

Handläggare
Christina Akbar
08-508 260 41

Till
Trafiknämnden
2017-11-23

Översyn av hastighetsgränser i Hässelby- Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen och Norrmalm. Genomförandebeslut.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner återrapportering av remissen för nya hastigheter i Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen och Norrmalm
2. Trafiknämnden beslutar om avsteg från trafiknämndens beslut 2017-04-24 för Förskolan Trubaduren, Birger Jarlsgatan 113 B.
3. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra omskyltning och kommunikationsinsatser i Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen och Norrmalm till en kostnad av cirka 10 mnkr.

Jonas Eliasson
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Mikael Ranhagen
Enhetschef

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 41
Växel 08-508 272 00
christina.akbar@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Sammanfattning

Den pågående hastighetsöversynen i Stockholm syftar till att anpassa hastigheten efter gatans funktion och prioriteringarna i framkomlighetsstrategin. Den är ett viktigt stöd i arbetet för att utveckla Stockholm i linje med stadens övergripande visioner och mål. Förändrade hastigheter är primärt en trafiksäkerhetsåtgärd men ger samtidigt positiva följeffekter såsom minskat buller och vibrationer samt trivsammare och mer attraktiva gaturum. Syftet med arbetet med hastighetsplanerna är att få fram en väl avvägd hastighet på varje enskild gata. Hastigheten ska avspegla gatans funktion, utformning och prioritering samt ge en inriktning till hur trafikmiljön bör utvecklas. Hastighetsplanerna behandlar endast huvudgatorna i staden.

Hastighetplaner för Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen och Norrmalm togs fram under 2016 och var ute på remiss mellan juni och december 2016. Majoriteten av synpunkterna handlade om invändningar mot de föreslagna höjningarna och att hastigheterna borde utgå mer ifrån de oskyddade trafikanternas förutsättningar och trafiksäkerhet. Dessutom beslutade kommunfullmäktige att hastighetsgränsen vid förskolor och skolor inte skulle överstiga 30 km/tim om inte rimliga skäl för annat föreligger. Efter remissrundan har förslaget justerats.

På majoriteten av de gator som föreslås få en ny hastighetsgräns kommer omskyllningen innebära en sänkning av den skyltade hastigheten. Totalt inom delområde 2 är det 75 stycken gator där hastigheten föreslås sänkas, antingen på hela eller delar av sträckan. Några gator föreslås få en höjd hastighetsgräns på hela eller delar av gatans sträckning. Totalt inom delområde 2 är det 37 stycken gator där hastigheten föreslås höjas.

Utgifterna för genomförande av omskyllning av områdena i del 2, inklusive material och entreprenörskostnader, beräknas uppgå till cirka 7,5 mnr. Arbetet kommer att ske etappvis under åren 2018-2022. Kommunikationsinsatser bedöms uppgå till cirka 1,0 mnr. Därtill kommer redan upparbetad utgift om 1,5 mnr för framtagande av plan, totalt 10 mnr. Projektet är för närvarande delvis inrymt inom nämndens investeringsplan.

Bakgrund

I trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2012 fick trafikkontoret i uppdrag att genomföra en översyn av hastighetsgränserna och ta fram hastighetsplaner för tre pilotområden Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten med delar av Liljeholmen och

Kungsholmen inklusive Västerbron och Centralbron. Under 2013 fick kontoret godkänt av nämnden att gå ut på remiss med de framtagna planerna för pilotområdena. Kontoret fick även utökat uppdrag att fortsätta genomföra hastighetsöversyn för hela staden.

Beslut om de nya hastighetsgränserna i pilotområdena togs 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. Kommunfullmäktige beslutade 2017-04-24 att skyltad hastighet på gator som ligger i anslutning till skolor och förskolor ska vara högst 30 km/tim om inte rimliga skäl för annat föreligger.

Trafiknämnden beslutade 2016-06-16 att skicka översynen av hastighetsgränser för Hässelby-Vällingby, Liljeholmen och Skärholmen på remiss. 2016-08-25 skickades översynen av hastighetsgränser i Södermalm, Älvsjö, Norrmalm och Östermalm ut på remiss.

