

Handläggare
Mimmi Hologård
08-508 26 369

Till
Trafiknämnden
2020-12-10

Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1, etapp 2, Spånga/Tensta och Kungsholmen. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Spånga/Tensta till en investeringsutgift om 8,8 mnkr.
2. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder på Kungsholmen till en investeringsutgift om 15,0 mnkr.
3. Trafiknämnden beslutar om avsteg från trafiknämndens beslut 2015-09-24 för följande gator:
 - Spånga/Tensta: Duvbovägen och Spånga stationsväg.
 - Kungsholmen: Centralbron och Drottningholmsvägen.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Jenny Carlsson
Enhetschef

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 369
Växel 08-508 27 200
mimmi.hologard@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Sammanfattning

Staden genomför sedan ett par år tillbaka en stor hastighetsöversyn. Inom delområde 1 (Spånga/Tensta, Kungsholmen och Hägersten) har omskyllning till de nya hastighetsgränserna huvudsakligen redan genomförts. Beslut om nya hastighetsgränser i del 1 (Spånga/Tensta, Kungsholmen och Hägersten) togs av trafiknämnden 2015-09-24. Flertalet trafiksäkerhetsåtgärder har genomförts på gator inom etapp 1 (Spånga/Tensta och Hägersten). Beslut om trafiksäkerhetsåtgärderna togs av trafiknämnden 2017-05-18. Detta tjänsteutlåtande omfattar gator inom etapp 2 (Spånga/Tensta och Kungsholmen). Samtliga gator på Kungsholmen ingår i etapp 2. Etapp 2 består av gator som trafikerar av högfrekvent busstrafik.

Kontoret är mån om att anlägga trafiksäkerhetsåtgärder för att öka trafiksäkerheten. Samtidigt vill trafikkontoret värna om busstrafikens framkomlighet vilket ibland kan vara två motstående intressen. Kontoret har därför i dialog med trafikförvaltningen anpassat antalet åtgärder och val av åtgärder för att säkerställa busstrafikens framkomlighet. Trafiksäkerhetsåtgärder genomförs fortsättningsvis på platser där många barn rör sig, platser med stort olycksantal, platser med låg hastighetsefterlevnad och platser där hastighetsgränsen höjs.

Kontoret bedömer att områdena har behov av en åtgärdsbudget på ca 8,8 mnkr för Spånga/Tensta och ca 15,0 mnkr för Kungsholmen för åtgärder på de gator som ingår i etapp 2, vilket är gator som trafikerar av högfrekvent busstrafik. Samtliga gator inom Hägersten trafikerar av lågfrekvent busstrafik och ingår således i etapp 1. Kontoret bedömer att det går att få en god trafiksäkerhet i de strategiskt utvalda passagerna och ökad hastighetsefterlevnad på sträckorna i och med den föreslagna åtgärdsbudgeten.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1 etapp 2 till en investeringsutgift av 23,8 mnkr.

Kontoret föreslår att avsteg görs från beslut om de generella principerna om trafikseparering vid höjningar av hastighetsgränser som togs i trafiknämnden 2015-09-24:

- Spånga/Tensta: Duvbovägen och Spånga stationsväg.
- Kungsholmen: Centralbron och Drottningholmsvägen.

