

Utlåtande Rotel VII (Dnr KS 2018/1250)

## **Hastighetsplaner - Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 2, etapp 1, Hässelby-Vällingby, Norrmalm, Skärholmen, Liljeholmen inklusive Fruängen**

Genomförandebeslut

Framställan från trafiknämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder kopplade till hastighetsplaner i delområde 2 etapp 1 till en investeringsutgift om 137,0 mnkr, i enlighet med trafiknämndens förslag.
2. Utgifterna för 2018 ska inrymmas inom nämndens investeringsbudget.
3. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2019.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

Ärendet

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 stadskarakter, 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.

Trafiknämnden beslutade i frågan den 18 maj 2017 och kommunfullmäktige fattade inriktningsbeslut den 12 juni samt gator som får en höjd hastighet. I och med dessa kriterier har nedanstående gator valts ut för trafiksäkerhetsåtgärder. Åtgärderna i etapp 1, som detta ärende behandlar, omfattar endast gator som inte trafikeras av högfrekvent busstrafik.

Hässelby-Vällingby: Astrakangatan, Bergslagsvägen, Björnmossevägen, Ekvägen, Kälvestavägen, Loviselundsvägen, Maltesholmsvägen, Melongatan, Persikogatan, Råckstavägen, Sandviksvägen, Skattegårdsvägen, Solleftegatan, Sörgårdsvägen, Täbylundsvägen, Vällingbyvägen, Växthusvägen, Ångermannagatan, Årevägen.

Norrmalm: Cederdalsgatan, Mäster Samuelsgatan, Olof Palmes gata.

Skärholmen: Bredängs allé, Björksättravägen, Ekholmsvägen, Eksättravägen, Lammholmsbacken, Skärholmsvägen, Vårholmsbackarna, Ålgrytevägen.

Del av Liljeholmen inkl. Fruängen: Liljeholmsvägen, Västbergavägen, Elektravägen, Elsa Brändströms gata, Vantörsvägen.

Utgiften för trafiksäkerhetsåtgärder på gatorna ovan beräknas till 7,5 mnkr för Norrmalm, 23,4 mnkr för del av Liljeholmen inkl. Fruängen, 80,0 mnkr för Hässelby-Vällingby och 26,1 mnkr för Skärholmen. Samtliga gator i Skärholmen som omfattas av hastighetsplanen, det vill säga uppsamlings- och huvudgator, ingår i etapp 1, däremot kommer majoriteten av gatorna på Norrmalm att ingå i etapp 2. Liljeholmen inklusive Fruängen samt Hässelby-Vällingby kommer vara uppdelat på både etapp 1 och etapp 2. Beloppen är redovisade inklusive ett indextillägg på totalt 10,6 mnkr. Valet av trafiksäkerhetsåtgärder beslutas i trafiknämnden och redovisas inte i detta ärende. I bilaga 2 finns exempel på fysiska åtgärder som kan bli aktuella för de berörda gatorna. Trafiknämnden bedömer att det genom åtgärderna går att få en god trafiksäkerhet i de strategiskt utvalda passagerna samt ökad hastighetsefterlevnad på sträckorna.

## Beredning

Ärendet har beretts av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret. Före beslutet i trafiknämnden har ärendet remitterats till berörda stadsdelsnämnder.

*Stadsledningskontoret* anser att förslagna investeringar i trafiksäkerhetsåtgärder har utformats i linje med målsättningarna om ökad hastighetsefterlevnad och minskat antal trafikolyckor i Trafiksäkerhetsprogram för Stockholm 2010-2020. Hastighetsöversyn och gatuombyggnader är primärt en trafiksäkerhetsåtgärd, men att det samtidigt medför många positiva följd effekter såsom minskat buller och vibrationer samt trivsammare och mer attraktiva gaturum.

