

**Handläggare**  
Christina Akbar  
08-508 26 041**Till**  
Trafiknämnden  
2025-08-28

## **Översyn av hastighetsgränser i Hässelby- Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen och Norrholm. Slutredovisning**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna slutredovisning av projekt Översyn av hastighetsgränser i Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen och Norrmalm.

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefSara Bergendorff  
AvdelningschefJenny Carlsson  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Översynen av hastighetsgränser i Stockholm har syftat till att anpassa hastighetsgränserna efter gatans funktion och prioritering i framkomlighetsstrategin. Hastighetsöversynen är primärt en trafiksäkerhetsåtgärd men den ger samtidigt många positiva följd effekter, exempelvis trivsammare och mer attraktiva gaturum. Ambitionen har varit att få fram en väl avvägd hastighet på varje enskild gata som avspeglar gatans funktion, utformning och prioritering.

Översynen av hastighetsgränser i Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen och Norrmalm togs fram under 2016 och godkändes av trafiknämnden den 23 november 2017. Kontoret fick i uppdrag att genomföra omskyltning och kommunikationsinsatser till en kostnad om cirka 10 mnkr.

Totalt ingick 85 gator i denna översyn och cirka 65 procent av dem fick en sänkt hastighet antingen på hela eller delar av sträkan. Resultatet av trafikmätningarna som gjordes innan respektive efter omskyltningen visar att hastighetsefterlevnaden har ökat och fler trafikanter följer den skyltade hastigheten. Beräkningar för luft och buller visar att de justerade hastighetsgränserna inte har lett till försämringar i varken luftkvalité eller bullernivåerna.

Investeringsutgiften för Översyn av hastighetsgränser i Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen och Norrmalm beräknades till 10 mnkr. Den slutliga utgiften för projektet blev 7,2 mnkr, dock har merparten av åtgärderna bokförts inom driftbudgeten. Att utgiften blev lägre än planerat beror till stor del på att kontoret bedömde att arbetet med omskyltning skulle vara mer omfattande och kräva mer arbetsinstatser än vad som till slut var nödvändigt.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt Översyn av hastighetsgränser i Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen och Norrmalm.

## Introduktion till projektet

### Bakgrund

I trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2012 fick trafikkontoret i uppdrag att genomföra en översyn av dåvarande hastighetsgränser på stadens huvudgator och uppsamlingsgator och ta fram hastighetsplaner för tre områden: Spånga-Tensta, Kungsholmen (inklusive Västerbron och Centralbron) och Hägersten med delar av Liljeholmen. Åtgärdsplanen lyfte vikten av att ta fram hastighetsplaner för att uppnå delmålet om en bättre efterlevnad av hastighetsgränser. Under 2013 fick kontoret godkänt av nämnden att gå ut på remiss med de framtagna planerna samt att fortsätta med hastighetsöversynen för resterande del av staden.



Figur 1 Hastighetsplanens delområden.

För att öka trafiksäkerheten och hjälpa trafikanterna att hålla hastighetsgränsen har även trafiksäkerhetsåtgärder genomförts, som redovisas i flera separata projekt.

Den 23 november 2017 godkände trafiknämnden återrapporteringen av remissen för nya hastighetsgränser i Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen och Norrmalm och beslutade att ge kontoret i uppdrag att genomföra omskyltning och kommunikationsinsatser till en kostnad om cirka 10mnkr.

### Tidigare beslut

Tidigare beslut i ärendet redovisas nedan.

TN 2015-09-24

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

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 041  
Växel 08-508 27 200  
christina.akbar@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

- 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.

KF 2017-04-24

- Hastigheten vid förskolor och skolor ska sänkas till 30 km/tim om inte rimliga skäl för annat föreligger.

### **Mål och syfte**

Syftet med projektet har varit att göra en översyn av hastighetsgränserna enligt metoden i handboken *Rätt fart i staden, Sveriges Kommuner och landsting och Trafikverket (2008)*. Där delas arbetet in i fyra moment – nulägesbeskrivning, analys, genomförande och utvärdering. Analysen åskådliggör bristerna mellan utformning, trafikmiljö och hastighetsgräns samt de åtgärder som behövs för att åstadkomma förbättringar.

