

Handläggare
Christina Akbar
08-508 260 41**Till**
Trafiknämnden
2016-12-08

Översyn av hastighetsgränser för Bromma, Rinkeby-Kista, Enskede-Årsta-Vantör, Farsta och Skarpnäck. Beslut om remiss

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till justerade hastighetsgränser för Bromma, Rinkeby-Kista, Enskede-Årsta-Vantör, Farsta och Skarpnäck för att skickas på remiss enligt föreslagen sändlista.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefDaniel Firth
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. En översyn av hastighetsgränserna för tre områden, Spånga-Tensta, Hägersten med en del av Liljeholmen samt Kungsholmen inklusive Centralbron och Västerbron gjordes under 2013, och förslag till justerade hastighetsgränser, s.k. hastighetsplaner, togs fram (T2015-00921). Del 2, gällande Hässelby-Vällingby, Liljeholmen och Skärholmen, presenterades för nämnden i juni (T2016-00712), och del 3 gällande Södermalm, Älvsjö, Norrmalm och Östermalm i augusti (T2016-01750).

Den fjärde och sista delen presenteras här och avser Bromma, Rinkeby-Kista, Enskede-Årsta-Vantör, Farsta och Skarpnäck.

Som tidigare innebär förslaget som helhet att många gator och vägar får sänkt hastighet, merparten från 50 till 40 km/h. En del gator får höjd hastighet, från 30 till 40 eller från 50 till 60 km/h, och en del får behålla den ursprungliga hastighetsgränsen.

För att få önskad effekt kan det behövas flera olika typer av åtgärder som stödjer hastighetsefterlevnad. Lämpliga åtgärder kommer att utredas i nästa steg. Åtgärdsbehov finns för de allra flesta sträckor redan idag. Det behöver däremot inte betyda att åtgärder måste genomföras innan en ny hastighetsgräns kan införas. Åtgärdsplanering är ett löpande arbete och hastighetsplanerna bidrar med motiv och inriktning för hur trafikmiljön längs en gata successivt kan utvecklas.

Kontoret har försökt göra en grov uppskattning av kostnaderna för de åtgärder som bedöms vara mest angelägna. Kontoret återkommer till nämnden med en redovisning och förslag på den åtgärdsnivå som bör eftersträvas för att få tillräckligt god acceptans och hastighetsefterlevnad.

Bakgrund

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 samt att fortsätta med hastighetsöversyn för resten av staden. Beslut om de nya hastighetsgränserna i pilotområdena fattades i nämnden 2015-09-24. Av nämndens beslut följer att eventuella hastighetshöjningar ska föregås av att fysiska åtgärder genomförs samt att konsekvensutredningar avseende luftkvalitet och buller görs.

Översynen för de nu aktuella områdena har följt samma principer som tidigare. Principerna beskrivs under rubriken ”Redovisning av förslaget” nedan. En utgångspunkt har också varit att det är viktigt att gällande hastighetsgränser respekteras och att få säkra passager för oskyddade trafikanter. 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 cyklisterna öka.

Huvudgatorna har en funktion att samla upp lokal motorfordons- trafik och är därmed utformade för att tåla högre trafikmängder än lokalgatunätet. Eftersom huvudgatorna har en uppsamlande funktion, anser kontoret generellt att 40 km/h är en lämplig hastighet, även om lokala avvikelser är aktuella på flera platser. En stringens i detta underlättar även för trafikanten att förstå hur systemet är uppbyggt. På flertalet gator föreslås sänkt eller bibehållen hastighet, men på några gator föreslås att gällande hastighet höjs. I miljöer med omfattande folkliv, t.ex. i innerstaden, förekommer 30 km/h mer ofta för att tillfredsställa olika trafikantgruppers krav på trafiksäkerhet och framkomlighet.

Två mål i stadens trafiksäkerhetsprogram är hastighetsefterlevnad samt säkra gång-, cykel- och mopedpassager. Ett av målen i framkomlighetsstrategin är att framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen. Kontoret har därför föreslagit höjda hastighetsgränser, där trafiksäkerheten medger detta, för att motverka de ökningarna av restiderna som de sänkta hastigheterna på andra gator innebär. Detta gäller särskilt de gator som trafikerats av buss.

I samband med inriktningsbeslutet för de nu aktuella områdena kommer kontoret att redovisa eventuella justeringar av förslaget med hänsyn till vad som förs fram i remissvaren och vad som bedöms som ett rimligt åtagande för fysiska åtgärder för staden. Det behöver då sannolikt göras en prioritering av var och hur omfattande fysiska åtgärder som ska göras. Lokal förankring blir i detta sammanhang viktigt för det fortsatta arbetet med hastighetsplanerna.

Rätt fart i staden

Sedan 2008 har Sverige ett nytt hastighetsgränssystem som ger möjlighet att märka ut hastigheter i steg om 10 km/h, från 30 km/h till 120 km/h. 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.

Med hjälp av handboken *Rätt fart i staden* (utgiven av SKL och dåvarande Vägverket) kan kommunen steg för steg arbeta med hastighetsöversyn för att ta fram väl avvägda hastighetsgränser.

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 2040*, stadens framkomlighetsstrategi, miljöprogram och trafiksäkerhetsprogram.

