

**Handläggare**  
Daniel Firth  
08-508 261 24

**Till**  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2013-11-19

## **Översyn av hastighetsgränserna i Stock- holm. Redovisning av pilotområden och förslag till inriktning på fortsatt arbete. Svar på uppdrag från nämnden den 21 juni 2006 och den 17 juni 2008**

### **Förslag till beslut**

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till justerade hastighetsgränser för Spånga-Tensta, Hägersten med delar av Liljeholmen samt Kungsholmen för att skickas på remiss enligt föreslagen sändlista.
2. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till justerade hastighetsgränser på Västerbron och Centralbron.
3. Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra fortsatt hastighetsöversyn för hela staden enligt kontorets förslag samt att ta fram förslag till lämpliga och rimliga nivåer på åtgärder. Utredningsbeslut
4. Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att förbereda omskyltning och kommunikationsinsatser av nya hastighetsgränser i pilotområdena till en kostnad av cirka 1,5 miljoner kronor. Inriktningsbeslut

Per Anders Hedkvist  
Förvaltningschef

Camilla Byström  
t.f. Avdelningschef

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 261 24  
Växel 08-508 272 00  
daniel.firth@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

Eric Tedesjö  
Enhetschef

## Sammanfattning

Hastighetsplaner för rätt hastighet på stadens gator är ett viktigt stöd i arbetet för att utveckla Stockholm i linje med stadens övergripande visioner och mål. I ett pilotprojekt har kontoret gjort en översyn av hastighetsgränserna och tagit fram förslag till justerade hastighetsgränser, s.k. hastighetsplaner, för tre områden, Spånga-Tensta, Hägersten med en del av Liljeholmen samt Kungsholmen inklusive Centralbron och Västerbron. Översynen omfattar i huvudsak huvudgatorna och några få lokalgator.

Kontoret föreslår fortsatt hastighetsöversyn för hela staden enligt samma metod och principer som för pilotområdena. En rimlig nivå är att årligen genomföra en översyn för tre stadsdelsområden, vilket innebär en hastighetsplan för hela staden vid utgången av 2016. En omskytning av alla områden kan då vara genomförd vid utgången av 2017.

De områdesvisa hastighetsplanerna identifierar de åtgärder som behövs för att anpassa stadens gator i förhållande till stadens mål för framkomlighet, trafiksäkerhet, miljö och attraktivitet. Åtgärder kan kostnads- och tidsättas samt läggas i prioriteringsordning. Uppföljningar av uppnådda effekter kontrollerar måluppfyllelsen och pekar ut eventuella behov på ytterligare åtgärder.

För att få önskad effekt krävs flera olika typer av åtgärder som stödjer hastighetsefterlevnad, allt från information och övervakning till ombyggnader. Kontoret har försökt att göra en grov uppskattning av kostnaderna för de åtgärder som kommer att behövas. Detta har visat sig svårt i ett så tidigt skede. De i särklass största kostnaderna blir för olika fysiska åtgärder. Omfattningen på dessa är starkt beroende av den ambitionsnivå som önskas och inom vilken period nivån ska uppnås. Kontoret föreslår därför en fördjupad studie av åtgärdsbehovet i de tre pilotområdena. Kontoret återkommer därefter till nämnden med en redovisning och förslag på den åtgärdsnivå som bör eftersträvas för att få tillräckligt god acceptans och hastighetsefterlevnad. När detta underlag finns kan en bättre uppskattning för hela staden göras.

## Bakgrund

I trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2012 fick trafikkontoret i uppdrag att genomföra en översyn av hastighetsgränserna och ta fram hastighetsplaner för tre pilotområden samt att under 2013 återkomma till nämnden med en redovisning av resultaten.

### Ett nytt hastighetsgränssystem

Sedan den 2 maj 2008 har Sverige ett nytt hastighetsgränssystem som ger möjlighet att märka ut hastigheter i steg om 10 km/tim, från 30 km/tim till 120 km/tim. Syftet med det nya systemet är att ge en bättre anpassning av hastigheterna i förhållande till gatornas utformning och de trafikpolitiska målen. Detta ska ge ökad trafiksäkerhet, minskad miljöpåverkan och en ökad acceptans för hastighetsgränserna.

