

Handläggare
Lotten Svedberg
08-508 262 15**Till**
Trafiknämnden
2016-10-20

Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden. Utredningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna projektdirektivet och ger kontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna för trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden i samband med hastighetsplanen för upp till 7 miljoner kr samt anmäler utredningsbeslutet till kommunstyrelsens ekonomiutskott.

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 i våras. 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 omskyllning av hastigheterna i staden.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 262 15
Växel 08-508 272 00
lotten.backstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

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 samt gator som får en höjd hastighet. Kontoret föreslår att arbeta med ett antal typåtgärder längs sträckorna för att få hastighetsefterlevnad, 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 fattar utredningsbeslut för att ge kontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna för trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden till en utredningsbudget om 7,0 mnkr. Vidare att nämnden godkänner projektdirektivet samt anmäler utredningsbeslutet till kommunstyrelsens ekonomiutskott.

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.

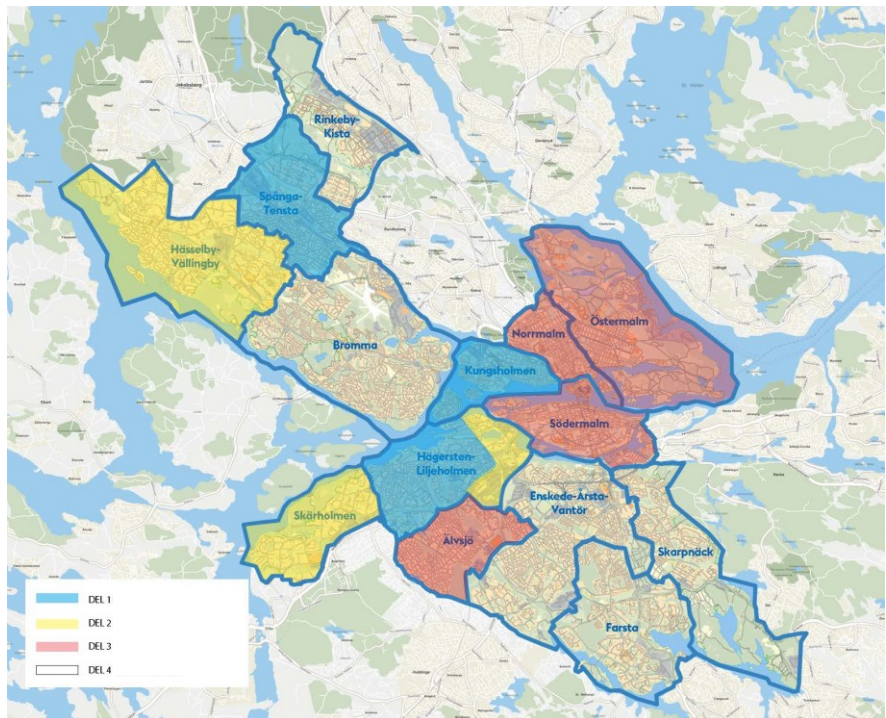
I trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2012 fick trafikkontoret i uppdrag att genomföra en översyn av stadens hastighetsgränser genom att ta fram hastighetsplaner för tre pilotområden (del 1 i figur 1 nedan) samt att under 2013 återkomma till nämnden med en redovisning av resultaten.

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 omskyllning och

kommunikationsinsatser av nya hastighetsgränser i dessa områden. Omskyltningen av hastighetsänkningarna 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

Ärendets beredning

Detta tjänsteutlåtande omfattar utredningsbeslut att för hela staden utreda trafiksäkerhetsåtgärder kopplat till hastighetsplanen.

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har hållits med stadsledningskontoret.

Utredningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder

Mål och syfte

Syftet med utredningsbeslutet 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. Se bilaga 1 för Projektdirektiv.

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 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.

Urval av gator för fysiska åtgärder

I rapporten ”Pilotprojekt hastighetsplan Stockholm” beskrivs att det kan finnas behov av åtgärder på flertalet gator, se beskrivningarna för respektive gata. Det framgår dock även i rapporten att det därmed inte betyder att åtgärderna måste genomföras innan en ny hastighetsgräns kan införas, vilket i sin tur innebär att kontoret kan göra en annan bedömning gällande åtgärdsbehov. Rapporten är tänkt som ett stöd för framtida åtgärdsplanering och hur trafikmiljön längs en gata succesivt bör utvecklas.

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 omskytning till 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 alla berörda gator föreslås följande kriterier används som bedömningsgrund:

- Platser där många barn rör sig, d.v.s. kring skolor, större idrottsplatser och större lekplatser.
- Platser med stort olycksantal.
- Sträckor som har låg hastighetsefterlevnad, d.v.s. där hastigheterna överskrids mycket och ofta.
- För gator med en höjd hastighet görs alltid en särskild bedömning av åtgärdsbehov.

Kontoret föreslår att åtgärderna ska vara enklare typåtgärder, som i första hand utförs som punktåtgärder i strategiskt viktiga korsningspunkter. Se bilaga 2 för exempel på typåtgärder. Föreslagna enklare typåtgärder kostar cirka 0,3–2 mnkr. En cirkulationsplats är betydligt dyrare, cirka 7 mnkr. Utöver dessa

typåtgärder kommer kontoret utreda möjligheterna att använda mer direkt trafikstyrande åtgärder som ATK (fartkameror) eller dynamiska farthinder. Dessa åtgärder kommer dock inte kunna användas i någon större utsträckning utan eventuellt i enstaka fall.

Tidplan

Kontoret har delat in staden i fyra delområden gällande framtagandet av hastighetsplanen. Förslag till hastighet tas sedan fram successivt per del samt remitteras och beslutas.

Efter beslut om nya hastighetsgränser för ett delområde sker utredning gällande fysiska åtgärder och inriktnings- och genomförandebeslut skrivs fram. Projektperioden sträcker sig till 2026 och det sista inriktningsbeslutet bör vara beslutat senast 2022.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Utredning											
Projektering											
Genomförande											
Del 1											
Del 2											
Del 3											
Del 4											

Tabell 1: Övergripande tidplan gällande utredning, projektering och genomförande av åtgärder kopplat till hastighetsplanen

Ekonomi

Utredningskostnaderna för fysiska åtgärder för hela staden uppskattas till cirka 7 mnkr. Utredningskostnaderna är spridda under hela perioden 2016-2022 eftersom delområdena kommer att hanteras successivt. Utredningsbeloppet inryms inom ramen för investeringsbudgeten.

Totalt bedöms utgiften för trafiksäkerhetsåtgärder kopplat till hastighetsplanen till cirka 680 mnkr. Ovanstående tidplan visar ett genomförande i en takt som är lämplig utifrån införande av nya hastighetsgränser. Den totala volymen om 680 mnkr är svår att 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 budget för 2018-2021. 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 680 mnkr för fysiska åtgärder kopplat till hastighetsplanen. Därtill kommer enligt tidigare beslut utgifter för omskyllning samt kommunikationsinsatser, där utgiften har beräknats till cirka 40 mnkr för hela staden.

Organisation

Projektet har bedrivits internt på trafikkontoret.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden fattar utredningsbeslut för projektet, godkänner projektdirektivet och en utredningsbudget på 7,0 mnkr, samt anmäler utredningsbeslutet till kommunstyrelsen ekonomiskott.

Slut

Bilagor

1. Projektdirektiv
2. Exempel på fysiska åtgärder