

Handläggare
Lotten Svedberg
08-508 262 15**Till**
Trafiknämnden
2017-02-02

Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1 (Hägersten med del av Liljeholmen, Spånga-Tensta och Kungsholmen). Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning för trafiksäkerhetsåtgärder till en sammanlagd utgift om cirka 120 mnkr för åtgärder i delområde 1, fördelat enligt nedanstående
 - Hägersten med del av Liljeholmen: Vasaloppsvägen, Personnevägen, Slättgårdsvägen, Västertorpsvägen, Hägerstensvägen. Ca 35 mnkr.
 - Spånga-Tensta: Sundbyvägen, Tenstastråket, Tenstavägen, Spånga Kyrkväg, Avestagatan mellan Bromstensvägen och Salagatan, Duvbovägen, Avestagatan mellan Bromstensvägen och Nyhammarsgatan, Hjulsta backar, Tensta Allé. Ca 60 mnkr.
 - Kungsholmen: Fleminggatan, Hantverkargatan, Nordenflychtvägen, Kungsholmsgatan. Ca 25 mnkr.
2. Trafiknämnden beslutar om avsteg från trafiknämndens beslut 2015-09-24 för följande gator
 - Hägersten med del av Liljeholmen: Hägerstensvägen, Västertorpsvägen, Vasaloppsvägen, Sparbanksvägen.
 - Kungsholmen: Mariebergsgatan, Drottningholmsvägen mellan Geijersvägen och Tranebergsbron.
 - Spånga-Tensta: Bromstensvägen mellan Ulvsundavägen och Salagatan och mellan Spånga station och Avestagatan, Fagerstagatan mellan Bergslagsvägen och Avestagatan.

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

3. Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.

Jonas Eliasson
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Erika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

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 stödjande trafikanterna att hålla angiven hastighet.

För delområde 1 (Hägersten med del av Liljeholmen, Kungsholmen samt Spånga-Tensta) har beslutats att hastigheten ska sänkas på en mängd gator. På flertalet gator kommer hastigheten att sänkas utan att åtgärder genomförs. Dock ser kontoret behov av åtgärder på vissa gator för att skapa en säker miljö där oskyddade trafikanter rör sig. Där hastigheten höjs görs alltid en särskild bedömning av vilka åtgärder som behövs.

Kontoret har prioriterat bland åtgärdsbehoven och har haft 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. I och med dessa kriterier har nedanstående gator valts ut att studera vidare. Slutligt val av gator och åtgärder tas av nämnden i samband med genomförandebeslut.

- Hägersten med del av Liljeholmen: Västertorpsvägen, Personnevägen, Slättgårdsvägen, Hägerstensvägen, Sparbanksvägen och Vasaloppsvägen.
- Kungsholmen: Hantverkargatan, Nordenflychtsvägen, Fleminggatan och Kungsholmsgatan.
- Spånga-Tensta: Spånga Kyrkväg, Tenstavägen, Tenstastråket, Tensta Allé, Duvbovägen, Hjulsta backar, Avestagatan, Sundbyvägen och Spånga stationsväg.

Kontoret anser att det är en rimlig ambitionsnivå att ha en budget på cirka 25-35 mnkr vardera för Kungsholmen och Hägersten (exklusive teststräckorna för bussframkomlighet), samt cirka 60 mnkr för Spånga-Tensta. Kontoret bedömer att det då går att få en god trafiksäkerhet i de strategiskt utvalda passagerna samt ökad hastighetsefterlevnad på sträckorna.

I enlighet med beslut i trafiknämnden 2015-09-24 föreslår kontoret att avvakta med att höja hastigheten på följande gator till dess att trafikseparering är genomförd:

- Hägersten med del av Liljeholmen: Stjernströms väg, Personnevägen mellan Avgiftsvägen och Stjernströms väg.
- Kungsholmen: Sankt Göransgatan
- Spånga-Tensta: Bromstensvägen förbi Spånga station

I enlighet med beslut i trafiknämnden 2015-09-24 föreslår kontoret att avsteg görs från de generella principerna om trafikseparering vid höjningar av hastighetsgränser:

- Hägersten med del av Liljeholmen: Hägerstensvägen, Västertorpsvägen, Vasaloppsvägen, Sparbanksvägen.
- Kungsholmen: Mariebergsgatan, Drottningholmsvägen mellan Geijersvägen och Tranebergsbron.
- Spånga-Tensta: Fagerstagatan mellan Bergslagsvägen och Avestagata, Bromstensvägen mellan Ulvsundavägen och öster om Magasinsvägen och mellan Spånga station och Avestagatan.

