

**Utlåtande 2017:81 RVII (Dnr 123-306/2017)**

**Hastighetsplaner  
Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1 (Hägersten  
med del av Liljeholmen, Spånga-Tensta och  
Kungsholmen)  
Inriktningsbeslut**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Inriktning för projekt Hastighetsplaner, trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1 (Hägersten med del av Liljeholmen, Spånga-Tensta och Kungsholmen), enligt trafiknämndens beslut, godkänns.
2. Trafiknämnden ska återkomma till kommunfullmäktige med inriktningsbeslut som gäller samtliga delområden.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

Ärendet

Trafiknämnden beslutade den 20 oktober 2016 att utreda förutsättningarna för trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden i samband med upprättande av hastighetsplaner till en utgift om upp till 7,0 mnkr. Den totala investeringsutgiften för trafiksäkerhetsåtgärderna bedöms uppgå till cirka 680 mnkr och ska därmed följa beslutsordningen för stora projekt.

Utredningsbeslutet anmäldes i kommunstyrelsens ekonomiutskott den 14 december 2016 och projektdirektivet godkändes.

Det övergripande målet i stadens Trafiksäkerhetsprogram för Stockholm 2010-2020, antaget av kommunfullmäktige den 8 november 2010 (utl.

2010:113), är en minskning om 40 procent av antalet dödade och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor. Här anges även att stadens mål för hastighetsefterlevnad ska vara att uppnå 98 procent till år 2020. Med utgångspunkt i programmet arbetar trafiknämnden med åtgärder inom flera områden som sammantaget ska leda till att målen uppnås.

Utöver att genomföra omskyltning av hastigheten planerar nämnden att genomföra fysiska åtgärder för att stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet samt att hastighetssäkra strategiskt utvalda gång- och cykelpassager. Projektet är uppdelat i fyra etapper, som är kopplade till en uppdelning av staden i fyra geografiska delområden. Genom hastighetsöversyner tas förslag till hastigheter fram successivt per delområde samt remitteras och beslutas i trafiknämnden. Efter beslut om nya hastigheter för ett delområde sker utredning gällande trafiksäkerhetsåtgärder. Därefter fattas inriktnings- och genomförandebeslut i trafiknämnden om investeringarnas omfattning.

För att inte tappa fart i genomförandet har trafiknämnden valt att besluta om en inriktning för ett första delområde till en bedömd investeringsutgift om 120 mnkr.

## Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* ser positivt på trafiknämndens planer på att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i samband med omskyltning av nya hastighetsgränser i hela Stockholm och anförde i anmälan till kommunstyrelsens ekonomiutskott att den totala utgiften borde anges i ett enda inriktningsbeslut som gäller samtliga delområden och som kommunfullmäktige kan ta ställning till.

## Mina synpunkter

Generellt sänkta hastigheter och en ökad hastighetsefterlevnad på stadens gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. För att förbättra trafiksäkerheten och förbättra efterlevnaden av skyltad hastighet behövs omfattande investeringar. Detta innebär en möjlighet att åtgärda platser med idag bristande säkerhet, men samtidigt är det ett stort åtagande att koppla fysiska åtgärder till en omskyltning för nya hastighetsgränser, vilket gör att det är viktigt att hitta en rimlig nivå för åtgärder.

Att trafiken håller rätt hastighet är också av betydelse för trygghet, miljö, tillgänglighet och stadskaraktär. Hastighetsöversynen ger positiva följd effekter såsom minskat buller och vibrationer samt trivsammare och mer attraktiva gaturum.

Trafikkontoret har bedömt kostnader för omskytning, kommunikation och gatuåtgärder till ett samlat investeringsbehov för hela staden till cirka 680 mnkr under perioden 2017-2025. Detta innebär årliga nivåer på mellan 50-120 mnkr. För gående och cyklister, barn och äldre, samt personer med olika funktionsnedsättningar är det av allra största vikt att staden lägger resurser på att öka trafiksäkerheten i hela staden.

Ett arbete med förändring och anpassning av kriterier och riktlinjer för hastighetskameror till kommunala vägars förhållanden pågår för närvarande genom Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting. Tidigare har kriterier och riktlinjer huvudsakligen varit anpassade till statliga vägar och dess förhållanden. Åtgärden ger bättre trafiksäkerhet för alla trafikantgruppen, främst för oskyddade trafikanter. Staden kommer att bistå och ge stöd i arbetet med att förändra och utveckla kriterier och regelverk runt hastighetskameror på kommunala vägar i syfte att införliva redskapet som en ytterligare metod för hastighetsefterlevnad.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Föredragande borgarrådets förslag till beslut bifalls delvis.
2. Hastigheten ska aldrig överstiga 30 km/h på de vägar som ligger i nära anslutning till förskolor och skolor.
3. Därutöver anfördes följande.

I föreliggande ärende föreslås att hastigheten på ett par gator i nära anslutning till förskola eller skola ska höjas från 30 km/ till 40 km/h. På dessa gator rör sig givetvis många barn dagligen, då de går eller cyklar på väg till eller från skolan. Hastigheten ska aldrig överstiga 30 km/h på de vägar som ligger i nära anslutning till förskolor och skolor. Det är en viktig princip att det är lika överallt så att det blir lättare för bilister att komma ihåg.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Inriktning för projekt Hastighetsplaner, trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1 (Hägersten med del av Liljeholmen, Spånga-Tensta och Kungsholmen), enligt trafiknämndens beslut, godkänns.
2. Trafiknämnden ska återkomma till kommunfullmäktige med inriktningsbeslut som gäller samtliga delområden.

Stockholm den 5 april 2017

På kommunstyrelsens vägnar:  
K A R I N W A N N G Å R D

Daniel Helldén

*Ulrika Gunnarsson*

**Reservation** anfördes av Anna König Jerlmyr, Dennis Wedin, Johanna Sjö, Markus Nordström och Jonas Nilsson (alla M) och Lotta Edholm (L) med hänvisning till Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** gjordes av Karin Ernlund (C) med hänvisning till Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

Trafiknämnden beslutade den 20 oktober 2016 att utreda förutsättningarna för trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden i samband med upprättande av hastighetsplaner till en utgift om upp till 7,0 mnkr. Den totala investeringsutgiften för trafiksäkerhetsåtgärderna bedöms uppgå till cirka 680 mnkr och ska därmed följa beslutsordningen för stora projekt. Utredningsbeslutet anmäldes i kommunstyrelsens ekonomiutskott den 14 december 2016 och projektdirektivet godkändes.

