

HÄSSELBY-VÄLLINGBY
STADSELSFÖRVALTNING

2016 -06- 28

Sida 1 (2)

2016-06-22

Dnr. 1.5.3.....-2.7.4.....2016

Remiss av översyn av hastighetsgränser i Hässelby-Vällingby, Liljeholmen och Skärholmen

Rätt hastighet på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Det här även stor betydelse för trygghet, tillgänglighet, luftkvalitet, buller och vibration – och bidrar till en attraktiv stad. Denna översyn av hastighetsgränser är en viktig del i arbetet för att utveckla Stockholm i linje med *Vision 2040* och stadens *framkomlighetsstrategi*. En översyn av hastighetsgränserna i Spånga-Tensta, Hägersten och Kungsholmen gjordes under 2013, och förslag till justerade hastighetsgränser togs fram.

Detta förslag på nya hastighetsgränser rör huvudgator i Hässelby-Vällingby, Liljeholmen och Skärholmen. Huvudgatornas uppgift är att förbinda olika knutpunkter och se till att framkomligheten är god. Lokalgator i Stockholms bostadsområden har generellt en hastighetsgräns på 30 km/tim och detta ska inte ändras.

För att hastighetsgränserna ska respekteras är det viktigt att sätta rätt hastighetsgräns med hänsyn till gatans funktion och att utforma gatan så att den naturligt stödjer trafiken att hålla rätt hastighet. Ambitionen med arbetet har varit att få fram en väl avvägd hastighet på varje enskild gata utifrån en strukturerad arbetsmetod. Kontorets förslag till nya hastighetsgränser presenteras i bifogade rapport. Förslaget innebär att många gator och vägar får sänkt hastighet, merparten från 50 till 40 km/tim. Några gator får höjd hastighet, antingen från 30 till 40, eller från 50 till 60 km/tim.

Trafikkontoret kommer att redovisa eventuella justeringar av förslaget med hänsyn till vad som förs fram i remissvaren och undersöka vilka typer av åtgärder som kan behövas för att stödja hastighetsefterlevnaden. Det behöver då sannolikt göras en prioritering av var och hur omfattande fysiska åtgärder som ska göras. Kommunikationsinsatser är viktiga för att få acceptans och förståelse för de nya hastighetsgränserna.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 41
Växel 08-508 272 00
christina.akbar@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

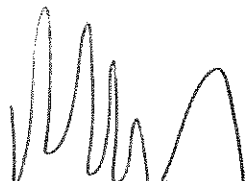
Den 16:e juni beslutade trafiknämnden att förslaget skulle skickas ut på remiss. Vi vill särskilt få synpunkter kring de principer som använts för att ta fram förslaget till nya hastighetsgränser och om det blir ytterligare konsekvenser – både positiva och negativa – som inte har diskuterats i förslaget.

Remissvar ska märkas med diarienummer T2016-00712 och skickas, senast fredag den 30:e september till:

Trafikkontoret
Registraturet
Box 8311
104 20 Stockholm

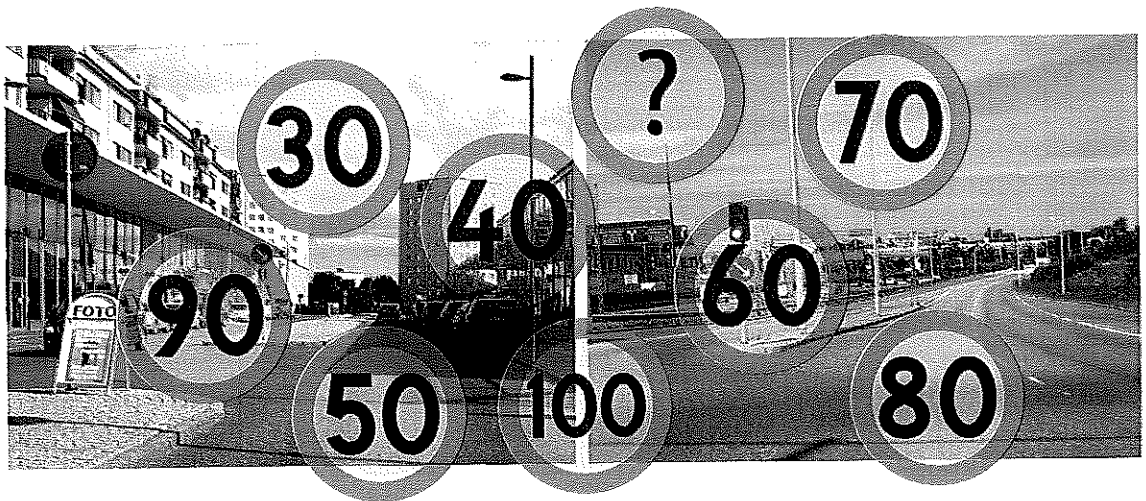
Eller
trafikkontoret@stockholm.se – ange T2016-00712 som ämne.

Med vänlig hälsning



Mattias Lundberg
Avdelningschef trafikplanering

Bilaga 1: Förslag till nya hastighetsgränser



HASTIGHETSPLAN STOCKHOLM
Del 2 Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen

TITEL: HASTIGHETSPLAN STOCKHOLM; Del 2 Hässelby-Vällingby, Liljeholmen och Skärholmen, remisshandling juni 2016

BESTÄLLARE: Stockholms stad, Trafikkontoret

KONSULT: Tyréns AB

UPPDRAGSANSVARIG: Johanna Rahm (Björn Hansson fram till juni 2015).

HANDLÄGGARE: Johan Swärd, Emma Holgersson

KVALITETSGRANSKARE: Martin Larsson

TILLSTÅND: Alla foton är tagna av Tyréns AB i augusti 2012 och juli 2013. Kartor används med tillstånd av Stockholms stad.

FRAMSIDA: Foton från Ångermannagatan i Hässelby-Vällingby och Årstabergsvägen i Hägersten-Liljeholmen

SAMMANFATTNING.....	4
Omfattning och metod.....	4
Principer för nya hastighetsgränser.....	4
Förslag till nya hastighetsgränser.....	5
Kvalitetsavvikelser med förslag till åtgärder.....	6
INLEDNING.....	8
Metod.....	10
GENERELLA RÅD OCH RIKTLINJER	12
Ett nytt system med hastighetsgränser.....	12
Kommunens beslutsmandat.....	12
Utvärdering av nya hastighetsgränser.....	12
NULÄGESBESKRIVNING.....	14
Befintliga hastighetsgränser.....	14
Trafiknät.....	16
Livsrum.....	21
Dimensionerande trafiksäkerhetssituation.....	25
Upplevda och uppmätta störningar.....	29
Upplevda och uppmätta störningar.....	29
ANALYS	32
Nulägesanalys.....	32
Länkoptimering.....	35
Nätanpassning.....	36
Systemanpassning.....	37

FÖRSLAG TILL NYA HASTIGHETSGRÄNSER.....	38
Motiv till valda hastighetsgränser.....	38
Hässelby - Vällingby.....	39
Liljeholmen.....	48
Skärholmen.....	55
KVALITETSAVVIKELSER.....	60
Avvikelser korsningspunkter fordonstrafik.....	61
Avvikelser korsningspunkter oskyddade trafikanter.....	61
FORTSATT ARBETE.....	64
REFERENSER.....	64

SAMMANFATTNING

Ambitionen med hastighetsplanen är att ta fram en väl avvägd hastighet på varje enskild gata. Hastigheten ska avspegla gatans funktion, utformning samt ge en inriktning till hur trafikmiljön bör utvecklas.

OMFATTNING OCH METOD

Arbetet med att ta fram förslag till nya hastighetsgränser i Stockholm har genomförts i flera delar. Den första delen var ett pilotprojekt som omfattade de tre stadsdelsområdena Spånga-Tensta, Kungsholmen inklusive Centralbron och Västerbron samt del av Hägersten-Liljeholmen. Detta uppdrag, del 2, omfattar stadsdelarna Hässelby-Vällingby, Skärholmen och återstående gator inom Hägersten - Liljeholmen. I de tre stadsdelsområdena har i huvudsak huvudgatorna valts ut för analys men även några lokalgator ingår.

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. Syftet med hastighetsplanen är att anpassa trafiksystemet efter stadens förutsättningar, samt skapa ett underlag för beslut om hastighetsgränser i det nya hastighetsgränssystemet.

PRINCIPER FÖR NYA HASTIGHETSGRÄNSER

I Pilotprojektet redovisas ett antal principer för hastighetsgränser för de tre stadsdelsområdena. Dessa kompletteras här av principer för Gångfart och 80 km/tim. Förslaget till nya hastighetsgränser presenteras i kartor i litet format på sidan 5 samt i större format på sidorna 39, 48 och 55. De principer som föreslås ska gälla för nya hastighetsgränser sammanfattas här till höger.

Gångfart: Gator som har 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 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 600m. 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.

Inga gator och vägar inom stadsdelsområdena som omfattas av pilotprojektet föreslås få 90, 100 eller 110 km/tim och därför har inga principer tagits fram för dessa.

FÖRSLAG TILL NYA HASTIGHETSGRÄNSER

Teckenförklaring

Justerad hastighet

— Gångfart

— 30 km/tim

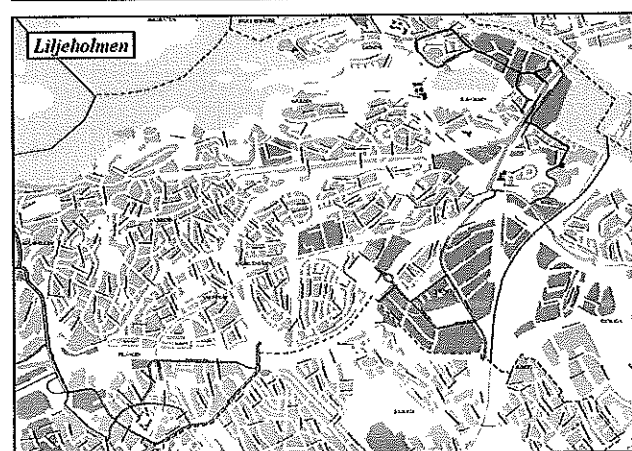
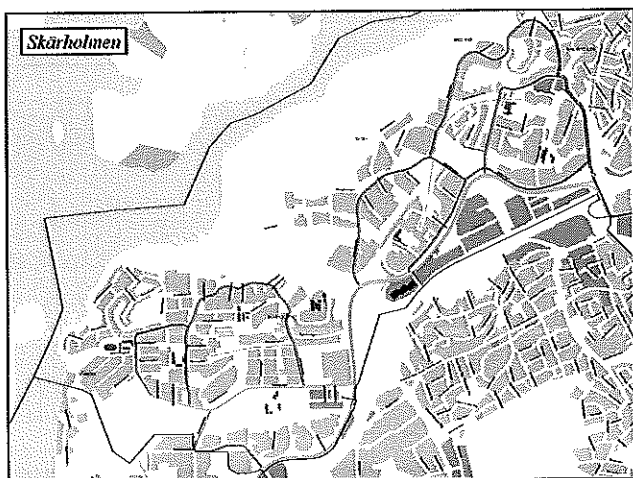
— 40 km/tim

— 60 km/tim

■ Grundskola

--- Kommungräns

- - - Stadsdelsområde



KVALITETSAVVIKELSER MED FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Enligt analysmodellen för *Rätt fart i staden* bedöms fem stadsbyggnads-kvaliteter för varje delsträcka. Bedömningen görs genom att ange kvalitetsavvikelser i form av röd avvikelse (låg standard) eller gul avvikelse (mindre god standard) för varje egenskap. Om en egenskap uppfylls fås god standard (grön). En delsträcka kan alltså få flera kvalitetsavvikelser, som antingen är röda eller gula. Förslaget till nya hastighetsgränser innebär att ett antal kvalitetsavvikelser uppstår. Genom att genomföra åtgärder kan kvalitetsavvikelsema reduceras och bidra till att nå uppsatta mål om bra koppling mellan hastighetsgräns och gatans utformning. Åtgärder är både av mindre och större omfattning.

Behov av åtgärder finns för de allra flesta sträckor redan idag. Det behöver därmed inte betyda att åtgärder måste genomföras innan en ny hastighetsgräns kan införas. Åtgärdsplanering är ett löpande arbete och hastighetsplanerna bidrar med motiv och inriktning för hur trafikmiljön längs en gata successivt bör utvecklas. De viktigaste åtgärder, generellt beskrivna, är:

- Utbyggnad av separata gång- och cykelbanor
- Utbyggnad av hastighetssäkrade passager och korsningspunkter
- Omgestaltning av gator eller utbyggnad av fysiska hastighetsdämpande åtgärder
- Fördjupande utredningar avseende påverkan på buller, vibrationer och luftkvalitet
- Kommunikationsarbete internt i kommunen samt med medborgarna gällande acceptans och efterlevnad av de nya hastighetsgränserna.

INLEDNING

Stockholms stad tog under 2012 fram en hastighetsplan för huvudgatorna i stadsdelarna Spånga-Tensta, Kungsholmen och delar av Hägersten-Liljeholmen som ett pilotprojekt. Pilotprojektets syfte var att testa hur Trafikverkets och SKL's (Sverige kommuner och Landsting) metod *Rätt fart i staden* kunde användas i Stockholm stad.

I denna utredning görs på samma sätt en hastighetsöversyn för stadsdelarna Hässelby-Vällingby, Liljeholmen och Skärholmen, till vilken pilotprojektet ligger till grund. I Liljeholmen ingår även Fruängen och Västberga för att komplettera hastighetsplanen för hela stadsdelsområdet Hägersten-Liljeholmen)

Stockholms stad planerar att fortsätta arbetet med att ta fram hastighetsplaner för stadens samtliga stadsdelar.



Småskalig bostadsgata med befintlig 50 km/tim (Ångermannagatan, Hässelby-Vällingby).



Trafikled med befintlig 50 km/tim (Lövstavägen, Hässelby-Vällingby).

Metod

Metodiken i "Rätt fart i staden"

Hastighetsplanen för de tre stadsdelsområdena i Stockholm 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. Processen och de olika stegen i framtagandet av hastighetsplanen illustreras i figuren på nästa sida. Ett viktigt verktyg i analysen är ett kalkylark där hastighetens inverkan på kvaliteterna åskådliggörs, se bild nedan.

Hastighetsanalysen för stadsdelsområdena omfattar en nulägesanalys av dagens hastighetsgränser och de olika kvaliteterna som trafikmiljön har. Analysen baseras på den nulägesbeskrivning som gjorts genom inventering av gatumiljöerna och beskrivning av andra viktiga kvaliteter och funktioner hos gatorna. I analysen testas nya hastighetsgränser mot de

olika kvaliteterna. Syftet är att skapa så stor uppfyllelse av målen som möjligt. Till skillnad mot hur man tidigare tagit fram förslag till nya hastighetsgränser, innebär metoden Rätt fart i staden, att betydligt fler parametrar än tidigare beaktas vid valet av hastighetsgränser. När en målbild skapats för framtida hastighetsgränser, görs en analys av dagens brister i utformningen för att nå en utformning som stämmer överens med målbilden för de nya hastighetsgränserna. Slutligen redovisas en hastighetsplan med förslag till åtgärder som kommunen bör genomföra för att kunna införa nya hastighetsgränser.

Interna diskussioner

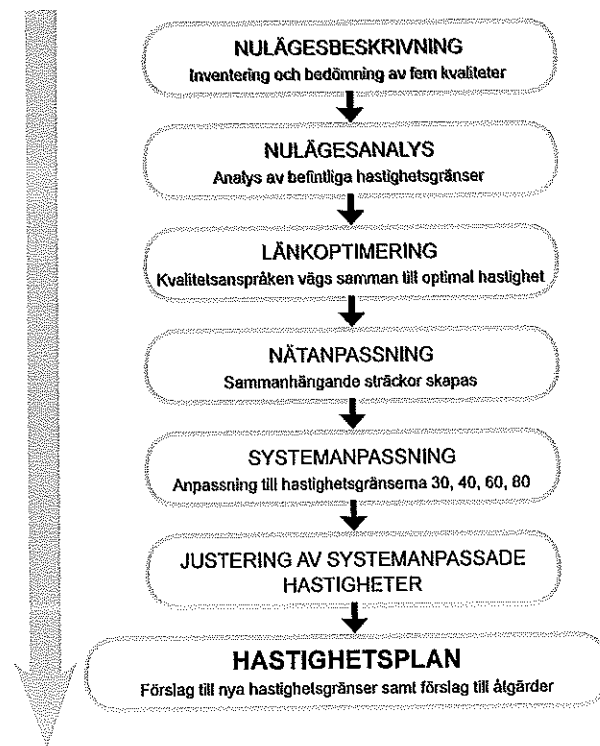
Arbetet med att ta fram förslag till nya hastighetsgränser för de tre stadsdelsområdena har genomförts av aktivt deltagande av många experter från olika förvaltningar inom staden. Syftet har varit att ha möjlighet att diskutera för- och nackdelar med olika hastighetsgränser och påverkan på staden. "Rätt fart i staden" har, genom diskussionerna på workshoparna, använts som ett verktyg för att få olika kompetenser att diskutera frågan.

Rätt fart i: Hässelby-Vällingby, Skärholmen och Liljeholmen

		Livsrum		Hastighet			Tillgänglighet			Karaktär	Trygghet	TS	Miljö		Kvalitets- avvikelse	
Nr	Namn	Vägg	Golv	Befintlig	Länk- optimerad	Nät- anpassad	BE	Koll	Utr				Luft	Buller		Gata
	Summa															1116
0	Västberga gåd	IT	IT	50	40	40	Mindre god	God	Primär	God	God	Mindre god	-	Mindre god	0	2
1	Lärnholmsbacken	T	IT	30	30	30	Mindre god	#SAKNAS!	Primär	God	God	-	-	Mindre god	0	3
2	Västberga gåd	T	IT	50	40	40	Mindre god	God	Primär	-	-	Mindre god	-	Mindre god	0	3
3	Skärholmsvägen	T	T	70	70	60	God	#SAKNAS!	Primär	-	-	-	-	-	0	0
4	Börnsåkersvägen	IT	IT	50	30	30	Mindre god	God	Primär	God	God	-	-	Mindre god	0	2
5	Sandviksvägen	IT	IT	50	30	30	Mindre god	God	Primär	God	God	-	-	Mindre god	0	2
6	Mälarskärsvägen	IT	IT	30	30	30	Mindre god	#SAKNAS!	Primär	God	God	-	-	Mindre god	0	2
7	Fyrisparken	M	M	50	30	30	Mindre god	God	Primär	God	God	-	-	-	0	1
8	Vårholmsbackarna	IT	IT	50	30	30	Mindre god	God	Primär	God	God	-	-	-	0	2
9	Elkhöjden	IT	IT	30	30	30	Mindre god	God	Primär	God	God	-	-	Mindre god	0	2
														Mindre god	0	1

Utdrag ur kalkylarket som används för analys enligt metodiken i "Rätt fart i staden"

Första steget i arbetsprocessen var genomförande av en kort utbildning i metoden "Rätt fart i staden". Utbildningen gav de inblandade i projektet en gemensam grund att stå på. Efter utbildningen har tre workshops genomförts där viktiga frågor diskuterats. Fokus på workshoparna har följt de olika stegen i metoden "Rätt fart i staden".



GENERELLA RÅD OCH RIKTLINJER

ETT NYTT SYSTEM MED HASTIGHETSGRÄNSER

År 2005 fick Vägverket (nuvarande Trafikverket) i uppdrag av Sveriges riksdag att se över det nuvarande hastighetsgränssystemet och hitta en strategi för att successivt anpassa hastighetsgränserna till Nollvisionens intentioner och de övriga transportpolitiska målen. Forskning och utveckling inom området har gjort att de tidigare generella hastighetsgränserna 50 km/tim inom tätort och 70 km/tim utanför tätort är för trubbiga för att spegla olika karaktärer och trafikmiljöer.