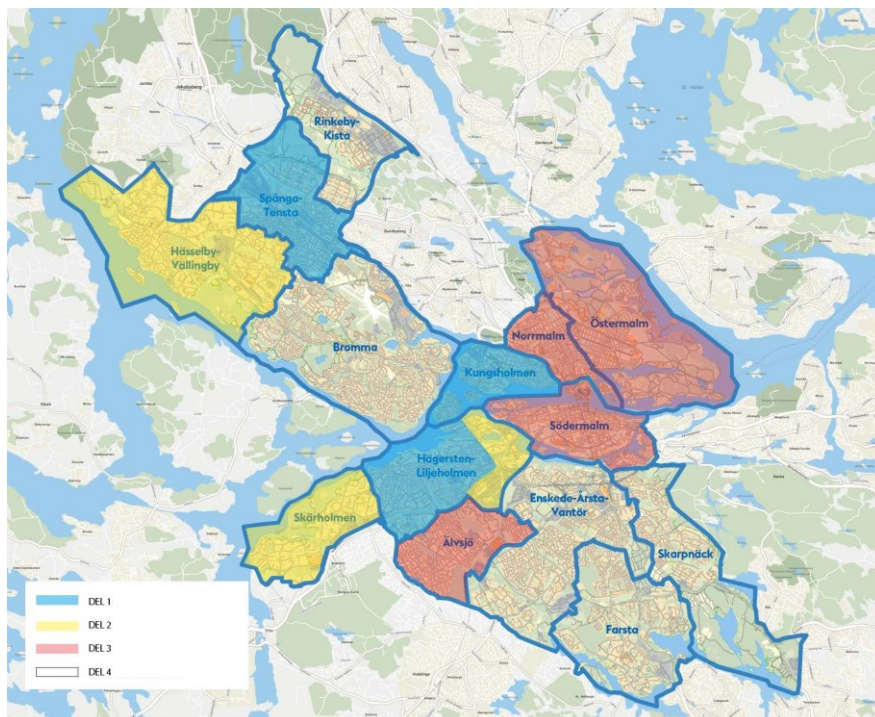
Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca 120 mnkr för åtgärder i Hägersten med del av Liljeholmen, Spånga-Tensta samt Kungsholmen kopplat till hastighetsplanen för delområde 1.

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 trafik-säkerhetsprogram 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 2012 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. Omskytningen av hastighetssänkningarna har genomförts under våren 2016.



Figur 1: Översikt över Hastighetsplanens fyra delområden

Det är viktigt att gällande hastighetsgränser respekteras. De åtgärder som staden kan vidta för att få en god hastighetsefterlevnad är att sätta rätt hastighetsgräns med hänsyn till gatans funktion och att 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 hastighetsgränsen vara 98 %, att jämföra med ett antagande om 2009 års hastighetsefterlevnad på 50 %. Hastighetsplanen är en del av arbetet med att uppfylla målet om hastighetsefterlevnad.

Att införa nya hastighetsgränser handlar inte bara om att skylta om. Det kan även behövas åtgärder för att stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet samt för att säkra strategiskt utvalda gång- och cykelpassager. I trafiksäkerhetsprogrammet är målsättningen att säkra 80 % av korsningarna och gång- och cykelpassagera på stadens huvudgator.

Huvudgatorna har en funktion att samla upp lokal motorfordons- trafik och är därmed utformade för att tåla högre trafikmängder än lokalgatunätet. Det är viktigt att huvudgatorna fortsätter att ha en uppsamlande funktion och kontoret anser därför generellt att 40 km/h är en lämplig hastighet. En stringens i detta underlättar

även för trafikanten att förstå hur systemet är uppbyggt, och på så sätt även få ökad hastighetsefterlevnad.

De principer för nya hastighetsgränser som togs fram i samband med hastighetsplanen var följande:

30 km/h: Gator som ingår i lokalnätet, på huvudgator utanför grundskolors huvudentréer 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/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 uppsamlande 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.

Beslut i trafiknämnden 2015-09-24

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. Nämnden fattade också 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 motorfordonstrafik.
- 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.

Urval av gator för fysiska åtgärder

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 omskyllning 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.

Enligt beslut i nämnd, som beskrivits tidigare, ska kontoret vid hastighetshöjningar i möjligaste mån separera de oskyddade trafikanterna från motorfordonstrafiken. Att genomföra trafiksepareringar är generellt en dyr åtgärd. Tidsmässigt innebär det även en längre tid för genomförandet av åtgärder i hela staden eftersom ett större projekt tar längre tid att bygga än de nedan föreslagna punktåtgärderna. Kontoret bedömer att det är svårt att inom den långsiktiga budgetramen rymma stora investeringar för trafikseparering inom projekt Hastighetsplan. Kontoret ser att en konsekvens kan bli att andra, mer angelägna trafiksäkerhetsåtgärder förskjuts länge i tid. Kontoret föreslår därför några avvikelser från beslut i trafiknämnden 2015-09-24, vilket redovisas i åtgärdsförslaget.

