

Handläggare
Christina Akbar
08-508 26 041**Till**
Trafiknämnden
2019-09-26

Översyn av hastighetsgränser i Farsta, Rinkeby-Kista, Skarpnäck och Östermalm. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner återrapportering av remissen för nya hastigheter i Farsta, Rinkeby-Kista, Skarpnäck och Östermalm, enligt *Hastighetsplan* som finns att läsa i sin helhet i bilaga 2.
2. Trafiknämnden beslutar om avsteg från kommunfullmäktiges beslut 2017-04-24 för följande förskolor:
 - Farsta: Växthuset, Bengt Bagares grand 5, Förskolan Lagunen, Dalbobranten 4, Sköndals Kulturförskola, Sköndalsvägen 89, Trädgården, Helgdagsvägen 11, Krabat, Nordmarksvägen 2, MA Vätterosen, Vita Huset, Nordmarksvägen 6a, MA Vätterosen, Vita Huset, Nordmarksvägen 6b,
 - Rinkeby – Kista: Förskolan Svängen, Rinkebysvägen 20A, Förskolan Ängen, Rinkebysvägen 20B, Umma förskola, Bredbyplan 9, Förskolan Umma Dovregatan 16, Kistahöjden, Långjökulgatan 3-5,
 - Skarpnäck: Pysslingen Förskolor – Backen, Skarabacken 4-5, Förskolan Oasen, Byälvsvägen 30, Förskolan Sjöfaren, Finn Malmgrens väg 39,
 - Östermalm: Lärkstadens förskola, Karlavägen 8, Af crocodil, Oxenstiernsgatan 31, Humpty Dumpty Nursery School, Oxenstiernsgatan 31, Alexanderskolan, Linnégatan 85, Banérportens Förskolor, Rigagatan 1.
3. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra omskyltning och kommunikationsinsatser i Farsta, Rinkeby-Kista, Skarpnäck och Östermalm till en utgift om cirka 9,0 mnkr.

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
stockholm.se

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Mikael Ranhagen
Enhetschef

Sammanfattning

Den pågående hastighetsöversynen i Stockholm syftar till att anpassa hastigheten efter gatans funktion och prioriteringarna i framkomlighetsstrategin. Den är ett viktigt stöd i arbetet för att utveckla Stockholm i linje med stadens övergripande visioner och mål. Syftet med hastighetsplanerna är att få fram en väl avvägd hastighet på varje enskild gata. Hastigheten ska avspegla gatans funktion, utformning och prioritering samt ge en inriktning till hur trafikmiljön bör utvecklas. Hastighetsplanerna behandlar endast huvudgatorna i staden.

Hastighetplaner för Farsta, Rinkeby-Kista, Skarpnäck och Östermalm togs fram under 2016 och var ute på remiss mellan september 2016 och mars 2017. Majoriteten av synpunkterna handlade om invändningar mot de föreslagna höjningarna och att hastigheterna borde utgå mer ifrån de oskyddade trafikanternas förutsättningar och trafiksäkerhet. Dessutom beslutade kommunfullmäktige att hastighetsgränsen vid förskolor och skolor inte ska överstiga 30 km/tim om inte rimliga skäl för annat föreligger. Efter remissrundan har förslaget justerats.

På en stor del av de gator som föreslås få en ny hastighetsgräns kommer omskyltningen innebära en sänkning av den skyltade hastigheten. Totalt inom delområde 3 är det 62 gator där hastigheten föreslås sänkas, antingen på hela eller delar av sträckan. 54 gator föreslås få en höjd hastighetsgräns på hela eller delar av gatans sträckning. Merparten av höjningarna beror på att många gator som klassificeras som huvudgator i söderort i dag har hastighetsgräns 30

km/tim utan att ligga nära centrummiljöer eller platser där många barn rör sig. Dessa gator uppfyller oftast kriterierna för hastighetsgräns 40 km/tim. I Rinkeby-Kista är många gång- och cykelbanor helt trafikseparerade från vägar för fordonstrafik på huvudgator. I de fall där gatan har karaktären av ett transport är kontorets bedömning att 60 km/tim är en lämplig hastighetsgräns, som inte påverkar trafiksäkerheten negativt. Hastighetsplan för de utredda stadsdelsområdena presenteras i bilaga 2.

Utgifterna för genomförande av omskyltning av områdena i del 3, inklusive material och entreprenörskostnader samt påslag för risk, beräknas uppgå till cirka 6,5 mnkr. Arbetet kommer att ske etappvis under åren 2020-2023. Kommunikationsinsatser bedöms uppgå till cirka 1,0 mnkr. Därtill kommer en redan upparbetad utgift om 1,5 mnkr för framtagande av plan. Sammantaget ger detta en investeringsutgift på 9,0 mnkr. Projektet är inrymt inom nämndens fleråriga investeringsplan.

