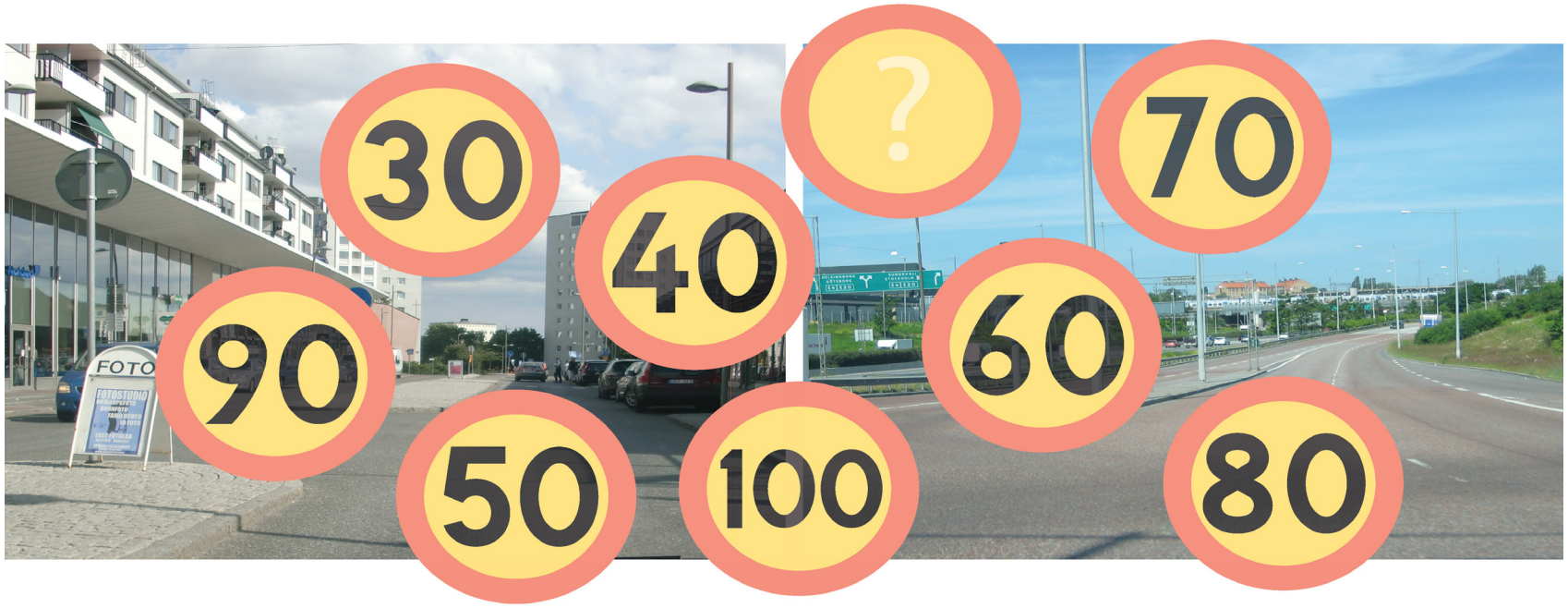


HASTIGHETSPLAN STOCKHOLM

Del 2 Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen, Norrmalm

TYRÉNS

Slutrapport oktober 2017

TITEL: HASTIGHETSPLAN STOCKHOLM; Del 2 Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen och Norrmalm, slutrapport oktober 2017

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-Liljehomen

Remisshandling (juni 2016) reviderad 2017 av Sweco Society AB (Björn Jerbic och Amat Jobe)

SAMMANFATTNING 4
Omfattning och metod 4
Principer för nya hastighetsgränser 4
Förslag till nya hastighetsgränser 5
Kvalitetsavvikelser med förslag till åtgärder 7
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 17
Livsrum 25
Dimensionerande trafiksäkerhetssituation 30
Upplevda och uppmätta störningar 36
ANALYS 42
Nulägesanalys 42
Länkoptimering 47
Nätanpassning 49
Systemanpassning 51
FÖRSLAG TILL NYA HASTIGHETSGRÄNSER 53
Motiv till valda hastighetsgränser 53
Hässelby - Vällingby 54
Liljeholmen 63
Skärholmen 71
Norrmalm 76
KVALITETSAVVIKELSER 81
Avvikelser korsningspunkter fordonstrafik 82
Avvikelser korsningspunkter oskyddade trafikanter 82
FORTSATT ARBETE 87
REFERENSER 87

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, Norrmalm och återstående gator inom Hägersten-Liljeholmen. I de fyra 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 och 6 samt i större format på sidorna 54, 63, 71 och 76. De principer som föreslås ska gälla för nya hastighetsgränser sammanfattas här till höger.

