

**Utlåtande 2017:150 RVII (Dnr 124-893/2017)**

## **Hastighetsplaner Trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden**

Inriktningsbeslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Inriktning för trafiksäkerhetsåtgärder kopplat till hastighetsplanen i hela staden till en beräknad investeringsutgift om 750 mnkr enligt utlåtandet, godkänns.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

Ärendet

I Stockholm pågår en omfattande översyn av nuvarande hastighetsgränser och för det första delområdet genomfördes beslutade hastighetssänkningar under våren 2016. Inriktningsbeslutet Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1 för Hägersten med del av Liljeholmen, Spånga-Tensta och Kungsholmen (Dnr 123-306/2017) återremitterades från kommunfullmäktige den 24 april 2017. Till återremissen gavs trafiknämnden i uppdrag att återkomma till kommunfullmäktige med inriktningsbeslut för den totala investeringsutgiften för trafiksäkerhetsåtgärder som gäller samtliga delområden samt att skyltad hastighet inte ska överstiga 30 km/h på de gator som ligger invid skolor och även vid förskolor om inte rimliga skäl för annat föreligger. Det återremitterade inriktningsbeslutet för delområde 1 ingår i detta inriktningsbeslut som gäller samtliga delområden samt att uppdraget om

skyltad hastighet på gator som ligger i anslutning till skolor och förskolor har införlivats i detta ärende.

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. Trafiknämnden önskar därför utreda vilket behov det finns av att göra trafiksäkerhetsåtgärder i samband med omskyltning av hastigheterna i staden.

Det kommer att behöva göras en prioritering bland åtgärdsbehoven och trafiknämnden föreslår följande kriterier som bedömningsgrund: platser där många barn rör sig, platser med stort olycksantal, sträckor med låg hastighetsefterlevnad, platser med röda kvalitetsavvikelser för oskyddade trafikanter samt gator som får en höjd hastighet. Trafiknämndens förslag är att arbeta med ett antal typåtgärder längs sträckorna för att få hastighetsefterlevnad och hastighetssäkra passager samt korsningar, se bilaga 2. Föreslagna enklare typåtgärder kostar cirka 0,3–2 mnkr. En cirkulationsplats är betydligt dyrare, cirka 7 mnkr. På de platser där hastighetskameror (ATK) kan komma i fråga som en åtgärd för ökad hastighetsefterlevnad bedöms för närvarande investeringsutgiften enligt uppgift från Trafikverket till ca 500 tkr per kamera (kan variera beroende på plats). Den årliga driftkostnaden bedöms till ca 100 tkr per kamera.

Trafiknämnden 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. Trafiknämnden 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.

## Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* ser positivt på trafiknämndens planer på att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i samband med omskyltning av nya hastighetsgränser i hela Stockholm. Målet att öka efterlevnaden av hastighetsgränserna på stadens gator är angeläget.

## Mina synpunkter

Generellt sänkta hastigheter och en ökad hastighetsefterlevnad på stadens gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. För att förbättra trafiksäkerheten och förbättra efterlevnaden av skyltad hastighet behövs omfattande investeringar. Detta innebär en möjlighet att åtgärda platser med idag bristande säkerhet, men samtidigt är det ett stort åtagande att koppla fysiska åtgärder till en omskyltning för nya hastighetsgränser, vilket gör att det är viktigt att hitta en rimlig nivå för åtgärder.

Trafiknämnden har bedömt kostnader för omskyltning, kommunikation och gatuåtgärder till ett samlat investeringsbehov för hela staden till cirka 750 mnkr under perioden 2017-2026. Det är en historisk satsning på ökad trafiksäkerhet i Stockholms stad.

För gående och cyklister, barn och äldre, samt personer med olika funktionsnedsättningar är det av allra största vikt att staden lägger resurser på att öka trafiksäkerheten i hela staden. Särskild vikt ska läggas på trafiksäkerheten där många barn vistas. Skyltad hastighet ska inte överstiga 30 km/h på de gator som ligger invid skolor och även vid förskolor om inte rimliga skäl för annat föreligger.

