

Handläggare
Eric Tedesjö
08-508 261 16**Till**
Trafiknämnden
2015-09-24

Hastighetsplaner för trafiksäkerhet i Stockholm. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner återrapportering av remissen för nya hastigheter i Spånga-Tensta, Kungsholmen samt Hägersten med delar av Liljeholmen.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra omskylltning och kommunikationsinsatser av nya hastighetsgränser i Spånga-Tensta, Kungsholmen samt Hägersten med delar av Liljeholmen till en kostnad av cirka 7,7 miljoner kronor.

Per Anders Hedkvist
FörvaltningschefMattias Lundberg
Avdelningschef

Sammanfattning

Den pågående hastighetsöversynen i Stockholm syftar till att anpassa hastigheten efter gatans funktion och prioriteringarna i framkomlighetsstrategin. Den är ett viktigt stöd i arbetet för att utveckla Stockholm i linje med stadens övergripande visioner och mål. Hastighetsöversynen är primärt en trafiksäkerhetsåtgärd men den ger samtidigt många positiva följeffekter såsom minskat buller och vibrationer samt trivsammare och mer attraktiva gaturum. Ambitionen med arbetet med hastighetsplanerna är att få fram en väl avvägd hastighet på varje enskild gata. Hastigheten ska avspegla gatans funktion, utformning och prioritering samt ge en inriktning

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 261 16
Växel 08-508 272 00
Eric.tedesjo@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

till hur trafikmiljön bör utvecklas. Hastighetsplanerna behandlar endast huvudgatorna i staden.

Under 2013 togs hastighetsplaner fram för de så kallade pilotområdena, 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 för pilotområdena. Majoriteten av synpunkterna som inkom bestod i invändningar mot de föreslagna höjningarna och att hastigheterna borde utgå mer ifrån de oskyddade trafikanternas förutsättningar och trafiksäkerhet. Efter remissrundan justerades förslaget.

Hastighetsjusteringen i Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten-Liljeholmen föreslås genomföras under våren 2016. I en första etapp genomförs föreslagna hastighetssänkningar. Enda hastighetshöjningen i etapp 1 är Centralbron. Övriga gator som föreslås få hastighetshöjningar ingår i etapp 2 och här krävs normalt åtgärder i form av fysiska åtgärder och fördjupade utredningar avseende buller, vibrationer och luftkvalité innan höjningen genomförs.

Hastighetsplanerna har arbetats fram enligt metodiken i handboken ”Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad” som tagits fram av Vägverket (nuvarande Trafikverket) och Sveriges Kommuner och Landsting. Under processens gång har det bedömts att resultatet och metodiken i handboken behöver justeras ytterligare för att anpassas till Stockholms stads visioner och strategier. Stockholmsanpassade principer för de nya hastighetsgränserna togs då fram.

Bakgrund

Tidigare uppdrag

I trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2012 fick trafikkontoret i uppdrag att genomföra en översyn av hastighetsgränserna och ta fram hastighetsplaner för tre pilotområden Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten med delar av Liljeholmen och Kungsholmen inklusive Västerbron och Centralbron. Under 2013 fick kontoret godkänt av nämnden att gå ut på remiss med de framtagna planerna för pilotområdena. Kontoret fick även utökat uppdrag att fortsätta genomföra hastighetsöversyn för hela staden.

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 till en attraktiv stad. Hastighetsplaner för Stockholm är ett viktigt stöd i arbetet för att utveckla Stockholm i linje med stadens övergripande strategier och planer.

Stockholms pågående befolkningstillväxt ställer nya krav på stadens framtida trafiksystem. Det gäller såväl förmåga att hantera alla trafikantgruppers framkomlighet som trafikens samspel med stadsmiljön.

Rätt hastighet på stadens 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 trafiksäkerhetsmålen till år 2020. En av de viktigaste åtgärderna är en generell hastighetssänkning i staden och att se till att hastighetsgränserna respekteras. För att få trafikanterna att hålla angiven hastighet krävs att gatan är utformad så att den naturligt stödjer trafikanten att hålla hastighetsbegränsningen. Vilken hastighetsgräns som en gata har signalerar även vilka trafikantgrupper som prioriteras. Lägre hastighet ger bättre förutsättningar för de oskyddade trafikanterna som vistas på gatan i form av ökad trafiksäkerhet, framkomlighet och trivsel. I stadsmiljöer där många fotgängare och cyklister rör sig bör därför låga hastigheter eftersträvas. Rätt hastighet är också en förutsättning för att förbättra luften och minska buller och vibrationer.

