

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

Hastighetsplaner. Teststräckor längs Rålambsvägen på Kungsholmen samt Bäckvägen/Sparbanksvägen i Hägersten. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar om genomförande av teststräckor på Rålambsvägen och Bäckvägen/Sparbanksvägen till en utgift om 27 mnkr.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefErika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

Kontoret arbetar med en översyn av stadens hastighetsgränser genom hastighetsplaner. Beslut om de nya hastighetsgränserna i del 1 togs av nämnden 2015-09-24. I nämndens beslut framgår att eventuella hastighetshöjningar ska föregås av att åtgärder genomförs samt av utredningar gällande luft och buller. Omskyltningen av hastighetssänkningarna genomfördes under våren 2016.

Att införa nya hastighetsgränser handlar inte bara om att sätta upp nya vägmärken. Det kan också behövas åtgärder för att stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet samt säkra strategiskt utvalda gång- och cykelpassager.

Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting har framfört farhågor om att sådana åtgärder kan försämra framkomligheten för bussar. I synnerhet är man oroad över trafikkontorets planerade åtgärder på de sträckor som trafikeras av stombusslinjer och annan högfrekvent busstrafik. Trafikförvaltningen har mot bakgrund av detta föreslagit att tester genomförs för att utvärdera åtgärdernas effekt på bland annat bussarnas restider, vilket kontoret ställer sig positivt till. Förslaget är att upprätta två teststräckor för att utvärdera vilken påverkan de föreslagna åtgärderna har på bland annat bussrestider, trafiksäkerhet och bussförarnas arbetsmiljö.

Genomförandet av teststräckorna är planerat till hösten 2017 och våren 2018. Utgifter för genomförande och utvärdering av teststräckorna beräknas till 26,2 mnkr.

Bakgrund

Utgångspunkten i stadens översiktsplan är att det ska vara möjligt att på ett tryggt och säkert 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 bild 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. Beslut om de nya hastighetsgränserna i del 1 togs av nämnden 2015-09-24. I nämndens beslut framgår att eventuella hastighetshöjningar ska föregås av att åtgärder genomförs samt av utredningar gällande luft och buller. I ärendet redovisades även vilka gator som kontoret ansåg var aktuella för åtgärder inom del 1 och vilka kriterier som låg till grund för urvalet. Omskyllningen av hastighetssänkningarna genomfördes under våren 2016.

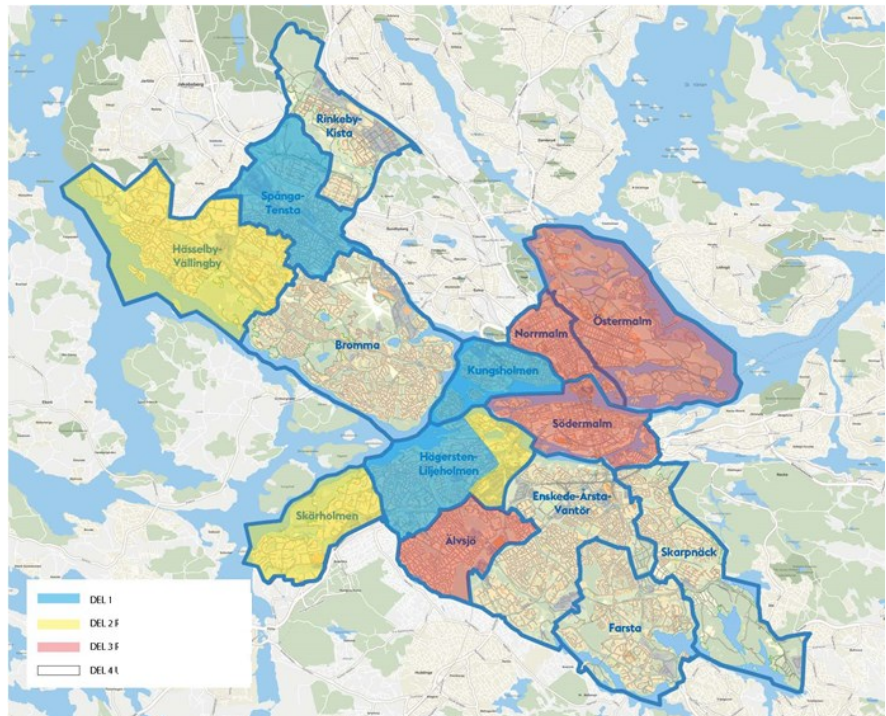


Bild 1: Översikt över Hastighetsplanens fyra delområden

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 2020 ska andelen som håller hastighetsgränsen vara 98 %.