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

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

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

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

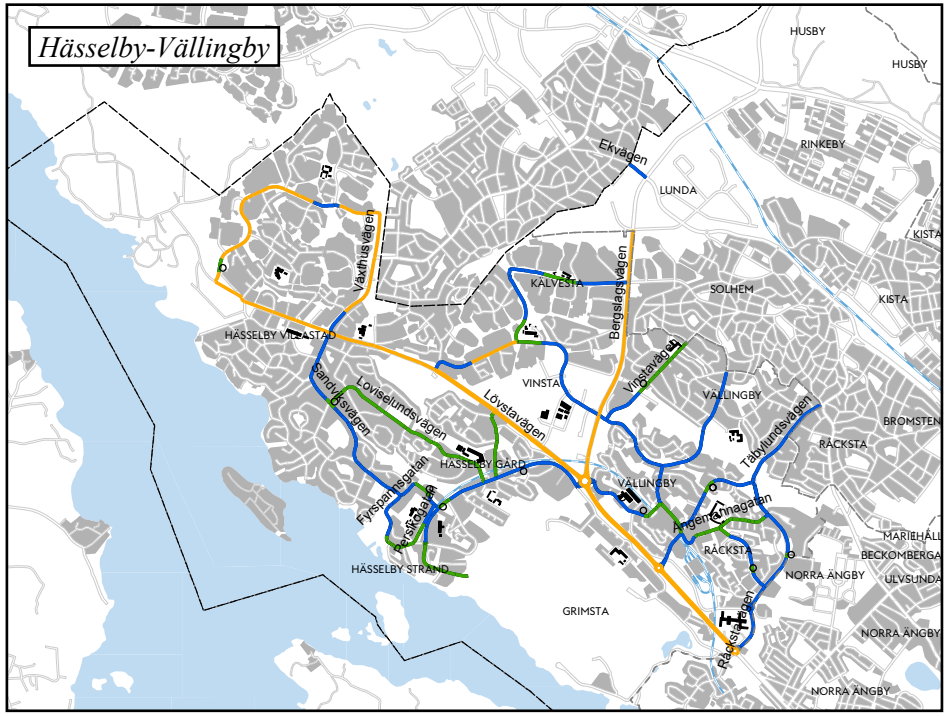
80 km/tim: Gator i det övergripande nätet av trafikledskaraktär med helt separerad gång- och cykeltrafik och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Inga anslutningar på sträcka och korsningspunkter med ett korsingsavstånd på över 600 meter. Passager bör vara planskilda eller ligga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

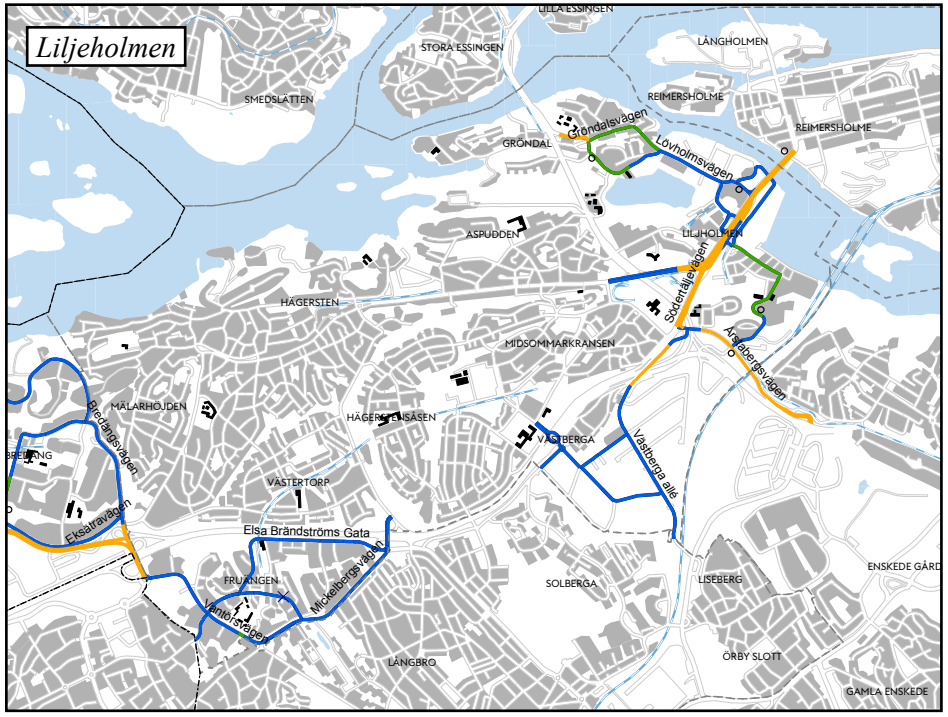
Inga gator och vägar i del 2 av hastighetsplanen föreslås få 90, 100 eller 110 km/tim och därför har inga principer tagits fram för dessa.