Kontoret föreslår att åtgärderna inom arbetet med hastighetsplanen fokuserar på punktåtgärder för att säkra gång- och cykelpassager. För att prioritera mellan alla berörda gator har följande kriterier används som bedömningsgrund:

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

För att hitta en lämplig ambitionsnivå har behovet av fysiska åtgärder i del 1 studerats utifrån dessa kriterier. Kontoret föreslår att åtgärderna ska vara enklare typåtgärder, se bilaga 1, som i första hand utförs i strategiskt viktiga korsningspunkter. Föreslagna enklare typåtgärder kostar cirka 0,3–2 mnkr. En cirkulationsplats är betydligt dyrare, cirka 7 mnkr. Kontoret har även undersökt

möjligheterna med övervakning med kamera, ATK och dynamiska farthinder.

För del 1 har beslutats om en mängd gator där hastigheten sänks. På flertalet av dessa kommer hastighetsgränserna att sänkas utan att åtgärder genomförs. Dock ser kontoret behov av att säkra hastigheten på vissa av dessa gator för att skapa en säker miljö där oskyddade trafikanter rör sig. Anledningen är att det annars kan bli för stor skillnad mellan skyltad hastighet och vad trafikmiljön signalerar, vilket i sin tur kan leda till låg hastighetsefterlevnad. För gator där hastigheten höjs görs enligt nämndens beslut alltid en särskild bedömning gällande vilka åtgärder som behövs.

För del 1 har kontoret identifierat 6-8 gator per delområde som är i behov av åtgärder utifrån ovanstående kriterier. Detta innebär en investeringsutgift om 25-60 mnkr per delområde.

Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting 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. 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. Genomförandebeslut för teststräckor längs Rålambsvägen och Bäckvägen/Sparbanksvägen togs i trafiknämnden 2016-10-20.

Ett sätt som kontoret tillsammans med trafikförvaltningen har valt att arbeta vidare med är att differentiera gator med låg- respektive högfrekvent busstrafik. Gator som trafikeras av stombuss eller annan högfrekvent busstrafik (lägre turtäthet än 10 minuter) föreslås avvakta utvärderingen av genomförda teststräckor innan kontoret tillsammans med trafikförvaltningen sätter en gemensam målbild för omfattning och typ av åtgärder för dessa gator. Kontoret avser dock att gå vidare med gator med lågfrekvent busstrafik.

Övervakning med kamera

Övervakning med hjälp av kamera, så kallad automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK), är en åtgärd i arbetet med att minska antalet döda och svårt skadade i trafiken. Detta genom att den faktiska hastigheten sänks på en vägsträcka som från trafiksäkerhetssynpunkt bedöms som särskilt farlig. I Stockholm inträffar majoriteten av trafikolyckorna på huvudgatunätet. Många huvudgator trafikeras frekvent av kollektivtrafikens bussar och på denna typ av gator kan ATK vara en intressant åtgärd, eftersom de vanliga

åtgärderna för sänkning av medelhastigheterna kan ha negativ effekt på framkomlighet, komfort och arbetsmiljö i bussar. Det är Trafikverket som beslutar om införande av ATK och även äger och driftar ATK-utrustningen, och polisen som behandlar bildmaterialet och gör utredningarna om hastighetsöverträdelser.

Det finns dock en del svårigheter kring etableringen av ATK. Utredning av bilder från kamerasystemet kräver mycket resurser från polisen. Trafikverket har formulerat ett antal kriterier för när ATK kan beviljas. Till de viktigare kriterierna hör uppmätt medelhastighet jämfört med skyltad hastighet, hög olycksrisk och stort antal korsande oskyddade trafikanter. Det är troligen till större delen flerfältsvägar som uppfyller kriterierna för ATK i Stockholm. Trafikverket placerar dock inte ATK längs flerfältsvägar, eftersom bilderna inte är utredningsbara för samtliga körfält enligt Trafikverket.

Kontoret har ett pågående arbete med att utreda möjliga sträckor för ATK. Om dessa platser sammanfaller med de sträckor som prioriterats för åtgärd inom hastighetsplanen, kommer vidare kontakt tas med Trafikverket och polisen för att utreda möjligheten att de prioriteras för utsättning. Prioriteringen görs sedan mot landet i övrigt och beslut om utplacering av ATK fattas av Trafikverket och polisen.

För kommunen innebär etablering av ATK en investeringskostnad om ca 100 tkr och en årlig driftkostnad om ca 100 tkr per placering.

Dynamiska farthinder

Kontoret har även undersökt möjligheterna att använda sig av dynamiska farthinder. I dagsläget är det inte många kommuner som använder sig av sådana. Därmed är det svårt att veta om dessa kommer hålla bra över tid. Malmö stad har valt att testa dynamiska farthinder och planerar att genomföra en utvärdering av dessa. Kontoret har beslutat att avvakta resultatet av Malmös utvärdering innan kontoret testar sådana på stadens mark. Ett eventuellt test av ett dynamiskt farthinder kommer i så fall ske på enstaka platser för att sedan utvärderas även ur Stockholms perspektiv.