Varför införs nya hastigheter?

Stockholm har ett övergripande trafiksäkerhetsmål att antalet dödade och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor ska minska med 40 procent från 2010 fram till år 2020. I absoluta tal innebär detta att år 2020 ska polisens statistik omfatta högst 166 dödade och svårt skadade.

Enligt den översyn som gjordes 2014 av målen i Stockholm stads trafiksäkerhetsprogram kommer trafiksäkerhetsmålen inte att uppnås år 2020 om trafiksäkerhetsarbetet fortsätter i nuvarande takt. För att nå det övergripande målet krävs riktade insatser mot de delmål som har störst effekt på trafiksäkerheten. Hastigheten är det delmål som har störst potential att bidra till måluppfyllelsen. En hastighetssänkning i hela staden på gator som inte är utformade för dagens hastigheter är en prioriterad åtgärd för att nå det övergripande trafiksäkerhetsmålet. Hastighetsplanerna är ett verktyg för att verkliggöra detta.

Samtidigt finns det huvudgator som kan tillåta högre hastigheter än i dag, även om det ofta först krävs smärre säkerhetshöjande

ombyggnadsåtgärder. Ett av målen i framkomlighetsstrategin är att framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen och höja restidspålitligheten för alla trafikanter. Höjda hastighetsgränser, där trafiksäkerheten medger detta, kan därför vara viktiga för att motverka de ökningar av restiderna som de sänkta hastigheterna på andra gator innebär.

Hur har hastighetsplanerna med de nya hastigheterna tagits fram?

Ambitionen med arbetet med hastighetsplanerna 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 de utredda stadsdelsområdena presenteras i bilagorna. Kartorna visar inte exakta placeringar av nya skyltar utan ska ses som principbilder.

Förslagen innebär som helhet att många gator får sänkt hastighet, merparten från 50 till 40 km/tim. Några gator föreslås få höjd hastighet, från 30 till 40 eller från 50 till 60 km/tim. På sikt kommer hastighetsgränserna 50 km/tim och 70 km/tim att försvinna i Stockholms stad.

Hastighetsplanen har arbetats fram enligt metodiken i handboken ”Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad” som tagits fram av Vägverket (nuvarande Trafikverket) och Sveriges Kommuner och Landsting. Under processens gång har det bedömts att resultatet och metodiken i handboken behöver justeras ytterligare för att fungera i praktiken och anpassas till de planer staden har för trafikmiljöerna. De principer för de nya hastighetsgränserna som tagits fram är följande:

Gångfart: Gator som har en särskild typ av centrumbildning med tät bebyggelse och aktiva verksamheter. Förekommer endast på särskilt utpekade platser.

30 km/tim: Gator som ingår i lokalnätet, på huvudgator utanför grundskolor och större idrottsplatser och lekplatser, på gator där det är mycket tätt med entréer (centrummiljöer) och mycket folkliv och målpunkter samt gator som är utformade 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 det övergripande nätet med hög grad av separering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen.

80 km/tim: Gator i det övergripande nätet av trafikledskaraktär med helt separerad gång- och cykeltrafik och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Inga anslutningar på sträcka och korsningspunkter med ett korsningsavstånd på över 600m. Passager bör vara planskilda eller ligga i anslutning till större korsning med lägre hastighetsgräns. Mötesseparering med mitträcke bör finnas vid trafikmängder över 20 000 fordon/ dygn eller räfflad mittremsa vid över 10 000 fordon/dygn.

Miljöpåverkan där hastigheterna höjs

NO_x

Enligt Rätt fart i staden så leder hastighetshöjningar potentiellt till högre utsläpp NO_x och hastighetssänkningar potentiellt till lägre. Effekt beror på hur körmönstren förändras – jämn fart är viktigt för att utsläppen ska hållas nere. Av pilotområdena för hastighetsplanerna överskrids miljökvalitetsnormen för NO₂ endast på Kungsholmen. Här föreslås i princip att alla gator får sänkt hastighet utom Drottningholmsvägen, Västerbron och Centralbron. Av dessa tre ligger Centralbron över miljökvalitetsnormen, Drottningholmsvägen lite under normen och Västerbron klart under normen. Alla tre är till sin karaktär idag trafikleder vilket gör en höjning till 60 km/h logisk.