Urvalet av stadsdelar som hanteras i varje delområde har sedan remissomgångarna omstrukturerats för att koppla mot prioriteringarna i Lokala Utvecklingsprogram (LUP) och för att skapa en jämnare fördelning av arbetsinsatser. Yttre stadsdelar har ett större behov av åtgärder jämfört med de inre stadsdelarna och är geografiskt större. Med anledning av ovanstående har ett femte område lagts till. Urvalet av stadsdelar föreslås ser ut så här:

Del 2: Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen och Norrmalm

Del 3: Rinkeby-Kista; Farsta; Skarpnäck och Östermalm

Del 4: Älvsjö; Bromma och Vantör

Del 5: Enskede; Årsta och Södermalm

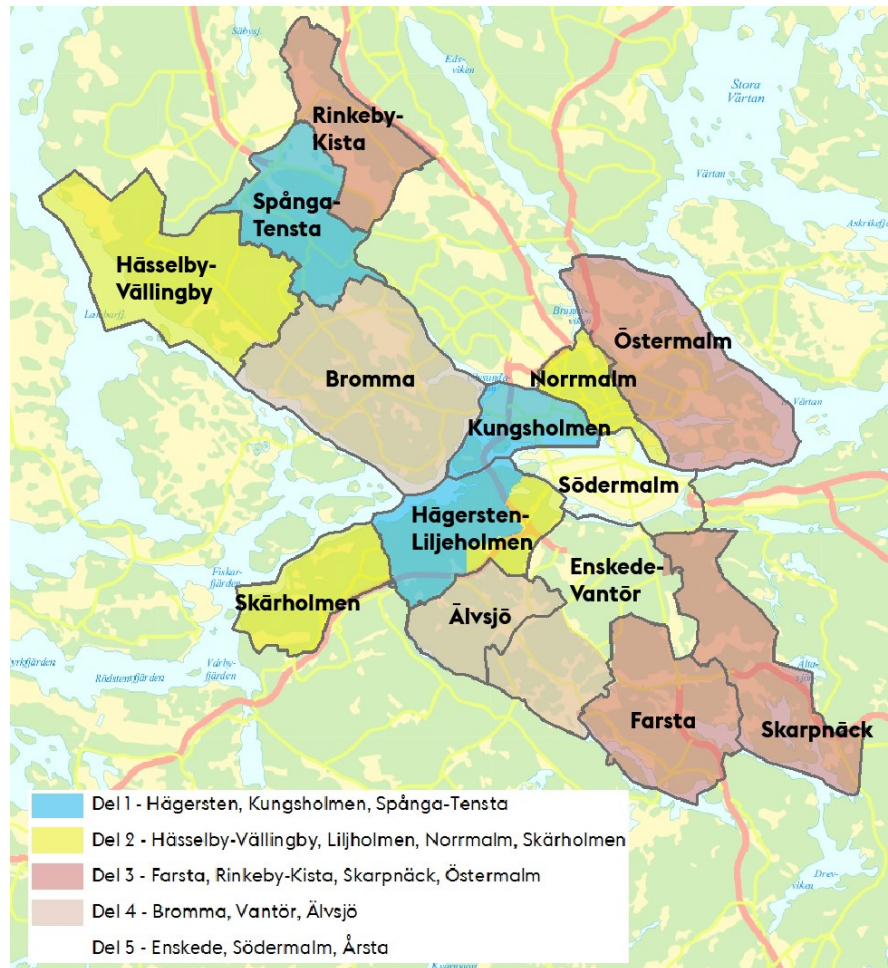


Bild 1. Hastighetsplanens delområden.

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 till en attraktiv stad. Hastighetsplaner för Stockholm är ett viktigt stöd i arbetet för att utveckla Stockholm i linje med stadens övergripande strategier och planer.

Stockholms pågående befolkningstillväxt ställer nya krav på stadens framtida trafiksystem. Det gäller såväl förmåga att hantera alla trafikantgruppers framkomlighet som trafikens samspel med stadsmiljön.

Rätt hastighet på stadens 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 trafiksäkerhetsmålen till år 2020. En av de viktigaste åtgärderna är en generell hastighetssänkning i staden genom ökad hastighetsefterlevnad. För att få trafikanterna att hålla angiven hastighet krävs att gatan är utformad så att den naturligt stödjer trafikanten att hålla hastighetsbegränsningen. Vilken

hastighetsgräns som en gata har signalerar även vilka trafikantgrupper som prioriteras. Lägre hastighet ger bättre förutsättningar för de oskyddade trafikanterna som vistas på gatan i form av ökad trafiksäkerhet, framkomlighet och trivsel. Rätt hastighet är också en förutsättning för att förbättra luften och minska buller och vibrationer.

Varför införs nya hastigheter?

Stockholm har ett övergripande trafiksäkerhetsmål att antalet dödade och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor ska minska med 40 procent från 2010 fram till år 2020. I absoluta tal innebär detta att år 2020 ska polisens statistik omfatta högst 166 dödade och svårt skadade.

