



Hastighetsplaner - Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3 Östermalm etapp 2 och delområde 4 Bromma, Vantör och Älvsjö

Genomförandebeslut

Hemställan från trafiknämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder kopplade till nya hastighetsplaner i delområde 3 etapp 2 (Östermalm) och delområde 4 (Bromma, Vantör och Älvsjö) till en investeringsutgift om 128,0 mnkr, i enlighet med trafiknämndens förslag.
2. Utgifterna för 2023 ska inrymmas inom nämndens investeringsbudget.
3. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2024.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Trafiknämnden föreslår att trafiksäkerhetsåtgärder kopplade till nya hastighetsplaner ska genomföras på gator i stadsdelarna Östermalm, Bromma, Vantör och Älvsjö till en investeringsutgift om 128 mnkr. Nämndens förslag är att fokusera trafiksäkerhetsåtgärderna på passager där oskyddade trafikanter korsar gatan, genom exempelvis upphöjda övergångsställen eller avsmalning. Nämnden bedömer att trafiksäkerheten ökar och att såväl den upplevda som den faktiska tryggheten kommer att öka. En förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken är att stadens gator har rätt hastighet i förhållande till dess funktion, och åtgärderna är en förutsättning för att de beslutade hastighetsplanerna ska förverkligas. Åtgärderna bedöms också ge positiva följd effekter, såsom minskat buller och vibrationer, mer trivsamma och attraktiva gaturum samt att tillgängligheten förbättras.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att åtgärderna är framtagna i linje med trafiksäkerhetsplanen och att de är en förutsättning för att de beslutade

hastighetsplanerna ska förverkligas samt är positivt till att samverkan har stärkts med Region Stockholm gällande busstrafiken.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Trafiksäkerhet är en oerhört viktig fråga. Det handlar om att människor ska känna sig säkra och trygga med att resa i vår stad, oavsett ålder, kön eller funktionsförmåga. För att öka trafiksäkerheten är det viktigt att sänka hastigheterna och att anpassa gaturummet efter de nya hastigheterna, så att efterlevnaden blir god.

De sänkta hastigheterna och trafiksäkerhetsåtgärderna är extra viktiga för fotgängare och cyklister. Därför har åtgärderna fokuserat på de passager där oskyddade trafikanter ska korsa gator. Barnperspektivet har också varit viktigt i framtagandet av förslaget, så att de kan ta sig tryggare och säkrare fram i staden.

Hastighetsplanerna innehåller framför allt trafiksäkerhetsåtgärder, men de leder även till många positiva földeffekter med minskade buller- och vibrationsnivåer samt trivsammare och mer attraktiva gaturum.

I samband med att hastighetsåtgärderna genomförs så tillgänglighetsanpassas också övergångsställen, så att fler får en säker och trygg väg över gatan. Tidigare erfarenheter visar att efter att åtgärder har genomförts så har motorfordonen lägre hastigheter och fler väjer för fotgängare. Det behövs för att Stockholm ska fortsätta arbetet med att bli en grön promenadstad och Europas främsta cykelstad.

Bilagor

1. Beskrivning av åtgärder per stadsdel samt tidigare beslut, dnr KS 2023/765-1.3
2. Exempel på fysiska åtgärder, dnr KS 2023/765-1.2
3. Investeringskalkyl, dnr KS 2023/765-1.3

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 25 oktober 2023

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Särskilt uttalande av Linnéa Vinge (SD) enligt följande.

Sverigedemokraterna är oroad över att det föreslagna projektet innebär ett minskat antal parkeringsplatser i berörda stadsdelar. Under lång tid har en medvetet bilfientlig politik i Stockholm resulterat i färre parkeringsplatser. Väldigt många stockholmare är beroende av bilen i sin vardag och bristen på p-platser leder dels till att utsläppen ökar och dels till att dyrbar tid förspills när bilister tvingas leta runt efter en ledig parkering.

Sverigedemokraterna anser att parkeringsplatserna som försvinner när projektet Genomförs, måste ersättas fullt ut, eftersom den utveckling vi har sett i Stockholm de senaste åren med ett minskat antal parkeringsplatser är ohållbar. Även kostnaderna för projektet behöver ses över då vi går in i ekonomiskt kärvare tider och investeringens storlek inverkar på stadens begränsade budgetutrymme.

Ersätтарыttrande av Nike Örbrink (KD) enligt följande.

Trafiksäkerhet och tillgängliga stadsmiljöer är avgörande för att fler ska kunna gå eller cykla i Stockholm och för att antalet olyckor i trafiken ska minska. Utöver det personliga ansvaret för varje trafikant att följa trafikregler och lagar, oavsett trafikslag, utgör staden den andra delen i trafiksäkerheten; gatumiljöns utformning.