Pariklar

Enligt Rätt fart i staden är sambandet hastighet och halten PM10 inte verifierat för låga hastigheter. Andra faktorer bedöms vara viktigare t.ex. dubbdäckanvändning. Därför är PM10 inte djupare studerat i hastighetsplanerna. Partikelproblemen finns bara på innerstadsgator och hittills i hastighetsplanerna föreslås i princip bara sänkningar förutom på ovan nämnda trafikleder.

Buller

Det ingår i metoden ”Rätt fart i staden” att om gator som har bullernivåer över eller i närheten av gränsvärdena (56-65 dBA) föreslås få höjd hastighet så måste konsekvenserna av en höjning utredas och åtgärder vidtas för att komma tillrätta med eventuellt förvärrade bullerproblem.

CO₂

Enligt Rätt fart i staden¹ är CO₂ utsläppen (g/km) lägst i konstant fart kring 50-70 km/tim för de flesta större gatutyper. För mindre lokalgator med många starter och stopp, är dock CO₂-utsläppen lägst ner mot hastigheter på 30 km/tim. På lokalgatorna i Stockholm är hastighetsgränsen, sedan 2004, oftast redan 30 km/h. Den stora CO₂-vinsten gjordes därför redan 2004. Kvarvarande gator i huvudnätet som har många starter och stopp föreslås i hastighetsplanerna få hastighetsgränsen sänkt till 40/30 km/h. Vilket bedöms ge en ytterligare minskning av CO₂-utsläppen.

Ärendets beredning

Arbetet har skett med deltagande av olika sakkompetenser från trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och berörda stadsdelsförvaltningar. Hastighetsplanerna för Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten-Liljeholmen var på extern remiss mellan november 2013 och februari 2014. Remissen skickades till många berörda parter såsom statliga verk, grannkommuner och intresseorganisationer. Formellt samråd skedde med polisen den 17 februari 2015.

Redovisning av remissomgång av hastighetsplaner för Spånga-Tensta, Hägersten - Liljeholmen och Kungsholmen

Ett 40-tal synpunkter inkom under remisstiden. Majoriteten av synpunkterna var invändningar mot de föreslagna höjningarna och att hastigheterna borde utgå mer ifrån de oskyddade trafikanternas förutsättningar och trafiksäkerhet. Flera boende i Hägersten var negativa till de föreslagna hastighetshöjningarna från dagens 30 km/tim till 40 km/tim på framför allt Personnevägen, Stjernströms väg och Slättgårdsvägen. I Spånga-Tensta var det synpunkter på den föreslagna höjningen på Spånga Kyrkväg från 50 km/tim till 60 km/tim. Flertalet synpunkter handlade om den föreslagna höjningen på Västerbron och Centralbron från 50 till 60 km/tim. Ett flertal organisationer som Naturskyddsföreningen och FOT (Föreningen för oskyddade trafikanter) hade synpunkter på att bashastigheten i tätort bör vara 30 km/tim. Samrådsredogörelsen presenteras i bilaga 1. Efter remissomgången bearbetades förslaget utifrån de inkomna synpunkterna.

Genomförande av hastighetsplanerna i Spånga-Tensta, Hägersten - Liljeholmen och Kungsholmen

Etappvist genomförande

De föreslagna hastigheterna i hastighetsplanerna anger vilka hastighetsgränser som bör införas på lång sikt och ska ses som en målbild. Att införa nya hastighetsgränser handlar dock inte bara om att skylta om, utan åtgärder krävs också för att stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet samt säkra strategiskt valda gång- och cykelpassager. För att få acceptans och förståelse för de justerade hastighetsgränserna krävs kommunikations- och informationsinsatser mot allmänhet och berörda parter. I bilaga 3, åtgärdsplan, redovisas de åtgärder som föreslås.

Eftersom Stockholms stad har en stor geografisk utbredning med många huvudgator är det inte möjligt att införa nya hastigheter i hela staden samtidigt. I en första etapp sker omskyllning i de så kallade pilotområdena; Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten-Liljeholmen.