Åtgärdsförslag

Hägersten med del av Liljeholmen

Gator där hastigheten höjs från 30 km/h till 40 km/h

Enligt principerna för nya hastighetsgränser ska gator som ingår i huvudgatunätet med bebyggelse längs sträckan och många korsningspunkter, gator i industri- och verksamhetsområden samt gator som ingår i lokalnätet och har en uppsamlande funktion ha en hastighet av 40 km/h. Gatorna nedan ingår i stadens huvudgatunät och har således enligt principen föreslagits för en hastighet på 40 km/h.

- **Vasaloppsvägen, mellan Västertorpsvägen och Lugntorpsvägen**

Kontoret föreslår att trafiksäkerhetsåtgärder genomförs vid strategiskt utvalda korsningspunkter.

Kontoret föreslår dock inte någon trafikseparering mellan cyklisterna och motorfordonstrafiken. Körbanan inklusive parkering på sträckan är cirka 7,0 meter bred och enligt cykelplanen finns det inte något prioriterat cykelstråk längs vägen, varken pendlingsstråk eller huvudstråk. Då gatuutrymmet är så pass smalt är det svårt att inrymma en cykelbana längs sträckan även om all parkering på gatan tas bort. Sträckan trafikeras även av en närtrafikbuss. Sträckan trafikeras av 1700 fordon per dygn vilket innebär att fordonsmängden är låg. Kontoret anser att cykling i blandtrafik fungerar på denna sträcka. Kontoret föreslår ett avsteg mot beslut i trafiknämnden och höja hastigheten till 40 km/h på denna sträcka.



Bild 5: Vasaloppsvägen

- **Stjernströms väg**

I dagsläget finns inte separat cykelbana på denna sträcka. I samband med att bostäder ska byggas ska dock exploateringskontoret anlägga en gång- och cykelbana (samt en avsmalning vid ett övergångsställe). I enlighet med nämndens beslut skjuts hastighetshöjningen upp tills en trafikseparering är byggd.

- **Västertorpsvägen**

Våren 2016 sänktes hastigheten på Västertorpsvägen från 50 km/h till 40 km/h. På en sträcka förbi Västertorpsskolan är hastighetsbegränsningen 30 km/h. Kontoret föreslår att 30-sträckan görs något kortare för att ge en bättre koppling till skolan. Det ger en större tydlighet gällande hastighetsbegränsningen och bör således ge en bättre hastighets efterlevnad. Kontoret föreslår ett avsteg mot beslut i trafiknämnden och höja hastigheten till 40 km/h på denna sträcka utan att anlägga separat cykelbana på den del av 30-sträckan som föreslås höjas. Gatan är smal, så det är svårt att inrymma en separat cykelbana, och det finns inget utpekade cykelstråk på sträckan. Resterande sträcka har redan 40 km/h med likadan utformning.

Kontoret föreslår åtgärder för att säkra strategiskt utvalda gång- och cykelpassager vid skolan.

- **Personnevägen**

På en del av sträckan, Vasaloppsvägen-Avgiftsvägen, finns en separerad gång- och cykelbana på ena sidan av vägen. Från Avgiftsvägen – Stjernströms väg saknas dock detta. I enlighet med nämndens beslut skjuts hastighetshöjningen upp tills en trafikseparering är byggd. Sträckan finns utpekad som huvudstråk i stadens cykelplan, men inga åtgärder finns med i verksamhetsplaneringen.

Kontoret föreslår trafiksäkerhetsåtgärder vid strategiskt utvalda korsningspunkter.

- **Sparbanksvägen**

Kontoret föreslår att 30-sträckan görs något kortare, cirka 500 meter, för att ge en bättre koppling till Hägerstensåsens skola. Det ger en större tydlighet gällande hastighetsbegränsningen och bör således ge en bättre hastighets-efterlevnad. Gatan ingår i ett stråk där anslutande gators hastighetsgräns sänkts från 50 km/h till 40 km/h. Varken de anslutande gatorna eller Sparbanksvägen har separata cykelbanor idag. Kontoret föreslår därför ett avsteg mot nämndens beslut och att hastighetsbegränsningen höjs till 40 km/h utan att anlägga separat cykelbana på den del av 30-sträckan som föreslås höjas.

Sträckan ingår dock som teststräcka för busstrafikens framkomlighet och trafiksäkerhetsåtgärder avses att byggas i samband med testet. Under testperioden avser kontoret att behålla 30 km/h.

- **Slättgårdsvägen**

Sträckan uppfyller kravet på trafikseparering i och med att det finns en gång- och cykelbana på sträckan. Kontoret föreslår åtgärder med fokus på att säkra strategiska valda korsningspunkter.