Dåvarande Vägverket delade upp en översyn av hastighetsgränserna i tre etapper. Den första etappen omfattade samtliga nationella vägar och hade en relativt snabb process och omskyllningen genomfördes hösten 2008. Etapp två omfattade övriga statliga vägar utanför tätbebyggt område och omskyllningen genomfördes hösten 2009. Den tredje etappen pågår fortfarande och omfattar alla kommunala gator och statliga vägar inom tätbebyggt område.

En kommun beslutar om hastighetsgränsen på alla vägar och gator inom tätbebyggt område oavsett om vägghållaren är kommunen eller staten. När ingen hastighetsgräns anges gäller bashastigheten 50 km/tim inom tätbebyggt område. Kommunen kan införa hastighetsbegränsningen 30 km/tim eller 40 km/tim inom hela eller delar av tätbebyggt område.

Många av landets kommuner har genomfört eller arbetar med hastighetsöversyner och fler och fler skyltar om med nya hastighetsgränser där 30, 40 och 60 km/tim blir allt vanligare. För att få ett enhetligt system i Sverige har Trafikverket och Sveriges kommuner och Landsting (SKL) tagit fram en handbok för hastighetsnivåer i tätorter. Med hjälp av handboken, *Rätt fart i staden*, kan kommunen steg för steg arbeta med hastighetsöversyn för att ta fram väl avvägda hastighetsgränser. Metodiken resulterar dels i en hastighetsplan som bildar underlag för beslut om nya, justerade hastigheter, dels i förslag till fysiska åtgärder.

**Rätt hastighet - för ett attraktivt Stockholm**

En hastighetsöversyn har stor betydelse för trafiksäkerhet, trygghet, miljö, tillgänglighet och stadskaraktär, både på kort och på lång sikt. Rätt hastighet bidrar även till en attraktiv stad. En hastighetsplan för Stockholm är ett viktigt stöd i arbetet för att utveckla Stockholm i linje med stadens övergripande vision, *Vision 2030*, stadens framkomlighetsstrategi, miljöprogram och trafiksäkerhetsprogram.

Stockholms pågående befolkningstillväxt ställer nya krav på stadens framtida trafiksystem. Det gäller såväl förmåga att hantera alla trafikantgruppers framkomlighet som trafikens samspel med stadsmiljön. Byggande av nya stadsdelar och förtätning av befintliga stadsmiljöer kommer att ändra karaktären på vissa gator och vägar. Det som idag är en ren trafikled kan i framtiden bli en integrerad gata i stadens bebyggelse och därmed få helt förändrade funktionskrav. Stadens *Framkomlighetsstrategi* beskriver hur stadens gator och vägar kan möta denna utmaning.

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. En av de viktigaste åtgärderna är att se till att hastighetsgränserna 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.

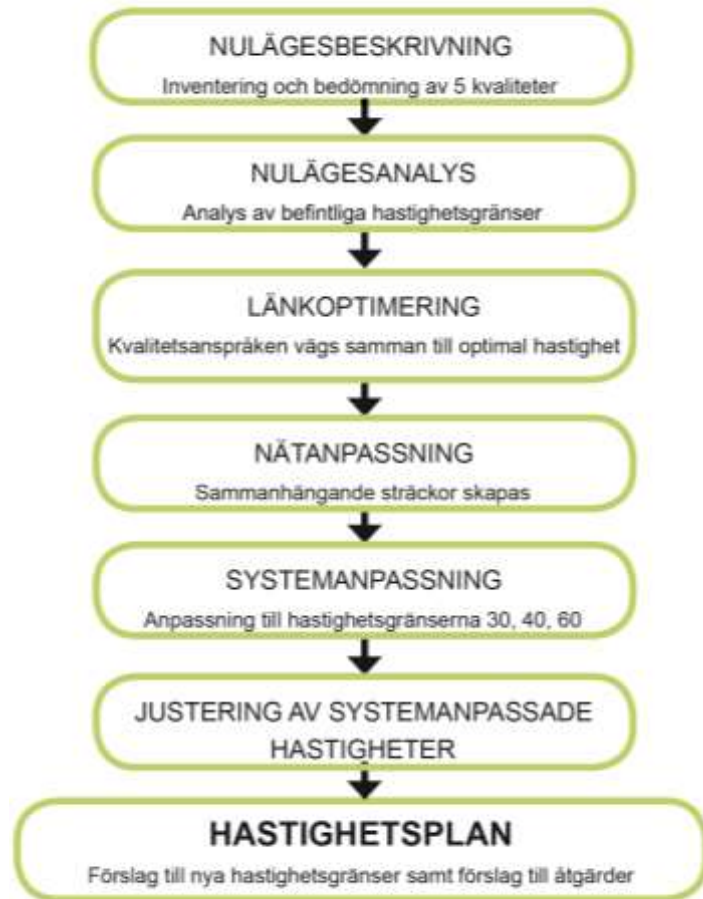
Rätt hastighet är också en förutsättning för att förbättra luften och minska buller och vibrationer.

