

Handläggare
Mimmi Hologård
08-508 26 369

Till
Trafiknämnden
2020-12-10

Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 2, etapp 2, Hässelby/Vällingby, Norrmalm och Liljeholmen inkl. Fruängen. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Hässelby/Vällingby till en investeringsutgift om 31,7 mnkr.
2. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder på Norrmalm till en investeringsutgift om 3,0 mnkr.
3. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Liljeholmen inkl. Fruängen till en investeringsutgift om 5,9 mnkr.
4. Trafiknämnden beslutar om avsteg från trafiknämndens beslut 2015-09-24 för följande gator:
 - Hässelby/Vällingby: Blomsterkungsvägen och Lövstavägen
 - Norrmalm: Herkulesgatan, Karlbergsvägen, Klarabergsgatan/Klarabergsviadukten, Kungsgatan, Södra Blasieholmshamnen och Västmannagatan.
 - Liljeholmen inkl. Fruängen: Fruängsgatan och Årstabergsvägen.

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

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Jenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Staden genomför sedan ett par år tillbaka en stor hastighetsöversyn. Inom projektet är staden indelad i fem delområden gällande framtagande av hastighetsplaner och genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder, se figur 1 för områdesindelning. De tre första delområdena är dessutom indelade i två etapper. Etapp 1 består av gator som trafikeras av lågfrekvent busstrafik. Etapp 2 består av gator som trafikeras av högfrekvent busstrafik.

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

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. 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.

Samtliga stadsdelsområden inom delområde 2, det vill säga Hässelby/Vällingby, Norrmalm, Skärholmen och Liljeholmen inkl. Fruängen, omfattar gator som ingår i etapp 1. För de gator som ingår i etapp 1 finns ett genomförandebeslut som berör

trafiksäkerhetsåtgärder. Beslut om trafiksäkerhetsåtgärder togs av trafiknämnden 2018-08-30. Genomförande av trafiksäkerhetsåtgärderna har påbörjats. Skärholmen omfattas endast av gator som ingår i etapp 1 och stadsdelsområdet ingår därmed inte i etapp 2 (Hässelby/Vällingby, Norrmalm och Liljeholmen inkl. Fruängen).

Kontoret bedömer att områdena har behov av en åtgärdsbudget på ca 31,7 mnkr för Hässelby/Vällingby, ca 3,0 mnkr för Norrmalm och ca 5,9 mnkr för Liljeholmen inkl. Fruängen för åtgärder på de gator som ingår i etapp 2, vilket är gator som trafikeras av högfrekvent busstrafik. Samtliga gator inom Skärholmen trafikeras av lågfrekvent busstrafik och ingår således i etapp 1. Beloppen är redovisade inklusive ett indextillägg på totalt 1,6 mnkr. Projekten förväntas inte ha några inkomster. Kontoret bedömer att det går att få en god trafiksäkerhet i de strategiskt utvalda passagerna och ökad hastighetsefterlevnad på sträckorna i och med de föreslagna åtgärderna.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 2 etapp 2 till en investeringsutgift av 40,6 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:

- Hässelby/Vällingby: Blomsterkungsvägen och Lövstavägen
- Norrmalm: Herkulesgatan, Karlbergsvägen, Klarabergsgatan/Klarabergsviadukten, Kungsgatan, Södra Blasieholmshamnen och Västmannagatan.
- Liljeholmen inkl. Fruängen: Fruängsgatan och Årstabergsvägen.