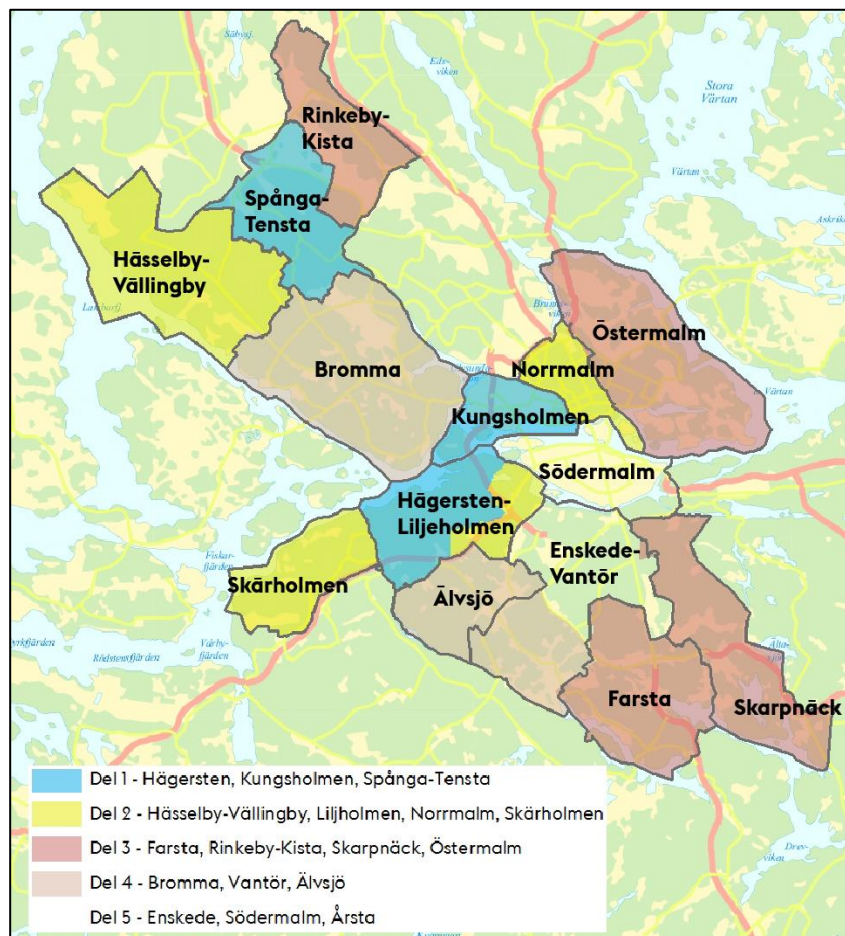
Bakgrund

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 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 syftar till att uppnå målen för 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 trafiknämnden att gå ut på remiss med de framtagna planerna samt att fortsätta med hastighetsöversynen för resterande del av staden. Beslut om nya hastighetsgränser i del 1 togs av trafiknämnden 2015-09-24. I nämndens beslut framgår att eventuella hastighetshöjningar ska föregås av att trafiksäkerhetsåtgärder genomförs samt utredningar gällande luft och buller. Omskyltning av nya hastighetsgränser påbörjades i delområde 1 våren 2016.

Beslut om nya hastighetsgränser i del 2 (Hässelby-Vällingby, Norrmalm, Skärholmen och del av Liljeholmen inkl. Fruängen) togs av trafiknämnden 2017-11-23.

Beslut om nya hastighetsgränser i del 3 (Farsta, Skarpnäck, Östermalm och Rinkeby-Kista) togs av trafiknämnden 2019-09-26.



Figur 1, översikt över hastighetsplanens fem 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. Hastighetsplanen är en del av arbetet med att uppfylla målet om hastighetsefterlevnad i Stockholms stads trafiksäkerhetsprogram

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.

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 avvägning mellan trafiksäkerhet och

gatans trafikfunktion. 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 är följande:

30 km/h: Gator som ingår i lokalgatunätet, 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/h.

40 km/h: Gator som ingår i huvudvägnätet med bebyggelse längs sträckan och många korsningspunkter, gator i industri- och verksamhetsområden samt gator som ingår i lokalnätet men som har en uppsamlade funktion.

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

Åtgärder och kollektivtrafik

Trafikförvaltningen vid Region Stockholm har framfört kritik mot det stora antalet gator där kontoret anser att trafiksäkerhetsåtgärder behövs och då främst på sträckor som trafikeras av stombusslinjer och högfrekvent busstrafik. Trafikkontoret har mot bakgrund av detta kommit överens med trafikförvaltningen om att kontoret ska genomföra tester för att utvärdera åtgärdernas effekt på bland annat bussarnas restid och resenärernas komfort innan hastighetssänkande åtgärder genomförs. Genomförandebeslut för projektet Teststräckor längs Rålambsvägen och Bäckvägen/Sparbanksvägen togs i trafیکنämnden 2016-10-20. En förstudie genomfördes våren 2017 och en ombyggnad av gatorna påbörjades hösten 2017. Åtgärderna utvärderades i en efterstudie som genomfördes 2018. En slutredovisning av projektet Teststräckor togs av nämnden i mars 2020.