Det övergripande målet i stadens *Trafiksäkerhetsprogram för Stockholm 2010-2020*, antaget av kommunfullmäktige den 8 november 2010 (utl. 2010:113), är en minskning om 40 procent av antalet dödade och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor. Här anges även att stadens mål för hastighetsefterlevnad ska vara att uppnå 98 procent till år 2020. Med utgångspunkt i programmet arbetar trafiknämnden med åtgärder inom flera områden som sammantaget ska leda till att målen uppnås.

Utöver att genomföra omskyltning av hastigheten planerar nämnden att genomföra fysiska åtgärder för att stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet samt att hastighetssäkra strategiskt utvalda gång- och cykelpassager. Projektet är uppdelat i fyra etapper, som är kopplade till en uppdelning av staden i fyra geografiska delområden. Genom hastighetsöversyner tas förslag till hastigheter fram successivt per delområde samt remitteras och beslutas i trafiknämnden. Efter beslut om nya hastigheter för ett delområde sker utredning gällande trafiksäkerhetsåtgärder. Därefter fattas inriktnings- och genomförandebeslut i trafiknämnden om investeringarnas omfattning.

### Trafiknämnden

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 2 februari 2017 följande

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning för trafiksäkerhetsåtgärder till en sammanlagd utgift om cirka 120 mnkr för åtgärder i delområde 1, fördelat enligt nedanstående:
  - a. Hägersten med del av Liljeholmen: Vasaloppsvägen, Personnevägen, Slättgårdsvägen, Västertorpsvägen, Hägerstenvägen. Ca 35 mnkr.
  - b. Spånga-Tensta: Sundbyvägen, Tenstråket, Tenstavägen, Spånga Kyrkväg, Avestagatan mellan Bromstensvägen och Salagatan, Duvbovägen, Avestagatan mellan Bromstensvägen och Nyhammarsgatan, Hjulsta backar,

Tensta Allé. Ca 60 mnkr.

c. Kungsholmen: Fleminggatan, Hantverkargatan, Nordenflychtsvägen, Kungsholmsgatan. Ca 25 mnkr.

2 Trafiknämnden beslutar om avsteg från trafiknämndens beslut 2015-09-24 för följande gator:

a. Hägersten med del av Liljeholmen: Hägerstensvägen, Västertorpsvägen, Vasaloppsvägen, Sparbanksvägen.

b. Kungsholmen: Mariebergsgatan, Drottningholmsvägen mellan Geijersvägen och Tranebergsbron.

c. Spånga-Tensta: Fagerstagatan mellan Bergslagsvägen och Avestagatan och Bromstenvägen mellan Ulvsundavägen och Magasinvägen förutsatt prövning av ATK (hastighetskameror) utifrån i första hand kommande riktlinjer eller om nödvändigt befintliga riktlinjer.

3 Trafiknämnden uppdrar åt trafikkontoret att för de gator där avsteg beviljats och genomförts pröva frågan om ATK (hastighetskameror) utifrån de under 2017 kommande nya riktlinjerna för ATK på kommunala vägar och återkomma till nämnden.

4 Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 15 november 2016 har i huvudsak följande lydelse.

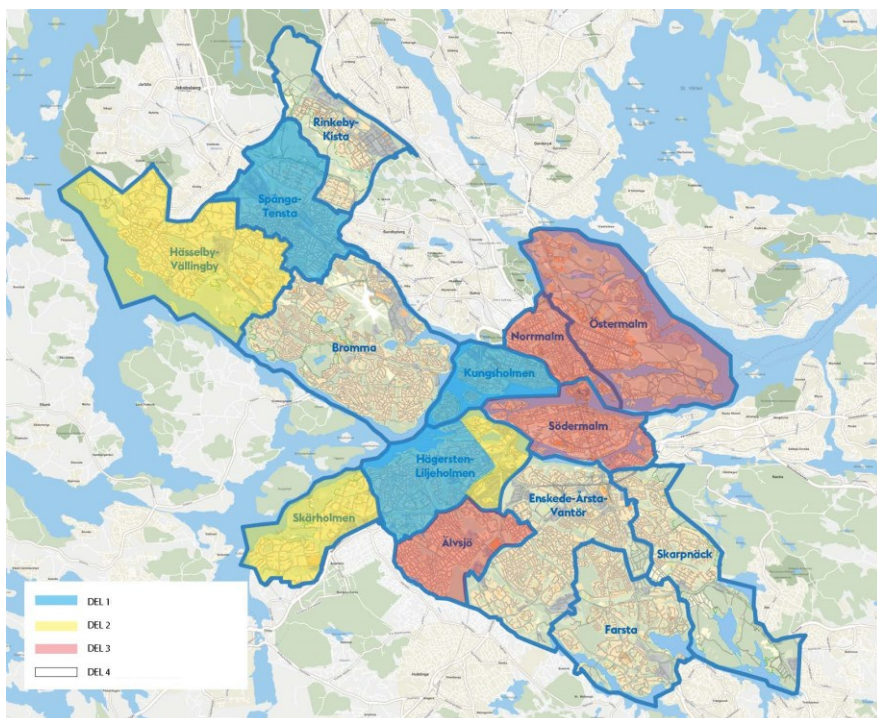
#### *Bakgrund*

Utgångspunkten i stadens översiktsplan är att det ska vara möjligt att på ett tryggt sätt röra sig i staden till fots eller på cykel. En hastighetsöversyn har stor betydelse för detta såväl som för miljö, tillgänglighet och stadskarakter, både på kort och på lång sikt. Rätt hastighet på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Stadens trafiksäkerhetsprogram beskriver inriktningen på de åtgärder som behövs för att uppnå målen till år 2020.

I trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2012 fick trafikkontoret i uppdrag att genomföra en översyn av stadens hastighetsgränser genom att ta fram hastighetsplaner för tre pilotområden (del 1 i figur 1 nedan) samt att under 2013 återkomma till nämnden med en redovisning av resultaten.

Under 2012 togs hastighetsplaner fram för del 1 (Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten med delar av Liljeholmen). Under 2013 fick kontoret godkänt av nämnden att gå ut på remiss med de framtagna planerna samt att fortsätta med hastighetsöversyn för resten av staden. Beslut om de nya hastighetsgränserna i del 1 togs av nämnden 2015-09-24. I nämndens beslut framgår att eventuella hastighetshöjningar ska föregås av att åtgärder genomförs samt av utredningar

gällande luft och buller. Omskyllningen av hastighetssänkningarna har genomförts under våren 2016.



