

**Handläggare**  
Mimmi Hologård  
08-508 26 369

**Till**  
Trafiknämnden  
2020-12-10

## **Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3, etapp 1, Farsta, Skarpnäck och Östermalm. Genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Farsta till en investeringsutgift om 43,2 mnkr.
2. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Skarpnäck till en investeringsutgift om 30,3 mnkr.
3. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Östermalm till en investeringsutgift om 15,0 mnkr.
4. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförande och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till genomförande och att trafiknämnden medges rätt att genomföra projektet till en total investeringsutgift om 88,5 mnkr.
5. Trafiknämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

**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**

Det är viktigt att gällande hastighetsbegränsning respekteras. Att införa nya hastighetsgränser handlar därför inte bara om att utmärka nya hastighetsgränser; det kan även behövas åtgärder för att säkra korsningspunkter och stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet.

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.

För delområde 3 (Farsta, Skarpnäck, Östermalm och Rinkeby-Kista) kommer hastighetsgränsen att sänkas på ett flertal gator. På några gator kommer hastigheten att sänkas utan att åtgärder genomförs. Kontoret ser dock behov av åtgärder på vissa gator för att skapa en säker miljö där oskyddade trafikanter rör sig. Där hastigheten höjs görs alltid en särskild bedömning av vilka åtgärder som behövs. Beslut om nya hastighetsgränser i del 3 (Farsta, Skarpnäck, Östermalm och Rinkeby-Kista) togs av trafiknämnden 2019-09-26.

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. I delområde 1 och 2 har kontoret även genomfört trafiksäkerhetsåtgärder på platser där det finns osäkrade passager. Detta genererade ett stort antal åtgärder och trafikkontoret fick kritik från trafikförvaltningen som uttryckte stor oro för hur detta skulle påverka framkomligheten för busstrafiken, även på lågfrekventa gator.

Kontoret bedömer att områdena har behov av en åtgärdsbudget på ca 43,2 mnkr för Farsta, ca 31,0 mnkr för Skarpnäck och ca 15,0 mnkr för Östermalm för åtgärder på de gator som ingår i etapp 1, vilket är gator som trafikeras av lågfrekvent busstrafik. Majoriteten av gatorna i Rinkeby-Kista trafikeras av stombuss eller högfrekvent busstrafik och ingår således i etapp 2. Beloppen är redovisade inklusive ett indextillägg på totalt 8,3 mnkr. 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 åtgärds mängden.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3 etapp 1 till en investeringsutgift av 88,5 mnkr.

