

Handläggare
Sofia Lindh
08-508 26 342
Susanna Lennström
08-508 26 195**Till**
Trafiknämnden
2022-08-25

Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3, etapp 2, Farsta, Skarpnäck och Rinkeby-Kista. Genomförandebeslut.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Trafiksäkerhetsåtgärder i Farsta till en investeringsutgift om 4,1 mnkr.
2. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Trafiksäkerhetsåtgärder i Rinkeby/Kista till en investeringsutgift om 17,0 mnkr.
3. Trafiknämnden beslutar om avsteg från trafiknämndens beslut 2015-09-24 för följande gator:
 - Rinkeby/Kista: Lagtingsgatan, Hanstavägen, Norgegatan, Hjulstavägen och Rinkebystråket.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefJenny 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. Hastighetsöversynen genomförs i två steg. Först tas beslut om hastighetsgränser i ett delområde och därefter tas beslut om eventuella trafiksäkerhetsåtgärder. 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.

Detta beslut omfattar Farsta, Skarpnäck och Rinkeby-Kista i delområde 3. Inom området 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 togs av trafiknämnden 2019-09-26.

Trafikkontoret 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, genomförs åtgärder på platser där många barn rör sig, platser med stort olycksantal, platser med låg hastighetsefterlevnad och platser där hastighetsgränsen höjs.

Trafikkontoret bedömer att områdena har behov av en åtgärdsbudget på 4,1 mnkr för Farsta och 17,0 mnkr för Rinkeby/Kista för åtgärder på de gator som ingår i etapp 2, vilket är gator som trafikeras av högfrekvent busstrafik. Majoriteten av gatorna i Rinkeby-Kista trafikeras av stombuss eller högfrekvent busstrafik och samtliga gator ingår således i etapp 2. För Skarpnäck föreslås inga trafiksäkerhetsåtgärder inom etapp 2. Kontoret bedömer att det går att få en god trafiksäkerhet i de strategiskt utvalda passagera 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 2 till en investeringsutgift om totalt 21,1 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. I stadens trafiksäkerhetsprogram 2010-2020, beskrivs inriktningen på de åtgärder som syftar till att uppnå målen för år 2020. Inriktningen i stadens trafiksäkerhetsprogram 2010-2020 återspeglas även i förslaget till ny trafiksäkerhetsplan.

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.

Hastighetsöversynen genomförs i två steg. Först tas beslut om hastighetsgränser på alla huvudgator inom ett delområde och därefter tas beslut om eventuella trafiksäkerhetsåtgärder på huvudgatunätet inom aktuellt delområde.

Under 2012 togs hastighetsplaner fram för delområde 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 delområde 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. Omskyllning av nya hastighetsgränser påbörjades i delområde 1 våren 2016.

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

Beslut om nya hastighetsgränser i delområde 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 dels att sätta rätt hastighetsgräns med hänsyn till gatans funktion, dels 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 2010-2020 samt nya trafiksäkerhetsplanen.

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 trafikkontoret 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.

Kollektivtrafik och åtgärder

Vid framtagande av trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1–3 valde trafikkontoret tillsammans med trafikförvaltningen 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. Trafikkontoret och trafikförvaltningen vid region Stockholm har tillsammans definierat låg- och högfrekventa gator i kommande delområde 4 och 5.

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 och anpassat 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.

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 delområde 1 etapp 1 (Spånga/Tensta och Hägersten), 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 delområde 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 hastighetsänkande åtgärder genomförs. Genomförandebeslut för teststräckorna längs Rålambsvägen och Bäckvägen/Sparbanksvägen togs i trafیکنämnden 2016-10-20.

Beslut i kommunfullmäktige 2017-04-24

I samband med att kommunfullmäktige behandlade inriktningsbeslutet för delområde 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 delområde 1 återremitterades och trafیکنämnden fick i uppdrag att återkomma med ett inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden.

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

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

Beslut i trafیکنämnden 2020-12-10

Trafیکنämnden (2020-12-10) fattade genomförandebeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1 etapp 2 (Spånga/Tensta och Kungsholmen).

Delområde 2 (Norrmalm, Hässelby/Vällingby, Skärholmen och Liljeholmen/Fruängen)**Beslut i trafیکنämnden 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. Trafیکنämnden (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 trafiknämnden 2020-12-10

Trafiknämnden (2020-12-10) fattade 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).

**Beslut i trafiknämnden 2020-12-10 och kommunfullmäktige
2021-02-15**

Trafiknämnden (2020-12-10) och kommunfullmäktige (2021-02-15) fattade genomförandebeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder för delområde 3 etapp 1 (Farsta, Skarpnäck och Östermalm).