Figur 1: Översikt över Hastighetsplanens fyra delområden

Det är viktigt att gällande hastighetsgränser respekteras. De åtgärder som staden kan vidta för att få en god hastighetsefterlevnad är att sätta rätt hastighetsgränser med hänsyn till gatans funktion och att utforma gatan så att den naturligt stödjer trafikanten att hålla hastighetsbegränsningen och i övrigt köra säkert. Därmed kan framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för gående och cyklister öka. I Stockholms trafiksäkerhetsprogram har staden som målsättning att år 2020 ska andelen som håller hastighetsgränsen vara 98 %, att jämföra med ett antagande om 2009 års hastighetsefterlevnad på 50 %. Hastighetsplanen är en del av arbetet med att uppfylla målet om hastighetsefterlevnad.

Att införa nya hastighetsgränser handlar inte bara om att skylta om. Det kan även behövas åtgärder för att stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet samt för att säkra strategiskt utvalda gång- och cykelpassager. I trafiksäkerhetsprogrammet är målsättningen att säkra 80 % av korsningarna och gång- och cykelpassagerna på stadens huvudgator.

Huvudgatorna har en funktion att samla upp lokal motorfordons-trafik och är därmed utformade för att tåla högre trafikmängder än lokalgatunätet. Det är viktigt att

huvudgatorna fortsätter att ha en uppsamlande funktion och kontoret anser därför generellt att

40 km/h är en lämplig hastighet. En stringens i detta underlättar även för trafikanten att förstå hur systemet är uppbyggt, och på så sätt även få ökad hastighetsefterlevnad.

De principer för nya hastighetsgränser som togs fram i samband med hastighetsplanen var följande:

**30 km/h:** Gator som ingår i lokalnätet, på huvudgator utanför grundskolors huvudentréer och större idrottsplatser och lekplatser, på gator där det är mycket tätt med entréer (centrummiljöer) och mycket folkliv och målpunkter samt gator som är utformade för 30 km/tim.

**40 km/h:** Gator som ingår i huvudnätet med bebyggelse längs sträckan och många korsningspunkter, gator i industri- och verksamhetsområden samt gator som ingår i lokalnätet men som har en uppsamlande funktion.

**60 km/h:** Gator i det övergripande nätet med hög grad av separering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen.

*Beslut i trafiknämnden 2015-09-24*

I samband med att trafiknämnden behandlade ärendet att ändra hastighetsgränserna inom del 1 den 24 september 2015 fick kontoret i uppdrag att genomföra omskyltning och kommunikationsinsatser av nya hastighetsgränser i dessa områden. Nämnden fattade också följande beslut:

- Föreslagna hastighetshöjningar ska föregås av trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt utredningar av luft och buller.

- Vid hastighetshöjningar ska i möjligaste mån trafikseparering ske på gator där detta saknas mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik.

- Hastighetshöjningar till 60 km/h ska endast ske på gator i det övergripande nätet med hög grad av separering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen.

- Höjningar till 60 km/h ska normalt inte ske på gator där det saknas fysisk separering utöver kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafiken. Saknas separering ska fysiska åtgärder genomföras för att separera vägbana och oskyddade trafikanter. I annat fall ska detta prövas av nämnden. Urval av gator för fysiska åtgärder

Kontoret konstaterar att det är en möjlighet att i samband med nya hastighetsgränser åtgärda platser med bristande säkerhet. Samtidigt är det ett mycket stort ekonomiskt åtagande för staden att koppla fysiska åtgärder till en omskyltning till nya hastighetsgränser. Det är därför viktigt att hitta en rimlig nivå för åtgärderna, som kan gälla för hela staden. Det behöver därför göras en prioritering av var och hur omfattande åtgärder som ska göras.

Enligt beslut i nämnd, som beskrivits tidigare, ska kontoret vid hastighetshöjningar



i möjligaste mån separera de oskyddade trafikanterna från motorfordonstrafiken. Att genomföra trafiksepareringar är generellt en dyr åtgärd. Tidsmässigt innebär det även en längre tid för genomförandet av åtgärder i hela staden eftersom ett större projekt tar längre tid att bygga än de nedan föreslagna punktåtgärderna. Kontoret bedömer att det är svårt att inom den långsiktiga budgetramen rymma stora investeringar för trafikseparering inom projekt Hastighetsplan. Kontoret ser att en konsekvens kan bli att andra, mer angelägna trafiksäkerhetsåtgärder förskjuts länge i tid. Kontoret föreslår därför några avvikelser från beslut i trafiknämnden 2015-09-24, vilket redovisas i åtgärds-förslaget.

Kontoret föreslår att åtgärderna inom arbetet med hastighetsplanen fokuserar på punktåtgärder för att säkra gång- och cykelpassager. För att prioritera mellan alla berörda gator har följande kriterier används som bedömningsgrund:

- Platser där många barn rör sig, dvs. kring skolor, större idrottsplatser och större lekplatser.
- Platser med stort olycksantal.
- Sträckor som har låg hastighetsefterlevnad, dvs. där hastigheterna överskrider mycket och ofta.
- För gator med en höjd hastighet görs alltid en särskild bedömning av åtgärdsbehov.

För att hitta en lämplig ambitionsnivå har behovet av fysiska åtgärder i del 1 studerats utifrån dessa kriterier. Kontoret föreslår att åtgärderna ska vara enklare typåtgärder, se bilaga 1, som i första hand utförs i strategiskt viktiga korsningspunkter. Föreslagna enklare typåtgärder kostar cirka 0,3–2 mnkr. En cirkulationsplats är betydligt dyrare, cirka 7 mnkr. Kontoret har även undersökt möjligheterna med övervakning med kamera, ATK och dynamiska farthinder.

För del 1 har beslutats om en mängd gator där hastigheten sänks. På flertalet av dessa kommer hastighetsgränserna att sänkas utan att åtgärder genomförs. Dock ser kontoret behov av att säkra hastigheten på vissa av dessa gator för att skapa en säker miljö där oskyddade trafikanter rör sig. Anledningen är att det annars kan bli för stor skillnad mellan skyltad hastighet och vad trafikmiljön signalerar, vilket i sin tur kan leda till låg hastighetsefterlevnad. För gator där hastigheten höjs görs enligt nämndens beslut alltid en särskild bedömning gällande vilka åtgärder som behövs.