Bakgrund

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

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

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

Urvalet av stadsdelar som hanteras i varje delområde har sedan remissomgångarna omstrukturerats för att ta hänsyn till stadens prioriteringar för det lokala utvecklingsarbetet och för att skapa en

jämnare fördelning av arbetsinsatser. Vissa stadsdelar har ett större åtgärdsbehov, t.ex. är stadsdelar i ytterstaden i regel geografiskt större och har därmed större ytor som behöver åtgärdas. Med anledning av ovanstående har ett femte delområde lagts till och uppdelningen av stadsdelar ser ut på följande sätt:

Del 1: Hägersten, Kungsholmen och Spånga-Tensta

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

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

Del 4: Älvsjö; Bromma och Vantör

Del 5: Enskede; Årsta och Södermalm

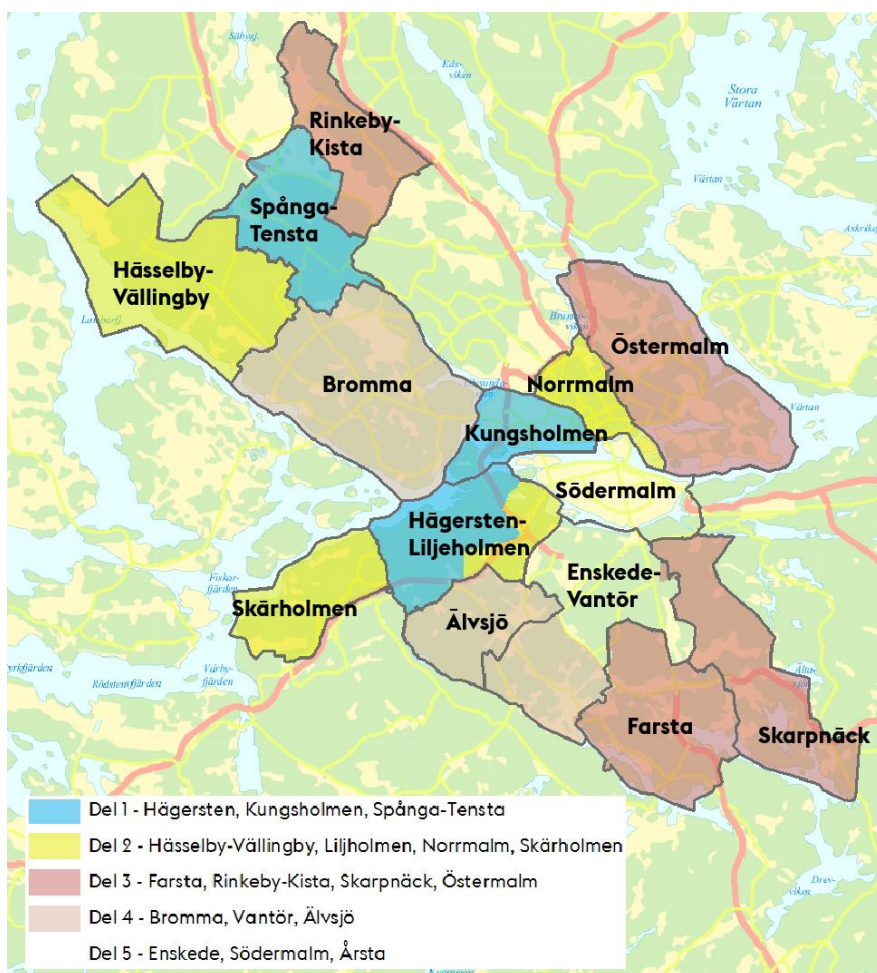


Bild 1. Hastighetsplanens delområden.

Rätt hastighet - för ett attraktivt Stockholm

En hastighetsöversyn har stor betydelse för trafiksäkerhet, trygghet, miljö, tillgänglighet och stadskaraktär, både på kort och på lång sikt. Rätt hastighet bidrar till en attraktiv stad. Hastighetsplaner för Stockholm är ett viktigt stöd i arbetet för att utveckla Stockholm i linje med stadens övergripande strategier och planer. Stockholms

pågående befolkningstillväxt ställer nya krav på stadens framtida trafiksystem. Det gäller såväl förmåga att hantera alla trafikantgruppers framkomlighet som trafikens samspel med stadsmiljön.

Rätt hastighet på stadens gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Stadens trafiksäkerhetsprogram beskriver inriktningen på de åtgärder som behövs för att uppnå trafiksäkerhetsmålen. En av de viktigaste åtgärderna är en generell hastighetssänkning i staden genom ökad hastighetsefterlevnad. För att få trafikanterna att hålla angiven hastighet krävs att gatan är utformad så att den naturligt stödjer trafikanten att hålla hastighetsbegränsningen. Vilken hastighetsgräns som en gata har signalerar även vilka trafikantgrupper som prioriteras. Lägre hastighet ger bättre förutsättningar för de oskyddade trafikanterna som vistas på gatan i form av ökad trafiksäkerhet, framkomlighet och trivsel. Rätt hastighet är också en förutsättning för att förbättra luften och minska buller och vibrationer.

Varför införs nya hastigheter?

