

Handläggare
Christina Akbar
08-508 26 041**Till**
Trafiknämnden
2025-11-13

Översyn av hastighetsgränser i Farsta, Rinkeby-Kista, Skarpnäck och Östermalm. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna slutredovisning av projekt Översyn av hastighetsgränser i Farsta, Rinkeby-Kista, Skarpnäck och Östermalm.

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 Farsta, Rinkeby-Kista, Skarpnäck och Östermalm togs fram under 2016 och godkändes av trafiknämnden den 26 november 2019. Kontoret fick i uppdrag att genomföra omskyltning och kommunikationsinsatser till en kostnad om cirka 9 mnkr.

Översynen omfattade drygt 143 km vägnät varav majoritet har fått sänkt hastighetsgränser och 23% förblev oförändrat. 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 Farsta, Rinkeby-Kista, Skarpnäck och Östermalm beräknades till 9 mnkr. Den slutliga utgiften för projektet blev 4,4 mnkr. 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 arbetsinsatser än vad som till slut var nödvändigt.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt Översyn av hastighetsgränser i Farsta, Rinkeby-Kista, Skarpnäck och Östermalm.

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.

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

Den 26 september 2019 godkände trafiknämnden återrapporteringen av remissen för nya hastighetsgränser i Farsta, Rinkeby-Kista, Skarpnäck och Östermalm och beslutade att ge kontoret i uppdrag att genomföra omskyltning och kommunikationsinsatser till en kostnad om cirka 9 mnkr.

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



Figur 1 Hastighetsplanens delområden

Tidigare beslut

Tidigare beslut i ärendet redovisas nedan.

TN 2015-09-24

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

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

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 avspegla sig i hastighetsgränserna, förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten samt ge stöd för pågående planering för att utveckla Stockholm.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Genomförd åtgärd**Projektets innehåll**

År 2019 godkändes genomförandebeslutet för Översynen av hastighetsgränser i Östermalm, Rinkeby-Kista, Farsta och Skarpnäck. Huvuddelen av sträckorna skyltades om 2022. 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.

Översynen omfattade drygt 143 km vägnät varav majoriteten, 54 procent, fick sänkta hastighetsgränser. 23 procent förblev oförändrade varav majoriteten av dessa gator redan var skyltade

med 30 km/tim innan översynen. Större delen av sänkningarna var på gator där hastighetsgränsen sänktes från 50 till 40 km/tim eller 70 till 60 km/tim. På de återstående vägsträckorna som utgjorde 23 procent, höjdes den skyltade hastigheten där majoriteten av förändringarna innebar en höjning från 50 km/tim till 60 km/tim. Detta kan förklaras av att gator med högre skyltad hastighet generellt sett är längre sett till sträckning.

Måluppfyllelse och konsekvenser

Hastighetsgränser

Inom projektet har trafikmätningar utförts före och efter omskyltningen av hastighetsgränserna där skyltad hastighetsgräns antingen har höjts eller sänkts. Förändringen av de uppmätta hastigheterna presenteras i Tabell 1. 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	-8 - -1
50	30	-15 - -3
50	40	-11 - +2
50	60	-9 - -1
70	60	-2 - -1
70	80	+2

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. Gator som fick en höjd hastighet från 30 till 40 km/tim hade en högre uppmätt hastighet innan omskyltningen och den uppmätta hastigheten sänktes efter omskyltningen. Detta kan bero på en större acceptans för de nya hastighetsgränserna som upplevs som mer rimliga sett till miljön, följeffekt av fysiska åtgärder som har införts längs sträckan för att dämpa hastigheten vid viktiga passager för oskyddade

trafikanter samt sänkta hastighetsgränser inom ett större område vilket i sin tur bidragit till lägre körhastigheter.

Sänkningar från 50 km/tim till 30 och 40 km/tim har gett störst skillnad i uppmätt hastighet. Där har flera gator fått minskningar av reell hastighet, samtidigt som det finns gator där den uppmätta hastigheten ökat något. Även höjningar från 50 km/tim till 60 km/tim har inneburit sänkningar av den uppmätta hastigheten. Detta kan dels förklaras av en ökad acceptans för den nya hastighetsgränsen, som upplevs som mer anpassad efter gatans utformning, men också av att hastighetsgränserna i området har sänkts generellt, vilket har bidragit till lägre uppmätta hastigheter

Justeringen av hastighetsgräns från 70 till 60 km/tim och 70 till 80 km/tim har gett minst förändring av de uppmätta hastigheterna, vilket bekräftar att de nya hastighetsgränserna stämmer bättre överens med gatans utformning.

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.

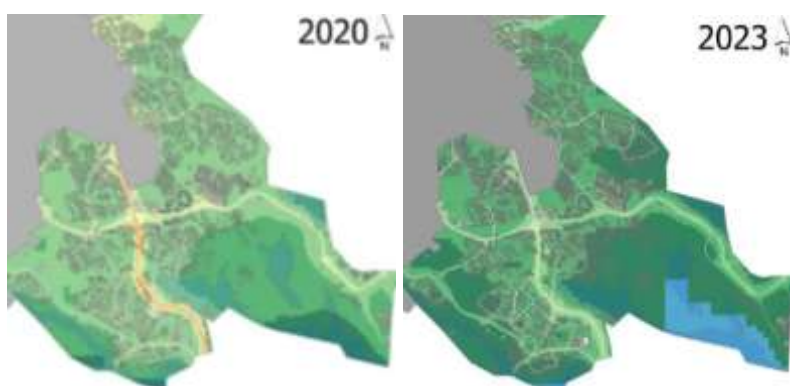
När det gäller hastighetsefterlevnad har den uppmätta hastigheten kommit närmare den skyltade hastigheten för alla hastighetsändringar. Målet med hastighetsplanen var delvis att anpassa den skyltade hastighetsgränsen till gatans utformning, på ett sätt som gör det självförklarande vilken hastighetsgräns 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.

