

Projektdirektiv – Trafiksäkerhetsåtgärder gällande hastighetsplaner

Författare: [Lotten Svedberg](#)
Version: [V1](#)

Utgåvehistorik för dokumentet

Ändringar				
Datum	Version	Godkänd av:	Påverkade sidor	Typ av ändring
2016-05-25	v 1.0			
	v 1.1			
	v 1.2			
	v 1.3			
	v 1.4			
	v 1.5			

Innehåll

Introduktion.....	4
Bakgrund.....	4
Beskrivning av projektet.....	5
Mål & syfte	6
Geografiskt område.....	6
Utredningsorganisation	6
Tidsåtgång.....	7
Ekonomi.....	7
Utredningsutgifter	7
Risk	7
Projektrisker.....	7
Kommunikation	8
Rapportering	8

Introduktion

Detta direktiv avser Trafikkontorets fortsatta prioritering av utredning och genomförande av fysiska åtgärder gällande hastighetsplaner i Stockholm. Direktivet omfattar en beskrivning av de åtgärder som planeras i samband med de förändrade hastighetsgränserna.

Bakgrund

Våren 2007 fick Sverige ett nytt hastighetssystem där de gällande hastighetsgränserna kompletterades med 40, 60, 80, 100 och 120 km/tim. Syftet är att anpassa vägar utifrån dagens förutsättningar vad gäller trafiksäkerhet, miljö, vägstandard och fordonsutveckling. Anpassningen ska ge en ökad trafiksäkerhet, en minskad miljöpåverkan och skapa bättre acceptans för hastighetsgränserna.

Sedan maj 2008 har kommuner möjlighet att sätta hastighetsgränser i tiosteg mellan 30 km/tim till 70 km/tim. Många av landets kommuner har genomfört eller genomför hastighetsöversyner, tar fram hastighetsplaner och skyltar om med nya hastighetsgränser. 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 på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. En hastighetsöversyn har stor betydelse för trafiksäkerhet, trygghet, miljö, tillgänglighet och stadskaraktär, även på lång sikt. Rätt hastighet bidrar även till en attraktiv stad.

Trafikkontoret har under 2013 tagit fram en hastighetsplan för huvudgatorna samt vissa uppsamlingsgator inom Spånga-Tensta, Hägersten och Kungsholmen, del 1, och planerar att ta fram hastighetsplaner för övriga delar av stadens huvudgator och uppsamlingsgator. Lokalgator kommer fortsatt ha 30 km/h. Hastighetsplanen för del 1 fick godkänt av nämnden att gå ut på

remiss 2013. Beslut om de nya hastighetsgränserna togs i nämnden 2015-09-24.

Beskrivning av projektet

Utöver att omskytning av hastigheten ska ske planerar även kontoret att genomföra fysiska åtgärder för att stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet samt att hastighetssäkra strategiskt utvalda gång- och cykelpassager.

Kontoret konstaterar att detta är en möjlighet att åtgärda platser med bristande säkerhet samtidigt som det är ett mycket stort 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 kommer följande kriterier används som bedömningsgrund vid prioritering av åtgärdsbehov:

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

Då det är ett stort åtagande att genomföra åtgärder kopplat till hastighetsplanen har kontoret valt att fokusera åtgärderna på främst gång- och cykelpassager. Kontoret föreslår då att arbeta med ett antal typåtgärder längs sträckorna.

Vid val av fysiska åtgärder är det flera faktorer som är viktiga att ta hänsyn till. Gupp är en effektiv åtgärd för att få ner hastigheten, men om grundläggningen är lera och det är bostäder i närheten kan inte gupp anläggas då det kan skapa vibrationsproblem. Om sträckan trafikeras av buss i linjetrafik kan inte heller gupp användas i stor utsträckning då det kan skapa problem för bussförarnas arbetsmiljö. Om det ej är möjligt att anlägga gupp så går det att använda sig av andra åtgärder för att få ner hastigheten. Exempel är avsmalningar, sidoförskjutningar och cirkulationsplatser.

Mål & syfte

Projektet syftar till att utreda var behovet finns och vilka åtgärder som är bäst lämpade att genomföra.