Vid framtagande av trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1–3 fanns ingen överenskommelse vilket ledde till att trafikkontoret tillsammans med trafikförvaltningen valde att arbeta vidare med att differentiera gator med låg- respektive högfrekvent busstrafik. Projektet definierar lågfrekventa gator som gator som har glesare

trafikering än 10 min per busslinje. Högfrekventa gator definieras som gator som trafikeras av stombuss eller har högre trafikering än 10 min per busslinje. Gator som trafikeras av stombuss eller annan högfrekvent busstrafik (etapp 2) föreslogs avvakta utvärderingen av genomförda teststräckor innan kontoret tillsammans med trafikförvaltningen satt en gemensam målbild för omfattning och typ av åtgärder för dessa gator. Kontoret avsåg dock att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder på gator utan högfrekvent busstrafik, det vill säga lågfrekvent busstrafik (etapp 1).

Kontoret är mån om att anlägga trafiksäkerhetsåtgärder för att öka trafiksäkerheten. För att säkerställa att trafiksäkerhetsåtgärder genomförs på de platser som är mest prioriterade och samtidigt värna om busstrafikens framkomlighet har kontoret sett över befintliga kriterier. Trafiksäkerhetsåtgärder kommer fortsättningsvis genomföras på platser där många barn rör sig, platser med stort olycksantal, platser med låg hastighetsefterlevnad och platser där hastighetsgränsen höjs. Kriterierna skiljer sig något åt för lågfrekventa samt högfrekventa gator. På gator som trafikeras av högfrekvent busstrafik är trafikkontoret mer restriktivt med att anlägga trafiksäkerhetsåtgärder än på gator som trafikeras av lågfrekvent busstrafik.

Tidigare beslut

Beslut i trafiknämnden 2017-05-18 och kommunfullmäktige 2017-06-12 (hela staden)

Trafiknämnden (2017-05-18) och kommunfullmäktige (2017-06-12) fattade inriktningsbeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden till en totalutgift om 750 mnkr.

Vid respektive sammanträde fattades även genomförandebeslut för trafiksäkerhetsåtgärder för del 1 etapp 1 (Spånga/Tensta och Hägersten) d.v.s. för gator som trafikeras av lågfrekvent busstrafik.

Delområde 1 (Kungsholmen, Spånga/Tensta och Hägersten)

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 omskyltning och kommunikationsinsatser av nya hastighetsgränser i

Kungsholmen, Spånga/Tensta och Hägersten. Nämnden fattade också följande beslut:

- Föreslagna hastighetshöjningar ska föregås av trafik-säkerhetshöjande 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.

Beslut i trafiknämnden 2016-10-20

Trafikförvaltningen vid Region Stockholm har framfört kritik mot det stora antalet gator där kontoret anser att trafiksäkerhetsåtgärder behövs och då främst på sträckor som trafikeras av stombusslinjer och högfrekvent busstrafik. Trafikkontoret har mot bakgrund av detta kommit överens med trafikförvaltningen om att kontoret ska genomföra tester för att utvärdera åtgärdernas effekt på bland annat bussarnas restid och resenärernas komfort innan hastighetssänkande åtgärder genomförs. Genomförandebeslut för teststräckorna längs Rålambsvägen och Bäckvägen/Sparbanksvägen togs i trafiknämnden 2016-10-20.

Beslut i kommunfullmäktige 2017-04-24

I samband med att kommunfullmäktige behandlade inriktningsbeslutet för del 1 gällande trafiksäkerhetsåtgärder fick kontoret i uppdrag att sänka hastigheten till 30 km/h vid alla förskolor, om inte rimliga skäl för annat föreligger. Ärendet gällande trafiksäkerhetsåtgärder för del 1 återremitterades och trafiknämnden fick i uppdrag att återkomma med ett inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden.

Beslut i trafiknämnden 2017-05-18 och kommunfullmäktige 2017-06-12

Trafiknämnden (2017-05-18) och kommunfullmäktige (2017-06-12) fattade genomförandebeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1 etapp 1 (Spånga/Tensta och Hägersten).

Delområde 2 (Norrmalm, Hässelby/Vällingby, Skärholmen och Liljeholmen/Fruängen)**Beslut i trafiknämnden 2017-11-23**

I enlighet med trafikkontorets tjänsteutlåtande skulle kontoret innan genomförandebeslut, i separata ärenden, återkomma till nämnden med en precisering av vilka gator som kontoret avser att arbeta vidare med gällande fysiska åtgärder. Val av gator för fysiska åtgärder skulle utgå från bedömningskriterierna. Trafiknämnden (2017-11-23) fattade beslut gällande denna precisering för gator inom etapp 1 samt om hastighetsgränser för gator inom delområde 2 (Norrmalm, Hässelby/Vällingby, Skärholmen och Liljeholmen/Fruängen), och beslöt om avsteg från kravet på trafikseparering för ett antal gator där hastigheten höjs till 40 km/h respektive 60 km/h.