För del 1 har kontoret identifierat 6-8 gator per delområde som är i behov av åtgärder utifrån ovanstående kriterier. Detta innebär en investeringsutgift om 25-60 mnkr per delområde.

Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting har framfört kritik mot det stora antalet gator där kontoret anser att åtgärder behövs och då främst på sträckor som trafikeras av stombusslinjer och högfrekvent busstrafik. Trafikförvaltningen har mot bakgrund av detta föreslagit att tester genomförs för att utvärdera åtgärdernas effekt på bland annat bussarnas restid och resenärernas komfort innan hastighetssänkande åtgärder genomförs. Genomförandebeslut för teststräckor längs Rålambsvägen och

Bäckvägen/Sparbanksvägen togs i trafiknämnden 2016-10-20.

Ett sätt som kontoret tillsammans med trafikförvaltningen har valt att arbeta vidare med är att differentiera gator med låg- respektive högfrekvent busstrafik. Gator som trafikeras av stombuss eller annan högfrekvent busstrafik (lägre turtäthet än 10 minuter) föreslås avvakta utvärderingen av genomförda teststräckor innan kontoret tillsammans med trafikförvaltningen sätter en gemensam målbild för omfattning och typ av åtgärder för dessa gator. Kontoret avser dock att gå vidare med gator med lågfrekvent busstrafik.

### **Övervakning med kamera**

Övervakning med hjälp av kamera, så kallad automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK), är en åtgärd i arbetet med att minska antalet döda och svårt skadade i trafiken. Detta genom att den faktiska hastigheten sänks på en vägsträcka som från trafiksäkerhetssynpunkt bedöms som särskilt farlig. I Stockholm inträffar majoriteten av trafikolyckorna på huvudgatanätet. Många huvud-gator trafikeras frekvent av kollektivtrafikens bussar och på denna typ av gator kan ATK vara en intressant åtgärd, eftersom de vanliga åtgärderna för sänkning av medelhastigheterna kan ha negativ effekt på framkomlighet, komfort och arbetsmiljö i bussar. Det är Trafik-verket som beslutar om införande av ATK och även äger och driftar ATK-utrustningen, och polisen som behandlar bildmaterialet och gör utredningarna om hastighetsöverträdelser.

Det finns dock en del svårigheter kring etableringen av ATK. Utredning av bilder från kamerasytemet kräver mycket resurser från polisen. Trafikverket har formulerat ett antal kriterier för när ATK kan beviljas. Till de viktigare kriterierna hör uppmätt medelhastighet jämfört med skyltad hastighet, hög olycksrisk och stort antal korsande oskyddade trafikanter. Det är troligen till större delen flerfältsvägar som uppfyller kriterierna för ATK i Stockholm. Trafikverket placerar dock inte ATK längs flerfältsvägar, eftersom bilderna inte är utredningsbara för samtliga körfält enligt Trafik-verket.

Kontoret har ett pågående arbete med att utreda möjliga sträckor för ATK. Om dessa platser sammanfaller med de sträckor som prioriterats för åtgärd inom hastighetsplanen, kommer vidare kontakt tas med Trafikverket och polisen för att utreda möjligheten att de prioriteras för utsättning. Prioriteringen görs sedan mot landet i övrigt och beslut om utplacering av ATK fattas av Trafikverket och polisen.

För kommunen innebär etablering av ATK en investeringskostnad om ca 100 tkr och en årlig driftkostnad om ca 100 tkr per placering.

### **Dynamiska farthinder**

Kontoret har även undersökt möjligheterna att använda sig av dynamiska farthinder. I dagsläget är det inte många kommuner som använder sig av sådana. Därmed är det svårt att veta om dessa kommer hålla bra över tid. Malmö stad har valt att testa dynamiska farthinder och planerar att genomföra en utvärdering av dessa. Kontoret har

beslutat att avvakta resultatet av Malmö's utvärdering innan kontoret testar sådana på stadens mark. Ett eventuellt test av ett dynamiskt farthinder kommer i så fall ske på enstaka platser för att sedan utvärderas även ur Stockholms perspektiv.

#### *Åtgärdsförslag*

##### *Hägersten med del av Liljeholmen*

Gator där hastigheten höjs från 30 km/h till 40 km/h

Enligt principerna för nya hastighetsgränser ska gator som ingår i huvudgatunätet med bebyggelse längs sträckan och många korsningspunkter, gator i industri- och verksamhetsområden samt gator som ingår i lokalnätet och har en uppsamlade funktion ha en hastighet av 40 km/h. Gatorna nedan ingår i stadens huvudgatunät och har således enligt principen föreslagits för en hastighet på 40 km/h.

##### **- Vasaloppsvägen, mellan Västertorpsvägen och Lugntorpsvägen**

Kontoret föreslår att trafiksäkerhetsåtgärder genomförs vid strategiskt utvalda korsningspunkter.

Kontoret föreslår dock inte någon trafikseparering mellan cyklister och motorfordonstrafiken. Körbanan inklusive parkering på sträckan är cirka 7,0 meter bred och enligt cykelplanen finns det inte något prioriterat cykelstråk längs vägen, varken pendlingsstråk eller huvudstråk. Då gatu-utrymmet är så pass smalt är det svårt att inrymma en cykelbana längs sträckan även om all parkering på gatan tas bort. Sträckan trafikeras även av en närtrafikbuss. Sträckan trafikeras av 1700 fordon per dygn vilket innebär att fordonsmängden är låg. Kontoret anser att cykling i blandtrafik fungerar på denna sträcka. Kontoret föreslår ett avsteg mot beslut i trafiknämnden och höja hastigheten till 40 km/h på denna sträcka.



Bild 5: Vasaloppsvägen

- **Stjernströms väg**

I dagsläget finns inte separat cykelbana på denna sträcka. I samband med att bostäder ska byggas ska dock exploateringskontoret anlägga en gång- och cykelbana (samt en avsmalning vid ett övergångsställe). I enlighet med nämndens beslut skjuts hastighetshöjningen upp tills en trafikseparering är byggd.

- **Västertorpsvägen**

Våren 2016 sänktes hastigheten på Västertorpsvägen från 50 km/h till 40 km/h. På en sträcka förbi Västertorpsskolan är hastighetsbegränsningen 30 km/h. Kontoret föreslår att 30-sträckan görs något kortare för att ge en bättre koppling till skolan. Det ger en större tydlighet gällande hastighetsbegränsningen och bör således ge en bättre hastighetsefterlevnad. Kontoret föreslår ett avsteg mot beslut i trafikinämnden och höja hastigheten till 40 km/h på denna sträcka utan att anlägga separat cykelbana på den del av 30-sträckan som föreslås höjas. Gatan är smal, så det är svårt att inrymma en separat cykelbana, och det finns inget utpekade cykelstråk på sträckan. Resterande sträcka har redan 40 km/h med likadan utformning.