## **Bakgrund**

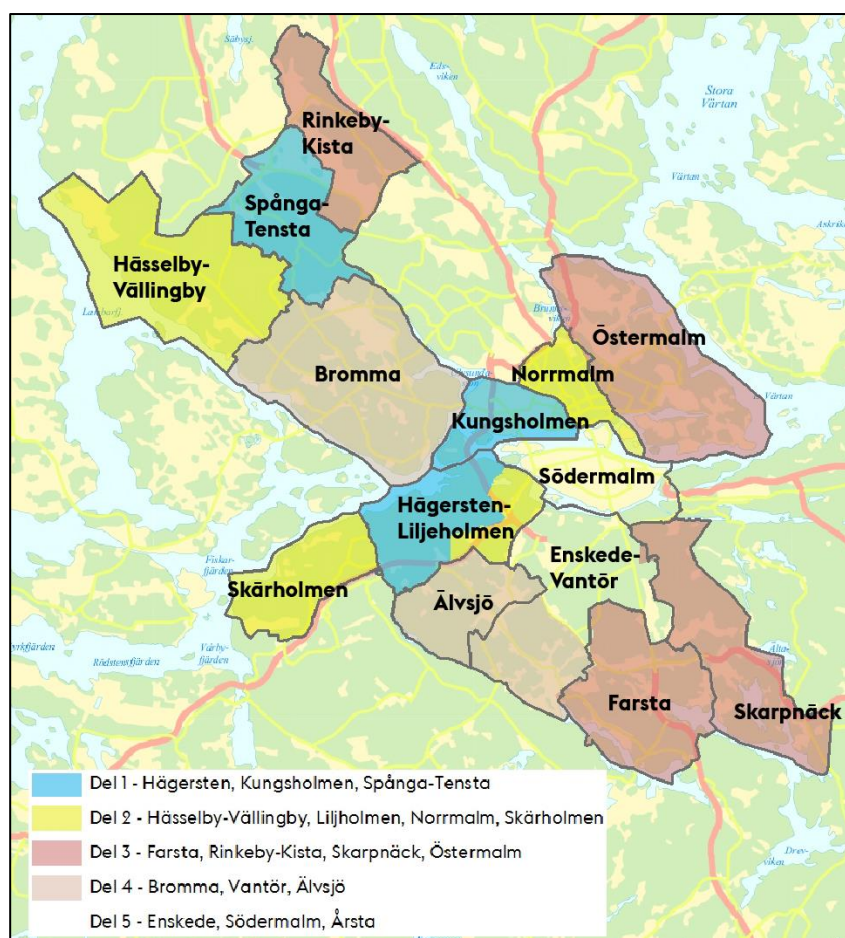
Utgångspunkten i stadens översiktsplan är att det ska vara möjligt att på ett tryggt sätt röra sig i staden till fots eller på cykel. En hastighetsöversyn har stor betydelse för detta såväl som för miljö, tillgänglighet och stadskaraktär, både på kort och på lång sikt. Rätt hastighet på stadens vägar 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 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. 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 Stockholm 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 uppsamlande 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 annan 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.

Vid framtagande av trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1–3 valde trafikkontoret tillsammans med trafikförvaltningen att differentiera gator med låg- respektive högfrekvent busstrafik i avvaktan på att testprojektet skulle genomföras. 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 valde att under tiden 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. I delområde 1 och 2 har kontoret även genomfört trafiksäkerhetsåtgärder på platser där det finns osäkrade passager. Detta genererade ett stort antal åtgärder och trafikkontoret fick kritik från trafikförvaltningen som uttryckte stor oro för hur detta skulle påverka framkomligheten för busstrafiken, även på lågfrekventa gator.

Trafikkontoret och trafikförvaltningen vid region Stockholm har för närvarande en dialog om hur det fortsatta arbetet för delområde 4 och 5 ska fortskrida. För högfrekventa gator planerar

kontoret att återkomma till trafiknämnden med förslag på hur dessa ska hanteras.

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 trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt utredningar av luft och buller.
- Vid hastighetshöjningar ska i möjligaste mån trafikseparering ske på gator där detta saknas mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik.
- Hastighetshöjningar till 60 km/h ska endast ske på gator i det övergripande nätet med hög grad av separering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen.
- Höjningar till 60 km/h ska normalt inte ske på gator där det saknas fysisk separering utöver kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafiken. Saknas separering ska fysiska åtgärder genomföras för att separera vägbana och oskyddade trafikanter. I annat fall ska detta prövas av nämnden.

**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).

### ***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 inkl. 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).

### **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 del 3 etapp 1 har kontoret identifierat mellan 6 och 20 gator per stadsdelsområde som är i behov av åtgärder utifrån ovanstående kriterier. Detta innebär en investeringsutgift om ca 15,0 – 43,2 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 lågfrekvent busstrafik (glesare trafikering än 10 min per busslinje).

### **Hastighetsgränser**

Trafiknämnden (2015-09-24) har tidigare beslutat om att hastighetshöjning inte ska ske där trafikseparering saknas. I de fall trafikkontoret föreslår en hastighetshöjning utan att trafikseparering finns så måste trafiknämnden särskilt godkänna hastighetshöjningen. Nedan redovisas trafiknämndens beslut gällande trafikseparering på gator inom delområde 3 etapp 1 (Farsta, Skarpnäck och Östermalm).

*Trafiknämnden godkände hastighetshöjning till 60 km/h på nedanstående gator där trafikseparering utöver kantsten saknas:*

- **Farsta:** Magelungsvägen
- **Skarpnäck:** Flatenvägen, Flygfältsgatan och Toresjövägen.

