

**Handläggare**  
Amat Jobe  
08-508 87 548**Till**  
Trafiknämnden  
2022-06-09

## Översyn av hastighetsgränser i Enskede-Årsta och Södermalm. Genomförandebeslut

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner återrapportering av remissen för nya hastigheter i Enskede-Årsta och Södermalm.
2. Trafiknämnden beslutar om avsteg från kommunfullmäktiges beslut 2017-04-24 för följande förskolor:
  - Enskede-Årsta: Förskolan S:t Eriks Katolska förskola, Förskolan sportstugan, Förskolan Mejeriet
  - Södermalm: Förskolan Tantolunden, Förskolan Bamse Språkförskola
3. Trafiknämnden beslutar om avsteg från trafiknämndens beslut 2015-09-24 för följande sträckor:
  - Enskede-Årsta: Östbergabackarna
4. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra omskyltning och kommunikationsinsatser i Södermalm och Enskede-Årsta till en utgift av cirka 4,7 mnkr.

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefMattias Lundberg  
AvdelningschefJenny Carlsson  
Enhetschef**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 87 548  
Växel 08-508 27 200  
amat.job@stockholm.se  
traffikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

## Sammanfattning

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

Hastighetplaner för delområde 5 (Enskede-Årsta och Södermalm) togs fram och remitterades under 2016. Majoriteten av synpunkterna handlade om invändningar mot de föreslagna höjningarna och att hastigheterna borde utgå mer ifrån de oskyddade trafikanternas förutsättningar och att hastigheterna förbi skolor och förskolor borde vara 30 km/tim. Dessutom beslutade kommunfullmäktige att hastighetsgränsen vid förskolor och skolor inte ska överstiga 30 km/tim om inte rimliga skäl för annat föreligger. Efter remissrundan har förslaget justerats.

På en stor del av de gator som föreslås få en ny hastighetsgräns kommer omskylltningen innebära en sänkning av den skyltade hastigheten. Merparten av höjningarna beror på att många gator som klassificeras som huvudgator inom delområdet i dag har hastighetsgräns 30 km/tim utan att ligga nära platser där många barn rör sig eller centrummiljöer. Snarare uppfyller de kriterier för gator med hastighetsgräns 40 km/tim.

På två gator föreslås avsteg från nämndens tidigare beslut 2015-09-24 gällande trafikseparering med kantsten mellan oskyddade trafikanter och fordonstrafik vid hastighetshöjning till 40 km/tim. Det gäller gator där 40 km/tim föreslås trots att cykelbana inte finns på sträckan. Av dessa två gator gäller avstegen en delsträcka och en hel gata.

I närheten av fem förskolor föreslås hastigheten sänkas från 50 km/tim till 40 km/tim. Där föreslås således ett avsteg från nämndens tidigare beslut 2017-04-24 angående en hastighetsbegränsning om 30 km/tim utanför förskolor.

Utgifterna för genomförande av omskyltning och kommunikationsinsatser samt redan upparbetade utgifter för framtagande av plan innebär totalt en utgift om cirka 4,7 mkr. Omskyltningen av gator kommer ske etappvis under åren 2024-2026, där sträckor med sänkt hastighet kommer ske först. Under 2022-2023 pågår omskyltning av hastighetssänkningar och hastighetshöjningar på sträckor där fysiska åtgärder inte är planerade i delområde 3-4. Kontoret planerar att påbörja detta arbete i delområde 5 när omskyltningen av delområde 4 avslutats.

### **Bakgrund**

I trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2012 fick trafikkontoret i uppdrag att genomföra en översyn av hastighetsgränserna och ta fram hastighetsplaner för tre pilotområden, nämligen Spånga-Tensta, Kungsholmen (inklusive Västerbron och Centralbron) och Hägersten med delar av Liljeholmen. Under 2013 fick kontoret godkänt av nämnden att gå ut på remiss med de framtagna planerna för pilotområdena. Kontoret fick även utökat uppdrag att fortsätta genomföra hastighetsöversyn för hela staden.