Kontoret föreslår åtgärder för att säkra strategiskt utvalda gång- och cykelpassager vid skolan.

- **Personnevägen**

På en del av sträckan, Vasaloppsvägen-Avgiftsvägen, finns en separerad gång- och cykelbana på ena sidan av vägen. Från Avgiftsvägen – Stjernströms väg saknas dock detta. I enlighet med nämndens beslut skjuts hastighetshöjningen upp tills en trafikseparering är byggd. Sträckan finns utpekad som huvudstråk i stadens cykelplan,

men inga åtgärder finns med i verksamhetsplaneringen.

Kontoret föreslår trafiksäkerhetsåtgärder vid strategiskt utvalda korsningspunkter.

- **Sparbanksvägen**

Kontoret föreslår att 30-sträckan görs något kortare, cirka 500 meter, för att ge en bättre koppling till Hägerstensåsens skola. Det ger en större tydlighet gällande hastighetsbegränsningen och bör således ge en bättre hastighetsefterlevnad. Gatan ingår i ett stråk där anslutande gators hastighetsgräns sänkts från 50 km/h till 40 km/h. Varken de anslutande gatorna eller Sparbanksvägen har separata cykelbanor idag. Kontoret föreslår därför ett avsteg mot nämndens beslut och att hastighetsbegränsningen höjs till 40 km/h utan att anlägga separat cykelbana på den del av 30-sträckan som föreslås höjas.

Sträckan ingår dock som teststräcka för busstrafikens framkomlighet och trafiksäkerhetsåtgärder avses att byggas i samband med testet. Under testperioden avser kontoret att behålla 30 km/h.

- **Slättgårdsvägen**

Sträckan uppfyller kravet på trafikseparering i och med att det finns en gång- och cykelbana på sträckan. Kontoret föreslår åtgärder med fokus på att säkra strategiska valda korsningspunkter.

- **Hägerstensvägen**

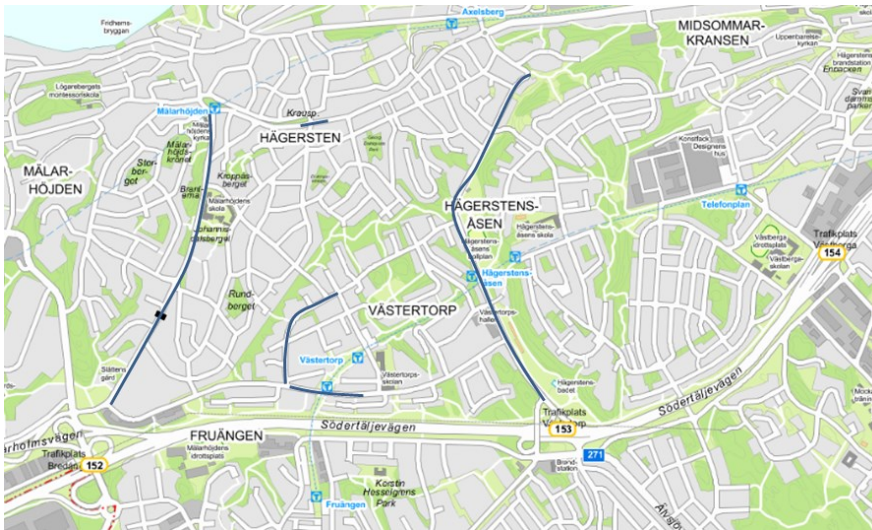
Hastighetsbegränsningen på denna sträcka är idag 50 km/h, utom på en 115 m lång sträcka där den är 30 km/h. På 50-sträckan har hastighetsbegränsningen sänkts till 40 km/h. På 30-sträckan föreslås hastighetsbegränsningen höjas till 40 km/h så att man får samma hastighetsbegränsning på hela sträckan, för att hastighetssystemet ska vara samman-hängande och begripligt; annars riskerar hastighetsefterlevnaden att försämrans. Sträckan saknar dock separat cykelbana. Kontoret anser inte att en 115 m lång separat cykelbana på en sträcka på totalt 3 km blir en bra cykellösning. Kontoret föreslår därför ett avsteg mot beslut i trafiknämnden och att hastighetsbegränsningen höjs till 40 km/h på den nuvarande 30-sträckan.

Kontoret föreslår att åtgärder genomförs på den nuvarande 30-sträckan med fokus på att säkra strategiska valda korsningspunkter.

Gator med en hastighetssänkning där kontoret föreslår åtgärder

- **Västertorpsvägen**

Gatan har fått en sänkt hastighet från 50 km/h till 40 km/h. 30 km/h kortas ned utanför Västertorps skolan (se ovan under hastighetshöjningar). Åtgärder föreslås utanför skolan där många barn rör sig.



Figur 2: Utvalda sträckor i Hägersten med del av Liljeholmen

### *Spånga-Tensta*

Hastigheten höjs från 30 km/h till 40 km/h

Enligt principerna för nya hastighetsgränser ska gator som ingår i huvudgatunätet med bebyggelse längs sträckan och många korsningspunkter, gator i industri- och verksamhetsområden samt gator som ingår i lokalnätet och har en uppsamlande funktion ha en hastighet av 40 km/h. Gatorna nedan ingår i stadens huvudgatunät och har således enligt principen föreslagits för en hastighet på 40 km/h.

#### - **Tensta Allé**

I Tensta är gång- och cykeltrafiken separerad från motorfordonstrafiken genom att den har ett eget nät i området. Under åren har det också tillkommit kompletteringar med ytterligare gångbanor på vissa sträckor. Kravet på trafikseparering vid hastighetshöjningar är alltså uppfyllt. Kontoret föreslår dock att trafiksäkerhetsåtgärder genomförs vid strategiskt utvalda korsningspunkter.

#### - **Hjulsta backar**

På den del av gatan där hastigheten höjs finns inga oskyddade trafikanter i gaturummet, utan de rör sig på ett separerat gång- och cykelnät. Kravet på trafikseparering vid hastighetshöjningar är alltså uppfyllt. Åtgärder föreslås på den del av gatan där 30 km/h behålls.