Målet med projektet har varit att öka efterlevnaden av hastighetsgränserna i Stockholm. Att minska hastighetsöverträdelserna identifierades som den enskilt viktigaste åtgärden för att förbättra trafiksäkerheten i Stockholm enligt trafiksäkerhetsplanens åtgärdsprogram 2010-2020. Framtagandet av en hastighetsplan och tillhörande åtgärdsplan identifierades som ett viktigt led i att uppnå målet.

De nya hastighetsgränserna och en översyn enligt metoden Rätt fart i staden, ger möjligheten att låta stadsbyggnadskvaliteterna avspeglade sig i hastighetsgränserna, förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten samt ge stöd för pågående planering för att utveckla Stockholm.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 041  
Växel 08-508 27 200  
christina.akbar@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

## Genomförd åtgärd

### Projektets innehåll

De gator och sträckor som fick en sänkt hastighet skyltades om 2021. Sträckor som fick en höjd hastighetsgräns skyltades om först år 2022–2024, eftersom omskyltningen skulle föregås av en utredning gällande behov och möjlighet till fysiska hastighetsdämpande åtgärder samt eventuellt en byggnation av dessa. Även bullernivåer och luftkvalitet skulle utredas innan höjningar genomfördes på platser där det kunde befaras att gräns- eller riktvärdena skulle överskridas.

Totalt ingick 85 gator och delsträckor i översynen och cirka 65 procent av dem fick en sänkt hastighetsgräns. Resterande gator fick antingen en höjd hastighetsgräns eller behålla sin ursprungliga hastighetsgräns.

### Måluppfyllelse och konsekvenser

#### Hastighetsgränser

Inom detta projekt har trafikmätningar utförts före och efter omskyltningen av hastighetsgränserna där skyltad hastighetsgräns antingen har höjts eller sänkts. Förändringen av de uppmätta hastigheterna efter omskyltningen presenteras i **Error! Reference source not found..** Förändringen i uppmätt hastighet presenteras som ett spann i km/tim.

| Hastighetsgräns före omskyltning (km/tim) | Hastighetsgräns efter omskyltning (km/tim) | Förändring av uppmätt hastighet (-/+ km/tim) |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------|
| 30                                        | 40                                         | -2 - +1                                      |
| 50                                        | 30                                         | -3 - +2                                      |
| 50                                        | 40                                         | -13 - +3                                     |
| 50                                        | 60                                         | -4 - +0                                      |
| 70                                        | 60                                         | -7 - +1                                      |

Tabell 1 Förändring av hastighetsgränser före respektive efter omskyltning.

Resultaten av uppföljningen visar att det finns stor variation i hur omskyltningen har påverkat uppmätt hastighet. Vid höjningar från 30 till 40 km/tim har påverkan varit ganska liten generellt. Sänkningar från 50 till 30 km/tim samt höjningar från 50 till 60 km/tim har inte heller påverkat uppmätt hastighet mycket vilket bekräftar att de nya hastighetsgränser stämmer bättre överens med

gatans utformning. I de flesta fall var den uppmätta hastigheten nästan 30 km/tim redan innan omskyltningen på gator som hade hastighetsbegränsning 50 km/tim. Den största påverkan har varit på gator där skyltad hastighetsgräns har sänkts från 50 till 40 km/tim. Hastigheten har sjunkit med över 10 km/tim på vissa gator. Sänkningar från 70 till 60 km/tim har också lett till ganska stora sänkningar i uppmätt hastighet. Inga höjningar i uppmätt hastighet har mätts där skyltad hastighetsgränsen har höjts från 50 till 60 km/tim. Att hastigheten både ökar och minskar efter omskyltning beror på många olika faktorer. Hur rimlig den nya hastighetsgränsen upplevs av trafikanterna, om andra åtgärder genomförts samtidigt och genomförda kampanjer som har uppmärksammat översynen och påverkat beteenden och vilken faktiskt hastighet fordonen hade innan omskyltningen är några faktorer som påverkar hastigheterna.