Beslutet medgav en investeringsutgift om 88,5 mnkr fördelade enligt nedan.

- Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Farsta till en investeringsutgift om 43,2 mnkr.
- Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Skarpnäck till en investeringsutgift om 30,3 mnkr.
- Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Östermalm till en investeringsutgift om 15,0 mnkr

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 om och vilka åtgärder som behövs.

Detta ärende inkluderar endast gator som trafikeras av högfrekvent busstrafik (tätare trafikering än 10 min per busslinje).

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret och samråd har förts med berörda stadsdelar, exploateringskontoret och Region Stockholm trafikförvaltningen.

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.

Åtgärdsförslag

Nedan preciseras vilka gator som ingår i Farsta, Skarpnäck och Rinkeby/Kista i delområde 3 etapp 2 samt de gator som saknar trafikseparering i enlighet med trafiknämndens beslut 2015-09-24. Östermalm som även ingått i delområde 3 kommer att inkluderas i kommande genomförandebeslut för delområde 4.

I bilaga 1 beskrivs alla gatorna uppdelat per stadsdelsområde med avseende på nuvarande hastighetsgräns, ny hastighetsgräns (beslut i trafiknämnden 2019-09-26) samt en beskrivning av föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder. Vid framtagandet av trafiksäkerhetsåtgärder har trafikkontoret studerat flera exempel på fysiska åtgärder, delvis för att skapa en variation av åtgärder, men även för att gatans utformning och/eller mängden busstrafik påverkat valet av åtgärd. De gator som kontoret inte föreslår trafiksäkerhetsåtgärder på anges under respektive avsnitt tillsammans med en motivering.

Omskyltning till de nya hastighetsgränserna har ännu inte genomförts i delområde 3. Omskyltning till nya hastighetsgränser kommer att påbörjas under 2022, hänsyn tas till trafiknämndens tidigare beslut på hastighetsgränser 2019-09-26. På de gator där hastighetsgränsen höjs och åtgärder finns planerade kommer åtgärderna genomföras innan hastighetshöjningen sker.

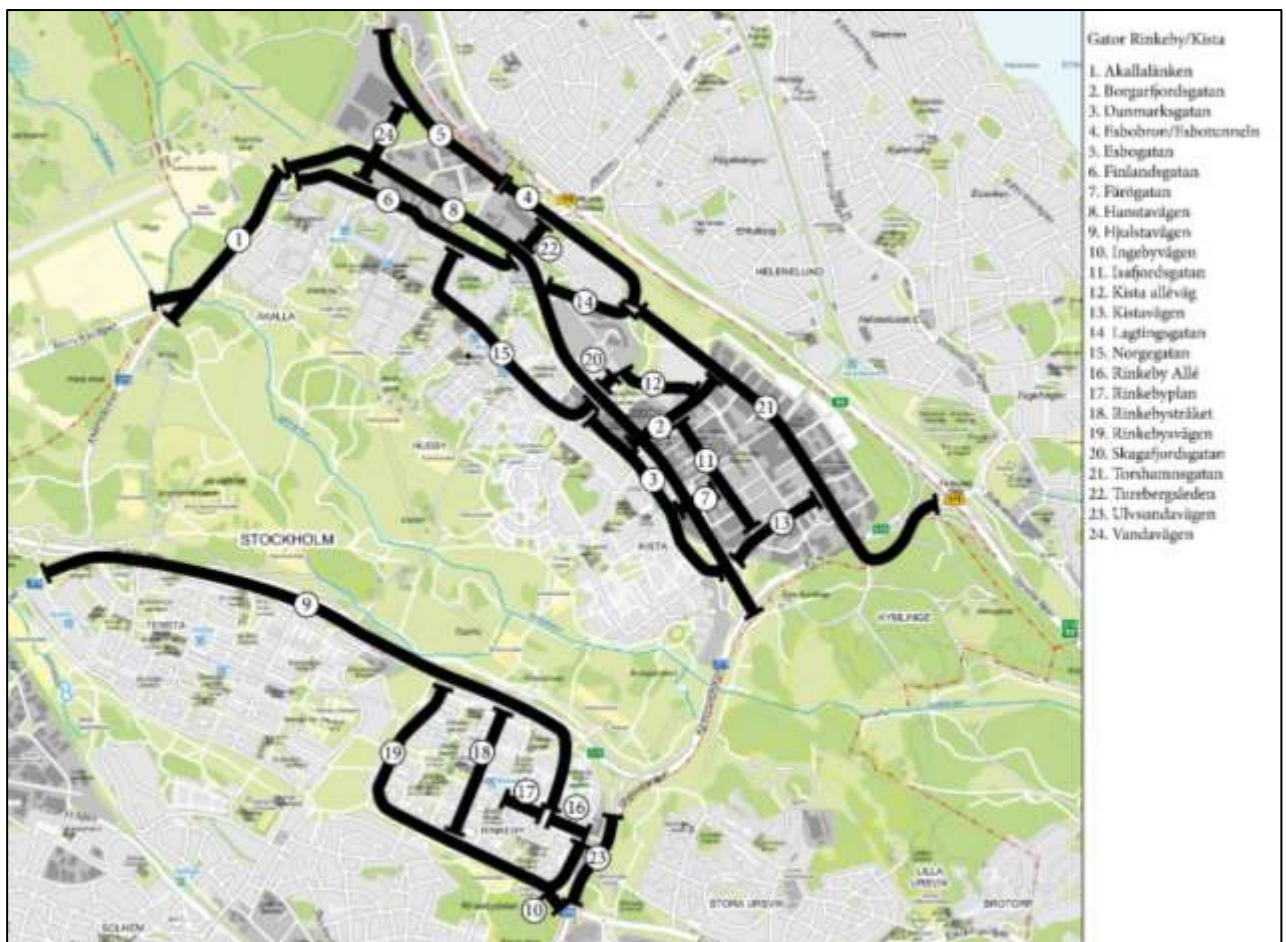
I bilaga 2, beskrivs de typåtgärder som föreslås.