#### - **Bromstsvägen förbi Spånga station (Spånga stationsväg)**

Idag saknas cykelbana och cykling sker i blandtrafik förbi stationen. I enlighet med nämndens beslut skjuts hastighetshöjningen upp tills en trafikseparering är byggd. Sträckan är ett utpekat pendlingsstråk enligt cykelplanen.

- **Avestagatan, mellan Bromstenvägen och Nyhammarsgatan**

Gång- och cykelbana finns. Kravet på trafikseparering vid hastighetshöjningar är alltså uppfyllt. Kontoret föreslår åtgärder för att säkra strategiskt utvalda passager

- **Duvbovägen**

Gång- och cykelbana finns. Kravet på trafikseparering vid hastighetshöjningar är alltså uppfyllt. Kontoret föreslår åtgärder för att hastighetssäkra strategiskt utvalda passager.

- **Avestagatan, mellan Bromstenvägen och Salagatan**

Gång - och cykelbana finns. Kravet på trafikseparering vid hastighetshöjningar är alltså uppfyllt. Kontoret föreslår åtgärder för att hastighetssäkra strategiskt utvalda passager.

- **Tenstavägen, mellan Bergslagsvägen och Hjulstavägen**

Gång- och cykelbana finns samt även ett separat gång- och cykelnät. Kravet på trafikseparering vid hastighetshöjningar är alltså uppfyllt. Kontoret föreslår åtgärder för att hastighetssäkra strategiskt utvalda passager.

Hastigheten höjs från 50 km/h till 60 km/h

Enligt principerna för nya hastighetsgränser ska gator i det övergripande nätet med hög grad av separering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen ha en hastighetsbegränsning av 60 km/h.

Enligt nämndens beslut krävs dock som huvudregel separering utöver kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordons-trafik för att hastigheten ska höjas. Avsteg kan dock beslutas av nämnden. Att sätta upp en separering utöver kantsten, såsom exempelvis gräsyta, trädrad eller räcke på befintliga gång- och cykelbanor kräver dock avvägningar. Ytan för de oskyddade trafikanterna minskas, såvida inte kantstenen flyttas utåt så att körbanan minskas. Kantstensflytt är dock en kostsam ombyggnad, så kostnaden för detta måste vägas mot andra trafiksäkerhets-satsningar. I vissa fall kan räcken skapa barriäreffekter och skapa ett intryck av trafikled snarare än en tätortsgata, med negativa konsekvenser för hastighetsefterlevnad och uppmärksamhet.

Följande gator som beskrivs nedan ingår i det övergripande nätet med få korsningspunkter och begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen.

- **Avestagatan, mellan Bergslagsvägen och Bromstenvägen**

En passage på sträckan är inte signalreglerad, vilken kontoret avser att hastighetssäkra. Industriebbyggelse är belägen vid vägen, dock separerad med en bred grönremsa. Den befintliga gång- och cykelbanan är separerad från motorfordonstrafiken med en grönremsa. Kravet på trafikseparering utöver kantsten är alltså uppfyllt.

- **Fagerstagatan, mellan Bergslagsvägen och Avestagatan**

På sträckan finns inga passager och ingen bebyggelse i anslutning till vägen. Sträckan har idag en gång- och cykelbana som är separerad med kantsten. Kontoret föreslår ett avsteg mot kravet på trafikseparering utöver kantsten och höja hastigheten till 60 km/h

på denna sträcka.

- **Bromstensvägen, mellan Ulvsundavägen och öster om Magasinsvägen, och mellan Spånga station och Avestagatan**

Passagera som finns på sträckan Ulvsundavägen-Magasinsvägen är reglerade med signal och bebyggelsen är avskild från vägen med ett bullerplank. På sträckan Spånga station-Avestagatan skiljs bebyggelse från vägen med ett bullerplank, och Mälarbanan avskiljer helt på andra sidan vägen så inga passager över vägen finns. En befintlig gång- och cykelbana finns, dock endast separerad med kantsten. Kontoret föreslår ett avsteg mot kravet på trafikseparering utöver kantsten och höja hastigheten till 60 km/h på denna sträcka.

Gator med en hastighetssänkning där kontoret föreslår åtgärder

- **Spånga Kyrkväg**

Hastigheten på gatan har sänkts från 50 km/h till 40 km/h. Delen mellan Tenstavägen och Hjulstavägen är olycksdrabbad enligt olycksstatistiken. Åtgärder med fokus på att säkra strategiskt valda korsningspunkter föreslås för att stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet.

- **Tenstavägen**

Hastigheten på gatan har sänkts från 50 km/h till 40 km/h. Det är höga hastigheter på sträckan redan idag. Åtgärder behövs för att stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet med fokus på att säkra strategiskt valda korsningspunkter. Hagstråket och Hjulstastråkets korsningspunkter med Tenstavägen ingår i utredningen.

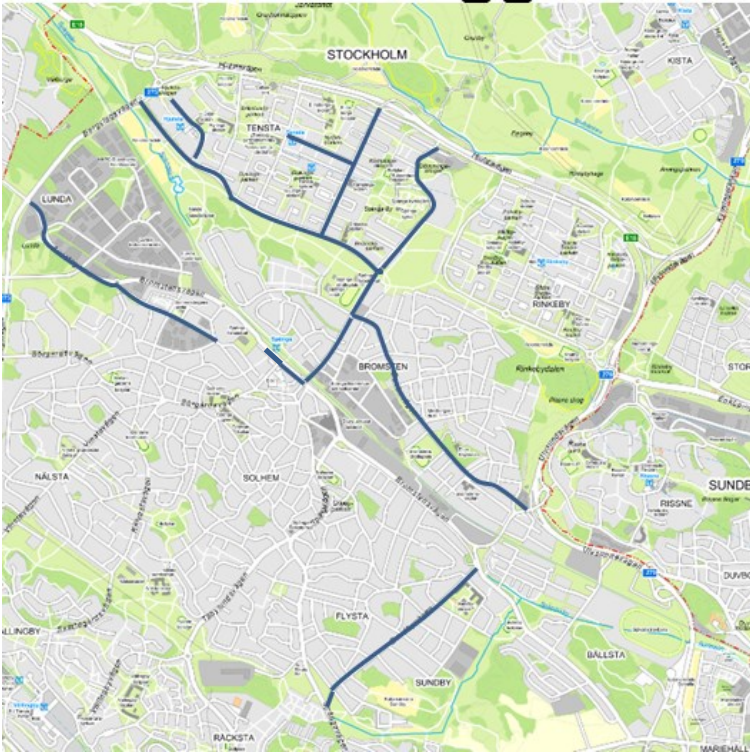
- **Tenstastråket**

Hastigheten på gatan har sänkts från 50 km/h till 40 km/h. Det är höga hastigheter på sträckan redan idag. Åtgärder behövs för att stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet med fokus på att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Sundbyvägen**

Gatan har fått en sänkt hastighet från 50 km/h till 40 km/h. 30 km/h utanför skolan behålls. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.