Beslut i trafiknämnden 2018-08-30 och kommunfullmäktige 2018-11-05

Trafiknämnden (2018-08-30) och kommunfullmäktige (2018-11-05) fattade genomförandebeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder för delområde 2 etapp 1 (Norrmalm, Hässelby/Vällingby, Skärholmen och Liljeholmen/Fruängen).

Beslut i närtid

I trafiknämnden 2020-12-10 planeras trafiknämnden att fatta genomförandebeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 2 etapp 2 (Norrmalm, Hässelby/Vällingby och Liljeholmen/Fruängen).

Delområde 3 (Farsta, Skarpnäck, Östermalm och Rinkeby/Kista)**Beslut i trafiknämnden 2019-09-26**

Trafiknämnden (2019-09-26) beslutade om hastighetsgränser i delområde 3 (Farsta, Skarpnäck, Östermalm och Rinkeby/Kista). Vid samma tillfälle fattades ett preciserat inriktningsbeslut

gällande trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3 etapp 1 (Farsta, Skarpnäck och Östermalm).

Beslut i närtid

I trafiknämnden 2020-05-28 planeras trafiknämnden att fatta genomförandebeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3 etapp 1 (Farsta, Skarpnäck och Östermalm).

Urval av gator för fysiska åtgärder

Kontoret konstaterar att det är en möjlighet att i samband med nya hastighetsgränser åtgärda platser med bristande trafiksäkerhet. Samtidigt är det ett mycket stort ekonomiskt åtagande för staden att koppla fysiska åtgärder till en omskyllning 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.

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

- Platser där många barn rör sig, dvs. kring skolor, förskolor, 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.

De förändrade hastighetsgränserna innefattar både sänkningar och höjningar. Kontoret ser behov av att säkra hastigheten på vissa av de gator där hastighetsgränsen sänks 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 delområde 1 etapp 2 (Spånga/Tensta och Kungsholmen) har kontoret identifierat mellan 4 och 7 gator per stadsdelsområde som är i behov av åtgärder utifrån ovanstående kriterier. Detta

innebär en investeringsutgift om ca 8,8 – 15,0 mnkr per stadsdelsområde beroende på hur stort stadsdelsområdet är, vilka behov som föranleder åtgärder och hur många gator som ingår i utredningen. Detta ärende inkluderar endast gator som trafikeras av högfrekvent busstrafik (tätare trafikering än 10 min per busslinje).

Åtgärdsförslag

Nedan preciseras vilka gator inom delområde 1 etapp 2 (Spånga/Tensta och Kungsholmen) där kontoret bedömer att trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder behöver genomföras.

I bilaga 1 beskrivs alla gatorna uppdelat per stadsdelsområde med avseende på nuvarande hastighetsgräns, ny hastighetsgräns (beslut i trafiknämnden 2016-09-24) samt en översiktlig beskrivning av föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder. De gator som kontoret inte föreslår trafiksäkerhetsåtgärder på anges under respektive stadsdelsområde tillsammans med en motivering.