Vi välkomnar att kontoret under flera år sett över hastighetsplanerna och anpassat trafiken utifrån den växande staden. Det är särskilt glädjande att tillgänglighetsperspektivet blivit en integrerad del av arbetet för att alla stockholmare ska kunna ta sig fram oavsett ålder och funktionsförmåga. Vi är däremot kritiska till vissa val av hastighetsdämpande åtgärder.

På platser där hastighetsefterlevnaden är låg krävs åtgärder men vi är kritiska till att kollektivt begränsa samtliga trafikanter i jakten på fartdårar. Framförallt inte när det riskerar försvåra arbetet för blåljuspersonal och utryckningsfordon.

Kristdemokraterna gick till val på att minska på antalet busskuddar till förmån för andra, dynamiska farthinder. Dynamiska farthinder aktiveras enbart när fordon bryter mot hastighetsgränserna och dess sensorer kan ställas in så att blåljusfordon undantas.

För att dessa nödvändiga trafiksäkerhetsåtgärder även ska välkomnas av de som bor på eller dagligen färdas på berörda gator behöver politiken bli mer ändamålsenlig och negativa konsekvenser för samhällsviktiga funktioner minimeras.

Ärendet

Staden genomför sedan ett par år tillbaka en stor hastighetsöversyn. Hastighetsöversynen genomförs i två steg. Först tas beslut om hastighetsgränser i ett delområde och därefter tas beslut om behov av trafiksäkerhetsåtgärder. På grund av omfattningen har projektet delats in i fem delområden.

Trafiknämnden är mån om att förbättra trafiksäkerheten och vill därav genomföra trafiksäkerhetsåtgärder. Rätt hastighet på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Hastigheten är en av de viktigaste faktorerna som styr trafiksäkerheten och påverkar såväl sannolikheten att bli inblandad i en olycka som allvarlighetsgraden vid inträffad olycka.

Hastighetsöversynen är primärt en trafiksäkerhetsåtgärd, men den ger samtidigt många positiva följd effekter såsom minskade buller- och vibrationsnivåer samt trivsammare och mer attraktiva gaturum. Vidare så ökar rätt hastighet möjligheten för att alla trafikanter ska våga röra sig i det offentliga rummet.

Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på prioriterade platser där många barn rör sig, platser med stort olycksantal, platser med låg hastighetsefterlevnad och platser där hastighetsgränsen höjs. Hänsyn tas också till busstrafikens framkomlighet.

Totalt föreslås 62 trafiksäkerhetsåtgärder inom delområde 4 (Bromma 26 st, Vantör 17 st, Älvsjö 19 st) och 9 åtgärder inom delområde 3 etapp 2 (Östermalm 9 st). Områdena är olika stora och därför varierar antalet åtgärder (Bromma består t.ex. av 39 gator medan Älvsjö består av 13 gator).

Trafikkontoret ska enligt beslut i trafiknämnden (2015-09-24, Dnr T2015-00921) i möjligaste mån separera oskyddade trafikanter från motorfordonstrafiken vid hastighetshöjningar. Hastighetshöjning till 40 km/h är endast tillåtet där oskyddade trafikanter separeras från motorfordonstrafiken via separerad gång- och cykelbana. Hastighetshöjning till 60 km/h kräver dessutom räcke, bred grönremsa eller dylikt. På vissa sträckor bedömer kontoret att god trafiksäkerhet kan uppnås även utan trafikseparering och föreslår då avsteg från beslutet (2015-09-24). I detta ärende hanteras beslut om avsteg från trafikseparering för delområde 3 Östermalm (etapp 2). Trafiknämnden (2020-12-10, Dnr T2016-01750 och T2016-03098) har redan beslutat om avsteg från trafikseparering för delområde 4 (Bromma, Vantör och Älvsjö).

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 8 juni 2023 följande.

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförandebeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder kopplade till hastighetsplaner
 - i Bromma till en investeringsutgift om 45 mnkr
 - i Vantör till en investeringsutgift om 16 mnkr
 - i Älvsjö till en investeringsutgift, om 37 mnkr

- i Östermalm till en investeringsutgift om 30 mnkr
2. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till genomförande och att trafiknämnden medges rätt att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3 (Östermalm etapp 2) och delområde 4 (Bromma, Vantör och Älvsjö) till en total investeringsutgift om 128 mnkr.
 3. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.
 4. Trafiknämnden beslutar om avsteg från trafiknämndens beslut (2015-09-24, Dnr T2015-00921) gällande trafikseparering för följande gator:
 - Östermalm (etapp 2): Lidingövägen, Södra Hamnvägen och Frihamngatan

Särskilt uttalande av Anders Lindman (SD), se Reservationer m.m.

Ersätтарыttrande av Anton Roos (KD), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 maj 2023 har i huvudsak följande lydelse.