## Redovisning av pilotområden

Kontoret har under 2012 gjort en översyn av hastighetsgränserna och tagit fram förslag till hastighetsplaner för tre pilotområden, Spånga-Tensta, Hägersten med en del av Liljeholmen samt Kungsholmen. Kontoret har sett det lämpligt att även lyfta in diskussion om lämpliga hastighetsgränser på Centralbron och Västerbron, där det finns två tidigare uppdrag från nämnden om att återinföra 70 km/tim på dessa broar, Centralbron (Dnr T2005-320-00495 samt Dnr T2008-330-01931) och Västerbron (Dnr T2008-330-01931).

Arbetet har skett med deltagande av olika sakkompetenser från trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och berörda stadsdelsförvaltningar. För att få en bred bild av vad en justering av hastighetsgränserna kan innebära för Stockholm är pilotområdena valda så att de ska representera olika typer av stadsmiljöer i staden. Ett medvetet val i arbetet är att i stort sett inte beröra gatorna i 30-zonerna. Översynen omfattar därför i huvudsak huvudgatorna och några få lokalgator som har en funktion som uppsamlingsgator.

Hastighetsöversynen har gjorts enligt metodiken i handboken *Rätt fart i staden*. Där delas arbetet in i fyra moment – nulägesbeskrivning, analys, genomförande och utvärdering. Analysen ska åskådliggöra bristerna mellan utformning, trafikmiljö och hastighetsgräns samt de åtgärder som behövs för att åstadkomma förbättringar. Processen för hur hastighetsplanerna har tagits fram illustreras i figuren nedan.



Med nulägesbeskrivningen och analysen som grund har ett antal principer för hastighetsgränser tagits fram. De principer som föreslås gälla för nya hastighetsgränser är:

- **30 km/tim:** Gator som ingår i lokalnätet, på huvudgator utanför skolor med huvudentré mot huvudgatan och på gator där det är mycket tätt med entréer (centrummiljöer) och gatan är utformad för 30 km/tim.
- **40 km/tim:** 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/tim:** Gator i huvud- eller övergripande nätet med hög grad av separering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen.

Inga gator som omfattas av pilotprojektet föreslås få gångfart, 70, 80, 90, 100 eller 110 km/tim och därför har inga principer tagits fram för dessa.

Ambitionen med arbetet har varit att få fram en väl avvägd hastighet på varje enskild gata. Hastigheten ska avspegla gatans funktion och utformning samt ge en inriktning till hur trafikmiljön bör utvecklas. Kontorets förslag till nya hastighetsgränser i pilotområdena presenteras i bilaga 1. Kartorna visar inte exakta placeringar av nya skyltar utan ska ses som principbilder.

Förslaget innebär som helhet att många gator och vägar får sänkt hastighet, merparten från 50 till 40 km/tim. Några gator får höjd hastighet, från 30 till 40 eller från 50 till 60 km/tim. Vid studie av förslaget är det viktigt att komma ihåg gatornas funktion för kortare resor och samspel med oskyddade trafikanter i relation till de större trafiklederna runt stadsdelarna där bilisterna har möjlighet att färdas längre sträckor i högre hastighet avskilt från oskyddade trafikanter.

De nya hastighetsgränserna innebär att det uppstår ett antal punkter där alla stadskvaliteter inte får tillräckligt god nivå. Dessa kallas i *Rätt fart i staden* för kvalitetsavvikelser. Genom att göra olika typer av åtgärder kan dessa kvalitetsavvikelser minska. Åtgärderna är allt från små kompletteringar till stora omfattande ombyggnader. De viktigaste åtgärderna är generellt sett:

- Utbyggnad av separata gång- och cykelbanor.
- Utbyggnad av hastighetssäkrade passager och korsningspunkter.
- Omgestaltung av gator eller utbyggnad av fysiska hastighetsdämpande åtgärder
- Fördjupade utredningar avseende påverkan på buller, vibrationer och luftkvalitet.
- Kommunikationsarbete internt i kommunen samt med medborgarna gällande acceptans och efterlevnad av de nya hastighetsgränserna.