Enligt den översyn som gjordes 2014 av målen i Stockholm stads trafiksäkerhetsprogram krävs en intensifiering av det riktade trafiksäkerhetsarbetet för att uppnå målen år 2020. För att nå det övergripande målet krävs riktade insatser mot de delmål som har störst effekt på trafiksäkerheten. Hastigheten är det delmål som har störst potential att bidra till måluppfyllelsen genom att minska hastighetsöverträdelserna och hastighetssäkra korsningspunkter. En hastighetssänkning, genom ökad hastighetsefterlevnad, i hela staden på gator som inte är utformade för dagens hastigheter är en prioriterad åtgärd för att nå det övergripande trafiksäkerhetsmålet. Hastighetsplanerna är ett verktyg för att verkliggöra detta.

Samtidigt finns det huvudgator som kan tillåta högre hastigheter än i dag, även om det ofta först krävs vissa trafiksäkerhetshöjande åtgärder för alla trafikanter. Höjda hastighetsgränser, där trafiksäkerheten medger detta, kan därför vara viktiga för att motverka de ökningarna av restiderna som de sänkta hastigheterna på andra gator innebär.

Metodiken - Rätt fart i staden

Hastighetsplanen har arbetats fram enligt metodiken i handboken "Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad" som tagits fram av Vägverket (nuvarande Trafikverket) och Sveriges Kommuner och Landsting. Under processens gång har Stockholms stad bedömt att resultatet och metodiken i handboken behöver justeras ytterligare för att fungera i praktiken och anpassas till de planer staden har för trafikmiljöerna. De principer för de nya hastighetsgränserna som tagits fram är följande:

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

30 km/tim: Gator som ingår i lokalnätet, på huvudgator utanför förskolor 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/tim.

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

80 km/tim: 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.

Ärendets beredning

Arbetet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har hållits med stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, och berörda stadsdelsförvaltningar. Kontoret har även haft en dialog med trafikförvaltningen i landstinget. Hastighetsplanerna för Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen och Norrmalm var på extern remiss mellan juni och december 2016. Remissen skickades till många berörda parter såsom statliga verk, grannkommuner och intresseorganisationer.

Hastighetsplan för Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen och Norrmalm

Inkomna remisspunkter

Ett 70-tal synpunkter inkom under remisstiden. Majoriteten av synpunkterna var invändningar mot de föreslagna höjningarna, där det ansågs att hastigheterna borde utgå mer ifrån de oskyddade

trafikanternas förutsättningar och trafiksäkerhet och att hastigheterna förbi skolor och förskolor borde vara 30 km/tim.

Flera boende i Hässelby-Vällingby var negativa till de föreslagna hastighetshöjningarna på framför allt Sörgårdsvägen, Skattegårdsvägen och Vällingbyvägen (från dagens 30 km/tim till 40 km/tim) och Björnmossevägen (från dagens 50 km/tim till 60 km/tim). Synpunkterna gällde framförallt sträckor utanför skolor och förskolor.

I Liljeholmen lämnades ett flertal synpunkter på föreslagna höjningar av hastigheten på Elsa Brändströms gata och Lövstavägen från 30 km/tim till 40 km/tim.

I Skärholmen inkom synpunkter på de föreslagna höjningarna på Skärholmsvägen och Vårbergsvägen (från dagens 50 km/tim till 60 km/tim). Ett flertal organisationer hade synpunkter på att hastighetsplaner bör användas som ett verktyg för att stimulera exploatering och utveckling. Några remissinstanser tyckte även att påverkan på buller, luft och vibrationer borde beaktas så tidigt som möjligt för att inte skapa en försämring.

Samrådsredogörelsen presenteras i bilaga 1. Efter remissomgången har förslaget bearbetats utifrån de inkomna synpunkterna. Planen har även uppdaterats med en textbeskrivning för de gator som redovisats i kartorna men saknade en textbeskrivning.

Förslag till nya hastighetsgränser

Ambitionen i arbetet med hastighetsplanerna har varit att få fram en väl avvägd hastighet på varje enskild gata. Hastigheten ska avspegla gatans funktion och utformning i ett nuläge samt ge en inriktning till hur trafikmiljön bör utvecklas. Det är viktigt att hastighetsplanen inte ses som ett statiskt dokument, utan i takt med att staden utvecklas intill gatorna kan också hastighetsgränserna ses över utifrån resonemanget ovan. Översynen av hastighetsgränser i de utredda stadsdelsområdena presenteras i bilaga 2. Kartorna visar inte exakta placeringar av nya vägmärken utan ska ses som principbilder, se bild 2-5 nedan.