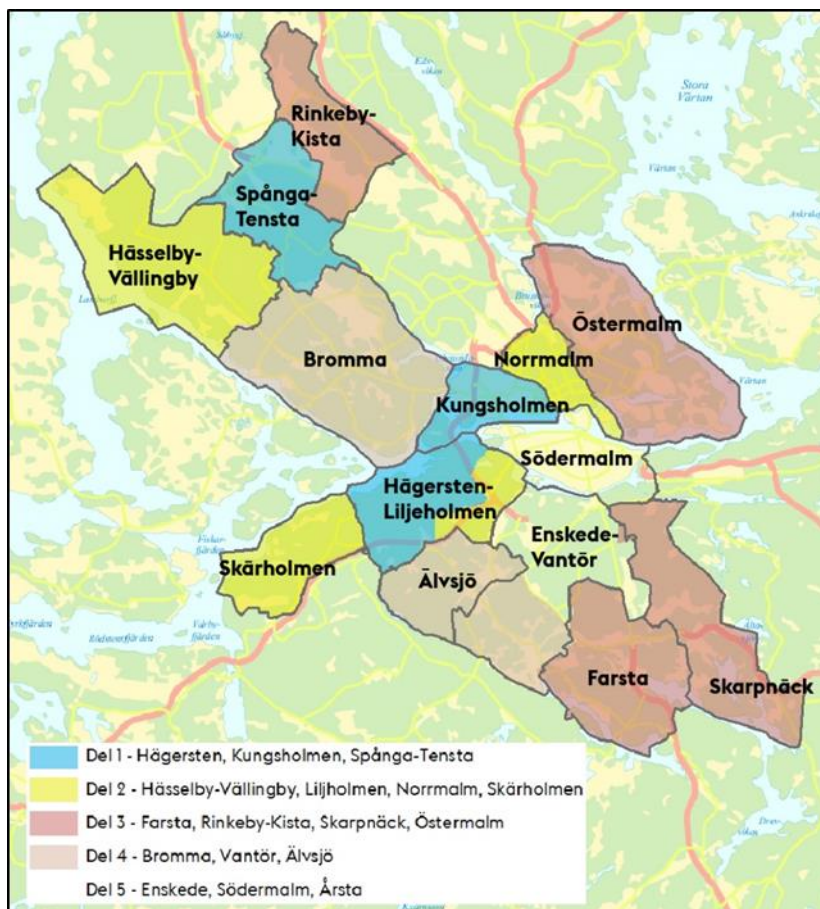
Bakgrund

Den 2 maj 2008 infördes ett nytt system med hastighetsgränser i Sverige. Det består av hastighetsgränser i steg om 10 km/h, från 30 upp till 120 km/h. Syftet med ändringen är att få hastighetsgränser som bättre överensstämmer med gatornas utformning.

Det är viktigt att gällande hastighetsgränser respekteras. De åtgärder som staden kan vidta för att få en god hastighetsefterlevnad är dels att ange rätt hastighetsgräns med hänsyn till gatans funktion och dels att utforma gatan så att den naturligt hjälper trafikanten att hålla hastighetsbegränsningen och i övrigt köra säkert.

Framkomligheten, tryggheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister kan därmed öka. Hastighetsplanen är en del av arbetet med att uppfylla målet om hastighetsefterlevnad i Stockholms stads trafiksäkerhetsprogram 2010-2020 samt nya trafiksäkerhetsplanen.

Projektet startade år 2012 då kontoret, i trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan, fick i uppdrag att ta fram hastighetsplaner för tre områden (del 1 i figur 1 nedan). 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. I projektet ingår alla huvudgator och uppsamlingsgator i hela staden. På grund av omfattningen har projektet delats in i fem delområden (se figur 1 nedan).



Figur 1, översikt över hastighetsplanens fem delområden.

Befintliga hastighetsgränser ses över och justeras till de nya hastighetsgränserna i steg om 10 km/h. För att öka trafiksäkerheten och hjälpa trafikanterna att hålla hastighetsgränsen genomförs även trafiksäkerhetsåtgärder. Projektet har delats in i två delprojekt där det ena projektet inför nya hastighetsgränser och det andra genomför trafiksäkerhetsåtgärder. Detta ärende ingår i delprojektet trafiksäkerhetsåtgärder.



Figur 2, Hastighetsplanens två delprojekt.

Hastighetsgränser

I projektet ingår alla huvudgator och uppsamlingsgator i hela staden. Gatorna har en funktion att samla upp lokal motorfordons-trafik och är därmed utformade för att tåla högre trafikmängder än lokalgatorna. Det är viktigt att huvudgatorna och uppsamlingsgatorna fortsätter att ha en uppsamlande funktion och trafikkontoret anser därför generellt att 40 km/h är en lämplig hastighetsgräns. En stringens i detta hjälper trafikanten att förstå hur systemet är uppbyggt och på så sätt kan hastighetsefterlevnaden öka. Principer för nya hastighetsgränser:

30 km/h: Huvudgator och uppsamlingsgator utanför grundskolors huvudentréer, större idrottsplatser och lekplatser. Gator där det är mycket tätt med entréer (centrummiljöer), mycket folkliv och målpunkter samt gator som är utformade för 30 km/h. Lokalgator bör generellt ha 30 km/h som hastighetsgräns.