Stockholm har ett övergripande trafiksäkerhetsmål att antalet dödade och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor ska minska med 40 procent från 2010 fram till år 2020. För att nå det övergripande målet krävs riktade insatser mot de delmål som har störst effekt på trafiksäkerheten. Hastigheten är det delmål som har störst potential att bidra till måluppfyllelsen genom att minska hastighetsöverträdelserna och hastighetssäkra korsningspunkter. En hastighetssänkning i hela staden, på gator som inte är utformade för dagens hastigheter, är en prioriterad åtgärd för att nå det övergripande trafiksäkerhetsmålet. Hastighetsplanerna är ett verktyg för att verkliggöra detta.

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

Metodiken - Rätt fart i staden

Hastighetsplanen har arbetats fram enligt metodiken i handboken ”Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad” som tagits fram av Vägverket (nuvarande Trafikverket) och Sveriges Kommuner och Landsting. Under processens gång har trafikkontoret bedömt att resultatet och metodiken i handboken behöver justeras ytterligare för att fungera i praktiken och anpassas

till de planer staden har för trafikmiljöerna. De principer för de nya hastighetsgränserna som tagits fram är följande:

Gångfart: Gator vid en särskild typ av centumbildning med tät bebyggelse och aktiva verksamheter. Förekommer endast på särskilt utpekade platser.

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

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

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

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

Ärendets beredning

Arbetet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har hållits med stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och berörda stadsdelsförvaltningar. Kontoret har även haft en dialog med trafikförvaltningen i Region Stockholm och Trafikverket. Hastighetsplanerna för Farsta, Rinkeby-Kista, Skarpnäck och Östermalm var på extern remiss mellan december 2016 och mars 2017. Remissen skickades till många berörda parter såsom statliga verk, grannkommuner och intresseorganisationer.

Hastighetsplan för Farsta, Rinkeby-Kista, Skarpnäck och Östermalm

Inkomna remissynpunkter

Ett 30-tal synpunkter inkom under remisstiden. Majoriteten av synpunkterna var invändningar mot de föreslagna höjningarna, där det ansågs att hastigheterna borde utgå mer ifrån de oskyddade trafikanternas förutsättningar och trafiksäkerhet och att hastigheterna förbi skolor och förskolor borde vara 30 km/tim. Försämrade miljö- och hälsoaspekter nämndes också som en negativ konsekvens av hastighetshöjningar. Boende och intressegrupper inkom med synpunkter i Farsta och Östermalm.

Boende och nämnden i Farsta var negativa till de föreslagna hastighetshöjningarna på framför allt Fagersjövägen och Pepparvägen från dagens 30 km/tim till 40 km/tim. Synpunkterna gällde sträckor utanför skolor och förskolor, och även till och från skolor och förskolor.

Ett flertal synpunkter lämnades på föreslagna höjningar (från dagens 30 km/tim till 40 km/tim och 50 km/tim till 60 km/tim) i Kista pga. planerad exploatering där detaljplanearbete pågår eller ska påbörjas. Några remissinstanser tyckte även att påverkan på buller och luft borde beaktas så tidigt som möjligt för att inte skapa en försämring.

I Skarpnäck inkom synpunkter på de föreslagna höjningarna från 30 km/tim till 40 km/tim vid skolor på Rusthållarvägen och Söderarmsvägen och vid centrummiljöer där många rör sig på Kärrtorpsvägen och Malmövägen. Ett flertal synpunkter lämnades kring en förhandssänkning av hastighetsgränser för att möjliggöra exploatering och utveckling.

På Östermalm ansåg två remissinstanser att hastighetssänkningar på Oxenstiernsgatan och korsningen Tegeluddsvägen/Värtavägen från 50 km/tim till 40 km/tim borde genomföras till 30 km/tim med motiveringen att många personer rör sig vid de platserna och att trafikljus saknas vid övergångsställen.

Samrådsredogörelsen presenteras i bilaga 1. Efter remissomgången har förslaget bearbetats utifrån de inkomna synpunkterna. Planen har även uppdaterats med en textbeskrivning för de gator som redovisats i kartorna men saknade en textbeskrivning.

Förslag till nya hastighetsgränser

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

Förslagen innebär som helhet att många gator får sänkt hastighet, merparten från 50 km/tim till 40 km/tim. Några gator föreslås få höjd hastighet, från 30 km/tim till 40 km/tim, från 50 km/tim till 60 km/tim och från 70 km/tim till 80 km/tim. Ambitionen är att hastighetsgränserna 50 km/tim och 70 km/tim på sikt ska fasas ut i Stockholms stad.

Totalt inom delområde 3 är det 62 gator där hastigheten föreslås sänkas, antingen på hela eller delar av sträckan. 54 gator föreslås få en höjd hastighetsgräns på hela eller delar av gatans sträckning. Merparten av höjningarna beror på att många gator som klassificeras som huvudgator i söderort i dag har hastighetsgräns 30 km/tim utan att ligga nära centrummiljöer eller platser där många barn rör sig. Dessa gator uppfyller oftast kriterierna för hastighetsgräns 40 km/tim. I Rinkeby-Kista är många gång- och cykelbanor helt trafikseparerade från vägar för fordonstrafik på huvudgator. I de fall där gatan har karaktären av ett transportrum är kontorets bedömning att 60 km/tim är en lämplig hastighetsgräns, som inte påverkar trafiksäkerheten negativt. Översynen av hastighetsgränser i de utredda stadsdelsområdena presenteras i bilaga 2.