Beslut om de nya hastighetsgränserna i pilotområdena togs i nämnden 2015-09-24. Av nämndens beslut följer att eventuella hastighetshöjningar ska föregås av att fysiska åtgärder genomförs samt att konsekvensutredningar avseende luftkvalitet och buller görs. Kommunfullmäktige beslutade 2017-04-24 att skyltad hastighet på gator som ligger i anslutning till skolor och förskolor ska vara högst 30 km/tim om inte rimliga skäl för annat föreligger.

Trafiknämnden beslutade 2016-08-25 att skicka översynen av hastighetsgränser för Södermalm, Älvsjö, Norrmalm och Östermalm på remiss. Översynen av hastighetsgränser i Bromma, Rinkeby-Kista, Enskede-Årsta-Vantör, Farsta och Skarpnäck skickades ut på remiss enligt beslut den 2016-12-08.

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

**Del 1:** Hägersten, Kungsholmen och Spånga-Tensta

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

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

**Del 4:** Älvsjö; Bromma och Vantör**Del 5:** Enskede-Årsta och Södermalm

*Figur 1 Hastighetsplanens delområden.*

### Rätt hastighet – för ett attraktivt Stockholms Stad

En hastighetsöversyn har stor betydelse för trafiksäkerhet, trygghet, miljö, tillgänglighet och stadskaraktär, både på kort och på lång sikt. Rätt hastighet bidrar till en attraktiv stad. Hastighetsplaner för Stockholm är ett viktigt stöd i arbetet för att utveckla Stockholm i linje med stadens övergripande strategier och planer. Stockholms pågående befolkningstillväxt ställer nya krav på stadens framtida trafiksystem. Det gäller såväl förmåga att hantera alla trafikantgruppers framkomlighet som trafikens samspel med stadsmiljön.

Rätt hastighet på stadens gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Stadens trafiksäkerhetsprogram beskriver inriktningen på de åtgärder som behövs för att uppnå trafiksäkerhetsmålen. En av de viktigaste åtgärderna är en generell hastighetssänkning i staden genom ökad hastighetsefterlevnad. För att få trafikanterna att hålla angiven hastighet krävs att gatan är

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

### Varför införs nya hastigheter?

För att minska antalet dödade och svårt skadade i trafiken krävs riktade insatser inom de områden som har störst effekt på trafiksäkerheten. Hastigheten har störst potential att bidra till måluppfyllelsen genom att minska hastighetsöverträdelserna och hastighetssäkra korsningspunkter. En hastighetssänkning, genom ökad hastighetsefterlevnad, i hela staden på gator som inte är utformade för dagens hastigheter är en prioriterad åtgärd för att nå det övergripande trafiksäkerhetsmålet. Hastighetsplanerna är ett verktyg för att verkliggöra detta.

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

### Metodiken – Rätt fart i staden

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

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

**30 km/tim:** Gator som ingår i lokalnätet, på huvudgator utanför förskolor grundskolor och större idrottsplatser och lekplatser, på gator där det är mycket tätt med entréer (centrummiljöer) och mycket folkliv och målpunkter samt gator som är utformade för 30 km/tim.

**40 km/tim:** Gator som ingår i huvudnätet med bebyggelse längs sträckan och många korsningspunkter, gator i industri- och verksamhetsområden samt gator som ingår i lokalnätet men som har en uppsamlande funktion.

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

**80 km/tim:** Gator i det övergripande nätet av trafikledskaraktär med helt separerad gång- och cykeltrafik och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Inga anslutningar på sträcka och korsningspunkter med ett korsningsavstånd på över 600m. Passager bör vara planskilda eller ligga i anslutning till större korsning med lägre hastighetsgräns. Mötesseparering med mitträcke bör finnas vid trafikmängder över 20 000 fordon/ dygn eller räfflad mittremsa vid över 10 000 fordon/dygn.