Att införa nya hastighetsgränser handlar inte bara om att sätta upp nya vägmärken. Det kan också behövas åtgärder för att stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet samt säkra strategiskt utvalda gång- och cykelpassager. Andelen säkra gång- och cykelpassager och korsningar på huvudgator ska enligt trafiksäkerhetsprogrammet vara 80 % till 2020, 2015 var andelen ca 13 %. Hastighetsplanen är en del av arbetet med att uppfylla målet om hastighetsefterlevnad och säkra huvudgator.

Trafikförvaltningen har framfört kritik mot det stora antalet gator där kontoret anser att åtgärder behövs och då främst på sträckor som trafikeras av stombusslinjer och högfrekvent busstrafik. Kontoret föreslår att högfrekvent busstrafik innebär tätare trafikering än 10 minuters intervall per linje och även om det går flertalet linjer med

lägre turtäthet (cirka 4 st). Glesare trafikering än 10 minuters intervall per linje anser kontoret är en lågfrekvent busstrafik.

Trafikförvaltningen har dock framfört synpunkter på gränsdragningen mellan lågfrekvent och högfrekvent busstrafik, vilket enligt trafikförvaltningen bör justeras så att tätare trafikering än 20 minuters intervall samlat för alla linjer som trafikerar en gata blir högfrekvent busstrafik.

Trafikförvaltningen befarar att en stor omfattning av fysiska åtgärder på dessa sträckor kan ge påverkan på busstrafikens framkomlighet. Trafikförvaltningen har mot bakgrund av detta föreslagit att tester genomförs för att utvärdera åtgärdernas effekt på bland annat bussarnas restid och resenärernas komfort, innan hastighetssänkande åtgärder genomförs.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Kontoret har även haft dialog med landstingets trafikförvaltning.

Åtgärdsförslag

Trafikkontoret ställer sig positivt till trafikförvaltningens förslag om tester. Kontoret föreslår också att vänta med hastighetssänkande åtgärder på övriga gator med högfrekvent busstrafik i avvaktan på resultatet av testerna.

Kontorets förslag är att upprätta två teststräckor, en gata i ytterstaden och en i innerstaden bland de gator som är föreslagna för ombyggnad inom hastighetsplanen, för att utvärdera vilken påverkan åtgärderna har för bland annat restiden, arbetsmiljön för förarna och för trafiksäkerheten. Trafikkontoret har tillsammans med trafikförvaltningen valt ut Bäckvägen/Sparbanksvägen i Hägersten och Rålambsvägen på Kungsholmen. Dessa sträckor täcker in de flesta typåtgärder som är aktuella i arbetet med hastighetsplanen för hela staden och kommer därför att ge vägledning inför fortsatt arbete med åtgärder på gator som trafikeras av stombuss och högfrekvent busstrafik. På teststräckorna föreslås upphöjda övergångsställen, minicirkulation, avsmalning, busskuddar, upphöjd korsning, stopphållplats och chikan. Ett förslag är också att testa en smalare variant av den busskudde som används i Göteborgs stad.

Rålambsvägen

På Rålambsvägen har hastigheten sänkts på del av sträckan från 50 km/h till 40 km/h och är oförändrad 30 km/h del av sträckan. Den

östra delen av gatan mellan Manillaskolan och Gjörwellsgatan är utformad som en esplanad där trafik i respektive riktning skiljs åt av trädader, grönytor och parkering. Körbanorna är breda och punktvis har trafikmålningar använts för att begränsa körbanornas bredd invid övergångsställen. Den västra delen av gatan är rak och bred. Längs gatan ligger Manillaskolan som är en skola för barn med hörselskador. I anslutning till skolan finns signalreglerade övergångsställen med avsmalningar. Mätningar av hastigheterna längs Rålambsvägen innan hastighetsändringen visar att 85 % av fordonen kör omkring 40 km/h.

Kontoret föreslår åtgärder på sträckan mellan Gjörwellsgatan och Ernst Ahlgrens väg för att få ökad hastighetsefterlevnad för 30 km/h samt hastighetssäkra passager där oskyddade trafikanter korsar gatan (se bild 2). Rålambsvägen är utpekad som pendlingsstråk i stadens cykelplan och trafikeras av busslinje 61 med som tätast 15-minuterstrafik.