Resultatet blev att Vägverket förordade en komplettering av de udda gränserna med ett införande av jämna steg så att alla 10-steg mellan 30 och 120 km/tim skulle kunna användas. Vägverket bedömde att ett införande på lång sikt skulle kunna spara uppskattningsvis 40-50 liv varje år, varav 15-20 på det kommunala vägnätet vid en övergång till 30, 40 och 60 km/tim.

I maj 2007 beslutade riksdagen att det nya hastighetsgränssystemet skulle införas från 2 maj 2008 och möjligheten att på sikt övergå till ett system med enbart jämna 20-steg och 30 km/tim diskuterades. Syftet med ändringen var att få hastighetsgränser som bättre överensstämmer med vägens standard. Anpassningen av hastighetsgränserna är avsedd att ge ökad trafiksäkerhet baserad på krockvåldsprincipen, en minskad miljöpåverkan samt en ökad respekt och acceptans för hastighetsgränserna.

Vägverket och Sveriges kommuner och landsting har tagit fram råd, riktlinjer och regler för ett införande genom nya föreskrifter och handböcker. Handboken Rätt fart i staden togs fram för att skapa en gemensam nationell arbetsmetodik för det kommunala vägnätet och rekommenderar att

främst de jämna hastighetsgränserna mellan 40 och 100 km/tim (inkl. 30 km/tim) används inom tätorter.

KOMMUNENS BESLUTSMANDAT

Kommunen är beslutsfattare för hastighetsgränserna på samtliga vägar inom tätbebyggt område och på vägar där kommunen är väghållare utom tätbebyggt område. Sedan den 2 maj 2008 kan kommunerna införa 30 och 40 km/tim i hela eller delar av ett tätbebyggt område (3 kap 17 § TrF). Beslut om annan hastighetsgräns än 50 km/tim inom tätbebyggt område får ske om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.

Enligt vägmärkesförordningen har kommunerna sedan den 1 augusti 2008 möjlighet att införa hastighetsgränserna 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100 och 110 km/tim inom tätbebyggt område vilket de gör genom att besluta om lokala trafikföreskrifter (VVFS 2008:184). Innan ett hastighetsbeslut fattas har kommunen skyldighet att låta den polismyndighet och den statliga väghållningsmyndighet som berörs få yttra sig över förslaget (10 kap 5 § TrF).

UTVÄRDERING AV NYA HASTIGHETSGRÄNSER

Trafikverket har genomfört utvärderingar av effekterna av de nya hastighetsgränserna där de införts och om det finns åtgärder som kan vidtas för att förbättra resultaten. Uppdraget slutredovisades i juni 2012 och finns att läsa i rapporten "Utvärdering av nya hastighetsgränser" (Trafikverket 2012:135).

Slutsatsen av utvärderingarna avseende kommunala gator och vägar är att effekterna hittills är begränsade. Eftersom relativt få kommuner genomfört förändringar av hastighetsgränserna har materialet för utvärderingen varit begränsat. Resultatet av utvärderingarna av kommunala gator och vägar visar att sänkningar från 50 till 40 km/tim har sänkt medelhastigheten med 3,8 km/tim på övergripande huvudnätsleder och med 1,7 km/tim på huvudnätsgator och lokalgator. Höjningar från 50 till 60 km/tim har ökat medelhastigheten med 1,6 km/tim på övergripande huvudnätsleder och med 0,9 km/tim på huvudnätsgator.

Förändringarna i faktisk hastighet kan verka små, men även små hastighetsänkningar har stor positiv effekt på trafiksäkerheten. Till exempel innebär en sänkning av medelhastigheten med 5 % en minskning av antalet döda med cirka 20 %. Minskningen av antalet svårt skadade blir något lägre, knappt 15 % (Sveriges kommuner och landsting och Vägverket, 2008).

Utredningens förslag

Utredningen föreslår ett antal åtgärder för att förbättra hastighets- och vägtransportssystemet utifrån framtagna resultat i utvärderingen. Två viktiga förslag till åtgärder som påverkar kommunens arbete är:

- Hastighetsgränserna 50, 70 och 90 km/tim avvecklas
- Förenklad utmärkning

Utredningen föreslår alltså att 50, 70 och 90 km/tim på sikt avvecklas vilket också är den princip som Trafikverkets arbete med hastighetsgränser utgår från. Därför använder sig Trafikverket allt mer av de jämna hastighetsgränserna. Trafikverkets utredning föreslår att förändringarna juri-

diskt bör göras genom att införa den generella hastighetsgränsen 40 km/tim inom tätbebyggt område och 60 km/tim utom tätbebyggt område.

Utmärkning av hastighetsgränser föreslås förenklas genom att man inte behöver sätta upp vägmärken vid anslutande gator lika frekvent som idag. Dessutom föreslås att zonmärke för hastighetsgränsen 30 km/tim införs.

Regeringens beslut

I början av 2013 fattade regeringen beslutet att inte ändra på de nu gällande hastighetsgränserna. Motivet är att det inte finns tillräckligt starka skäl för att ändra lagstiftningen. Det innebär att 50, 70 och 90 km/tim inte kommer att avvecklas och går alltså emot Trafikverkets förslag. Kommunerna kan därför fortsätta använda hastighetsgränser i 10-steg mellan 30 och 100 km/tim. Regeringens ställningstagande innebär också att det inte blir något beslut om ny bashastighet till 40 km/tim inom tätbebyggt område.

Att ändå sträva mot att endast använda sig av hastighetsgränserna 30, 40 och 60 km/tim har dock många fördelar. Sveriges kommuner och landsting rekommenderar att kommunerna fortsätter att se över sina hastighetsgränser så att de anpassas till de förutsättningar och mål som kommunen har för sina tätorter. Eftersom Trafikverket jobbar efter principen att allt mer använda sig av de jämna hastighetsgränserna nationellt, bör Stockholm också följa principen och i framtiden inte ha gator och vägar med 50, 70 och 90 km/tim.

NULÄGESBESKRIVNING

I trafikplaneringshandboken TRAST (Trafik för en attraktiv stad) beskrivs fem stadsbyggnadskvaliteter som påverkar och påverkas av trafikens hastighet i gaturummet. Dessa spelar en central roll i framtagandet av hastighetsplanen för att beskriva vilka kvaliteter tätorterna har i nuläget och hur de kan förbättras med nya hastighetsgränser. Varje kvalitet mäts eller redovisas på olika sätt:

Stadsbyggnadskvalitet	Redovisas som
Stadens karaktär	Livsrum
Tillgänglighet	Trafikknät
Trygghet	Uppmätta och upplevda störningar
Trafiksäkerhet	Dimensionerande trafiksäkerhets-situation
Miljö och hälsa	Uppmätta och upplevda störningar

Respektive kvalitet beskrivs under kommande rubriker. Under processen har avstämningar gjorts med stadens experter för de olika delarna i nulägesbeskrivningen. Förutom ovanstående kvaliteter redovisas också nuvarande hastighetsgränser.

BEFINTLIGA HASTIGHETSGRÄNSER

Hastighetsgränserna inom Stockholms stad grundar sig i allmänhet på de generella bestämmelserna i Trafikförordningen. I Trafikförordningen föreskrivs att inom tätbebyggt område gäller den generella hastighetsbegränsningen 50 km/tim och utom tätbebyggt område gäller 70 km/tim om inget annat föreskrivs.

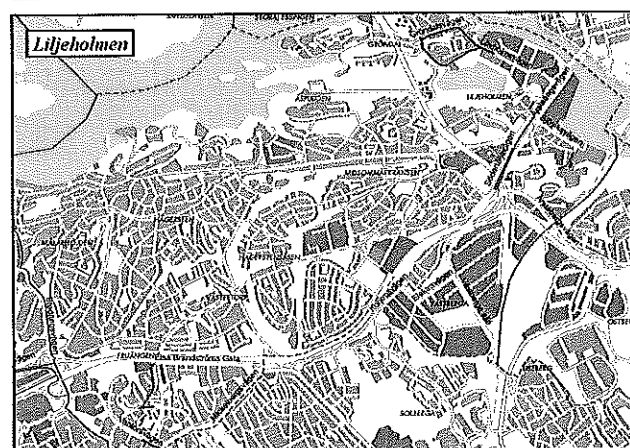
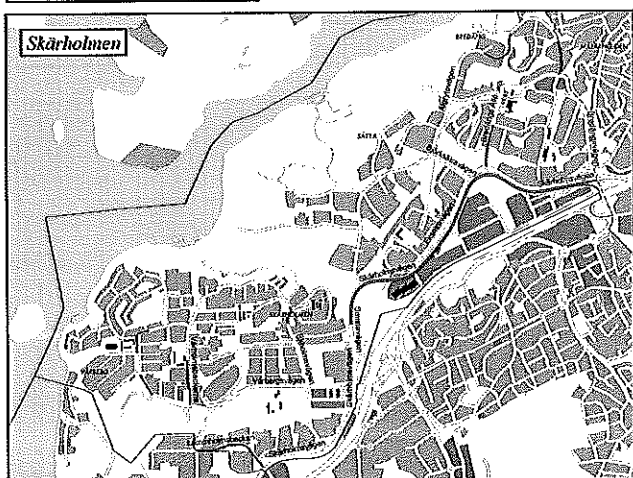
Majoriteten av de gator som ingår i analysen i de tre stadsdelsområdena

i Stockholm har idag 50 km/tim (se kartor sidan 15). Även 30 km/tim förekommer på flertalet gator. Sett till staden som helhet, där lokalgatorna räknas med, är 30 km/tim den hastighetsgräns som dominerar. Merparten av gatorna i lokalnätet ingår i någon av de många zoner med 30 km/tim som finns. För dessa finns principer som pekar ut dem som lämpliga för 30 km/tim. Lokala sänkningar till 30 km/tim på gator med 50 km/tim används vid grundskolor där entrén är riktad mot gatan.

Några sträckor som ingår i analysen har 30 km/tim som rekommenderad hastighet. Trafikleder och andra större vägar har 70 km/tim eller högre. Inga gator och vägar har idag 40 eller 60 km/tim.

Här redovisas dagens hastighetsgränser i de tre stadsdelarna Hässelby-Vällingby, Liljeholmen och Skärholmen.

Teckenförklaring	
Befintlig hastighetsgräns	
	30 km/tim
	50 km/tim
	70 km/tim
	Grundskola
	Kommungräns
	Stadsdelsområde



TRAFIKNÄT

Nulägesbeskrivningen av trafiknäten är viktig för att skapa en bild över vilken funktion varje gata har för biltrafiken, kollektivtrafiken och utryckningstrafiken. Det gör att man vid den sammanvägda analysen om lämplig hastighetsgräns kan ta hänsyn till gator med höga krav på framkomlighet för dessa trafikslag. En låg hastighetsgräns på en sådan gata medför kvalitetsavvikelser och låg måluppfyllelse för deras anspråk.

Trafiknät för biltrafik

Trafiknät för bil delas in i ett övergripande nät, ett huvudnät samt ett lokalnät (se kartor sidan 18). Indelningen ger en uppfattning om vilken funktion man bedömer att gatan har i vägsystemet. Utgångspunkt för klassificeringen i Stockholm har varit den indelning som gjordes i samband med införandet av 30-zoner.

Det övergripande nätet används av trafik som har regionala eller nationella start- och målpunkter. Bergslagsvägen och Södertäljevägen är vägar som klassats som övergripande nät och återfinns båda finns i utkanten av studieområdena.

Huvudnätet motsvarar de större, mest trafikerade vägarna som kopplar ihop stadens olika områden. För att huvudnätet ska locka till sig trafik från lokalnätet behöver dessa gator ha en bättre framkomlighet och högre hastighet för biltrafiken jämfört med gatorna i lokalnätet. Merparten av gatorna som ingår i analysen bedöms tillhöra huvudnätet.

Lokalnätet har till syfte att leda trafiken inom områden fram till målpunkten och här är samspelet mellan biltrafiken och de oskyddade trafikanterna en viktig fråga. Få gator som ingår i analysen tillhör lokalnätet. Några exempel

finns dock, Årstaängsvägen och Liljeholmshamnen i Liljeholmen. Det är viktigt att komma ihåg att i princip alla de gator som inte ingår i analysen tillhör lokalnätet.

De olika nätens hastighetsanspråk enligt Rätt fart i staden-metoden redovisas i tabellen nedan.

Kvalitetsnivå	Lokalnät	Huvudnät	Övergripande nät
God	> 30 km/tim	> 50 km/tim	> 60 km/tim
Mindre god	< 30 km/tim	30-40 km/tim	40-50 km/tim
Låg		< 20 km/tim	< 30 km/tim

Tabellen ovan ger en förenklad koppling mellan vilka hastighetsnivåer för biltrafiken som kan anses vara acceptabla beroende på vilken funktion varje gata har i trafiksystemet. Framkomligheten beror på många andra förutsättningar som trafikmängd, korsningsavstånd och mängd korsande gående. Värdena i tabellen är ett hjälpmedel i metoden för att visa skillnaden på acceptabla hastighetsnivåer för gator som har olika funktion i olika nät. När biltrafikens anspråk vägs samman med övriga anspråk ger nåttillhörigheten en indikation på var högre hastigheter och bra framkomlighet är mer eller mindre viktigt.

Trafiknät för kollektivtrafik

Kollektivtrafiknätet delas in i nät för region-, stom- och stadsbusslinjer. De olika näten har olika anspråk på tillgänglighet och hastighetsgräns. Gator och vägar som trafikeras av bussar med regionala målpunkter med långt avstånd mellan hållplatser har klassificerats som nät för regionbussar. De gator och vägar som trafikeras av "blåbussarna" samt av stads-

busstrafik med hög turtäthet har ansetts tillhöra nätet för stombuss och gator och vägar som trafikeras av övriga linjer har klassificerats tillhöra nätet för stadsbuss (se kartor sidan 19).

De olika nätens hastighetsanspråk redovisas i tabellen nedan. Om bussarna trafikerar vägar som får lägre hastighetsgräns än dessa fås kvalitetsavvikelser för tillgängligheten för kollektivtrafiken i den sammanvägda analysen.

Kvalitetsnivå	Stadsbuss	Stombuss	Regionbuss
God	> 30 km/tim	> 40 km/tim	> 60 km/tim
Mindre god	20 km/tim	30 km/tim	40-50 km/tim
Låg	10 km/tim	20 km/tim	30 km/tim

Tabellen ovan som används i metoden är en förenkling av de anspråk som kollektivtrafiken ställer på transportsystemet som fokuserar på den hastighetsnivå som gatan har. Hastighetsvärdena i tabellen är inte det centrala eftersom tillgängligheten för kollektivtrafiken beror på en rad andra förutsättningar, såsom busskörfält, hållplatsutformningar och prioritering i korsningar. Tabellen går alltså inte att direkt jämföra med medelhastigheten för busstrafik på en viss linje och särskilt i innerstadsmiljö kan lägre hastigheter accepteras. Med hjälp av tabellen kan ändå ett anspråk på högre hastighetsnivå och framkomlighet ställas för region- och stombussar jämfört med stadsbussar. I sammanvägningen med övriga anspråk i metoden ger det indikationer på att gator med denna typ av kollektivtrafik bör ges en bättre framkomlighet än en gata som trafikeras av stadsbusstrafik eller saknar busstrafik.

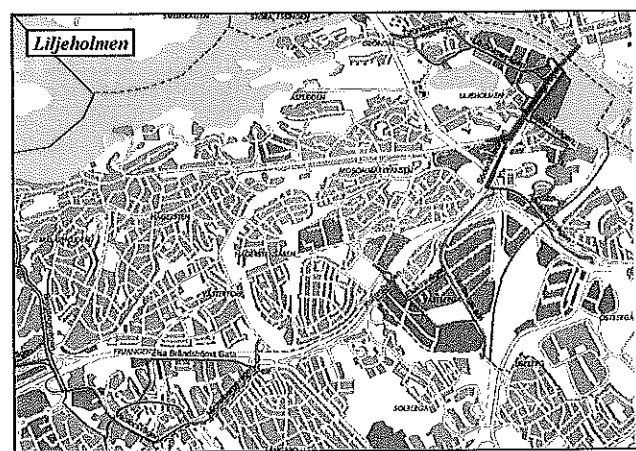
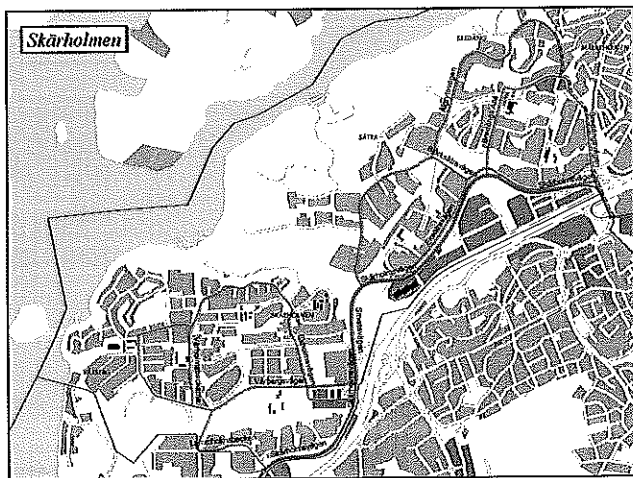
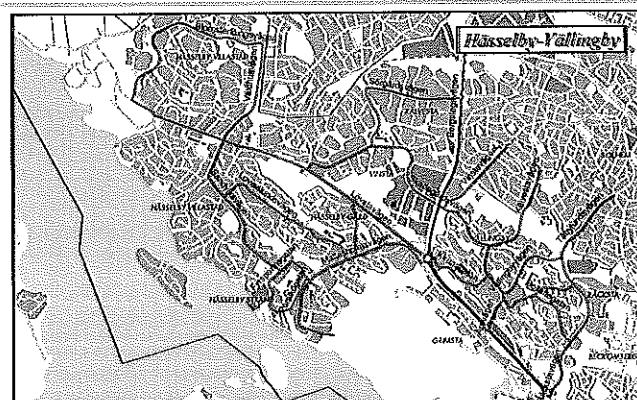
Trafiknät för utryckningstrafik

Utryckningstrafiken har behov av ett vägnät med högt tillgänglighetsanspråk för att snabbt kunna nå ut till de olika delarna av staden. Anspråket kan inte direkt översättas i behov av höga hastighetsgränser på enskilda sträckor utan ofta handlar det om att utformningen inte bör ha för många olämpligt utformade farthinder för utryckningstrafik och trånga passager eller annat som hindrar framkomligheten längs viktiga utryckningsvägar.