#### Tidigare beslut

##### **Beslut i trafiknämnden 2015-09-24**

I samband med att trafiknämnden behandlade ärendet att ändra hastighetsgränserna inom del 1 (se figur 1 för områdesindelning) den 24 september 2015 fick kontoret i uppdrag att genomföra kommunikationsinsatser och förändring av nya hastighetsgränser i dessa områden. Nämnden fattade också följande beslut:

- Föreslagna hastighetshöjningar ska föregås av trafiksikkerhetshöjande åtgärder samt utredningar av luft och buller.
- Vid hastighetshöjningar till 60 km/h ska i möjligast mån trafikseparering ske med räcke/bred grönremsa eller dylikt på gator där detta saknas mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik. Vid hastighetshöjningar till 40 km/h ska i möjligast mån trafikseparering ske med kantsten 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 kommunfullmäktige 2017-04-24**

I samband med att kommunfullmäktige behandlade inriktningsbeslutet till följd av den stora investeringsvolymen för del 1 (se figur 1 för områdesindelning) gällande trafiksäkerhetsåtgärder fick kontoret i uppdrag att sänka hastigheten till 30 km/tim 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 inriktningsbeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden till en totalutgift om 750 mnkr. Vid respektive sammanträde fattades även genomförandebeslut för trafiksäkerhetsåtgärder för del 1 (se figur 1 för områdesindelning) etapp 1 d.v.s. för gator med lågfrekvent busstrafik. För gator med högfrekvent busstrafik och som trafikeras av stombuss angavs att beslut kommer att fattas i särskild ordning. Val av gator för fysiska åtgärder utgår ifrån av nämnden beslutade bedömningskriterier.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har hållits med stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, och berörda stadsdelsförvaltningar. Kontoret har även haft en dialog med trafikförvaltningen i regionen och Trafikverket. Hastighetsplanerna för Enskede-Årsta och Södermalm var på extern remiss under augusti 2016 och december 2016. Remissen skickades till många berörda parter såsom statliga verk, grannkommuner och intresseorganisationer. Efter remissomgången omstrukturerades urvalet av stadsdelar som hanteras i varje delområde. Det innebar att ett femte delområde har lagts till. Därefter reviderades hastighetsplanerna i turordning del 1-5.

## Hastighetsplan för Enskede-Årsta och Södermalm

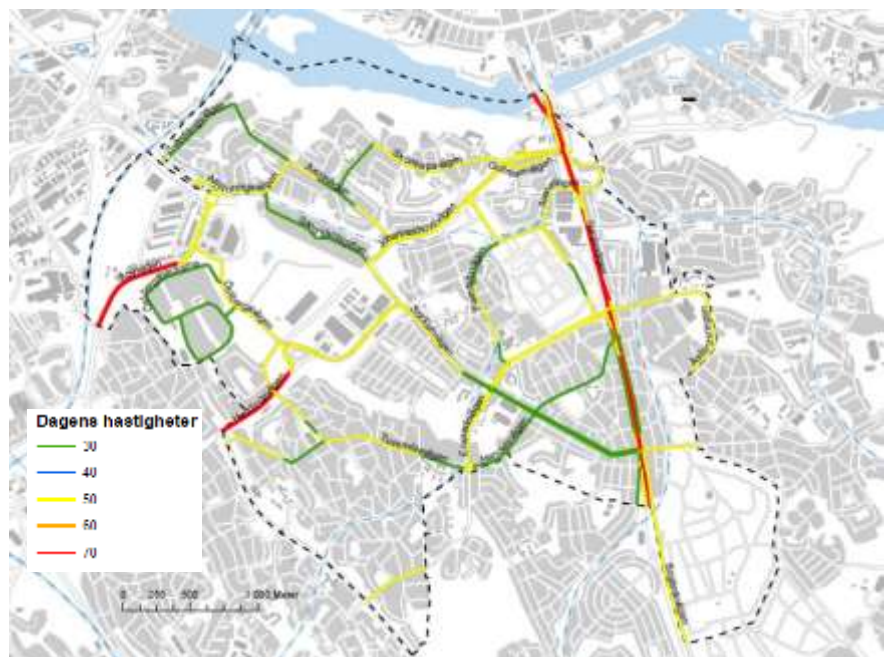
### Inkomna remissynpunkter

Trots en bred remiss inkom det synpunkter endast från fyra instanser. Majoriteten av synpunkterna var invändningar mot föreslagna höjningar av hastigheten. Det ansågs att hastigheterna borde utgå mer ifrån de oskyddade trafikanternas förutsättningar och trafiksäkerhet och att hastigheterna förbi skolor och förskolor borde vara 30 km/tim.