40 km/h: Huvudgator och uppsamlingsgator med bebyggelse längs sträckan och många korsningspunkter samt gator i industri- och verksamhetsområden. Lokalgator 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.

Trafiksäkerhetsåtgärder

Kontoret är mån om att öka trafiksäkerheten och genomför därför trafiksäkerhetsåtgärder. Trafiksäkerhetsåtgärderna utgörs av punktåtgärder för att säkra gång- och cykelpassager samt korsningar. För att finna de platser som är i främst behov av trafiksäkerhetsåtgärder har nedanstående kriterier använts:

- Platser där många barn rör sig, dvs. kring skolor, förskolor, större idrottsplatser och större lekplatser.
- Platser med stort olycksantal.
- Platser med låg hastighetsefterlevnad, dvs. där hastigheten överskrids mycket och ofta.
- Platser där hastighetsgränsen höjs.

Kollektivtrafik

Det är viktigt att säkerställa att trafiksäkerhetsåtgärder genomförs på de platser som är mest prioriterade samtidigt som busstrafikens framkomlighet värnas. Särskild hänsyn bör tas till busstrafikens framkomlighet på gator som trafikeras av stombuss eller busstrafik.

Vid framtagande av trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1–3 valde trafikkontoret att tillsammans med trafikförvaltningen region Stockholm differentiera gatorna i lågfrekventa (etapp 1) respektive högfrekventa (etapp 2) gator. En lågfrekvent gata är

gator med glesare trafikering än 10 min per busslinje. En högfrekvent gata är gator som trafikerades av stombuss eller hade högre trafikering än 10 min per busslinje.

För delområde 4 och 5 har trafikkontoret och trafikförvaltningen region Stockholm ändrat definitionen för att ta ännu mer hänsyn till busstrafikens framkomlighet. En lågfrekvent gata trafikeras av färre än 6 bussar i timmen. En högfrekvent gata trafikeras av minst 6 bussar i timmen och/eller stombuss. Delområde 4 och 5 har inte delats in i etapper.

Tidigare beslut

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

Trafiknämnden (2017-05-18, Dnr T2015-00921) och kommunfullmäktige (2017-06-12, Dnr 124-893/2017) fattade inriktningsbeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden till en totalutgift om 750 mnkr.

Beslut i trafiknämnden 2015-09-24

I samband med att trafiknämnden (2015-09-24, Dnr T2015-00921) behandlade ärendet att ändra hastighetsgränserna inom delområde 1, den 24 september 2015 fattade nämnden 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 2019-09-26

Trafiknämnden (2019-09-26, Dnr T2016-01750 och T2016-03098) fattade beslut om hastighetsgränser i delområde 3 (Farsta, Skarpnäck, Östermalm och Rinkeby/Kista). Vid samma tillfälle (2019-09-26, Dnr T2015-00921) 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, Dnr T2019-03781) och kommunfullmäktige (2021-02-15, KS 2020/1682) fattade genomförandebeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder för delområde 3 etapp 1 (Farsta, Skarpnäck och Östermalm).

Till ärendet hann trafikkontoret inte klart med utredningen för genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder på Strandvägen på Östermalm. Trafikkontoret bad om att få återkomma till trafiknämnden om föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder på Strandvägen. Utredningen presenteras i detta ärende.

Beslut i trafiknämnden 2020-12-10

Trafiknämnden (2020-12-10, Dnr T2016-01750 och T2016-03098) fattade genomförandebeslut gällande hastighetsgränser i delområde 4 (Bromma, Vantör och Älvsjö). Trafiknämnden fattade även beslut om avsteg från Trafikseparering.

Trafiknämnden godkände inte avsteg från kravet om trafikseparering vid hastighetshöjning från 30 till 40 km/h. Kontoret anser det inte vara ekonomisk motiverat att anlägga separerade gång- och cykelbanor och avser därmed att bibehålla befintlig hastighetsgräns på 30 km/h på nedanstående gator:

- Bromma: Abrahamsbergsvägen, Alviksvägen (söder om västerled), Beckombergaavägen, Djupdalsvägen, del av Gamla Bromstensvägen, del av Gustav III:s väg, del av Kvarnbacksvägen, del av Margretekundsvägen, del av Tranebergsvägen, Ulvsundavägen (Johannesfredsvägen – Kvarnbacksvägen), del av Vidängsvägen, del av Vultejusvägen
- Älvsjö: del av Herrängsvägen, del av Kontrollvägen, del av Långbrodalsvägen, del av Långsjövägen
- Vantör: Bjursätragatan, Glanshammarsgatan (väster om Huddingevägen), Magelungsvägen (del av sträckan öster om mellanvägsbacken), Olshammarsgatan, Porlabacken, Ripsavägen (del av), Rågsvedsvägen (del av), Sjösavägen (del av), Skebokvarnsvägen, Sköllerstagatan, Stjärnsundsgatan, Trollesundsvägen (del av sträckan söder om Grycksbovägen), Vintrosagatan, Årdalavägen

Trafiknämnden beviljade inte avsteg om trafikseparering vid hastighetshöjning från 50 till 60 km/h på Rågsvedsvägen. Trafikkontoret planerar därmed att bibehålla befintlig hastighetsgräns på 50 km/h på Rågsvedsvägen.