Bakgrund

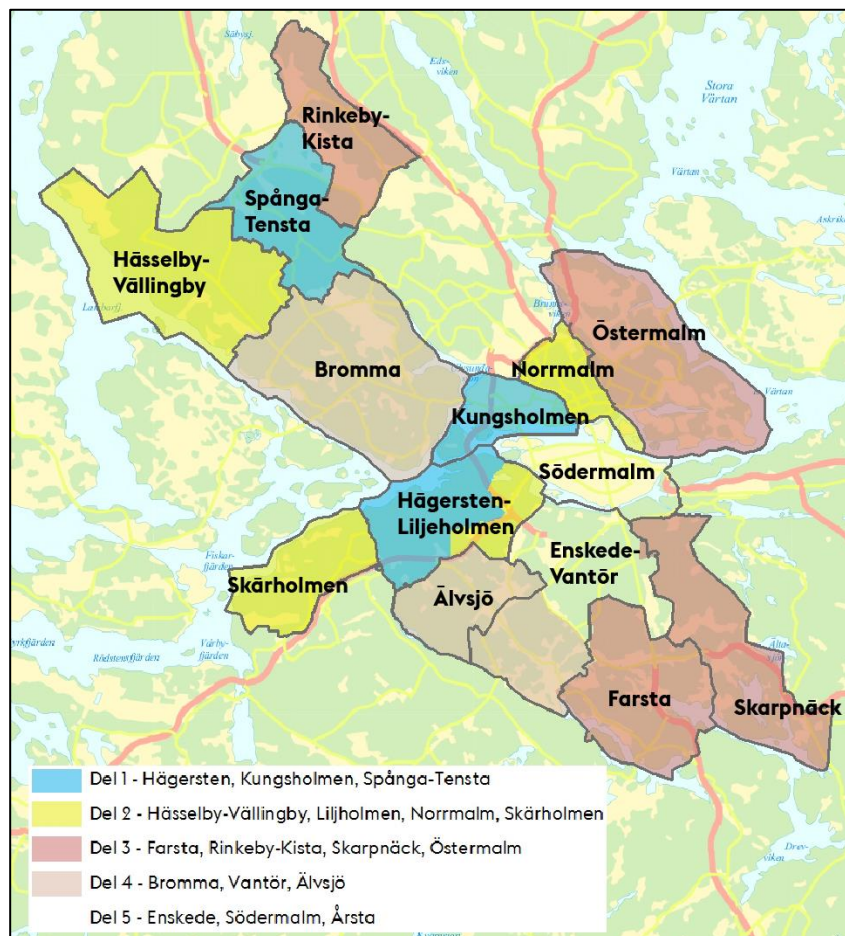
Utgångspunkten i stadens översiktsplan är att det ska vara möjligt att på ett tryggt sätt röra sig i staden till fots eller på cykel. En hastighetsöversyn har stor betydelse för detta såväl som för miljö, tillgänglighet och stadskaraktär, både på kort och på lång sikt. Rätt hastighet på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Stadens

trafiksäkerhetsprogram beskriver inriktningen på de åtgärder som syftar till att uppnå målen.

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. Omskytning 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 trafiknämnden 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 trafiknämnden 2020-03-26.

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 restriktiva 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).

Beslut i närtid

I trafiknämnden 2020-12-10 planeras trafiknämnden att fatta genomförandebeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1 etapp 2 (Spånga/Tensta och Kungsholmen).

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).

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 2020-12-10 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 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 alltså 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 överskrider 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 2 etapp 2 (Hässelby/Vällingby, Norrmalm och Liljeholmen inkl. Fruängen) har kontoret identifierat mellan en och sju gator per stadsdelsområde som är i behov av åtgärder utifrån ovanstående kriterier. Detta innebär en investeringsutgift om ca 3,0 – 31,7 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 ingår i delområde 2 etapp 2 (Hässelby/Vällingby, Norrmalm och Liljeholmen inkl. Fruängen). De gator som saknar trafikseparering i enlighet med trafiknämndens beslut 2015-09-24 presenteras även. Kontoret ska enligt beslutet vid hastighetshöjningar i möjligaste mån separera de oskyddade trafikanterna från motorfordonstrafiken. Att genomföra trafiksepareringar är generellt en dyr åtgärd. Tidsmässigt innebär det även längre tid för genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden eftersom ett större projekt tar längre tid att bygga än de 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. Om trafiknämnden inte beviljar avstegen kommer hastighetsgränsen bibehållas.