FÖRSLAG TILL NYA HASTIGHETSGRÄNSER

Teckenförklaring

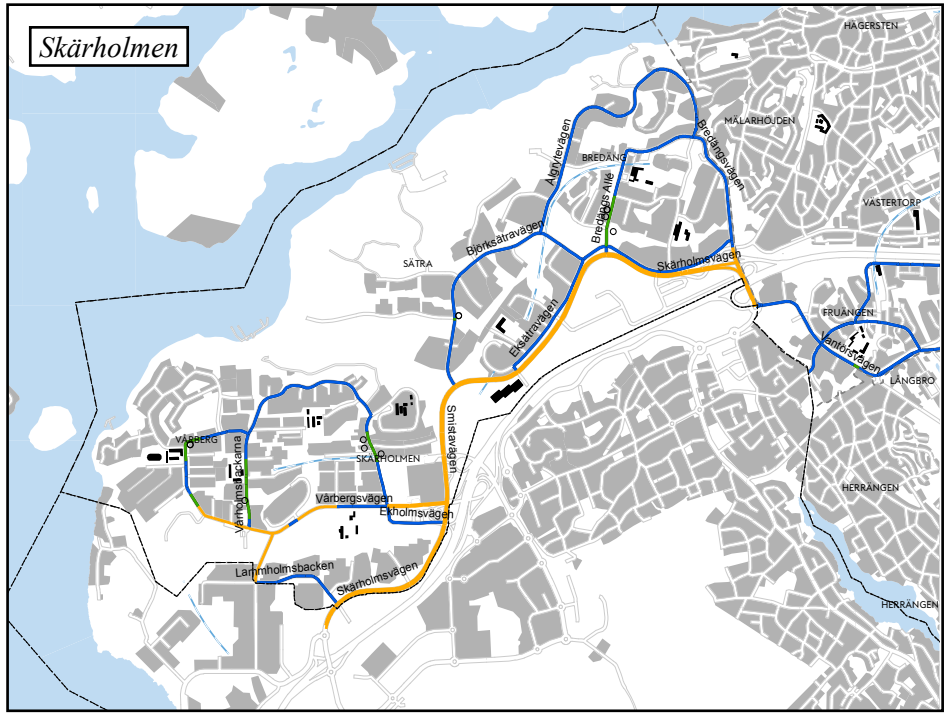
- Kommungräns
- Stadsdelsområde
- Gångfart
- 30 km/tim
- 40 km/tim
- 60 km/tim
- Grundskola
- Förskolor