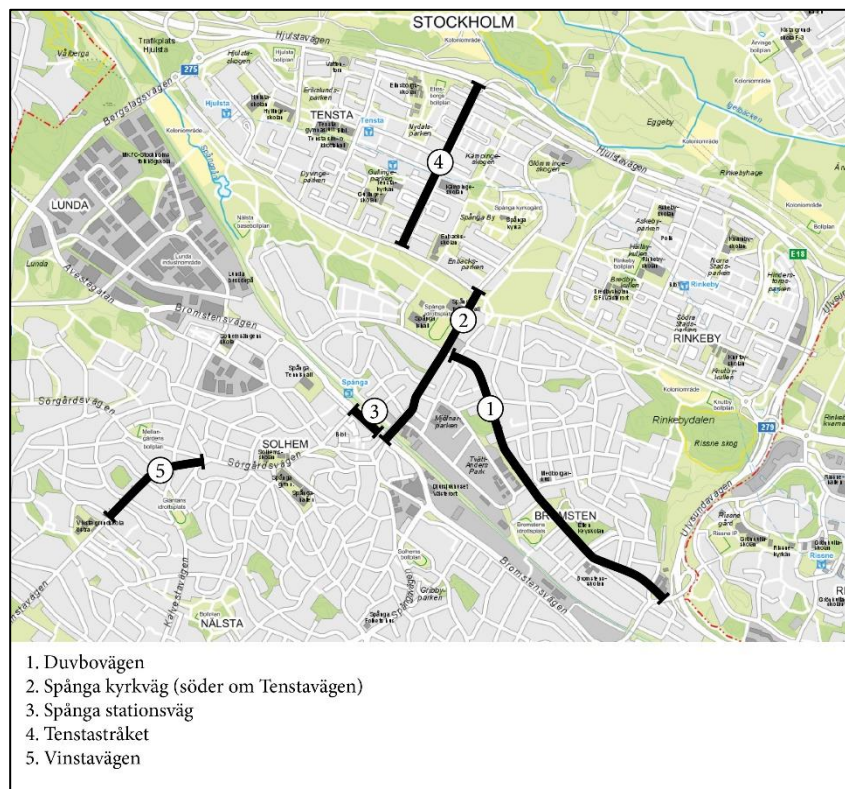
Omskytning till de nya hastighetsgränserna har i huvudsak redan genomförts i delområde 1 etapp 2 (Spånga/Tensta och Kungsholmen). Hastighetssänkningar har genomförts på ett antal gator men hastighetshöjningarna återstår. Hastighetshöjningarna kommer genomföras efter att trafiksäkerhetsåtgärderna har genomförts. Samtliga hastighetshöjningar är inte slutgiltigt beslutade då trafiknämnden inte godkänt föreslagna avsteg från nämndens beslut 2015-09-24 gällande trafikseparering. Avsteg från trafikseparering hanteras i detta tjänsteutlåtande.

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 projektet Hastighetsplanen. 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 på platser där kontoret ser att det är möjligt att uppnå god trafiksäkerhetsstandard även utan åtgärder. Dessa avsteg redovisas nedan.

Vid hastighetsäkning av gcm-passager (gång-, cykel- och mopedpassager) genom t.ex. busskuddar är den generella målsättningen att motorfordon maximalt ska hålla en hastighet på 30 km/h i 85-percentilen över passagen. Ramper har genomgående en lutning på 6-7 % vilket är en avvägning mellan godtagbar framkomlighet för motorfordonstrafiken och hastighetsdämpande effekt. De fysiska åtgärderna bedöms generellt ge något längre restider för motorfordonstrafiken, åtminstone på de platser där motorfordon annars inte hade stannat eller saktat ned ändå. På sträckor med många korsande gång- och cykeltrafikanter kan också restiderna förväntas förlängas marginellt i och med de föreslagna åtgärderna. Generellt väntas det dock inte bli någon ökad köbildning på grund av åtgärderna.

De åtgärder som föreslås beskrivs vidare i bilaga 2. Hastighetsdämpande åtgärder föreslås vid passager för oskyddade trafikanter och i korsningar för att gatans utformning bättre ska motsvara den skyltade hastigheten. Utöver att hastighetsefterlevnaden förväntas öka, bedöms även framkomligheten för oskyddade trafikanter öka samt att siktförhållandena för oskyddade trafikanter förväntas förbättras.

Spånga/Tensta



Figur 2, gator som ingår i Spånga/Tensta etapp 2.

Trafikseparering

Nedan presenteras de gator i Spånga/Tensta etapp 2 som saknar trafikseparering i enlighet med trafiknämndens beslut 2015-09-24. För dessa gator begär trafikkontoret ett avsteg. Om trafiknämnden inte beviljar avstegen kommer befintlig hastighetsgräns bibehållas.

