever tryggheten och hur de nya låsen på bommarna fungerat hittills. De nya trafikbommarna var på plats år 2020 - 2021.

Resultatet kommer användas för en utvärdering som projektet utlovat till BRÅ. Svaren kommer presenteras anonymt så långt möjligt utan personuppgifter. Ev. citat som vi önskar använda kommer du att ges tillfälle att ge synpunkter på.

Kännedom om projektet

1. Hur har du kommit i kontakt med projektet där låsen på trafikbommar i Järva har bytts ut? (Swedlock)
2. Har du aktivt deltagit i genomförandet av projektet? På vilket sätt? I vilken roll och i vilket skede?
3. Hur väl i detaljer känner du till vad som har gjorts inom projektet, vilken lösning som införts var och i vilken omfattning?
4. Har du själv, eller har haft, behörighet att öppna bommarna?

Ja

Nej

Kommentar:

5. (nyckelfråga). Hur skulle du vilja beskriva projektets mål och för din organisation? Projektets mål har varit att öka boendes trygghet när de rör sig i området, framförallt äldre och barn, samt att minska de lösa hindren. Har du någon uppfattning om projektets mål har uppfyllts?
6. Om du skulle genomföra ett liknande projekt/lösning igen, finns det något du skulle göra annorlunda? Något väsentligt som skulle kunna ha gjorts på ett bättre sätt?
7. (nyckelfråga). Har du upplevt eller hört talas om att lösningen med de digitala låsen när de väl var på plats orsakat problem för någon behörig användare?

8. Har du något medskick till de som förvaltar systemet med de digitala låsen? T.ex. saker som ur ditt perspektiv eller din organisations perspektiv är viktigt att tänka på för systemets långsiktiga funktionalitet? T.ex. något som är viktigt att förbättra?

9. (nyckelfråga) Är du sammantaget positiv eller negativ till att trafikbommarna i Järva har digitala lås som gör att de endast kan användas av behöriga? (bommarnas funktion – inte processen i sig)

Mycket positiv

Positiv

Neutral

Negativ

Mycket negativ

Ej svar/ vet ej

Kommentar:

Om dig

10. Organisation/ roll i projektet/ roll i egen organisation

11. I vilket område av Järva verkar du/ din organisation?

Avslutningsvis

12. Är det något annat du vill fråga om eller föra vidare?

Bilaga 2. Intervjuunderlag boende

Utvärdering av trafikbommar på gårdar i Järva – Frågor till boende

Bakgrund

Stockholms stad, Polisen och föreningen Fastighetsägare i Järva har arbetat för att förbättra tryggheten i området. En del av det har varit att byta ut låsen på vägbommarna på flera platser i Tensta/Hjulsta/Husby. De nya låsen är säkrare, digitala lås, som endast behöriga personer kan öppna. Trafikutredningsbyrån har fått i uppdrag av fastighetsägare i Järva att undersöka hur de boende i området upplever tryggheten och hur de nya låsen på bommarna fungerat hittills.

Enkäten tar cirka 5 – 10 minuter att genomföra. Svaren är anonyma. Resultatet kommer användas för att undersöka om det finns behov att förbättra trafikbommarna ytterligare.

A. Kännedom om bommarna

A1. Känner du till att det finns vägbommar på gång- och cykelvägar i området där du bor och att de flesta bommar har digitala lås/nycklar? (Swedlock)

- Ja, känner till vägbommarna och att de har digitala lås/nycklar
- Ja, känner till vägbommarna men visste inte/har inte tänkt på att bommarna öppnades digitalt/ med elektronisk nyckel
- Nej, känner inte till vägbommarna/ har inte tänkt på att det finns bommar på gårdarna
- Annat / kommentar

B. Trygghet och trafik

B1. Känner du dig trygg idag när du använder gång – och cykelbanor nära din bostad och i ditt område?

- Ja, jag känner mig trygg. Jag är inte orolig för motorfordon som kör på gång- och cykelbanor och vid lekplatser.
- Nej, jag känner mig ibland orolig för att vistas på vissa platser i ditt bostadshus eller dess närhet.
- Annat / kommentar

B2. Känns vissa tider på dygnet mer eller mindre trygga? (ur ett trafikperspektiv) Ja Nej**B3. Bytet till digitala lås färdigställdes hösten – 20. Bodde du i området/ samma hus då?** Ja Nej Vet ej / osäker (t.ex. vid flytt inom område)

----- <Endast om ja på B3> -----

B4. Har din trygghet ändrats sedan låsen bytts ut/ bommarna har varit mer låsta? Ja, ökad trygghet (t.ex. att bommarna är stängda bidrar till färre motorfordon och obehörig trafik på gårdarna och därmed ökad trygghet för mig). Nej (ingen skillnad) Ej svar / vet ej

----- <Endast om ja på B3> -----

B5. Har du själv varit i en situation där du själv behövt öppna bommarna? Ja Nej**B6. Är du sammantaget positiv eller negativ till att trafikbommarna har digitala lås som gör att de endast kan användas av behöriga?** Positiv Neutral Negativ Ej svar / vet ej**C. Kännedom om bommarna**

C1. Hur gammal är du? 18 – 24 25 – 29 30 – 34 35 – 44 45 – 54 55 – 64 65 år eller äldre**C2. I vilket område av Järva bor du nu?****C3. Hur många bor i ditt hushåll?**

Antal vuxna:

Antar barn 12 eller yngre:

Om Trafikutredningsbyrån

Trafikutredningsbyrån (TUB) är en av Sveriges ledande konsulter inom kvalificerade parkeringsutredningar och mobilitetslösningar för nya stadsdelar. Kunder är både byggaktörer och kommuner.

Våra tjänster inkluderar trafikstöd för framtagning av detaljplaner och gatunätsutformning. Företaget har medverkat i detaljplaner och programhandlingar för nya stadsdelar i bland annat Sundbyberg, Knivsta, Stockholms stad, Malmö, Göteborg, Uppsala, Jönköping, Nacka, Södertälje och Botkyrka kommuner. En av våra specialiteter är parkerings- och mobilitetsutredningar för flexibla parkeringstal för nya flerbostadshus. Företaget har erfarenhet från dimensionering av parkering i fler än 50 små och stora planområden.

För kommersiella fastighetsaktörer har vi genomfört parkeringsutredningar för ett antal stadsdelscentra, inklusive Farsta C, Stockholms central, centrala Nacka och stadsdelar i Malmö.

Vi har stort intresse för design av lågfartsgator och huvudgator och har bland annat medverkat i ombyggnaden av södra Götgatan i centrala Stockholm, ett av regionens viktigaste handelsstråk.

Trafikutredningsbyrån har i tio år samarbetat med KTH i forskning om parkering och flexibla parkeringstal. Vi har utvärderat gatuombyggnader, cykelparkeringslösningar, genomförande av mobilitet som tjänst och parkering med hjälp av användningsstatistik, enkäter och intervjuer.

Företaget har kontor i Stockholm.

Utvärdering av projektet trafikbommar i Järva

TUB Trafikutredningsbyrån AB

Långsjövägen 11

131 33 Nacka

www.trafikutredningsbyran.se