### Mina synpunkter

Generellt sänkta hastigheter och en ökad hastighetsefterlevnad på stadens gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. För att förbättra trafiksäkerheten och förbättra efterlevnaden av skyltad hastighet behövs omfattande investeringar. Detta innebär en möjlighet att åtgärda platser med idag bristande säkerhet, men samtidigt är det ett stort åtagande att koppla fysiska åtgärder till en omskyllning för nya hastighetsgränser, vilket gör att det är viktigt att hitta en rimlig nivå för åtgärder. Särskild vikt ska läggas på trafiksäkerheten där många barn vistas. Skyltad hastighet ska inte överstiga 30 km/h på de gator som ligger invid skolor. Detta gäller även vid förskolor om inte rimliga skäl för annat föreligger.

Trafiknämnden har bedömt kostnader för omskyllning, kommunikation och gatuåtgärder till ett samlat investeringsbehov för hela staden till cirka 750 mnkr under perioden 2017-2026. Det är en historisk satsning på ökad trafiksäkerhet i Stockholms stad. Idag tar vi genomförandebeslut om trafiksäkerhetsåtgärder för delområde 2, etapp 1 i Hässelby-Vällingby, Norrmalm, Skärholmen och del av Liljeholmen inklusive Fruängen till en investeringsutgift om 137,0 mnkr.

I detta ärende finns viktiga åtgärder såsom olika avsmalningar, nya cirkulationsplatser, nya övergångsställen, refuger och busskuddar. För gående och cyklister, barn och äldre, samt personer med olika funktionsnedsättningar är denna satsning av allra största vikt.

### Bilagor

1. Investeringskalkyl
2. Exempel på fysiska åtgärder

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) och borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

En god hastighetsefterlevnad gör att framkomligheten samt tryggheten och trafiksäkerheten för den som vill röra sig i staden till fots eller på cykel kan öka. Vi delar de kriterier som ligger till grund för bedömningen om åtgärder i ärendet och vill särskilt lyfta vikten av att skyltad hastighet inte ska överstiga 30 km/h på de gator som ligger invid skolor eller förskolor om inte rimliga skäl för annat föreligger.

Framkomligheten för kollektivtrafiken måste dock säkerställas. Vi välkomnar därför att staden inväntar utvärdering av genomförda teststräckor innan åtgärder vidtas på gator som trafikeras av högfrekvent busstrafik. Vi förväntar oss även att åtgärdernas effekt utvärderas kontinuerligt på gator utan högfrekvent busstrafik, vilket är vad detta ärende omfattar, för att säkra kollektivtrafikens framkomlighet.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder kopplade till hastighetsplaner i delområde 2 etapp 1 till en investeringsutgift om 137,0 mnkr, i enlighet med trafiknämndens förslag.
2. Utgifterna för 2018 ska inrymmas inom nämndens investeringsbudget.
3. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2019.

Stockholm den 24 oktober 2018

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNA KÖNIG JERLMYR

Daniel Helldén

*Ulrika Gunnarsson*

## Remissammanställning

### Ärendet

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.

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 (Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten med delar av Liljeholmen) etapp 1 det vill säga för gator utan högfrekvent busstrafik.

För delområde 2 (Hässelby-Vällingby, Norrmalm, Skärholmen och del av Liljeholmen inklusive Fruängen) som detta ärende hanterar har det i trafiknämnden beslutats att hastigheten ska sänkas på en mängd gator. På flertalet gator kommer hastigheten att sänkas utan att åtgärder genomförs. Dock ser trafiknämnden 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.

Trafiknämnden har prioriterat bland åtgärdsbehoven och har haft följande kriterier som bedömningsgrund: platser där många barn rör sig, platser med stort olycksantal, sträckor med låg hastighetsefterlevnad och gator med röda kvalitetsavvikelser avseende oskyddade trafikanter samt gator som får en höjd hastighet. I och med dessa kriterier har nedanstående gator valts ut för trafiksäkerhetsåtgärder. Åtgärderna i etapp 1, som detta ärende behandlar, omfattar endast gator som inte trafikeras av högfrekvent busstrafik.