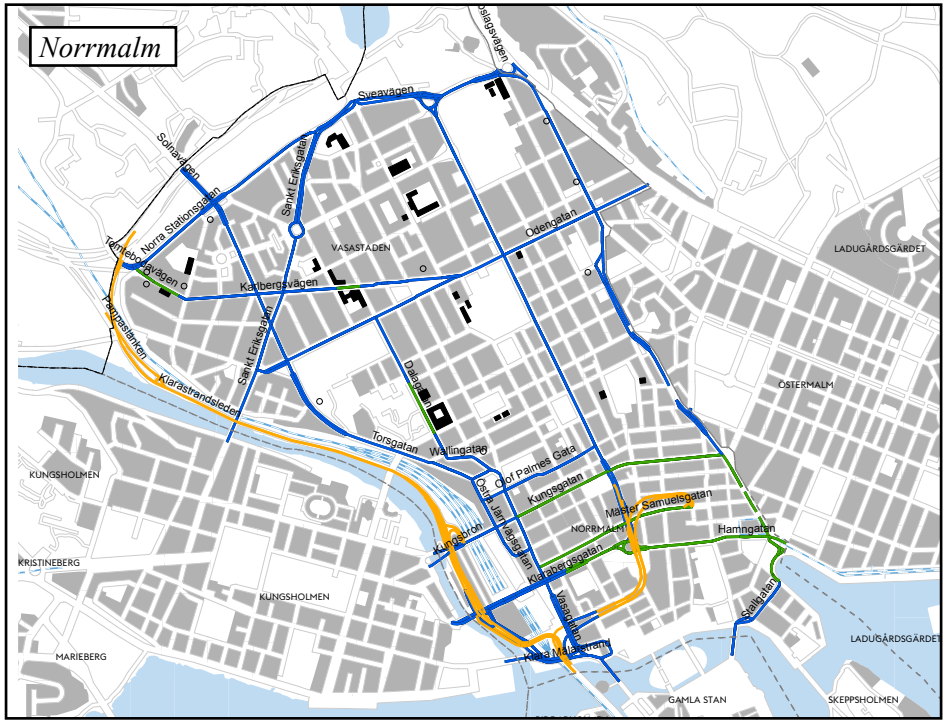




Teckenförklaring

- Kommungräns
- Stadsdelsområde
- Gångfart
- 30 km/tim
- 40 km/tim
- 60 km/tim
- Grundskola
- Förskolor





KVALITETSAVVIKELSER MED FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Enligt analysmodellen för *Rätt fart i staden* bedöms fem stadsbyggnadskvaliteter 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 kvalitetsavvikelserna reduceras och bidra till att nå uppsatta mål om bra koppling mellan hastighetsgräns och gatans utformning. Åtgärderna 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 åtgärderna, 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

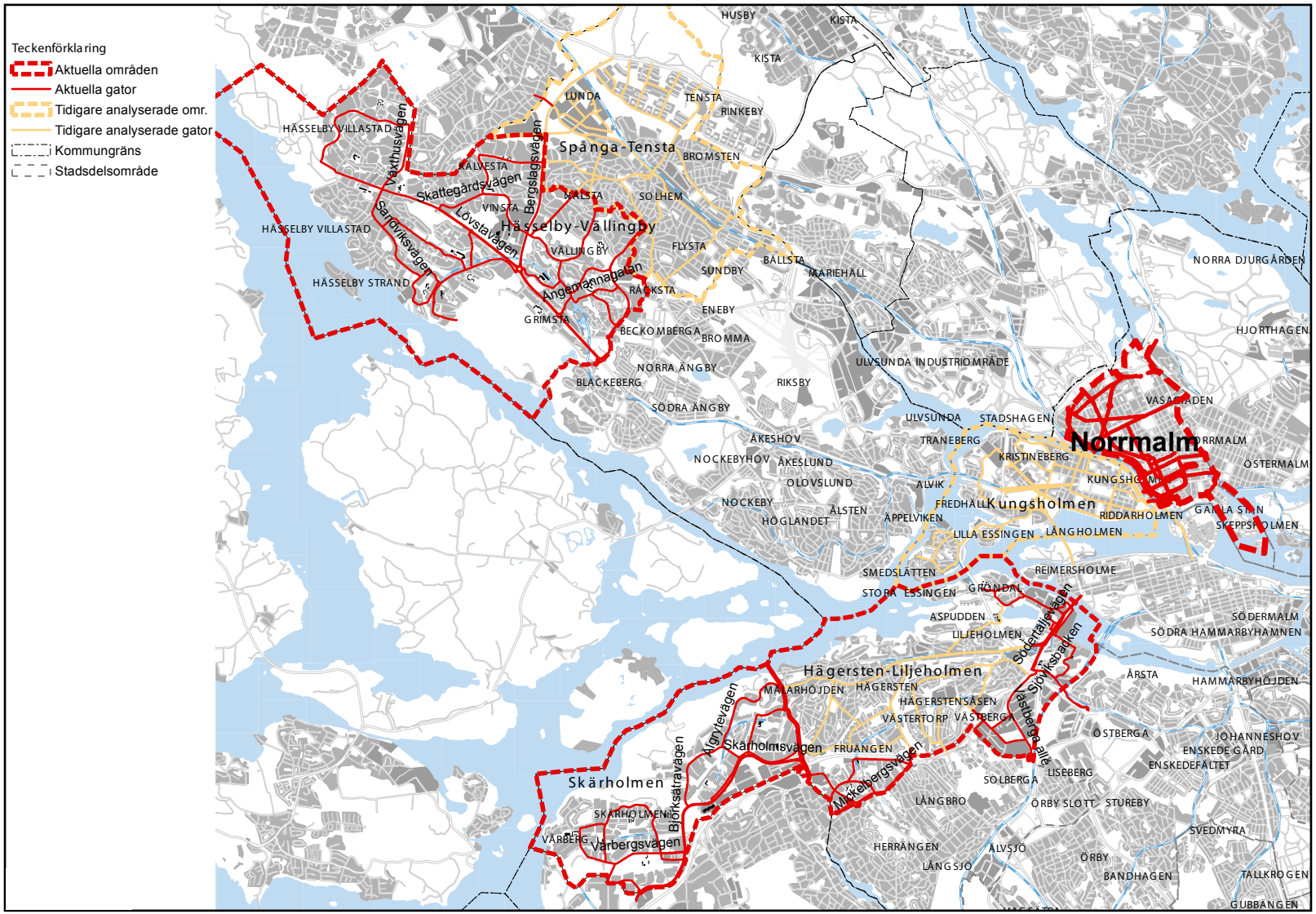
Stockholms stad tog under 2012 fram en hastighetsplan för huvudgatorna i stadsdelarna Spånga-Tensta, Kungsholmen och delar av Hägersten-Liljeholmen som ett pilotprojekt. Pilotprojektets syfte var att testa hur Trafikverkets och SKL´s (Sverige kommuner och Landsting) metod *Rätt fart i staden* kunde användas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