Ett arbete med förändring och anpassning av kriterier och riktlinjer för hastighetskameror till kommunala vägars förhållanden pågår för närvarande genom Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting (SKL). Tidigare har kriterier och riktlinjer huvudsakligen varit anpassade till statliga vägar och dess förhållanden. Åtgärden ger bättre trafiksäkerhet för alla trafikantgruppen, främst för oskyddade trafikanter. Staden kommer att bistå och ge stöd i arbetet med att förändra och utveckla kriterier och regelverk runt hastighetskameror på kommunala vägar i syfte att införliva redskapet som en ytterligare metod för hastighetsefterlevnad.

## Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Exempel på fysiska åtgärder

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet Cecilia Brinck (M) och borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Vi anser att hastigheten aldrig ska överstiga 30 km/h på de vägar som ligger i nära anslutning till förskolor och skolor. Det är en viktig princip att det är lika överallt så att det blir lättare för bilister att komma ihåg.

Vidare är vi tveksamma till att blanda 10, 30, 50 och 70- skyltar med 20,40, 60 och 80-skyltar eftersom vi är oroad över att det blir otydligt och förvirrat bland trafikanterna. Redan i samband med att Riksdagen röstade igenom de nya hastighetsbestämmelserna år 2007 diskuterades riskerna med att blanda hastigheter i 10-steg i hastighetsintervallet. Vi vill därför att beslutet genomförs med viss försiktighet samt med förstärkt skyltning för att undvika oklarheter.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Inriktning för trafiksäkerhetsåtgärder kopplat till hastighetsplanen i hela staden till en beräknad investeringsutgift om 750 mnkr enligt utlåtandet, godkänns.

Stockholm den 31 maj 2017

På kommunstyrelsens vägnar:  
K A R I N W A N N G Å R D

Daniel Helldén

*Kerstin Tillkvist*

**Särskilt uttalande** gjordes av Anna König Jerlmyr, Cecilia Brinck, Johanna Sjö, Markus Nordström och Lars Jilmstad (alla M) och Lotta Edholm (L) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

**Ersätтарыttrande** gjordes av Karin Ernlund (C) och Erik Slottnér (KD) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

I Stockholm pågår en omfattande översyn av nuvarande hastighetsgränser och för det första delområdet genomfördes beslutade hastighetssänkningar under våren 2016. Inriktningsbeslutet Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1 för Hägersten med del av Liljeholmen, Spånga-Tensta och Kungsholmen (Dnr 123-306/2017) återremitterades från kommunfullmäktige den 24 april 2017. Till återremissen gavs trafiknämnden i uppdrag att återkomma till kommunfullmäktige med inriktningsbeslut för den totala investeringsutgiften för trafiksäkerhetsåtgärder som gäller samtliga delområden samt att skyltad hastighet inte ska överstiga 30 km/h på de gator som ligger invid skolor och även vid förskolor om inte rimliga skäl för annat föreligger. Det återremitterade inriktningsbeslutet för delområde 1 ingår i detta inriktningsbeslut som gäller samtliga delområden samt att uppdraget om skyltad hastighet på gator som ligger i anslutning till skolor och förskolor har införlivats i detta ärende. 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. Trafiknämnden önskar därför utreda vilket behov det finns av att göra trafiksäkerhetsåtgärder i samband med omskyltning av hastigheterna i staden.

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, platser med röda kvalitetsavvikelser för oskyddade trafikanter samt gator som får en höjd hastighet. Trafiknämndens förslag är att arbeta med ett antal typåtgärder längs sträckorna för att få hastighetsefterlevnad och hastighetssäkra passager samt korsningar, se bilaga 2. Föreslagna enklare typåtgärder kostar cirka 0,3–2 mnkr. En cirkulationsplats är betydligt dyrare, cirka 7 mnkr. På de platser där hastighetskameror (ATK) kan komma i fråga som en åtgärd för ökad hastighetsefterlevnad bedöms för närvarande investeringsutgiften enligt uppgift från trafikverket till ca 500 tkr per kamera (kan variera beroende på plats). Den årliga driftkostnaden bedöms till ca 100 tkr per kamera.

Trafiknämnden 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. Trafiknämnden 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.

## **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 18 maj 2017 följande.

1. Trafiknämnden godkänner inriktningsbeslutet för trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden kopplat till hastighetsplanen till en sammanlagd utgift om cirka 750 miljoner kr.
2. Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
3. Trafiknämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S) och Sara Stenudd (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Patrik Silverudd m.fl. (L), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 8 maj 2017 har i huvudsak följande lydelse.