- **Östermalm:** Roslagsvägen.

Trafikkontoret fick i uppgift i det preciserade inriktningsbeslutet att utreda om det var möjligt att genomföra trafikseparering på nedanstående gator. Trafikkontorets bedömning är att det i detta skede inte är motiverat att uppföra trafikseparering på nedanstående gator. Detta medför att trafiknämnden inte godkänner hastighetshöjning till 40 samt 60 km/h på nedanstående gator.

### **Farsta**

*Trafiknämnden godkände inte hastighetshöjning till 40 km/h på nedanstående gator där trafikseparering saknas:*

- Fagersjövägen, Färnebogatan, Havsörnsvägen, Herrhagsvägen, Kristinehamngatan, Majrovägen, Pepparvägen, Perstorpsvägen, Sköndalsvägen, Stortorpsvägen(Perstorpsvägen-kommungräns), Ullerudsbacken, Värmlandsvägen.

### **Skarpnäck**

*Trafiknämnden godkände inte hastighetshöjning till 40 km/h på nedanstående gator där trafikseparering saknas:*

- Finn Malmgrens väg, Fyrskedsvägen, Kärrtorpsvägen, Rusthållarvägen, Stångåvägen, Söderarmsvägen, Ulrichehamnsvägen.
- Ystadsvägen: avsteg från nämndens beslut gällande trafikseparering begärdes för Ystadsvägen. Hastighetsändringen berör dock en hastighetssänkning vilket medför att kravet gällande trafikseparering inte är aktuellt.

*Trafiknämnden godkände inte hastighetshöjning till 60 km/h på nedanstående gator där trafikseparering saknas:*

- Gamla Tyresövägen (Åstorpsringen – Vinthundsvägen).

### **Östermalm**

*Trafiknämnden godkände inte hastighetshöjning till 40 km/h på nedanstående gator där trafikseparering saknas:*

- Tegelluddsvägen.

### **Åtgärdsförslag**

Nedan preciseras vilka gator inom delområde 3 etapp 1 (Farsta, Skarpnäck och Östermalm) där kontoret bedömer att trafiksäkerhetshöjande åtgärder behöver genomföras. De gator som ingår i hastighetsöversynen samt de platser där åtgärder föreslås redovisas i kartorna nedan.

I bilaga 1 beskrivs alla gatorna uppdelat per stadsdelsområde med avseende på nuvarande hastighetsgräns, ny hastighetsgräns (beslut i trafiknämnden 2019-09-26) samt en översiktlig beskrivning av föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

De gator som ingår i hastighetsplanen del 3 etapp 1 och som ingick för vidare utredning i det preciserade inriktningsbeslutet, men där kontoret inte föreslår trafiksäkerhetsåtgärder anges under respektive stadsdelsområde tillsammans med en motivering.