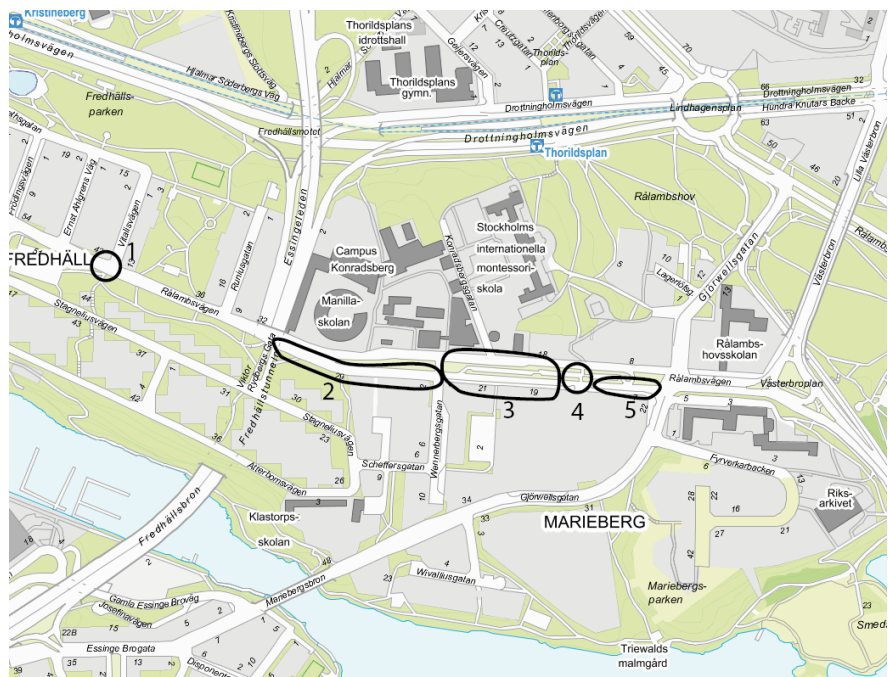


Bild 2. Översikt över åtgärder som utreds på Rålambsvägen.

Övergångsstället direkt väster om Vitalisvägen byggs om och hastighetssäkras med busskuddar, se bild 2 nr 1 och bild 3.

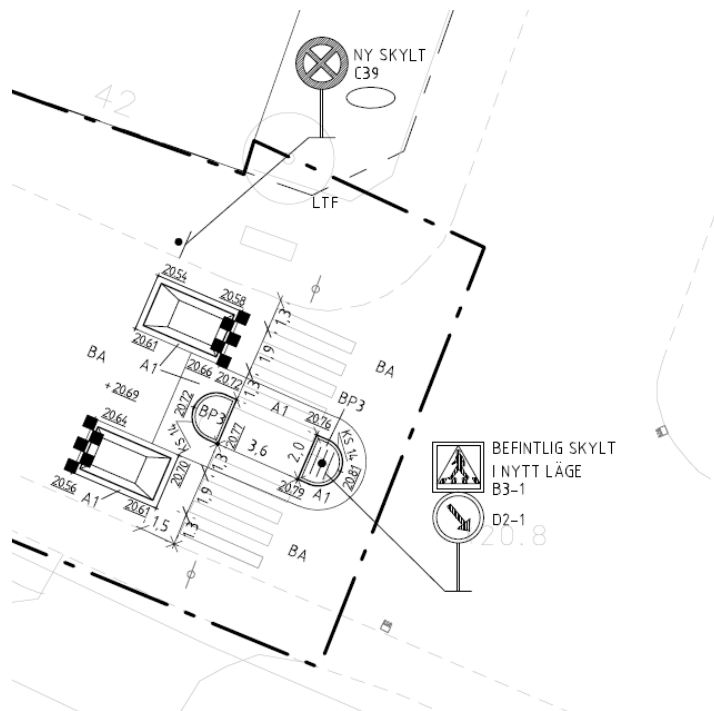


Bild 3. Föreslagen utformning vid övergångsställe på Rålambsvägen.

Cykelväg anläggs i östgående körriktning från korsningen med Viktor Rydbergs gata till Wennerbergsgatan, se bild 2 nr 2.