Samordning med Trafikverket är viktigt för att synkronisera en omskyllning av de statliga vägar som ansluter till de vägar som ingår i hastighetsplanen.

Lokala trafikföreskrifter tas fram för de nya hastigheterna. Samråd har skett med Polisen om de nya hastigheterna. Fortsatt samråd med polisen kommer även innefatta vilka sträckor inom huvudnätet där trafikövervakning krävs för att önskvärd hastighetsnivå ska kunna upprätthållas.

Principer för omskyltningsetapper

Etapp 1: Gator där sänkningar föreslås kan skyltas om utan att först genomföra åtgärder.

Etapp 2: Gator där höjningar föreslås kräver åtgärder innan omskyltning. Åtgärderna omfattar fysiska åtgärder för att stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet samt säkra strategiskt valda gång- och cykelpassager. Även fördjupade utredningar avseende vilka konsekvenser de föreslagna höjningarna ger på buller, vibrationer och luftkvalité krävs.

Etapp 1

Gator som ingår i etapp 1 föreslås skyltas om till de nya hastigheterna under våren 2016. Utöver hastighetshöjning på Centralbron ingår enbart hastighetssänkningar i etapp 1.

Spånga-Tensta

Huvudgator med oförändrad hastighet 30 km/tim:

- Hjulsta Backar. 30 km/tim merparten av sträckan, 40 km/tim södra delen.
- Kälvestavägen (Storvretsvägen – Avestagatan)
- Solhemsvägen
- Storvretsvägen

Huvudgator som har 50 km/tim idag och där 30 km/tim föreslås:

- Spånga Torgväg

Huvudgator som har 50 km/tim idag och där 40 km/tim föreslås:

- Fagerstagatan (Bromstensvägen - Gunnebogatan)
- Industriområdet kring Fagerstagatan
- Hagstråket
- Hjulstastråket
- Spånga Kyrkväg
- Spångavägen (Täbylundsvägen - Sundbyvägen)
- Sundbyvägen. 30 km/tim förbi skolan föreslås behållas.
- Sörgårdsvägen. 30 km/tim förbi skolan föreslås behållas.
- Tenstavägen
- Tenstastråket, delen Hjulstastråket – Spånga Kyrkväg.
- Täbylundsvägen

Kungsholmen

Huvudgator med oförändrad hastighet 30 km/tim.

- Badstrandsvägen
- Essingeringen/Essingestråket
- Frödingsgatan/Rålambsvägen
- Hantverkargatan, delen mellan Parmmätargatan och Ragnar Östbergs plan
- Igeldammsgatan
- Inedalsgatan
- Kungsholms strand
- Luxgatan
- Nordenflychtsvägen

Huvudgator som har 50 km/tim idag och där 30 km/tim föreslås:

- Hantverkargatan. 50 km/tim idag.
- Kungsholmsgatan. 50 km/tim idag.

Huvudgator som har 50 km/tim idag och där 40 km/tim föreslås:

- Fleminggatan
- Gamla Essinge Broväg
- Gjørwellsgatan. 30 km/tim förbi skolan föreslås behållas.
- Kellgrensgatan. Idag 30 km/tim merparten av sträckan, 50 km/tim delar av sträckan.
- Lindhagensgatan
- Norr Mälarstrand
- Rålambshovsleden
- Sankt Eriksgatan
- Sankt Göransgatan. 30 km/tim förbi skolan föreslås behållas.
- Scheelegatan/Kungsholms torg.

Gator som har 50 km/tim idag och 60 km/tim föreslås:

- Centralbron

Hägersten

Huvudgator med oförändrad hastighet 30 km/tim:

- Blommenbergsvägen
- Hägerstensvägen, delen Kilabergsvägen - Stjernströms Väg
- Lugntorpsvägen
- Mälarhöjdsvägen
- Tellusborgsvägen

Huvudgator som har 50 km/tim idag och där 30 km/tim föreslås:

- Mikrofonvägen. Idag 30 km/tim merparten av sträckan, 50 km/tim kort del av sträckan.

Huvudgator som har 50 km/tim idag och där 40 km/tim föreslås:

- Bäckvägen.
- Hägerstenvägen, delen Stjernströms väg – Slättgårdsvägen.
- Kilabergsvägen (kort sträcka).
- Korpmossevägen.
- Telefonvägen.
- Vasaloppsvägen. Idag 50 km/tim på södra delen av sträckan och 30 km/tim på norra delen.
- Västertorpsvägen. 30 km/tim förbi skolan föreslås behållas.

