

Handläggare
Christina Akbar
08-508 26 041**Till**
Trafiknämnden
2026-09-24

Översyn av hastighetsgränser i Bromma, Älvsjö och Vantör. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna slutredovisning av projekt Översyn av hastighetsgränser i Bromma, Älvsjö och Vantör.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Översynen av hastighetsgränser i Stockholm har syftat till att anpassa hastighetsgränsen efter gatans funktion och prioritering i framkomlighetsstrategin. Hastighetsöversynen är primärt en trafiksäkerhetsåtgärd men den ger samtidigt många positiva följd effekter, exempelvis trivsammare och mer attraktiva gaturum. Ambitionen har varit att få fram en väl avvägd hastighet på varje enskild gata som avspeglar gatans funktion, utformning och prioritering.

Översynen av hastighetsgränser i Bromma, Älvsjö och Vantör togs fram under 2016 och godkändes av trafiknämnden 10 december 2020. Kontoret fick i uppdrag att genomföra omskyltning och kommunikationsinsatser till en kostnad om cirka 6,1 mnkr.

Översynen omfattade cirka 119 km vägnät varav en majoritet har fått sänkt hastighetsgräns och en knapp tredjedel förblev oförändrade. Resultatet av trafikmätningarna som gjordes innan

respektive efter omskyltningen visar att hastighetsefterlevnaden har ökat och fler trafikanter följer den skyltade hastigheten.

Beräkningar för luftkvalité visar att halterna av NO₂ och PM₁₀ har minskat. De justerade hastighetsgränserna har bidragit men minskningen bedöms vara främst kopplad till en något nyare fordonsflotta samt direkta åtgärder kopplad till städning, dammbindning och tidig sandupptagning.

Bullernivåerna har endast påverkats marginellt eftersom den faktiska körhastigheten förändrats i begränsad omfattning.

Investeringsutgiften för Översyn av hastighetsgränser i Bromma, Älvsjö och Vantör beräknades till 6,1 mnkr. Den slutliga utgiften för projektet blev 5,7 mnkr. Att utgiften blev lägre än planerat beror till stor del på att kontoret bedömde att arbetet med omskyltning skulle vara mer omfattande och kräva mer arbetsinsatser än vad som till slut var nödvändigt.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt Översyn av hastighetsgränser i Bromma, Älvsjö och Vantör.

Introduktion till projektet

Bakgrund

I trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2012 fick trafikkontoret i uppdrag att genomföra en översyn av dåvarande hastighetsgränser på stadens huvudgator och uppsamlingsgator och ta fram hastighetsplaner för tre områden: Spånga-Tensta, Kungsholmen (inklusive Västerbron och Centralbron) och Hägersten med delar av Liljeholmen. Åtgärdsplanen lyfte vikten av att ta fram hastighetsplaner för att uppnå delmålet om en bättre efterlevnad av hastighetsgränser. Under 2013 fick kontoret godkänt av nämnden att gå ut på remiss med de framtagna planerna samt att fortsätta med hastighetsöversynen för resterande del av staden.

För att öka trafiksäkerheten och hjälpa trafikanterna att hålla hastighetsgränsen har även trafiksäkerhetsåtgärder genomförts, som redovisas i flera separata projekt.

Den 10 december 2020 godkände trafiknämnden återrapporteringen av remissen för nya hastighetsgränser i Bromma, Älvsjö och Vantör och beslutade att ge kontoret i uppdrag att genomföra omskyltning och kommunikationsinsatser till en kostnad om cirka 6,1 mnkr.



Figur 1 Hastighetsplanens delområden.

Tidigare beslut

Tidigare beslut i ärendet redovisas nedan.

Beslut i trafiknämnden 24 september 2015

- Hastighetshöjningar ska föregås av trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt utredningar av luft och buller.
- 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 24 april 2017

- Hastigheten vid förskolor och skolor ska sänkas till 30 km/tim om inte rimliga skäl för annat föreligger.

Mål och syfte

Syftet med projektet har varit att göra en översyn av hastighetsgränserna enligt metoden i handboken *Rätt fart i staden, Sveriges Kommuner och landsting och Trafikverket (2008)*. Analysen åskådliggör bristerna mellan utformning, trafikmiljö och hastighetsgräns samt de åtgärder som behövs för att åstadkomma förbättringar.

Målet med projektet har varit att öka efterlevnaden av hastighetsgränserna i Stockholm. Att minska hastighetsöverträdelserna identifierades som den enskilt viktigaste åtgärden för att förbättra trafiksäkerheten i Stockholm enligt trafiksäkerhetsplanens åtgärdsprogram 2010–2020. Framtagandet av en hastighetsplan och tillhörande åtgärdsplan identifierades som ett viktigt led i att uppnå målet.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Genomförd åtgärd**Projektets innehåll**

År 2020 godkändes genomförandebeslutet för Översyn av hastighetsgränser i Bromma, Älvsjö och Vantör i trafiknämnden.