I denna utredning görs på samma sätt en hastighetsöversyn för stadsdelarna Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen och Norrmalm, 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).


Teckenförklaring
Aktuella områden
Aktuella gator
Tidigare analyserade omr.
Tidigare analyserade gator
Kommungräns
Stadsdelsområde
Spånga-Tensta
Hässelby-Vällingby
Hägersten-Liljeholmen
Skärholmen
Kungsholmen
Norrmalm
HÄSSELBY VILLASTAD
HÄSSELBY STRAND
VÄLLINGBY
GRIMSTA
BECKOMBERGA
BROMMA
NORRA ÄNGBY
SÖDRA ÄNGBY
BLACKEBERG
RIKSBY
ÅKESHOV
NOCKEBYHOV
ÅKESLUND
OLOVSLUND
NOCKEBY
ÄLSTEN
HÖGLANDET
ÄPPELVIKEN
ALVIK
FREDHÄLL
ULVSUNDA
STADSHAGEN
TRANEBERG
KRISTINEBERG
KUNGSHOLMEN
RIDDARHOLMEN
LILLA ESSINGEN
LÅNGHOLMEN
SMEDSLÄTTEN
STORA ESSINGEN
REIMERSHOLME
GRÖNDAL
ASPUDDEN
LILJEHOLMEN
MÅLARHÖJDEN
HÄGERSTEN
HÄGERSTENSÅSEN
VÄSTERTORP
VÄSTBERGA
ÖSTBERGA
ÅRSTA
HAMMARBYHÖJDEN
SÖDERMALM
SÖDRA HAMMARBYHAMNEN
JOHANNESHOV
ENSKEDE GÅRD
ENSKEDEFÄLTET
LISEBERG
SOLBERGA
LÅNGBRO
ÖRBY SLOTT
STUREBY
SVEDMYRA
TALLKROGEN
GUBBÄNGEN
BANDHAGEN
ÖRBY
ÄLVSJÖ
HERRÄNGEN
LÅNGSJÖ
SKÄRHOLMEN
VÅRBERG
FRUÄNGEN
HJORTHAGEN
NORRA DJURGÅRDEN
ULVSUNDA INDUSTRIOMRÅDE
MARIEHÄLL
BALLSTA
SUNDBY
RÅCKSTA
ENEBY
FLYSTA
VINSTA
MÄLSTA
SOLHEM
KÄLVESTA
BROMSTEN
RINKEBY
TENSTA
LUNDA
KISTA
HUSBY
Växthusvägen
Bergslagsvägen
Skattegårdsvägen
Lövstavägen
Sarfviksvägen
Ängsmannagatan
Ågesta
Skärholmsvägen
Björksätravägen
Varbergsvägen
Mälarbergsvägen
Södertäljevägen
Slöjdvägen
Västberga allé

Metodiken i ”Rätt fart i staden”

Hastighetsplanen för de fyra 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 hastighetsgräns. 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 hastighetegränser.