Förslagen innebär som helhet att många gator får sänkt hastighet, merparten från 50 km/tim till 40 km/tim. Några gator föreslås få höjd hastighet, från 30 km/tim till 40 km/tim eller från 50 km/tim till 60 km/tim. Ambitionen är att hastighetsgränserna 50 km/tim och 70 km/tim fasas ut i Stockholms stad.

HÄSSELBY - VÄLLINGBY

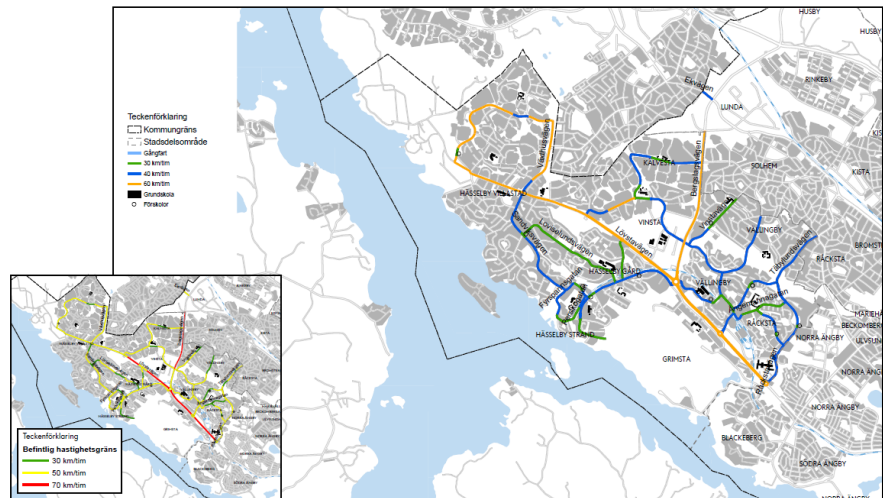


Bild 2. Hässelby-Vällingby, förslag nya hastighetsgränser.

LILJEHOLMEN

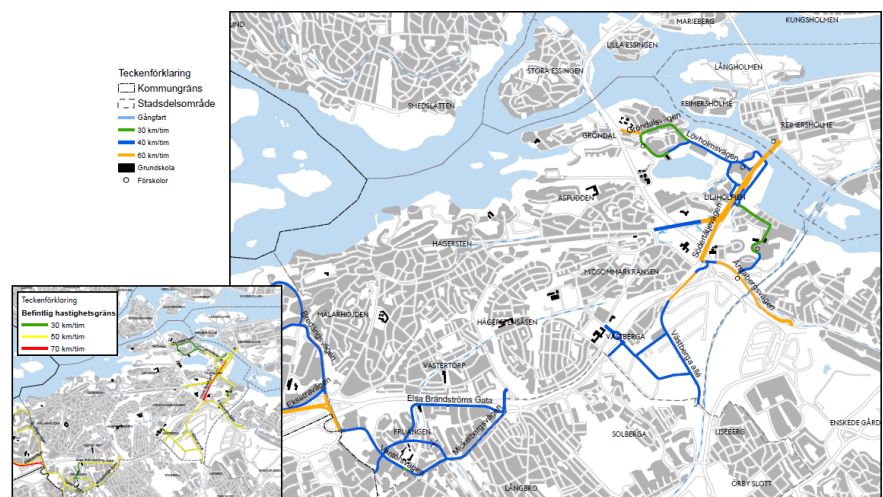
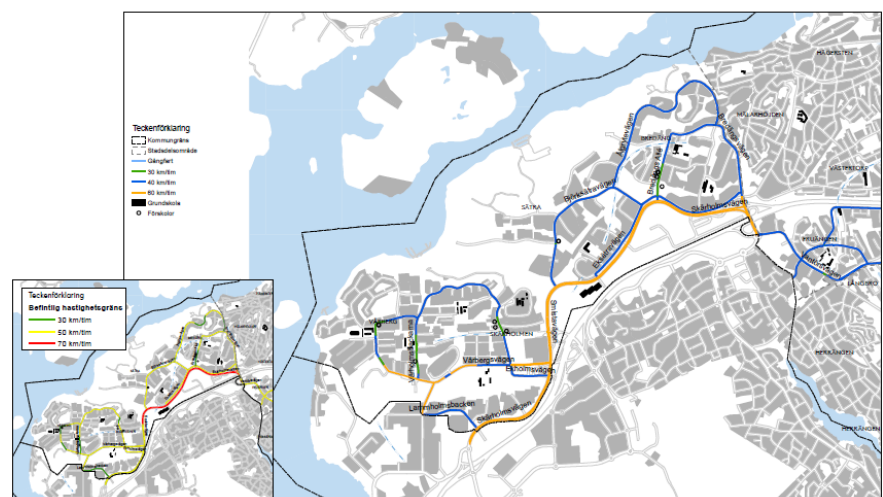


Bild 3. Liljeholmen, förslag nya hastighetsgränser.