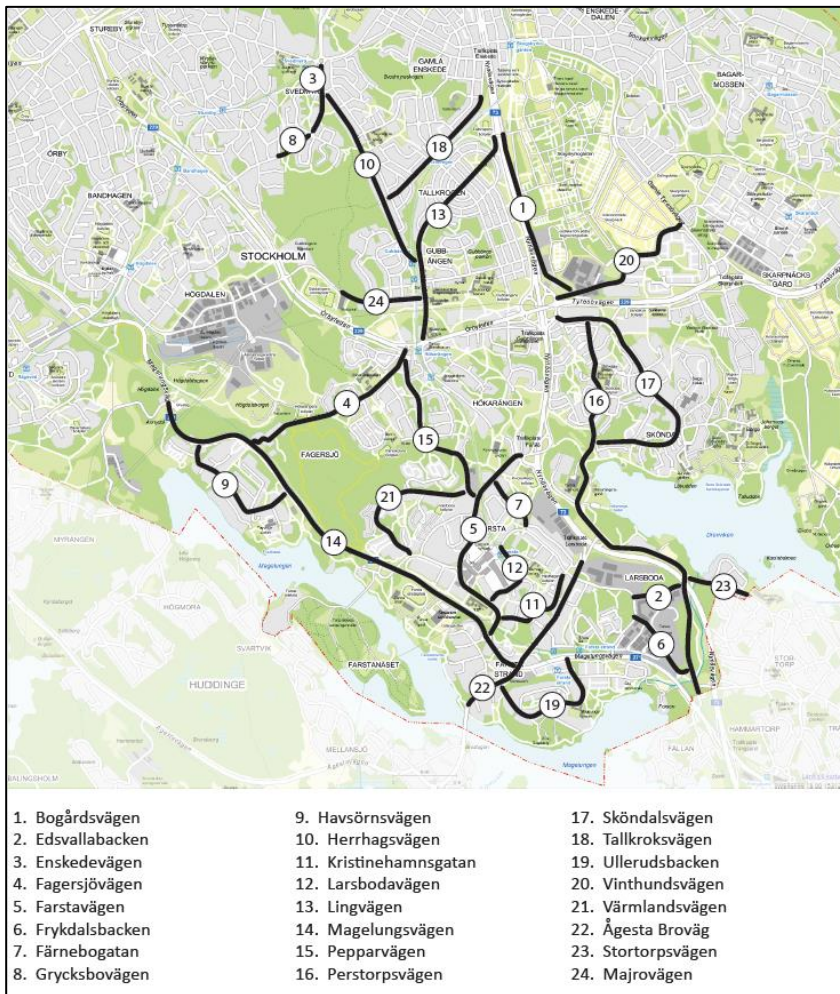
Vid hastighetsäkring av gcm-passager (gång-, cykel- och mopedpassager) genom t.ex. busskuddar är den generella målsättningen att motorfordon maximalt ska hålla en hastighet på 30 km/h i 85-percentilen över passagen. Ramper har genomgående en lutning på 6 - 7 % vilket är en avvägning mellan godtagbar 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.

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

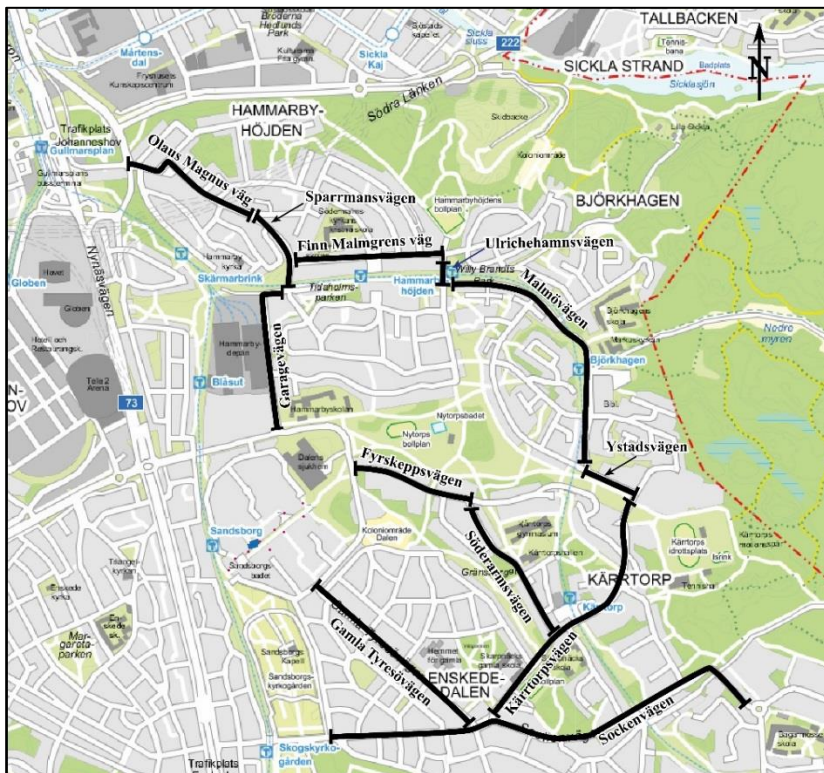
framkomligheten för oskyddade trafikanter öka samt att siktförhållandena för oskyddade trafikanter förväntas förbättras.