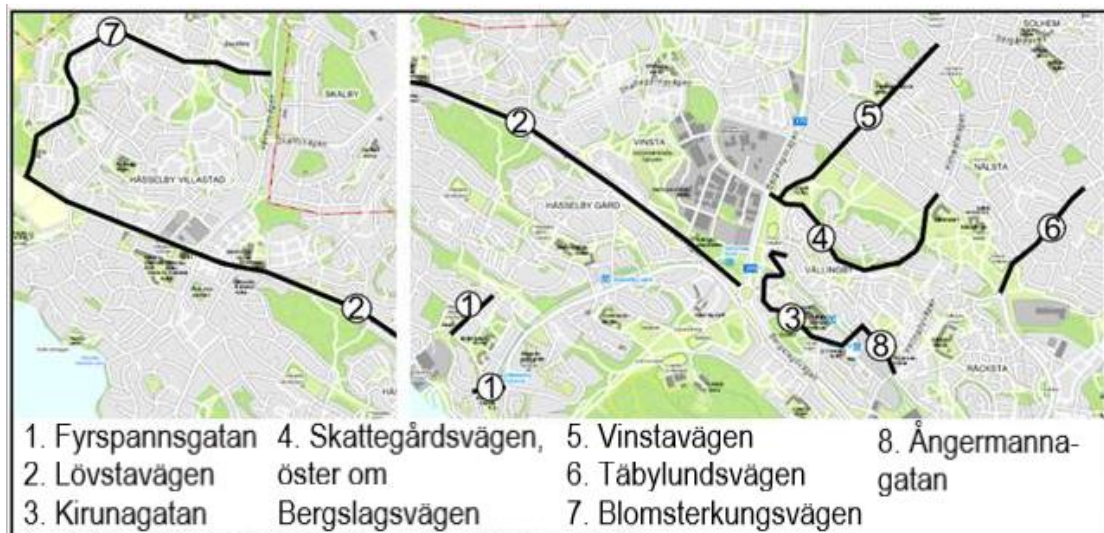
I bilaga 1 beskrivs alla gatorna uppdelat per stadsdelsområde med avseende på nuvarande hastighetsgräns, ny hastighetsgräns (beslut i trafiknämnden 2017-11-23) samt en översiktlig beskrivning av föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder. De gator som kontoret inte föreslår trafiksäkerhetsåtgärder på anges under respektive avsnitt tillsammans med en motivering. Omskyltning till de nya hastighetsgränserna har huvudsakligen inte genomförts i delområde 2 (Hässelby/Vällingby, Norrmalm, Skärholmen och Liljeholmen inkl. Fruängen). Omskyltning till nya hastighetsgränser kommer att ske efter att åtgärderna är genomförda.

I bilaga 2 beskrivs de typåtgärder som föreslås. 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 och siktförhållandena för oskyddade trafikanter förbättras.

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.

Inom projektet föreslår kontoret, förutom trafiksäkerhetsåtgärder, även översyn och komplettering av belysning vid och i närheten av passagerna och korsningarna. God belysning ökar tryggheten, men också trafiksäkerheten eftersom oskyddade trafikanter lättare blir synliga vid mörker.

Hässelby/Vällingby



Figur 2, gator som ingår i Hässelby/Vällingby etapp 2.

Trafikseparering

Nedan presenteras de gator i Hässelby/Vällingby 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.

Blomsterkungsvägen

Hastighetsgränsen på Blomsterkungsvägen är idag 30 och 50 km/h. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns från 50 till 30 km/h samt höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/h och från 50 till 60 km/h.