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.

Undantag från trafikseparering

Trafikkontoret ska enligt beslutet vid hastighetshöjningar i möjligaste mån separera oskyddade trafikanterna från motorfordonstrafiken. På vissa sträckor bedömer kontoret att god trafiksäkerhet kan uppnås även utan separering av oskyddade trafikanter och motorfordon. Trafikkontoret föreslår därför några avsteg från beslut i trafiknämnden 2015-09-26 på sträckor där trafikkontoret ser att det är möjligt att uppnå god trafiksäkerhetsstandard även utan åtgärder. Dessa avsteg redovisas nedan. Om trafiknämnden inte beviljar avstegen kommer befintlig hastighetsgränsen bibehållas.

Rinkeby/Kista



Figur 2, de 24 gator som ingår i Rinkeby/Kista etapp 2.

Trafikseparering

Nedan presenteras de gator i Rinkeby/Kista 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.

Lagtingsgatan

Hastighetsgränsen på Lagtingsgatan är idag 50 km/h. Hastighetsgränsen planeras att höjas till 60 km/h på delar av sträckan och sänkas till 40 km/h på del av sträckan. På Lagtingsgatan föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon på den del av sträckan som planeras få höjd hastighet till 60 km/h. Längs den aktuella sträckan finns idag en gång- och cykelbana som är separerad med kantsten. Trafikkontoret bedömer att god trafiksäkerhet uppnås på sträckan även om gång- och cykelbanan inte separeras med räcke, bred grönremsa eller dylikt mot motorfordonstrafik.



Figur 3, aktuell sträcka längs Lagtingsgatan.

Hanstavägen

Hastighetsgränsen på Hanstavägen är idag 50 km/h och 70 km/h. Hastighetsgränsen planeras att höjas till 60 km/h på delar av sträckan och sänkas till 40 km/h och 60 km/h på del av sträckan. På Hanstavägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon mellan strax norr om korsning med Norgegatan till korsning med Lagtingsgatan, som planeras få höjd hastighet till 60 km/h. Längs den aktuella sträckan finns idag en gång- och cykelbana som är separerad med kantsten. Trafikkontoret bedömer att god trafiksäkerhet uppnås på sträckan även om gång- och cykelbanan inte separeras med räcke, bred grönremsa eller dylikt mot motorfordonstrafik.



Figur 4, aktuell sträcka längs Hanstavägen.

Norgegatan

Hastighetsgränsen på Norgegatan är idag 50 km/h. Gatan planeras att få en höjd hastighetsgräns från 50 km/h till 60 km/h. Vid korsning med Hanstavägen sänks hastigheten till 40 km/h, då det saknas en vänstersväng till korsningens trafiksignalsanläggning. På Norgegatan föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon på den del av sträckan som planeras få höjd hastighet till 60 km/h. Längs den aktuella sträckan finns idag ingen sammanhängande gång- och cykelbana, utan kortare gångbanor i samband med busshållplatser. Bedömningen är att det är låg gång- och cykeltrafik längs gatan och att majoriteten färdas på trafikseparerade gång- och cykelbroar över Norgegatan. Trafikkontoret bedömer att god trafiksäkerhet uppnås på sträckan även om gång- och cykelbanan inte separeras med räcke, bred grönremsa eller dylikt mot motorfordonstrafik.