Interna diskussioner

Arbetet med att ta fram förslag till nya hastighetsgränser för de fyra stadsdelområdena har genomsyrats 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 diskussioner på workshops, 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-avvikelser	
Nr	Namn	Vägg	Golv	Befintlig	Länk-optimerad	Nät-anpassad	Bil	Koll	Utr				Luft	Buller	Röda	Gula
	Summa														213	1116
0	Västberga allé	IT	IT	50	40	40	Mindre god	God	Primär	God	God	Mindre god	-	Mindre god	0	3
1	Lammholmsbacken	IT	IT	30	30	30	Mindre god	#SAKNAS!	Primär	God	God	God	-	Mindre god	0	2
2	Västberga allé	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	-	-	God	-	Låg	1	0
4	Björksätravägen	IT	IT	50	30	30	Mindre god	God	Primär	God	God	God	-	Mindre god	0	2
5	Sandviksvägen	IT	IT	50	50	40	Mindre god	God	Primär	God	God	God	-	Mindre god	0	2
6	Maltesholmsvägen	IT	IT	30	30	30	Mindre god	#SAKNAS!	Primär	God	God	God	-	Mindre god	0	2
7	Fyrspannsgatan	M	M	50	30	30	Mindre god	God	Primär	God	God	God	-	Mindre god	0	2
8	Vårholmsbackarna	IT	IT	50	30	30	Mindre god	God	Primär	God	God	God	-	-	0	1
9	Ekholmsvägen	IT	IT	30	30	30	Mindre god	God	Primär	God	God	God	-	Mindre god	0	2
10	Skärholmsvägen	T	T	50	50	60	God	God	Primär	-	-	God	-	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 tättbebyggt område och på vägar där kommunen är väghållare utom tättbebyggt område. Sedan den 2 maj 2008 kan kommunerna införa 30 och 40 km/tim i hela eller delar av ett tättbebyggt område (3 kap 17 § TrF). Beslut om annan hastighetsgräns än 50 km/tim inom tättbebyggt 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 tättbebyggt 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 hastighetssänkningar 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 vägtransportsystemet 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 juridiskt bör göras genom att införa den generella hastighetsgränsen 40 km/tim inom tättbebyggt område och 60 km/tim utom tättbebyggt 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 tättbebyggt 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	Trafiknät
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 tättbebyggt område gäller den generella hastighetsbegränsningen 50 km/tim och utom tättbebyggt område gäller 70 km/tim om inget annat föreskrivs.

Majoriteten av de gator som ingår i analysen i de fyra stadsdelsområdena i Stockholm har idag 50 km/tim (se kartor sidan 15 och 16). 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.

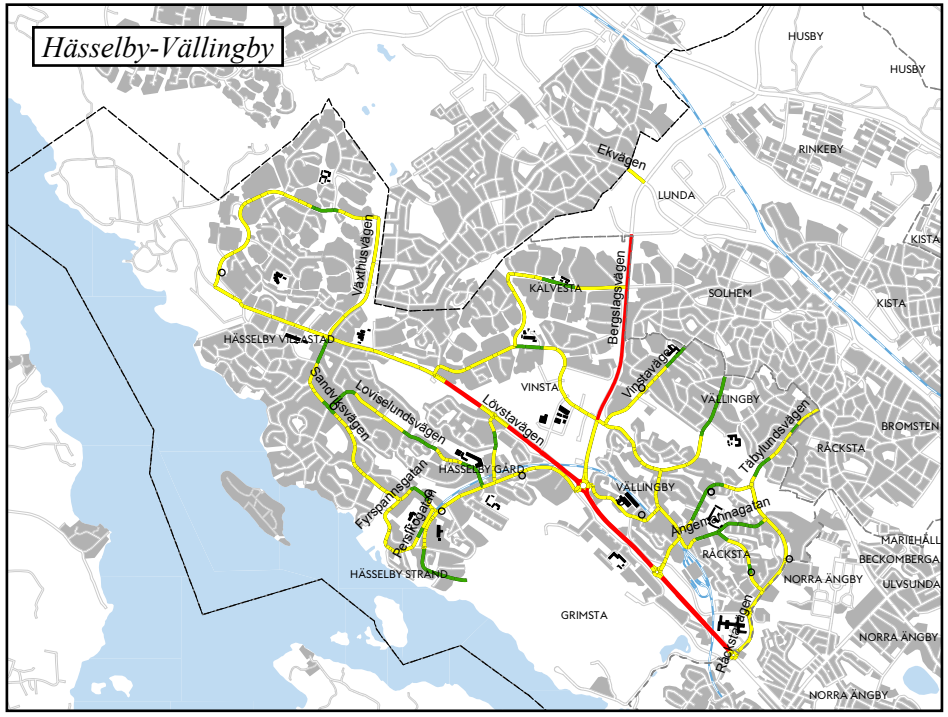
Några sträckor som ingår i analysen har 30 km/tim som rekommenderad hastighet. Trafikleder och andra större vägar har 70 km/tim eller högre. Inga gator och vägar har idag 40 eller 60 km/tim.