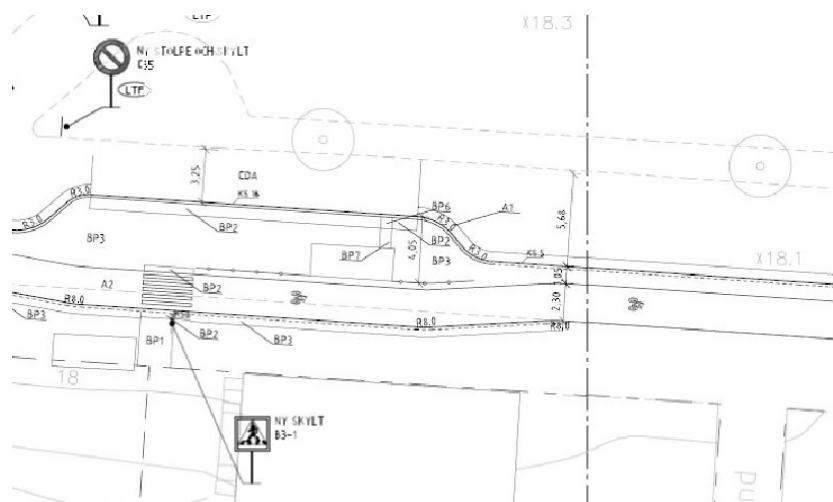


Bild 4. Föreslagen utformning vid busshållplats på Rålambsvägen.

I östgående körriktning, på sträckan mellan Wennerbergsgatan och korsningen vid Rålambsvägen 14-17, anläggs enkelriktad cykelbana i enlighet med cykelplanens standard för pendlingsstråk. Körbanan smalnas av och två befintliga fickbusshållplatser byggs om till stopphållplatser. I västgående körriktning smalnas körbanan av förbi korsningen med Wennerbergsgatan, se bild 2 nr 3 och bild 5.

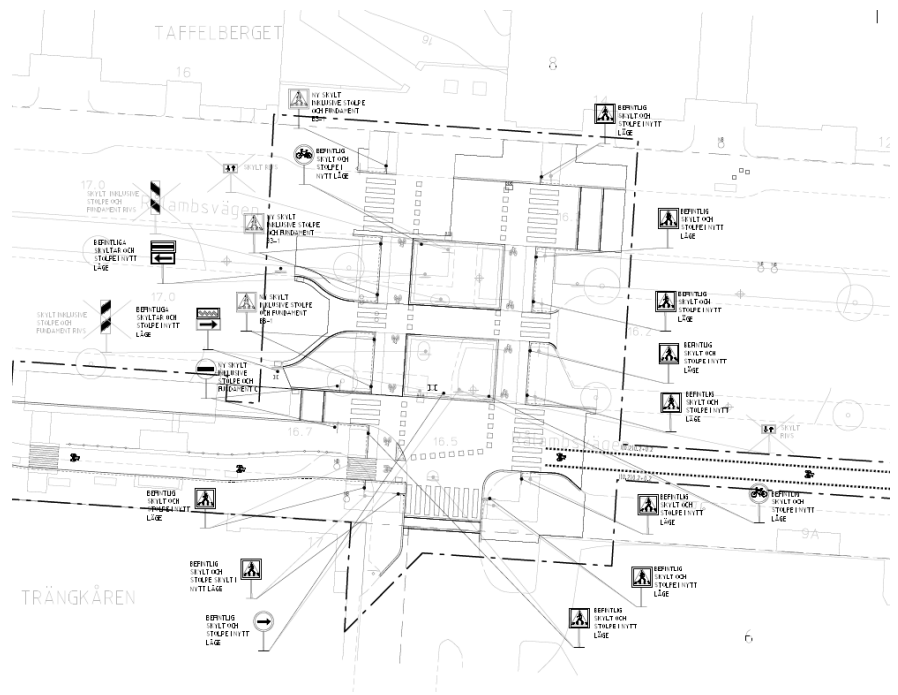


Bild 5. Föreslagen utformning av korsning på Rålambsvägen.

Korsningen vid Rålambsvägen 14-17 byggs om och utformas med hastighetssäkrande ramper innan övergångsställena i respektive korsningstillfart. Körbaneytans bredd minskas i båda körriktningarna, se bild 2 nr 4.

Cykelfält anläggs i östgående körriktning från Rålambsvägen 11 till befintlig cykelbana tar vid väster om korsningen med Gjörwellsgatan, se bild 2 nr 5.

Bäckvägen

Hastigheten på gatan har sänkts från 50 km/h till 40 km/h. Trafikmängden är ca 5000 fordon/årsmedeldygn och den uppmätta hastigheten är 50 km/h i 85-percentilen. Sträckan trafikeras av busslinje 147 i 6-minuterstrafik. Kontoret föreslår att ett antal oreglerade övergångsställen samt en korsning hastighetssäkras för att få en ökad hastighetsefterlevnad på gatan, se bild 6.