Trafiknämnden godkände avsteg från kravet om trafikseparering vid hastighetshöjning från 50 till 60 km/h på Kvarnbacksvägen, Ulvsundavägen, Kontrollvägen och Magelungsvägen. Hastighetsgränsen kommer alltså höjas till 60 km/h på dessa gator.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret och samråd har skett med stadsledningskontoret 2023-05-05. Dialog har förts med exploateringskontoret och trafikförvaltningen region Stockholm.

Mål och syfte

Projektets målsättning är att bidra till att inriktningsmålet ett grönt och fossilfritt Stockholms län som leder en rättvis klimatomställning. Det aktuella målet för verksamhetsområdet är Stockholms län ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar uppfylls.

Hastighetsplanen bidrar till målet i och med ökad hastighetsefterlevnad samt ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för gående och cyklister. Förutom att trafiksäkerheten och tryggheten ökar, förbättras även tillgängligheten vid de passager som byggs om genom att alla övergångsställen tillgänglighetsanpassas.

Hastighetsplanen bidrar till trafiksäkerhetsplanens effektmål Rätt hastighet. Hastigheten är en av de viktigaste faktorerna som styr trafiksäkerheten och påverkar såväl sannolikheten att bli inblandad i en olycka som allvarlighetsgraden vid inträffad olycka. Både den faktiska och upplevda hastigheten påverkar dessutom det offentliga rummets attraktivitet och förutsättningarna för ett ökat aktivt resande. Rätt hastighet bidrar bland annat till att färre personer skadas allvarligt, färre personer omkommer, ökad hastighetsefterlevnad, fler säkra gång-, cykel och mopedpassager och fler gående och cyklister som upplever trafikmiljön som säker.

Åtgärdsförslag

I bilaga 1 presenteras föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder samt befintliga och beslutade hastighetsgränser (2019-09-26, Dnr T2016-01750 och T2016-03098 och 2020-12-10, Dnr T2016-01750 och T2016-03098).

Vid framtagandet av trafiksäkerhetsåtgärder har trafikkontoret studerat flera olika fysiska åtgärder för att gatans utformning och/eller mängden busstrafik påverkat valet av åtgärd. De gator där kontoret inte föreslår trafiksäkerhetsåtgärder anges under respektive avsnitt.

Till ärendet för delområde 3 (Farsta, Skarpnäck, Östermalm) etapp 1 har trafikkontoret inte klart med utredningen för genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder på Strandvägen på Östermalm. Trafikkontoret bad om att få återkomma till trafiknämnden om föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder på Strandvägen. Utredningen presenteras i bilaga 1.

Omskytning till de nya hastighetsgränserna i delområde 4 (Bromma, Vantör och Älvsjö) planeras starta under våren 2023. På Östermalm genomfördes hastighetssänkningar 2022. Samma år genomfördes hastighetshöjningar på de gator där det inte planeras några trafiksäkerhetsåtgärder. Hastighetshöjningar på de gator där trafiksäkerhetsåtgärder planeras kommer att ske först efter att åtgärderna byggts.

I bilaga 2 beskrivs de typåtgärder som föreslås. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås vid passager för oskyddade trafikanter och i korsningar så att gatans utformning bättre ska motsvara den skyltade hastigheten. Utöver att hastighetsefterlevnaden förväntas

öka, bedöms även framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter öka.

Trafikseparering

Trafikkontoret ska enligt beslut (2015-09-24, Dnr T2015-00921) i möjligaste mån separera oskyddade trafikanter från motorfordonstrafiken vid hastighetshöjningar. Hastighetshöjning till 40 km/h är endast tillåtet där oskyddade trafikanter separeras från motorfordonstrafiken via separerad gång- och cykelbana. Hastighetshöjning till 60 km/h kräver dessutom räcke, bred grönremsa eller dylikt. På vissa sträckor bedömer kontoret att god trafiksäkerhet kan uppnås även utan trafikseparering och föreslår då avsteg från beslutet (2015-09-24).

I detta ärende hanteras beslut om avsteg från trafikseparering för delområde 3 Östermalm (etapp 2). Trafiknämnden (2020-12-10, Dnr T2016-01750 och T2016-03098) har redan beslutat om avsteg från trafikseparering för delområde 4 (Bromma, Vantör och Älvsjö).

Del 3 (Östermalm etapp 2)

Nedan presenteras de gator i Östermalm etapp 2 som saknar trafikseparering i enlighet med trafiknämndens beslut (2015-09-24, Dnr T2015-00921). För dessa gator begär trafikkontoret avsteg. Om trafiknämnden inte beviljar avstegen kommer befintlig hastighetsgräns bibehållas.