Huvuddelen av sträckorna skyltades om 2023–2024. Sträckor som fick en höjd hastighetsgräns skyltades om åren 2023–2025, eftersom omskyltningen skulle föregås av en utredning gällande behov och möjlighet till fysiska hastighetsdämpande åtgärder samt eventuellt en byggnation av dessa. Även bullernivåer och luftkvalitet skulle utredas innan höjningar genomfördes på platser där det kunde befaras att gräns- eller riktvärdena skulle överskridas.

Översynen omfattade cirka 119 km vägnät varav majoriteten, 65 %, fick sänkt hastighetsgräns. 27 % förblev oförändrade varav majoriteten av dessa gator redan var skyltade med 30 km/tim innan översynen. Större delen av sänkningarna var på gator där hastighetsgränsen sänktes från 50 till 40 km/tim eller 70 till 60 km/tim. På de återstående vägsträckor som utgjorde cirka 8 %, höjdes den skyltade hastigheten och majoriteten av förändringarna innebar en höjning från 50 till 60 km/tim.

Måluppfyllelse och konsekvenser

Hastighetsefterlevnad

Inom projektet har trafikmätningar utförts före och efter omskyltningen av hastighetsgränserna. Resultaten presenteras i tabell 1 som visar skyltad hastighetsgräns före omskyltning, ny skyltad hastighetsgräns efter omskyltning samt förändringen i uppmätt hastighet före och efter omskyltningen. Förändringen i uppmätt hastighet redovisas som ett intervall mellan den största minskningen och största ökningen för att tydliggöra effekten för olika hastighetsgränser.

Tabell 1 Hastighetsefterlevnad: förändring i uppmätt hastighet efter omskyltning

Skyltad hastighetsgräns <i>före</i> omskyltning (km/tim)	Skyltad hastighetsgräns <i>efter</i> omskyltning (km/tim)	Förändring i uppmätt hastighet, största minskningen / största ökningen (km/tim)	
30	40	-9	-1
50	30	-6	10
50	40	-16	0
50	60	-9	1
70	60	-17	2
70	80	-8	

Resultaten av uppföljningen visar att det finns stor variation i hur omskyltningen har påverkat uppmätt hastighet.

Effekten är ganska likartad oavsett om hastighetsgränsen sänkts från 50 till 40 eller från 70 till 60 km/tim. Det finns dock stora variationer mellan platserna. Uppmätt hastighet (85-percentilen) har minskat i genomsnitt med cirka 5 km/tim. Det kan betyda att skyltningen i sig inte är en tillräckligt stark åtgärd på alla typer av gator. Gatans utformning, trafikmiljö och tidigare hastighetsgränser verkar ha stor betydelse för hur väl den nya hastighetsgränsen efterlevs. De stora förändringarna i uppmätt hastighet efter omskyltning kan bero på en större acceptans för de nya hastighetsgränserna som upplevs som mer rimliga sett till miljön. De kan även bero på följeffekt av fysiska åtgärder som har införts längs sträckan för att dämpa hastigheten vid viktiga passager för

oskyddade trafikanter. Sänkta hastighetsgränser inom ett större sammanhängande område kan i sin tur ha bidragit till lägre körhastigheter

Vid de platser där hastighetsgränsen höjdes från 30 till 40 km/tim samt 50 till 60 km/tim har den uppmätta hastigheten före och efter omskyltningen minskat i genomsnitt. Detta kan till dels förklaras av en ökad acceptans för den nya hastighetsgränsen, som upplevs som mer anpassad efter gatans utformning, men också av att hastighetsgränserna i området har sänkts generellt, vilket har bidragit till lägre uppmätta hastigheter.

Att hastigheten både ökar och minskar efter omskyltning beror på många olika faktorer. Hur rimlig den nya hastighetsgränsen upplevs av trafikanterna, om andra åtgärder genomförts samtidigt och genomförda kampanjer som har uppmärksammat översynen och påverkat beteenden och vilken faktiskt hastighet fordonen hade innan omskyltningen är några faktorer som påverkar hastigheterna.

