

PM 2016:104 RVII (Dnr 123-429/2016)

Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard

Remiss från Trafikverket

Remisstid till den 1 juni 2016

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Trafikverket har remitterat rapporten ”Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard” till Stockholms stad. I rapporten redovisas en samlad bild av de föreslagna åtgärderna och dess effekter på nationell nivå.

De sammantagna effekterna av föreslagna höjningar och sänkningar av hastighetsgränser i Stockholms län beräknas uppgå till 9 färre dödade och svårt skadade personer per år och 4,6 miljoner färre fordonstimmar per år samt minskade CO₂-utsläpp motsvarande 1 500 ton per år, räknat vid planperiodens slut år 2025.

Remiss finns att läsa i sin helhet på [Trafikverkets hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafikenämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd och Kungsholmens stadsdelsnämnd.

Exploateringskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret har inkommit med kontorsyttranden. Stadsbyggnadsnämnden har ej inkommit med svar.

Stadsledningskontoret välkomnar Trafikverkets rapport om åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard. Angreppssättet att värna restiderna inom ramen för uppställda säkerhets- och miljökrav är lovvärt, då det synes medföra en trefaldigt gynnsam utveckling med färre döda och skadade, färre fordonstimmar och lägre CO₂-utsläpp.

Exploateringskontoret har inga synpunkter på rubricerat ärende.

Miljöförvaltningen menar att rapporten som behandlar föreslagna och genomförda åtgärder på det regionala vägnätet framgår att 58 km väg på grund av höga partikelhalter fått sänkt hastighet under år 2014. Detta är positivt då höga nivåer av PM10 kan försvåra Stockholms möjligheter att nå målet om 140 000 nya bostäder till år 2030.

Trafikkontoret menar att den allmänna inriktningen i åtgärdsförslagen är goda och i linje med stadens egen planeringsinriktning. Trafikkontoret kommer under våren 2016 att påbörja arbetet med att införa nya hastigheter i Stockholms stad. Det nya hastighetsgränssystemet är en del i en ny långsiktig strategi för hur hastighetsgränserna på vägarna ska anpassas till nollvisionen och till de övriga transportpolitiska delmålen.

Bromma stadsdelsnämnd ställer sig positiv till förslaget och anser det viktigt att systematiskt fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägnas standard för att uppnå ett effektivt och säkert transportsystem.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd anser inte att förvaltningen eller dess verksamheter berörs av remissen och har därför inga synpunkter på förslagen.

Kungsholmens stadsdelsnämnd är positiv till Trafikverkets förslag på åtgärder som nationellt sett förväntas innebära ett minskat antal omkomna i trafiken, minskade restider för personbilstrafik samt minskade utsläpp av koldioxid, vilket är en förutsättning för att de nationella transportpolitiska målen ska kunna uppnås. Nämnden är också positiv till föreslagna åtgärder för Stockholms län som innebär ett säkrare transportsystem och minskat utsläpp av koldioxid.

Mina synpunkter

Det är glädjande att se Trafikverkets förslag till åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägnas trafiksäkerhetsstandard och att det förväntas innebära ett minskat antal omkomna i trafiken, minskade restider för personbilstrafiken och minskade utsläpp av koldioxid.

Sänkt hastighet på vissa delar av regionens vägsystem behövs för att öka framkomligheten på vägsträckor med stor trängsel.

Av rapporten som behandlar föreslagna och genomförda åtgärder på det regionala vägnätet framgår att 58 km väg på grund av höga partikelhalter fått sänkt hastighet under 2014. Detta är positivt då höga nivåer av PM10 inte bara är en hälsofråga utan även försvårar Stockholms möjligheter att nå målet om 140 000 nya bostäder till 2030. Vid sidan av partiklar utgör även kväveoxider och buller från vägtrafiken ett hinder vid exploatering.

Trafikverkets allmänna inriktning ligger väl i linje med stadens egen planeringsinriktning. Vi har inlett ett arbete med att införa ett nytt hastighetsgränssystem som en del i en långsiktig strategi för hur vägarna ska anpassas till nollvisionen och till de övriga transportpolitiska delmålen.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen "Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägnas trafiksäkerhetsstandard" hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 19 maj 2016

DANIEL HELLDÉN

Bilaga

Remissen, sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

Trafikverket har remitterat rapporten ”Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard” till Stockholms stad. I rapporten redovisas en samlad bild av de föreslagna åtgärderna och dess effekter på nationell nivå.

De sammantagna effekterna av föreslagna höjningar och sänkningar av hastighetsgränser i Stockholms län beräknas uppgå till 9 färre dödade och svårt skadade personer per år och 4,6 miljoner färre fordonstimmar per år samt minskade CO₂-utsläpp motsvarande 1 500 ton per år, räknat vid planperiodens slut år 2025.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd och Kungsholmens stadsdelsnämnd.

Exploateringskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret har inkommit med kontorsyttranden. Stadsbyggnadsnämnden har ej inkommit med svar.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 26 april 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret välkomnar Trafikverkets rapport om åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard. Angreppssättet att värna restiderna inom ramen för uppställda säkerhets- och miljökrav är lovvärt, då det synes medföra en trefaldigt gynnsam utveckling med färre döda och skadade, färre fordonstimmar och lägre CO₂-utsläpp.

Stadsledningskontoret har ingen synpunkt på de föreslagna åtgärderna eller tidpunkterna för de åtgärder som planeras i Stockholms län.

Stadsledningskontoret ser positivt på förslaget att använda metoden variabel hastighet på delar av det centrala vägsystemet i Stockholms län för att nå optimal framkomlighet.

Stadsledningskontoret har utgått ifrån att det i länsrapporten för Stockholms län på sidan 12 felaktigt anges att antalet fordonstimmar ökar med 4,6 miljoner, eftersom det av tabellerna på sidan 11 framgår att det blir en minskning med 4,6 miljoner fordonstimmar.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen i enlighet anser remissen besvarad med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Exploateringsnämnden

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 22 mars 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret har inga synpunkter på rubricerat ärende.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 25 april 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Ett minskat antal döda och svårt skadade är positivt ur ett hälsoperspektiv liksom att åtgärderna totalt leder till minskad klimatpåverkan. Av rapporten framgår dock att miljöeffekterna av de föreslagna åtgärderna är mycket små i relation till effekterna av de föreslagna vägprojekt som planeras genomföras under planperioden.

Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn förväntas öka koldioxidutsläppen med 70 000 ton per år. Förbifart Stockholm kan dock potentiellt omfördela trafik som idag går i mer centrala bostadsområden vilket kan få positiva lokala miljöeffekter.

Av rapporten som behandlar föreslagna och genomförda åtgärder på det regionala vägnätet framgår att 58 km väg på grund av höga partikelhalter fått sänkt hastighet under 2014. Detta är positivt då höga nivåer av PM10 kan försvåra Stockholms möjligheter att nå målet om 140 000 nya bostäder till 2030. Utöver partiklar utgör även kväveoxider och buller från vägtrafiken ett hinder vid exploatering, även om bullerproblematik generellt går att lösa genom anpassning av bebyggelse. Det hade därför varit intressant med en bredare analys kring hur hastighetssänkningar och andra åtgärder som förändrad disponering av vägbanan skulle kunna bidra till Stockholms bostadmål. En sådan analys skulle till exempel kunna peka ut vägsnitt med potential att minska hastighet och trafikmängder för att möjliggöra bostäder i närmare anslutning till vägen än vad som idag är möjligt. Analysen skulle även behöva inkludera möjliga ändringar av regler för farligt gods, då dessa i dag utgör det största hindret för exploatering nära större trafikleder.

Trafikkontoret

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 7 april 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret anser att den allmänna inriktningen i åtgärds-förslagen är goda och i linje med stadens egen planeringsinriktning. Trafikkontoret kommer under våren 2016 att påbörja arbetet med att införa nya hastigheter i Stockholms stad. Det nya hastighetsgräns-systemet är en del i en ny långsiktig strategi för hur hastighetsgränserna på vägarna ska anpassas till nollvisionen och till de övriga transportpolitiska delmålen. Ambitionen med hastighetsöversynen har varit att få fram en väl avvägd hastighet på varje enskild gata.