Lidingövägen

Hastighetsgränsen på Lidingövägen är idag 50 km/h. Hastighetsgränsen har sänkts till 40 km/h. Mellan Tegelluddsvägen och Södra Hamnvägen föreslås hastighetsgränsen höjas till 60 km/h. För en del av Lidingövägen där hastighetshöjning till 60 km/h planeras begärs avsteg från trafiknämndens beslut gällande separering med räcke, bred grönremsa eller dylikt mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik.

Aktuell sträcka är cirka 60 meter. Längs den aktuella sträckan finns en gång- och cykelbana, men separering utöver kantsten saknas. Den aktuella sträckan utgör ett transportrum och gång- och cykelpassager är signalreglerade. 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 Lidingövägen.

Södra Hamnvägen

Hastighetsgränsen på Södra Hamnvägen är idag 30 och 50 km/h. Hastighetsgränsen har sänkts till 40 km/h. Hastighetsgränsen föreslås även att höjas från 30 till 40 km/h. För en del av Södra Hamnvägen där hastighetshöjning till 40 km/h planeras begärs avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik.

Aktuell sträcka är cirka 1,2 kilometer. Längs den aktuella sträckan finns idag en gångbana som är separerad mot motorfordonstrafiken med kantsten. Cykling sker i blandtrafik. Södra Hamnvägen ingår i Stockholms Hamnars arrende och ombyggnad planeras inom ett exploateringsprojekt. På delar av sträckan finns separerad cykelbana på parallella gator i området. I och med de planerade ombyggnaderna i området bedömer trafikkontoret att god trafiksäkerhet kommer att uppnås på parallella gator.



Figur 4, aktuell sträcka längs Södra Hamnvägen.

Frihamnsgatan

Hastighetsgränsen på Frihamnsgatan är idag 30 km/h. Hastighetsgränsen föreslås att höjas till 40 km/h. Avsteg begärs från nämndens beslut gällande separering mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik.

Aktuell sträcka är cirka 400 meter. Längs den aktuella sträckan finns idag en gångbana som är separerad mot motorfordonstrafiken med kantsten. Cykling sker i blandtrafik. Frihamnsgatan ingår i Stockholms Hamnars arrende och ombyggnad planeras inom ett exploateringsprojekt. Trafikkontoret bedömer att behovet att cykla i området inte är så stor idag. I framtiden då behovet ökar kommer behovet tillgodoses inom planerade exploateringar.



Figur 5, aktuell sträcka längs Frihamnsgatan.

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 förbättras.

Trafikkontoret har valt att fokusera de fysiska trafiksäkerhetsåtgärderna 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 minskade buller- och vibrationsnivåer 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 i projektet eftersom trafiksäkerhetsåtgärder genomförs på 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.

Vid hastighetsäktring 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 en 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 trygghetskapande 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 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|--------------------------------|------|------|------|------|
| Genomförandebeslut (TN och KF) | x | | | |
| Entreprenad | | x | x | x |
| Slutredovisning | | | | x |

Åtgärderna för delområde 4 (Bromma, Vantör och Älvsjö) och Östermalm etapp 2 planeras att genomföras 2024 – 2026.

Ekonomi

Kommunfullmäktige (2017-06-12, Dnr 124-893/2017) tog 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 utretts 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.

Åtgärdernas totala investeringsutgift har beräknats till 128 mnkr och fördelas enligt följande översiktstabell:

| | Tidigare nedlagt (mnkr) | Beräknade kommande utgifter (mnkr) | | | | Totalt (mnkr) |
|---|-------------------------|------------------------------------|-----------|-----------|-----------|---------------|
| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | |
| Utredning och projektering | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk | 2 | 1 | 19 | 10 | 2 | 34 |
| Entreprenad | 0 | 0 | 46 | 24 | 7 | 77 |
| Index | 0 | 0 | 4 | 2 | 2 | 8 |
| Summa utgifter | 10 | 2 | 70 | 35 | 11 | 128 |

I tabellerna nedan redovisas investeringsutgifter för åtgärderna per stadsdelsområde. Indexpåslag tar höjd för att delar av åtgärderna enligt plan kommer byggas under år 2024-2026.