En sammanställning av remissynpunkterna går att läsa i bilaga 4. Efter remissomgången har förslaget bearbetats utifrån de inkomna synpunkterna.

### Förslag till nya hastigheter

Ambitionen i arbetet med hastighetsplanerna har varit att få fram en väl avvägd hastighet på varje enskild gata. Hastigheten ska avspegla gatans funktion och utformning i ett nuläge samt ge en inriktning till hur trafikmiljön bör utvecklas. Det är viktigt att hastighetsplanen inte ses som ett statiskt dokument, utan i takt med att staden utvecklas kommer också hastighetsgränserna behöva ses över utifrån resonemanget ovan. Förslaget till nya hastighetsgränser i de utredda stadsdelsområdena presenteras i bilaga 2. Kartorna visar inte exakta placeringar av nya vägmärken utan ska ses som principbilder. Figur 2-7 nedan visar befintliga och föreslagna hastighetsgränser i delområde 5.



Figur 2 Befintliga hastighetsgränser i Enskede-Årsta.

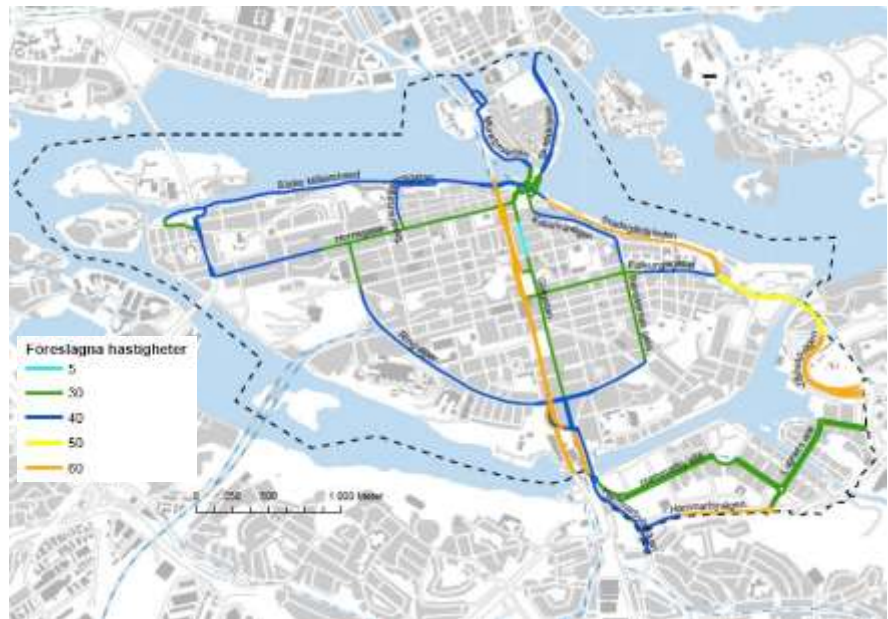




*Figur 3 Föreslagna hastighetsgränser i Enske-Årsta.*



*Figur 4 Befintliga hastighetsgränser på Södermalm.*



*Figur 5 Föreslagna hastighetsgränser på Södermalm.*

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

### **Avsteg från beslut om trafikseparering**

Nedan presenteras de gator som saknar trafikseparering i enlighet med trafیکنämndens beslut 2015-09-24. Kontoret ska enligt beslutet i möjligaste mån separera de oskyddade trafikanterna från motorfordonstrafiken vid hastighetshöjningar. Att genomföra trafiksepareringar är generellt en dyr åtgärd. Kontoret föreslår därför avvikelser från beslut i trafیکنämnden 2015-09-24 på platser där kontoret ser att det är möjligt att uppnå god trafiksäkerhetsstandard även utan åtgärder. I hastighetsplan del 5 gäller samtliga avsteg en höjning från 30 km/tim till 40 km/tim. Dessa avsteg redovisas nedan. Om trafیکنämnden inte beviljar avstegen kommer hastighetshöjningen, så som förslaget, inte att genomföras.