Vid hastighetshöjningar till 60 km/tim eller 80 km/tim ställs tekniska krav som måste uppfyllas enligt beslut i nämnden och best practice. Om kraven inte uppfylls, kan det innebära en kort sänkning av hastighetsgränsen för att säkerställa att trafiksäkerheten inte försämras. Utredning pågår och resultatet redovisas i samband med genomförandebeslut för fysiska åtgärder som presenteras för nämnden vid årsskiftet.

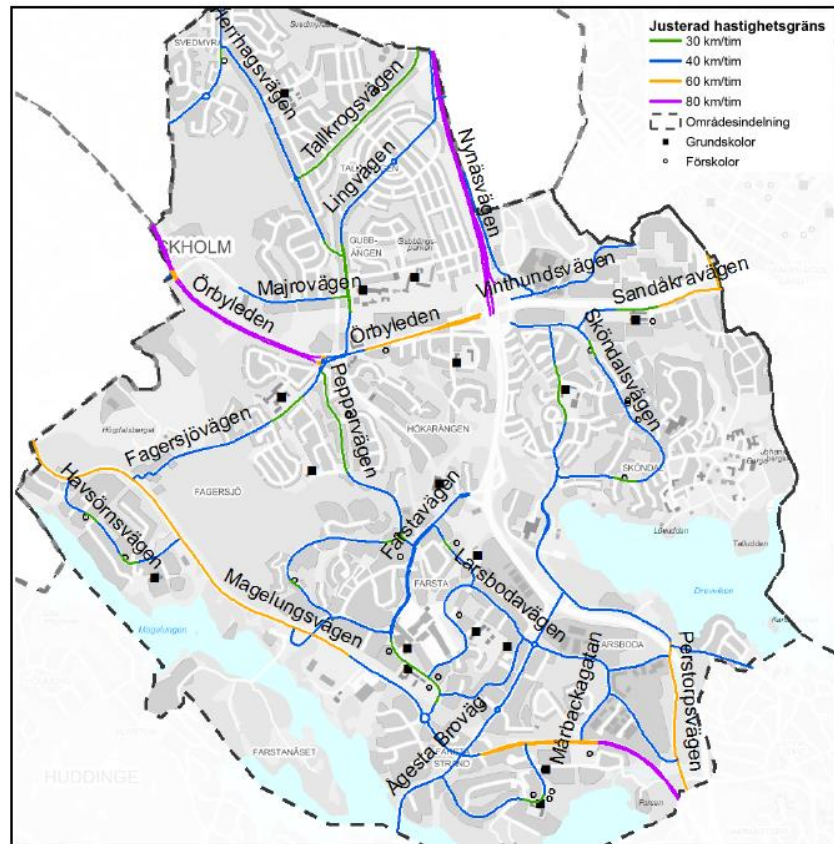


Bild 2. Farsta, förslag till nya hastighetsgränser.

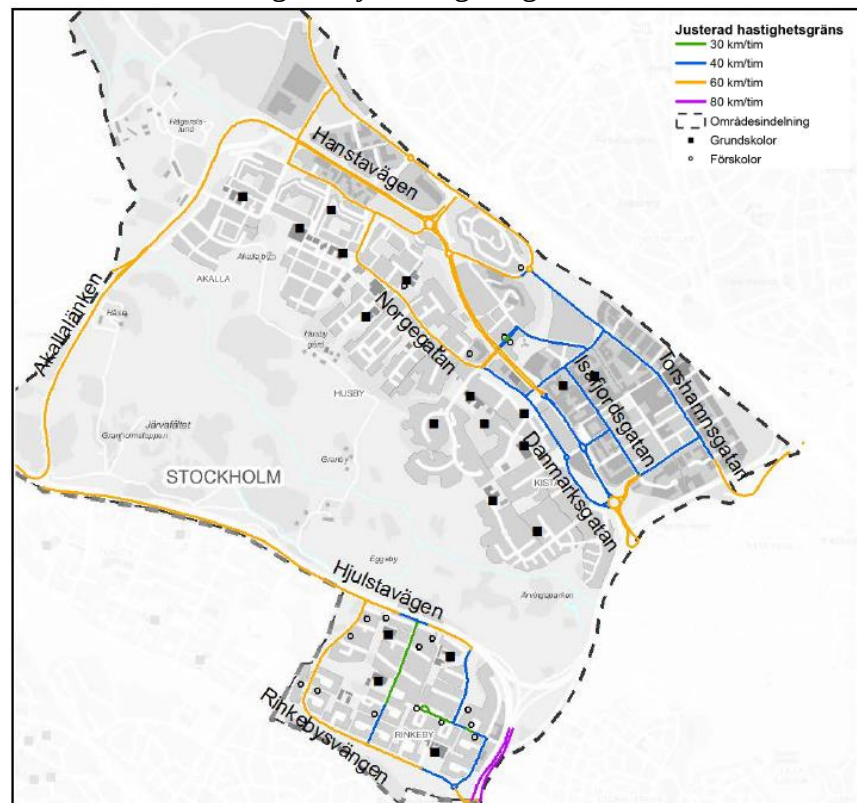


Bild 3. Rinkeby-Kista, förslag till nya hastighetsgränser.