I Bromma kommer 11 parkeringsplatser utgå till följd av genomförande av trafiksäkerhetsåtgärderna. Bromma ingår i taxeområde 4 och 5. Bedömt intäktsbortfall för trafiknämnden är ca 130 tkr per år.

| | Tidigare nedlagt | Beräknade kommande utgifter | Totalt |
|---|-------------------------|------------------------------------|---------------|
| Bromma | (mnkr) | mnkr | (mnkr) |
| Utredning och projektering | 3 | 1 | 4 |
| Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk | 1 | 10 | 11 |
| Entreprenad | 0 | 27 | 27 |
| Index | 0 | 4 | 4 |
| Summa utgifter | 4 | 41 | 45 |

I Vantör kommer 14 parkeringsplatser utgå till följd av genomförande av trafiksäkerhetsåtgärderna. På de aktuella gatorna i Vanör finns idag inga parkeringsavgifter och de borttagna parkeringsplatserna medför därmed inget intäktsbortfall för staden.

| | Tidigare nedlagt | Beräknade kommande utgifter | Totalt |
|---|-------------------------|------------------------------------|---------------|
| Vantör | (mnkr) | mnkr | (mnkr) |
| Utredning och projektering | 2 | 0 | 2 |
| Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk | 1 | 4 | 5 |
| Entreprenad | 0 | 8 | 8 |
| Index | 0 | 1 | 1 |
| Summa utgifter | 2 | 13 | 16 |

I Älvsjö kommer sju parkeringsplatser utgå till följd av genomförande av trafiksäkerhetsåtgärderna. På de aktuella gatorna i Älvsjö finns idag inga parkeringsavgifter och de borttagna parkeringsplatserna medför därmed inget intäktsbortfall för staden.

| | Tidigare nedlagt | Beräknade kommande utgifter | Totalt |
|---|-------------------------|------------------------------------|---------------|
| Älvsjö | (mnkr) | mnkr | (mnkr) |
| Utredning och projektering | 2 | 0 | 2 |
| Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk | 0 | 10 | 10 |
| Entreprenad | 0 | 22 | 22 |

| | | | |
|-----------------------|----------|-----------|-----------|
| Index | 0 | 2 | 2 |
| Summa utgifter | 2 | 35 | 37 |

På Östermalm kommer fem parkeringsplatser utgå till följd av genomförande av trafiksäkerhetsåtgärderna. Östermalm ingår i taxeområde 3. Bedömt intäktsbortfall för trafiknämnden är ca 200 tkr per år.

| | Tidigare nedlagt (mnkr) | Beräknade kommande utgifter mnkr | Totalt (mnkr) |
|---|--------------------------------|---|----------------------|
| Östermalm | | | |
| Utredning och projektering | 1 | 0 | 1 |
| Byggansvarigkostnader inkl bygglösning och risk | 1 | 7 | 8 |
| Entreprenad | 0 | 20 | 20 |
| Index | 0 | 1 | 1 |
| Summa utgifter | 2 | 27 | 30 |

Kapitalkostnader och nuvärdesberäkning

Investeringarna kommer att aktiveras succesivt från och med år 2026.

Kapitalkostnaden, som beräknas till cirka 5,9 mnkr år 2026 och ökar därefter till 9,1 mnkr 2027, minskar sedan med gjorda avskrivningar. Kapitalkostnaden är beräknad med en genomsnittliga avskrivningstid på 30 år och en internränta på 2,2 procent.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 109,9 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 3.

Drift- och underhållskostnader

Kontoret bedömer att driftkostnaderna kommer öka 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.

Detta projekt har pågått i ett flertal år. Flertalet identifierade risker är därmed sedan tidigare hanterade. Bland annat så var en tidigare risk att de olika ramavtalsleverantörerna för projektering levererade olika sorters ritningar. Denna risk har hanterats genom att trafikkontoret tagit fram projektspecifika projekteringsanvisningar som alla leverantörer måste använda.

Att avropa entreprenörer för varje enskilt projekt har visat sig vara kostsamt och tidskrävande vilket tidigare identifierats som en risk. Trafikkontoret har dragit lärdom av detta och avropar nu årsentreprenörer för genomförande av åtgärderna.

En annan risk som tidigare identifierats är störningar för allmänheten under byggtiden på grund av minskad framkomlighet. Denna risk arbetar trafikkontoret med löpande genom kommunikationsinsatser till berörda.

Det finns en risk att genomförandekostnaden blir högre än beräknat med tanke på ökade kostnader för varor och tjänster. Projektet har hanterat detta genom att öka riskpåslaget.

Kommunikation

För hela projektet Hastighetsplanen (nya hastighetsgränser + trafiksäkerhetsåtgärder) finns en framtagen kommunikationsplan. Inom projektet genomförs både stadsövergripande och lokal kommunikation.

Syftet med den stadsövergripande kommunikationen, framförallt kampanjerna, är att skapa kännedom om och acceptans för de ändrade hastigheterna. På sikt kan acceptansen också, tillsammans med trafiksäkerhetsåtgärder, 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:

- Stockholmare känner till de nya hastigheterna
- Stockholmare vet varför hastigheterna ändras
- Stockholmare tycker att de nya hastigheterna är bra
- Boende är informerade och medvetna om varför trafiksäkerhetsåtgärder genomförs

Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 20 september 2023 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget för 2023 framgår att trafiknämnden fortsatt ska arbeta med att öka trafiksäkerheten, särskilt för oskyddade trafikanter och i synnerhet vid skolor, förskolor, olycksdrabbade gång- och cykelstråk och andra miljöer där barn och unga rör sig i trafiken. Gatorna ska göras mer barnvänliga genom lägre hastigheter, trafiksäkerhetsåtgärder och fler gångfartsområden. Åtgärderna förväntas bidra till att staden uppnår målet att Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar.