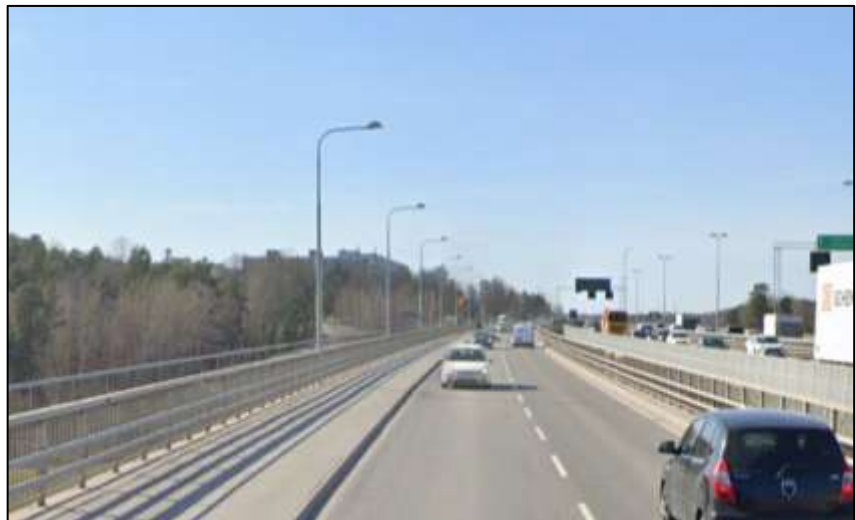


Figur 5, aktuell sträcka längs Norgegatan.

Hjulstavägen

Hastighetsgränsen på Hjulstavägen är idag 30 km/h och 50 km/h. Hastighetsgränser planeras att höjas från 30 km/h och 50 km/h till 40 km/h och 60 km/h. På Hjulstavägen föreslås avsteg från

nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon mellan strax väster om korsning med Rinkebysvägen till korsning med Spånga kyrkväg, som planeras få höjd hastighet till 60 km/h. Längs den aktuella sträckan finns idag en gång- och cykelbana som är separerad med kantsten. Trafikkontoret bedömer att god trafiksäkerhet uppnås på sträckan även om gång- och cykelbanan inte separeras med räcke, bred grönremsa eller dylikt mot motorfordonstrafik.



Figur 6, aktuell sträcka längs Hjulstavägen.

Rinkebystråket

Hastighetsgränsen på Rinkebystråket är idag 30 km/h. Hastighetsgränsen planeras att höjas till 40 km/h. På delar av gatan behålls 30 km/h. På Rinkebystråket föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Längs den aktuella sträckan finns idag en gångbana som är separerad med kantsten, medan cykling sker i blandtrafik eller på parallella gång- och cykelvägar. Trafikkontoret bedömer att god trafiksäkerhet uppnås på sträckan även om cykelbanan inte separeras med en kantstenslinje.



Figur 7, aktuell sträcka längs Rinkebystråket.

Konsekvenser och avvägningar

Hastighetsöversynen i Stockholm syftar till att anpassa hastigheten efter gatans funktion samt prioriteringar i framkomlighetsstrategin. I och med införandet av de nya hastighetsbegränsningarna samt anläggandet av fysiska trafiksäkerhetsåtgärderna bedöms hastighetsefterlevnaden bli bättre.

Trafikkontoret 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 oskyddade trafikanter, men även specifika grupper som barn och äldre, tryggare och säkrare kan ta sig fram i staden. Barnperspektivet har ett särskilt fokus, vilket inte minst bekräftas genom bedömningskriterierna för en platsspecifik trafiksäkerhetsåtgärd, då ett av kriterierna är just platser där många barn rör sig.

Förutom att trafiksäkerheten och tryggheten ökar, förbättras även tillgängligheten vid de passager som byggs om genom att alla övergångsställen tillgänglighetsanpassas. Detta är i linje med fokusområde tre i stadens program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Fokusområde handlar om rätten att kunna förflytta sig, vistas i och kunna använda Stockholms inne- och utemiljö samt ha en fungerande bostad och garanteras säkerhet i kris.