Hässelby-Vällingby: Astrakangatan, Bergslagsvägen, Björnmossevägen, Ekvägen, Kälvestavägen, Loviselundsvägen, Maltesholmsvägen, Melongatan, Persikogatan, Råckstavägen, Sandviksvägen, Skattegårdsvägen, Solleftegatan, Sörgårdsvägen, Täbylundsvägen, Vällingbyvägen, Växthusvägen, Ångermannagatan, Årevägen.

Norrmalm: Cederdalsgatan, Mäster Samuelsgatan, Olof Palmes gata.

Skärholmen: Bredängs allé, Björksätravägen, Ekholmsvägen, Eksätravägen, Lammholmsbacken, Skärholmsvägen, Vårholmsbackarna, Ålgrytevägen.

Del av Liljeholmen inkl. Fruängen: Liljeholmsvägen, Västbergavägen, Elektravägen, Elsa Brändströms gata, Vantörsvägen.

Utgiften för trafiksäkerhetsåtgärder på gatorna ovan beräknas till 7,5 mnkr för Norrmalm, 23,4 mnkr för del av Liljeholmen inkl. Fruängen, 80,0 mnkr för Hässelby-Vällingby och 26,1 mnkr för Skärholmen. Samtliga gator i Skärholmen som omfattas av hastighetsplanen d.v.s. uppsamlings- och huvudgator ingår i etapp 1, däremot kommer majoriteten av gatorna på Norrmalm att ingå i etapp 2. Liljeholmen inkl. Fruängen samt Hässelby-Vällingby kommer vara uppdelat på både etapp 1 och etapp 2. Beloppen är redovisade inklusive ett indextillägg på totalt 10,6 mnkr. Trafiknämnden bedömer att det genom åtgärderna går att få en god trafiksäkerhet i de strategiskt utvalda passagerna samt ökad hastighetsefterlevnad på sträckorna.

## **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 30 augusti 2018 följande

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

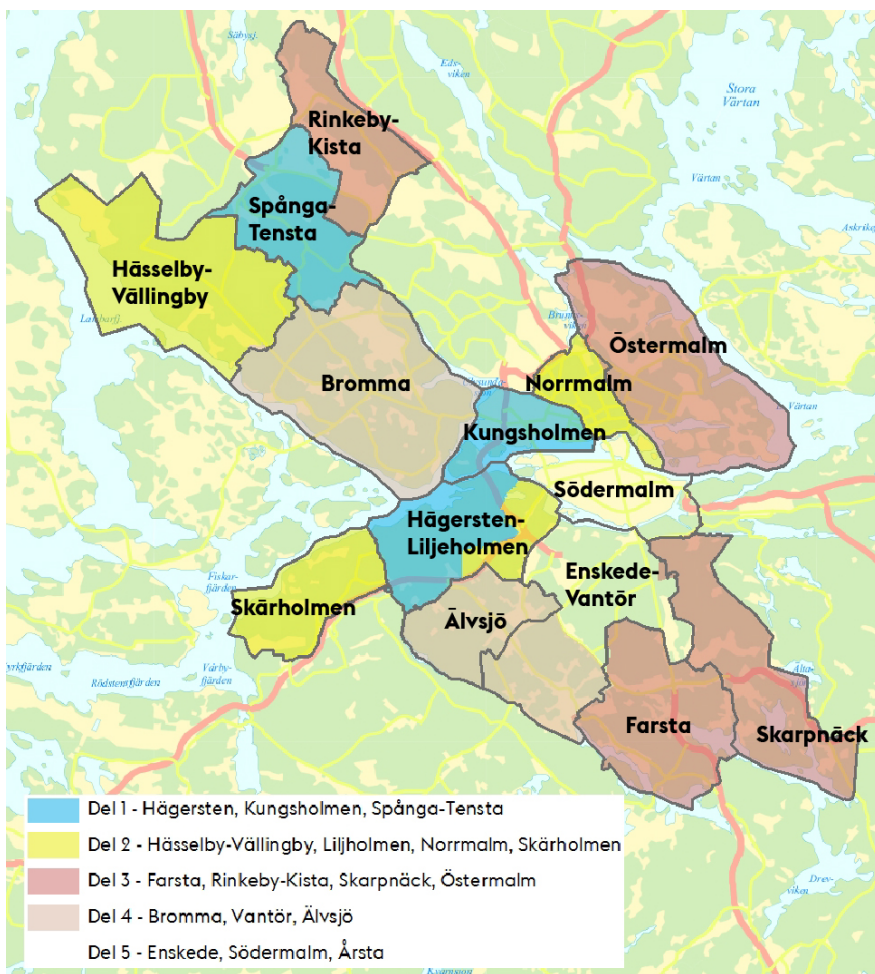
1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Hässelby-Vällingby till en investeringsutgift om 80,0 mnkr.
2. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder på Norrmalm till en investeringsutgift om 7,5 mnkr.
3. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Skärholmen till en investeringsutgift om 26,1 mnkr.
4. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Liljeholmen inkl. Fruängen till en investeringsutgift om 23,4 mnkr.
5. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslag till genomförande. Trafiknämnden medges rätt att genomföra föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder till en investeringsutgift om 137,0 mnkr.
6. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 7 augusti 2018 har i huvudsak följande lydelse.