#### **Enskede-Årsta**

##### **Östbergabackarna**

För Östbergabackarna, undantaget sträckan mellan Sibbarpsgränd och strax söder om Älvsåkersgränd, föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Den aktuella sträckan planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/h. Cykling sker idag i blandtrafik,

samt längs ett trafikseparerat cykelnät, och gång sker på gångbanor. På sträckan mellan Sibbarpsgränd och strax söder om Älvsåkersgränd behålls hastigheten 30 km/tim. Undantaget omfattar heller inte den södra anslutningen till Östbergavägen under förutsättningen att kontoret hinner anlägga ett cykelfält innan omskyltning av hastighetsgräns.

Östbergabackarna omgärdas av pendlingsstråk och huvudstråk för cykel. Dessa går att nå via det trafikseparerade nätet av gång- och cykeltvägar i området. Gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd (cirka 1 600 fordon/dygn) och uppmätt hastighet är cirka 46 km/tim (85-percentil).

Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling fortsättningsvis kan ske trafiksäkert i blandtrafik, även när hastigheten höjs till 40 km/tim.



*Figur 6 Östbergabackarna vid Fageredsgränd.*



*Figur 7 Östbergabackarna vid Hebergsgård*

### Skolor och förskolor

Förutom att hastighetsgränsen ska vara 30 km/tim vid skolor beslutade kommunfullmäktige 2017-04-24 att detta även ska gälla vid förskolor om inte rimliga skäl för annat föreligger. Kontoret har därför låtit göra en inventering av förskolor i delområde 5, som ligger i anslutning till en väg som föreslås få en hastighetsgräns högre än 30 km/tim. Inventeringen av förskolor redovisas i bilaga 3.

För att identifiera förskolor som berörs av kommunfullmäktigebeslutet har kontoret med hjälp av utbildningsförvaltningen tagit fram en lista över alla förskolor som ligger inom 75 meter från en huvudgata. Detta resulterade i totalt 55 stycken förskolor. Kontoret har studerat förskolornas placering av entré och förskolgård genom kartor och platsbesök. Förskolor som bedömts ligga väl avskilda från gator som har en högre hastighetsgräns än 30 km/tim eller har en entré som ligger på en tvärgata med hastighetsgräns 30 km/tim har inte studerats vidare.

Totalt 22 stycken förskolor studerades vidare. Följande kriterier har använts för att bedöma om hastighetsgränsen ska vara 30 km/tim vid förskolan eller om det kan anses finnas rimliga skäl att ha en annan hastighetsgräns:

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

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

- Hastighetsgränsen 30 km/tim behålls vid 4 förskolor där kontoret hade föreslagit att hastighetsgränsen 30 km/tim ska behållas i remissversionen
- Hastighetsgränsen 30 km/tim behålls vid 11 förskolor där kontoret hade föreslagit en höjning från 30 km/tim till 40 km/tim i remissversionen
- Hastighetsgränsen sänks till 30 km/tim vid 1 förskola som idag har 50 km/tim. För denna hade kontoret i remissen föreslagit att hastighetsgränsen skulle sänkas till 30 km/tim
- Hastighetsgränsen sänks till 30 km/tim vid 1 förskola som idag har 50 km/tim. För denna hade kontoret i remissen föreslagit att hastighetsgränsen skulle sänkas till 40 km/tim

Avsteg från kommunfullmäktiges beslut gällande hastighetsgränsen 30 km/tim vid förskolor föreslås för 5 förskolor. Huvuddelen av dessa ligger mycket väl avskilda från huvudgatan och/eller har en entré mot en tvärgata.

- Hastighetsgränsen sänks till 40 km/tim utanför 5 förskolor som idag har 50 km/tim. Dessa hade kontoret i remissversionen föreslagit att hastigheten skulle sänkas till 40 km/tim.

I kartläggningen som finns i bilaga 3 kan motiveringen till valda hastighetsgränser utanför förskolor läsas i sin helhet. Anledningar till en högre hastighetsgräns än 30 km/tim inkluderar:

- Det finns inga indikationer i gaturummet att förskoleverksamheten är placerad intill gatan. Exempelvis ligger entré på tvärgata eller via en separat entré.
- Det finns begränsat incitament att röra sig i gaturummet. Exempelvis att andra målpunkter saknas eller ligger i anslutning till förskola på samma sida gatan.
- Flera pedagogiska verksamheter finns inte i anslutning till varandra, eller nås via tvärgata eller separat entré.