Etapp 2

Gator som ingår i etapp 2, d.v.s. gator som föreslås få höjd hastighet, föreslås skyltas om till de nya hastigheterna hösten 2016. Orsaken till att de inte genomförs tidigare är att det i normalfallet först kräver åtgärder. Åtgärderna omfattar fysiska åtgärder för att stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet samt säkra strategiskt valda gång- och cykelpassager. Även fördjupade utredningar avseende vilka konsekvenser de föreslagna höjningarna ger på buller, vibrationer och luftkvalité krävs.

Spånga-Tensta

Gator som har 30 km/tim idag och 40 km/tim föreslås:

- Avestagatan, delen Bromstenvägen – Nyhammarsgatan. Förbi skolan behålls 30 km/tim.
- Bromstenvägen förbi Spånga Station.
- Duvbovägen. Förbi skolan behålls 30 km/tim.
- Tenstavägen, delen Hjulstavägen – Hjulstråket
- Tensta Allé
- Fagerstagatan

Gator som har 50 km/tim idag och 60 km/tim föreslås:

- Avestagatan, delen Hjulstavägen – Bromstenvägen.
- Bromstenvägen, delen Avestagatan – Spånga Station.
- Bromstenvägen, delen Logvägen till Ulvsundavägen.

Kungsholmen

Gator som har 50 km/tim idag och 60 km/tim föreslås:

- Drottningholmsvägen
- Västerbron

Hägersten

Gator som har 30 km/tim idag och 40 km/tim föreslås:

- Personnevägen, delen Stjernströms väg-Vasaloppsvägen.
- Slättgårdsvägen, delen Västertorpsvägen – Mälarhöjdens skola
- Stjernströms väg
- Mellanbergsvägen – Sparbanksvägen. 30 km/tim förbi skolan föreslås behållas.
- Vasaloppsvägen, delen Västertorpsvägen-Isjaktsvägen

Bilaga 4 innehåller kartor som visar på vilka gator som föreslås skyltas om i etapp 1 respektive etapp 2.

Fysiska åtgärder

I samband med att de nya hastigheterna införs genomförs även ett antal fysiska åtgärder i de aktuella områdena. Syftet med åtgärderna är att stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet samt säkra strategiskt valda gång- och cykelpassager. För att göra en prioritering av alla identifierade åtgärdsbehov har följande kriterier används som bedömningsgrund:

- Platser där många barn rör sig, dvs kring skolor, idrottsplatser och större lekplatser.
- Olycksdrabbade platser.
- Sträckor som har låg hastighetsefterlevnad, dvs där hastigheterna överskrids mycket och ofta.
- Punkter med stora kvalitetsavvikelser enligt metoden ”Rätt fart i staden”.

I åtgärdsplanen, se bilaga 3, finns specificerat gator och platser där fysiska åtgärder föreslås som kopplas till hastighetsplanernas genomförande i Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten-Liljeholmen. Utredningar påbörjas under hösten 2015. Åtgärderna planeras att kunna börja byggas under 2016.

Kommunikationsinsatser

För att nå acceptans och förståelse från allmänheten krävs informations- och kommunikationsinsatser i anslutning till hastighetsjusteringen. En kommunikationsplan är framtagen som

visar på interna och externa kommunikationsinsatser. Kommunikationsinsatserna påbörjas innan omskyllningen för att förbereda samhället på vad som ska ske och framför allt syftet med de nya hastigheterna.

Uppföljning

Syftet med en sänkning av hastighetsgränserna är att uppnå ökad trafiksäkerhet. Syftet med höjda hastighetsgränser är att motverka negativa effekter på restider. En positiv aspekt av sänkta hastigheter är att buller- och vibrationsnivåerna och luftkvaliteten kan förbättras på de gator där den faktiska hastigheten blir lägre. Framför allt på gator med högre hastigheter ger en sänkt medelhastighet effekt på bullret. Om medelhastigheten sänks från ex. 50 km/tim till 40 km/tim kan de ekvivalenta bullernivåerna minska med cirka 1 dB. Emissioner av koldioxid och NO_x, HC, CO förväntas minska, givet att inte köbildning och ett ryckigt körmönster uppstår. När det gäller partikelhalter är det osäkert om nivåerna förbättras. Införandet av de nya hastighetsgränserna i Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten-Liljeholmen avses följas upp med mätningar och beräkningar. Det rör sig i första hand om att jämföra föremätningar på trafikflöde och hastighet med eftermätningar när hastighetsjusteringen är genomförd. Resultatet kommer att utgöra ett underlag i det fortsatta arbetet med hastighetsöversynen.