För Blomsterkungsvägen, där gång- och cykelbana saknas, föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering med räcke/bred grönremsa eller dylikt. Längs stora delar av Blomsterkungsvägen finns en gång- och cykelbana som separeras från motorfordonstrafiken med bred grönremsa. Söder om förskolan Blomsterkungen, där hastighetsgränsen föreslås att höjas från 50 km/h till 60 km/h, saknas dock gång- och cykelbana. Längs den aktuella sträckan finns ingen gång- och cykelbana diktan körbanan utan gående och cyklister är hänvisade till närliggande gång- och cykelbanor. Den aktuella sträckan utgör ett transportrum där bebyggelsen är väl tillbakadragen från vägen och det finns endast en gcm-passage i plan över vägen.



Figur 3, Aktuell sträcka längs Blomsterkungsvägen.

Lövstavägen

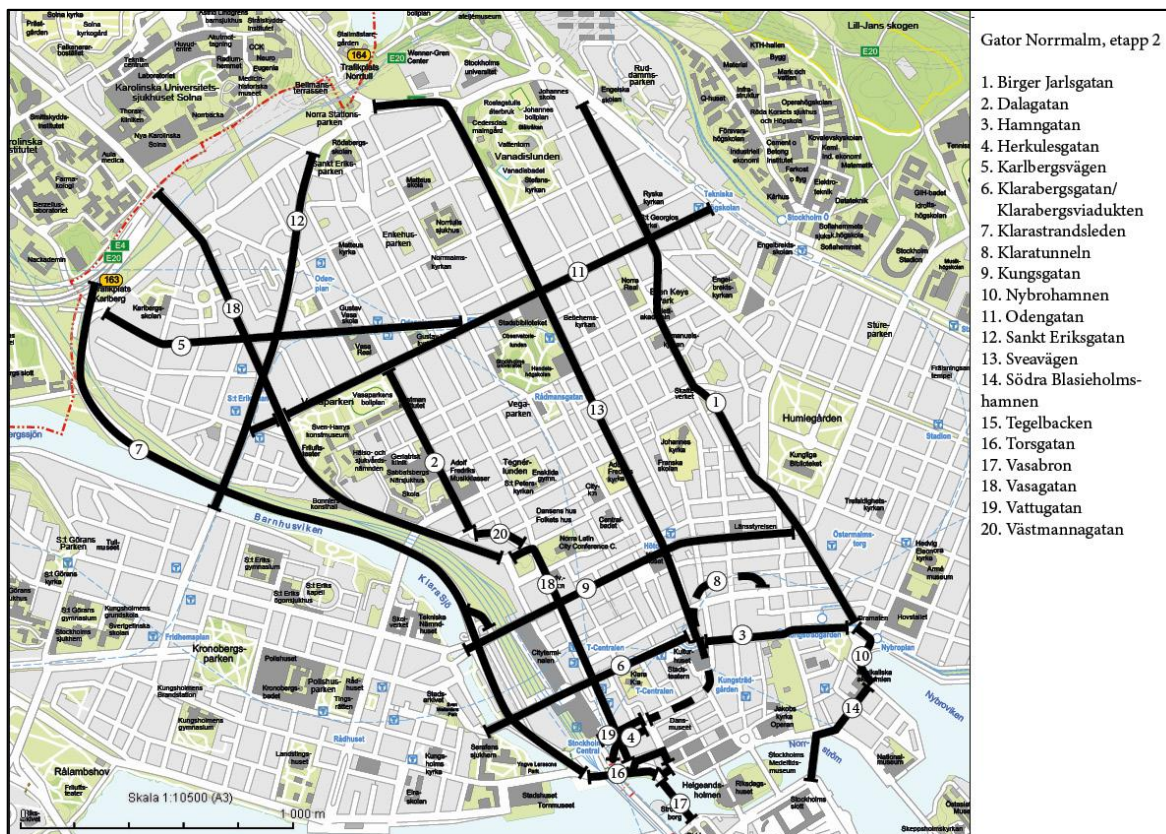
Hastighetsgränsen på Lövstavägen är idag 50 och 70 km/h. Gatan planeras få en sänkt och höjd hastighetsgräns till 60 km/h.