- **Hägerstensvägen**

Hastighetsbegränsningen på denna sträcka är idag 50 km/h, utom på en 115 m lång sträcka där den är 30 km/h. På 50-sträckan har hastighetsbegränsningen sänkts till 40 km/h. På 30-sträckan föreslås hastighetsbegränsningen höjas till 40 km/h så att man får samma hastighetsbegränsning på hela sträckan, för att hastighetssystemet ska vara sammanhängande och begripligt; annars riskerar hastighetsefterlevnaden att försämrars. Sträckan saknar dock separat cykelbana. Kontoret anser inte att en 115 m lång separat

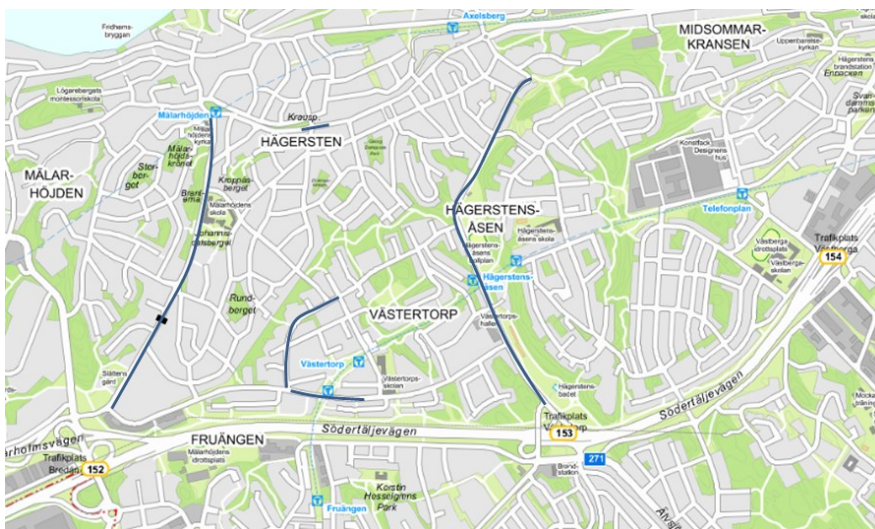
cykelbana på en sträcka på totalt 3 km blir en bra cykellösning. Kontoret föreslår därför ett avsteg mot beslut i trafiknämnden och att hastighetsbegränsningen höjs till 40 km/h på den nuvarande 30-sträckan.

Kontoret föreslår att åtgärder genomförs på den nuvarande 30-sträckan med fokus på att säkra strategiska valda korsningspunkter.

Gator med en hastighetssänkning där kontoret föreslår åtgärder

- **Västertorpsvägen**

Gatan har fått en sänkt hastighet från 50 km/h till 40 km/h. 30 km/h kortas ned utanför Västertorpsskolan (se ovan under hastighetshöjningar). Åtgärder föreslås utanför skolan där många barn rör sig.



Figur 2: Utvalda sträckor i Hägersten med del av Liljeholmen

Spånga-Tensta

Hastigheten höjs från 30 km/h till 40 km/h

Enligt principerna för nya hastighetsgränser ska gator som ingår i huvudgatunätet med bebyggelse längs sträckan och många korsningspunkter, gator i industri- och verksamhetsområden samt gator som ingår i lokalnätet och har en uppsamlade funktion ha en hastighet av 40 km/h. Gatorna nedan ingår i stadens huvudgatunät och har således enligt principen föreslagits för en hastighet på 40 km/h.

- **Tensta Allé**

I Tensta är gång- och cykeltrafiken separerad från motorfordonstrafiken genom att den har ett eget nät i området. Under åren har det också tillkommit kompletteringar med ytterligare gångbanor på vissa sträckor. Kravet på trafikseparering vid hastighetshöjningar är alltså uppfyllt. Kontoret föreslår dock att trafiksäkerhetsåtgärder genomförs vid strategiskt utvalda korsningspunkter.

- **Hjulsta backar**

På den del av gatan där hastigheten höjs finns inga oskyddade trafikanter i gaturummet, utan de rör sig på ett separerat gång- och cykelnät. Kravet på trafikseparering vid hastighetshöjningar är alltså uppfyllt. Åtgärder föreslås på den del av gatan där 30 km/h behålls.

- **Bromstenvägen förbi Spånga station (Spånga stationsväg)**

Idag saknas cykelbana och cykling sker i blandtrafik förbi stationen. I enlighet med nämndens beslut skjuts hastighetshöjningen upp tills en trafikseparering är byggd. Sträckan är ett utpekad pendlingsstråk enligt cykelplanen.

- **Avestagatan, mellan Bromstenvägen och Nyhammarsgatan**

Gång- och cykelbana finns. Kravet på trafikseparering vid hastighetshöjningar är alltså uppfyllt. Kontoret föreslår åtgärder för att säkra strategiskt utvalda passager

- **Duvbovägen**

Gång- och cykelbana finns. Kravet på trafikseparering vid hastighetshöjningar är alltså uppfyllt. Kontoret föreslår åtgärder för att hastighetssäkra strategiskt utvalda passager.

- **Avestagatan, mellan Bromstenvägen och Salagatan**

Gång - och cykelbana finns. Kravet på trafikseparering vid hastighetshöjningar är alltså uppfyllt. Kontoret föreslår åtgärder för att hastighetssäkra strategiskt utvalda passager.