Den största förändringen av utsläppsnivåer sker på gator där hastigheten sjunker 20 km/tim, från 50 km/tim till 30 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 (NO₂) i staden minskat avsevärt. Denna utveckling kan främst tillskrivas skärpta utsläppskrav för fordon, införandet av miljözonklass 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 dieslbilar från 41 procent till 24 procent.



Figur 2 Nivåer av No2 i Farsta och Skarpnäck före respektive efter omskyltning.

Även halter av partiklar (PM₁₀) har minskat i Stockholm under de senaste åren, se figurer nedan. Det går inte att med säkerhet härleda partikelminskningen till hastighetssänkningar, men då hastighet har en bevisad inverkan på partikelutsläpp varför hastighetssänkningen kan ha 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 på Östermalm före respektive efter omskyltning.

Buller

Buller från vägtrafik uppstår främst från två källor: motorljud och interaktionen mellan däck och vägbanan. För personbilar är motorljudet den primära källan vid hastigheter under 30–50 km/h. För hastigheter över 50 km/h är det i stället kontakten mellan däck och vägbanan som skapar buller. För tyngre fordon ligger brytpunkten vid 50–70 km/h.

Majoriteten av de utvärderade vägsträckorna har fått minskade eller oförändrade bullernivåer till följd av genomförda hastighetssänkningar. Endast två gator har fått höjda bullernivåer, och de ligger under riktvärdena. På Östermalm är det flera gator som låg över riktvärdena innan omskyltning, de flesta av dessa har fått något minskade bullernivåer samtidigt som några inte har någon förändring alls.

Även om sänkt skyltad hastighet innebär lägre bullernivåer och en höjd skyltad hastighet högre bullernivåer, visar trafikmätningar att den faktiska körhastigheten i många fall endast förändrades marginellt och då påverkades bullernivåerna i mindre utsträckning.

Tidplan och genomförande

Den ursprungligen tidplanen som redovisades i genomförandebeslutet har hållits. Ambitionen var att omskyltningen och införandet av de nya hastighetsgränserna skulle ske efter genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärderna för att få en god trafiksäkerhet och hastighetsefterlevnad samt att undvika omskyltning i flera steg. Därför gick tre år från beslut till att gatorna började skyltas om. Omskyltningen av sänkningar och de flesta höjningar av hastighetsgränser utfördes under 2022. Höjningarna av hastighetsgränser föregicks av utredningar samt eventuell byggnation av hastighetssäkrande åtgärder.

Innan omskyltning kunnat ske har en intern och ibland även extern dialog behövts. De gator som har haft ett pågående eller planerat projekt har skyltats om i efterhand, då projektet behövde färdigställas innan en omskyltning kunde ske.

Intressenthantering och kommunikation

Under 2016 och 2017 var Översyn av hastighetsgränser i Farsta, Rinkeby-Kista, Skarpnäck och Östermalm 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 reklamtaflor. Insatserna har gjorts 1–2 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.

Ekonomi och finansiering

Investering

Projektets investeringsutgift blev lägre än uppskattningen i genomförandebeslutet som togs i trafiknämnden den 26 november 2019.

I genomförandebeslutet uppskattades projektets utgifter till 9 mnkr. Projektets utfall uppgick till totalt 4,4 mnkr, varav 2,1 mnkr har bokförts inom nämndens investeringsbudget och 2,3 mnkr inom nämndens driftbudget.

Efter att genomförandebeslutet fattats har staden i samband med bokslut för 2021 börjat tillämpa en ny hantering av anläggningsredovisningen. Denna nya hantering innebär att en del av det som tidigare klassificerats som investeringsutgifter fortsättningsvis kommer att resultatföras. Till följd av dessa förändringar har en större andel av åtgärderna inom projektet klassificerats som driftkostnader än vad som ursprungligen beräknades i genomförandebeslutet.

Projektets ekonomi redovisas i nedanstående tabell.

	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utredning och projektering	1,5	0,6	-0,9
Byggaktörskostnader inkl. byggledning och risk		0,5	0,5
Entreprenad	6,5	1	-5,5
Kommunikationsinsatser	1	0	-1
Summa	9,0	2,1	-6,9
Drift			
Trafikutredning hastighetsgränser, inkl intern tid		1,3	1,3

Kommunikationsinsatser – övergripande		0,8	0,8
Utvärdering och eftermätningar		0,2	0,2
Summa		2,3	2,3
Totalt	9,0	4,4	-4,6

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 unikt i sin omfattning i Sverige, uppstod 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 0,3 mnkr från och med år 2025.

Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 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 fastställts vilket förändrat gatans användning och medfört att kontoret behövt omvärdera bedömningen av hastighetsgränser. För att minimera detta har senare hastighetsplaner utretts närmare kommande beslut om trafiksäkerhetsåtgärder vilket har underlättat att omskyltning sker nära beslut.

Kommunikationen har varit viktig för att skapa förståelse och respekt 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