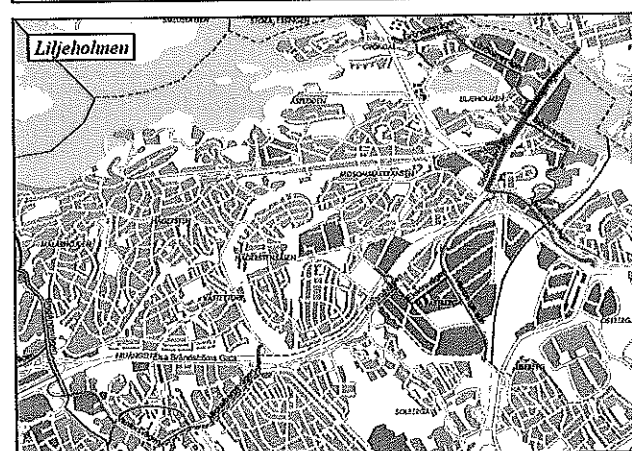
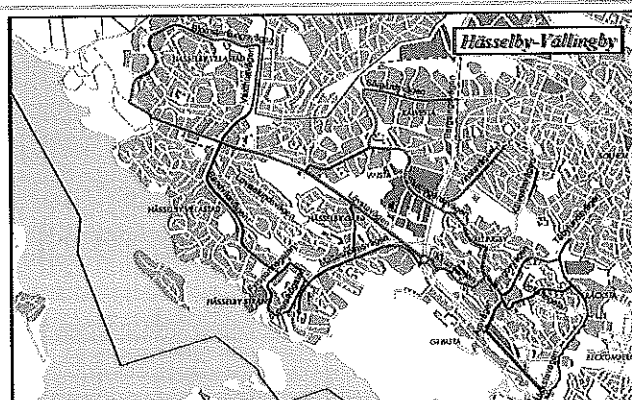
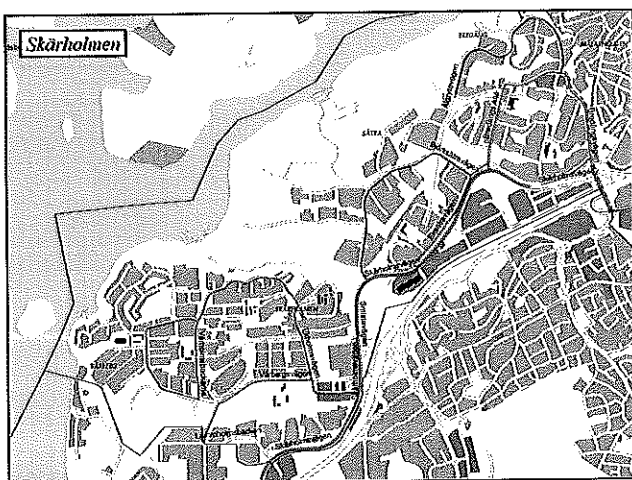
I de tre stadsdelsområdena har de primära utryckningsvägarna schablonmässigt antagits vara de samma som det övergripande nätet och huvudnätet för biltrafik (se kartor sidan 20).

Här redovisas framkomlighetsanspråken för biltrafik, kollektivtrafik och utryckningstrafik längs det nät av gator som ingår i analysen.

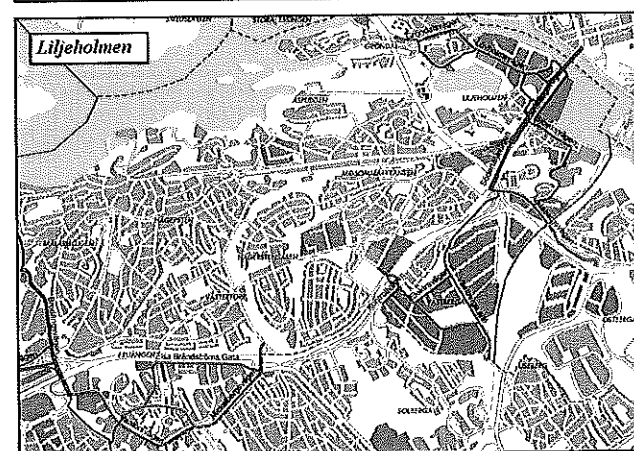
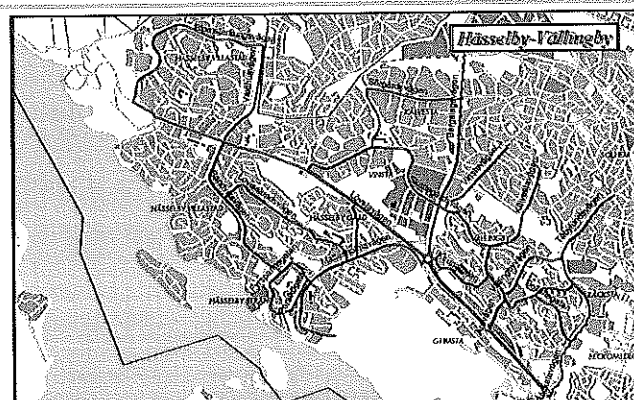
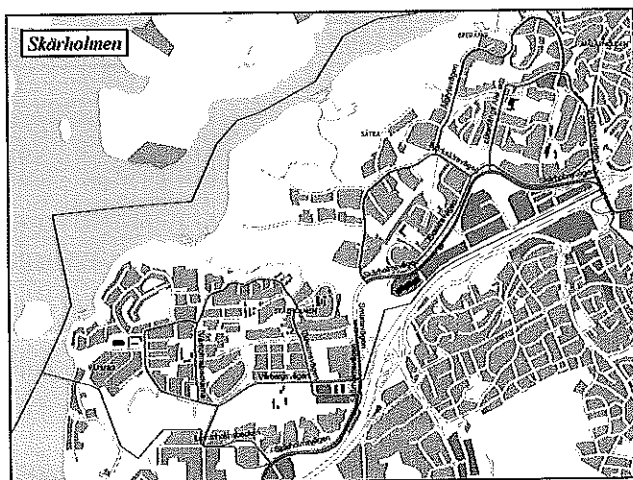
Teckenförklaring	
Trafiknät - Biltrafik	
	Övergripande nät
	Huvudnät
	Lokalnät
	Grundskola
	Kommungräns
	Stadsdelsområde



Teckenförklaring	
Trafiknät - Kollektivtrafik	
	Regionbuss
	Stombuss/omfattande stadsbuss
	Övrig stadsbuss
	Grundskola
	Kommungräns
	Stadsdelsområde



Teckenförklaring	
Trafiknät - Utryckning	
	Primär
	Grundskola
	Kommungräns
	Stadsdelsområde



LIVSRUM

För att kunna identifiera vilken hastighetsnivå som är lämplig i förhållande till gatans och gaturummets funktion och utformning görs en analys enligt "Livsrumsmodellen". I denna modell delas staden in i tre olika rum: frirum, mjuktrafikrum och transportrum. Dessutom används två "mellanrum": integrerat frirum och integrerat transportrum.

Livsrumsmodellen används som stöd för att dela in gaturummen efter dess karaktärsdrag. Tätortens karaktär bedöms med utgångspunkt från gaturummets väggar och vilka anspråk de gör på golvet i gaturummet. Ett bra utformat gaturum med väggar som passar ihop med golvet utformning blir självförklarande och lätt att förstå för alla som vistas i rummet. För majoriteten av alla de inventerade gatorna har väggarna och golvet bedömts ha samma livsrum, men på vissa gator skiljer det sig åt vilket får ses som negativt eftersom det då blir svårt för trafikanten att uppfatta och hålla lämplig hastighet.

Hastighetens betydelse för karaktären gör att ett integrerat frirum max bör ha gångfart, ett mjuktrafikrum max 30 km/tim och ett integrerat transportrum max 50 km/tim för att uppnå god kvalitet för stadens karaktär, se tabellen nedan. Transportrum ingår inte i tabellen nedan eftersom hastigheten i detta rum inte har någon avgörande betydelse för stadens karaktär. Frirum ingår inte heller eftersom det är ett rum där i princip ingen motorfordstrafik bör förekomma.

Kvalitetsnivå	Integrerat frirum	Mjuktrafikrum	Integrerat transportrum
God	≤ 10 km/tim	≤ 30 km/tim	≤ 50 km/tim
Mindre god	20 km/tim	40 km/tim	60 km/tim
Låg	≥ 30 km/tim	≥ 50 km/tim	≥ 70 km/tim

På nästa sida redovisas en sammanställning av livsrummens olika karaktärsdrag i form av en matris, som använts som utgångspunkt vid inventeringen av gaturummen. Utöver dessa karaktärsdrag har även hänsyn tagits till gatans läge i tätortsstrukturen. Efter matrisen redovisas ett antal exempel på resultat av inventeringen av livsrummen och på sidan 24 finns kartor som visar bedömningen av livsrum väggar.

	FORDON	OSKYDDADE TRAFIKANTER	KORSNINGS- BEHOV KG	FUNKTION MILJÖ	BEBYGGN. SL	ENTRÉER
FRIKUM F	GÄENDE / CYKLIS- TER Ingen motorfordons- trafik!			Renodlat vistelse- rum för oskyddade trafikanter såsom torg, park, gc-vägar, bilfria områden		
INTEGRERAT FRIKUM IF	GÄENDE / CYKLIS- TER Motorfordonstrafik	Färdas i gatan	Inget korsningsbehov, vistas redan i gatan	Yta / rum för gång- och cykeltrafikanter med angränsningstrafik till fastighet	Bebyggelsen tät och i direkt kontakt med gaturummet	Många, tätt placerade entréer i direkt anslut- ning till gaturummet
MILJÖTRAFIK- RUM M	GÄENDE / CYKLIS- TER MOTORFORDON Samspel!	Färdas i gatan, längs kanterna	Stort korsningsbehov, längs hela gatan	Större delen av tät- ortens gaturum, ofta blandad stadsbebyg- gelse	Tät eller mer gles bebyggelse, som gör anspråk på kontakt o närvaro, inte alltid i direkt anslutning	Många entréer eller tätt med entréer, indi- rekt mot gaturummet
INTEGRERAT TRANSPORTRUM IT	MOTORFORDON Gående / cyklister	Färdas på separerad gång- och cykelväg i gaturummet eller längs kanten av gatu- rummet	Litet korsningsbehov, endast i korsnings- punkter	Huvudsakligen ett transportrum	Bebyggelsen skapar väggar i gaturummet, men indraget utan anspråk på kontakt	Få entréer eller gles med entréer, ej i direktkontakt med gaturummet
TRANSPORTRUM T	MOTORFORDON Inga gående /cyklis- ter!	Färdas på helt sepa- rerade gång- och cykelstråk utanför gaturummet	Inget korsningsbehov, sker planskilt	Renodlat trans- portrum, barriärer	Ingen bebyggelse i direkt anslutning till gaturummet	Inga

Transportrum

Vägar som bedömts vara transportrum saknar bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Vissa av de vägar som har väggar av karaktären transportrum, har även golv av karaktären transportrum.

Golven har bedömts som transportrum när oskyddade trafikanter normalt inte rör sig längs vägen och deras korsningsbehov sker planskilt. På många vägar är dock inte oskyddade trafikanter separerade och då har golven bedömts vara av karaktären integrerat transportrum.

Integrerat transportrum

Integrerat transportrum är den karaktär som dominerar i analysen. Väggar som bedömts vara av karaktären integrerat transportrum kännetecknas av att det finns bebyggelse som skapar väggar i gaturummet, men det är gles med entréer och husen ligger indragna från vägen.

Golv som klassificeras som integrerat transportrum karaktäriseras av att oskyddade trafikanter rör sig längs gatan, men att de inte har något stort korsningsbehov förutom i vissa specifika punkter.

Många av de vägar som inventerats har både väggar och golv av karaktären integrerat transportrum. Det finns dock även vägar där antingen golvet eller väggarna är av annan karaktär (transportrum eller mjuktrafikrum).

Mjuktrafikrum

Sett till staden som helhet är mjuktrafik ett vanligt förekommande livsrum eftersom stora delar av en stads bostadsområden klassificeras som mjuktrafikrum. Eftersom merparten av gatorna och vägarna som ingår i analysen tillhör huvudnätet eller det övergripande nätet, har dock endast

ett fåtal gator i varje stadsdelområde klassificerats som mjuktrafikrum.

Gatorna som klassats som mjuktrafikrum finns i främst Vällingby och Hässelby, där några gator som i första hand är bostadsgator, har karaktären av mjuktrafikrum på både väggar och golv. Vinstavägen och Loviselundsvägen är två exempel på gator där bebyggelsen ligger nära gatan, direktutfarter finns mot gatan och gatan är relativt smal. Täbylundsvägen i Vällingby är ett exempel på en gata där väggarna klassificerats som mjuktrafikrum medan golvet är ett integrerat transportrum. Längs gatan ligger husen nära vägen med direktutfarter men gatan är bred och rak, och har endast gångbanor.

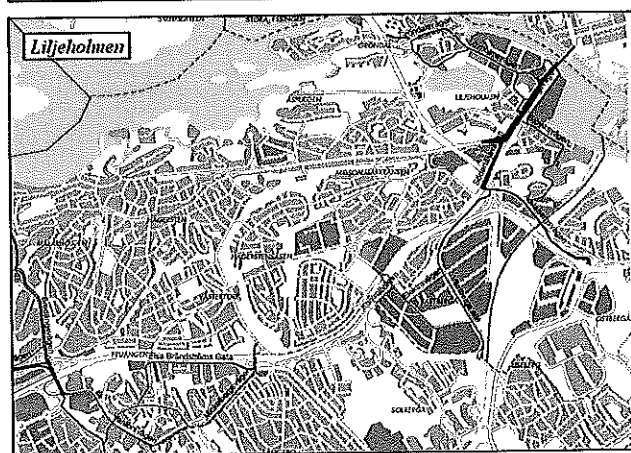
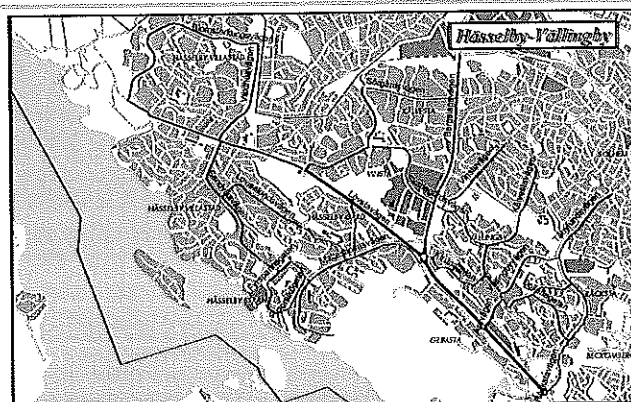
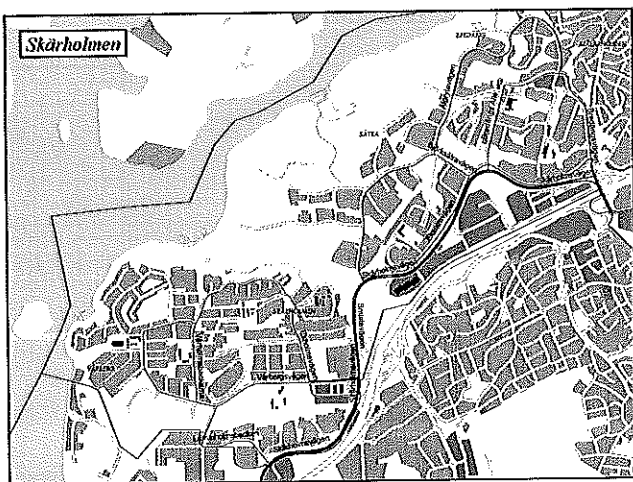
Det omvända förhållandet, d.v.s. att väggarna klassats som integrerat transportrum men golvet som mjuktrafikrum finns t.ex. på Essingeringen/Essingestråket på några sträckor där gatan är smal men bebyggelsen gles.

Integrerat frirum och frirum

Eftersom endast större gator och vägar ingår i analysen har inga integrerade frirum eller frirum identifierats.

Här redovisas livsrummen (transportrum, integrerat transportrum, mjuktrafikrum, integrerat frirum och frirum) för de olika stadsdelarna.

Teckenförklaring	
Livsrum - Väggar	
	T
	IT
	M
	IF
	Grundskola
	Kommungräns
	Stadsdelsområde



DIMENSIONERANDE TRAFIKSÄKERHETSSITUATION

Vad är dimensionerande trafiksäkerhetssituation?

Den dimensionerande trafiksäkerhetssituationen (DTSS) beskriver sambanden mellan trafiksäkerheten och hastighetsnivån och anges för en punkt eller sträcka. Hastighetsnivåerna bygger på den så kallade krockvårdskurvan som visar på hur stor risken är att dödas vid en kollision för olika trafikanter.

Den DTSS som har lägst hastighetsanspråk och som är mest förekommande blir dimensionerande för sträckan. I gaturum där gång- och cykeltrafikanterna färdas tillsammans med motorfordonstrafiken längs gatan är gc/bil alltid den dimensionerande trafiksäkerhetssituationen eftersom de oskyddade trafikanterna har högst krav på trafiksäkerhet. Detta betyder att hastigheter över 30 km/tim på dessa länkar ger en mindre god eller låg standard på trafiksäkerheten.

Enskilda punkter på sträckan kan ha ett lägre DTSS och anges då särskilt som kvalitetsavvikelser. I samband med genomförandet av hastighetsplanen görs en bedömning om punkterna behöver åtgärdas med till exempel en lokal hastighetsbegränsning eller fysisk åtgärd innan utmärkning sker. Dimensionerande trafiksäkerhetssituation och dess olika kvalitetsnivåer redovisas i tabellen nedan.

Kvalitetsnivå	Ge/bil-konflikter	Bil/bil, korsande kurs	Bil singel, fast hinder	Bil/bil, möte
God	≤ 30 km/tim	≤ 50 km/tim	≤ 60 km/tim	≤ 70 km/tim
Mindre god	40 km/tim	60 km/tim	70 km/tim	80 km/tim
Låg	≥ 50 km/tim	≥ 70 km/tim	≥ 80	≥ 90 km/tim

Metoden tar inte hänsyn till konflikter mellan cyklister och gångtrafikanter med avseende på hastighetsgränser för motorfordon. Hänsyn måste tas till dessa konflikter i detaljutformningen.

Bedömning av DTSS på sträcka

DTSS i de tre stadsdelsområdena varierar huvudsakligen mellan gc/bil-konflikter, bil/bil korsande kurs och fasta hinder (se kartor sidan 27). Majoriteten av de största vägarna har separerad gång- och cykelbana och har därför klassificerats med annan DTSS än gc/bil. Om det är tätt med korsande vägar är bil/bil-korsande kurs den dimensionerande trafiksäkerhetssituationen. Är avstånden längre definieras DTSS utifrån om det finns fasta hinder, såsom lyktstolpar eller träd, nära körbanan eller ej.

Vid inventeringen har ett antal trafikmiljöer identifierats där det inte är självklart hur bedömningen av DTSS ska göras, vilka beskrivs på nästa sida.

Gator med cykelfält

Cykelfält ger viss separering för cyklister men utgör inte någon fysisk åtgärd som helt skiljer dem från bilar. I den här analysen har beslutet tagits att målade cykelfält inte bedömts som fullgod separering. Ställningstagandet innebär dock inte att det inte går att ha cykelfält i framtiden, utan endast att det i den här analysen innebär att DTSS klassats som gc/bil vilket sett till trafiksäkerheten kräver låga hastigheter.

Gator med smala cykelbanor

Vissa gator har separerad cykelbana, men den är på vissa sträckor mycket smal. Mycket smala cykelbanor har beslutats inte vara fullgod separering och har därför klassats med DTSS gc/bil.

Gator med cykelbana på endast en sida

Många gator har cykelbana på båda sidor om vägen, vilket ger hög tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. I andra fall finns endast cykelbana på en sida gatan. I vissa fall bedöms detta vara tillräckligt, t.ex. med hänsyn till att målpunkter huvudsakligen finns längs en sida av vägen. I andra fall är det uppenbart att en separerad cykelbana även borde finnas på andra sidan. I de fall det är uppenbart att det är en brist att det bara finns cykelbana på en sida av vägen, har DTSS för hela sträckan klassificerats som DTSS gc/bil.

Gator där inget behov finns av att cykla

Längs merparten av vägarna bedöms det finnas ett behov av att cykla längs bilvägen. I några undantagsfall är dock cykelnätet uppbyggt på sådant sätt att det inte finns ett behov av att cykla längs bilvägen. I dessa fall har DTSS på sträckan klassificerats som bil/bil-korsande kurs eller fast hinder.