- **Tenstavägen, mellan Bergslagsvägen och Hjulstavägen**

Gång- och cykelbana finns samt även ett separat gång- och cykelnät. Kravet på trafikseparering vid hastighetshöjningar är alltså uppfyllt. Kontoret föreslår åtgärder för att hastighetssäkra strategiskt utvalda passager.

Hastigheten höjs från 50 km/h till 60 km/h

Enligt principerna för nya hastighetsgränser ska gator i det övergripande nätet med hög grad av separering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen ha en hastighetsbegränsning av 60 km/h.

Enligt nämndens beslut krävs dock som huvudregel separering utöver kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordons- trafik för att hastigheten ska höjas. Avsteg kan dock beslutas av nämnden. Att sätta upp en separering utöver kantsten, såsom exempelvis gräsyta, trädrad eller räcke på befintliga gång- och cykelbanor kräver dock avvägningar. Ytan för de oskyddade trafikanterna minskas, såvida inte kantstenen flyttas utåt så att körbanan minskas. Kantstensflytt är dock en kostsam ombyggnad, så kostnaden för detta måste vägas mot andra trafiksäkerhets- satsningar. I vissa fall kan räcken skapa barriäreffekter och skapa ett intryck av trafikled snarare än en tätortsgata, med negativa konsekvenser för hastighetsefterlevnad och uppmärksamhet.

Följande gator som beskrivs nedan ingår i det övergripande nätet med få korsningspunkter och begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen.

- **Avestagatan, mellan Bergslagsvägen och Bromstensvägen**

En passage på sträckan är inte signalreglerad, vilken kontoret avser att hastighetssäkra. Industriebbyggelse är belägen vid vägen, dock separerad med en bred grönremsa. Den befintliga gång- och cykelbanan är separerad från motorfordonstrafiken med en grönremsa. Kravet på trafikseparering utöver kantsten är alltså uppfyllt.

- **Fagerstagatan, mellan Bergslagsvägen och Avestagatan**

På sträckan finns inga passager och ingen bebyggelse i anslutning till vägen. Sträckan har idag en gång- och cykelbana som är separerad med kantsten. Kontoret föreslår ett avsteg mot kravet på trafikseparering utöver kantsten och höja hastigheten till 60 km/h på denna sträcka.

- **Bromstensvägen, mellan Ulvsundavägen och öster om Magasinsvägen, och mellan Spånga station och Avestagatan**

Passagerna som finns på sträckan Ulvsundavägen- Magasinsvägen är reglerade med signal och bebyggelsen är avskild från vägen med ett bullerplank. På sträckan Spånga

station-Avestagatan skiljs bebyggelse från vägen med ett bullerplank, och Mälarbanan avskiljer helt på andra sidan vägen så inga passager över vägen finns. En befintlig gång- och cykelbana finns, dock endast separerad med kantsten. Kontoret föreslår ett avsteg mot kravet på trafikseparering utöver kantsten och höja hastigheten till 60 km/h på denna sträcka.

Gator med en hastighetssänkning där kontoret föreslår åtgärder

- **Spånga Kyrkväg**

Hastigheten på gatan har sänkts från 50 km/h till 40 km/h. Delen mellan Tenstavägen och Hjulstavägen är olycksdrabbad enligt olycksstatistiken. Åtgärder med fokus på att säkra strategiskt valda korsningspunkter föreslås för att stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet.

- **Tenstavägen**

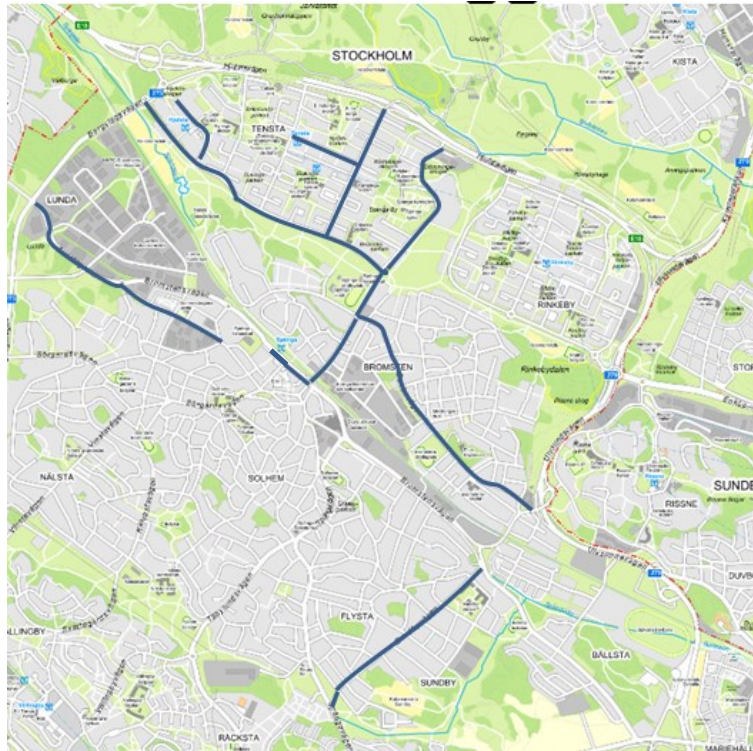
Hastigheten på gatan har sänkts från 50 km/h till 40 km/h. Det är höga hastigheter på sträckan redan idag. Åtgärder behövs för att stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet med fokus på att säkra strategiskt valda korsningspunkter. Hagstråket och Hjulstastråkets korsningspunkter med Tenstavägen ingår i utredningen.