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 nämnden att gå ut på remiss med de framtagna planerna samt att fortsätta med hastighetsöversyn för resten av staden. Beslut om de nya hastighetsgränserna i del 1 togs av nämnden 2015-09-24. I nämndens beslut framgår att eventuella hastighetshöjningar ska föregås av att åtgärder genomförs samt av utredningar gällande luft och buller. Omskyltningen av hastighetssänkningarna för del 1 genomfördes under våren 2016. Ärende gällande förändrade hastighetsgränser för del 2 (Hässelby-Vällingby, Norrmalm, Skärholmen och del av Liljeholmen inkl. Fruängen) beslutades av nämnden 2017-11-23.



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 hastighetsgränser 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. I Stockholms trafiksäkerhetsprogram har staden som målsättning att år 2020 ska andelen som håller hastighetsgränsen vara 98 %, att jämföra med ett antagande om 2009 års hastighetsefterlevnad på 50 %. Hastighetsplanen är en del av arbetet med att uppfylla målet om hastighetsefterlevnad.

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. I trafiksäkerhetsprogrammet är



målsättningen att säkra 80 % av korsningarna och gång- och cykelpassagerna på stadens huvudgator.

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/tim.

**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.

#### **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 omskylltning och kommunikationsinsatser av nya hastighetsgränser i dessa områden. Nämnden fattade också följande beslut:

- Föreslagna hastighetshöjningar ska föregås av trafiksäkerhets-höjande 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 vägbanan och oskyddade trafikanter. I annat fall ska detta prövas av nämnden.

#### **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/tim vid alla förskolor, om inte rimliga skäl för annat föreligger. Ärendet gällande trafiksäkerhetsåtgärder för del 1 återremitterades och trafikinämnden fick i uppdrag att återkomma med ett inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden.

#### **Beslut i trafikinämnden 2017-05-18 och kommunfullmäktige 2017-06-12**

Trafikinämnden (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 d.v.s. för gator utan högfrekvent busstrafik.

#### **Beslut i trafikinämnden 2017-11-23**

I enlighet med kontorets 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 ifrån av nämnden beslutade bedömningskriterier. 2017-11-23 fattade trafikinämnden beslut gällande denna precisering samt om hastighetsgränser för gator inom delområde 2, och beslöt om avsteg från kravet på trafikseparering för ett antal gator där hastigheten höjs till 40 km/h respektive 60 km/h:

- Hässelby-Vällingby: Kälvestavägen
- Skärholmen: Bredängsvägen, Skärholmsvägen, Svanholmsvägen, del av Vårbergsvägen (öster om Båtholmsbacken).
- Del av Liljeholmen inkl. Fruängen: Liljeholmsvägen.