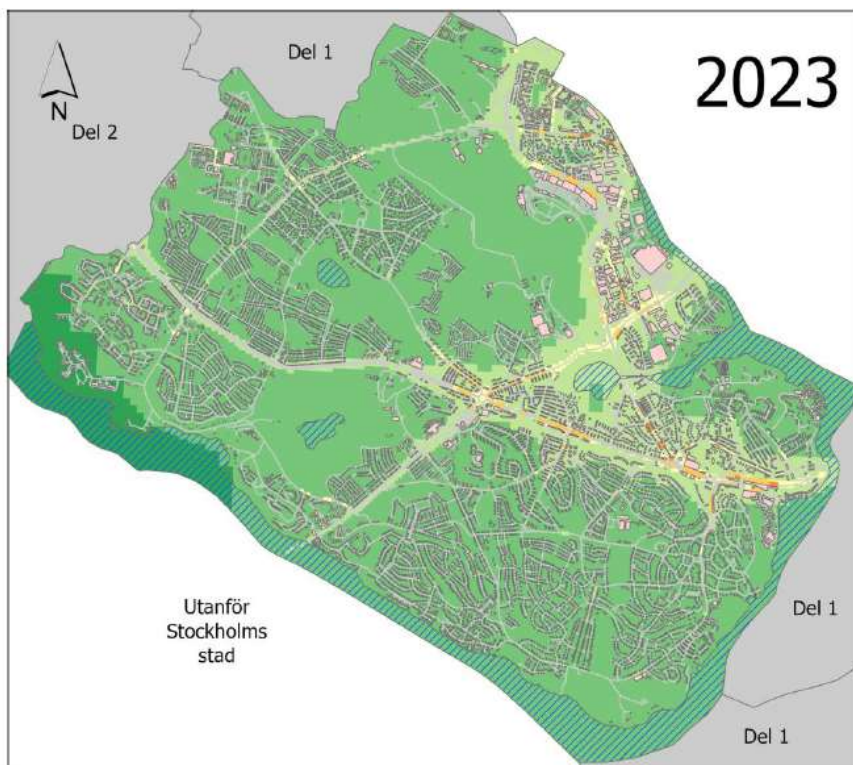
När det gäller hastighetsefterlevnad har den uppmätta hastigheten kommit närmare den skyltade hastigheten för alla hastighetsändringar. Framkomligheten för kollektivtrafik har inte påverkats av översynen eftersom bussarnas uppmätt hastighet är lägre än gällande hastighetsgräns. En sänkning av hastighetsgränsen, exempelvis från 50 till 40 km/tim har därför begränsad påverkan på busstrafikens restider. Målet med hastighetsplanen var delvis att anpassa den skyltade hastighetsgränsen till gatans utformning, på ett sätt som gör det självförklarande vilken hastighetsgräns det är som gäller. Även små förändringar i uppmätt hastighet kan ha stor positiv effekt på trafiksäkerheten, sett till antalet döda och svårt skadade, enligt handboken *Rätt fart i staden*. Kontorets slutsats är att de nya hastighetsgränserna är väl anpassade efter vad gatans funktion och utformning signalerar och är därför lättare att förstå och respektera.