En detaljerad beskrivning av arbetsmetoden och arbetsprocessen samt motiveringar och bedömningar för valda hastighetsgränser redovisas i bilaga 2.

## **Analys och konsekvenser**

Kontoret anser att metoden *Rätt fart i staden* ger ett bra grundläggande stöd för att analysera lämpliga hastighetsgränser i Stockholm. Metoden är ett bra verktyg att använda i diskussioner om avvägningar mellan alla de olika anspråk som finns på stadens trafiksystem. **Kontoret föreslår därför en fortsatt hastighetsöversyn för hela staden, enligt samma metod och principer som för pilotområdena.**

Införandet av nya hastighetsgränser blir mest effektivt, tydligt och kommunicerbart om det sker samtidigt i ett stort område. Stockholm är stort, så av praktiska och ekonomiska skäl föreslår kontoret att arbetet delas in i etapper. **Den etappvisa indelningen bör utgå från stadens 14 stadsdelområden. En rimlig nivå är att årligen genomföra en översyn för tre stadsdelområden.** En översyn av tre nya områden redan 2013 innebär i så fall att det finns en hastighetsplan för hela staden vid utgången av 2016. En omskyltning av alla områden kan då vara genomförd vid utgången av 2017.

Parallellt med arbetet med översynerna är det lämpligt att successivt skylta om och genomföra andra åtgärder i de områden som har fått en hastighetsplan.

Forskning och erfarenhet visar att det oftast inte räcker med att skylta om. **Det är av stor vikt att genomföra flera olika typer av åtgärder som stödjer hastighetsefterlevnad.** Kommunikations- och dialoginsatser är viktiga för att få acceptans och förståelse för de nya hastighetsgränserna. I *Rätt fart i staden* anges förslag på åtgärder som kan användas vid införande av en ny hastighetsplan både på kort och på lång sikt. Åtgärderna delas upp enligt fyrstegsprincipens olika steg:

- Steg 1: Utmärkning, trafikinformation, dialog med boende, hastighetskameror och realtidsinformation.
- Steg 2: Justering av gång- och cykeltrafikens, busstrafikens och biltrafikens nätindelning.
- Steg 3: Mindre fysiska åtgärder inom det befintliga gaturummet.
- Steg 4: Större om- och nybyggnadsåtgärder.



**Uppföljning och utvärdering är en viktig del för att kontrollera att de uppsatta målen nås.** För varje område som skyltas om med nya hastigheter behöver kontoret därför följa upp faktiska effekter av förändringarna och jämföra dessa med förmodade och uppskattade konsekvenser. Uppföljning behövs dels för att ha goda kunskaper inför det fortsatta arbetet, dels för att de fysiska åtgärderna ska sättas in där de får bäst effekt.

### **Hastighetsplaner för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i Stockholm**

Åtgärdsplanering är ett löpande arbete och hastighetsplanerna bidrar med motiv och inriktning för hur trafikmiljön för en gata successivt bör utvecklas. De områdesvisa hastighetsplanerna ger en identifiering av de åtgärder som behövs för att anpassa funktion och utformning av stadens gator i förhållande till stadens mål för framkomlighet, trafiksäkerhet, miljö och attraktivitet.

Planerna blir alltså ett viktigt underlag för det systematiska trafiksäkerhetsarbete som krävs för att nå målen i stadens trafiksäkerhetsprogram. För varje stadsdel får staden en tydlig bild av de åtgärder som krävs för att uppnå målen. Åtgärderna kan kostnads- och tidsättas och läggas i olika prioriteringsordning. Uppföljningar av uppnådda effekter ger tydliga svar på behov av krav på ytterligare åtgärder.

### **Ekonomi**

Kontoret har försökt att göra en grov uppskattning på behovet av åtgärder och kostnader för dessa. Detta har visat sig svårt i ett så tidigt skede. De i särklass största kostnaderna blir för genomförande av olika fysiska åtgärder. Omfattningen på dessa är starkt beroende av den ambitionsnivå som önskas och inom vilken period nivån ska uppnås.

Utifrån förslaget till de nya hastighetsgränserna i pilotområdena har kontoret ändå försökt att uppskatta kostnaderna för fysiska åtgärder. För de flesta gator finns behov av att göra någon typ av åtgärder, men det behov som uppstår genom hastighetsöversynen innebär inte att alla åtgärder måste genomföras innan en ny hastighetsgräns kan införas. För många gator kommer en anpassning till nya hastighetsgränser ge förbättringar redan med nuvarande utformning.