#### **Åtgärder och kollektivtrafik**

Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting har framfört kritik mot det stora antalet gator där kontoret anser att åtgärder 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 teststräckor längs Rålambsvägen och Bäckvägen/Sparbanksvägen togs i trafikinämnden 2016-10-20. En förstudie genomfördes våren 2017 och en ombyggnad av gatorna påbörjades hösten 2017. Efter-studien är planerad till oktober 2018 då båda sträckorna är ombyggda.

Ett sätt som kontoret tillsammans med trafikförvaltningen har valt att arbeta vidare med är att differentiera gator med låg- respektive högfrekvent busstrafik. Gator som trafikeras av stombuss eller annan högfrekvent busstrafik (högre turtäthet än 10 minuter per linje) föreslås avvakta utvärderingen av genomförda teststräckor

innan kontoret tillsammans med trafikförvaltningen sätter en gemensam målbild för omfattning och typ av åtgärder för dessa gator. Kontoret avser dock att gå vidare med gator utan högfrekvent busstrafik, vilket är vad detta ärende omfattar.

### **Övervakning med kamera (ATK)**

I inriktningsbeslutet som trafiknämnden tog 2017-02-02 för delområde 1, etapp 1 uppdrog nämnden åt trafikkontoret att pröva frågan om ATK (automatisk trafik-säkerhetskontroll) för ett antal gator inom de stadsdelsområden som ingår i delområde 1. Kontoret har fortsatt studera möjligheterna till ATK inom delområde 2, etapp 1.

Övervakning med hjälp av kamera, så kallad (ATK), är en åtgärd i arbetet med att minska antalet döda och svårt skadade i trafiken. Detta genom att den faktiska hastigheten sänks på en vägsträcka som från trafiksäkerhetssynpunkt bedöms som särskilt farlig. I Stockholm inträffar majoriteten av trafikolyckorna på huvudgatanätet. Många huvudgator trafikeras frekvent av kollektivtrafikens bussar och på denna typ av gator kan ATK vara en intressant åtgärd, eftersom de vanliga åtgärderna för sänkning av medelhastigheterna kan ha negativ effekt på framkomlighet, komfort och arbetsmiljö i bussar. Det är Trafikverket tillsammans med polisen som beslutar om införande av ATK och även äger och driftar ATK-utrustningen, och polisen som behandlar bildmaterialet och gör utredningarna om hastighetsöverträdelser. Kommunen står dock för en investeringskostnad om ca 100 tkr och en årlig driftkostnad om ca 100 tkr per placering för etablering av ATK.

Det finns dock en del svårigheter kring etableringen av ATK. Utredning av bilder från kameran systemet kräver mycket resurser av polisen. Trafikverket har formulerat ett antal kriterier för när ATK kan införas. Till de viktigare kriterierna hör uppmätt medelhastighet jämfört med skyltad hastighet, hög olycksrisk och stort antal korsande oskyddade trafikanter. Det är troligen till större delen flerfältsvägar som uppfyller kriterierna för ATK i Stockholm. Trafikverket placerar dock inte ATK längs flerfältsvägar, eftersom bilderna inte är utredningsbara för samtliga körfält enligt Trafikverket. ATK är en åtgärd som stödjer trafikanterna att hålla rätt hastighet, men åtgärden kan inte ses som hastighetssäkrande varför det föreligger svårigheter i att använda ATK för att hastighetssäkra en enskild gcm-passage eller korsning. ATK används med fördel i kombination med andra trafiksäkerhetsåtgärder för att uppnå en generell hastighetsefterlevnad längs en sträcka.

Kontoret har ett pågående arbete med att utreda möjliga sträckor för ATK. Om dessa platser sammanfaller med de sträckor som prioriterats för åtgärd inom hastighetsplanen kommer vidare kontakt tas med Trafikverket och polisen för att utreda möjligheten att de prioriteras för utsättning. Prioriteringen görs sedan mot landet i övrigt och beslut om utplacering av ATK fattas av Trafikverket och polisen. Inom delområde 2, etapp 1 har kontoret inte sökt ATK-etablering för några gator. Detta p.g.a. att en pilotstudie för projektet tillsammans med Trafikverket pågår inom staden på Magelungsvägen. Efter att pilotstudien är utvärderad kan kommunerna återigen lämna in ansökningar.