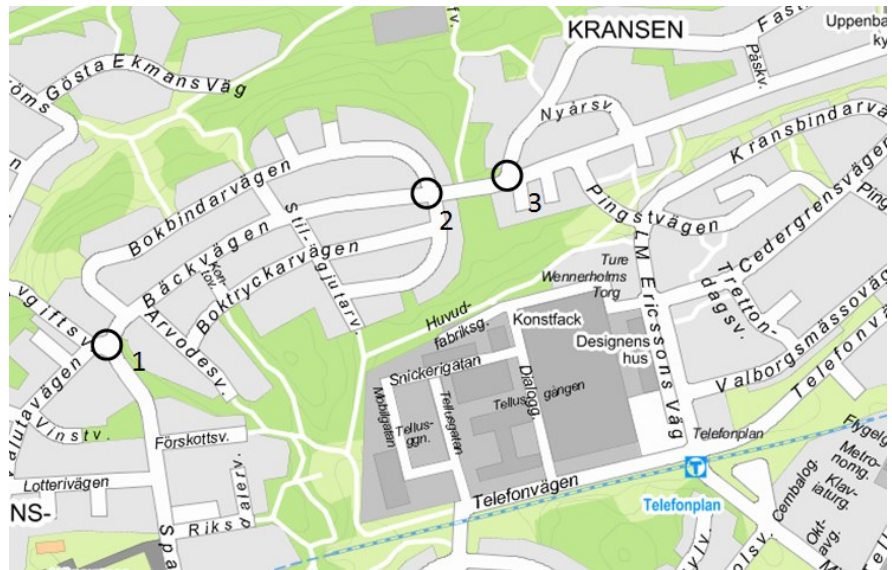


Bild 6. Översikt över åtgärder på Bäckvägen.

I korsningen Bäckvägen/Sparbanksvägen, se bild 6 nr 1, föreslår kontoret att en minicirkulation byggs, se bild 7.

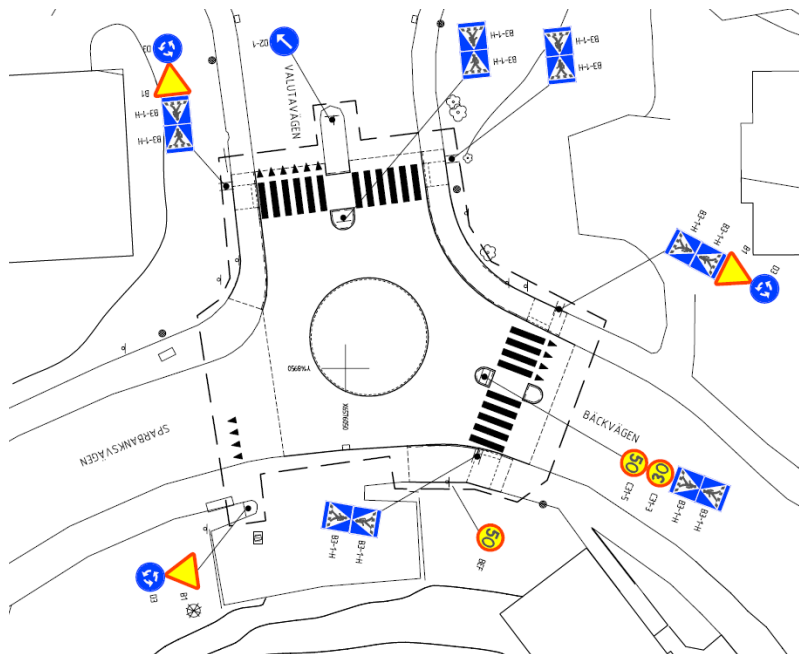


Bild 7. Minicirkulation i korsningen Bäckvägen/Sparbanksvägen.

I korsningen Bäckvägen/Bokbindarvägen, se bild 6 nr 2, och Bäckvägen/Nyårsvägen föreslås två övergångsställen hastighets säkras genom att övergångsställena höjs upp, se bild 8. Övergångsställena är byggda med ramper upp för att få ner hastigheten på fordonen och sedan en jämn lutning ned. Denna utformning är att föredra för busstrafiken då det endast är en ramp som de behöver färdas över.