- **Tenstastråket**

Hastigheten på gatan har sänkts från 50 km/h till 40 km/h. Det är höga hastigheter på sträckan redan idag. Åtgärder behövs för att stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet med fokus på att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Sundbyvägen**

Gatan har fått en sänkt hastighet från 50 km/h till 40 km/h. 30 km/h utanför skolan behålls. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.



Figur 3: Utvalda sträckor i Spånga – Tensta

Kungsholmen

Hastigheten höjs från 30 km/h till 40 km/h

Enligt principerna för nya hastighetsgränser ska gator som ingår i huvudgatunätet med bebyggelse längs sträckan och många korsningspunkter, gator i industri- och verksamhetsområden samt gator som ingår i lokalnätet och har en uppsamlande funktion ha en hastighet av 40 km/h. Gatorna nedan ingår i stadens huvudgatunät och har således enligt principen föreslagits för en hastighet på 40 km/h.

- **Sankt Göransgatan**

På en sträcka av 150 meter föreslås Sankt Göransgatan hastighet höjas från 30 km/h till 40 km/h. Hela Sankt Göransgatan ingår i stadsbyggnadsprogrammet ”Stadsbyggnadsprogram för Stadshagen” och inom programmet föreslås nya eller förbättrade cykelbanor längs Sankt Göransgatan. Hastighetshöjningen föreslås för en kort del av Sankt Göransgatan, som idag saknar cykelbanor. I enlighet med nämndens beslut skjuts hastighetshöjningen upp tills en trafikseparering är byggd.

- **Mariebergsgatan**

Hastigheten föreslås höjas från 30 till 40 km/h på en sträcka av cirka 130 meter. Gatan ansluter i norr till Fleminggatan, som har målade cykelfält/bana. Höjningen görs på en kort sträcka där cykling idag sker i blandtrafik.

Då sträckan som ska höjas är så pass kort och Fleminggatan har en hastighet 40 km/h och resterande del av Mariebergsgatan får en sänkning från 50 km/h till 40 km/h anser kontoret att en höjning bör ske även på denna sträcka för att hastighetssystemet ska vara sammanhängande och begripligt.

Hastigheten höjs från 50 km/h till 60 km/h

Enligt principerna för nya hastighetsgränser ska gator i det övergripande nätet med hög grad av separering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen få en hastighetsbegränsning av 60 km/h.

- **Drottningholmsvägen/Hundra knutars backe**

På delar av sträckan är motorfordonstrafiken helt separerad från oskyddade trafikanter. På sträckan Geijersvägen mot Tranebergsbron, 160 meter, är oskyddade trafikanter och motorfordonstrafiken endast separerad med kantsten.

Drottningholmsvägen/Hundra knutars backe kommer få en hastighet på 60 km/h och Tranebergsbron har en hastighet på 70 km/h. Att på denna korta sträcka då ha en hastighet på 50 km/h anser kontoret medför att hastighetssystemet inte är sammanhängande och begripligt. Kontoret föreslår ett avsteg mot kravet på trafikseparering utöver kantsten och höja hastigheten till 60 km/h på denna sträcka.

- **Västerbron**

Det finns befintliga, räckesseparerade gång- och cykelbanor. Sträckan tillgodoser nämndbeslutets krav på trafikseparering utöver kantsten och avser att gå vidare med en hastighetshöjning till 60 km/h.

- **Centralbron**

Denna sträcka ingår i det övergripande trafiknätet för enbart motortrafik. Gång- och cykeltrafik är förbjuden och länken saknar anslutningar och planpassager för gång- och cykel. Sträckan tillgodoser nämndbeslutets krav på trafikseparering utöver kantsten och avser att gå vidare med en hastighetshöjning till 60 km/h.

Gator med en hastighetssänkning där kontoret föreslår åtgärder

- **Hantverkargatan**

Hastigheten på gatan sänks från 50 km/h till 30 km/h. Längs med gatan är det mycket gångtrafikanter i rörelse, samtidigt som hastighetsmätningar har visat på höga hastigheter längs delar av sträckan. Åtgärder föreslås för bättre hastighetsefterlevnad och för att säkra strategiskt utvalda korsningspunkter.

- **Nordenflychtsvägen**

Hastighetsbegränsningen på 30 km/h har inte förändrats. Dock är det höga hastigheter på gatan och åtgärder för att stödja bättre hastighetsefterlevnad föreslås därför.