SKÄRHOLMEN



Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.

Bild 4. Skärholmen, förslag nya hastighetsgränser.

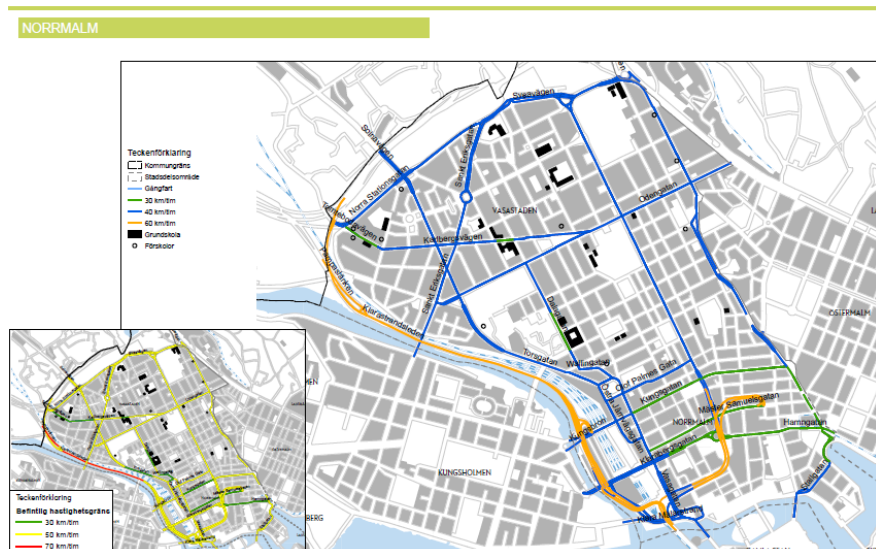


Bild 5. Norrmalm, förslag nya hastighetsgränser.

Skolor och förskolor

Förutom att hastighetsgränsen ska vara 30 km/tim vid skolor beslutade kommunfullmäktige 2017-04-24 att detta även ska gälla vid förskolor om inte rimliga skäl för annat föreligger. Kontoret har därför låtit göra en inventering av förskolor i delområde 2, som ligger i anslutning till en väg som föreslås få en hastighetsgräns högre än 30 km/tim. Ingen av de identifierade förskolorna har tillfälligt bygglov. Kontorets ambition är att tidsbegränsa 30-regleringen till kl. 06.00 – 19.00 för att skapa acceptans för hastigheten och god hastighetsefterlevnad. Inventeringen av förskolor redovisas i bilaga 5.

För att identifiera förskolor som berörs av kommunfullmäktigebeslutet har kontoret med hjälp av utbildningsförvaltningen tagit fram en lista över alla förskolor som ligger inom 50 meter från en huvudgata med hastighetsgräns högre än 30 km/tim. Kontoret har studerat placering av entré och förskolegård genom kartor och platsbesök. De förskolor som bedömts ligga väl avskilda från gator som har en högre hastighetsgräns än 30 km/tim eller har en entré som ligger på en tvärgata med hastighetsgräns 30 km/tim har tagits bort från inventeringen. Detta gäller för följande förskolor:

Hässelby-Vällingby

- Förskolan Regnbågen, Bräckegatan 12
- Förskolan Al-Azhar, Kirunagatan 22 – 28
- Förskolan Mästerkatten, Kvarnhagsgatan 50

Norrmalm

- Förskolan Mejeriet, Observatoriegatan 21
- Förskolan Trädet, Birger Jarlsgatan 91
- Förskolan Norrbacken, Norrbackagatan 21
- Förskolan Kastanjebacken, Eastmansvägen 28
- Estniska Förskolan, Wallingatan 32
- Förskolan Leko, Rehngatan 3
- Engelska Förskolan, Roslagstullsbacken 4

Av de kvarstående förskolorna som berörs av kommunfullmäktiges beslut, totalt 22 stycken, har följande kriterier använts för att bedöma om hastighetsgränsen ska vara 30 km/tim vid förskolan eller om det kan anses finnas rimliga skäl att ha en annan hastighetsgräns:

- Incitament att röra sig i gaturummet (finns det gcm-passager i plan, målpunkter på vardera sida om gatan, busshållplatsers placering m.m.)
- Synlighet från gatan (finns det indikationer i gaturummet på att förskoleverksamheten är placerad intill gatan)
- Flera pedagogiska verksamheter nära varandra (leder till en större koncentration av barn på platsen)

Utifrån denna kartläggning och kriterierna för vad som är rimliga skäl för annan gräns än 30 km/tim föreslås att:

- Hastighetsgränsen 30 km/tim behålls vid 14 förskolor där kontoret hade föreslagit en höjning från 30 km/tim till 40 km/tim i remissen
- Hastighetsgränsen sänks till 30 km/tim vid 8 förskolor som tidigare hade 50 km/tim. Av dem hade kontoret föreslagit i remissen att hastighetsgränsen skulle:
 - sänkas till 40 km/tim utanför 7 stycken förskolor
 - höjas till 60 km/tim utanför 1 förskola

För en förskola föreslår kontoret att hastighetsgränsen sätts till 40 km/tim, i enlighet med remissversionen av planen. Detta gäller förskolan Trubaduren på Birger Jarlsgatan 113B.



Bild 2. Gatuvy över Birger Jarlsgatan 113. Källa: Google maps.

Birger Jarlsgatan som ingår i det primära vägnätet trafikeras av över 15 000 fordon/dygn. Hastighetsgränsen är idag 50 km/tim. Längs gatan löper ett i cykelplanen utpekad pendlingsstråk och en trädrad i en möbleringszon. Körbanan är uppdelad i fyra körfält och rader för parkering och lastplatser. Gående korsar gatan vid anvisade signalreglerade passager. Det saknas incitament att röra sig i gaturummet som oskyddad trafikant annat än i anvisade cykelbanor och vid passager (som är lokaliserade vid korsningarna till angränsande gator). Gatans bredd och utformning gör det också svårt att korsa eller vistas i gatan på annat sätt. Kontoret anser därför att det finns rimliga skäl att inte ha skyltad hastighet till 30 km/tim på denna plats.

Konsekvenser avseende buller, vibrationer och luftkvalitet

På gator där hastigheten föreslås höjas krävs enligt beslut i trafiknämnden 2015-09-24 fördjupade utredningar på hur hastighetshöjningar påverkar buller, vibrationer och luftkvalitet. Utredningarna redovisas i bilaga 3 och 4. Nedan följer en sammanfattning av resultatet i utredningarna.

Buller

Syftet med en justering av hastighetsgränserna är att uppnå ökad trafiksäkerhet. En annan positiv aspekt är att bullernivåerna kan förbättras på gator där den faktiska hastigheten blir lägre. Framför allt på gator med högre hastigheter ger en sänkt medelhastighet effekt på bullret. Om medelhastigheten sänks från ex. 50 km/tim till 40 km/tim kan de ekvivalenta bullernivåerna minska med cirka 1 dB.

Resultat från bullerutredningen visar att nästan samtliga vägar har redan med dagens hastighetsgräns överskridande ljudnivåer. Skillnaderna i antal dB (A) innan och efter hastighetshöjning är

små, antingen ingen skillnad eller som mest 1-2 dB (A). Bostäder vid Blomsterkungsvägen och västra delen av Lövstavägen i Hässelby ligger precis under riktvärdet med befintlig skyltning. Hastighetsändringen beräknas här leda till ca 2 dB(A) försämring vilket innebär överskridande riktvärden. Se bilaga 3. Uppföljning av trafikflöde och hastighet kommer ske på dessa gator efter höjningen av den skyltade hastigheten för att utreda förändringen av den faktiska hastigheten och därmed påverkan på bullernivåerna.

Luftkvalitet

Emissionerna av NO_x/ NO₂ är komplexa, där en sänkning av hastigheten kan innebära en ökning av emissionerna. Även fordonsflödet påverkar emissionerna, med lägre emissioner vid jämn körning och högre emissioner vid ojämn körning och kösituationer.

Resultat från luftutredningen visar att i princip har alla gator och vägar på Norrmalm halter över miljömålets riktvärde. Det orsakas av det höga antal fordon som kör i gaturum, där utspädningen är sämre än i förorterna. Införandet av nya hastigheter kommer att påverka luften med avseende på NO₂, där höjda hastigheter kommer att förbättra luftkvaliteten. Höjningen av hastigheten på Torsgatan från 30 till 40 km/h beräknas innebära att luftkvaliteten vid sidan om gatan kommer att sjunka till under miljö kvalitetsnormen.