### **Avsteg förskolor**

#### **Enskede-Årsta**

- Förskolan S:t Eriks Katolska förskola, Förskolan sportstugan, Förskolan Mejeriet



Södermalm

- Förskolan Tantolunden, Förskolan Bamse Språkförskola

### **Konsekvenser avseende buller, vibrationer och luftkvalitet**

På gator där hastigheten föreslås höjas krävs enligt beslut i trafikinämnden 2015-09-24 fördjupade utredningar på hur hastighetshöjningar påverkar buller, vibrationer och luftkvalitet. Utredningarna har resulterat i att nya föreslagna hastighetsgränser har tagits fram för ett fåtal sträckor.

Nedan följer en sammanfattning av resultatet i utredningarna

#### **Buller**

Syftet med en justering av hastighetsgränserna är att uppnå ökad trafiksäkerhet. En annan positiv aspekt är att bullernivåerna kan förbättras på gator där den faktiska hastigheten blir lägre. Framför allt på gator med högre hastigheter ger en sänkt medelhastighet effekt på bullret. Om medelhastigheten sänks från ex. 50 km/tim till 40 km/tim kan de ekvivalenta bullernivåerna minska med cirka 1 dB. Decibel är en logaritmisk skala vilket till exempel innebär att om antal fordon fördubblas ökar ljudnivån med 3 dB(A) respektive minskar med 3 dB(A) vid halvering av fordonsmängden. 3 dB(A) upplevs inte som en fördubbling men skillnaden är hörbar.

Den beräknade skillnaden vid hastighetshöjning från 30 till 40 km/h är enligt Naturvårdsverkets rapport 4653, 0 dBA.

Nationellt gäller 65 dBA ekvivalent ljudnivå för dygn som riktvärde för äldre befintlig miljö (-1997). Riktvärdet tillämpas för att avgöra när bullerskyddsåtgärder kan vara aktuella. I Stockholm Stad tillämpas istället riktvärdet 62 dBA ekvivalent ljudnivå för dygn. Som skyddsåtgärd i Stockholms Stad kan fastighetsägare ansöka om bidrag för fönsteråtgärder om fastigheten har en ljudnivå på 62 dBA eller högre.

Utgående från beräknade ekvivalenta ljudnivåer och i jämförelse mot uppmätt 85 percentil får två sträckor 2 dBA högre ljudnivå efter föreslagen hastighetshöjning. Sträckorna är på Värmdövägen och Folkungagatan (väg 222). Sträckorna beräknades få ljudnivåer över 62 dBA efter hastighetshöjning vilket är högre än Stockholms stads riktvärde. Till följd av detta föreslås inte en hastighetshöjning på dessa sträckor.

## Luftkvalitet

Införande av hastighetsplanen kommer att innebära en viss förändring av halterna av kvävedioxider (NO<sub>2</sub>) och partiklar (mätt som PM<sub>10</sub>) i luften på de gator som berörs. Både trafikens utsläpp av avgaser och slitagepartiklar påverkas med förändrad hastighet. Slitagepartiklar i trafikmiljö orsakas främst av dubbdäckens slitage på vägbanan men bildas också vid slitage av bromsar och däck. Längs starkt trafikerade vägar utgör slitagepartiklarna huvuddelen av PM<sub>10</sub>-halterna, medan avgaspartiklarna bara ger ett litet bidrag till de totala halterna.

Genomsnittliga hastighetsmodeller tyder på att en lägre hastighetsgräns i stadsområden kan leda till ökade utsläpp av trafikavgaser, medan högre skyltad hastighet leder till lägre utsläpp av föroreningar.

I en första analys gjordes en bedömning av nuvarande halt av PM<sub>10</sub> och NO<sub>2</sub> på samtliga gator. Detta resulterade i att sträckor på åtta gator valdes att studeras vidare.

Sammanfattningsvis visar resultaten från beräkningarna att de direkta effekterna av de hastighetshöjningar som planeras kommer att ha liten påverkan på halterna av luftföroreningar. Beräkningarna visar större haltskillnad för NO<sub>2</sub> jämfört med PM<sub>10</sub>. För NO<sub>2</sub> innebär omskyltning av hastighet på utvalda vägsträckor en haltminskning.