Duvbovägen

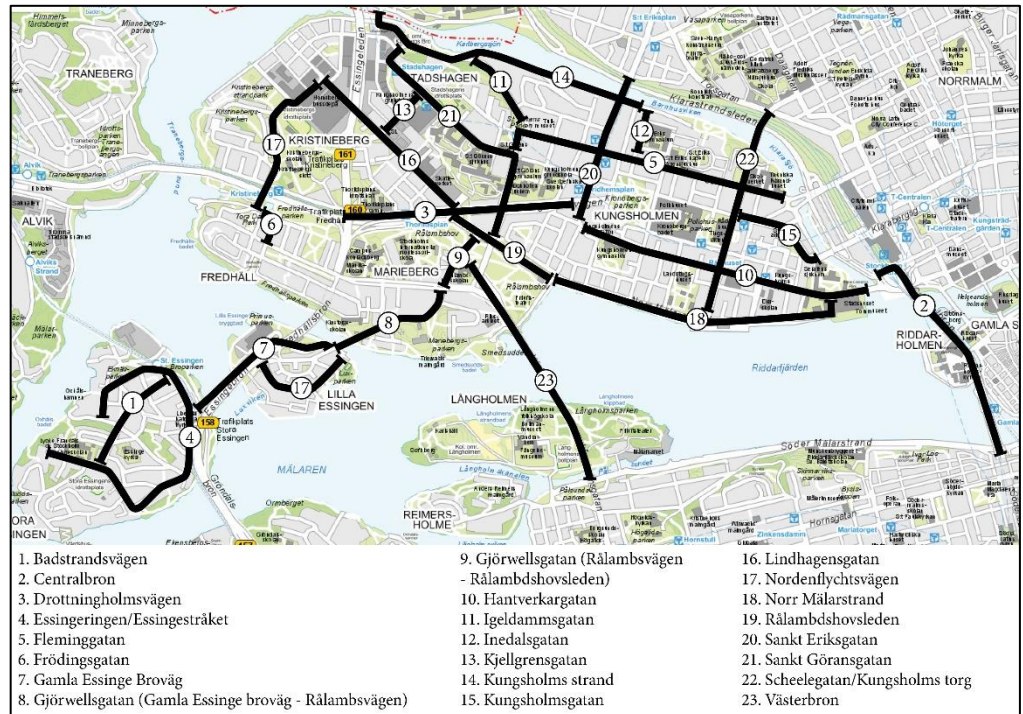
Hastighetsgränsen på Duvbovägen är idag 30 km/h.

Hastighetsgränsen föreslås höjas till 40 km/h på delar av sträckan. Delar av gatan föreslås bibehålla en hastighetsgräns på 30 km/h. För del av Duvbovägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon då gatan är relativt smal och utrymme för en cykelbana saknas. Cykling längs Duvbovägen sker huvudsakligen på cykelbanor vilka är separerade från motorfordonstrafiken med kantsten. På kortare sträckor förbi busshållplatser och korsningar sker cykling i blandtrafik.

Spånga stationsväg

Hastighetsgränsen på Spånga stationsväg är idag 30 km/h. Hastighetsbegränsningen föreslås höjas till 40 km/h. Spånga stationsväg ingår i ett projekt där anläggande av cykelbana och trafiksäkerhetsåtgärder utreds. För närvarande sker cykling längs Spånga stationsväg i blandtrafik. Mot bakgrund av att anläggande av cykelbana för närvarande utreds men ännu inte genomförts föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon.

Kungsholmen



Figur 3, gator som ingår i Kungsholmen.

Trafikseparering

Nedan presenteras de gator i Kungsholmen som saknar trafikseparering i enlighet med trafiknämndens beslut 2015-09-24. För dessa gator begär trafikkontoret ett avsteg. Om trafiknämnden inte beviljar avstegen kommer befintlig hastighetsgräns bibehållas.

Centralbron

På Centralbron har hastighetsgränsen i enlighet med trafiknämndens beslut höjts från 50 till 60 km/h på delar av sträckan. På resterande del av Centralbron föreslås en hastighetshöjning från 50 till 60 km/h. För del av Centralbron, på sträckan ovanför järnvägen, föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering med räcke/bred grönremsa eller dylikt. Längs den aktuella sträckan finns en gångbana medan cykelbana saknas. Det råder förbud mot cykling på Centralbron. Centralbron utgör ett transportrum där bebyggelsen är väl tillbakadragen från vägen och det saknas gcm-passager i plan över vägen. Trafikkontoret bedömer att gångtrafik endast sker i liten omfattning på sträckan.