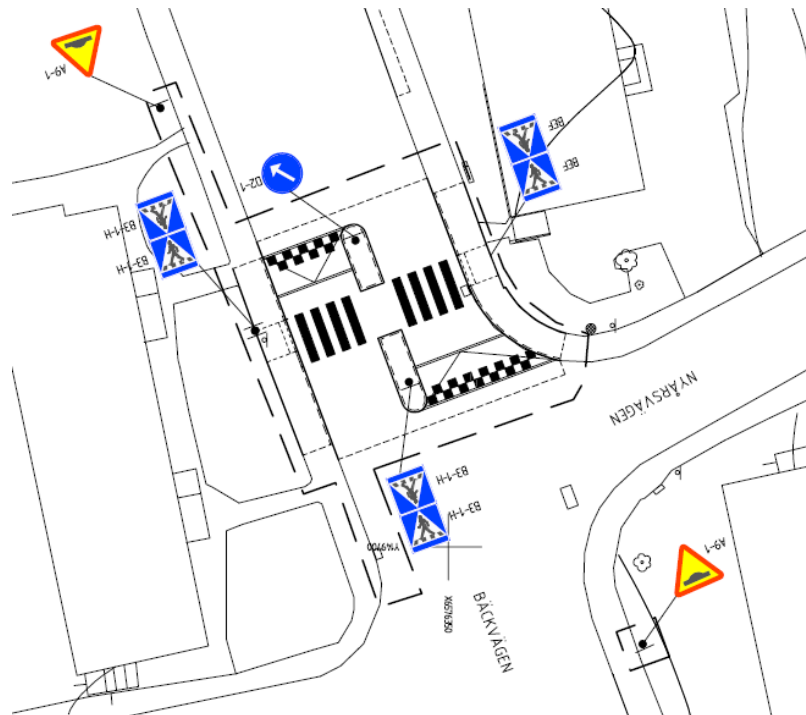


Bild 8. Föreslagen utformning för övergångsställena på Bäckvägen.

Sparbanksvägen

I beslutet om de nya hastighetsgränserna i del 1 som togs av nämnden 2015-09-24 var kontorets förslag att hastighetsbegränsningen på Sparbanksvägen ska höjas från 30 km/h till 40 km/h förutom vid skolan där 30 km/h behålls. Enligt nämndens beslut så ska dock detta föregås av åtgärder. Kontoret kommer därför att avvakta med en höjning av hastigheten på denna sträcka tills ett beslut i nämnden har tagits gällande åtgärder för hastighetsplanen del 1.

Trafikmängden på gatan varierar mellan 3300 -4400 fordon/årsmedeldygn och gatan trafikeras av busslinje 147 som går med 6-minuterstrafik. Den uppmätta hastigheten är ca 42 km/h i 85-percentilen på den del av gatan som kommer höjas till 40 km/h och vid skolan, där 30 km/h behålls, är den uppmätta hastigheten ca 32 km/h. Kontoret föreslår åtgärder på övergångsställen vid skolan där många barn rör sig, se bild 9.



Bild 9. Översikt över föreslagna åtgärder på Sparbanksvägen.

I korsningen Bäckvägen/Riksdalervägen föreslås en avsmalning av körbanan vid övergångsstället till 3,5 m samt att en refug placeras på ena sidan av övergångsstället så att fordon måste färdas i en sidoförskjutning, chikan, se bild 10.