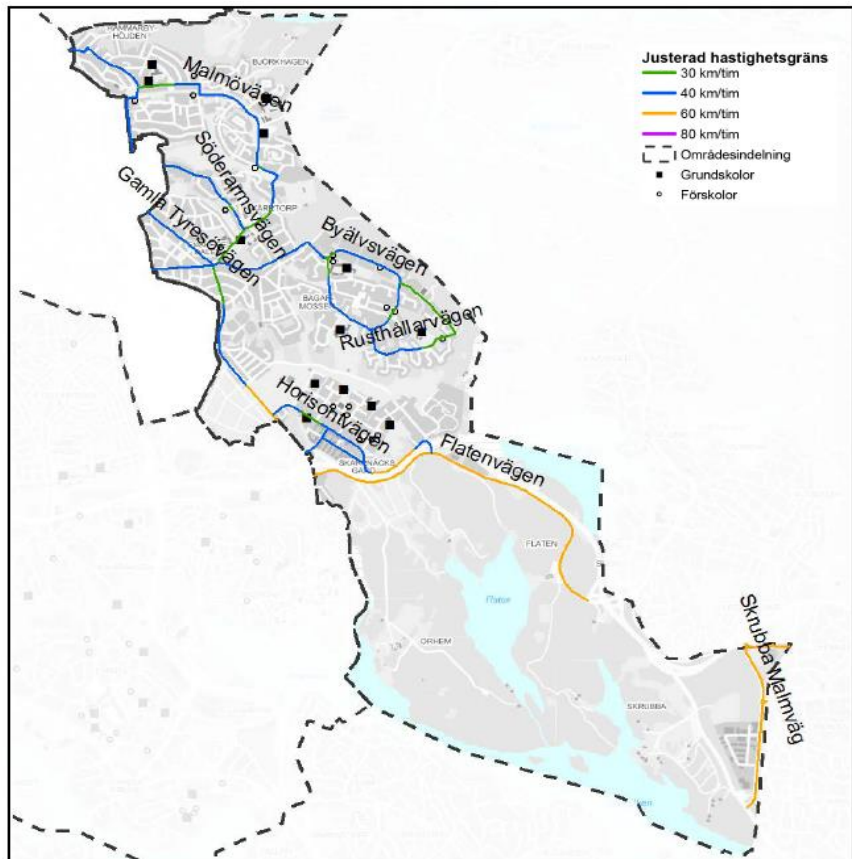


Bild 4. Skarpnäck, förslag till nya hastighetsgränser.



Bild 5. Östermalm, förslag till nya hastighetsgränser.

Skolor och förskolor

Förutom att hastighetsgränsen ska vara 30 km/tim vid skolor beslutade kommunfullmäktige 2017-04-24 att detta även ska gälla vid förskolor om inte rimliga skäl för annat föreligger. Kontoret har därför låtit göra en inventering av förskolor i delområde 3, som ligger i anslutning till en väg som föreslås få en hastighetsgräns högre än 30 km/tim. Ingen av de identifierade förskolorna har tillfälligt bygglov. Kontorets ambition är att tidsbegränsa 30-regleringen till kl. 06.00 – 19.00 för att skapa acceptans för hastigheten. Inventeringen av förskolor redovisas i bilaga 7.

För att identifiera förskolor som berörs av kommunfullmäktigebeslutet har kontoret med hjälp av utbildningsförvaltningen tagit fram en lista över alla förskolor som ligger inom 50 meter från en huvudgata med hastighetsgräns högre än 30 km/tim. Kontoret har studerat placering av entré och förskolegård genom kartor och platsbesök. Förskolor som bedömts ligga väl avskilda från gator som har en högre hastighetsgräns än 30 km/tim eller har en entré som ligger på en tvärgata med hastighetsgräns 30 km/tim har tagits bort från inventeringen. I detta fall gällde det endast en förskola, Förskolan Spargrisen, Grev Magnigatan 3 (Strandvägen) på Östermalm.

Av de kvarstående förskolorna, totalt 48 stycken, har följande kriterier använts för att bedöma om hastighetsgränsen ska vara 30 km/tim vid förskolan eller om det kan anses finnas rimliga skäl att ha en annan hastighetsgräns:

- Incitament att röra sig i gaturummet (finns det gcm-passager i plan, målpunkter på vardera sida om gatan, busshållplatsers placering m.m.)
- Synlighet från gatan (acceptansen och efterlevnaden för hastighetsgränsen 30 km/tim förbättras om det finns indikationer i gaturummet på att förskoleverksamheten är placerad intill gatan)
- Flera pedagogiska verksamheter nära varandra (leder till en större koncentration av barn på platsen)

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

- Hastighetsgränsen 30 km/tim behålls vid 25 förskolor där kontoret hade föreslagit en höjning från 30 km/tim till 40 km/tim i remissen