Luftkvalitet

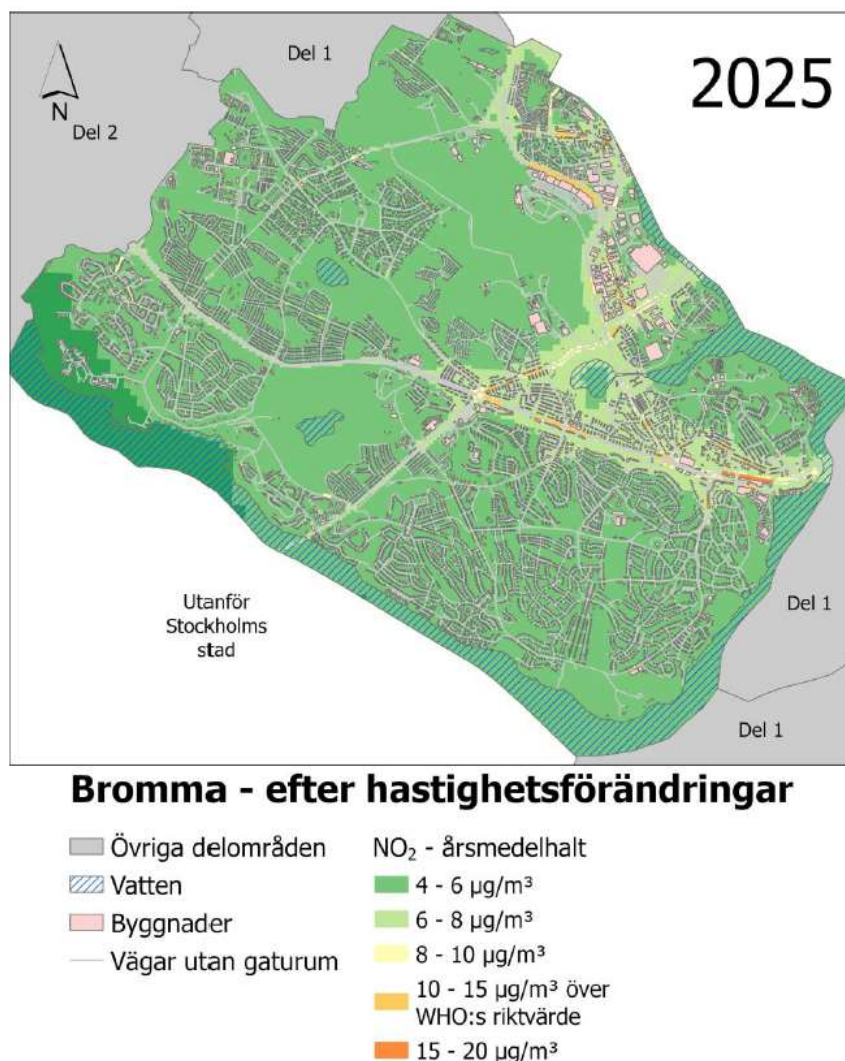
Luftkvaliteten i Stockholm påverkas av flera faktorer och olika emissionskällor, exempelvis utsläpp från vägtrafik, industrier, energiproduktion och sjöfart, men även av regionala utsläppskällor samt intransport av luftföroreningar från andra regioner samt långväga transporterade luftföroreningar från andra länder. Meteorologiska förhållanden såsom vindriktning och vindhastighet påverkar hur luftföroreningar omblandas och sprids. Även bebyggelse och topografi påverkar halter och spridning av luftföroreningar.

Motorfordons hastighet har en direkt inverkan på utsläppen av luftföroreningar.

Under de senaste åren har halterna av kvävedioxid (NO₂) i staden minskat avsevärt. Denna utveckling kan främst tillskrivas skärpta utsläppskrav för fordon, införandet av miljözonklass II, ökad elektrifiering av fordonsflottan samt en minskande andel dieselmotorer. År 2019 utgjorde elbilar 1,4 procent av personbilsbeståndet i Stockholm, medan andelen ökade till 14 procent år 2023 och 23 procent år 2025. Under samma period minskade andelen dieselmotorer från 41 procent till 19 procent.



Bromma - innan hastighetsförändringar



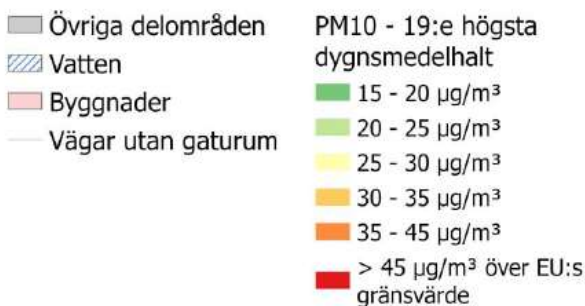
Figur 2 Nivåer av NO₂ i Bromma före respektive efter omskyltning.

Även halter av partiklar (PM₁₀) har minskat något i Stockholm under de senaste åren, se figur 3. Det går inte att med säkerhet härleda partikelminskningen till hastighetssänkningar, men då hastighet har en bevisad inverkan på partikelutsläpp kan hastighetssänkningen ha påverkat de lokala utsläppen. Minskningen kan även kopplas till insatser som städning, dammbindning, tidig sandupptagning på innerstadsgator samt den minskande användningen av dubbdäck.

**Älvsjö & Vantör - innan hastighetsförändringar****Trafikkontoret**
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 041
Växel 08-508 27 200
christina.akbar@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm



Älvsjö & Vantör - efter hastighetsförändringar



Figur 3 Nivåer av PM10 i Älvsjö och Vantör före respektive efter omskytning.

Buller

Buller från vägtrafik uppstår främst från två källor: motorljud och interaktionen mellan däck och vägbanan. För personbilar är motorljudet den primära källan vid hastigheter under 30–50 km/h. För hastigheter över 50 km/h är det i stället kontakten mellan däck och vägbanan som skapar buller. För tyngre fordon ligger brytpunkten vid 50–70 km/h.

Majoriteten av de utvärderade vägsträckorna har fått minskade eller oförändrade bullernivåer till följd av genomförda hastighetssänkningar. Endast en gata har fått höjda bullernivåer, och de ligger under riktvärdena. Flera av gatorna låg över riktvärdena innan omskytning, de flesta av dessa har fått något minskade bullernivåer samtidigt som några inte har någon förändring alls.