För Lövstavägen, där gång- och cykeltrafiken är separerad från motorfordonstrafiken med kantsten, föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering med räcke/bred grönremsa eller dylikt. Längs stora delar av Lövstavägen finns en gång- och cykelbana som separeras från motorfordonstrafiken med bred grönremsa eller bullerplank. Mellan Glädjevägen och Blomsterkungsvägen, där hastighetsgränsen föreslås höjas från 50 km/h till 60 km/h, saknas dock fysisk separering utöver kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafiken. Den aktuella sträckan utgör ett transportrum där bebyggelsen är väl tillbakadragen från vägen och det saknas gcm-passage i plan över vägen.



Figur 4, Aktuell sträcka längs Lövstavägen.

Normalm



Figur 5, gator som ingår i Norrmalm etapp 2.

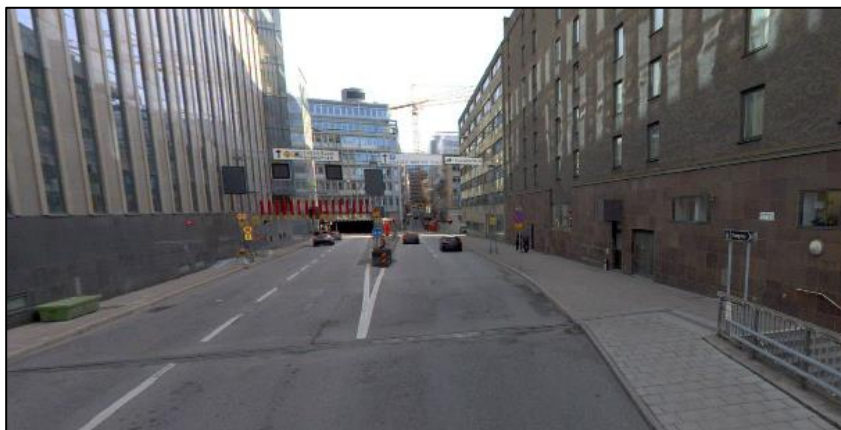
Trafikseparering

Nedan presenteras de gator i Norrmalm 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.

Herkulesgatan

Hastighetsgränsen på Herkulesgatan är idag 30 och 50 km/h. Gatan planeras få en höjd och sänkt hastighetsgräns till 40 km/h.

För Herkulesgatan föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Mellan Vasagatan och Rödbodagatan, där hastighetsgränsen föreslås att höjas från 30 till 40 km/h, finns en gångbana men cykelbana saknas. Antalet cyklister som cyklar längs Herkulesgatan bedöms dock vara mycket få då gatan är enkelriktad från Centralbron samt för att gatan inte ansluter till befintligt cykelstråk.



Figur 6, Aktuell sträcka längs Herkulesgatan.

Karlbergsvägen

Hastighetsgränsen på Karlbergsvägen är idag 30 och 50 km/h. Gatan planeras få en höjd och sänkt hastighetsgräns till 40 km/h. Delar av befintlig hastighetsgräns på 30 km/h kommer att bibehållas.

För Karlbergsvägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Mellan Norrbackagatan och Torsgatan, där hastighetsgränsen föreslås höjas från 30 till 40 km/h, finns gångbana men cykling sker i blandtrafik. Anläggande av cykelfält som separeras från motorfordonstrafiken med pollare eller dylikt kommer medföra att samtliga kantstensparkeringar längs gatan utgår. Gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd cirka 4 000 fordon/dygn och uppmätt hastighet är cirka 40 km/h (85-percentil). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling fortsättningsvis kan ske i blandtrafik.



Figur 7, Aktuell sträcka längs Karlbergsvägen.