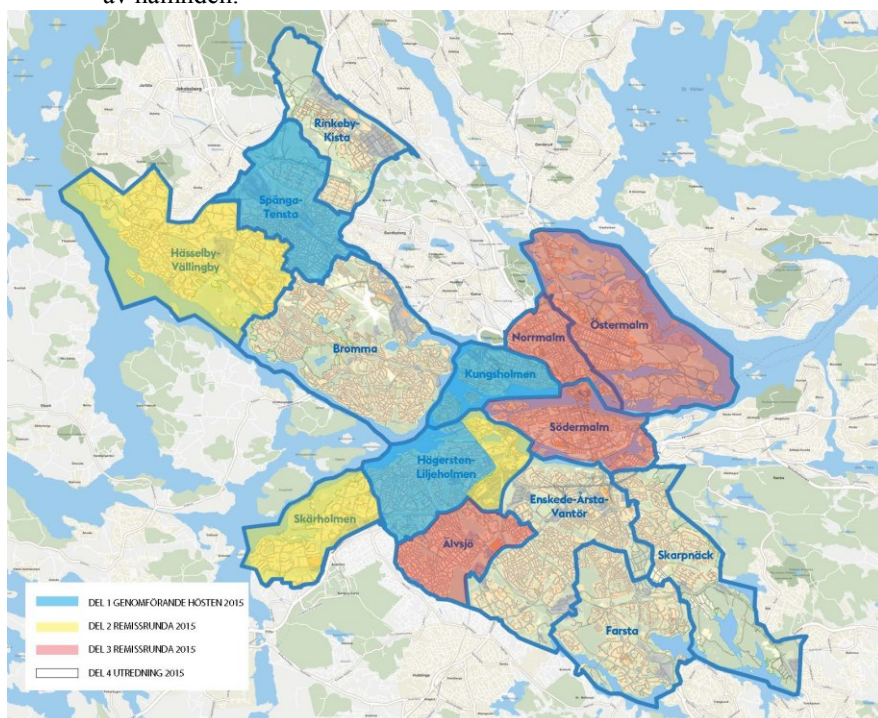
Utgångspunkten i stadens översiktsplan är att det ska vara möjligt att på ett tryggt sätt röra sig i staden till fots eller på cykel. En hastighetsöversyn har stor betydelse för detta såväl som för miljö, tillgänglighet och stadskarakter, både på kort och på lång sikt. Rätt hastighet på stadens vägar 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 omskytning och kommunikationsinsatser av nya hastighetsgränser i dessa områden. Omskytningen av hastighetssänkningarna har genomförts under våren 2016.

Utöver att nämnden fattade beslut om förändrade hastighetsgränser fattades även följande beslut:

- Föreslagna hastighetshöjningar ska föregås av trafiksäkerhets- och hetshöjande 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

I oktober 2016 fattades utredningsbeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden i trafiknämnden som senare godkändes i kommunstyrelsen ekonomiskott.

I februari 2017 fattades ett inriktningsbeslut för de fysiska åtgärderna för delområde 1 gällande hastighetsplanen för Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten med del av Liljeholmen i trafiknämnden. I beslutet uppdrog trafiknämnden till kontoret att pröva ATK (automatisk trafiksäkerhetskontroll) för ett antal gator inom delområde 1 och återkomma till nämnden med en redovisning. Utredning för detta pågår och kontoret avser att söka ATK-etablering för ett antal gator i staden i enlighet med inriktningsbeslut i trafiknämnden 2017-02-02 § 11. Trafikverket tillsammans med

Polisen gör en bedömning av de ansökningar som inkommer och fattar sedan beslut om etablering utifrån de kriterier som finns. Kontoret för också på nämndens uppdrag en dialog med SKL och Trafikverket gällande platser och förutsättning för etablering av ATK i tätort samt utveckling av kriterierna. Arbetet kommer redovisas för trafiknämnden i ett separat ärende.

Inriktningsbeslutet behandlades i Kommunfullmäktige 2017-04-24 § 64. I det inriktningsbeslutet framgår vilka gator som trafikkontoret avser att utreda vidare gällande trafiksäkerhetsåtgärder för delområde 1. Ärendet återremitterades till trafiknämnden med uppdrag till trafiknämnden att återkomma till kommunfullmäktige med ett samlat inriktningsbeslut för hela staden. Detta inriktningsbeslut omfattar fysiska åtgärder kopplat till hastighetsplanen för hela staden och ersätter därmed inriktningsbeslutet för delområde 1. Beslutet i kommunfullmäktige följer enligt nedan:

”1. Ärendet om hastighetsplaner återremitteras

2. Trafiknämnden ska återkomma till kommunfullmäktige med inriktningsbeslut för den totala investeringsutgiften för trafiksäkerhetsåtgärder som gäller samtliga delområden.