## Farsta

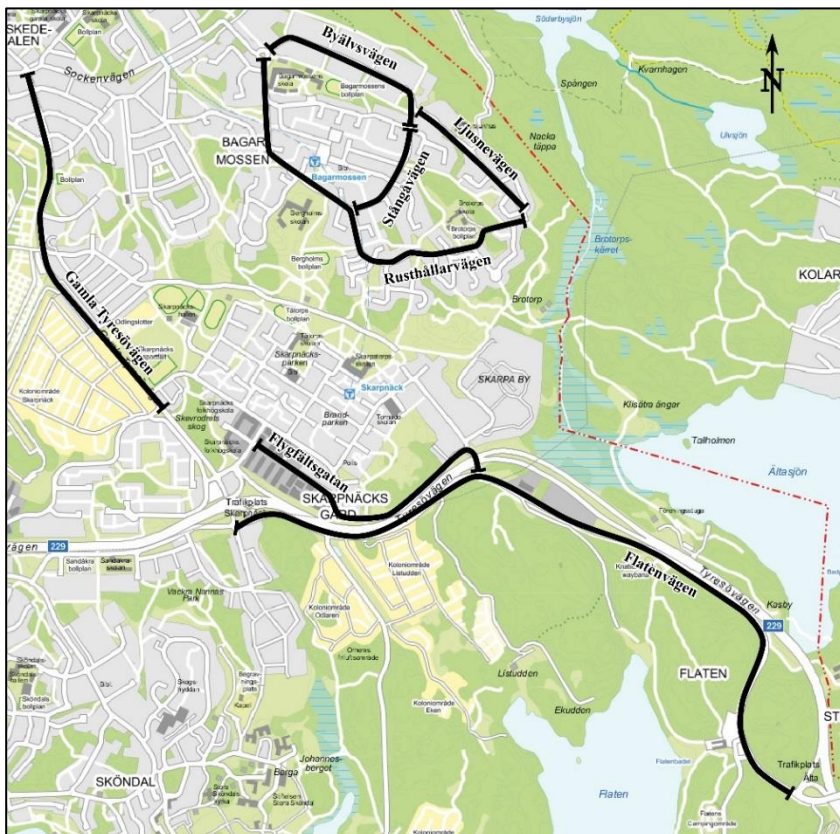


Figur 2, gator som ingår i Farsta etapp 1.

**Skarpnäck**



Figur 3, gator som ingår i Skarpnäck etapp 1.



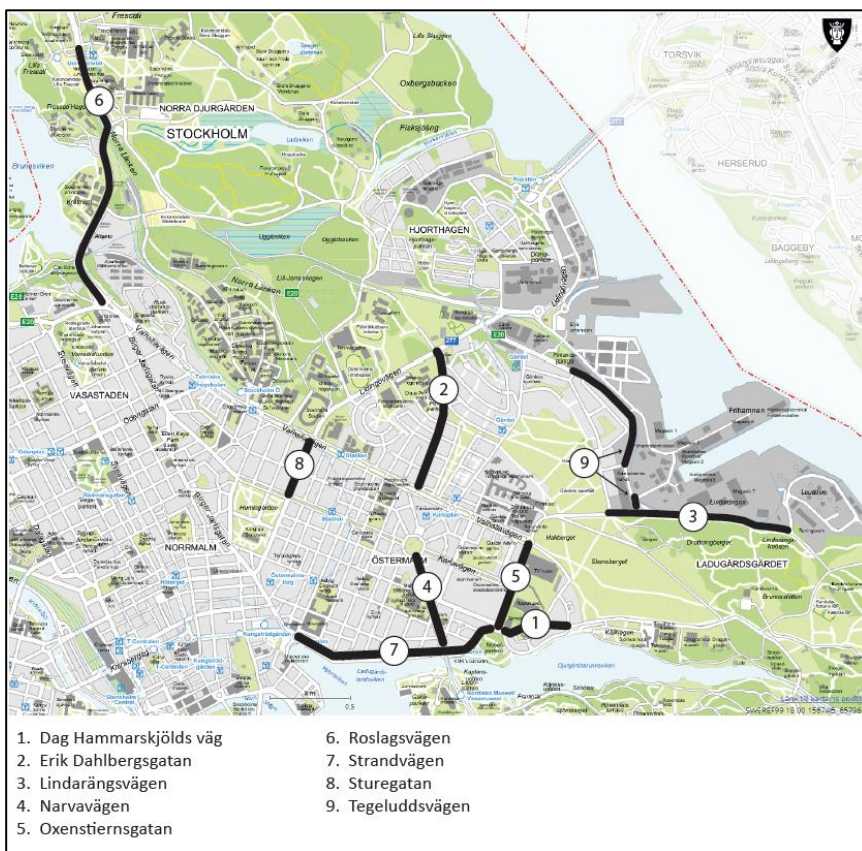
Figur 4, gator som ingår i Skarpnäck etapp 1.