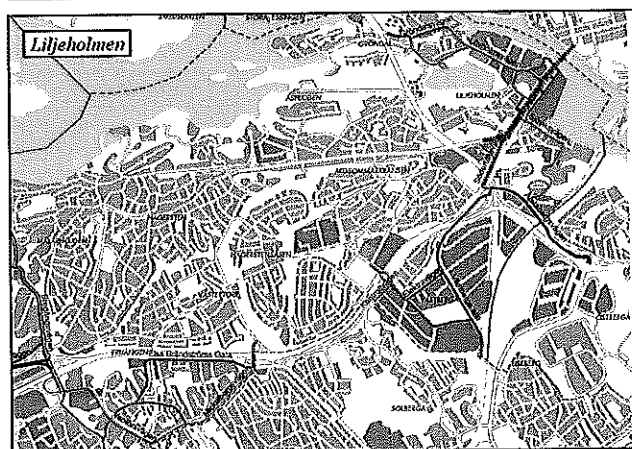
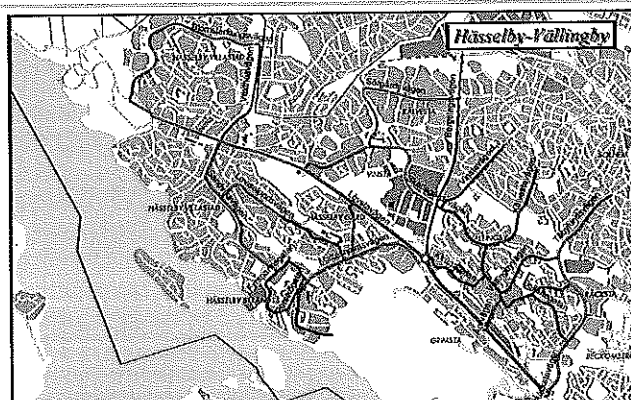
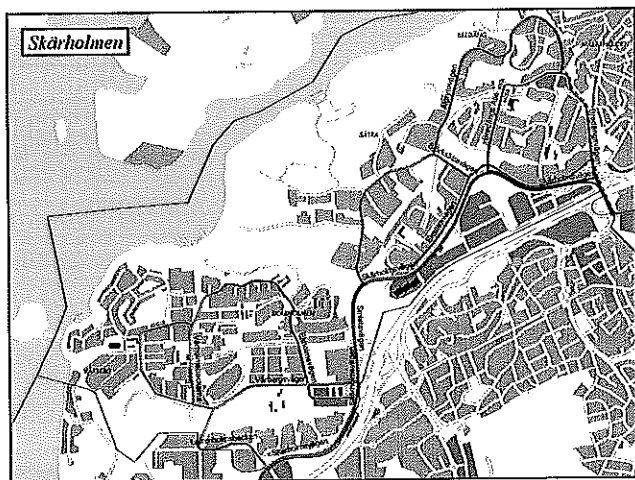
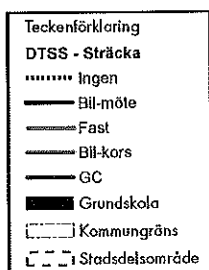


Elsa Brändströms gata, Liljeholmen: Cykeltrafik är inte separerad från biltrafik trots att gatan är integrerat transportrum och ett huvudstråk i den regionala cykelplanen. Sträckan har klassats med DTSS gc/bil.



Blomsterkungsvägen, Hässelby: Cykelbana finns anlagd utanför vägområdet. Sträckan har klassats med DTSS bil/korsande.

Här redovisas DTSS på sträcka och på övergångsställen utifrån dagens situation i respektive stadsdel.



Teckenförklaring

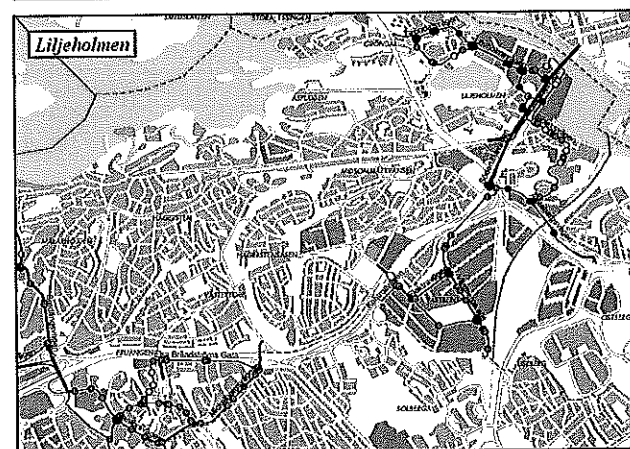
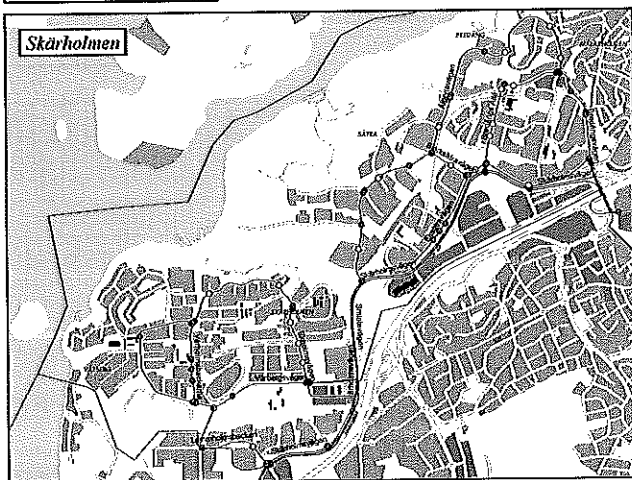
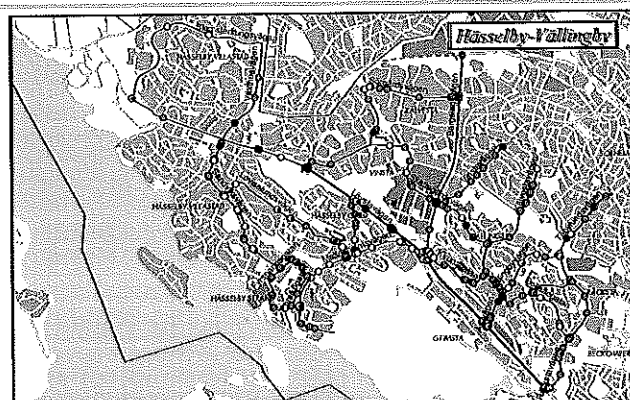
Typ av GC-passage

- Cirkulationsplats
- T-korsning
- Gupp
- Upphöjning
- Chikan
- Avsmalning
- Signal
- Refug
- Inget

■ Grundscola

□ Kommungräns

□ Stadsdelsområde



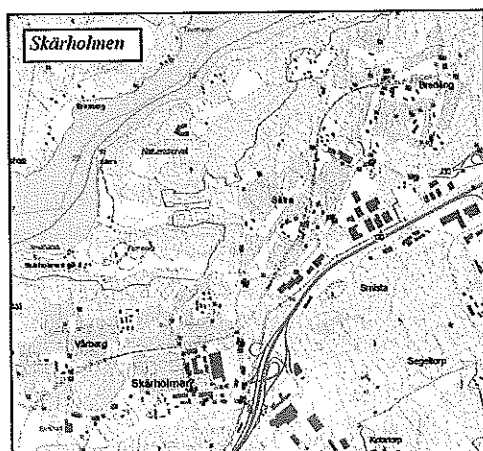
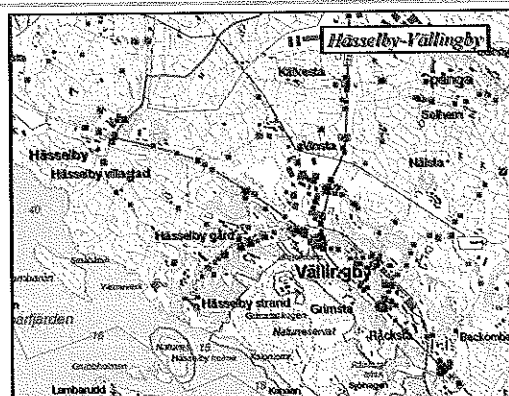
UPPLEVDA OCH UPPMÄTTA STÖRNINGAR

I detta kapitel redovisas kartor med en överblick av läget för trafiksäkerhets i form av olycksstatistik, buller, vibrationer och luftkvalitet.

Trafiksäkerhet

Först presenteras utdrag från olycksdatabasen STRADA för en femårsperiod, 2010-07-01 till och med 2015-06-30. Kartorna visar alla olyckor förutom olyckor som enbart involverade oskyddade trafikanter. Som kartorna visar har det skett många olyckor i stadsdelsområdena och framför allt på huvudgatorna.

Röda prickar = sjukhusrapporterade olyckor
Blå prickar = polisrapporterade olyckor



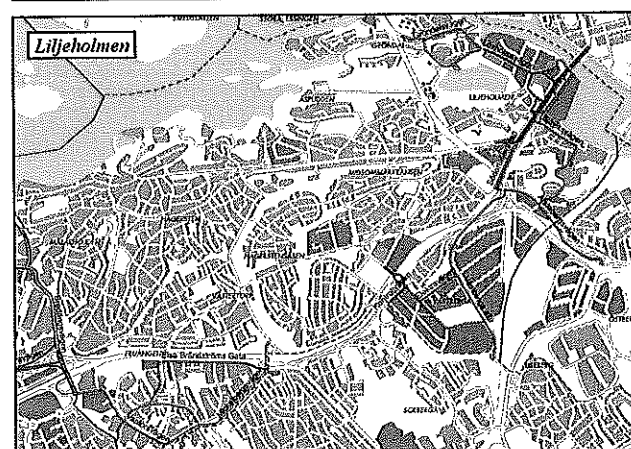
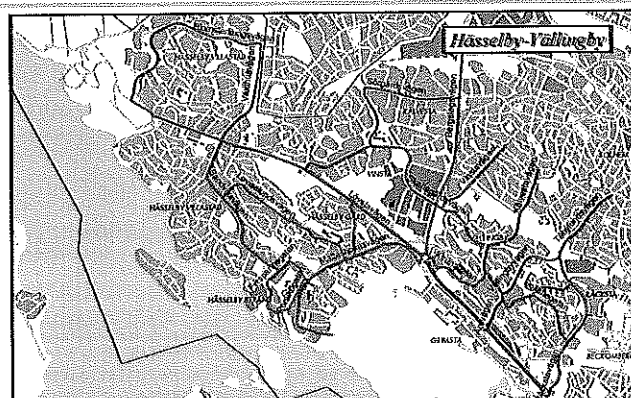
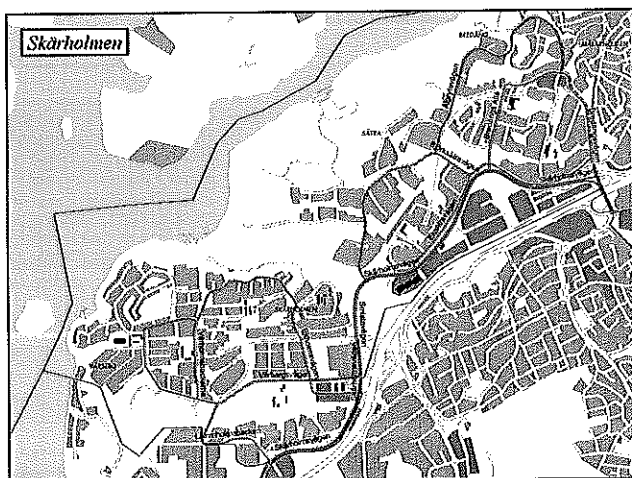
Buller

Bullersituationen redovisas som en bedömning av läget vid dagens hastighetsgränser och trafikflöden. Under gräns betyder under 55 dbA och över gräns betyder över 62 dbA.

Teckenförklaring

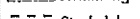
Buller

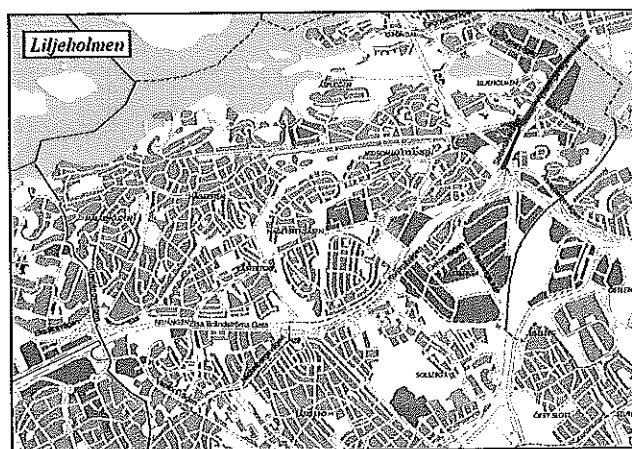
- Under gräns
- Nära gräns
- Över gräns
- Grundskola
- Kommungräns
- Stadsdelsområde



Luftkvalitet

Luftkvalitetssituationen redovisas som en bedömning av läget för uppfyllande av gränserna för miljökvalitetsnormerna för PM10 och NO2 längs de analyserade gatorna vid dagens hastighetsgränser och trafikflöden. För Hässelby-Vällingby och Skärholmen redovisas ingen karta eftersom ingen av de analyserade gatorna bedöms ligga nära gränsvärdena.

Teckenförklaring	
Luftkvalitet_NO2/PM10	
	Över gräns
	Nära gräns
	Grundskola
	Kommungräns
	Stadsdelsområde



ANALYS

Arbetsordningen för analys av lämpliga hastighetsgränser som presenteras i handboken *Rätt fart i staden* innehåller fyra steg.

- Nulägesanalys
- Länkoptimering
- Nätanpassning
- Systemanpassning

Tabellen nedan redovisar hur antalet kvalitetsavvikelser förändras i de olika analysstegen. Kvalitetsavvikelserna är ett mått på hur väl hastighetsgränsen stämmer med kvaliteter som registrerats vid inventeringen. Målsättning är främst att antalet röda kvalitetsavvikelser ska vara så lågt som möjligt.

	Hässelby-Vällingby		Liljeholmen		Skärholmen	
	Röda	Gula	Röda	Gula	Röda	Gula
Nuläge	221	371	170	208	138	156
Länkoptimering	85	503	41	295	11	285
Nätanpassning	70	548	90	287	31	281
Systemanpassning	4	697	98	404	49	361

NULÄGESANALYS

Kvalitetsavvikelser på sträcka

Nulägesanalysen ger en bedömning av hur väl de nuvarande hastighetsgränserna avspeglar de krav och kriterier som det nya hastighetsgränssystemet ställer.

Buller och trafiksäkerhet är de kvaliteter som får flest röda avvikelser. De röda avvikelserna avseende trafiksäkerheten beror huvudsakligen på att dessa gator har den befintliga hastighetsgränsen 50 km/tim men saknar separerad cykelbana. En del av dessa gator får också röda kvalitetsavvikelser på karaktären och tryggheten eftersom de klassats som mjuktrafikrum i kombination med 50 km/tim. I de fall en sträcka får tre avvikelser (trafiksäkerhet, trygghet, karaktär) signalerar detta tydligt att dagens hastighetsgräns inte är kopplad till sträckans funktion och utformning.

Kvalitetsavvikelser i punkter för oskyddade trafikanter

Nulägesanalysen visar också på brister i trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter vid övergångsställen som ligger på en gata med hastighetsgränsen är 50 km/tim eller högre och inte är hastighetssäkrade.

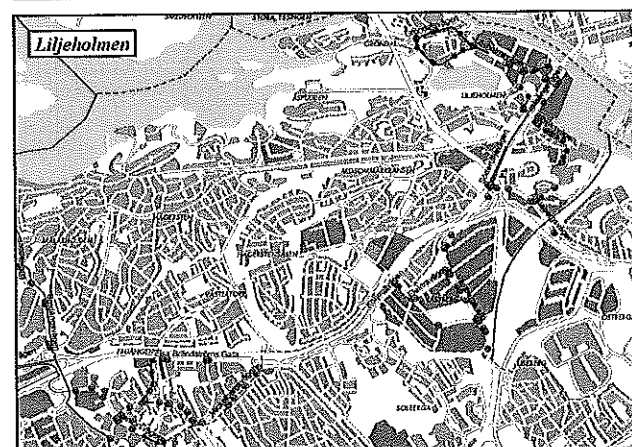
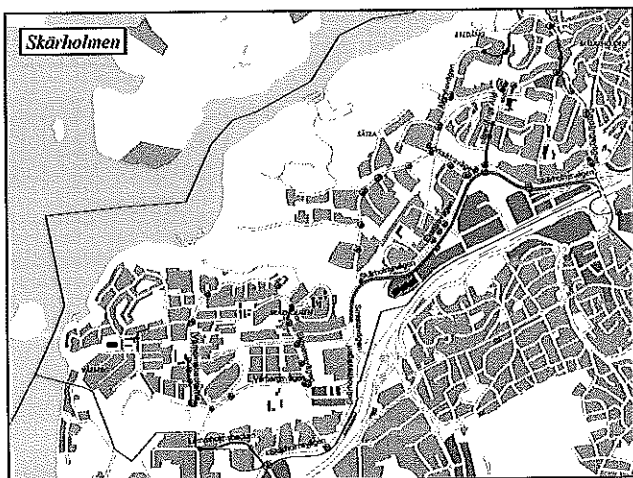
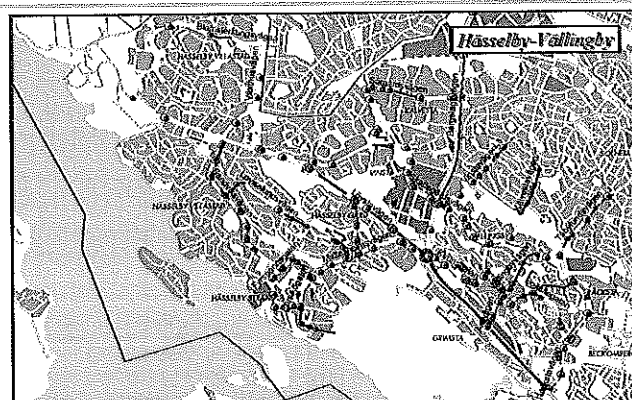
Teckenförklaring

Trafiksäkerhet övergångsställe

- God standard
- Mindre god standard
- ⊙ Låg standard

Befintlig hastighetsgräns

- 30 km/tim
- 50 km/tim
- 70 km/tim



Kvalitetsavvikelser i punkter för biltrafik

Nulägesanalysen visar också några punkter som får låg kvalitet avseende trafiksäkerheten i korsningspunkter mellan biltrafik. De punkter som får låg trafiksäkerhet är på gator som har hastighetsbegränsningen 70 km/tim eller högre och där korsningarna är utformade utan någon form av hastighetsdämpning.

Teckenförklaring

Trafiksäkerhet korsningar

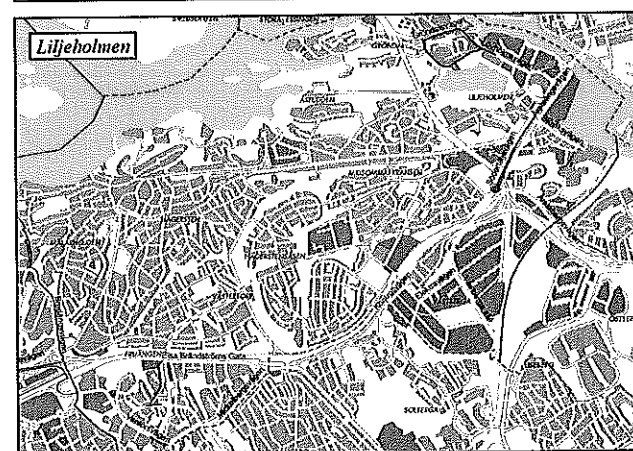
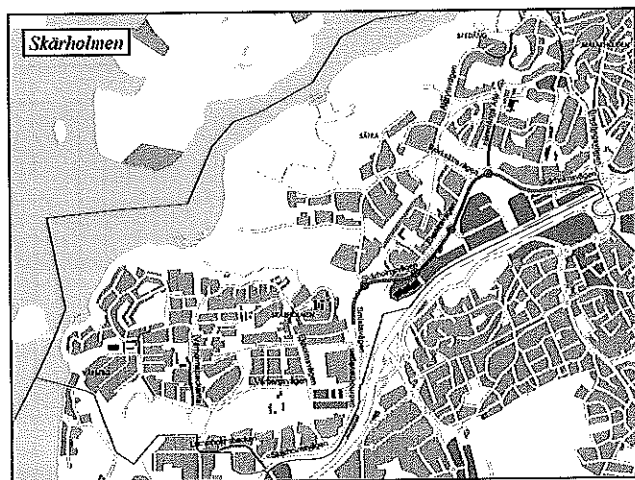
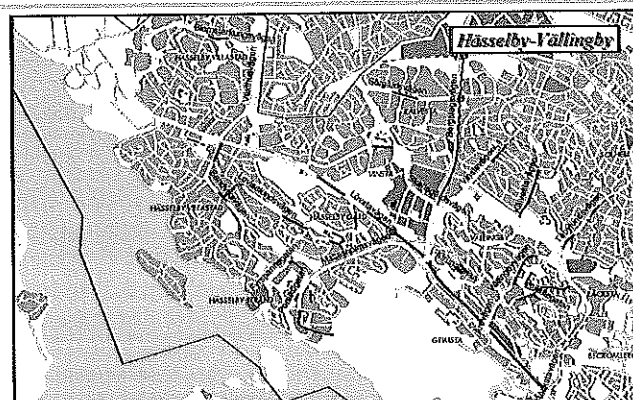
● Låg standard

Befintlig hastighetsgräns

— 30 km/tim

— 50 km/tim

— 70 km/tim



LÄNKOPTIMERING

En första sammanvägning av kvalitetsanspråken görs genom den så kallade länkoptimeringen. Det görs genom att välja den hastighetsnivå som resulterar i minst antal kvalitetsavvikelser för varje sträcka utan hänsyn tagen till intilliggande sträckor. I första hand ska de röda kvalitetsavvikelsena minimeras.