Klarabergsgatan/Klarabergsviadukten

Hastighetsgränsen på Klarabergsgatan/Klarabergsviadukten är idag 50 km/h. Bron, som ansluter till Kungsholmen, har en hastighetsgräns som är reglerad till 50 km/h men uppsatta vägmärken anger att hastighetsgränsen är 30 km/h.

För Klarabergsgatan/Klarabergsviadukten föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Avsteget berör alltså bron som ansluter till Kungsholmen där cykling sker i cykelfält som saknar separering mot motorfordonstrafiken med pollare eller dylikt. Anläggande av pollare eller dylikt kommer medföra att kantstensparkeringar utgår. Kontorets bedömning är därmed att ytterligare separering mot motorfordonstrafiken inte bör uppföras längs Klarabergsgatan/Klarabergsviadukten. Vidare är kontorets bedömning att cykling i cykelfält längs Klarabergsgatan/Klarabergsviadukten kan ske trafiksäkert.



Figur 8, Aktuell sträcka längs Klarabergsgatan/Klarabergsviadukten.

Kungsgatan

Hastighetsgränsen på Kungsgatan är idag 30 och 50 km/h. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 30 och 40 km/h och höjd hastighetsgräns till 40 km/h. Delar av befintlig hastighetsgräns om 30 km/h bibehålls.

För Kungsgatan föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Hastighetsgränsen på sträckan Östra Järnvägsgatan – Vasagatan är reglerad till 30 km/h. Det saknas dock vägmärken som anger hastighetsgränsen vilket innebär att trafikanter utgår från att det är bashastigheten 50 km/h som råder på sträckan. Föreslagen hastighetsgräns på sträckan är 40 km/h.

Längs gatan finns en gångbana. Cykling sker i cykelfält som saknar separering mot motorfordonstrafiken med pollare eller dylikt. Den aktuella sträckan ansluter inte till befintligt cykelstråk öster om Vasagatan. Anläggande av pollare eller dylikt kommer medföra att kantstensparkeringar, lastplatser och kollektivtrafikkörfält utgår. Kontorets bedömning är därmed att ytterligare separering mot motorfordonstrafiken med inte bör uppföras.



Figur 9, Aktuell sträcka längs Kungsgatan.

Södra Blasieholmshamnen

Hastighetsgränsen på Södra Blasieholmshamnen är idag 30 och 50 km/h. Gatan planeras få en sänkt och höjd hastighetsgräns till 40 km/h.

För Södra Blasieholmshamnen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. På sträckan Södra Blasieholmshamnen – Strömbro (för trafik i riktning västerut), där hastighetshöjning från 30 till 40 km/h föreslås, finns gångbana men cykling sker i cykelfält som saknar separering mot biltrafiken med pollare eller dylikt. Kontorets bedömning är att cykling fortsättningsvis kan ske i cykelfält.



Figur 10, Aktuell sträcka längs Södra Blasieholmshamnen.

Vattugatan

Hastighetsgränsen på Vattugatan är idag 30 km/h. Gatan planeras få en höjd hastighetsgräns till 40 km/h.

För Vattugatan föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon då det råder förbud mot cykeltrafik på Vattugatan.



Figur 11, Aktuell sträcka längs Vattugatan.

Västmannagatan

Hastighetsgränsen på Västmannagatan är idag 30 km/h. Gatan planeras få en höjd hastighetsgräns till 40 km/h.