Vid ny skyltning klaras gällande miljö kvalitetsnorm för NO<sub>2</sub> och PM<sub>10</sub> vid alla vägsträckor. Däremot ligger de beräknade halterna för både PM<sub>10</sub> och NO<sub>2</sub> över målvärdet Frisk Luft för samtliga av de nio utvalda vägsträckorna.

## Vibrationer

Tre sträckor med påverkad risk har studerats närmre. Samtliga har i remissversionen föreslagits få en höjd hastighetsgräns från 30 km/tim till 40 km/tim och från 50 till 60 km/tim.

Två sträckor har fått bedömningen ”förhöjd risknivå medel”:

- Sockenvägen
- Tussmötevägen

En sträcka har fått bedömningen ”förhöjd risknivå låg”:

- Enskedevägen

Efter analysen föreslås nu Sockenvägen och Tussmötevägen bibehålla hastighetsgränsen 30 km/tim. Avseende Enskedevägen kan vibrationerna hållas på en acceptabel nivå med bra vägunderhåll och besiktning av sträckan görs årligen. Hastighetshöjning bedöms med anledning av dagens 85-percentil ej utgöra ökad risk för vibrationer.

### **Omskytning och ombyggnad av gator**

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

### **Fysiska åtgärder**

I samband med att de nya hastigheterna införs genomförs även ett antal fysiska åtgärder i de aktuella områdena. Detta redovisas i särskilda inriktnings- och genomförandebeslut. Vid hastighetshöjningar kommer de fysiska åtgärderna byggas före gatorna får en ny hastighetsbegränsning, vilket innebär att omskytningen troligtvis tidigast kan bli färdig år 2026. Omskytningen av gator som får en sänkt hastighetsgräns kommer troligtvis tidigast att påbörjas år 2024.

### **Uppföljning**

Uppföljning av trafikflöde och hastighet kommer ske för ett urval av gator som ingår i hastighetsplanen inom delområde 5. Detta för att förutom utgöra underlag till bedömningar gällande t.ex. buller och luftkvalitet även visa på vad den faktiska hastighetsändringen blir. Det rör sig i första hand om att jämföra föremätningar på trafikflöde och hastighet med eftermätningar när hastighetsjusteringen är genomförd. Resultatet kommer att utgöra ett underlag i det fortsatta arbetet med hastighetsöversynen.

### **Tidplan**

Alla hastighetsplaner har varit ute på remiss. Ambitionen är att omskytningen och införandet av de nya hastighetsgränserna sker i anslutning till ombyggnaden av viktiga korsningspunkter och genomförandet av hastighetsdämpande åtgärder för att få en god trafiksäkerhet samt hastighetsefterlevnad. Då utredning och projektering av fysiska åtgärder ska föregås av införandet av de nya hastighetsgränserna kan omskytning troligtvis tidigast ske år 2024. Under 2022-2023 pågår omskytning av hastighetssänkningar och hastighetshöjningar på sträckor där fysiska åtgärder inte är



planerade i delområde 3-4. Kontoret planerar att påbörja detta arbete i delområde 5 när omskyllningen av delområde 4 avslutats.

### **Ekonomi**

Utgifterna för genomförande av omskyllning av områdena i del 5, inklusive material och entreprenörskostnader, beräknas uppgå till cirka 3 mnkr. Arbetet kommer att ske etappvis under åren 2024-2026. Kommunikationsinsatser bedöms uppgå till cirka 1,0 mnkr. Därtill kommer redan upparbetad utgift om 0,7 mnkr för framtagande av plan, totalt 4,7 mnkr. Projektet är för närvarande helt inrymt inom nämndens investeringsplan. Notera att utgifter för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder inte ingår i denna utgift utan behandlas i särskilda inriktnings- och genomförandebeslut.

Investeringarna kommer att aktiveras successivt från och med år 2024.

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

### **Kommunikation**

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

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

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Hastighetsplan del 5
2. PM Förskolor
3. PM Skolor
4. Samrådsredogörelse