Uppföljningar som planeras är:

- Motorfordonstrafikens hastighet
- Mätningar på luftkvalitet vid befintliga mätstationer
- Beräkningar av buller

Ekonomi

De i särklass största kostnaderna för genomförandet av hastighetsplanerna i pilotområdena är kopplat till de fysiska åtgärderna som behövs för att säkra korsningspunkter och för att stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet. Budgeten för åtgärderna beror på vilken ambitionsnivå och trafiksäkerhetsstandard som eftersträvas. Totalt finns 5 miljoner kronor avsatta i budget för genomförande av hastighetsplanerna under 2015.

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 de tre pilotområdena beräknas uppgå till cirka 1 miljon kronor. Kostnaderna för omskyllning av pilotområdena, inklusive material och entreprenörskostnader, beräknas uppgå till cirka 3 miljoner kronor. En uppskattning för en

bra och rimlig nivå på uppföljning och utvärdering är cirka 1 miljoner kronor för pilotområdena.

Utredningskostnaderna för att utarbeta förslag till justerade hastighetsgränser, åtgärdsförslag och skyltplan bedöms uppgå till cirka 2 miljoner kronor för pilotområdena.

Kostnad för omskyltning till de nya hastigheterna som föreslås i hastighetsplanerna uppskattas till 2,5 miljoner kr per stadsdel. Det innebär en uppskattad kostnad på 35 miljoner kronor för omskyltning i hela Stockholms stad. Därtill tillkommer kostnader för fysiska åtgärder som kommer att utgöra den största kostnadsposten.

Fortsatt arbete

Kontoret har fortsatt översynen av hastighetsgränserna i övriga delar av staden. Ett remissunderlag kommer att presenteras för trafiknämnden senare i höst. Eftersom Stockholms stad har en stor geografisk utbredning med många huvudgator måste införandet av de nya hastigheterna ske etappvis.

Tidplan

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

2015-2016

- Utredningar för utpekade åtgärder i åtgärdsplanen påbörjas.
- Trafiknämnden behandlar kontorets förslag till inriktning av justerade hastighetsgränser i Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen (del 2) samt Södermalm, Älvsjö, Norrmalm och Östermalm (del 3) och att dessa kan gå på remiss.
- Påbörja förberedande arbeten inför genomförandet av hastighetsplanerna Södermalm, Norrmalm och Östermalm.
- Påbörja översyn av hastigheterna i de fem kvarvarande områdena; Rinkeby-Kista, Bromma, Enskede-Årsta-Vantör, Skarpnäck och Farsta enligt samma metod och principer som för de tidigare genomförda områdena.
- Under våren 2016 genomförs omskyltning av hastighetssänkningarna på de gator som ingår i etapp 1 i Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten-Liljeholmen.

2016-2020

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 omskylltning har skett så att fysiska åtgärder kan sättas in där de bäst behövs och får störst effekt.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att Trafiknämnden beslutar enligt följande:

Trafiknämnden godkänner återrapportering av remissrunda för nya hastigheter i Spånga-Tensta, Kungsholmen samt Hägersten med delar av Liljeholmen.

Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra omskylltning och kommunikationsinsatser av nya hastighetsgränser i Spånga-Tensta, Kungsholmen samt Hägersten med delar av Liljeholmen till en kostnad av cirka 7,7 miljoner kronor.

Slut**Bilagor**

1. Samrådsredogörelse för Pilotprojekt hastighetsplan Stockholm, Del 1 Spånga-Tensta, Kungsholmen, Hägersten-Liljeholmen.
2. Pilotprojekt hastighetsplan Stockholm, Del 1 Spånga-Tensta, Kungsholmen, Hägersten-Liljeholmen. Slutrapport mars 2015
3. Åtgärdsplan
4. Kartor etapper