3. Skyltad hastighet på gator som ligger i anslutning till skolor och förskolor ska vara högst 30 km/h.

4. Att i övrigt anföra följande

Trafiksäkerheten är en prioriterad och mycket viktig fråga för staden. Flera stadsdelsnämnder har i remissvar betonat vikten av låga hastigheter vid förskolor och skolor. Med anledning av detta behöver delområde 1 ses över och trafiknämnden ska återkomma till kommunfullmäktige med ett inriktningsbeslut för den totala investeringsutgiften för trafiksäkerhetsåtgärderna som gäller för samtliga delområden i staden. I det kommande ärendet ska skyltad hastighet inte överstiga 30 km/h på de gator som ligger invid skolor och även vid förskolor om inte rimliga skäl för annat föreligger.”

Beslutet gällande sänkt hastighet till 30 km/tim vid förskolor kommer att införlivas i samband med beslut om nya hastighetsgränser för delområde 2-4. För delområde 1 har trafiknämnden redan beslutat om nya hastighetsgränser (2015-09-24). För delområde 1 kommer därför kontoret att se över de gator som har hastighetsgräns över 30 km/tim och om inte rimliga skäl för annat föreligger justera till 30 km/tim vid förskolorna. Omskytning planeras till hösten 2017.

#### *Ärendets beredning och innehåll*

Detta tjänsteutlåtande omfattar inriktningsbeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden kopplat till hastighetsplanen. Genomförandebeslut gällande förändrade hastighetsgränser för delområde 1 fattades av trafiknämnden 2015-09-24 § 40. Genomförandebeslut för förändrade hastighetsgränser för resterande delområden planeras behandlas löpande i trafiknämnden under 2017 och framåt. Uppdrag gällande ATK kommer redovisas i ett separat ärende till trafiknämnden.

Projektet har bedrivits internt på trafikkontoret. Kontoret har även haft en dialog med exploateringskontoret gällande pågående exploatering som kan påverka val av lösningar. Kontoret har haft en dialog med stadsdelsförvaltningen och stadsbyggnadskontoret i samband med förslaget på nya hastigheter men inte i samband med val av fysiska åtgärder. Samråd har hållits med stadsledningskontoret.



## *Inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder*

### **Mål och syfte**

Syftet med inriktningsbeslutet 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.

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 en 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.

### *Måluppfyllelse trafiksäkerhetsprogrammet*

De nya hastighetsbegränsningarna och de fysiska åtgärderna bidrar till ökad hastighetsefterlevnad och i förlängningen ett 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. Även de nya gång- och cykelpassagerna som eventuellt kommer att föreslås ska hastighetssäkras. De typåtgärder som föreslås bidrar till ett uppfyllande av stadens trafiksäkerhetsmål, där andelen hastighetsefterlevnad och andelen hastighetssäkrade passager på huvudgator går i rätt riktning.

### *Miljö och stadsbild*

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

### *Framkomlighet*

Framkomligheten för oskyddade trafikanter bedöms öka i och med de föreslagna typåtgärderna genom att befintliga passager hastighetssäkras.

### **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 omskyltning av 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 gator i hastighetsplanen föreslås följande kriterier användas som bedömningsgrund:

- Platser där många barn rör sig, d.v.s. kring skolor och förskolor, större idrottsplatser och större lekplatser som ligger i direkt anslutning till huvudgata och som har en permanent verksamhet
- Platser med stort olycksantal
- Sträckor som har låg hastighetsefterlevnad, d.v.s. där hastigheterna överskrider mycket och ofta
- Sträckor som har röda kvalitetsavvikelser för oskyddade trafikanter
- För gator med en höjd hastighet görs alltid en särskild bedömning av åtgärdsbehov

Mellan de platser som identifieras enligt ovan görs en prioritering utifrån ekonomiska ramar, se vidare avsnittet om ekonomi.