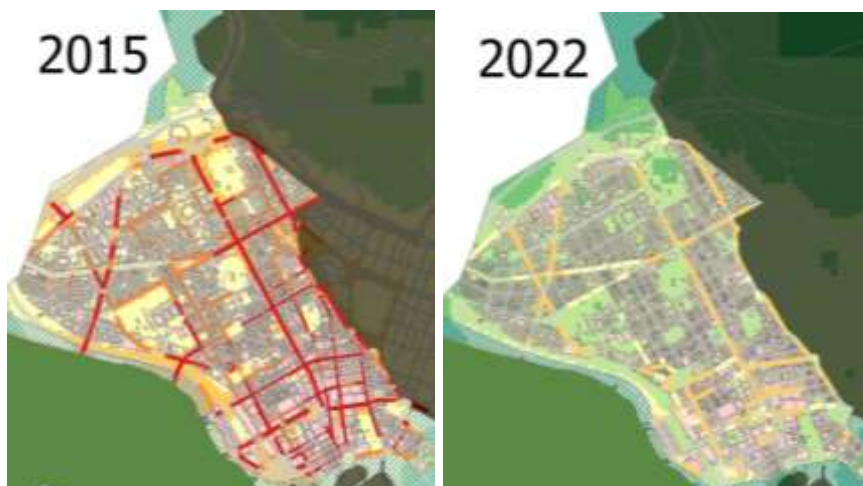
När det gäller hastighetsefterlevnad har den uppmätta hastigheten kommit närmare den skyltade hastigheten för alla hastighetsändringar. Målet med hastighetsplanen var delvis att anpassa den skyltade hastighetsgränsen utifrån gatans utformning, på ett sätt som gör det självförklarande vilken hastighetsgräns det är som gäller. Även små förändringar i uppmätt hastighet kan ha stor positiv effekt på trafiksäkerheten, sett till antalet döda och svårt skadade, enligt Rätt fart i staden. Kontorets slutsats är att de nya hastighetsgränserna är anpassade efter vad gatans funktion och utformning signalerar och är därför lättare att förstå och respektera.

### **Luftkvalitet**

Motorfordons hastighet har en direkt inverkan på utsläppen av luftföroreningar. Effekten av hastighetsändringar varierar beroende på förbränningsmotorernas kvalitéer och kapacitet. Vid lägre hastigheter kan emissionerna av kvävedioxider (NO<sub>2</sub>) öka, eftersom motorn då arbetar mindre effektivt jämfört med vid sin optimala hastighet. Den största förändringen av utsläppsnivåer har skett på gator där skyltad hastighetsgräns sjunker med 10 km/tim från 70 till 60 km/tim samt från 50 till 40 km/tim. I samtliga fall har luftkvaliteten på dessa gator förbättrats, vilket exemplifieras i figur 2. Ljusare färg att normen underskrids, desto mörkare färg desto högre halter och vid röd färg överskrids normen.

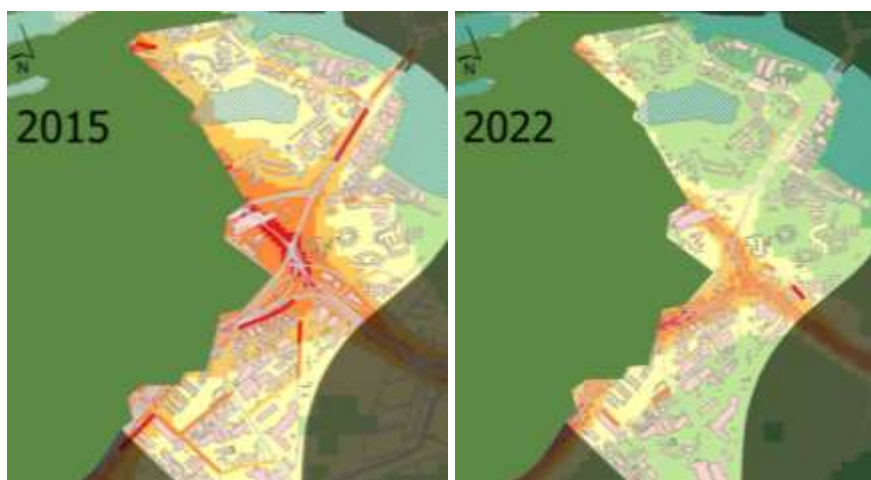
Under de senaste åren har halterna av kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) i staden minskat avsevärt. Denna utveckling kan främst tillskrivas skärpta utsläppskrav för fordon, införandet av miljözon klass II, ökad elektrifiering av fordonsflottan samt en minskande andel dieslbilar. År 2019 utgjorde elbilar 1,4 procent av personbilsbeståndet i Stockholm, medan andelen ökade till 14 procent år 2023. Under