### **Dynamiska farthinder**

Kontoret har även undersökt möjligheterna att använda sig av dynamiska farthinder. Detta drivs som ett separat projekt inom kontoret med en målsättning om etablering under 2019. Lämpliga platser utses utifrån identifierade behov av trafiksäkerhetsåtgärder inom delområde 2, etapp 1. En utbyggnad kommer ske på enstaka platser för att sedan utvärderas även ur stadens perspektiv. Detta ligger även i linje med det uppdrag som givits i stadens budget 2018 och inriktning för 2019–2020 rörande test av dynamiska farthinder.

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 till 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 vilka beslutades i trafikinämnden 2017-11-23:

- Platser där många barn rör sig, dvs. kring skolor, förskolor, större idrottsplatser och större lekplatser.
- Platser med stort olycksantal.
- Sträckor som har låg hastighetsefterlevnad, dvs. där hastigheterna överskrider mycket och ofta.
- För gator med en höjd hastighet görs alltid en särskild bedömning av åtgärdsbehov.
- Platser som har röda kvalitetsavvikelser enligt metoden ”Rätt fart i staden” (relationen mellan utformning av gcm-passage och skyltad hastighet).

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.

#### *Åtgärdsförslag*

Nedan preciseras vilka gator inom delområde 2 etapp 1 där kontoret bedömer att trafiksäkerhetshöjande åtgärder behöver genomföras.

- Hässelby-Vällingby: Astrakängatan, Bergslagsvägen, Björnmossevägen, Ekvägen, Kälvestavägen, Loviselundsvägen, Maltesholmsvägen, Melongatan, Persikogatan, Råckstavägen, Sandviksvägen, Skattegårdsvägen,

Solleftegatan, Sörgårdsvägen, Täbylundsvägen, Vällingbyvägen, Växthusvägen, Ångermannagatan, Årevägen.

- Norrmalm: Cederdalsgatan, Mäster Samuelsgatan, Olof Palmes gata.

- Skärholmen: Bredängs allé, Björksättravägen, Ekholmsvägen, Eksättravägen, Lammholmsbacken, Skärholmsvägen, Vårholmsbackarna, Ålgrytevägen.

- Del av Liljeholmen inkl. Fruängen: Liljeholmsvägen, Västbergavägen, Elektravägen, Elsa Brändströms gata, Vantörsvägen.

Utgiften för trafiksäkerhetsåtgärder på gatorna ovan beräknas till 7,5 mnkr för Norrmalm, 23,4 mnkr för del av Liljeholmen inkl. Fruängen, 80,0 mnkr för Hässelby-Vällingby och 26,1 mnkr för Skärholmen. Samtliga gator i Skärholmen som omfattas av hastighetsplanen d.v.s. uppsamlings- och huvudgator ingår i etapp 1, däremot kommer majoriteten av gatorna på Norrmalm att ingå i etapp 2. Liljeholmen inkl. Fruängen samt Hässelby-Vällingby kommer vara uppdelat på både etapp 1 och etapp 2. Beloppen är redovisade inklusive ett indextillägg på totalt 10,6 mnkr. Kontoret bedömer att det genom åtgärderna går att få en god trafiksäkerhet i de strategiskt utvalda passagerna samt ökad hastighetsefterlevnad på sträckorna.

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 ökar också trafiksäkerheten eftersom oskyddade trafikanter lättare blir synliga vid mörker.

#### *Ärendets beredning*

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har hållits med stadsledningskontoret, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret. Kontoret har även haft en dialog med trafikförvaltningen i landstinget.

#### *Tidplan*

Åtgärderna för del 2 etapp 1 planeras att genomföras med start 2019. Utbyggnadstiden kommer variera mellan 1-3 år beroende på indelning för entreprenaden och åtgärdsantal.

#### *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 2, etapp 1 preciserades i inriktningsbeslut taget i Trafiknämnden 2017-11-03. I det preciserade inriktningsbeslutet ingick åtgärder för totalt 150 mnkr.