Stadens trafiksäkerhetsarbete utgår från de principer som framgår av stadens Trafiksäkerhetsplan, beslutad av kommunfullmäktige den 13 juni 2022 (dnr KS 2022/256). Grunden för arbetet är målet att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportområdet (Nollvisionen). Förutom att leda till färre dödade och allvarligt skadade ska stadens trafiksäkerhetsarbete också bidra till ökad mobilitet och självständighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, förbättrad folkhälsa, mer attraktiva offentliga miljöer och ett mer jämlikt, jämställt och tillgängligt transportsystem.

Det framgår av planen att de grundläggande förutsättningarna för en god regelefterlevnad, samt att stadens trafikmiljö blir och upplevs som säker, är att trafikmiljön utformas så att den naturligt stödjer trafikanten att göra rätt och att den är enkel att förstå. Stadens vägar och gator ska ha hastighetsgränser som är lämpliga i förhållande till vägens eller gatans utformning, omgivning och funktion samt de trafikantgrupper som färdas längs och tvärs. Vid gång-, cykel- och mopedpassager är det extra viktigt att fordonens hastighet är låg.

Stadsledningskontoret anser att trafiknämndens föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder är framtagna i linje med vad som anges i trafiksäkerhetsplanen, samt bidrar till att nå målsättningarna i Budget 2023. En förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken är att stadens gator har rätt hastighet i förhållande till dess funktion, och åtgärderna är en förutsättning för att de beslutade hastighetsplanerna ska förverkligas.

Stadsledningskontoret ser positivt på att nämnden i samarbete med Region Stockholms trafiknämnd har tagit ytterligare hänsyn till busstrafikens framkomlighet, utöver vad som har skett i tidigare delområden.

Stadsledningskontoret utgår ifrån att de ökade driftkostnaderna ryms inom nämndens ordinarie budgetram.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att trafiknämnden medges rätt att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder kopplade till nya hastighetsplaner i delområde 3 etapp 2 (Östermalm) och delområde 4 (Bromma, Vantör och Älvsjö) till en investeringsutgift om 128,0 mnkr, i enlighet med trafiknämndens förslag. Utgifterna för 2023 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2024.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Särskilt uttalande av Anders Lindman (SD)

Sverigedemokraterna är oroade över att det föreslagna projektet innebär ett minskat antal parkeringsplatser i berörda stadsdelar. Under lång tid har en medvetet bilfientlig politik i Stockholm resulterat i färre parkeringsplatser. Väldigt många stockholmare är beroende av bilen i sin vardag och bristen på p-platser leder dels till att utsläppen ökar och dels till att dyrbar tid förspills när bilister tvingas leta runt efter en ledig parkering.

Sverigedemokraterna anser att parkeringsplatserna som försvinner när projektet genomförs måste ersättas fullt ut, eftersom den utveckling vi har sett i Stockholm de senaste åren med ett minskat antal parkeringsplatser är ohållbar. Även kostnaderna för projektet behöver ses över då vi går in i ekonomiskt kärvare tider och investeringens storlek inverkar på stadens begränsade budgetutrymme.

Ersätтарыttrande av Anton Roos (KD)

Trafiksäkerhet och tillgängliga stadsmiljöer är avgörande för att fler ska kunna gå eller cykla i Stockholm och för att antalet olyckor i trafiken ska minska. Utöver det personliga ansvaret för varje trafikant att följa trafikregler och lagar, oavsett trafikslag, utgör staden den andra delen i trafiksäkerheten; gatumiljöns utformning.

Vi välkomnar att kontoret under flera år sett över hastighetsplanerna och anpassat trafiken utifrån den växande staden. Det är särskilt glädjande att tillgänglighetsperspektivet blivit en integrerad del av arbetet för att alla stockholmare ska kunna ta sig fram oavsett ålder och funktionsförmåga. Vi är däremot kritiska till vissa val av hastighetsdämpande åtgärder.

På platser där hastighetsefterlevnaden är låg krävs åtgärder men vi är kritiska till att kollektivt begränsa samtliga trafikanter i jakten på fartdårar. Framförallt inte när det riskerar försvåra arbetet för blåljuspersonal och utryckningsfordon.

Kristdemokraterna gick till val på att minska på antalet busskuddar till förmån för andra, dynamiska farthinder. Dynamiska farthinder aktiveras enbart när fordon bryter mot hastighetsgränserna och dess sensorer ställas in så att blåljusfordon undantas.

För att dessa nödvändiga trafiksäkerhetsåtgärder även ska välkomnas av de som bor på eller dagligen färdas på berörda gator behöver politiken bli mer ändamålsenlig och negativa konsekvenser för samhällsviktiga funktioner minimeras.