Kontoret föreslår att åtgärderna ska vara enklare typåtgärder, som i första hand utförs som punktåtgärder i strategiskt viktiga korsningspunkter. Se bilaga 1 för exempel på typåtgärder. Föreslagna enklare typåtgärder kostar cirka 0,3–2 mnkr. En cirkulationsplats är betydligt dyrare, cirka 7 mnkr.

På de platser där hastighetskameror (ATK) kan komma i fråga som en åtgärd för ökad hastighetsefterlevnad bedöms för närvarande investeringsutgiften enligt uppgift från trafikverket till ca 500 tkr per kamera (kan variera beroende på plats). Den årliga driftkostnaden bedöms till ca 100 tkr per kamera.

### *Tidplan*

Kontoret har delat in staden i fyra delområden gällande framtagandet av hastighetsplanen (en uppdelning i fler delområden kan komma att ske om behov finns). Förslag till hastighet har sedan succesivt tagits fram per del och remitterats. Därefter ska trafiknämnden godkänna förslag till nya hastighetsgränser samt besluta om genomförande av en omskyllning. Genomförandebeslut för förändrade hastighetsgränser planeras tas upp i trafiknämnden under 2017 och framåt.

Detta inriktningsbeslut syftar till att visa på en helhet gällande hastighetssäkrande åtgärder för projektet. Då det fortfarande är i ett tidigt skede är detaljerade studier ännu inte gjorda, vilket gör att kontoret i dagsläget inte vet vilka gator som kan komma att bli aktuella för åtgärder. För att trafiknämnden ska få möjlighet att ha synpunkter på detta har kontoret för avsikt att för respektive delområde presentera reviderade inriktningsbeslut, som är mer detaljerade, för nämnden.

Kontoret avser att för varje delområde gå upp med ett samlat tjänsteutlåtande till trafiknämnden gällande nya hastighetsgränser och fysiska åtgärder. I beslutet kommer nya hastighetsgränser presenteras som ett genomförandebeslut samt ett reviderat inriktningsbeslut med förslag på vilka gator som kontoret avser att arbeta vidare med gällande fysiska åtgärder. En övergripande tidplan presenteras i tabell 1 där Rev IB innebär det samlade tjänsteutlåtandet som kontoret avser att ta upp i trafiknämnden.

Efter beslut om hastighetsgränser och vilka gator som ska arbetas vidare med gällande fysiska åtgärder arbetas förslag på åtgärder fram och ett genomförandebeslut skrivs fram.

Projektperioden sträcker sig till ca 2026 och det sista genomförandebeslutet bör vara beslutat ca 2023. Då det pågår ett arbete tillsammans med landstingets

trafikförvaltning gällande åtgärder på gator med högfrekvent busstrafik har kontoret även delat in vissa delområden med gator som har lågfrekvent busstrafik och gator som har högfrekvent busstrafik. Detta på grund av att inte hela arbetet ska stanna upp i avvaktan på resultatet av projektet med teststräckor. Genomförandebeslut för teststräckorna togs i trafiknämnden 2016-10-20 § 12.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	20
Reviderat IB, (Rev IB)										
Utredning										
Projektering										
Genomförande										
Del 1 Lågfrekvent										
Del 1 Teststräckor										
Del 1 Högfrekvent										
Del 2 Lågfrekvent	Rev IB									
Del 2 Högfrekvent	Rev IB									
Del 3			Rev IB							
Del 4				Rev IB						
Del 4					Rev IB					
Del 4						Rev IB				

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

### Ekonomi

Den totala utgiften för trafiksäkerhetsåtgärder kopplat till hastighetsplanen bedöms till cirka 750 mnkr. Ovanstående tidplan visar ett genomförande i en takt som är lämplig utifrån införande av nya hastighetsgränser. Den totala volymen om 750 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 investeringsplan för 2019-2023. 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 750 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.

På grund av att tidplanen är mycket preliminär, och att förslag till åtgärder kommer att preciseras först senare under planeringsprocessen, har en rättvisande investeringskalkyl inte kunnat upprättas i detta skede.

Investeringarna kommer att aktiveras successivt, preliminärt från och med år 2019 och kapitalkostnaderna kommer därefter att öka årligen under perioden 2020-2026. Kapitalkostnaden, som preliminärt beräknas till cirka 27,4 mnkr år 2026 när hela projektet är genomfört, minskar därefter med gjorda avskrivningar. Kostnaden, som preliminärt är beräknad med en genomsnittlig avskrivningstid om 30 år och en intern ränta om 0,7 procent, får beaktas i nämndens budget från och med år 2019.