Efter inriktningsbeslutet har planeringsarbetet fortsatt och projektets innehåll och omfattning ändrats i vissa delar. I detta genomförandebeslut ingår åtgärder för cirka

137 mnkr (inklusive index). Åtgärderna har rymts in i kontorets långsiktiga investeringsplan.

Utgifterna för de fyra delområdena framgår översiktligt av nedanstående tabell.

<b>Översikt</b>		
	Preciserat Inriktnings- beslut	Genomförande -beslut
Hässelby- Vällingby	51,0	80,0
Liljeholme n inkl. Fruängen	23,0	23,4
Norrmalm	8,0	7,5
Skärholme n	68,0	26,1
<b>Totalt</b>	<b>150,0</b>	<b>137,0</b>

Utgiften för genomförande av åtgärder inom Hässelby-Vällingby har ökat med ca 29 mnkr jämfört med det preciserade inriktningsbeslutet. Förändringen beror på en ökning av omfattningen av belysningsåtgärder, en högre detaljeringsnivå på framtagna handlingar och att riskpåslaget har ökat. I riskpåslaget ingår bl.a. hantering av trafikanordningsplaner, höjd har även tagits för osäkerheter i entreprenadmarknaden.

Utgiften för genomförande av åtgärder inom Skärholmen har minskat med ca 42 mnkr jämfört med det preciserade inriktningsbeslutet. Utgiftsminskningen beror på att flera åtgärder har utgått på grund av i området pågående exploateringsprojekt. Riskpåslaget för de åtgärder som ska genomföras inom Skärholmen ligger högre än för de andra stadsdelområdena p.g.a. att detaljprojekteringen ännu inte är avslutad och att det föreligger viss osäkerhet i och med genomförande via totalentreprenad.

För åtgärder inom del av Liljeholmen inkl. Fruängen och Norrmalm har inga större utgiftsförändringar skett efter det preciserade inriktningsbeslutet.

<b>Hässelby-Vällingby, utgift i löpande prisnivå (mnkr)</b>						
	2017	2018	2019	2020	2021	<b>Tot alt</b>
Utredning/ projektering	0,6	4,5			0,3	<b>5,4</b>

Utbyggnad (inkl. byggledning)		0,2	17,2	18,9	17,2	<b>53,5</b>
Byggherrekostnader	0,1	0,4	0,5	0,5	0,5	<b>2,0</b>
Index			1,1	2,4	3,4	<b>6,8</b>
<b>Summa</b>	<b>0,7</b>	<b>5,1</b>	<b>18,8</b>	<b>21,8</b>	<b>21,4</b>	<b>67,8</b>
Riskpåslag 20 %						12,2
<b>Totalt</b>						<b>80,0</b>

<b>Liljeholmen inkl. Fruängen, utgift i löpande prisnivå (mnkr)</b>					
	2017	2018	2019	2020	<b>Totalt</b>
Utredning/projektering	0,4	1,5		0,2	<b>2,1</b>
Utbyggnad (inkl. byggledning)		0,2	8,1	7,2	<b>15,1</b>
Byggherrekostnader	0,1	0,3	0,2	0,2	<b>0,8</b>
Index			0,5	0,9	<b>1,4</b>
<b>Summa</b>	<b>0,5</b>	<b>2,0</b>	<b>8,8</b>	<b>8,5</b>	<b>19,8</b>
Riskpåslag 20 %					3,6
<b>Totalt</b>					<b>23,4</b>

<b>Skärholmen, utgift i löpande prisnivå (mnkr)</b>					
	2017	2018	2019	2020	<b>Totalt</b>
Utredning/projektering	0,3		1,5	0,2	<b>2,0</b>
Utbyggnad (inkl. byggledning)		0,1	7,0	8,9	<b>16,0</b>
Byggherrekostnader	0,1	0,2	0,2	0,2	<b>0,7</b>
Index			0,6	1,2	<b>1,8</b>