Under 2014 gjordes en översyn av målen i Stockholm stads trafiksäkerhetsprogram. 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.

Effektiva åtgärderna och av hastighetsplanerna är att få en bättre hastighetsefterlevnad på stadens huvud- och uppsamlingsgator.

Geografiskt område

Detta direktiv avser många delprojekt. Varje delområde av hastighetsplanerna måste utredas separat och hänsyn måste tas till förutsättningarna på de platser där åtgärderna ska göras. Åtgärderna kommer att genomföras inom hela Stockholm stad och då på huvud- och uppsamlingsgator.

Trafiknämnden har tagit beslut om hastighetsgränser i Spånga-Tensta, Kungsholmen, Hägersten med del av Liljeholmen och kommer att fortsätta ta beslut framöver om hastighetsgränser i övriga Stockholm.

Utredningsorganisation

Projektet drivs av trafikkontorets.

Utredningsbeslut samt genomförandebeslut för åtgärderna anmäls i kommunstyrelsens ekonomiutskottet.

Utredningarna för hastighetsplanerna ska genomföras av konsult på beställning av kontoret.

Åtgärderna på stadens gator genomgår sedvanlig hantering och omfattas av trafikkontorets projekthandbok. Utöver trafikkontoret

vidtalas även stadsdelsförvaltningen, trafikförvaltningen och bussentreprenörer.

Tidsåtgång

Utredningsfasen sker löpande för de olika delområdena i staden och beräknas pågå parallellt med att inriktningsbeslut skrivs fram.

Inriktningsbesluten kommer skrivas upp i cirka 5-6 olika omgångar och det sista inriktningsbeslutet bör vara beslutat senast 2020.

Ekonomi

Åtgärderna kopplade till hastighetsplanen har en genomförandeperiod fram till 2023 och projektet uppskattas till att överstiga klassificeringen som ett mycket stort projekt, det vill säga överstigande 300 Mnkr. Investeringutgifterna uppskattas till cirka 680 Mnkr.

Beroende på vilka åtgärder som väljs att genomföras i de olika delområdena kan driftkostnaderna öka då det exempelvis kan krävas fler belysningsstolpar.

Utredningsutgifter

Utredningskostnaderna uppskattas till cirka 7 Mnkr. Utredningsbeloppet fördelar sig under perioden 2016-2020 eftersom utredningsarbetet kommer bedrivas kontinuerligt. Utredningsbeloppet inryms inom trafikkontorets investeringsram.

Risk

Projektrisker

Projektet består av delprojekt som är geografiskt spridda. Varje delprojekt är unikt och har olika förutsättningar och utmaningar.

Det finns en risk för långa ledtider då varje delprojekt måste ha ett inriktningsbeslut samt genomförandebeslut som även ska upp i Kommunfullmäktige om kostnaden överstiger 50 mnkr.

Då projektet innebär en utbyggnad av hastighetsdämpande åtgärder så som gupp, väggkuddar och dylikt kan trafikförvaltningen och bussentreprenörerna vara negativa till detta. Därför behövs det en dialog innan genomförande.

Kommunikation

Följande intressenter har identifierats i projektet:

Interna intressenter

Trafikkontoret
Exploateringskontoret
Stadsbyggnadskontoret
Stadsdelsförvaltningar
Miljöförvaltningen
Ledningsägare

Externa intressenter

Trafikförvaltningen
Medborgare
Byggentreprenaden
Räddningstjänsten
Näringsidkare
Ledningsägare
Utbildningsförvaltningen

Rapportering

Detta projektdirektiv har upprättats av trafikkontoret i samråd med stadsledningskontoret. Projektdirektivet utgör underlag för utredningsbeslut gällande åtgärder för hastighetsplanen och om detta projektdirektiv utreds vidare inför ett inriktningsbeslut.

Projektet kommer att följa stadens gemensamma projektstyrningsmetod för mycket stora bygg- och anläggningsprojekt.

Om detta projektdirektiv godkänns ska projektet utredas vidare inför separata inriktnings- och genomförandebeslut.