- **Fleminggatan**

Hastigheten på gatan sänks från 50 km/h till 40 km/h. Vissa korsningar är olycksdrabbade och åtgärder kan behövas för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Kungsholmsgatan**

Hastigheten på gatan sänks från 50 km/h till 30 km/h. Hastighetsmätningar visar på höga hastigheter så åtgärder föreslås för bättre hastighetsefterlevnad och för att säkra strategiskt utvalda korsningspunkter.



Figur 4: Utvalda sträckor på Kungsholmen

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har hållits med stadsledningskontoret. Kontoret har även haft en dialog med trafikförvaltningen i landstinget.

Tidplan

Åtgärderna för del 1 planeras att projekteras klart under 2016/2017. Kontoret planerar att gå upp med genomförandebeslut med förslag till åtgärder till nämnden under 2017. Kontoret föreslår att detta görs i två steg. Först presenteras ett genomförandebeslut som omfattar gator med lågfrekvent busstrafik och utan cykelåtgärder enligt beslut i nämnden. Genomförandebeslut för åtgärder på gator med högfrekvent busstrafik (stombussar och andra busslinjer med hög turtäthet och höga passagerarvolym) planeras efter utvärderingen av teststräckorna, vilket togs ett genomförandebeslut för i trafiknämnden 2016-10-20. Utvärderingen är planerad att ske under hösten 2018. Utförandet är planerat till 2018 – 2021.

Ekonomi

Föreslagna enklare typåtgärder kostar cirka 0,3–2 mnkr. En cirkulationsplats är betydligt dyrare, cirka 7 mnkr. För del 1 anser kontoret att det är en rimlig ambitionsnivå att ha en budget på cirka 25 - 35 mnkr för Hägersten med del av Liljeholmen respektive Kungsholmen, exklusive kostnader för teststräckorna, och cirka 60 mnkr för Spånga–Tensta för att åtgärda de viktigaste sträckorna. Kontoret bedömer att det går att få en god trafiksäkerhet i de strategiskt utvalda passagerna. Anledningen till att Spånga–Tensta har ett större anspråk är att det är ett större område samt därmed fler gator som är i behov av åtgärder.

Totalt innebär förslaget till inriktning utgifter om cirka 120 mnkr för del 1 (Hägersten med del av Liljeholmen, Spånga-Tensta och Kungsholmen), vilket kommer att inrymmas inom den långsiktiga investeringsplanen.

Utgifterna för samtliga delsträckor är fördelade enligt nedanstående tabell. Kontoret avser återkomma med en mer detaljerad redovisning till genomförandebeslutet.

Utgift i löpande prisnivå (mnkr)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Utredning/projektering	2,7	6,1	0,5	0,1	0,1	0	9,5
Utbyggnad (inkl. byggledning)		0,5	6	35	35	4,1	80,6
Byggherre Kostnader		1,0	0,3	1,2	1,2	0,3	4,0
Riskpåslag (30 %)			2,4	11	11	1,5	25,9
Totalt	2,7	7,6	9,2	47,3	47,3	5,9	120,0

Projektet, som kommer aktiveras etappvis från och med år 2020, kommer medföra ökade kapitalkostnader om cirka 2,1 mnkr 2020 och cirka 4,8 mnkr från och med år 2021, då alla etapper är färdigställda. Kapitalkostnaderna som avser anläggningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 30 år och intern ränta om 0,7 procent, kommer därefter att minska successivt med gjorda avskrivningar.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 105,9 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i *bilaga 2*.

Organisation

Projektet har bedrivits internt på trafikkontoret.

Konsekvenser

Hastighetsöversynen i Stockholm syftar till att anpassa hastigheten efter gatans funktion samt prioriteringar i framkomlighetsstrategin. I och med införandet av de nya hastighetsbegränsningarna samt de fysiska åtgärderna bidrar detta till en bättre hastighetsefterlevnad.

Eftersom kontoret endast har valt att prioritera vissa sträckor med fokus på passager kan det medföra att hastighetsefterlevnaden på övriga sträckor där inga åtgärder är planerade inte är lika hög.

Kontoret har även valt att fokusera de fysiska åtgärderna vid passager för att få en god trafiksäkerhet där personer korsar gatan. Detta kan medföra att hastighetsefterlevnaden på sträckan mellan åtgärderna inte är lika hög.

I och med att kontoret föreslår att vissa befintliga hastigheter bibehålls i avvaktan på trafikseparering i enlighet med beslut i nämnden, 2015-09-24, kan det medföra att hastighetssystemet blir otydligt. Exempelvis kan sträckor som är utformade på samma sätt få olika hastighetsbegränsning. En konsekvens av detta är att hastighetsefterlevnaden på dessa sträckor kan minska.

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

Kontoret bedömer att driftkostnaderna ökar i och med de tillkommande åtgärderna då 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 att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca 120 mnkr för åtgärder i Hägersten med del av Liljeholmen, Spånga-Tensta och Kungsholmen kopplat till hastighetsplanen för delområde 1.

Slut

Bilagor

1. Exempel på fysiska åtgärder
2. Investeringskalkyl