<b>Summa</b>	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>	<b>9,3</b>	<b>10,5</b>	<b>20,5</b>
Riskpåslag 30 %					5,6
<b>Totalt</b>					<b>26,1</b>

<b>Norrmalm, utgift i löpande prisnivå (mnkr)</b>					
	2017	2018	2019	2020	<b>Totalt</b>
Utredning/projektering	0,04	1,0		0,1	<b>1,1</b>
Utbyggnad (inkl. byggledning)			2,2	2,3	<b>4,5</b>
Byggherrekostnader		0,2	0,05	0,05	<b>0,3</b>
Index			0,1	0,3	<b>0,4</b>
<b>Summa</b>	<b>0,04</b>	<b>1,2</b>	<b>2,4</b>	<b>2,7</b>	<b>6,3</b>
Riskpåslag 20 %					1,2
<b>Totalt</b>					<b>7,5</b>

#### **Kapitalkostnader och nuvärdesberäkning**

De årliga kapitalkostnaderna beräknas öka med cirka 4,6 mnkr från och med 2021 då alla anläggningar är färdigställda. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en avskrivningstid om 30 år och intern ränta om 0,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 124,9 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 1.

#### *Organisation*

Projektet kommer att bedrivas inom trafikkontoret.

#### *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 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. cirkulationsplatser, cykelbanor och ramper vid upphöjda övergångsställen.

#### *Jämställdhetsperspektiv*

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. Männerna utgör också en större andel av de trafikanter som färdas i ett motorfordon varför de åtgärder som planeras i korsningar gynnar fler män än kvinnor. Jämställdhet i transportsystemet handlar dock inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan att båda könen ska ha samma möjligheter.

#### *Trafikkontorets förslag*

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder i Hässelby-Vällingby till en utgift om 80,0 mnkr, Skärholmen till en utgift om 26,1 mnkr, Liljeholmen inkl. Fruängen till en utgift om 23,4 mnkr och Norrmalm till en utgift om 7,5 mnkr. Kontoret föreslås även att trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut samt att trafiknämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

## Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 11 september 2018 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges Budget 2018 anges att trafiknämnden ska arbeta med inriktningen att Stockholm ska ha en trafikmiljö som utgår från de oskyddade trafikanterna. Nämnden ska prioritera trafiksäkerhetsarbetet och särskilt vid skolor, förskolor och olycksdrabbade gång- och cykelstråk. En förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken är att stadens gator har rätt hastighet i förhållande till dess funktion.

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 följd effekter såsom minskat buller och vibrationer samt trivsammare och mer attraktiva gaturum.

Stadsledningskontoret anser att trafiknämndens förslag att genomföra investeringar i trafiksäkerhetsåtgärder har utformats i linje med målsättningarna om ökad hastighetsefterlevnad och minskat antal trafikolyckor i *Trafiksäkerhetsprogram för Stockholm 2010-2020*, beslutad av kommunfullmäktige den 8 november 2010 (utl. 2010:113). Åtgärderna är en förutsättning för att de beslutade hastighetsplanerna ska förverkligas.

Stadsledningskontoret konstaterar att hastighetsöversynen och gatuombyggnader primärt är en trafiksäkerhetsåtgärd, men att det samtidigt medför många positiva följd effekter såsom minskat buller och vibrationer samt trivsammare och mer attraktiva gaturum.

Kontoret utgår ifrån att de ökade driftkostnaderna ryms inom nämndens ordinarie ram.

Stadsledningskontoret noterar att vissa av de föreslagna åtgärderna i stadsdelsnämndsområde Skärholmen i stället planeras att genomföras inom ramen för stadsutvecklingsprojekt Fokus Skärholmen, vilket bedöms vara en rimlig förändring av projektet.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige besluta att trafiknämnden får genomföra investeringar i trafiksäkerhetsåtgärder kopplade till hastighetsplaner i delområde 2 etapp 1 till en utgift om 137,0 mnkr, enligt trafiknämndens beslut. Utgifterna för 2018 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2019.