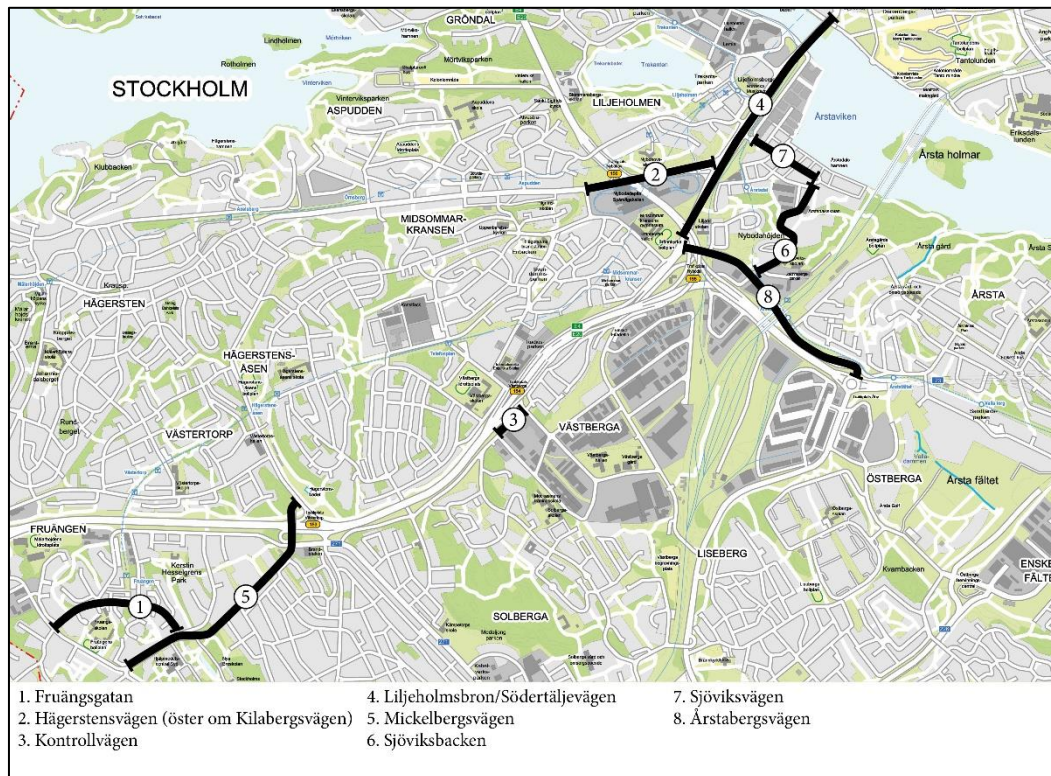
För Västmannagatan föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Längs Västmannagatan finns gångbana men cykelbana saknas. Cykling sker i blandtrafik. Anläggande av cykelbana alternativt cykelfält som separerar cyklister från

motorfordon med pollare eller dylikt kommer medföra att kantstensparkeringar och lastplatser utgår. Trafikmätning saknas på Västmannagatan men trafikflödet bedöms vara lågt. Kontorets bedömning är därmed att cykling fortsättningsvis kan ske trafiksäkerhet blandtrafik.



Figur 12, Aktuell sträcka längs Västmannagatan.

Liljeholmen inkl. Fruängen



Figur 13, gator som ingår i Liljeholmen/Fruängen etapp 2.

Trafikseparering

Nedan presenteras de gator i Liljeholmen inkl. Fruängen 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.

Fruängsgatan

Hastighetsgränsen på Fruängsgatan är idag 50 km/h och 30 km/h. Gatan planeras få en sänkt och höjd hastighetsgräns till 40 km/h.

För Fruängsgatan föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. På sträckan intill Fruängsplan, där hastighetsgränsen föreslås höjas från 30 till 40 km/h, finns gångbana men cykling sker i blandtrafik. Den aktuella sträckan ansluter inte till befintligt cykelstråk. Cykling sker planskilt tvärs under Fruängsgatan. Den aktuella sträckan har nyligen försetts med trafiksäkerhetsåtgärder. Utrymme saknas för anläggande av cykelbana. Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling fortsättningsvis kan ske trafiksäkert i blandtrafik.



Figur 14, Aktuell sträcka längs Fruängsgatan.

Årstabergsvägen

Hastighetsgränsen på Årstabergsvägen är idag 50 km/h. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/h och höjd hastighetsgräns till 60 km/h.