Vid hastighetsäkning av gcm-passager (gång-, cykel- och mopedpassager) genom exempelvis upphöjda övergångsställen, 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 procent, 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. 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.

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.

En annan konsekvens av trafiksäkerhetsåtgärderna är ökade drift- och underhållskostnader, då gaturummen förändras med nya anläggningar. En ny anläggning som exempelvis en avsmalning eller upphöjt övergångsställe, ställer andra krav på underhåll jämfört med en gata utan dessa åtgärder.

Trygghet och 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, exempelvis 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. Ett trygghets- och trafiksäkerhetsperspektiv i planeringen gynnar även andra grupper som barn, äldre och personer med funktionsvariationer.

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

Aktivitet	2022	2023	2024	2025
Genomförandebeslut	x			
Entreprenad		x	x	
Slutredovisning				x

Åtgärderna för delområde 3 etapp 2 planeras att genomföras under år 2023 och 2024. Åtgärderna kommer att genomföras via tidigare upphandlad entreprenör.

Ekonomi

Kommunfullmäktige tog 2017-06-12 beslut om inriktning för 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 och trafiksäkerhetsåtgärder har utreds och projekterats. Inför genomförandebeslutet har en kalkyl tagits fram för respektive område, baserad på framtagna bygghandlingar. Åtgärderna är inrymda i kontorets långsiktiga investeringsplan. Projekten planerar att söka statlig medfinansiering för trafiksäkerhetsåtgärderna.

För område Skarpnäck ingår två gator inom etapp 2. Kontoret har utrett möjligheten att genomföra åtgärder på platsen, men på grund av att gatorna inte bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder genomförs ingen ytterligare investering inom hastighetsplanen. Den nedlagda utredningsutgiften om 0,4 mnkr kommer därför bokföras som förgävesinvestering.

Åtgärdernas totala investeringsutgift har beräknas till 21,1 mnkr och fördelas enligt följande översiktstabell:

Översikt (mnkr)	
<i>Stadsdelsområde</i>	<i>Genomförandebeslut</i>

Farsta	4,1 mnkr
Rinkeby/Kista	17,0 mnkr
Totalt	21,1 mnkr

I tabellerna nedan redovisas investeringskostnader för åtgärderna per stadsdelsområde. Indexpåslag tar höjd för att delar av åtgärderna enligt plan kommer byggas under år 2023-2024.

Farsta	Tidigare nedlagt (mnkr)	Beräknade kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	0,4	0,1	0,5
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	0,1	0,8	0,9
Entreprenad		2,5	2,5
Index		0,4	0,4
Summa utgifter	0,5	3,8	4,1

I Farsta utgår inte några parkeringsplatser till följd av de föreslagna åtgärderna.

Rinkeby/Kista	Tidigare nedlagt (mnkr)	Beräknade kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	1,7	0,1	1,8
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	0,6	4,0	4,6
Entreprenad		9,6	9,6
Index		1,0	1,0
Summa utgifter	2,3	14,7	17,0

I Rinkeby/Kista kommer tre parkeringsplatser utgå till följd av genomförande av trafiksäkerhetsåtgärderna. Parkeringsplatserna ingår inte i någon taxa och medför inget intäktsbortfall för trafiknämnden.

Kapitalkostnader

Åtgärderna beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,3 mnkr från och med år 2025.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Drift- och underhållskostnader

Kontoret bedömer att driftkostnaderna ökar i och med de tillkommande åtgärderna. Nya anläggningar i gatan skapar mer svåråtkomliga ytor i körbanan och ställer andra krav på underhåll, som exempelvis busskuddar och ramper vid upphöjda övergångsställen.

Risk/Osäkerhet

Projektet genomför kontinuerligt riskanalyser för att identifiera och hantera projektets risker. Nedan beskrivs några av de identifierade riskerna.

En risk som identifierats är varierad nivå på ritningarna, då kontoret använder olika ramavtalsleverantörer för projektering. För att hantera risken har kontoret uppdaterat projektets projekteringsanvisningar samt tagit höjd för risken i kalkylerna.

En annan risk som identifierats är störningar för allmänheten under byggtiden på grund av minskad framkomlighet. Denna risk reduceras genom kommunikationsinsatser och etappvis genomförande.

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

Slut

Bilagor

1. Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3, etapp 2, Farsta, Skarpnäck och Rinkeby/Kista. Genomförandebeslut. Beskrivning av åtgärder per stadsdel, Bilaga 1.
2. Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3, etapp 2, Farsta, Skarpnäck och Rinkeby/Kista. Genomförandebeslut. Exempel på fysiska åtgärder, Bilaga 2.