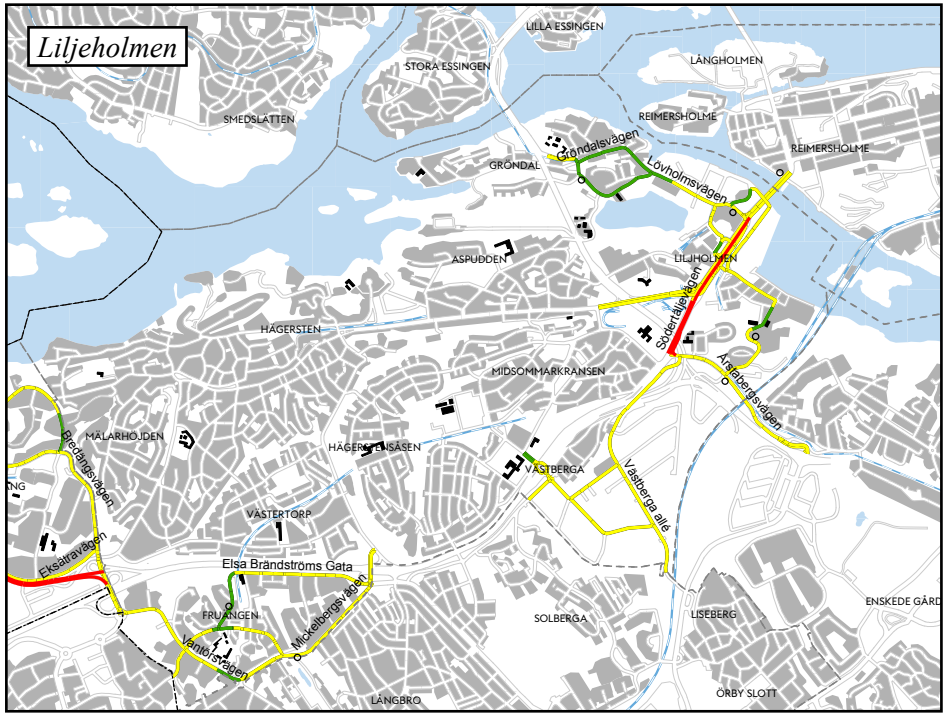
Här redovisas dagens hastighetsgränser i de fyra stadsdelarna Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen och Norrmalm.

Teckenförklaring

Befintlig hastighetsgräns

- 30 km/tim
- 50 km/tim
- 70 km/tim
- Kommungräns
- Stadsdelsområde
- Grundskola
- Förskolor