För Årstabergsvägen, där gång- och cykeltrafiken endast är separerad från motorfordonstrafiken med kantsten, föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering med räcke/bred grönremsa eller dylikt. Längs större delen av Årstabergsvägen, där hastighetshöjning från 50 till 60 km/h föreslås, finns ingen gång- och cykelbana diktan körbanan utan gående och cyklister är hänvisade till närliggande gång- och cykelbanor.

På sträckan Sjöviksbacken – Nybodaringen finns dock en gång- och cykelbana som är separerad från motorfordonstrafiken med kantsten. Den aktuella sträckan utgör ett transportrum där bebyggelsen är väl tillbakadragen från vägen och det finns få gcm-passager i plan över vägen.



Figur 6, Aktuell sträcka längs Årstabergsvägen.

Ärendets beredning

Ärendet fört dialog med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och Region Stockholm Trafikförvaltningen.

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. 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 2 etapp 2 planeras att genomföras under år 2021 och 2022.

Aktivitet		2020	2021	2022
Genomförandebeslut		X		
Upphandling			X	
Entreprenad			X	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 40,6 mnkr (inklusive index). Åtgärderna har rymts in i kontorets långsiktiga investeringsplan. Utgifterna för de tre områdena framgår översiktligt av nedanstående tabell. Projekten beräknas inte ha några inkomster.

Översikt (mnkr)	
<i>Stadsdelsområde</i>	<i>Genomförandebeslut</i>
Hässelby/Vällingby	31,7
Norrmalm	3,0
Fruängen inkl. Liljeholmen	5,9
Totalt	40,6

Hässelby- Vällingby	Tidigare nedlagt (mnkr)	Beräknade kommande utgifter/ inkomster (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	2,1		2,1
Byggherrekostnader inkl. byggledning och risk	0,5	5,0	5,5
Entreprenad		21,8	21,8
Index		2,3	2,3
Summa utgifter	2,6	28,5	31,7

I Hässelby-Vällingby utgår inte några parkeringsplatser till följd av de föreslagna åtgärderna.

Norrmalm	Tidigare nedlagt (mnkr)	Beräknade kommande utgifter/ inkomster (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	0,8		0,8
Byggherrekostnader inkl. byggledning och risk	0,2	0,5	0,7
Entreprenad		1,4	1,4
Index		0,2	0,2
Summa utgifter	1,0	2,1	3,1

På Norrmalm kommer en parkeringsplats utgå till följd av genomförande av trafiksäkerhetsåtgärderna. Norrmalm ingår i taxeområde 3. Bedömt intäktsbortfall för nämnden är ca 29 tkr per år.

Liljeholmen inkl. Fruängen	Tidigare nedlagt (mnkr)	Beräknade kommande utgifter/ inkomster (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	0,7		0,7
Byggherrekostnader inkl. byggledning och risk	0,3	1,2	1,5
Entreprenad		3,4	3,4
Index		0,3	0,3
Summa utgifter	1,0	4,9	5,9

I Liljeholmen inkl. Fruängen utgår inte några parkeringsplatser till följd av de föreslagna åtgärderna.

Kapitalkostnader

De planerade åtgärderna beräknas medföra ökade kapitalkostnader om cirka 1,6 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 Hässelby-Vällingby till en utgift om 31,7 mnkr, Norrmalm till en utgift om 3,0 mnkr och Liljeholmen inkl. Fruängen till en utgift om 5,9 mnkr.

Slut

Bilagor

Bilaga 1: Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 2, etapp 2, Hässelby-Vällingby, Norrmalm och Liljeholmen inkl. Fruängen. Genomförandebeslut. Beskrivning av åtgärder per stadsdel

Bilaga 2: Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 2, etapp 2, Hässelby-Vällingby, Norrmalm och Liljeholmen inkl. Fruängen. Genomförandebeslut. Exempel på fysiska åtgärder