### Drift och underhåll

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.

#### *Risker*

I dagsläget har kontoret inte utrett vilka åtgärder som ska byggas i respektive områden. Därav är ökningen av driftkostnaderna svåra att bedöma, så det finns en risk att driftkostnaderna ökar så att de inte ryms inom ram.

Då projektet är planerat att pågå under så pass lång tid finns det en risk att det kommer in andra projekt som prioriteras in högre än hastighetsplanen. Det kan medföra att projektet blir bortprioriterat eller försenat då det inte ryms inom ram.

I dagsläget är det en svår marknad gällande entreprenörer då det är många byggarbeten som pågår i staden. Det finns en risk att det inte kommer in anbud eller att anbuden är högre än vad kontoret har kalkylerat.

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 åtgärder på huvudgator och uppsamlingsgator i staden finns det 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.

#### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 19 maj 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret ser positivt på trafiknämndens planer på att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i samband med omskyltning av nya hastighetsgränser i hela Stockholm. Målet att öka efterlevnaden av hastighetsgränserna på stadens gator är angeläget. Att trafiken håller rätt hastighet är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken, men också av betydelse för trygghet, miljö och tillgänglighet. Hastighetsöversynen kan också ge positiva följeffekter, såsom minskat buller och vibrationer samt trivsammare och mer attraktiva gaturum.

I utredningsbeslutet uppskattade trafiknämnden den totala utgiften preliminärt till 680 miljoner kronor. I inriktningsbeslutet efter återremissen framgår att åtgärderna beräknas till 750 mnkr. Stadsledningskontoret konstaterar att nämnden i sitt underlag till budget för 2018-2020 inrymt investeringar om cirka 515 mnkr till och med 2022, vilket är något mindre än vad nämnden uppger i sitt beslut. Stadsledningskontoret konstaterar att detta får prövas i kommande budgetarbete.

Nämndens ökade kostnader för avskrivningar och internränta medges i och med

beslut om genomförande. De ökade kostnaderna för drift och underhåll ställs däremot under prövning mot samtliga övriga behov i staden i den årliga budgetprocessen. Nämndens inriktning bör i första hand vara att inrymma dessa kostnader genom omprioritering inom befintlig driftkostnadsbudget.

Stadsledningskontoret konstaterar att nämnden får återkomma framgent med delgenomförandebeslut i nämnd eller till kommunfullmäktige.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att godkänna inriktningen för trafiksäkerhetsåtgärder kopplat till hastighetsplanen i hela staden till en beräknad utgift om 750 mkr, enligt trafiknämndens beslut.

## Reservationer m.m.

### Trafiknämnden

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S) och Sara Stenudd (V), enligt följande.

När det gäller förskolor som har tillfälligt bygglov anger trafikkontoret att de kommer att ha en dialog med stadsbyggnadskontoret gällande verksamhetens varaktighet för att få underlag till hur länge en tillfällig hastighetssänkning ska finnas på platsen. Det är en självklar del i kontorets arbete att tillsäkra sig den informationen. Det kan dessvärre uppstå oklarheter kring denna formulering. En förskola som står på tillfälligt bygglov ska dock inte med anledning av detta undantas från kommunfullmäktiges beslut om att skyltad hastighet på gator som ligger i anslutning till skolor och förskolor ska vara högst 30 km/h.

*Särskilt uttalande* gjordes av Patrik Silverudd m.fl. (L) enligt följande.

Liberalerna vill understryka vikten av att aldrig ska överstiga 30 km/h på de vägar som ligger i nära anslutning till förskolor och skolor. Det är en viktig princip att det är lika överallt så att det blir lättare för bilister att komma ihåg. Vidare är vi lite tveksamma till att blanda 10, 30, 50 och 70- skyltar med 20,40, 60 och 80-skyltar eftersom vi är oroade över att det blir otydligt och förvirrat bland trafikanterna. Redan i samband med att riksdagen röstade igenom de nya hastighetsbestämmelserna 2007 diskuterades riskerna med att blanda hastigheter i 10-steg i hastighetsintervallet. Vi vill därför uppmana trafikkontoret att implementera beslutet med viss försiktighet samt med förstärkt skyltning för att undvika oklarheter.