Stockholms befolkningstillväxt ställer nya krav på stadens framtida trafiksystem. Det gäller såväl förmåga att hantera alla trafikantgrupperns 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 förslaget

Ambitionen med hastighetsplanen har varit att ta fram en väl avvägd hastighet på varje enskild gata. Hastigheten ska avspegla gatans funktion, utformning samt ge en inriktning till hur trafikmiljön bör utvecklas.

Hastighetsöversynen har gjorts enligt metodiken i handboken *Rätt fart i staden*. De principer för de nya hastighetsgränserna som tagits fram är följande:

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

30 km/h: 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/h.

40 km/h: 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 uppsamlade funktion.

60 km/h: Gator i det övergripande nätet med hög grad av separering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen.

80 km/h: 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.

Förslaget innebär som helhet att många gator och vägar får sänkt hastighet, merparten från 50 till 40 km/h. En del gator får höjd hastighet, från 30 till 40 eller från 50 till 60 km/h. 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.

Stockholm växer och förändras ständigt. Längs flera av de gator som behandlas i hastighetsplanerna finns mer eller mindre långtgående planer om stadsutveckling och andra nya tillkommande funktioner. Rätt fart i staden utgör ett rörligt mål och högsta tillåtna hastighet ska justeras i takt med att gaturum får förändrad karaktär och nya funktioner.

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 kvalitetsavvikelse. Genom att göra olika typer av åtgärder kan dessa kvalitetsavvikelse minska. Åtgärderna är allt från små kompletteringar till stora omfattande ombyggnader. De viktigaste åtgärderna är generellt sett:

- Omskyltning enligt hastighetsplanen
- Fysiska åtgärder t.ex.:
 - Utbyggnad av separata gång- och cykelbanor
 - Utbyggnad av hastighetssäkrade passager och korsningspunkter
 - Omgestaltning av gator eller utbyggnad av fysiska hastighetsdämpande åtgärder
- Övervakning, t.ex. ATK (automatisk trafiksäkerhetskontroll)
- Kommunikationsarbete internt i kommunen samt med medborgarna gällande acceptans och efterlevnad av de nya hastighetsgränserna.

Övervakning med hjälp av ATK är en effektiv åtgärd i arbetet med att minska antalet döda och svårt skadade i trafiken, genom att sänka den faktiska hastigheten på vägsträckan som från trafiksäkerhetssynpunkt bedöms som särskilt farliga. I Stockholm inträffar majoriteten av trafikolyckorna på huvudgatunätet. Många huvudgator trafikeras frekvent av kollektivtrafikens bussar och på denna typ av gator kan ATK ha stor betydelse, eftersom de vanliga åtgärderna för sänkning av medelhastigheterna kan påverka komforten och arbetsmiljön i bussar. Lägre reshastighet för bussarna kan även innebära att fler bussar behövs för att trafikera linjen, vilket kan ge ökade kostnader.

Dock finns det en del svårigheter kring etableringen av ATK. Utöver en årlig kostnad för staden krävs resurser från Polisen för utredning av bilder från trafiksäkerhetskameror. Dessutom placeras inte ATK längs vägar eller gator med flera körfält i samma riktning eftersom bilderna inte är utredningsbara enligt trafikverket. Det är just sådana gator som annars i första hand skulle vara aktuella för ATK i Stockholm eftersom de kan ha höga hastigheter och trafikeras av frekvent busstrafik.

Kontorets förslag till nya hastighetsgränser i Bromma, Rinkeby-Kista, Enskede-Årsta-Vantör, Farsta och Skarpnäck samt motiveringar och bedömningar för valda hastighetsgränser presenteras i bilaga 1. Förslag till fysiska åtgärder för att förbättra hastighetsefterlevnad och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter kommer att redovisas i samband med att inriktningsbeslut tas upp i nämnden, under 2017.

I bilaga 2 finns ett förslag till remissinstanser.

Ärendets beredning

Arbetet har skett med deltagande av olika sakkompetenser från trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och berörda stadsdelsförvaltningar

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.

Införandet av nya hastighetsgränser blir mest effektivt, tydligt och kommunicerbart om det sker samtidigt i ett stort område. Parallellt med arbetet med översynerna är det lämpligt att successivt skylta om och genomföra andra åtgärder i de områden som har fått en hastighetsplan.

För att kunna införa de nya hastighetsgränserna kommer ytterligare utredningar att behövas. Bland annat kommer bullersituationen behöva studeras närmare på flera platser innan eventuella höjningar kan göras. Luftpåverkan kopplat till eventuella höjningar kommer att utredas separat. Även trafiksäkerhetsåtgärder, hastighets-sänkande åtgärder och cykellösningar kommer att behöva studeras vidare innan vissa hastighetsgränser kan ändras.

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 passagera. 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. I första hand gäller omskyllningar endast sänkningar eftersom luft- och bullerpåverkan måste utredas innan omskyllningar för höjningar kan göras.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner förslag till justerade hastighetsgränser för Bromma, Rinkeby-Kista, Enskede-Årsta-Vantör, Farsta och Skarpnäck att skickas på remiss enligt föreslagen sändlista.

Slut

Bilagor

1. Förslag till nya hastighetsgränser, rapport
2. Förslag till sändlista