Drottningholmsvägen

På Drottningholmsvägen har hastighetsgränsen i enlighet med trafiknämndens beslut sänkts från 50 till 40 km/h mellan Sankt

Eriksgratan och Lindhagensplan. På resterande del av Drottningholmsvägen, det vill säga väster om Lindhagensplan samt öster om Lindhagensplan (i tunneln) föreslås hastighetsgränsen höjas från 50 till 60 km/h. För en del av denna sträcka, norr om Geijersvägen, föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering med räcke/bred grönremsa eller dylikt. Längs den aktuella sträckan finns en cykelbana men separering utöver kantsten saknas. Den aktuella sträckan utgör ett transportrum där det saknas gcm-passager i plan över vägen.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts tillsammans med exploateringskontoret. Kontoret har även haft en dialog med Region Stockholm trafikförvaltningen. Samråd har skett med stadsledningskontoret 2020-03-26.

Organisation

Projektet kommer att bedrivas inom trafikkontoret.

Mål och syfte

Projektets målsättning är att bidra till att inriktningsmålet *en hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt* uppfylls. Projektet bidrar även till uppfyllandet av KF:s verksamhetsmål *Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet*.

Hastighetsplanen är en del av arbetet med att uppfylla trafiksäkerhetsprogrammets mål om hastighetsefterlevnad och att säkra korsningar.

Rätt hastighet på stadens vägar och gator är också en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken.

Projektet syftar till att utreda och genomföra trafiksäkerhetsåtgärder på de platser där behov finns att öka trafiksäkerheten.

Kommunikation

För hela projektet Hastighetsplanen (ändrade hastighetsgränser + trafiksäkerhetsåtgärder) finns en framtagen kommunikationsplan. Inom projektet genomförs både stadsövergripande och lokal kommunikation.

Syftet med den stadsövergripande kommunikationen, framför allt kampanjerna, är att skapa kännedom om och acceptans för de ändrade hastigheterna. På sikt kan acceptansen också, tillsammans med hastighetsdämpande åtgärder, bidra till en beteendeförändring. Målgruppen för den övergripande kommunikationen är alla stockholmare med ett särskilt fokus på bilister eftersom de direkt påverkas av de nya hastigheterna.

Syftet med den lokala kommunikationen i samband med att kontoret bygger trafiksäkerhetsåtgärder är att skapa kännedom om arbetena och deras eventuella påverkan i närområdet. Målgruppen för de lokalanpassade kommunikationsinsatserna är boende, verksamheter och trafikanter i närområdet som kan påverkas av arbetena.

Målen för den övergripande kommunikationen är:

- Stockholmarna känner till de nya hastigheterna
- Stockholmarna vet varför hastigheterna ändras
- Stockholmarna tycker att de nya hastigheterna är bra
- Boende är informerade och medvetna om varför trafiksäkerhetsåtgärder genomförs.

Risk

Projektets främsta identifierade risk i detta skede berör tidplan och ekonomi. Upphandling av projektentreprenörer kommer ske. Det finns en risk att få och dyra anbud inkommer vilket kommer att påverka tidplanen och ekonomin. Projektets åtgärdsstrategi har varit att ta fram säkra kalkyler samt att genomföra en kvalitetssäkrad upphandling.

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.

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

Hastighetsöversynen är primärt en trafiksäkerhetsåtgärd men den ger samtidigt många positiva följd effekter såsom minskat buller

och vibrationer samt trivsammare och mer attraktiva gaturum. De trafiksäkerhetsåtgärder som utförs inom projektet medför att barn i trafiken tar sig fram på ett säkrare sätt och belysningsåtgärderna bidrar till att gaturummet upplevs som tryggare. I och med att platser där många barn rör sig är ett av bedömningskriterierna för urval av platser för åtgärder har barnperspektivet ett särskilt fokus i projektet. Förutom att trafiksäkerheten och tryggheten ökar förbättras tillgängligheten vid de passager som byggs om genom att alla övergångsställen tillgänglighetsanpassas.

Kontoret har utvärderat trafiksäkerhetsåtgärder som tidigare genomförts inom projektet i Hägersten och på Kungsholmen. Resultatet visar bland annat att trafiksäkerhetsåtgärderna leder till en lägre hastighet och att fler motorfordon väjer för fotgängare.

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. busskuddar och ramper vid upphöjda övergångsställen.