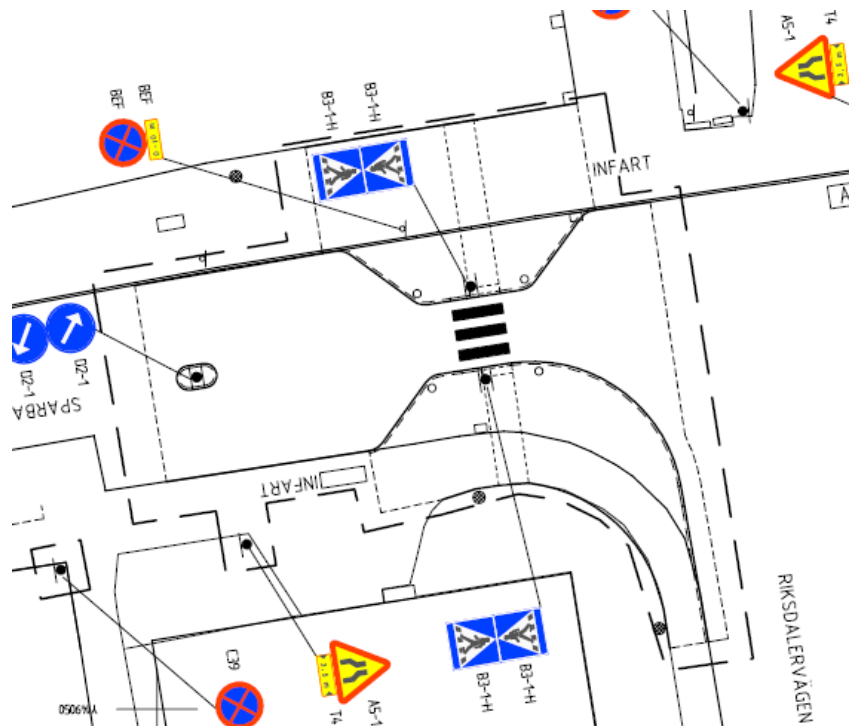


Bild 10. Avsmalning av övergångsställe samt refug på Sparbanksvägen.

På Sparbanksvägen vid Riksdalserterget, se bild 9 nr 2, samt i korsningen med Riksdalervägen, se bild 9 nr 3, föreslås att en klack byggs ut på övergångsstället så att sikten för både gående och fordonsförare blir bättre då gående ska korsa övergångsstället, se bild 11.

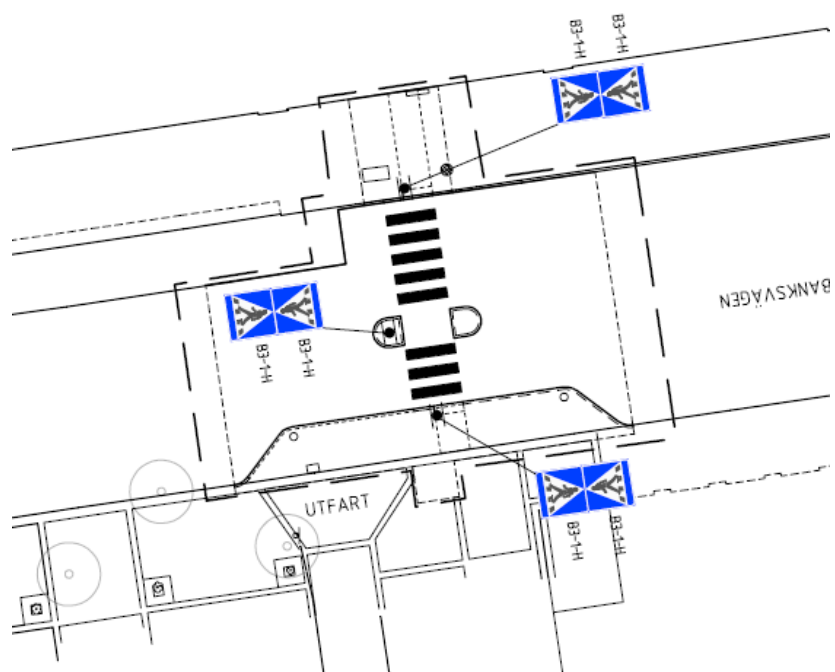


Bild 11. Avsmalning med hjälp av ett öra på ena sidan av övergångsstället.

Utvärdering

Trafikkontoret och trafikförvaltningen har tillsammans tagit fram en utvärderingsplan för teststräckorna. Trafikförvaltningen kommer även att medfinansiera utvärderingen med 50 %. Föreslagna utvärderingsaspekter är:

- Hastighet
- Komfort för passagerare/förare
- Hastighetsprofil vid respektive åtgärd
- Restid
- Konfliktstudie
- Upplevelse för gång- och cykeltrafikanter
- Samhällsekonomisk kalkyl

Trafikkontoret har som målsättning att utvärderingen kommer ge kontoret information om vilka hastighetsdämpande åtgärder som har bäst effekt gällande trafiksäkerheten och lämplighet för kollektivtrafiken.

Beroende på utvärderingens resultat kan det vara aktuellt med ett eventuellt återställande av gatorna om alla, eller delar av, de åtgärder som genomförs inte bedöms vara förenlig med högfrekvent busstrafik. Idag går det inte att bedöma omfattningen av återställningen och därmed inte heller kostnaderna för dem. Om detta blir aktuellt avser kontoret att återkomma med förslag till ett separat genomförandebeslut i trafiknämnden.