samma period minskade andelen dieselbilar från 41 procent till 24 procent.



Figur 2 Nivåer av No2 på Norrmalm före respektive efter omskytning.

Även halter av partiklar ( $PM_{10}$ ) har minskat i Stockholm under de senaste åren, se exemplet från Liljeholmen (figur 3). Det går inte att härleda partikelminskningen till hastighetssänkningar, men då hastighet har en bevisad inverkan på partikelutsläpp så kan man inte utesluta att en hastighetssänkning har påverkat de lokala utsläppen. Minskningen kan även kopplas till insatser som städning, dammbindning, tidig sandupptagning på innerstadsgator samt den minskande användningen av dubbdäck.



Figur 3 Nivåer av PM10 i Liljeholmen före respektive efter omskytning.

### Buller

Vägrafikbuller uppstår huvudsakligen från två källor: motorljud och interaktionen mellan däck och vägbanan. För personbilar är

motorljudet den dominerande bullerkällan vid hastigheter under 30–50 km/h. Vid hastigheter över 50 km/h är det istället ljudet från däck–vägbanekontakten som utgör den främsta bullerkällan. För tyngre fordon sker motsvarande övergång vid hastigheter mellan 50 och 70 km/h.

Majoriteten av de utvärderade vägsträckorna, cirka 85 procent, har fått minskade eller oförändrade bullernivåer till följd av genomförda hastighetssänkningar. Endast omkring 15 procent av sträckorna har uppvisat ökade bullernivåer.

Även om sänkt skyltad hastighet teoretiskt innebär lägre bullernivåer, visar mätningar att den faktiska körhastigheten i många fall endast förändrades marginellt och då påverkades inte bulkernivåerna i så stor utsträckning.

## Tidplan och genomförande

### Tidplan

Den ursprunglingen tidplanen som redovisades i genomförandebeslutet har hållits. Ambitionen var att omskyltningen och införandet av de nya hastighetsgränserna skulle ske efter genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärder för att undvika omskyltning i flera steg. Omskyltningen av sänkningar utfördes under 2021 och höjningarna skyltades om mellan 2021–2024, i takt med att de fysiska åtgärderna färdigställdes.

De gator som har haft ett pågående eller planerat ombyggnadsprojekt som utförts av antingen trafikkontoret eller annan extern aktör har skyltats om i efterhand, då projektet behövde färdigställas innan en omskyltning kunde ske.

### Intressenthantering och kommunikation

Under 2016 var Översyn av hastighetsgränser i Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen och Norrmalm på remiss hos flera berörda parter, till exempel statliga verk, grannkommuner och intresseorganisationer. Därefter bearbetades förslaget utifrån de inkomna synpunkterna.

Inom projektet har det gjorts breda informations- och kommunikationsinsatser via bussar, hållplatser och stadens digitala reklamtavlor. Insatserna har gjorts en till två gånger per år, under våren och/eller hösten. Kommunikationsinsatserna har främst genomförts i anslutning till att omskyltningen av hastighetsgränser genomfördes. Syftet har varit att informera och att öka förståelsen för omskyltningen av hastighetsgränser.

## Investering

Projektets utgifter blev lägre än uppskattningen i genomförandebeslutet som togs i trafiknämnden i november 2017.