Sänkta hastigheter påverkar luftkvaliteten med avseende på NO₂ negativt, men skillnaderna är relativt små, och halterna beräknas inte riskera att överskrida miljö kvalitetsnormerna. Undantaget är sträckan på Kungsgatan mellan Sveavägen och Birger Jarlsgatan, där hastighetssänkningen från 50 till 30 km/h riskerar att leda till överskridande av MKN. Halterna på Mäster Samuelsgatan är också nära nivån för risk för överskridande både i nuläge och vid införandet av de nya hastighetsgränserna. Hastighetssänkningen från 50 km/tim till 40 km/tim på avfarten från Centralbron, del av Herkulesgatan, Vattugatan och påfarten till Centralbron kommer sannolikt inte leda till överskridanden av MKN på Vasagatan.

Klarastrandsleden har halter över miljö kvalitetsnormen, men eftersom detta är en väg där människor inte vistas, anses inte MKN vara tillämplig där och överskridande anses inte ske.

Uppföljning av trafikflöde och hastighet kommer ske efter höjningen av den skyltade hastigheten för att utreda förändringen av

den faktiska hastigheten och därmed påverkan på luftkvaliteten i enlighet med nämndens beslut.

Partiklar

Partikelemissioner har två primära källor, avgaspartiklar respektive slitagepartiklar från däckens slitage på asfalten, där dubbdäcksanvändning ökar slitagepartiklar betydligt. Av de två är slitagepartiklar den dominerande källan. Utsläppen av slitagepartiklar ökar med ökande hastighet, medan utsläppen av avgaspartiklar minskar ju närmre en motors optimala hastighet den närmar sig, och vid jämn körning. Avgaserna utgör ungefär 10 % av totalpartikelemissionerna, beroende av hastighet. Sammantaget kommer partikelhalterna minska vid hastighetssänkningar men öka vid hastighetsökningar.

Förhöjda halter av partiklar finns längs tungt trafikerade trafikleder med högre hastigheter, samt på innerstadsgator med inneslutna gaturum, relativt höga hastigheter och där dubbdäcksanvändningen är betydande. Det är i de senare gaturummen man kan förvänta sig att människor vistas, och hälsokonsekvenserna därför större. Bakgrundshalterna i Stockholm är relativt höga, och även i utgångsläget har många, och på Norrmalm de flesta, gator och vägar halter som tangerar miljömålets riktvärde. Nivåerna för miljö kvalitetsnormerna riskerar dock enbart att överskridas på de väglänkar som inte omfattas av tillämpningen av MKN, exempelvis Klarastrandsleden.

NO_x

Enligt Rätt fart i staden så leder hastighetshöjningar potentiellt till högre utsläpp av NO_x och hastighetssänkningar potentiellt till lägre. Sedan Rätt fart i staden togs fram har det skett en utveckling av fordonsflottan (motorer) med en effektivare förbränning vid högre hastigheter vilket leder till lägre utsläpp av NO_x. En hastighetssänkning från 50 km/tim till 30 km/tim ger således ökade halter av kvävedioxid.

CO₂

Enligt Rätt fart i staden är CO₂ utsläppen (g/km) lägst i konstant fart kring 50-70 km/tim för de flesta större gatutyper. För mindre lokalgator med många starter och stopp, är dock CO₂-utsläppen lägst ner mot hastigheter på 30 km/tim. På lokalgatorna i Stockholm är hastighetsgränsen, sedan 2004, oftast redan 30 km/tim. Den stora CO₂-vinsten gjordes därför redan 2004. Kvarvarande gator i huvudgatunätet som har många starter och stopp föreslås i

hastighetsplanerna få hastighetsgränsen sänkt till 40/30 km/tim, vilket bedöms ge en ytterligare minskning av CO₂-utsläppen.

Vibrationer

Det finns två gator, Skattegårdsvägen i Vällingby och Sveavägen på Norrmalm, inom delområde 2 som klassas som vibrationskänsliga. För båda dessa föreslås en hastighetssänkning.

För att utreda konsekvenserna av hastighetshöjningarna avseende buller och luftkvalitet planeras ett antal uppföljningar att genomföras:

- Motorfordonstrafikens hastighet
- Mätningar på luftkvalitet vid befintliga mätstationer
- Beräkningar av buller

Om oacceptabla förändringar gällande bullernivåer och luftkvalitet uppvisas efter uppföljningen för de gator där hastigheten höjs, kan hastighetsgränsen behöva sänkas alternativt att andra åtgärder kan övervägas.