Figur 3: Utvalda sträckor i Spånga – Tensta

### *Kungsholmen*

Hastigheten höjs från 30 km/h till 40 km/h

Enligt principerna för nya hastighetsgränser ska gator som ingår i huvudgatunätet med bebyggelse längs sträckan och många korsningspunkter, gator i industri- och verksamhetsområden samt gator som ingår i lokalnätet och har en uppsamlande funktion ha en hastighet av 40 km/h. Gatorna nedan ingår i stadens huvudgatunät och har således enligt principen föreslagits för en hastighet på 40 km/h.

#### - **Sankt Göransgatan**

På en sträcka av 150 meter föreslås Sankt Göransgatans hastighet höjas från 30 km/h till 40 km/h. Hela Sankt Göransgatan ingår i stadsbyggnadsprogrammet ”Stadsbyggnadsprogram för Stadshagen” och inom programmet föreslås nya eller förbättrade cykelbanor längs Sankt Göransgatan. Hastighetshöjningen föreslås för en kort del av Sankt Göransgatan, som idag saknar cykelbanor. I enlighet med nämndens beslut skjuts hastighetshöjningen upp tills en trafikseparering är byggd.

#### - **Mariebergsgatan**

Hastigheten föreslås höjas från 30 till 40 km/h på en sträcka av cirka 130 meter. Gatan

ansluter i norr till Fleminggatan, som har målade cykelfält/bana. Höjningen görs på en kort sträcka där cykling idag sker i blandtrafik.

Då sträckan som ska höjas är så pass kort och Fleminggatan har en hastigheten 40 km/h och resterande del av Mariebergsgatan får en sänkning från 50 km/h till 40 km/h anser kontoret att en höjning bör ske även på denna sträcka för att hastighetssystemet ska vara sammanhängande och begripligt.

Hastigheten höjs från 50 km/h till 60 km/h

Enligt principerna för nya hastighetsgränser ska gator i det övergripande nätet med hög grad av separering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen få en hastighetsbegränsning av 60 km/h.

- **Drottningholmsvägen/Hundra knutars backe**

På delar av sträckan är motorfordonstrafiken helt separerad från oskyddade trafikanter. På sträckan Geijersvägen mot Tranebergsbron, 160 meter, är oskyddade trafikanter och motorfordonstrafiken endast separerad med kantsten.

Drottningholmsvägen/Hundra knutars backe kommer få en hastighet på 60 km/h och Tranebergsbron har en hastighet på 70 km/h. Att på denna korta sträcka då ha en hastighet på 50 km/h anser kontoret medför att hastighetssystemet inte är sammanhängande och begripligt. Kontoret föreslår ett avsteg mot kravet på trafikseparering utöver kantsten och höja hastigheten till 60 km/h på denna sträcka.

- **Västerbron**

Det finns befintliga, räckesseparerade gång- och cykelbanor.

Sträckan tillgodoser nämndbeslutets krav på trafikseparering utöver kantsten och avser att gå vidare med en hastighetshöjning till 60 km/h.

- **Centralbron**

Denna sträcka ingår i det övergripande trafiknätet för enbart motortrafik. Gång- och cykeltrafik är förbjuden och länken saknar anslutningar och planpassager för gång- och cykel.

Sträckan tillgodoser nämndbeslutets krav på trafikseparering utöver kantsten och avser att gå vidare med en hastighetshöjning till 60 km/h.

Gator med en hastighetssänkning där kontoret föreslår åtgärder

- **Hantverkargatan**

Hastigheten på gatan sänks från 50 km/h till 30 km/h. Längs med gatan är det mycket gångtrafikanter i rörelse, samtidigt som hastighetsmätningar har visat på höga hastigheter längs delar av sträckan. Åtgärder föreslås för bättre hastighets-efterlevnad och för att säkra strategiskt utvalda korsnings-punkter.

- **Nordenflychtsvägen**

Hastighetsbegränsningen på 30 km/h har inte förändrats. Dock är det höga hastigheter på gatan och åtgärder för att stödja bättre hastighetsefterlevnad föreslås därför.

- **Fleminggatan**

Hastigheten på gatan sänks från 50 km/h till 40 km/h. Vissa korsningar är olycksdrabbade och åtgärder kan behövas för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Kungsholmsgatan**

Hastigheten på gatan sänks från 50 km/h till 30 km/h. Hastighetsmätningar visar på höga hastigheter så åtgärder föreslås för bättre hastighetsefterlevnad och för att säkra strategiskt utvalda korsningspunkter.



Figur 4: Utvalda sträckor på Kungsholmen

*Ärendets beredning*

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har hållits med stadsledningskontoret. Kontoret har även haft en dialog med trafikförvaltningen i landstinget.

*Tidplan*

Åtgärderna för del 1 planeras att projekteras klart under 2016/2017. Kontoret planerar att gå upp med genomförandebeslut med förslag till åtgärder till nämnden under 2017. Kontoret föreslår att detta görs i två steg. Först presenteras ett genomförandebeslut som omfattar gator med lågfrekvent busstrafik och utan cykelåtgärder enligt beslut i nämnden. Genomförandebeslut för åtgärder på gator med högfrekvent busstrafik (stombussar och andra busslinjer med hög turtäthet och höga passagerarvolym) planeras efter utvärderingen av teststräckorna, vilket togs ett genomförandebeslut för i trafiknämnden 2016-10-20. Utvärderingen är planerad att ske under hösten 2018. Utförandet är planerat till 2018 – 2021.

*Ekonomi*

Föreslagna enklare typåtgärder kostar cirka 0,3–2 mnkr. En cirkulationsplats är betydligt dyrare, cirka 7 mnkr. För del 1 anser kontoret att det är en rimlig ambitionsnivå att ha en budget på cirka 25 - 35 mnkr för Hägersten med del av Liljeholmen respektive Kungsholmen, exklusive kostnader för teststräckorna, och cirka 60 mnkr för Spånga–Tensta för att åtgärda de viktigaste sträckorna. Kontoret bedömer att det går att få en god trafiksäkerhet i de strategiskt utvalda passagerna. Anledningen till att Spånga–Tensta har ett större anspråk är att det är ett större område samt därmed fler gator som är i behov av åtgärder.