- Hastighetsgränsen sänks till 30 km/tim vid 4 förskolor som tidigare hade 50 km/tim. I remissen hade kontoret föreslagit att hastighetsgränsen skulle sänkas till 40 km/tim

Avsteg från kommunfullmäktiges beslut gällande hastighetsgränsen 30 km/tim vid förskolor föreslås för 21 förskolor:

- Hastighetsgränsen sänks till 40 km/tim utanför 10 förskolor som i dag har 50 km/tim
- Hastighetsgränsen höjs till 40 km/tim utanför 7 förskolor som i dag har 30 km/tim
- Hastighetsgränsen höjs till 60 km/tim utanför 3 förskolor som i dag har 50 km/tim¹

För förskolor där hastighetsgräns 40 km/tim föreslås, ligger förskolan väl avskilt från gatan och ofta i anslutning till ett friliggande gång- och cykelvägnät. I många fall ligger entrén till förskolan mot en tvärgata, och förskolegården, där barnen vistas utomhus, ligger på innergården. För förskolor där hastighetsgräns 60 km/tim föreslås, ligger förskolan på en lokalgata utan direktkontakt till huvudgatan. Huvudgatan har karaktären av ett transportrum och saknar bebyggelse i direkt anslutning till gatan och oskyddade trafikanter normalt inte rör sig längs gatan. Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att hastighetsgränsen 40 km/tim respektive 60 km/tim är lämplig utan att medföra negativa konsekvenser för trafiksäkerhet.

I kartläggningen som finns i bilaga 7 kan motiveringen till valda hastighetsgränser vid förskolor läsas i sin helhet.

Konsekvenser avseende buller, vibrationer och luftkvalitet

På gator där hastigheten föreslås höjas krävs enligt beslut i trafiknämnden 2015-09-24 fördjupade utredningar av hur hastighetshöjningar påverkar buller, vibrationer och luftkvalitet. Utredningarna redovisas i bilaga 3 och 4. Utredningarna gjordes i början av projektet då hastighetsgränser uppdaterades med hänsyn till inkomna remissynpunkter. Avstämningar har skett kontinuerligt under projektets gång, inom trafikkontoret och med andra förvaltningar och myndigheter för att få reda på ändrade förutsättningar som skulle kunna påverka hastighetsgränser. Detta har inneburit att vissa hastighetsgränser har ändrats efter det att

¹ I Kartläggningen av förskolor (bilaga 7) identifieras fyra förskolor som ligger vid en gata där hastighetsgränsen 60 km/tim föreslås. Förskolan Ängens verksamhet i Rinkeby-Kista har flyttats till Förskolan Svängen.

utredningar för buller, vibrationer och luft genomförts. Istället för att göra om utredningarna har kontoret låtit experter bedöma konsekvenserna på dessa gator. Se bilaga 6.

Nedan följer en sammanfattning av resultatet i utredningarna.

Buller

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

Resultat från bullerutredningen visar att majoriteten av gatorna redan har ljudnivåer som överskrider riktvärden för en god miljö kvalitet vid väg, enligt både uppmätt och skyltad hastighetsgräns. Skillnaderna i antal dB (A) innan och efter hastighetshöjning är små, antingen ingen skillnad eller som mest 1-2 dB (A) vilket inte är en märkbar förändring. Enbart i ett fall leder den höjda hastigheten till ytterligare överskridande av riktvärden för buller. Fastigheter längs Magelungsvägen, vid korsningen mot Havsörnsvägen, ligger precis under riktvärdet med dagens skyltade hastighet och dessa beräknas få över 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå med justerad hastighet. Uppföljning av trafikflöde och hastighet kommer ske på denna gata efter höjningen av den skyltade hastigheten för att utreda förändringen av den faktiska hastigheten och därmed påverkan på bullernivåerna. Trafiksäkerhetskameror kommer att aktiveras under 2019 på Magelungsvägen och förväntas förbättra hastighetsefterlevnaden och därmed bullerpåverkan.

Luftkvalitet

Införande av hastighetsplanen kommer att innebära en viss förändring av halterna av kvävedioxider (NO₂) och partiklar (PM₁₀) i luften på de gator som berörs, och i viss mån på gator som ligger i anslutning till gator med förändrade hastigheter.

Generellt kan sägas att halterna av NO₂ ökar då hastigheterna blir lägre, och sjunker då hastigheterna höjs. PM₁₀ minskar med lägre hastighet, och ökar med ökad hastighet. Till skydd för människors

hälsa och miljö finns en förordning om miljö kvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft (SFS 2010:477), som följer av EU-direktivet om luftkvalitet och renare luft i Europa (2008/50/EG). Ur hälsosynpunkt bör lägre nivåer än de juridiskt bindande MKN eftersträvas. Därför har det i Sverige beslutats om lägre ”strävansmål” för luftföroreningar inom ramen för miljömålssystemet, i detta fall för miljö kvalitetsmålet ”Frisk luft”. Luften på arbetsplatser samt vägtunnlar och tunnlar för spårbunden trafik och platser där människor inte har tillträde och det inte finns någon fast befolkning undantas från tillämpningen av MKN. Bakgrundshalterna i Stockholm är relativt höga, och även i utgångsläget har många gator och vägar halter som tangerar miljömålets riktvärde. Nivåerna för MKN riskerar dock enbart att överskridas på de väglänkar som inte omfattas av tillämpningen av MKN, exempelvis Nynäsvägen, eftersom människor vistas inte här.