Omskyltning, ombyggnad av gator och kommunikation

Innan hastighetsändringarna kan genomföras kommer kontoret låta ta fram en skyltplan utifrån vilken lokala trafikföreskrifter upprättas för de nya hastigheterna. Samråd kommer att ske med Polisen om vilka sträckor inom huvudgatanätet som kräver trafikövervakning för att önskvärd hastighetsnivå ska kunna upprätthållas.

Fysiska åtgärder

I samband med att de nya hastigheterna införs genomförs även ett antal fysiska åtgärder i de aktuella områdena. Detta redovisas i särskilda inriktnings- och genomförandebeslut.

Kommunikationsinsatser

För att nå acceptans och förståelse från allmänheten krävs informations- och kommunikationsinsatser i anslutning till hastighetsjusteringen. En kommunikationsplan är framtagen som visar på interna och externa kommunikationsinsatser.

Kommunikationsinsatserna påbörjas innan omskyltningen för att förbereda samhället på vad som ska ske och framför allt syftet med de nya hastigheterna.

Uppföljning

Uppföljning av trafikflöde och hastighet kommer ske för samtliga gator som ingår i hastighetsplanen inom delområde 2. Detta för att förutom utgöra underlag till bedömningar gällande t.ex. buller och luftkvalitet även visa på vad den faktiska hastighetsändringen blir.

Det rör sig i första hand om att jämföra föremätningar på trafikflöde och hastighet med eftermätningar när hastighetsjusteringen är genomförd. Resultatet kommer att utgöra ett underlag i det fortsatta arbetet med hastighetsöversynen.

Ekonomi

Utgifterna för genomförande av omskyllning av områdena i del 2, inklusive material och entreprenörskostnader, beräknas uppgå till cirka 7,5 mnkr. Arbetet kommer att ske etappvis under åren 2018-2022. Kommunikationsinsatser bedöms uppgå till cirka 1,0 mnkr. Därtill kommer redan upparbetad utgift om 1,5 mnkr för framtagande av plan, totalt 10 mnkr. Projektet är för närvarande delvis inrymt inom nämndens investeringsplan. Notera att kostnader för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder inte ingår i denna utgift utan behandlas i särskilda inriktnings- och genomförandebeslut.

Investeringarna kommer att aktiveras successivt från och med år 2019 och kapitalkostnaderna kommer därefter att öka årligen under perioden 2020-2022. Kostnaden, som beräknas till cirka 0,2 mnkr 2019 ökar därefter till cirka 0,6 mnkr år 2022, och minskar därefter med gjorda avskrivningar. Kapitalkostnaden, som är preliminärt beräknad med en avskrivningstid på 20 år och en intern ränta om 0,7 procent, får beaktas i nämndens budget från och med år 2019.

Uppföljning och utvärdering av effekterna kopplat till införandet av nya hastighetsgränser i staden beräknas till cirka 0,5 mnkr per år under perioden 2018-2027, vilket kontoret planerar att inrymma i driftbudgeten.

Tidplan

Alla hastighetsplaner har varit ute på remiss. Ambitionen är att omskyllningen och införandet av de nya hastighetsgränserna sker i anslutning till ombyggnaden av viktiga korsningspunkter och genomförandet av hastighetsdämpande åtgärder för att få en god trafiksäkerhet samt hastighetsefterlevnad. Ett reviderat inriktningsbeslut för delområde 2 etapp 1 planeras att tas upp parallellt med detta ärende.

Kontorets ambition är att återrapportering av översynen av hastighetsgränser i del 3 presenteras för Trafiknämnden i början av 2019 i samband med reviderat inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder. Under 2020 presenteras del 4 och under 2021 del 5.

Uppföljningar sker kontinuerligt i de områden där omskyllning har skett.

Jämställdhetsanalys

Rätt hastighet på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Fördelningen mellan män och kvinnor som skadas i Stockholm är mycket jämn, dock finns skillnader mellan trafikslag. Över hälften av de kvinnor som skadas i trafiken är fotgängare medan cyklister och bilister utgör en större andel av de män som skadas i trafiken.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Kontorets bedömning är att översynen av hastighetsgränsen gynnar både män och kvinnor i ungefär lika stor utsträckning.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att Trafiknämnden: godkänner återrapportering av remissen och godkänner planen för nya hastigheter i Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen och Norrmalm samt ger kontoret i uppdrag att genomföra omskyltning och kommunikationsinsatser av nya hastighetsgränser i dessa områden till en utgift om cirka 10 mnkr.

Slut

Bilagor

1. Redovisning av remissynpunkter
2. Hastighetsplan
3. Redovisning av bullerutredning
4. Redovisning av luftutredning
5. Inventering av förskolor