Tidplan

- Projektering: sep-okt 2016
- Upphandling: dec-maj 2016/2017
- Genomförande: aug 2017- maj 2018 (teststräckor)
Utvärdering teststräckor: förestudier: april-juni 2017 och
efterstudier: aug-oktober 2018

Analys och konsekvens

Miljö och stadsbild

Hastighetsöversynen och föreslagna gatuombyggnader är primärt en trafiksäkerhetsåtgärd, men ger samtidigt många positiva följd effekter såsom minskat buller och vibrationer samt trivsammare och mer attraktiva gaturum.

Måluppfyllelse trafiksäkerhetsprogrammet

De nya hastighetsbegränsningarna och de fysiska åtgärderna bidrar till en ökad hastighetsefterlevnad och i förlängningen 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. De åtgärder som föreslås bidrar till ett uppfyllande av stadens trafiksäkerhetsmål, där andelen som håller hastighetsbegränsningen och andelen hastighetssäkrade passager på huvudgator går i rätt riktning.

Flera åtgärder är föreslagna vid skolor vilket är i linje med stadens plan för trygga och säkra skolvägar. Därmed verkar ett genomförande av föreslagna åtgärder mot att uppnå delmålet i trafiksäkerhetsprogrammet om andel säkra gång- och cykelpassager vid skolor.

Framkomlighet

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 föreslagna åtgärder kommer trafiksäkerheten att förbättras på huvudgatorna i de aktuella stadsdelsområdena samtidigt som det finns 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. De åtgärder som är föreslagna uppfyller de krav som ställs i den nationella överenskommelsen gällande gupp och busstrafik samt de krav som ställs i Ribuss för Stockholms län.

Ett sätt som kontoret tillsammans med trafikförvaltningen har valt att arbeta vidare med, och som ligger till grund för förslaget till beslut i detta tjänsteutlåtande, är att differentiera gator med låg- respektive högfrekvent busstrafik. Gator som trafikeras av busstrafik som definierats som högfrekvent och av stombuss föreslås avvakta utvärderingen av genomförda teststräckor innan kontoret tillsammans med trafikförvaltningen sätter en gemensam målbild för omfattning och typ av åtgärder för dessa gator.

Framkomligheten för oskyddade trafikanter bedöms öka i och med föreslagna åtgärder, både genom att befintliga passager hastighetssäkras och att nya passager skapas.

Ekonomi

Kontoret bedömer utgiften för genomförande av åtgärderna på teststräckorna samt utvärderingen till ca 26,2 mnkr. I utgiften ingår inte ett eventuellt återställande av gatorna om alla, eller delar av, de åtgärder som genomförs behöver tas bort. Orsaken är att det i dag

inte går att bedöma omfattningen av åtgärderna och därmed inte heller utgifterna för dem. Om detta blir aktuellt avser kontoret att återkomma med förslag till ett separat genomförandebeslut i trafiknämnden.

Utgiften för teststräcka Rålambsvägen på Kungsholmen samt Bäckvägen/Sparbanksvägen i Hägersten är fördelad enligt nedanstående tabell.

Utgift i löpande prisnivå (mnkr)					
	2015	2016	2017	2018	Totalt
Utredning/Projektering	0,5	1,6	0,1	0,1	2,3
Utbyggnad (inkl. byggledning)		0,1	9,0	9,0	18,1
Byggherrekostnader	0,3	0,3	0,3	0,3	1,2
Utvärdering		0,3	0,5	0,5	1,3
Riskpåslag och oförutsett (25 %)			1,7	1,7	3,4
Totalt	0,8	2,2	11,6	11,6	26,2

I beloppet ingår ett påslag med 25 % för risk- och osäkerhetsfaktorer med anledning av erfarenheter från liknande projekt. Osäkerhet gäller bl.a. avseende eventuella markföroreningar och att påverkan på befintliga ledningar kan bli mer omfattande än väntat.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,6 mnkr fr.o.m. år 2019.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 1,75 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar. Av den beräknade kapitalkostnaden från och med 2020 avser cirka 1,5 mnkr avskrivningar och 0,5 mnkr intern ränta.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 23,8 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 1.

Drift och underhåll

Kontoret bedömer att driftkostnaderna ökar något i och med de planerade åtgärderna eftersom ytor i körbanan blir mer svåråtkomliga och fler anläggningar skapas som kräver underhåll

t.ex. cirkulationsplatser, cykelbanor och ramper vid upphöjda övergångsställen.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår även att trafiknämnden godkänner förslag till genomförande för teststräckor längs Rålambsvägen samt Bäckvägen och Sparbanksvägen till en sammanlagd utgift om 27,0 mnkr kopplat till hastighetsplanen för delområde 1.

Slut

Bilagor

1. Investeringskalkyl