Teckenförklaring

Länkoptimerad hastighetsgrä

----- Gångfart

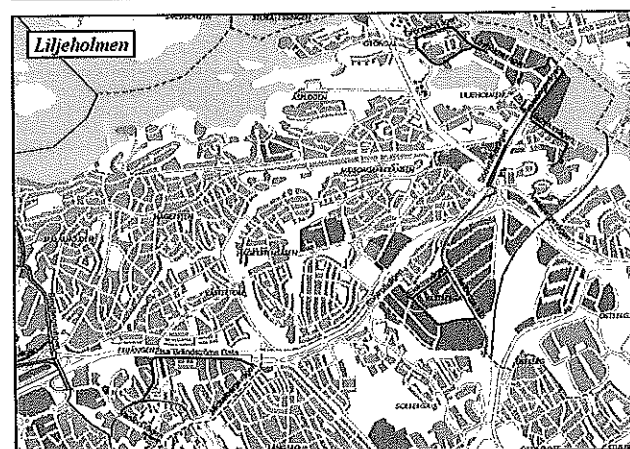
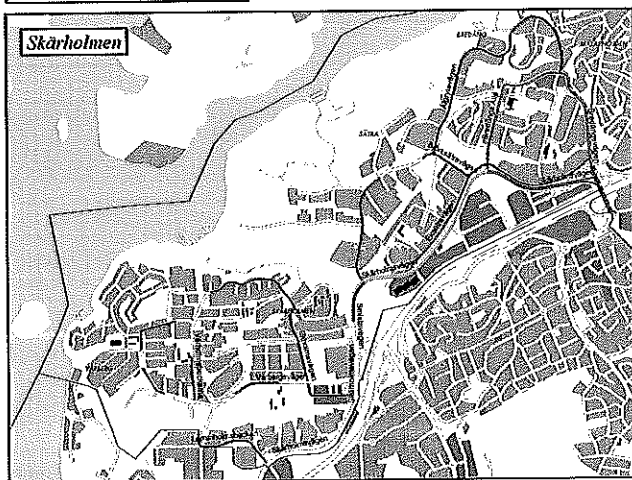
———— 30 km/tim

———— 40 km/tim

———— 50 km/tim

———— 60 km/tim

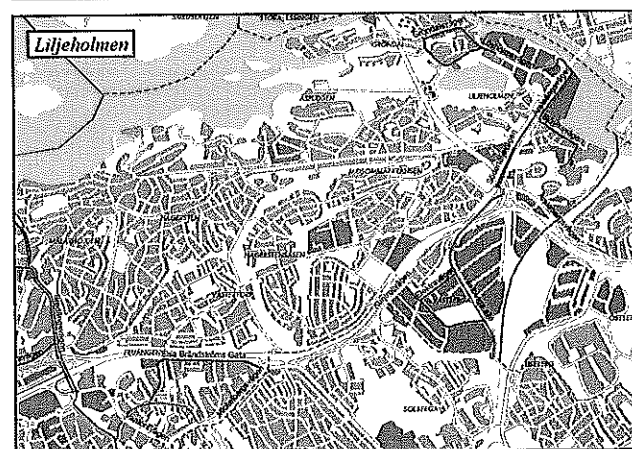
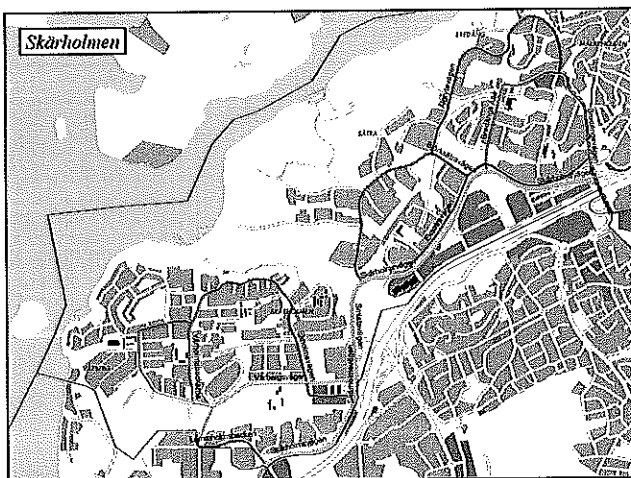
———— 70 km/tim



NÄTANPASSNING

För att minimera plottrigheten görs en nätanpassning vilket innebär att man anpassar den enskilda länkens hastighet mot intilliggande sträckor. Här prövas skillnader mellan höjning och sänkning av hastigheterna mot omkringliggande gator för att skapa längre sammanhållande sträckor.

Teckenförklaring	
Nätanpassad hastighet	
	Gångfart
	30 km/tim
	40 km/tim
	50 km/tim
	60 km/tim
	70 km/tim



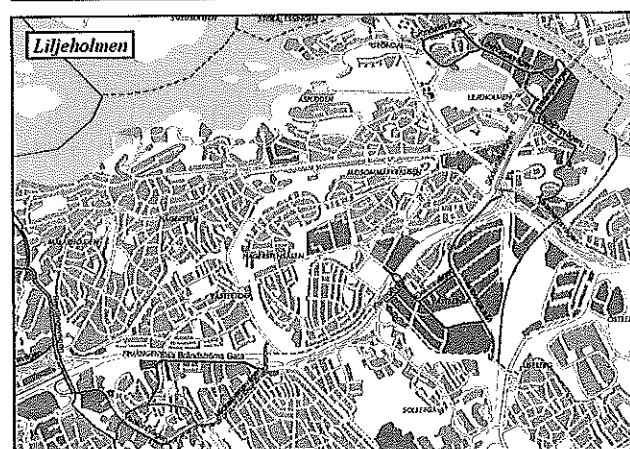
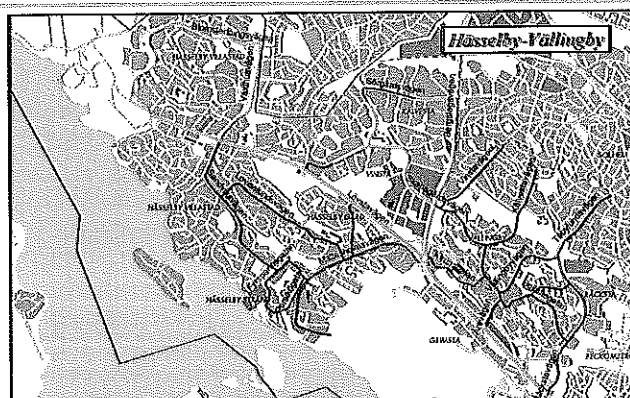
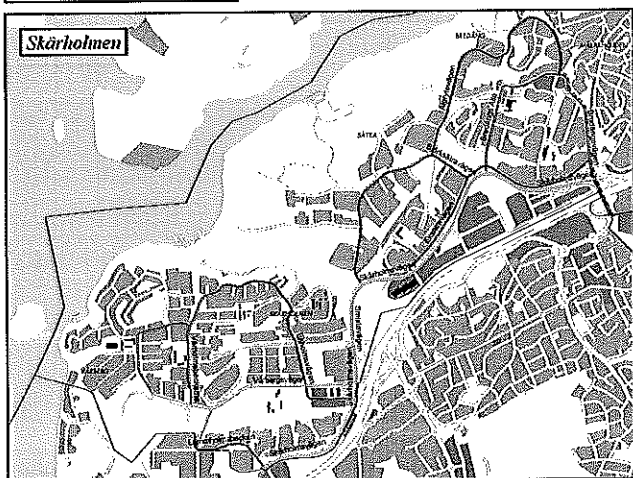
SYSTEMANPASSNING

Systemanpassningen innebär att hastighetsgränserna anpassas till ett hastighetsgränssystem med jämna 20-steg samt 30 km/tim. Här görs avvägningar bland annat beroende på om oskyddade trafikanter rör sig i blandtrafik eller separerat, hur bebyggelsen ser ut, trafikmiljöns karaktär samt förekomst av korsningspunkter. Även möjligheter till åtgärder vägs in.

Teckenförklaring

Systemanpassad hastighet

- Gångfart
- 30 km/tim
- 40 km/tim
- 60 km/tim
- 80 km/tim



FÖRSLAG TILL NYA HASTIGHETSGRÄNSER

Sista steget i metoden *Rätt fart i staden* är systemanpassning. Under processens gång har det bedömts att resultatet från systemanpassningssteget behöver justeras ytterligare för att fungera i praktiken och anpassas till de planer staden har för trafikmiljöerna. I utredningen kallas därmed de nya hastighetsgränserna för justerade hastighetsgränser och kommer utgöra underlag för det som blir stadens förslag till nya hastighetsgränser. De principer för de nya hastighetsgränserna som tagits fram redovisas till höger.

MOTIV TILL VALDA HASTIGHETSGRÄNSER

I följande avsnitt ges korta motiv till valda hastighetsgränser för varje enskild gata. I de fall gatorna är långa och består av olika delsträckor har motiven delats upp per delsträcka. Beskrivningarna av motiven tar sin grund i de principer som tagits fram för nya hastighetsgränser i det tidigare Pilotprojektet.

I samband med att motiven för vald hastighet beskrivs, förs också ett övergripande resonemang om behov av åtgärder. De identifierade behoven pekar på vad som behövs göras för att nå uppsatta mål. Åtgärdsbehovet finns för de allra flesta sträckor redan idag. Det behöver därmed inte betyda att åtgärder måste genomföras innan en ny hastighetsgräns kan införas. Åtgärdsplanering är ett löpande arbete och hastighetsplanerna bidrar med motiv och inriktning för hur trafikmiljön längs en gata successivt bör utvecklas.

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

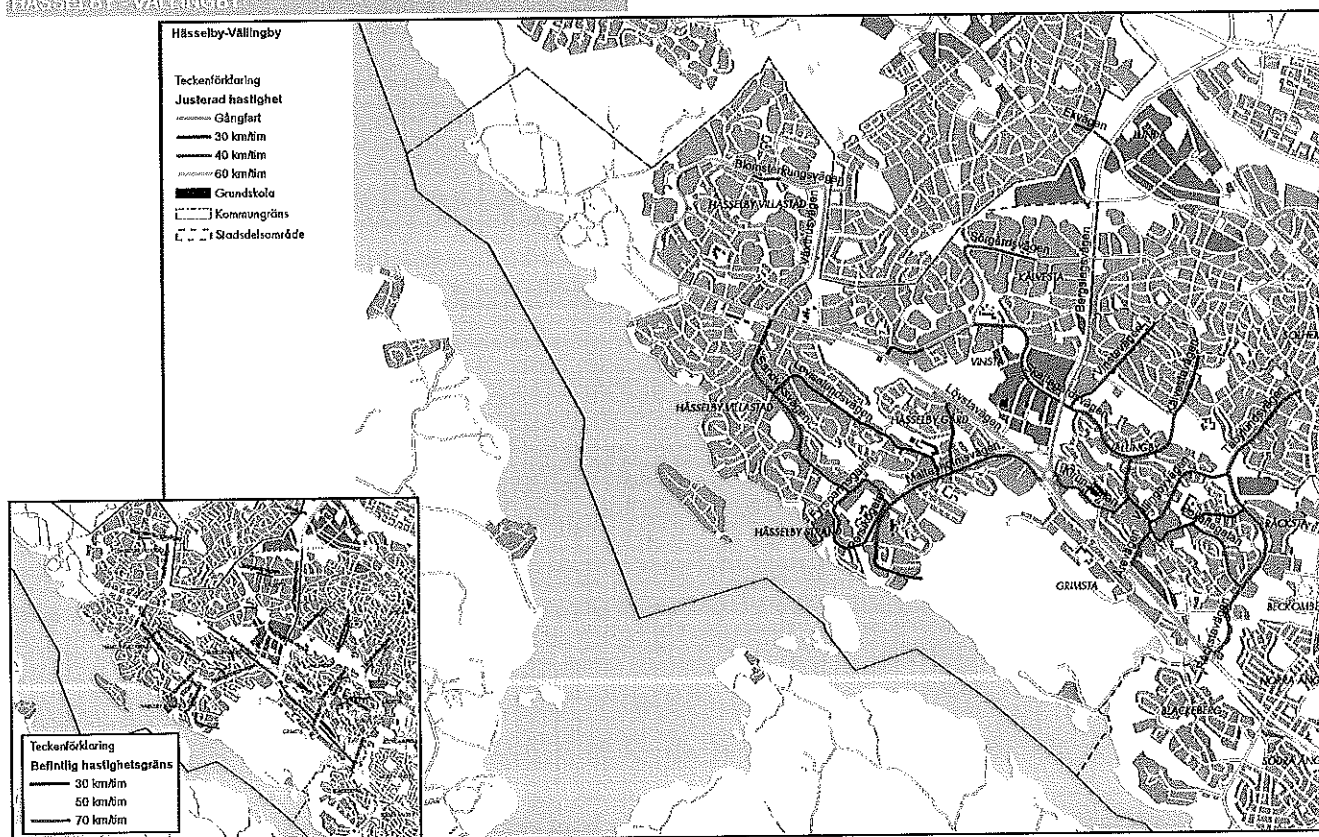
30 km/tim: Gator som ingår i lokalnätet, på huvudgator utanför grundskolor och större idrottsplatser och lekplatser, på gator där det är mycket tätt med entréer (centrummiljöer) och mycket folkliv och målpunkter samt gator som är utformade för 30 km/tim.

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 600m. 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.

HÄSSELBY VÄLLINGBY



Hässelby - Vällingby

Astrakängatan

- Befintlig hastighetsgräns: 50 och 30 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 30 km/tim

Längs gatan är bebyggelsen något indragen eller saknas helt men trots det inleder gatans karaktär till relativt låga hastigheter. Längs sträckan är kantstensparkering tillåten, cykelbana finns längs halva sträckan och det är tätt mellan övergångsställen. Det finns nio övergångsställen längs den 600 meter långa sträckan och gatan trafikeras av stadsbuss. Hastigheten föreslås till 30 km/tim vilket väl stöds av gatans karaktär.

Bergslagsvägen (mellan Räckstavägen och Lövstavägen)

- Befintlig hastighetsgräns: 70 km/tim (50 i korsningar)
- Förslag ny hastighetsgräns: 60 km/tim

Trafikled i det övergripande nätet med fyra körfält och mittseparering längs hela sträckan. Ingen bebyggelse i vägens närhet som därmed skapar ett transportrum utan korsningsbehov mellan korsningspunkterna. Oskyddade trafikanter rör sig utanför vägområdet. Korsningsavståndet är stort och korsningspunkterna är utformade som cirkulationsplatser med delvis signalreglerade övergångsställen. Fasta hinder i vägens sidoområden är dimensionerande för trafiksäkerhetssituationen. Bulleråtgärder finns längs delar av sträckan. Föreslagen hastighet 60 km/tim kan leda till dålig efterlevnad av hastighetsgränsen.

Bergslagsvägen (mellan Lövstavägen och Sörgårdsvägen)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim söder om Skattegårdsvägen och 70 km/tim norr om Skattegårdsvägen
- Förslag ny hastighetsgräns: 60 km/tim

Tvåfilig trafikled i det övergripande nätet utan bebyggelse i vägens närhet. Oskyddade trafikanter färdas utanför gaturummet, så när som vid ett övergångsställe. Vägen är utformad som ett transportrum och det är stort avstånd mellan korsningspunkter. Korsningarna är utformade med trafiksignaler. Fasta hinder i vägens sidoområden är dimensionerande för trafiksäkerhetssituationen. 60 km/tim föreslås som hastighetsgräns på grund av låga korsningsavstånd i söder, trafiksäkerhetsstandard och bullersituationen längs hela sträckan.

Björnmossen vägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 och 60 km/tim

Bebyggelsen ligger inte i direkt anslutning till vägen och separata gång- och cykelvägar finns utanför vägområdet. Fyra övergångsställen finns i plan längs vägen. Vägen trafikeras av omfattande kollektivtrafik och utformningen inbjuder till höga hastigheter. Föreslagen hastighetsgräns är 60 km/tim söder om Björnflokevägen och norr om Björnflokevägen är det så pass tätt mellan övergångsställen och korsningar att istället 40 km/tim föreslås. Föreslagen hastighetsgräns är en avvägning mellan behovet av framkomlighet för bil- och busstrafik och oskyddade trafikanters behov av trafiksäkerhet då de ska korsa vägen.

Blomsterkungsvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim (30 km/tim vid skolan nära Knäckepligränd)
- Förslag ny hastighetsgräns: 60 och 40 km/tim

Ingen bebyggelse ligger i direkt anslutning till gatan och vägen klassas som ett transportrum. Samtliga korsningar längs gatan är av typen T-korsning och avstånden varierar mellan 50-200 meter. Sikten är god och biltrafikens hastighetsnivåer längs gatan är höga. Sträckan trafikeras av omfattande kollektivtrafik och separerade gång- och cykelvägar finns placerade utanför vägområdet, förutom längst i söder där en sträcka på 250 meter helt saknar gång- och cykelväg. De flesta gång- och cykelpassager sker planskilt, dock finns två övergångsställen i plan, ett vid skolan nära korsningen med Knäckepligränd och ett vid korsningen med Odalgränd. Föreslagen hastighetsgräns är 60 km/tim och åtgärder krävs för att anpassa vägens utformning till vald hastighetsgräns men vid skolan nära Knäckepligränd sänks hastigheten lokalt till 40 km/tim.

Fyrspannsgatan (norr om Spiralbacken)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Gatan har bebyggelsen något indragen på östra sidan och på västra sidan saknas kontakt helt med bebyggelse. Cykeltrafiken färdas i gatan tillsammans med stadsbuss och biltrafik. Kantstensparkering förekommer. Sammantaget bedöms 40 km/tim vara en rimlig avvägning mellan oskyddade trafikanters trafiksäkerhetskrav och framkomlighetskraven för bil- och busstrafik.

Fyrspannsgatan (söder om Spiralbacken)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 30 km/tim

Längs denna del av Fyrspannsgatan finns dubbelsidig bebyggelse ganska tätt inpå gaturummet. Cykeltrafiken färdas i gatan tillsammans med stadsbuss och biltrafik. Tre övergångsställen finns längs sträckan och det är tätt mellan korsningar och utfarter.

Kirunagatan

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim (30 km/tim norr om Vit-tangigatan)

Kirunagatan sträcker sig från Ångermannagatan, förbi en bussterminal, vidare mot en cirkulationsplats på Bergslagsvägen. Vid den östra delen kring bussterminalen är trafiksituationen komplicerad med många fordon och oskyddade trafikanter i rörelse samt många hållplatslägen och taxiplatser. Gående korsar vägen längs hela sträckan och bebyggelsen är i direkt anslutning till gaturummet vilket skapar ett mjuktrafikrum. Bullemlivarna är över gränsvärdena. Hastigheten föreslås till 30 km/tim.