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



Figur 5, gator som ingår i Skarpnäck etapp 1.

## Östermalm



Figur 6, gator som ingår i Östermalm etapp 1.

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts tillsammans med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret. Kontoret har även haft en dialog med Region Stockholm trafikförvaltningen. Samråd har skett med stadsledningskontoret 2020-02-06.

## 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. Inriktningsmålet är ett av totalt tre i Stockholms stads budget 2020 – 2022. Under inriktningsmålet finns ett flertal mål. Det mål som projektet verkar för är *Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet*. I målet utnämns projektet Hastighetsplanen särskilt. Det framgår att arbetet med Hastighetsplanen samt hastighetssänkning och genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder ska fortskrida.

I Stockholms stads trafiksäkerhetsprogram har staden som målsättning att år 2020 ska andelen som håller hastighetsgränsen vara 98 %, att jämföra med ett antagande om 2009 års hastighets- efterlevnad på 50 %. Hastighetsplanen är en del av arbetet med att uppfylla målet om hastighetsefterlevnad. I trafiksäkerhetsprogrammet är målsättningen att säkra 80 % av korsningarna och gång- och cykelpassagerna på stadens huvudgator.

Rätt hastighet på stadens vägar och gator är 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 genomfrös 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 våra arbeten

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 3 etapp 2 planeras att genomföras under år 2022 och 2023.

<b>Aktivitet</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Genomförandebeslut (TN och ev. KF)	X	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.

Föreslagna åtgärder inom delområde 3, etapp 1 preciserades i inriktningsbeslut taget i Trafiknämnden 2019-09-26. I det preciserade inriktningsbeslutet ingick åtgärder för totalt ca 84,3 mnkr.

Efter inriktningsbeslutet har planeringsarbetet fortsatt och projektets innehåll och omfattning ändrats i vissa delar. I detta genomförandebeslut ingår åtgärder för ca 84,0 mnkr (inklusive index). Åtgärderna har rymts in i kontorets långsiktiga investeringsplan.

Utgifterna för de tre områdena framgår översiktligt av nedanstående tabell.

<b>Översikt (mnr)</b>		
	Preciserat Inriktningsbeslut	Genomförandebeslut
Farsta	42,0	43,2
Skarpnäck	25,3	30,3
Östermalm	17,0	15,0
<b>Totalt</b>	<b>84,3</b>	<b>88,5</b>

Inom område Farsta har den totala utgiften ökat med 1,2 mnr och inom område Östermalm har den minskat med 2,0 mnr. Inom båda områdena har vissa utgiftsposter ökat på grund av att belysnings- och tillgänglighetsåtgärder lagts till vid flertalet platser och detaljeringsnivån på framtagna handlingar nu är högre. Utöver detta har dock ett antal platser där det finns en osäkrad passage utgått för att värna om busstrafikens framkomlighet. Detta leder sammantaget till en minskad utgift för område Östermalm. Inom område Farsta har dessutom påslaget för risk och index ökat, vilket leder till att områdets totala utgift ökar något.