Nya hastigheters inverkan på luftkvaliteten

Farsta

Områdena i Farsta har låga halter av luftföroreningar i utgångsläget, och halterna beräknas endast förändras marginellt vid införandet av nya hastigheter. Undantaget är gatorna Farstavägen, Ågesta Broväg och Magelungsvägen, där förändringen på grund av hastighetssänkningen bedöms bli relativt stor. Orsaken till detta är att det är förhållandevis stora trafikmängder och hög andel tung trafik. Analyserna tyder ändå på att det inte finns risk för överskridanden av miljö kvalitetsnormerna vid införande av den föreslagna hastighetsplanen för dessa områden. Längs Nynäsvägen är halterna av både NO₂ och PM₁₀ höga och i dess direkta närhet riskerar MKN att överskridas. Eftersom Nynäsvägen är en väg där människor inte vistas, anses dock inte MKN vara tillämplig där.

Rinkeby-Kista

Området Rinkeby-Kista har relativt låga halter av luftföroreningar i utgångsläget. Ingen av hastighetsförändringarna kommer att innebära att miljö kvalitetsnormerna kommer att överskridas. Några gator har redan med befintlig hastighet en halt över miljömålet för NO₂ och partiklar (PM₁₀). Hastighetsplanen kommer för några av gatorna att försvåra möjligheten att uppnå målet men halterna är dock betydligt under miljö kvalitetsnormerna. Halterna av PM₁₀ påverkas inte nämnvärt av hastighetsförändringarna enligt hastighetsplanen.

Skarpnäck

Området Skarpnäck har låga halter av luftföroreningar i utgångsläget, och halterna bedöms endast förändras marginellt vid

införandet av nya hastigheter. Analyserna tyder på att det inte finns någon risk för överskridanden av miljökvalitetsnormerna.

Östermalm

Utgångshalterna i området Östermalm är något högre än i övriga delområden på grund av en högre urban bakgrundshalt, och halterna av luftföroreningar ligger på många gator över miljömålets riktvärden, men fortfarande betydligt under miljökvalitetsnormerna för luft. Det orsakas av det höga antal fordon som kör i gaturum, där utspädningen är sämre jämfört med de övriga områdena.

Införandet av nya hastigheter kommer att påverka luften med avseende på NO₂, där höjda hastigheter kommer att förbättra luftkvaliteten. Höjningen av hastigheten på Södra Hamnvägen från 30 till 40 km/tim beräknas innebära att luftkvaliteten vid sidan om gatan kommer att förbättras. Sänkta hastigheter påverkar luftkvaliteten med avseende på NO₂ negativt, men skillnaderna är relativt små, och halterna beräknas inte riskera att överskrida miljökvalitetsnormerna.

Införandet av hastighetsplanens hastigheter i jämförelse med befintlig skyltad hastighet bedöms i princip inte påverka halterna av PM₁₀.

Vibrationer

Vägsträckor som föreslås få höjda hastigheter har kontrollerats mot utdrag från Lokal Vägdatabas (LV), kontorets primära lagringsplats för det digitala vägnätet och därtill hörande företeelser, för att se om registrerade vibrationsproblem finns i anslutning till vägen. Exakt vilket avstånd som bör beaktas kan variera då vibrationsproblem rör upplevd komfort. Som ett första urval har en gräns på 200 meter satts. Undersökningen visar att totalt fem vägavsnitt har föreslagna hastighetshöjningar samtidigt som det finns hastigheter eller vägavsnitt med vibrationsproblem inom 200 meters avstånd från dem. Kontorets bedömning är att en höjning från 30 km/tim till 40 km/tim inte kommer att förvärra problemet. Se bilaga 5.

För att utreda konsekvenserna av hastighetshöjningarna avseende buller och luftkvalitet planeras ett antal uppföljningar att genomföras för ett urval gator:

- Motorfordonstrafikens hastighet
- Mätningar på luftkvalitet vid befintliga mätstationer
- Beräkningar av buller

Om oacceptabla förändringar gällande bullernivåer och luftkvalitet uppvisas efter uppföljningen för de gator där hastigheten höjs kan hastighetsgränsen behöva sänkas alternativt andra åtgärder övervägas.

Omskyltning, ombyggnad av gator och kommunikation

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

Fysiska åtgärder

I samband med att de nya hastigheterna införs genomförs även ett antal fysiska åtgärder i de aktuella områdena. Detta redovisas i särskilda inriktnings- och genomförandebeslut. T2015-00921 som avser trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3 för etapp 1, presenteras även i denna nämnd.