Den västra delen är mindre komplex men kantstensparkering förekommer och separat cykelväg saknas. Gående korsar gatan på fler platser än där det finns markerade övergångsställen. Hastigheten 40 km/tim är en avvägning mellan kraven på framkomlighet för buss- och biltrafik och säkerheten för oskyddade trafikanter.

Löviselundsvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 och 30 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 30 km/tim

I princip hela sträckan har bebyggelse i direkt anslutning med vägen och angöring till intilliggande fastigheter sker med jämna mellanrum. Många övergångsställen finns längs sträckan, ofta i kombination med farthinder. En separat cykelväg finns längs vägens ena sida väster om Idrottsplatsen, öster om Idrottsplatsen sker cykling i blandtrafik. Hastigheten föreslås till 30 km/tim vilket är en avvägning mellan oskyddade trafikanters behov och biltrafikens krav på framkomlighet.

Löfstavägen

- Befintlig hastighetsgräns: 70 km/tim öster om Skattegårdsvägen (50 vid korsning Astrakängatan) och 50 km/tim väster om Skattegårdsvägen
- Förslag ny hastighetsgräns: 60 km/tim

Löfstavägen är till stora delar utformad som ett transportrum där bebyggelsen ligger på långt avstånd från vägen och gång- och cykeltrafikanter färdas utanför vägområdet på egna separerade gång- och cykelvägar. Oskyddade trafikanter korsar vägen på övergångsställen i plan vid de större bilkorsningarna eller planskilt. Övergångsställena är signalreglerade eller ligger i anslutning till cirkulationsplatser förutom ett obevakat övergångsställe i den västra delen av vägen. Gatan trafikeras av omfattande kollektivtrafik.

Maltesholmsvägen (norr om Fyrspannsgatan)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Längs med vägen ligger bebyggelsen något indragen från gaturummet. Längs sträckan finns separerade gång- och cykelvägar utpekade som huvudstråk och vägen trafikeras av stadsbuss. Det är tätt mellan korsningar och ett tiotal övergångsställen korsar vägen i plan. Hastigheten 40 km/tim är en avvägning mellan anspråk på oskyddade trafikanters säkerhet och framkomlighet för bil- och busstrafik. Hastighetssänkningen innebär en trafiksäkerhetsökning för de oskyddade trafikanterna.

Maltesholmsvägen (söder om Fyrspannsgatan)

- Befintlig hastighetsgräns: 30 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 30 km/tim

Gatan har en stadsliknande karaktär med kantstensparkering, gångbana i direkt anslutning till gatan och inbjuder till relativt låga hastigheter. Bebyggelsen ligger nära inpå vägen och är idag reglerad till 30 km/tim. Övergångsställen har vid vissa platser kompletterats med farthinder. Förslaget till ny hastighetsgräns är 30 km/tim vilket redan idag bedöms stödjas av gatans utformning.

Melongatan

Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim (30 km/tim vid förskola)
Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Bebyggelsen längs Melongatan är mer eller mindre indragen längs hela sträckan. Gatan inbjuder ändå till relativt låga hastigheter eftersom gångbanor och kantstenparkering finns längs hela sträckan. Ett övergångsställe utanför en förskola är hastighetssäkrat med farthinder. Cykelbana saknas och stadsbuss trafikerar gatan. Hastigheten föreslås till 40 km/tim vilket är en avvägning mellan gatans karaktär, framkomlighet för busstrafiken och oskyddade trafikanter:s säkerhet.

Persikogatan

Befintlig hastighetsgräns: 30 och 50 km/tim
Förslag ny hastighetsgräns: 30 och 40 km/tim

Gatan passerar tunnelbanestationen Hässelby Strand och vid stationsläget bedöms folklivet vara större och fler oskyddade trafikanter vara i rörelse än i norra delen av gatan. Gatan trafikerar av stadsbuss och cyklister färdas i blandtrafik längs sträckan. Bebyggelsen är enkelsidig och indragen från gaturummet. Kantstensparkering är tillåten längs sträckan och tre övergångsställen finns längs sträckan. Förslag om ny hastighetsgräns till 40 km/tim är en avvägning mellan kraven på framkomlighet för buss- och biltrafik och säkerheten för oskyddade trafikanter.

Råckstavägen

Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Huvudgata som binder ihop Bergslagsvägen och Blackeberg med Spånga. Bebyggelsen ligger inte i direkt anslutning till vägen förutom vid Bättre ringsvägen där de nya bostadshusen ligger direkt invid vägen. Vägen kan tas av en parkliknande miljö och oskyddade trafikanter:s korsningsbehov styrs till 12 olika övergångsställen utformade med refuger eller placerade i anslutning till cirkulationsplatser. Gång- och cykelbana finns längs hela gatan väl avskild från körbanan och sträckan klassificeras som huvudstråk i cykelplanen. Gatan trafikerar av stadsbusstrafik. 40 km/tim innebär en avvägning mellan fordonstrafikens krav på framkomlighet, korsningssäkerheten och behovet för oskyddade trafikanter att korsa gatan.

Sandviksvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim (30 km/tim vid två platser)
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

I princip hela Sandviksgatan har bebyggelse längs med båda sidor, ofta med direktutgång mot vägen. Separat gång- och cykelväg finns avskild från körbanan genom kantsten. 14 övergångsställen finns längs gatan och av dessa är hälften utformade med mittrefug, två regleras av trafiksignal och vid de resterande har ingen särskild åtgärd vidtagits. Väster om Fyrklöversbackarna ingår vägen i cykelplanens huvudstråk och vägen trafikerar av stadsbuss. Den nya hastighetsgränsen 40 km/tim är en avvägning mellan vägens karaktär och oskyddade trafikanter:s behov av hög trafiksäkerhet. Vid de befintliga 30-sträckorna innebär den nya hastigheten en höj-

ning och en försämring av trafiksäkerheten.

Skattegårdsvägen (väster om Bergslagsvägen)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim (30 km/tim vid skola nära Skogsnävegränd)
- Förslag ny hastighetsgräns: 60 och 40 km/tim

Gatans karaktär skiljer sig åt mellan olika delar. Ofta är bebyggelsen långt indragen men det finns också delar där bostäder och verksamheter finns nära vägbanan. Många passager för oskyddade trafikanter är planskilda men det finns även flera placerade i plan. En skola finns nära Skogsnävegränd och ett av övergångsställena vid skolan är hastighetssäkrat genom upphöjning. Gatan ingår i cykeltrafikens huvudnät och trafikeras även av omfattande busstrafik. Hastigheten föreslås till 60 km/tim mellan Björnmossen och Daltorpsgränd. Denna sträcka är bebyggelsen långt indragen, övergångsställen planskilda och korsningsavstånden stora. Längs övriga delar föreslås 40 km/tim vilket är en avvägning mellan trafiksäkerhetskraven för oskyddade trafikanter samt framkomlighetskrav för bil- och busstrafik.

Solleftegatan

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim (lokala sänkningar till 30 km/tim)
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Gatan har ingen bebyggelse i direkt anslutning förutom en förskola i södra delen. Vegetation kantar gatan och bebyggelsen har entréer mot tvärgator. Gatan har trottoar men ingen cykelbana och längs sträckan finns fem över-

gångsställen. Gatuparkering är tillåten på västra sidan och ingen busstrafik finns längs sträckan. Förslag om 30 km/tim i tidigare steg beror på avsaknaden av cykelbana. Den avskärmade bebyggelsen och breda körbanan inbjuder till högre hastigheter, samtidigt som klassningen som huvudgata för biltrafik är tveksam. Korsningsbehovet finns främst vid övergångsställena. 40 km/tim föreslås vilket är en avvägning mellan acceptans, gatans karaktär och oskyddade trafikanter behov.

Sörgårdsvägen (väster om Bergslagsvägen)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim (30 km/tim vid skolan vid Tenorgränd)
- Förslag ny hastighetsgräns: 60 och 40 km/tim

Bebyggelsen ligger inte i anslutning till vägen bortsett en skola/förskola mitt på sträckan. Utanför vägområdet löper separata gång- och cykelvägar. Det finns åtta övergångsställen i plan och en gång- och cykeltunnel vid skolan/förskolan. Vid tunneln finns även ett farthinder anlagt, dock ej vid övergångsstället. Vägen trafikeras av omfattande busstrafik och på grund av det stora korsningsavståndet och avsaknaden av bebyggelse i närhet till vägen inbjuder utformningen till höga hastigheter. Längs västra delen av vägen finns en skola och korsningsavståndet är mindre, vilket leder till förslag om 40 km/tim. Hastighetsvalet är en avvägning mellan behovet av framkomlighet för bil- och busstrafik och oskyddade trafikanter behov att korsa vägen. Längs östra delen är korsningsavståndet större och här föreslås 60 km/tim.

Täbylundsvägen (mellan Vällingbyvägen och Spångavägen)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim (lokala sänkningar till 30 km/tim)
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Södra delen går genom ett grönsområde och norra delen går genom ett villaområde med direktutfarter mot vägen. Längs vägen finns en smal cykelbana som är utpekad som huvudstråk i cykelplanen. Längs sträckan finns sex övergångsställen och ingen busstrafik trafikerar sträckan. Den föreslagna hastighetsgränsen 40 km/tim är en avvägning mellan vägens livsrum och framkomlighetsanspråk hos biltrafik.

Vinstavägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim (30 km/tim vid Vinstaskolan)
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim (30 km/tim vid Vinstaskolan)

Söder om Stamdikesvägen är bebyggelsen längs med gatan enkelsidig. Norr om Stamdikesvägen upplevs gaturummet tätare och bebyggelse med direktangöring finns med täta mellanrum. Gatan är klassificerad som pendlingsstråk i cykelplanen samt trafikeras även av stombusstrafik. Cykelbana saknas så cykeltrafiken hänvisas till körbanan för biltrafik. Många faktorer pekar på att 30 km/tim är en lämplig hastighet men eftersom gatan trafikerar av stombuss finns anspråk på högre hastighetsgräns. Förslaget om 40 km/tim ökar ändå trafiksäkerhetsnivån för oskyddade trafikanter jämfört med nuläget. Längs sträckan finns problem med vibrationer som behöver bevakas där hastighetsgränsen höjs.

Vällingbyvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim (30 km/tim på halva sträckan)
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Vägen har bebyggelse på båda sidor, men entréerna ligger ofta indragna. Separerad cykelbana saknas och gatuparkering finns längs södra sidan. Sträckan har sex övergångsställen och är utpekad som huvudstråk i cykelplanen. Sträckan trafikerar av stadsbusstrafik. 40 km/tim föreslås vilket är en avvägning mellan behovet av framkomlighet för bil- och busstrafik, vägens karaktär samt oskyddade trafikanter behov av hög trafiksäkerhet. Karaktären på vägen gör att många kör fort, samtidigt finns oskyddade trafikanter vid vägen (längs och tvärs). Längs delar av gatan bör bullersituationen studeras närmare eftersom den nya hastighetsgränsen längs vissa delar innebär en höjning.

Växthusvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 60 km/tim

Gatan är utformad för höga hastigheter med ett korsningsavstånd på över 200 meter och bebyggelse saknas i direkt anslutning till gatan. Tre T-korsningar finns längs sträckan och tre övergångsställen i plan varav ett ingår i en signalkorsning och ett är placerat direkt efter en väjningslinje där biltrafikens huvudflöde fortsätter längs Skälbyvägen i annan riktning. Gatans utformning inbjuder till höga hastigheter. Sträckan trafikerar av omfattande busstrafik och separerade gång- och cykelvägar finns utanför vägområdet. 60 km/tim föreslås vilket är en avvägning mellan de oskyddade trafikanternas behov och gatans karaktär.

Ångermannagatan (mellan Skattegårdsvägen och Kirunagatan samt mellan Årevägen och Räckstavägen)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim (30 km/tim öster om Multrågatan)
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim (30 km/tim öster om Multrågatan)

Gatan har bebyggelse på båda sidor, främst flerbostadshus men i östra delen även villabebyggelse. Entréerna ligger indragna en bit från gatan. Gatan har trottoar men saknar separerad cykelbana, gatuparkering är tillåten längs vissa delar. Sträckorna har sju övergångsställen och en avsmalningsåtgärd vid villaområdet. Sträckan trafikeras öster om Årevägen av stadsbusstrafik och norr om Kirunavägen av stombusstrafik. I väster inbjuder den breda körbanan till höga hastigheter. Korsningsbehovet för oskyddade trafikanter är koncentrerat till övergångsställena. 40 km/tim föreslås vilket är en avvägning mellan behovet av acceptans och framkomlighet för bil- och busstrafik, gatans karaktär och oskyddade trafikanters behov av hög trafiksäkerhet. Öster om Multrågatan behålls dagens reglering om 30 km/tim, främst eftersom cykelvägar saknas och det är tätt mellan villautfarter och korsningar. Gatan har problem med för höga bullernivåer och en sänkning av hastigheten kan minska bullerproblematiken.

Ångermannagatan (mellan Kirunagatan och Årevägen)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 30 km/tim

Bostäder och butiker längs sträckan, speciellt i östra delen, skapar korsningsbehov i många punkter och skapar ett levande stadsliv med anspråk på låg hastighet för biltrafik. Sträckan har gångbanor men saknar separe-

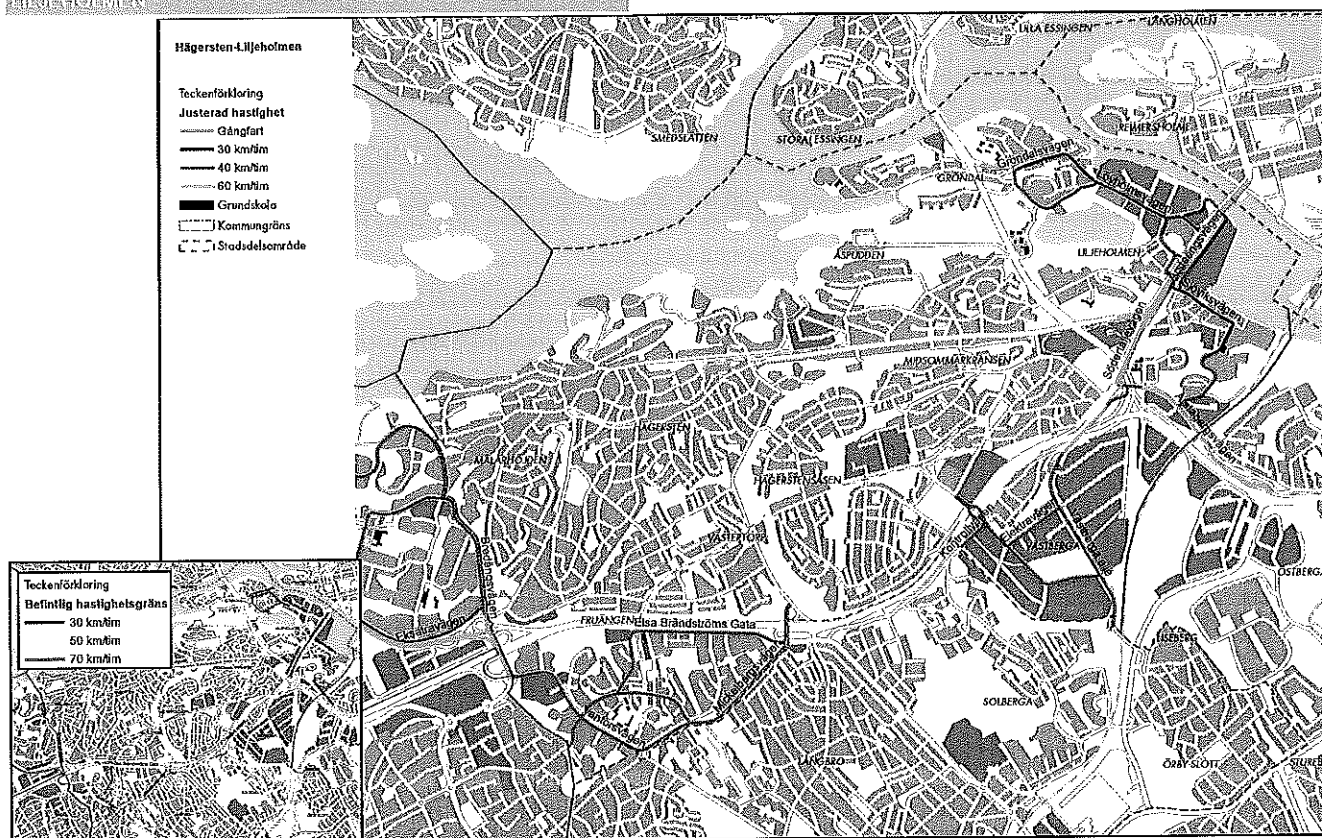
rad cykelbana. Det finns fyra övergångsställen men även ett stort korsningsbehov längs hela sträckan. Gatuparkering och angöring är tillåten längs båda sidor. 30 km/tim innebär en prioritering av gatans karaktär som mjuktrafikrum och av den stora mängden oskyddade trafikanter som rör sig kring vägen. Åtgärder är genomförda för att minska ner körbanebredden vilka ökar acceptansen för 30 km/tim. Gatan har problem med för höga bullernivåer och en sänkt hastighet kan minska bullerproblematiken.

Årevägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Gatan har stadsbebyggelse på båda sidor och korsningsavståndet är tätt. Oskyddade trafikanters behov att korsa vägen är fokuserat till korsningarna där också övergångsställen finns. Gatan är klassificerad som huvudstråk i gällande cykelplan men separat cykelbana eller cykelväg saknas längs kvarteret närmast Ångermannagatan i sydlig riktning samt i båda riktningarna närmast Bergslagsvägen. Övergångsstället vid korsningen med Jämtlandsgatan sker över två körfält i samma riktning vilket innebär låg trafiksäkerhet. 40 km/tim ger en förbättrad säkerhet för oskyddade trafikanter och hastighetsefterlevnaden bedöms bli god eftersom gatans karaktär väl passar in i stadsrummet. Gatan har problem med för höga bullernivåer och en sänkning av hastigheten kan minska bullerproblematiken.

LILJEHOLMEN



Liljeholmen

Elsa Brändströms gata (väster om Ellen Keys gata)

- Befintlig hastighetsgräns: 30 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Bebyggelsen längs gatan är något indragen och ligger inte direkt i anslutning till gaturummet. Det är relativt tätt mellan utfarter, korsningar och övergångsställen. Busstrafik saknas längs sträckan och ingen separat cykelväg finns. Hastigheten 40 km/tim föreslås vilket är en avvägning mellan oskyddade trafikanters trafiksäkerhetskrav, framkomligheten för biltrafik och gatans karaktär. Olycksstatistik visar att övergångsstället nära Hanna Paulis gata är olycksdrabbat.

Elsa Brändströms gata (öster om Ellen Keys gata)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Gatan saknar separat cykelväg trots att den ingår som huvudstråk i cykelplanen. Bebyggelsen är enkelsidig längs södra sidan och ligger något indragen. Det är främst baksidor som vetter mot vägen och korsningsanspråk hos oskyddade trafikanter är relativt litet. Vägen inbjuder till höga hastigheter och ingen busstrafik färdas längs sträckan. Förslag till hastighetsgräns på 40 km/tim är en sammanvägning av kraven för oskyddade trafikanters säkerhetsnivå och framkomlighet för biltrafikanter. Gatan har problem med för höga bullernivåer. Detta beror troligen till största del på trafiken på E4/E20, och en sänkt hastighet på denna gatudel kan möjligen minska bullerproblematiken något.

Elektravägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Gatan går genom ett industri- och verksamhetsområde. På norra sidan saknas bebyggelse men på södra sidan finns gott om företag och vissa har entréer som vetter mot gaturummet. Parkering, lastning och lossning sker längs kantstenen och trafikmiljön kan upplevas som relativt komplicerad, och låga hastigheter eftersträvas för en säker trafik. Cykeltrafik och stadsbuss färdas i gatan. Den föreslagna hastighetsgränsen 40 km/tim är en sammanvägning av olika trafikantgruppers krav på trafiksäkerhet och framkomlighet.

Fruängsgatan

- Befintlig hastighetsgräns: 50 och 30 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Stadsgata förbi Fruängen centrum som har bebyggelse ganska nära inpå gaturummet, dock utan direkta entréer mot gatan. Kring Fruängen centrum finns platser där fotgängare gör anspårk på att korsa gatan på fler platser än vid befintliga övergångsställen. Gatan är klassificerad som huvudstråk enligt cykelplanen men saknar cykelbana längs hela sträckan. Stombussar trafikerar gatan. Hastigheten föreslås till 40 km/tim vilket delvis beror på kollektivtrafikens anspråk på hög tillgänglighet. Olycksstatistik visar att flera olyckor har skett längs gatan.

Gamla Södertäljevägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Gatan kantas av bebyggelse som är något indragen men som har entréer direkt mot gatan. Stadsbuss trafikerar gatan och sträckan ingår i stadens huvudstråk för cyklister. Separat cykelbana saknas. Vägsträckan ansluter mot Huddinge kommun som har genomfört hastighetsöversyn och beslutat om 40 km/tim på resterande del av Gamla Södertäljevägen. Hastigheten på Gamla Södertäljevägen inom Stockholms stad föreslås till 40 km/tim vilket är en avvägning av oskyddade trafikanters behov av trafiksäkerhet och framkomlighet för bil- och busstrafik. Gatans karaktär inbjuder till högre hastigheter vilket skulle förbättras genom omdaning av gatumiljön.

Gröndalsbacken

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 60 km/tim

Sträckan är ett transportrum mellan E4/E20 och Gröndalsvägen. Gående och cyklister färdas utanför gaturummet. Föreslagen hastighet är 60 km/tim. Omgivande bebyggelse utsätts för bullernivåer över norm och en bullerutredningen bör genomföras innan höjningen beslutas.

Gröndalsvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 30 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 30 km/tim

Vägen trafikeras av spårväg i blandtrafik. Bebyggelse kantar vägens båda sidor och gaturummet klassas som ett mjuktrafikrum. Det finns ett behov av att korsa gatan på fler platser än i korsningspunkterna. Cykelbana finns längs några delsträckor och gatuparkering är tillåten längs kantstenen. Föreslagen hastighetsgräns 30 km/tim är en sammanvägning av oskyddade trafikanters krav på trafiksäkerhet samt spårvägens krav på framkomlighet.

Kontrollvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Längs vägen förekommer omfattande busstrafik och vägen har ett stort flöde av cyklister. Denna del av Kontrollvägen är inte utpekad som huvudcykelstråk medan resterande del av gatan är det. Bebyggelsen är indragen från gaturummet men det är tätt mellan infarter, korsningar och övergångsställen. Föreslagen hastighetsgräns är 40 km/tim vilket är en avvägning mellan oskyddade trafikanters krav på säkerhet och vägens karaktär samt bil- och busstrafikens krav på framkomlighet. Bebyggelsen längs gatan utsätts för bullernivåer över norm främst pga trafikbuller från E4/E20. En sänkning av hastigheten på Kontrollvägen torde leda till något minskat buller i området.

Liljeholmsbron/Södertäljevägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 och 70 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 60 km/tim

Vägen är ett transportrum utan bebyggelse i direkt anslutning. Oskyddade trafikanter färdas utanför gaturummet. En trafiksignalreglerad korsning med passagepunkter i plan finns dock i södra delen av sträckan. Vägtrafiken bidrar idag till störande bullernivåer. Föreslagen hastighetsgräns är 60 km/tim och högre hastighetsgränser går ej att genomföra på grund av bullerproblematik och för täta avstånd mellan på- och avfartsramper. Hastighetsefterlevnaden kan dock ändå bli låg längs sträckan eftersom gatans karaktär inbjuder till högre hastigheter. Planer på förändringar av gatans funktion och utformning i och med exploateringar bör föranleda en ny bedömning om hastighetsgräns och utformning. Bullerproblematiken bör utredas för en jämn 60 km/tim reglering jämfört med den nuvarande 50 och 70 km/tim reglering innan genomförande av hastighetsgränsen.

Liljeholmsinfarten och Liljeholmsvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 30 och 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Söder om Lövholmsvägen trafikeras sträckan av spårväg i gaturummet, delvis tillsammans med övrig biltrafik. Öster om Lövholmsvägen trafikerar kollektivtrafiken inte gatan. Hela sträckan har separata gång- och cykelvägar och öster om Lövholmsvägen klassificeras gatan som pendlingsstråk för cyklister. Längs delar av gatan har bebyggelsen direkt anspråk på gaturummet med entréer mot gatan, men den breda vägsektionen med mittbarriär gör att oskyddade trafikanter oftast korsar gatan på övergångsställen. Hastigheten föreslås till 40 km/tim vilket är en avväg-

ning mellan oskyddade trafikanters säkerhet vid passage av gatan samt kraven på framkomlighet för kollektivtrafiken och gatans karaktär. Gatan har problem med för höga bullernivåer och höjningen från 30 till 40 km/tim kan behöva utredas innan genomförande. Större delen av gatan har idag en hastighetsgräns på 50 km/tim och sänkningen av hastighet torde minska bullerproblematiken.

Lövholmsvägen (väster om Lövholmsgränds förlängning)

- Befintlig hastighetsgräns: 30 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Väster om Blommenbergsvägen trafikerar stadsbuss gatan. Bebyggelsen är något indragen utan direkt kontakt med gaturummet. Oskyddade trafikanter korsar gatan främst i korsningspunkterna och på de sex övergångsställen som finns längs gatan. Dagens hastighetsgräns bedöms ge låg efterlevnad med tanke på vägens karaktär som integrerat transportrum. Cykelbana finns och vägen är klassificerad som pendlingsstråk för cyklister. Förslag till ny hastighetsgräns är 40 km/tim vilket motiveras av att oskyddade trafikanter färdas på separat gång- och cykelväg, att gatans karaktär inte stödjer lägre hastighet samt att busstrafik trafikerar sträckan.

Lövholmsvägen (öster om Lövholmsgränds förlängning)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Sträckan trafikeras av spårväg i blandtrafik. Cykeltrafik färdas på separata cykelvägar och vägen ingår i stadens pendlingsstråk för cyklister. Kantstensparkering finns längs större delar av vägen och bebyggelsen ligger relativt nära in på gaturummet längs vissa delar av sträckan. Ny hastighet

föreslås till 40 km/tim vilket stämmer bra överens med gatans karaktär och stödjer en hög tillgänglighet hos den omfattande kollektivtrafiken.

Mickelsbergsvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Vägen är utformad med trådrader och separata gång- och cykelvägar. Det är tätt mellan korsningar och övergångsställen men bebyggelsen ligger indragen från gaturummet. Gatan trafikeras av stombusstrafik och längs sträckan finns åtta övergångsställen. Hastigheten föreslås till 40 km/tim vilket är en avvägning mellan gatans karaktär och framkomlighetskrav från bil- och busstrafik samt trafiksäkerhetskrav från oskyddade trafikanter.

Nybohovsbacken (öster om Liljeholmsorget)

- Befintlig hastighetsgräns: 30 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Gatan har enkelsidig bebyggelse med direkt anspråk på gaturummet. Gaturparkering är tillåten längs sträckan och cykelbana saknas. Gatan trafikeras av omfattande busstrafik. Hastigheten föreslås till 40 km/tim. Det är ett avkall på oskyddade trafikanters krav på säkerhet men eftersom pendlingssträcket för cyklister är beläget längs Liljeholmsbron alldeles öster om vägen motiveras ändå en hastighetshöjning. På lång sikt bör åtgärder vidtas för att öka möjligheten till att cykla säkert längs Nybohovsbacken. Bil- och busstrafikens krav på framkomlighet tillgodoses med hastighetsvalet. Gatan har problem med för höga bullernivåer vilket i huvudsak kan härledas till närheten av Södertäljevägen. Höjning av hastighetsgränsen

på Nybohovsbacken ger ett i sammanhanget litet bidrag till bullerproblematiken men kan ändå behöva utredas innan dess att beslut om ny hastighetsgräns tas.

Sjöviksbacken

- Befintlig hastighetsgräns: 50 och 30 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 och 30 km/tim

Den norra delen av gatan är utformad som en stadsgata med bebyggelse längs båda sidor och entreér mot gatan. I den norra delen finns även en skola med entré ut mot gatan och där är den befintliga hastighetsgränsen 30 km/tim. Längs södra delen finns endast enkelsidig bebyggelse som är mer indragen och det är relativt glest mellan korsningar och utfarter. Separata gång- och cykelvägar finns och gatan trafikeras av omfattande bussstrafik. Hastigheten föreslås till 40 km/tim längs södra delen vilket stöds av gatans utformning och karaktär och 30 km/tim längs norra delen som ansluter mot Sjöviksvägen.

Sjöviksvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 30 km/tim

Gatan är utformad med trådrader och separata gång- och cykelvägar. Det är tätt mellan korsningar och övergångsställen och omfattande kollektivtrafik trafikerar gatan. Bebyggelsen ligger i direkt anslutning till gatan och parkering är tillåten längs kantstenen. Hastigheten föreslås till 30 km/tim vilket är en avvägning mellan gatans karaktär och oskyddade trafikanters behov av att korsa gatan samt bil- och busstrafikens anspråk på högre framkomlighet.

Vantörsvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 och 30 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

I norr är gatan utformad som en stadsgata med alléer och separata gång- och cykelvägar där bebyggelsen ligger nära gaturummet. Det är tätt mellan korsningar och övergångsställen, vägbredden är rejält tilltagen och gatan trafikeras av stombusstrafik. Hastighetsgränsen föreslås till 40 km/tim vilket är en avvägning mellan gatans karaktär och framkomlighetsanspråk från bil- och busstrafik samt trafiksäkerhetsanspråk från oskyddade trafikanter. Efterlevnaden av hastighetsgränsen kan bli låg längs vissa delar eftersom gaturummet är brett.

Västberga Allé (norr om Karusellvägen)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 60 och 40 km/tim

Gatan är utformad som en trafikled som inbjuder till höga hastigheter. Bebyggelse saknas kring vägsträckan som kan klassificeras som ett rent transportrum. En sträcka på cirka 400m saknar korsningsbehov i plan mellan konfliktpunkterna. Cykelfält finns men separat cykelbana saknas trots att det är ett huvudstråk för cyklister. Ett övergångsställe på sträcka och två busshållplatser finns i norra delen av vägsträckan. 60 km/tim föreslås för att skapa en bättre koppling till vägens funktion och utformning. Vid övergångsstället i öster sänks hastigheten till 40 km/tim. En liten del i norra änden av gatan har problem med för höga bullernivåer som i huvudsak beror på trafiken på E4/E20. Höjning av hastigheten föreslås endast på den del som saknar bebyggelse, men ändå bör en bullerutredning genomföras innan ny hastighetsgräns beslutas.

Västberga Allé (söder om Karusellvägen)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim (60 söder om Västberga Kyrkogårdsväg)

Vägen leder genom ett industriområde och utformningen inbjuder till höga hastighetsnivåer. Separat cykelbana saknas trots att det är ett huvudstråk för cyklister och längs sträckan finns 13 övergångsställen. Fem av övergångsställena är signalreglerade medan åtta är utformade med refug. Bebyggelsen består av industrier och verksamheter indragna från gaturummet med entréer mot sidogatorna. Sträckan trafikeras även av omfattande kollektivtrafik. Förslaget om 40 km/tim är en sammanvägning mellan oskyddade trafikanters säkerhet, gatans karaktär samt kraven på framkomlighet för buss-, och biltrafik. Sträckan söder om Drivhjulsvägen är utpekad som pendlingsstråk.

Västberga Gårdsväg

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Längs vägen finns bebyggelse med fastighetsentréer som vetter mot gaturummet. Parkering, lastning och lossning sker längs kantstenen och trafikmiljön upplevs som relativt komplicerad. Vägen går genom ett verksamhetsområde med främst småskalig industriverksamhet och utformningen är anpassad för fordonstrafik med låg andel oskyddade trafikanter. Cykelbana saknas och låga hastighetsnivåer eftersträvas för en hög trafiksäkerhet. Den föreslagna hastighetsgränsen 40 km/tim är en sammanvägning av olika trafikantgruppers krav på trafiksäkerhet och framkomlighet.

Västbergavägen samt östra delen av Mikrofonvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Norr om Elektravägen finns endast enkelsidig bebyggelse och inga entréer längs vägen. Kollektivtrafik trafikerar vägen och söder om Kontrollvägen sker cykling i blandtrafik. Delen söder om Elektravägen upplevs tätare med kantstensparkerings och direktutfarter mot gatan. Den föreslagna hastighetsgränsen 40 km/tim är en sammanvägning av olika trafikantgruppers anspråk på trafiksäkerhet och framkomlighet.

Årstabergsvägen

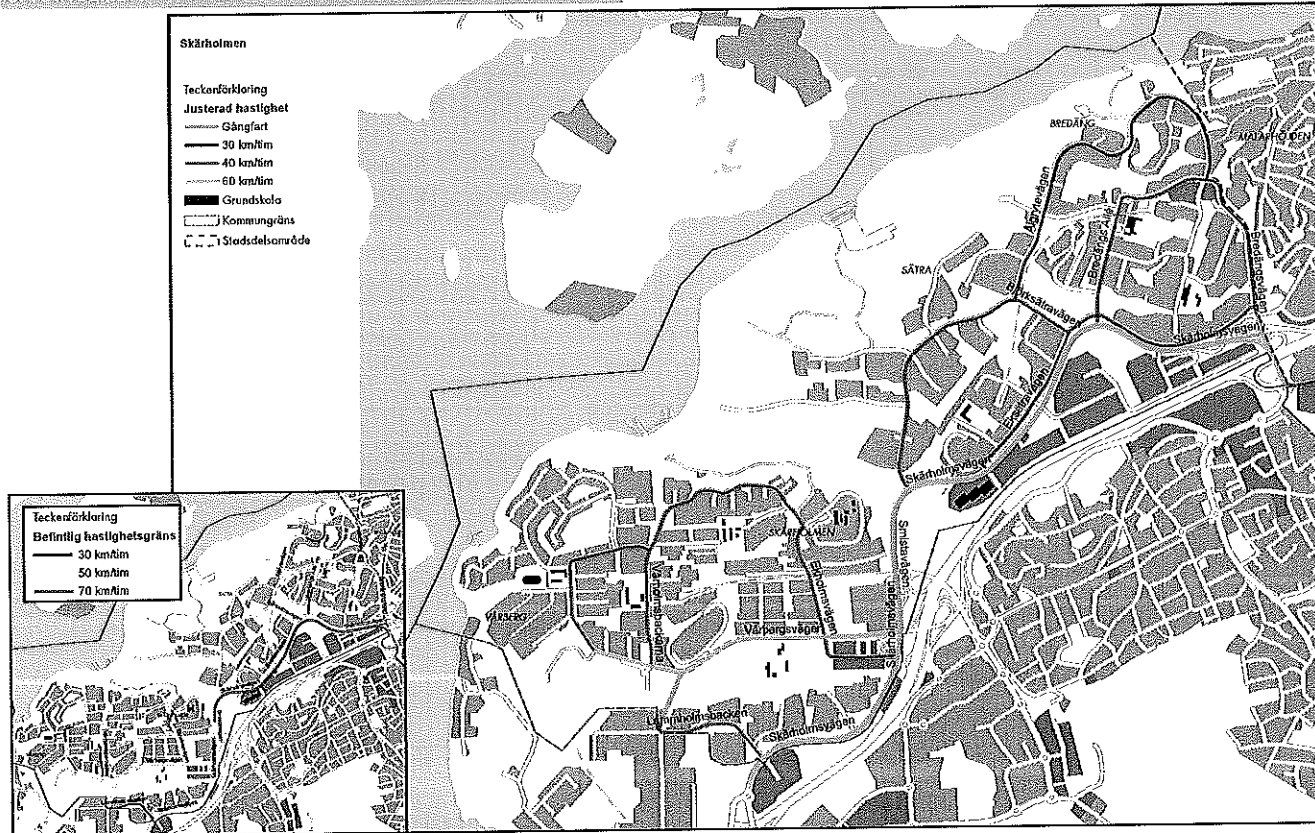
- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 60 km/tim (40 km/tim väster om Nybodaringen)

Gatan är ett transportrum utan bebyggelse invid gaturummet. Gång- och cykeltrafik sker på separerade gång- och cykelvägar. Sträckan är utformad som en trafikled och med delvis fyra körfält. Längs vägens västra del finns fyra övergångsställen i plan där tre är signalreglerade. Övergångsstället vid Västberga Allé är oöversiktligt och innebär en passage över fyra körfält med endast en refug. Omfattande busstrafik trafikerar gatan. Hastigheten föreslås till 60 km/tim öster om Nybodaringen och 40 km/tim väster om Nybodaringen där avståndet mellan korsningspunkterna är tätare. Vägen är utsatt för bullernivåer nära gränsvärdet vilket främst beror på närheten till E4/E20 men trots det bör en bullerutredning genomföras innan höjning.

Årstaängsvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Vägen är en del av lokalgatunätet men har en utformning som tillåter högre hastigheter än 30 km/tim. Längs större delen av sträckan är bebyggelsen enkelsidig och korsningsbehovet hos oskyddade trafikanter lågt. Vägen ingår i huvudnätet för cykeltrafik och ingen busstrafik trafikerar vägen. Korsningsbehov finns vid tre övergångsställen längs sträckan.



Skärholmen

Bredängs Allé

- Befintlig hastighetsgräns: 50 och 30 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Gatan saknar separat cykelväg, men ett huvudstråk för cykeltrafik sträcker sig parallellt med vägen 50 meter västerut. Gatan trafikeras av omfattande kollektivtrafik och bebyggelsen ligger indragen från gaturummet. Tre övergångsställen finns längs sträckan. Hastigheten föreslås till 40 km/tim vilket är en avvägning mellan gatans karaktär, framkomlighetsanspråk för buss- och biltrafik och oskyddades trafikanters anspråk på säkerhet. Gatan har en överdimensionerad bredd, särskilt i södra delen, vilken inbjuder till höga hastigheter.

Bredängsvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 och 60 km/tim

Bebyggelsen ligger indragen från gaturummet. Vägen ingår inte i stadens cykelnät, cykelbana saknas och andelen cyklister längs vägen bedöms vara liten eftersom ett cykelnät är utbyggt inom bostadsområdena. Vägen trafikeras av omfattande kollektivtrafik och vägens bredd och linjeföring gör att trafikanter inbjuds till höga hastigheter. Nio övergångsställen finns längs sträckan, några av dem vid trafiksignalskorsningar och några längs sträckan, utrustade med mittrefug. Hastighetsgränsen föreslås till 40 km/tim norr om Slättgårdsvägen vilket är en avvägning mellan gatans karaktär, anspråken på framkomlighet för buss- och biltrafik och oskyddade trafikanters trafiksäkerhetsanspråk. Söder om Slättgårdsvägen föreslås

hastigheten till 60 km/tim då denna sträcka är ett rent transportrum.

Björksättravägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Vägen saknar separat cykelväg, förutom en kortare sträcka mellan Frösättrabacken och Hällsättrabacken, vilket gör att cyklister samsas med övrig fordonstrafik i gaturummet. Vägen trafikeras av stadsbuss och är relativt bred vilket inbjuder till höga hastigheter. I den östra delen finns en stor idrottsplats som stundtals lockar mycket besökare. Här finns vissa hastighetsdämpande åtgärder i form av avsmalningar. Barn mot idrottsplatsen cyklar i stor utsträckning på trottoarer. Bebyggelsen ligger indragen från gaturummet och oskyddade trafikanters har endast behov av att korsa vägen vid vissa korsningspunkter. Elva övergångsställen finns längs sträckan och dessa har en utförning av blandad kvalitet. Hastigheten föreslås till 40 km/tim vilket är en avvägning mellan gatans karaktär, framkomlighetsanspråken för buss- och biltrafik och oskyddades trafikanters trafiksäkerhetsanspråk.

Ekholmsvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 30 och 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Vägen har dubbelsidig bebyggelse något indragen från gaturummet. Korsningsavståndet är relativt tätt och flertalet övergångsställen finns längs sträckan. Stadsbuss trafikeras gatan och cykelbana saknas näst intill hela sträckan. Dock finns utbyggt cykelnät väster om vägen inne i bostadsområdet men visst behov av cykling finns ändå på Ekholmsvägen. Körbanan är bred och inbjuder till höga hastigheter. Ny hastighet föreslås till 40 km/

tim vilket är en avvägning mellan oskyddade trafikanter trafiksäkerhetsanspråk och anspråk från bil- och busstrafik att få hög framkomlighet.

Eksätravägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Gatan saknar separat cykelväg, vilket gör att cyklister samsas med övrig fordonstrafik i gaturummet. Det parallella cykelstråket går flera hundra meter bort inne i bostadsområdet och det finns ett behov av att cykla längs Eksätravägen. Gatan trafikeras av stadsbuss och bebyggelsen längs vägen är enkelsidig och indragen. Avståndet mellan korsningar och vägens bredd gör att hastighetsnivåerna blir höga. Åtta övergångsställen finns längs sträckan, många av dem är lågt utnyttjade och leder endast till parkeringsytor mellan Eksätravägen och Skärholmsvägen. Hastigheten föreslås till 40 km/tim vilket är en avvägning mellan gatans karaktär, kraven på framkomlighet för buss- och biltrafik och oskyddades trafikanter krav på säkerhet. För att stärka vägens funktion för lokaltrafik inom och till områdena bör hastigheten regleras till 40 km/tim. Bebyggelsen i östra delen av vägen utsätts för höga bullernivåer och en sänkning av hastigheten kan minska bullerproblematiken.

Lammholmsbacken

- Befintlig hastighetsgräns: 30 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Gatan är en förbindelselänk mellan Skärholmsvägen och Bäckgårdsvägen. Bebyggelsen ligger långt indragen och är enkelsidig. Vid några

platser finns stort korsningsbehov för oskyddade trafikanter och flertalet farthinder finns längs gatan. Gångbanor finns men cykling sker i gatan. Hastighetsgränsen föreslås till 40 km/tim vilket främst grundar sig på att gatans karaktär är ett integrerat transportrum och acceptansen för lägre hastigheter bedöms bli låg. Många farthinder är placerade längs gatan.

Skärholmsvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 70 och 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 60 km/tim

Skärholmsvägen är till stora delar en mittseparerad trafikled med 4 körfält. Sträckan är utpekad som pendlingsstråk för cykling och under år 2016 byggs cykelbanor ut så att det är komplett längs hela sträckan. Bebyggelsen finns inte i närheten av gaturummet och vägen trafikeras av stadsbuss. Korsningsavståndet är stort, öster om Smistavägen är det cirka 500 meter mellan korsningarna medan kring Skärholmens centrum är det tätare. Hastigheten föreslås till 60 km/tim vilket är en avvägning mellan gatans karaktär och trafiksäkerhetsanspråk. Sträckan precis utanför Skärholmen centrum skiljer sig något från övriga genom att det är tillåten lastplats längs med vägen samt tätare mellan utfarter från centrumet. Bebyggelsen i närheten av vägen utsätts för bullernivåer över norm och utredningar behövs innan en höjning sker. Troligtvis beror stor del av bullerproblematiken av närheten till E4/E20.

Svanholmsvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 60 km/tim och 40 km/tim

Ingen bebyggelse finns i anknäpning till vägen och cykeltrafik färds på separat cykelbana utanför vägområdet. Stadsbuss trafikerar vägen och oskyddade trafikanter korsar vägen planskilt. Hastigheten föreslås till 60 km/tim norr om busshållplatsen Svanholmsvägen och 40 km/tim föreslås söder om busshållplatsen.

Värbergsvägen (delen öster om Båtholmsbacken)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 60 km/tim

Vägen saknar kontakt med intilliggande bebyggelse. Stadsbuss trafikerar vägen och gångbana finns längs båda sidor av vägen. Cykelbana saknas längs vissa delar av sträckan och endast ett fåtal övergångsställen finns för oskyddade trafikanter. Vägens utformning inbjuder till höga hastigheter och acceptansen för den befintliga hastighetsgränsen bedöms vara låg. Ny hastighet föreslås till 60 km/tim.

Värbergsvägen (delen väster om Båtholmsbacken)

- Befintlig hastighetsgräns: 30 och 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 30 och 40 km/tim

Alla passager utom en sker planskilt för oskyddade trafikanter och vägen trafikeras av stadsbuss. Längs norra delen av vägen finns villabebyggelse i direkt anslutning mot vägen men längs övriga delar är bebyggelsen indragen och korsningsavståndet är stort. Vägen inbjuder till höga hastigheter,

främst i söder. Cykelvägar går utanför vägområdet i ett separat system men ersätter inte helt behovet av cykellösning längs vägen. Ny hastighet föreslås till 40 km/tim förutom vid Söderholmsskolan där hastigheten sänks lokalt till 30 km/tim. Den föreslagna hastigheten är en avvägning mellan oskyddade trafikanter trafiksäkerhetskrav och anspråk från bil- och busstrafik att få hög framkomlighet. 40 km/tim stödjer också bättre vägens funktion för lokal trafiks åtkomst till bostadsbebyggelsen längs vägen.

Vårholmsbackarna

- Befintlig hastighetsgräns: 30 och 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 30 och 40 km/tim

Vägens utformning skiljer sig mycket åt längs olika delar. Mellan Furuholmsgränd och Norrholmsgränd har vägen nästan utformning som ett transportrum, enkelsidig bebyggelse och inget korsningsbehov föreligger hos oskyddade trafikanter. Dock saknas cykellösning men cykeltrafik bedöms ske i låg omfattning eftersom målpunkter saknas och ett cykelvägnät finns inne i området söder om vägen. Längs övriga delar av vägen finns dubbelsidig bebyggelse något indragen från vägen. Korsningsavståndet är relativt tätt och övergångsställen är placerade både i plan och planskilt längs sträckan. Cykelbana saknas längs delar av sträckan och stadsbuss trafikerar gatan. Gatan är ganska bred och något förhöjda hastigheter. Ny hastighet föreslås till 40 km/tim längs hela sträckan förutom vid Värbergsskolan hastigheten sänks lokalt till 30 km/tim. Det nya hastighetsvalet är en avvägning mellan oskyddade trafikanter trafiksäkerhetskrav och anspråk från bil- och busstrafik att få hög framkomlighet.

Älgrytevägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 och 30 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Vägen har bebyggelse indragen från gaturummet och längs delar förekommer endast ensidig bebyggelse. Längs några kortare sträckor i väster och norr saknas bebyggelse. Körbanan är bred vilket inbjuder till höga hastigheter. Gatan har gångbanor men endast längs vissa delar finns cykelbana i vägens närhet. Gatan trafikeras av stadsbuss och nio övergångsställen finns längs sträckan. Vid sex av dessa finns ingen särskild åtgärd för att höja säkerheten för oskyddade trafikanter. Hastigheten föreslås till 40 km/tim vilket är en avvägning mellan gatans karaktär, kraven på framkomlighet för buss- och biltrafik och oskyddades trafikanter krav på säkerhet.

KVALITETSAVVIKELSER

I detta kapitel beskrivs de kvalitetsavvikelser som förslaget till nya hastighetsgränser ger upphov till. De föreslagna hastighetsgränserna innebär totalt sett betydligt färre allvariga kvalitetsavvikelser än dagens hastighetsgränser även om de införs utan några direkta åtgärder.

Tabellen nedan sammanfattar antalet kvalitetsavvikelser som förslaget till nya hastighetsgränser innebär. Tabellen visar också antalet kvalitetsavvikelser dels för nuläget med nuvarande hastighetsgränser, dels hur kvalitetsavvikelsema förändrats under de olika stegen i analysen.

Kvalitetsavvikelser	Hässelby-Vällingby		Liljeholmen		Skärholmen	
	Röda	Gula	Röda	Gula	Röda	Gula
Nuläge	241	371	123	208	133	156
Länkoptimering	53	503	51	295	31	285
Nätanpassning	74	548	70	287	51	281
Systemanpassning	82	697	95	404	61	361
Förslag till nya hastighetsgränser	91	751	102	439	62	428

Röda kvalitetsavvikelser

Som tabellen visar är antalet röda kvalitetsavvikelser färre med förslaget till nya hastighetsgränser än nuvarande hastighetsgränser, vilket är positivt.

De röda kvalitetsavvikelser som kvarstår är främst på grund av buller och detta kan inte enbart elimineras genom hastighetsförändring utan kräver ytterligare åtgärder. Oavsett vilken hastighetsgräns som väljs kommer dessa röda avvikelser att kvarstå i metoden och behöver ses över i en särskild utredning. Övriga röda kvalitetsavvikelser utgörs av gatulänkar

som fått en föreslagen hastighetsgräns på 60 km/tim trots att det saknas separat cykelbana.

Gula kvalitetsavvikelser

Föreslagen hastighetsplan innebär ett stort antal gula kvalitetsavvikelser. I vissa fall kan man godta mindre god kvalitet om det samtidigt innebär att andra kvaliteter erhåller god kvalitet och att låg kvalitet undviks. I andra fall visar gula avvikelser på att man behöver vidta åtgärder.

Nedan beskrivs de typer av avvikelser som är vanligt förekommande. På vissa länkar finns inga gula avvikelser medan andra kan ha en eller flera. När flera avvikelser uppstår på en länk, är det resultatet av att flera anspråk står mot varandra som är svåra att väga samman.

Tillgänglighet för biltrafik

De gula kvalitetsavvikelser som kvarstår eller uppkommer handlar till exempel om tillgängligheten för biltrafiken i huvudnätet som blir något sämre vid förändring från 50 km/tim till 40 km/tim. Ofta har det uppvägs av att trafiksäkerheten samtidigt blivit bättre.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken får med förslaget generellt god tillgänglighet. De gator och vägar som trafikeras av bussar klassificerade som stombussar ("blåbussarna" samt stadsbussar med hög turtäthet) får gula kvalitetsavvikelser på de sträckor som föreslås få 30 km/tim, vilket endast är ett fåtal sträckor.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten blir mindre god på de gator som föreslås få 40 km/tim men som saknar separerad gång- och cykelbana, vilket är en stor mängd gator. På

sikt bör kommunen sträva efter att ha separerad gång- och cykelbana längs alla huvudgator som föreslås få 40 km/tim eller högre. I vissa fall finns dock inget behov eftersom gående och cyklister har andra alternativ. Trafiksäkerheten blir även mindre god på gator som föreslås få 60 km/tim och där det är tätt (mindre än 150 meter) mellan anslutande gator.

Karaktär och trygghet

I stadsdelsområdena finns en del gator vars livsrum bedömts som mjuktrafikrum men som föreslås få 40 km/tim. För karaktären och tryggheten innebär detta mindre god kvalitet. Karaktären och tryggheten får också mindre god kvalitet på de gator som föreslås få 60 km/tim och där vägarna bedömts som integrerat transportrum.

Buller och luftkvalitet

Buller och luftkvalitet i alla tre stadsdelsområdena ger en del gula avvikelser som behöver ses över vid hastighetsförändringar.

Övriga avvikelser

Utryckningstrafiken har stort behov av god tillgänglighet. I många fall är inte hastighetsbegränsningen det mest relevanta för utryckningstrafikens tillgänglighet, utan att det inte finns för stora hinder i vägen. Därför görs i analysen ingen direkt bedömning av hur förslaget till nya hastighetsgränser påverkar utryckningstrafikens tillgänglighet. Det är däremot mycket viktigt att hänsyn tas till utryckningstrafikens tillgänglighet vid utformning av hastighetsdämpande åtgärder. Sett till utryckningstrafikens tillgänglighet bör man på de primära utryckningsvägarna undvika hastighetsdämpande åtgärder i form av gupp eller upphöjda övergångsställen. Istället är det bättre med till exempel sidoförskjutningar. Samtidigt kan gupp och upphöjda övergångsställen ibland vara den klart bästa lösningen

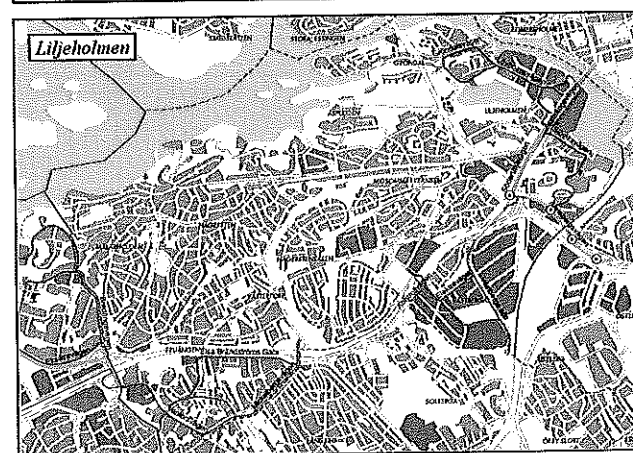
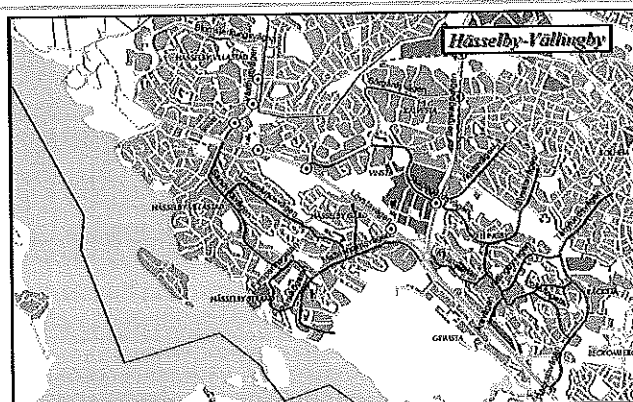
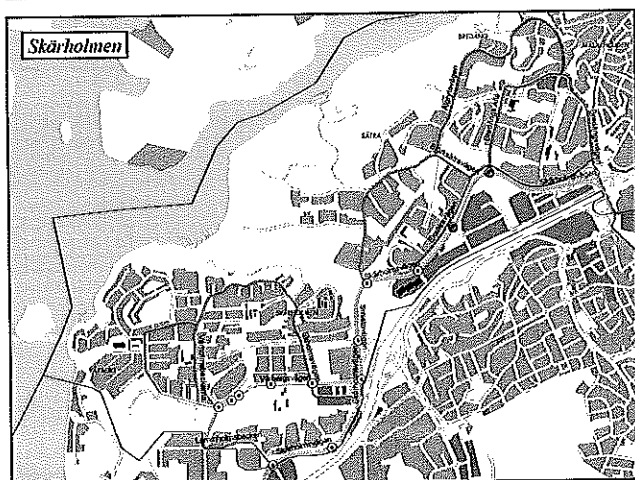
sett till trafiksäkerheten. Samråd bör ske med räddningstjänsten när man planerar nya hastighetsdämpande åtgärder.

AVVIKELSER KORSNINGSPUNKTER FÖRORDSTRAFIK

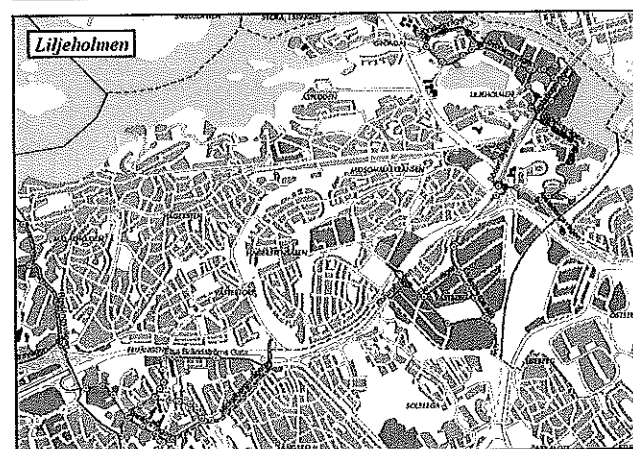
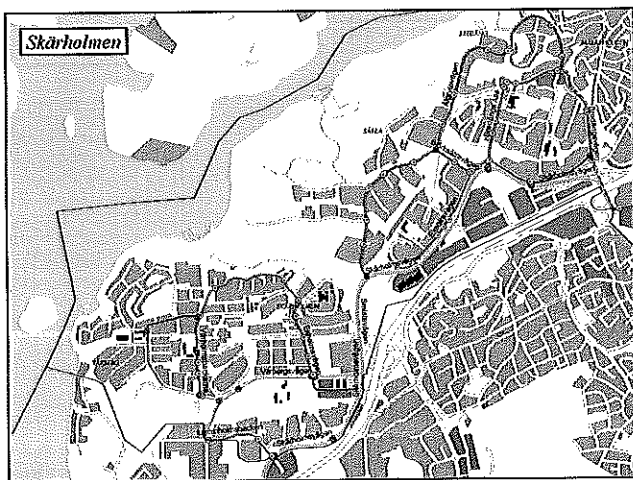
En bilkorsning som ligger på en sträcka med 60 km/tim får en gul avvikelse, vilken betyder en mindre god trafiksäkerhetsstandard medan en korsning som ligger på sträckor med 70 km/tim eller högre får en röd avvikelse, vilket betyder en låg trafiksäkerhetsstandard. Endast gatukorsningar är med i inventeringen då mindre trafikerade utfarter inte bedöms vara dimensionerande punkter om de inte är mycket tätt förekommande. Cirkulationsplatser bedöms vara säkrade eftersom utformningen i sig ska medföra att fordonens hastigheter är lägre än 50 km/tim i korsningen. Ingen detaljerad bedömning av varje cirkulationsplats har dock genomförts.

AVVIKELSER KORSNINGSPUNKTER OSKYDDADE TRAFIKANTER

Förekommer ett övergångsställe på en sträcka som föreslås få hastighetsgränsen 40 km/tim och platsen inte är hastighetssäkrad redovisas det som en gul avvikelse vilket innebär mindre god standard. På vägar med 50 km/tim eller högre blir avvikelsen röd om ingen åtgärd finns, vilket innebär låg trafiksäkerhetsstandard.



Teckenförklaring	
Trafiksäkerhet övergångsställe	
⊙	God standard
○	Mindre god standard
⊖	Låg standard
Justerad hastighet	
—	Gångfart
—	30 km/tim
—	40 km/tim
—	60 km/tim
■	Grundskola



FORTSATT ARBETE

Arbetet med hastighetsplaner för Stockholms stad utgår från det Pilotprojekt som genomfördes under 2012. Den här utredningen är den första fortsättningsutredningen som gjorts av hastighetsgränser för nya områden. Planer finns på att ta fram hastighetsplaner för samtliga stadsdelar inom kommunen.

För att kunna införa de nya hastighetsgränserna kommer ytterligare utredningar att behövas. Bland annat kommer bullersituationen behöva studeras närmare på flera platser innan eventuella höjningar kan göras. Även trafiksäkerhetsåtgärder, hastighetssänkande åtgärder och cykellösningar kommer att behöva studeras vidare innan vissa hastighetsgränser kan ändras.

REFERENSER

Vägverket. TR 10A 2009:9819 – Bilaga: Långsiktiga stödkriterier för landsbygds- och tätortsmiljöer, Borlänge, 2009

Sveriges kommuner och landsting och Vägverket. Rätt fart i staden. Stockholm : Sveriges kommuner och landsting och Vägverket, 2008.