En minsta nivå på åtgärder är att åtgärda de största avvikelserna som framkommer i hastighetsöversynen. För pilotområdena visar kontorets grova uppskattning att dessa kan åtgärdas för cirka 10 miljoner per område. Om denna nivå gäller för alla stadsdelar blir det en total kostnad på cirka 140 miljoner kronor.

En viktig del i arbetet är kommunikation med medborgare och trafikanter. Kostnaderna för att ta fram en plan för kommunikation och genomförande av insatser i alla områden beräknas uppgå till cirka 10 miljoner kronor. Kostnaderna för omskyltning av hela staden beräknas uppgå till cirka 3 miljoner kronor. En uppskattning för en bra och rimlig nivå på uppföljning och utvärdering är cirka 15 miljoner kronor.

Observera att kostnaderna är mycket grovt skattade i detta skede. För att få en bättre och säkrare uppskattning av kostnaderna **förslår kontoret en fördjupad studie av åtgärdsbehovet i de tre pilotområdena**. Kontoret återkommer därefter till nämnden med en redovisning och förslag på den åtgärdsnivå som bör eftersträvas för att få tillräckligt god acceptans och hastighets- efterlevnad. När detta underlag finns kan en bättre uppskattning för hela staden göras.

Utredningskostnaderna för att utarbeta förslag till justerade hastighetsgränser bedöms uppgå till cirka 0,35 miljoner kronor per stadsdel, vilket innebär en kostnad på 5 miljoner kronor för hela staden.

Kostnader för utredning, omskyltning och kommunikation kan inrymmas i kontorets budget. Kostnaderna för de fysiska åtgärderna finns i dagsläget inte inrymda i kontorets budget.

## Tidplan

Utifrån det som kontoret beskrivit ovan föreslår kontoret följande arbetsgång och process för en fortsatt översyn av hastighetsgränserna i Stockholm:

### 2014

- Remiss av nya hastighetsgränser i Spånga-Tensta, Hägersten med delar av Liljeholmen och Kungsholmen inklusive Västerbron och Centralbron.
- Framtagning av kommunikationsplan och kommunikationsmaterial samt förberedelse av kommunikationsinsatser i pilotområdena.
- Förberedelser för omskyltning i Spånga-Tensta, Hägersten med delar av Liljeholmen och Kungsholmen inklusive Västerbron och Centralbron.
- Fördjupad utredning av rimlig nivå på åtgärder i Spånga-Tensta, Hägersten med delar av Liljeholmen och Kungsholmen inklusive Västerbron och Centralbron.
- Påbörja översyn av hastigheterna i tre nya områden, enligt samma metod och principer som för pilotområdena.

### 2014-2020

Successivt arbete med översyn och införande av nya hastighetsgränser i Stockholm. Samtidigt sker successivt genomförande av åtgärder för att anpassa gator och kritiska punkter efter de nya hastighetsgränserna. De fysiska åtgärderna prioriteras till de platser och sträckor där avvikelserna är som störst. Uppföljningar sker kontinuerligt i de områden där omskyltning har skett så att fysiska åtgärder kan sättas in där de bäst behövs och får störst effekt.

## **Trafikkontorets förslag**

För ett arbete i denna riktning föreslår kontoret att:

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till justerade hastighetsgränser för Spånga-Tensta, Hägersten med delar av Liljeholmen samt Kungsholmen för att skickas på remiss enligt föreslagen sändlista.
2. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till justerade hastighetsgränser på Västerbron och Centralbron.
3. Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra fortsatt hastighetsöversyn för hela staden enligt kontorets förslag samt att ta fram förslag till lämpliga och rimliga nivåer på åtgärder. Utredningsbeslut
4. Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att förbereda omskyltning och kommunikationsinsatser av nya hastighetsgränser i pilotområdena till en kostnad av cirka 1,5 miljoner kronor.

## **Slut**

## **Bilagor**

1. Förslag till nya hastighetsgränser i Spånga-Tensta, Hägersten och Kungsholmen
2. Pilotprojekt Hastighetsplan Stockholm, rapport april 2013
3. Sändlista för remiss av förslag till hastighetsplaner för Spånga-Tensta, Hägersten och Kungsholmen