Totalt innebär förslaget till inriktning utgifter om cirka 120 mnkr för del 1 (Hägersten med del av Liljeholmen, Spånga-Tensta och Kungsholmen), vilket kommer att inrymmas inom den långsiktiga investeringsplanen.

Utgifterna för samtliga delsträckor är fördelade enligt nedanstående tabell. Kontoret avser återkomma med en mer detaljerad redovisning till genomförandebeslutet.

| Utgift i löpande prisnivå (mnkr) |            |            |            |             |             |            |              |
|----------------------------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|------------|--------------|
|                                  | 2015       | 2016       | 2017       | 2018        | 2019        | 2020       | <b>Total</b> |
| Utredning/projektering           | 2,7        | 6,1        | 0,5        | 0,1         | 0,1         | 0          | <b>9,5</b>   |
| Utbyggnad (inkl. byggledning)    |            | 0,5        | 6          | 3<br>5      | 3<br>5      | 4,1        | <b>80,6</b>  |
| Byggherrekostnader               |            | 1,0        | 0,3        | 1,2         | 1,2         | 0,3        | <b>4,0</b>   |
| Risikopåslag (30 %)              |            |            | 2,4        | 1<br>1      | 1<br>1      | 1,5        | <b>25,9</b>  |
| <b>Totalt</b>                    | <b>2,7</b> | <b>7,6</b> | <b>9,2</b> | <b>47,3</b> | <b>47,3</b> | <b>5,9</b> | <b>120,0</b> |

Projekten, som kommer aktiveras etappvis från och med år 2020, kommer medföra ökade kapitalkostnader om cirka 2,1 mnkr 2020 och cirka 4,8 mnkr från och med år 2021, då alla etapper är färdigställda. Kapitalkostnaderna som avser anläggningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 30 år och intern ränta om 0,7 procent, kommer därefter att minska successivt med gjorda avskrivningar.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 105,9 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i *bilaga 2*.

#### *Organisation*

Projektet har bedrivits internt på trafikkontoret.

#### *Konsekvenser*

Hastighetsöversynen i Stockholm syftar till att anpassa hastigheten efter gatans funktion samt prioriteringar i framkomlighetsstrategin. I och med införandet av de nya

hastighetsbegränsningarna samt de fysiska åtgärderna bidrar detta till en bättre hastighetsefterlevnad.

Eftersom kontoret endast har valt att prioritera vissa sträckor med fokus på passager kan det medföra att hastighetsefterlevnaden på övriga sträckor där inga åtgärder är planerade inte är lika hög.

Kontoret har även valt att fokusera de fysiska åtgärderna vid passager för att få en god trafiksäkerhet där personer korsar gatan. Detta kan medföra att hastighetsefterlevnaden på sträckan mellan åtgärderna inte är lika hög.

I och med att kontoret föreslår att vissa befintliga hastigheter bibehålls i avvaktan på trafikseparering i enlighet med beslut i nämnden, 2015-09-24, kan det medföra att hastighetssystemet blir otydligt. Exempelvis kan sträckor som är utformade på samma sätt få olika hastighetsbegränsning. En konsekvens av detta är att hastighetsefterlevnaden på dessa sträckor kan minska.

Hastighetsöversynen är primärt en trafiksäkerhetsåtgärd men den ger samtidigt många positiva följd effekter såsom minskat buller och vibrationer samt trivsammare och mer attraktiva gaturum.

Kontoret bedömer att driftkostnaderna ökar i och med de tillkommande åtgärderna då ytor i körbanan blir mer svåråtkomliga och fler anläggningar skapas som kräver underhåll t.ex. cirkulationsplatser, cykelbanor och ramper vid upphöjda övergångsställen.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 3 mars 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret ser positivt på trafiknämndens planer på att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i samband med omskyltning av nya hastighetsgränser i hela Stockholm. Målet att öka efterlevnaden av hastighetsgränserna på stadens gator är angeläget. Att trafiken håller rätt hastighet är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken, men också av betydelse för trygghet, miljö, tillgänglighet och stadskaraktär. Hastighetsöversynen ger positiva följd effekter såsom minskat buller och vibrationer samt trivsammare och mer attraktiva gaturum.

I utredningsbeslutet uppskattade trafiknämnden den totala utgiften preliminärt till 680 miljoner kronor. I samband med att utredningsbeslutet anmälde till kommunstyrelsens ekonomiutskott konstaterade stadsledningskontoret, liksom trafiknämnden, att det är angeläget att utreda var behoven finns och vilka åtgärder som är de mest lämpade att genomföra. Eftersom det innebär ett stort ekonomiskt åtagande

för staden att koppla fysiska åtgärder till en omskyltning till nya hastighetsgränser är det viktigt att hitta en rimlig nivå för åtgärderna, som kan gälla för hela staden.

Stadsledningskontoret anförde i anmälan till kommunstyrelsens ekonomiutskott att den totalt bedömda utgiften borde anges i ett enda inriktningsbeslut som gäller samtliga delområden och som kommunfullmäktige kan ta ställning till. Samtidigt konstaterade kontoret att det inte bedömdes sannolikt att en sådan bedömning skulle vara möjlig att göra och att det kommande inriktningsbeslutet därför endast skulle komma att avse en del av staden. Kontoret anförde att man avsåg att förelägga kommunfullmäktige ett sådant inriktningsbeslut för godkännande.

För att inte tappa fart i genomförandet har trafiknämnden valt att besluta om en inriktning för ett första delområde till en bedömd investeringsutgift om 120 mnkr. Beloppet är under den gräns, då nämnderna enligt stadens investeringsregler måste hemställa ärendet till kommunfullmäktige. Trafiknämnden har inte gjort något antagande om projektets totala utgift i det aktuella ärendet. Stadsledningskontoret uppfattar att den valda ambitionsnivån innebär att den totala utgiftsnivån inte överstiger den som angavs i utredningsbeslutet och konstaterar att utgifterna avseende inriktningen för delområde 1 kommer att inrymmas inom den långsiktiga investeringsplanen.

Trafiknämnden uppmanas att inrymma de tillkommande driftkostnaderna inom tilldelad budget.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att godkänna inriktningen för projekt Hastighetsplaner, trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1 (Hägersten med del av Liljeholmen, Spånga-Tensta och Kungsholmen), enligt trafiknämndens beslut.