Utgiften för genomförande av åtgärder inom Skarpnäck har ökat med ca 5 mnr jämfört med det preciserade inriktningsbeslutet. Utöver detta har dock ett antal platser där det finns en osäkrad passage utgått för att värna om busstrafikens framkomlighet. Den totala utgiften har ökat på grund av tillkommande belysnings- och tillgänglighetsåtgärder. Detaljeringsnivån på framtagna handlingar är nu också högre.

<b>Farsta</b>	<b>Tidigare nedlagt (mnkr)</b>	<b>Beräknade kommande utgifter/ Inkomster (mnkr)</b>	<b>Totalt (mnkr)</b>
<b>Utgifter</b>			
Utredning och projektering	3,7		3,7
Byggherrekostnader inkl. byggledning och risk	0,6	6,0	6,6
Entreprenad		28,5	28,5
Index		4,4	4,4
<b>Summa utgifter</b>	<b>4,3</b>	<b>38,9</b>	<b>43,2</b>

I Farsta kommer totalt 25 parkeringsplatser att utgå till följd av genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärderna. Parkeringsplatserna utgörs av gatuparkering. Då Farsta inte omfattas av något taxeområde innebär borttagandet av parkeringsplatser inte något intäktsbortfall för nämnden.

<b>Skarpnäck</b>	<b>Tidigare nedlagt  (mnkr)</b>	<b>Beräknade kommande utgifter/ inkomster  (mnkr)</b>	<b>Totalt  (mnkr)</b>
<b>Utgifter</b>			
Utredning och projektering	2,9		2,9
Byggherrekostnader inkl. byggledning och risk	0,6	4,4	5,0
Entreprenad		20,0	20
Index		2,4	2,5
<b>Summa utgifter</b>	<b>3,5</b>	<b>26,8</b>	<b>30,3</b>

I Skarpnäck kommer totalt nio parkeringsplatser att utgå till följd av genomförande av trafiksäkerhetsåtgärderna. Parkeringsplatserna utgörs av gatuparkering. Skarpnäck ingår i taxeområde 4 och 5. Bedömt intäktsbortfall för nämnden är ca 97 tkr per år.

<b>Östermalm</b>	<b>Tidigare nedlagt (mnkr)</b>	<b>Beräknade kommande utgifter/inkomster (mnkr)</b>	<b>Totalt (mnkr)</b>
<b>Utgifter</b>			
Utredning och projektering	1,4		1,4
Byggherrekostnader inkl. byggledning och risk	0,5	1,9	2,4
Entreprenad		10,0	10,0
Index		1,2	1,2
<b>Summa utgifter</b>	<b>1,9</b>	<b>13,1</b>	<b>15,0</b>

På Östermalm kommer totalt fyra parkeringsplatser att utgå till följd av genomförande av trafiksäkerhetsåtgärderna. Östermalm ingår i taxezon 3. Bedömt intäktsbortfall för nämnden är ca 116 tkr per år.

### **Kapitalkostnader och nuvärdesberäkning**

De planerade åtgärderna beräknas medföra ökade kapitalkostnader om cirka 3,4 mnkr per år fr.o.m. år 2023, 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.

En nuvärdesberäkning har tagits fram enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om ca 76,0 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 3.

### **Underhållskostnader**

Trafiksäkerhetsåtgärderna bedöms leda till ökade underhållskostnader.

### **Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder i Farsta till en utgift om 43,2 mnkr, Skarpnäck till en utgift om 30,3 mnkr och Östermalm 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 3, etapp 1, Farsta, Skarpnäck och Östermalm.

Genomförandebeslut. Beskrivning av åtgärder per stadsdel.

Bilaga 2: Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3, etapp 1, Farsta, Skarpnäck och Östermalm.

Genomförandebeslut. Exempel på fysiska åtgärder

Bilaga 3: Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3, etapp 1, Farsta, Skarpnäck och Östermalm.

Genomförandebeslut. Investeringskalkyl