I genomförandebeslutet uppskattades projektets utgifter till 10,0 mnkr. Projektets utfall uppgick till totalt 7,2 mnkr, varav 1,6 mnkr har bokförts inom nämndens investeringsbudget och 5,6 mnkr inom nämndens driftbudget.

Efter genomförandebeslutet har det allmänna regelverket samt stadens rutiner för vilka typer av arbeten som kan klassificeras som investeringar förändrats. Till följd av dessa förändringar har en större andel av åtgärderna bokförts som driftskostnader än vad som ursprungligen beräknades i genomförandebeslutet.

Projektets ekonomi redovisas i nedanstående tabell.

|                                                     | <b>Beslutat<br/>belopp<br/>(mnkr)</b> | <b>Utfall<br/>(mnkr)</b> | <b>Avvikelse<br/>(mnkr)</b> |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| <b>Investering</b>                                  |                                       |                          |                             |
| Utredning och projektering för omskyltning          | 1,5                                   | 0,2                      | -1,3                        |
| Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk    | -                                     | 0,5                      | 0,5                         |
| Entreprenad                                         | 7,5                                   | 0,9                      | -6,6                        |
| Kommunikationsinsatser – geografiskt specifika      | 1,0                                   | 0                        | -1,0                        |
| <b>Summa</b>                                        | <b>10,0</b>                           | <b>1,6</b>               | <b>-8,4</b>                 |
|                                                     |                                       |                          |                             |
| <b>Drift</b>                                        |                                       |                          |                             |
| Trafikutredning hastighetsgränser, inkl. intern tid | -                                     | 3,1                      | 3,1                         |
| Kommunikationsinsatser – övergripande               | -                                     | 2,0                      | 2,0                         |
| Utvärdering och eftermätningar                      | -                                     | 0,5                      | 0,5                         |
| <b>Summa</b>                                        | <b>-</b>                              | <b>5,6</b>               | <b>5,6</b>                  |
|                                                     |                                       |                          |                             |
| <b>TOTALT</b>                                       | <b>10,0</b>                           | <b>7,2</b>               | <b>2,8</b>                  |

## Kommentar till projektutgifter

Att projekten kunde genomföras till en lägre utgift än den planerade budgeten beror till stor del på att kontoret bedömde att arbetet med

omskyltning skulle vara mer omfattande och kräva mer arbetsinsatser än vad som till slut var nödvändigt.

Eftersom denna typ av projekt var nytt för trafikkontoret – och eftersom ingen annan kommun tidigare genomfört en så pass omfattande översyn av hastighetsgränser – uppstod dock andra utmaningar. Projektet tog längre tid att genomföra än planerat och krävde en mer omfattande kommunikationskampanj gentemot stockholmarna för att skapa förståelse och förtroende. Detta ledde till ökade kostnader för informations- och kommunikationsaktiviteter.

### **Driftkostnader**

Projektet har inte inneburit några förändringar för nämndens framtida driftkostnader.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 0,1 mnkr samt internränta från och med år 2024. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

### **Lärdomar**

Det är en lång process från utredning och beslut om hastighetsgränser till dess att trafiksäkerhetsåtgärder finns på plats och höjningar kan skyltas om. I några fall har platser och gator hunnit byggas om inom ramen för andra projekt. I andra fall har beslut om nya detaljplaner eller andra projekt har fastställts vilket förändrat en gatas användning och medfört att kontoret behövt omvärdera bedömningen av hastighetsgränser. För att minimera detta har senare hastighetsplaner utretts närmare kommande beslut om trafiksäkerhetsåtgärder för att underlätta att omskyltning sker nära beslut.

Kommunikation har varit viktigt i att skapa förståelse och repekt för projektet, med allmänheten men inte minst inom kontoret och mellan olika förvaltningar. Projektets geografiska omfattning har inneburit att många andra planerade och pågående projekt har påverkat och påverkats av översynen.

### **Slut**

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 041  
Växel 08-508 27 200  
christina.akbar@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm