

Handläggare
Elenore Bjelke
08-508 260 35**Till**
Trafiknämnden
2017-05-18

Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner inriktningsbeslutet för trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden kopplat till hastighetsplanen till en sammanlagd utgift om cirka 750 miljoner kr.
2. Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
3. Trafiknämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefErika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

I Stockholm pågår en omfattande översyn av nuvarande hastighetsgränser och för det första delområdet genomfördes beslutade hastighetssänkningar under våren 2016. Det är viktigt att gällande hastighetsbegränsning respekteras. Att införa nya hastighetsgränser handlar därför inte bara om att skylta om; det kan även behövas åtgärder för att säkra korsningspunkter och stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet. Kontoret önskar därför utreda vilket behov det finns av att göra trafiksäkerhetsåtgärder i samband med omskyltning av hastigheterna i staden.

Det kommer att behöva göras en prioritering bland åtgärdsbehoven och kontoret föreslår följande kriterier som bedömningsgrund: platser där många barn rör sig, platser med stort olycksantal, sträckor med låg hastighetsefterlevnad, platser med röda kvalitetsavvikelser för oskyddade trafikanter samt gator som får en höjd hastighet. Kontorets förslag är att arbeta med ett antal typåtgärder längs sträckorna för att få hastighetsefterlevnad och hastighetssäkra passager samt korsningar, se bilaga 2. Föreslagna enklare typåtgärder kostar cirka 0,3–2 mnkr. En cirkulationsplats är betydligt dyrare, cirka 7 mnkr. Kontoret bedömer att det är en rimlig ambitionsnivå att ha en budget på cirka 30-60 mnkr per stadsdelsområde för att kunna åtgärda de viktigaste sträckorna. Kontoret bedömer att det då går att få en god trafiksäkerhet i de strategiskt utvalda passagerna. Anledningen till det stora spannet är att vissa stadsdelar är större och därmed har fler gator som är i behov av åtgärder.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning för trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden till en sammanlagd utgift om cirka 750 mnkr.

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 stadskaraktär, 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.

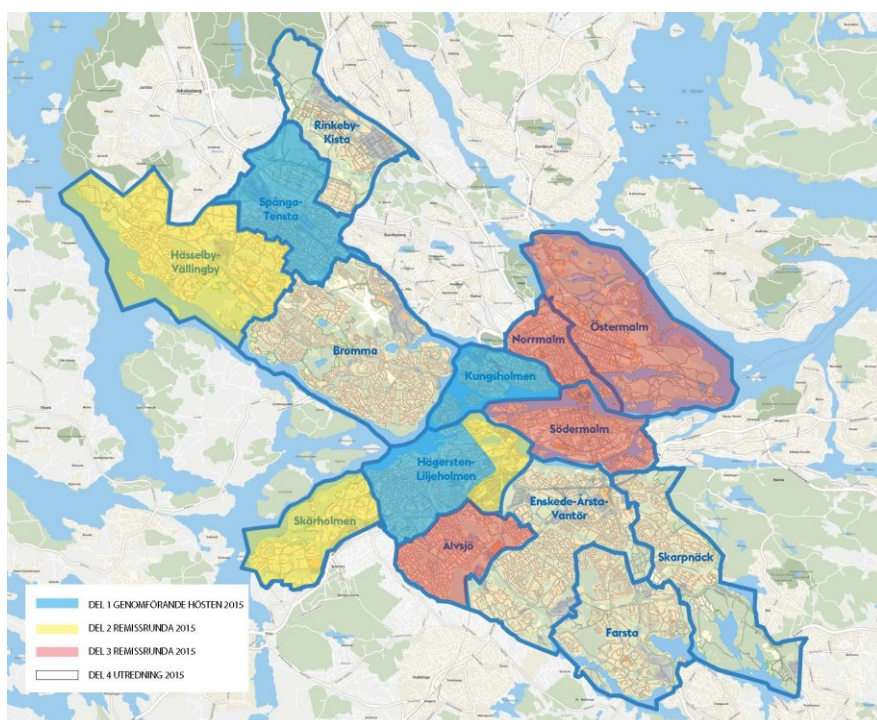
I trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2012 fick trafikkontoret i uppdrag att genomföra en översyn av stadens hastighetsgränser genom att ta fram hastighetsplaner för tre pilotområden (del 1 i figur 1 nedan) samt att under 2013 återkomma till nämnden med en redovisning av resultaten.

Under 2013 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. 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. Omskyltningen av hastighetssänkningarna har genomförts under våren 2016.

Utöver att nämnden fattade beslut om förändrade hastighetsgränser fattades även 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 motorfordonstrafiken.
- 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.



Figur 1: Översikt över Hastighetsplanens fyra delområden

I oktober 2016 fattades utredningsbeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden i trafiknämnden som senare godkändes i kommunstyrelsen ekonomiutskott.

I februari 2017 fattades ett inriktningsbeslut för de fysiska åtgärderna för delområde 1 gällande hastighetsplanen för Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten med del av Liljeholmen i trafiknämnden. I beslutet uppdrog trafiknämnden till kontoret att pröva ATK (automatisk trafiksäkerhetskontroll) för ett antal gator inom delområde 1 och återkomma till nämnden med en redovisning. Utredning för detta pågår och kontoret avser att söka ATK-etablering för ett antal gator i staden i enlighet med inriktningsbeslut i trafiknämnden 2017-02-02 § 11. Trafikverket tillsammans med Polisen gör en bedömning av de ansökningar som inkommer och fattar sedan beslut om etablering utifrån de kriterier som finns. Kontoret för också på nämndens uppdrag en dialog med SKL och Trafikverket gällande platser och förutsättning för etablering av ATK i tätort samt utveckling av kriterierna. Arbetet kommer redovisas för trafiknämnden i ett separat ärende.

Inriktningsbeslutet behandlades i Kommunfullmäktige 2017-04-24 § 64. I det inriktningsbeslutet framgår vilka gator som trafikkontoret avser att utreda vidare gällande trafiksäkerhetsåtgärder för delområde 1. Ärendet återremitterades till trafiknämnden med uppdrag till trafiknämnden att återkomma till kommunfullmäktige med ett samlat inriktningsbeslut för hela staden. Detta inriktningsbeslut omfattar fysiska åtgärder kopplat till hastighetsplanen för hela staden och ersätter därmed inriktningsbeslutet för delområde 1. Beslutet i kommunfullmäktige följer enligt nedan:

- ”1. Ärendet om hastighetsplaner återremitteras
2. Trafiknämnden ska återkomma till kommunfullmäktige med inriktningsbeslut för den totala investeringsutgiften för trafiksäkerhetsåtgärder som gäller samtliga delområden.
3. Skyltad hastighet på gator som ligger i anslutning till skolor och förskolor ska vara högst 30 km/h.
4. Att i övrigt anföra följande

Trafiksäkerheten är en prioriterad och mycket viktig fråga för staden. Flera stadsdelsnämnder har i remissvar betonat vikten av låga hastigheter vid förskolor och skolor. Med anledning av detta behöver delområde 1 ses över och trafiknämnden ska återkomma till kommunfullmäktige med ett inriktningsbeslut för den totala

investeringsutgiften för trafiksäkerhetsåtgärderna som gäller för samtliga delområden i staden. I det kommande ärendet ska skyltad hastighet inte överstiga 30 km/h på de gator som ligger invid skolor och även vid förskolor om inte rimliga skäl för annat föreligger.”

Beslutet gällande sänkt hastighet till 30 km/tim vid förskolor kommer att införlivas i samband med beslut om nya hastighetsgränser för delområde 2-4. För delområde 1 har trafiknämnden redan beslutat om nya hastighetsgränser (2015-09-24). För delområde 1 kommer därför kontoret att se över de gator som har hastighetsgräns över 30 km/tim och om inte rimliga skäl för annat föreligger justera till 30 km/tim vid förskolorna. Omskyltning planeras till hösten 2017.

Ärendets beredning och innehåll

Detta tjänsteutlåtande omfattar inriktningsbeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden kopplat till hastighetsplanen. Genomförandebeslut gällande förändrade hastighetsgränser för delområde 1 fattades av trafiknämnden 2015-09-24 § 40. Genomförandebeslut för förändrade hastighetsgränser för resterande delområden planeras behandlas löpande i trafiknämnden under 2017 och framåt. Uppdrag gällande ATK kommer redovisas i ett separat ärende till trafiknämnden.

Projektet har bedrivits internt på trafikkontoret. Kontoret har även haft en dialog med exploateringskontoret gällande pågående exploatering som kan påverka val av lösningar. Kontoret har haft en dialog med stadsdelsförvaltningen och stadsbyggnadskontoret i samband med förslaget på nya hastigheter men inte i samband med val av fysiska åtgärder. Samråd har hållits med stadsledningskontoret.

Inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder

Mål och syfte

Syftet med inriktningsbeslutet är att utreda behovet av trafiksäkerhetsåtgärder i samband med omskyltning av hastigheterna i staden, som ett sätt att stödja trafikanterna att hålla hastighetsbegränsningen samt säkra utvalda gång- och cykelpassager.

Det är viktigt att gällande hastighetsgränser respekteras. De åtgärder som staden kan göra för att få en god hastighetsefterlevnad är att sätta rätt hastighetsgräns med hänsyn till gatans funktion och 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 hastighetsbegränsningen vara 98 %. Hastighetsplanen är en del i arbetet med att uppfylla målet om hastighetsefterlevnad.

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

Måluppfyllelse trafiksäkerhetsprogrammet

De nya hastighetsbegränsningarna och de fysiska åtgärderna bidrar till ökad hastighetsefterlevnad och i förlängningen ett minskat antal trafikolyckor samtidigt som allvarlighetsgraden minskar för de trafikolyckor som sker. De fysiska åtgärderna syftar till största delen till att hastighetssäkra och verka hastighetsdämpande för befintliga gång- och cykelpassager. Även de nya gång- och cykelpassagerna som eventuellt kommer att föreslås ska hastighetssäkras. De typåtgärder som föreslås bidrar till ett uppfyllande av stadens trafiksäkerhetsmål, där andelen hastighetsefterlevnad och andelen hastighetssäkrade passager på huvudgator går i rätt riktning.

Miljö och stadsbild

Hastighetsöversynen och de kommande föreslagna gatuombyggnationerna är primärt en trafiksäkerhetsåtgärd, men ger samtidigt många positiva följeffekter såsom minskat buller och vibrationer samt trivsammare och mer attraktiva gaturum.

Framkomlighet

Framkomligheten för oskyddade trafikanter bedöms öka i och med de föreslagna typåtgärderna genom att befintliga passager hastighetssäkras.

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 av 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.

För att prioritera mellan gator i hastighetsplanen föreslås följande kriterier användas som bedömningsgrund:

- Platser där många barn rör sig, d.v.s. kring skolor och förskolor, större idrottsplatser och större lekplatser som ligger i direkt anslutning till huvudgata och som har en permanent verksamhet
- Platser med stort olycksantal
- Sträckor som har låg hastighetsefterlevnad, d.v.s. där hastigheterna överskrids mycket och ofta
- Sträckor som har röda kvalitetsavvikelser för oskyddade trafikanter
- För gator med en höjd hastighet görs alltid en särskild bedömning av åtgärdsbehov

Mellan de platser som identifieras enligt ovan görs en prioritering utifrån ekonomiska ramar, se vidare avsnittet om ekonomi. Kontoret föreslår att åtgärderna ska vara enklare typåtgärder, som i första hand utförs som punktåtgärder i strategiskt viktiga korsningspunkter. Se bilaga 1 för exempel på typåtgärder. Föreslagna enklare typåtgärder kostar cirka 0,3–2 mnkr. En cirkulationsplats är betydligt dyrare, cirka 7 mnkr.

På de platser där hastighetskameror (ATK) kan komma i fråga som en åtgärd för ökad hastighetsefterlevnad bedöms för närvarande investeringsutgiften enligt uppgift från trafikverket till ca 500 tkr per kamera (kan variera beroende på plats). Den årliga driftkostnaden bedöms till ca 100 tkr per kamera.

Tidplan

Kontoret har delat in staden i fyra delområden gällande framtagandet av hastighetsplanen (en uppdelning i fler delområden kan komma att ske om behov finns). Förslag till hastighet har sedan succesivt tagits fram per del och remitterats. Därefter ska trafiknämnden godkänna förslag till nya hastighetsgränser samt besluta om genomförande av en omskyltning. Genomförandebeslut för förändrade hastighetsgränser planeras tas upp i trafiknämnden under 2017 och framåt.

Detta inriktningsbeslut syftar till att visa på en helhet gällande hastighetssäkrande åtgärder för projektet. Då det fortfarande är i ett

inrymma på kort tid inom kontorets långsiktigt hållbara investeringsplan. För närvarande finns ca 560 mnkr inrymt inom flerårsprogrammet med utblick till 2022. Resterande etapper kommer därför att prövas i kommande investeringsplan för 2019-2023. Konsekvensen om förslaget inte kan inrymmas är att utbyggnadsperioden förlängs och/eller ambitionsnivån gällande omfattning av åtgärderna minskas.

Föreslagna enklare typåtgärder kostar cirka 0,3–2 mnkr. En cirkulationsplats är betydligt dyrare, cirka 7 mnkr. Kontoret bedömer att det är en rimlig ambitionsnivå att ha en budget på cirka 30 - 60 mnkr per stadsdelsområde för att kunna åtgärda de viktigaste sträckorna. Kontoret bedömer att det då går att få en god trafiksäkerhet i de strategiskt utvalda passagerna. Anledningen till det stora spannet är att vissa stadsdelar är större och därmed har fler gator som är i behov av åtgärder.

Som beskrivits ovan innebär föreslagen ambitionsnivå en total utgift om cirka 750 mnkr för fysiska åtgärder kopplat till hastighetsplanen. Därtill kommer enligt tidigare beslut utgifter för omskyltning samt kommunikationsinsatser, där utgiften har beräknats till cirka 40 mnkr för hela staden.

På grund av att tidplanen är mycket preliminär, och att förslag till åtgärder kommer att preciseras först senare under planeringsprocessen, har en rättvisande investeringskalkyl inte kunnat upprättas i detta skede.

Investeringarna kommer att aktiveras successivt, preliminärt från och med år 2019 och kapitalkostnaderna kommer därefter att öka årligen under perioden 2020-2026. Kapitalkostnaden, som preliminärt beräknas till cirka 27,4 mnkr år 2026 när hela projektet är genomfört, minskar därefter med gjorda avskrivningar. Kostnaden, som preliminärt är beräknad med en genomsnittlig avskrivningstid om 30 år och en intern ränta om 0,7 procent, får beaktas i nämndens budget från och med år 2019.

Drift och underhåll

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.

Risker

I dagsläget har kontoret inte utrett vilka åtgärder som ska byggas i respektive områden. Därav är ökningen av driftkostnaderna svåra att bedöma, så det finns en risk att driftkostnaderna ökar så att de inte ryms inom ram.

Då projektet är planerat att pågå under så pass lång tid finns det en risk att det kommer in andra projekt som prioriteras in högre än hastighetsplanen. Det kan medföra att projektet blir bortprioriterat eller försenat då det inte ryms inom ram.

I dagsläget är det en svår marknad gällande entreprenörer då det är många byggarbeten som pågår i staden. Det finns en risk att det inte kommer in anbud eller att anbuden är högre än vad kontoret har kalkylerat.

Stockholm har kollektivtrafik på majoriteten av huvudgatorna och det är viktigt för staden att verka för att kollektivtrafikens framkomlighet förbättras. I och med införandet av åtgärder på huvudgator och uppsamlingsgator i staden finns det en risk för att det på vissa platser kan inverka negativt på kollektivtrafikens framkomlighet. Det föreligger således en målkonflikt mellan ökad trafiksäkerhet och ökad framkomlighet.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden fattar inriktningsbeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden. Trafikkontoret föreslår även att trafiknämnden hemställer till Kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut samt att trafiknämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Slut

Bilagor

1. Exempel på fysiska åtgärder