Även om sänkt skyltad hastighet generellt innebär lägre bullernivåer och en höjd skyltad hastighet högre bullernivåer, visar trafikmätningar att den faktiska körhastigheten i många fall endast förändrades marginellt och då påverkades bullernivåerna i mindre utsträckning. Förändringar av trafikflöden och andelen tungtrafik på gator har även en större påverkan på bullernivåerna i staden.

Tidplan och genomförande

Den ursprungligen tidplanen som redovisades i genomförandebeslutet har hållits. Ambitionen var att omskyltningen och införandet av de nya hastighetsgränserna skulle ske efter genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärderna för att få en god trafiksäkerhet och hastighetsefterlevnad samt att undvika omskyltning i flera steg. Därför gick tre år från beslut till att gatorna började skyltas om. Omskyltningen av sänkningar och de flesta höjningar av hastighetsgränser utfördes under 2023–2024. Höjningarna av hastighetsgränser föregicks av utredningar samt eventuell byggnation av hastighetssäkrande åtgärder.

Innan omskyltning kunnat ske har en intern och ibland även extern dialog genomförts. De gator som har haft ett pågående eller planerat projekt har skyltats om i efterhand, då projektet behövde färdigställas innan en omskyltning kunde ske.

Intressenthantering och kommunikation

Under 2016 var Översyn av hastighetsgränser i Bromma, Älvsjö och Vantör på remiss hos flera berörda parter, till exempel statliga verk, grannkommuner och intresseorganisationer. Därefter bearbetades förslaget utifrån de inkomna synpunkterna.

Inom hastighetsplanen har det gjorts breda informations- och kommunikationsinsatser via bussar, hållplatser och stadens digitala reklamtavlor. Insatserna har gjorts 1–2 gånger per år, under våren och/eller hösten. Kommunikationsinsatserna har främst genomförts i anslutning till att omskyltningen av hastighetsgränser genomfördes. Syftet har varit att informera och att öka förståelsen för omskyltningen av hastighetsgränser.

Ekonomi och finansiering

Investering

Projektets investeringsutgift blev lägre än uppskattningen i genomförandebeslutet som togs i trafiknämnden den 10 december 2020.

I genomförandebeslutet uppskattades projektets utgifter till 6,1 mnkr. Projektets utfall uppgick till totalt 5,7 varav 4,6 mnkr, har bokförts inom nämndens investeringsbudget och 1,1 inom nämndens driftbudget.

Efter att genomförandebeslutet fattats har staden i samband med bokslut för 2021 börjat tillämpa en ny hantering av anläggningsredovisningen. Denna nya hantering innebär att en del av det som tidigare klassificerats som investeringsutgifter fortsättningsvis kommer att resultatföras. Till följd av dessa förändringar har en större andel av åtgärderna inom projektet klassificerats som driftkostnader än vad som ursprungligen beräknades i genomförandebeslutet. Projektets ekonomi redovisas i nedanstående tabell.

	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utredning och projektering	2,1	2,1	0,0
Byggaktörskostnader inkl. byggledning och risk		0,5	0,5
Entreprenad	3	1,1	-1,9
Kommunikationsinsatser	1	0,9	-0,1
Summa utgifter	6,1	4,6	-1,5
Drift			
Trafikutredning hastighetsgränser, inkl intern tid		0,9	0,9
Utvärdering och eftermätningar		0,2	0,2
Summa		1,1	1,1
Totalt	6,1	5,7	-0,4

Driftkostnader

Projektet har inte inneburit några förändringar för nämndens framtida driftkostnader.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 0,6 mnkr från och med år 2027.

Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 10 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Lärdomar

Det är ofta en lång process från utredning och beslut om hastighetsgränser till att trafiksäkerhetsåtgärder genomförs och nya hastigheter kan skyltas. Under denna tid kan förutsättningarna förändras. I vissa fall har gator och platser byggts om inom ramen för andra projekt, medan nya detaljplaner eller förändrade användningsområden på andra platser har medfört att kontoret behövt ompröva tidigare bedömningar av lämpliga hastighetsgränser.

För att minimera detta har senare hastighetsplaner utretts närmare kommande beslut om trafiksäkerhetsåtgärder. Detta har underlättat genomförandet och möjliggjort omskyltning i nära anslutning till besluten.

Kommunikationen har varit en viktig del av arbetet för att skapa förståelse och acceptans för projektet, både hos allmänheten och inom staden. Projektets stora geografiska omfattning har inneburit att översynen behövt samordnas med ett stort antal andra planerade och pågående projekt, som både har påverkat och påverkats av arbetet.

Slut