Kontoret ser också positivt på möjligheten till variabel hastighet.

I det förslag som trafikkontoret fått på remiss redovisas effekterna av olika förslag på ett tydligt och bra sätt, men det framgår inte klart hur målkonflikter ska hanteras och hur denna hantering står i överensstämmelse med det övergripande målet om samhällsekonomisk effektivitet. Trafikkontoret vill understryka vikten av att hastighetsrevideringar sker i enlighet med det övergripande målet om samhällsekonomisk effektivitet i transportsystemet vid de avvägningar som måste göras mellan tillgänglighet (som i sin tur beror bl a på restider), utsläpp, trafiksäkerhet och investeringskostnader. Målet om effektivitet i transportsystemet framhävdes också i det regeringsdirektiv till Åtgärdsplaneringen 2014-2025 (december 2012) som anges som en utgångspunkt för Trafikverkets arbete.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 14 april 2016

följande.

Nämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på kommunstyrelsens remiss av förslag till åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägnas trafiksäkerhetsstandard.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 22 mars 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiv till förslaget och anser det viktigt att systematiskt fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägnas standard för att uppnå ett effektivt och säkert transportsystem. Angeläget är även att fortsättningsvis försöka motverka de negativa effekter som eventuellt kan komma att uppstå i form av försämrade tillgänglighet och ökade restider.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 14 april 2016 följande.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd godkänner och överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.

Hägersten-Liljeholmen stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 29 mars 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning anser inte att förvaltningen eller dess verksamheter berörs av remissen och har därför inga synpunkter på förslagen.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 14 april 2016 följande.

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 22 mars 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till Trafikverkets förslag på åtgärder som nationellt sett förväntas innebära ett minskat antal omkomna i trafiken, minskade restider för personbilstrafik samt minskade utsläpp av koldioxid, vilket är en förutsättning för att de nationella transportpolitiska målen ska kunna uppnås.

Synpunkter på förslag till omskytning av befintliga vägsträckor i länsrapport för Stockholms län

Förvaltningen är också positiv till föreslagna åtgärder för Stockholms län som innebär ett säkrare transportsystem och minskat utsläpp av koldioxid. Sänkt hastighet på vissa delar av regionens centrala vägsystem behövs också för att öka framkomlighet på trängseldrabbade sträckor samt för att skapa säker framkomlighet för buss och cykel i trånga vägsektioner.

Till skillnad från riket i stort kommer föreslagna åtgärder i länet resultera i 4,6 miljoner fler fordonstimmar per år, till skillnad från en minskning med 7 miljoner restimmar per år i riket i stort. Förutsättningarna i den tätt trafikerade och snabbt växande centrala delen av

storstadsregionen skiljer sig på sådant sätt mot övriga landet att inriktningen i hastighetsanalysen har anpassats till detta. Val av hastighet på vägnätet är ett viktigt medel för att uppnå framkomlighet, god miljö och trafiksäkerhet. För många av de åtgärder, investeringar och omskyltningar som genomförs i Stockholmsregionen har miljö och anpassning till trafiksituationen extra stor betydelse, till skillnad från resten av landet där fler investeringsåtgärder har som främsta syfte att bidra till höjd hastighet.

I de centrala delarna av länets vägsystem som ligger inom Stockholms stad krävs åtgärder för förbättrad hälsa och miljö samt för att nå stadens mål om minskad klimatpåverkan då Stockholm växer i snabb takt. Anpassning av hastighet är ett medel som Trafikverket har att tillgå för att bidra till detta. Även vid trängseldrabbade sträckor är sänkt/anpassad hastighet ett medel för att såväl klara miljösituationen som att optimera framkomligheten. I trånga vägsektioner kan det även finnas anledning att anpassa hastigheten och därmed utrymmeskravet utifrån behov av säker framkomlighet för buss och/eller cykel. Trots att föreslagna åtgärder kommer att resultera i fler fordonstimmar per år är förvaltningen positiv till förslaget som kommer att bidra till positiva effekter för hälsa och miljö i regionen samt bidra till att Stockholm stads mål om minskad klimatpåverkan kan uppnås då Stockholm växer i snabb takt.