Kommunikationsinsatser

För att nå acceptans och förståelse från allmänheten krävs informations- och kommunikationsinsatser i anslutning till hastighetsjusteringen. En kommunikationsplan är framtagen med både interna och externa kommunikationsinsatser och dessa påbörjas innan omskyltningen för att förbereda stockholmarna på vad som ska ske och förklara syftet med de nya hastigheterna.

Uppföljning

Uppföljning av trafikflöde och hastighet kommer ske för ett urval gator som ingår i hastighetsplanen inom delområde 3. Detta för att förutom att utgöra underlag till bedömningar gällande t.ex. buller och luftkvalitet även visa på vad den faktiska hastighetsändringen blir. Det rör sig i första hand om att jämföra föremätningar på trafikflöde och hastighet med eftermätningar när hastighetsjusteringen är genomförd. Resultatet kommer att utgöra ett underlag i det fortsatta arbetet med hastighetsöversynen.

Ekonomi

Utgifterna för genomförande av omskyltning av områdena i del 3, inklusive material och entreprenörskostnader samt påslag för risk, beräknas uppgå till cirka 6,5 mnkr. Arbetet kommer att ske etappvis under åren 2020-2023. Kommunikationsinsatser bedöms uppgå till cirka 1,0 mnkr. Därtill kommer en redan upparbetad utgift om 1,5 mnkr för framtagande av plan. Sammantaget ger detta en investeringsutgift på 9,0 mnkr. Projektet är inrymt inom nämndens

fleråriga investeringsplan. Notera att kostnader för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder inte ingår i denna utgift utan behandlas i särskilda inriktnings- och genomförandebeslut.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 0,5 mnkr från och med år 2021. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 20 år och intern ränta om 1,0 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Uppföljning och utvärdering av effekterna kopplat till införandet av nya hastighetsgränser i staden beräknas till cirka 0,5 mnkr per år under perioden 2019-2027, vilket kontoret planerar att inrymma i driftbudgeten.

Tidplan

Alla hastighetsplaner har varit ute på remiss. Ambitionen är att omskyllningen och införandet av de nya hastighetsgränserna sker i anslutning till ombyggnaden av viktiga korsningspunkter och genomförandet av hastighetsdämpande åtgärder för att få en god trafiksäkerhet samt hastighetsefterlevnad. Ett reviderat inriktningsbeslut för delområde 3 etapp 1 planeras att tas upp parallellt med detta ärende.

Kontorets ambition är att återrapportering av översynen av hastighetsgränser i del 4 presenteras för nämnden i början av 2021 i samband med reviderat inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder. I slutet av 2021 presenteras den sista delen, del 5.

Uppföljningar sker kontinuerligt i de områden där omskyllning har skett.

Jämställdhetsanalys

Rätt hastighet på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Fördelningen mellan män och kvinnor som skadas i Stockholm är mycket jämn, dock finns skillnader mellan trafikslag. Över hälften av de kvinnor som skadas i trafiken är fotgängare medan cyklister och bilister utgör en större andel av de män som skadas i trafiken.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Kontorets bedömning är att översynen av

hastighetsgränsen gynnar både män och kvinnor i ungefär lika stor utsträckning.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner återrapportering av remissen för nya hastigheter i Farsta, Rinkeby-Kista, Skarpnäck och Östermalm. Kontoret föreslår vidare att nämnden beslutar om avsteg från kommunfullmäktigesbeslut 2017-04-24 för följande förskolor:

- Farsta: Växthuset, Bengt Bagares grand 5, Förskolan Lagunen, Dalbobranten 4, Sköndals Kulturförskola, Sköndalsvägen 89, Trädgården, Helgdagsvägen 11, Krabat, Nordmarksvägen 2, MA Vätterosen, Vita Huset, Nordmarksvägen 6a, MA Vätterosen, Vita Huset, Nordmarksvägen 6b,
- Rinkeby – Kista: Förskolan Svängen, Rinkebysvägen 20A, Förskolan Ängen, Rinkebysvägen 20B, Umma förskola, Bredbyplan 9, Förskolan Umma Dovregatan 16, Kistahöjden, Långjökulgatan 3-5,
- Skarpnäck: Pysslingen Förskolor – Backen, Skarabacken 4-5, Förskolan Oasen, Byälvsvägen 30, Förskolan Sjöfaren, Finn Malmgrens väg 39,
- Östermalm: Lärkstadens förskola, Karlavägen 8, Af crocodil, Oxenstiernsgatan 31, Humpty Dumpty Nursery School, Oxenstiernsgatan 31, Alexanderskolan, Linnégatan 85, Banérportens Förskolor, Rigagatan 1.

Slutligen föreslås att kontoret ges i uppdrag att genomföra omskyltning och kommunikationsinsatser i Farsta, Rinkeby-Kista, Skarpnäck och Östermalm till en kostnad av cirka 9,0 mnkr.

Slut

Bilagor

1. Samrådsredogörelse.
2. Hastighetsplan del 3.
3. Redovisning av bullerutredning

4. Redovisning av luftutredning
5. Kartläggning vibrationer och hastighetshöjningar
6. Bedömning av luft- och bullerpåverkan.
7. Kartläggning av förskolor.