Jämställdhet

I samband med planeringen av stadens offentliga rum är det viktigt att säkerställa att män och kvinnor har lika möjligheter att nyttja dem, vilket kan åstadkommas genom satsningar för ökad trygghet och trafiksäkerhet, t.ex. genom att motverka barriärer och upprätthålla god belysning. Studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet, varför trygghetsskapande åtgärder är positiva ur ett jämställdhetsperspektiv, men också utgör exempel på god planering som gynnar alla grupper i samhället. Åtgärderna som utreds inom ramen för hastighetsplanen syftar till att skapa ett mer trafiksäkert gaturum där de oskyddade trafikanterna prioriteras, men där även olycksdrabbade korsningar mellan motorfordon föreslås byggas om. Genom att utföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder ökar både den upplevda och den faktiska tryggheten. Fördelningen mellan män och kvinnor som skadas i trafikolyckor mellan fotgängare och motorfordon i Stockholm är mycket jämn, 51 % kvinnor och 49 % män.

I trafikolyckor med motorfordon, där oskyddade trafikanter inte har varit inblandade, är det fler män än kvinnor som skadas. Männerna utgör också en större andel av de trafikanter som färdas i ett motorfordon varför de åtgärder som planeras i korsningar gynnar fler män än kvinnor. Jämställdhet i transportsystemet

handlar dock inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan om att båda könen ska ha samma möjligheter.

Tidplan

Åtgärderna för delområde 1 etapp 2 planeras att genomföras under år 2021.

Aktivitet	2020	2021	2022
Genomförandebeslut	X		
Upphandling		X	
Entreprenad		X	

Ekonomi

Kommunfullmäktige tog 2017-06-12 beslut om inriktning för Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden. Utgiften för föreslagna fysiska åtgärder i detta ärende ryms inom ramen för beslutat totalbelopp om 750 mnkr.

Efter inriktningsbeslutet har planeringsarbetet fortsatt. I detta genomförandebeslut ingår åtgärder för ca 23,8 mnkr (inklusive index). Åtgärderna har rymts in i kontorets långsiktiga investeringsplan.

Utgifterna för de två områdena framgår översiktligt av nedanstående tabell.

Översikt (mnkr)	
	Genomförandebeslut
Spånga/Tensta	8,8
Kungsholmen	15,0
Totalt	23,8

Spånga/Tensta	Tidigare nedlagt	Beräknade kommande utgifter/ inkomster	Totalt
	(mnkr)	(mnkr)	(mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	1,9		1,9
Byggherrekostnader inkl. byggledning och risk	0,8	1,4	2,2
Entreprenad		4,2	4,2
Index		0,5	0,5
Summa utgifter	2,7	6,1	8,8

I Spånga/Tensta påverkas inga parkeringsplatser till följd av de föreslagna åtgärderna.

Kungsholmen	Tidigare nedlagt	Beräknade kommande utgifter/ inkomster	Totalt
	(mnkr)	(mnkr)	(mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	3,4	0,8	4,2
Byggherrekostnader inkl. byggledning och risk	0,8	2,0	2,8
Entreprenad		7,5	7,5
Index		0,5	0,5
Summa utgifter	4,2	10,8	15,0

På Kungsholmen kommer totalt två parkeringsplatser att utgå till följd av genomförande av trafiksäkerhetsåtgärderna.

Parkeringsplatserna utgörs av gatuparkering. Kungsholmen ingår i taxeområde 2, 3 och 4. Bedömt inkomstbortfall för nämnden är ca 50 tkr per år.

Kapitalkostnader

De planerade åtgärderna beräknas medföra ökade kapitalkostnader om cirka 0,9 mnkr per år fr.o.m. år 2022, då alla etapper är färdigställda. Kapitalkostnaderna som avser

anläggningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 30 år och intern ränta om 0,5 procent, kommer därefter att minska successivt med gjorda avskrivningar.

Underhållskostnader

Trafiksäkerhetsåtgärderna bedöms leda till ökade underhållskostnader.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder i Spånga/Tensta till en utgift om 8,8 mnkr och Kungsholmen till en utgift om 15,0 mnkr. Kontoret föreslår även att trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut samt att trafiknämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Slut

Bilagor

Bilaga 1: Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1, etapp 2, Spånga/Tensta och Kungsholmen.

Genomförandebeslut. Beskrivning av åtgärder per stadsdel

Bilaga 2: Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1, etapp 2, Spånga/Tensta och Kungsholmen.

Genomförandebeslut. Exempel på fysiska åtgärder