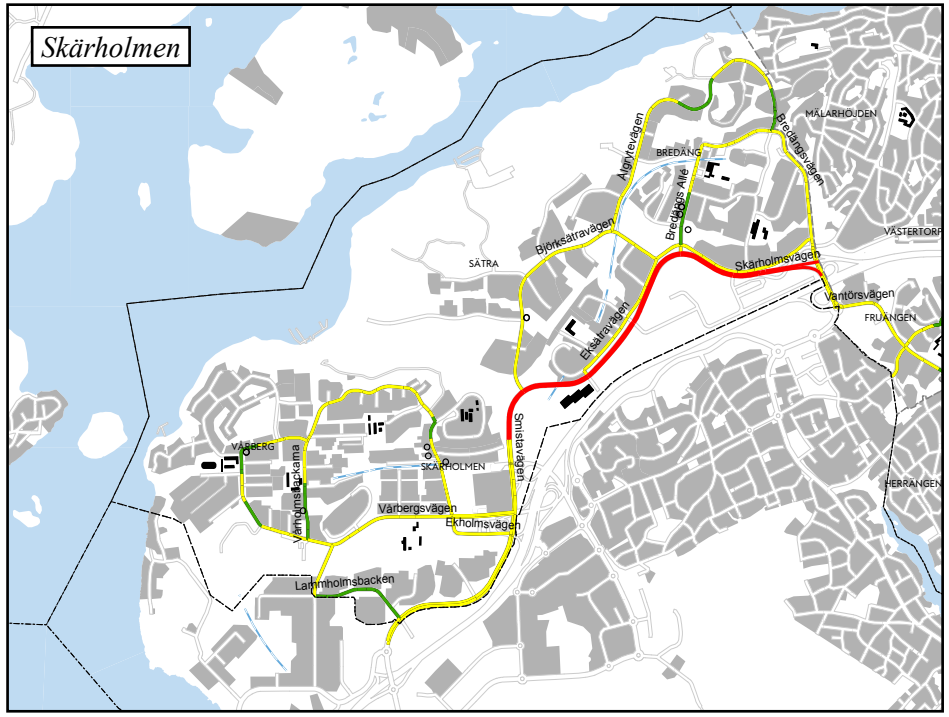


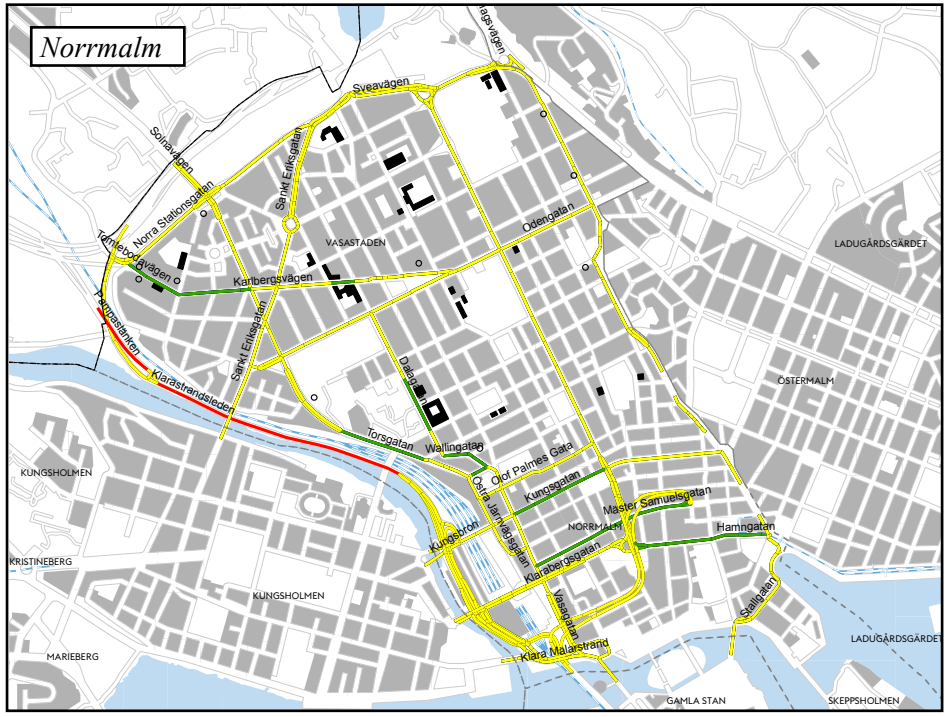


Teckenförklaring

Befintlig hastighetsgräns

- 30 km/tim
- 50 km/tim
- 70 km/tim
- Kommungräns
- Stadsdelsområde
- Grundskola
- Förskolor





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 19 och 20). 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.

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 nättillhörigheten 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 stadsbusstrafik med hög turtäthet har angetts tillhöra nätet för stombuss och gator och vägar som trafikeras

av övriga linjer har klassificerats tillhöra nätet för stadsbuss (se kartor sidan 21 och 22).

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.

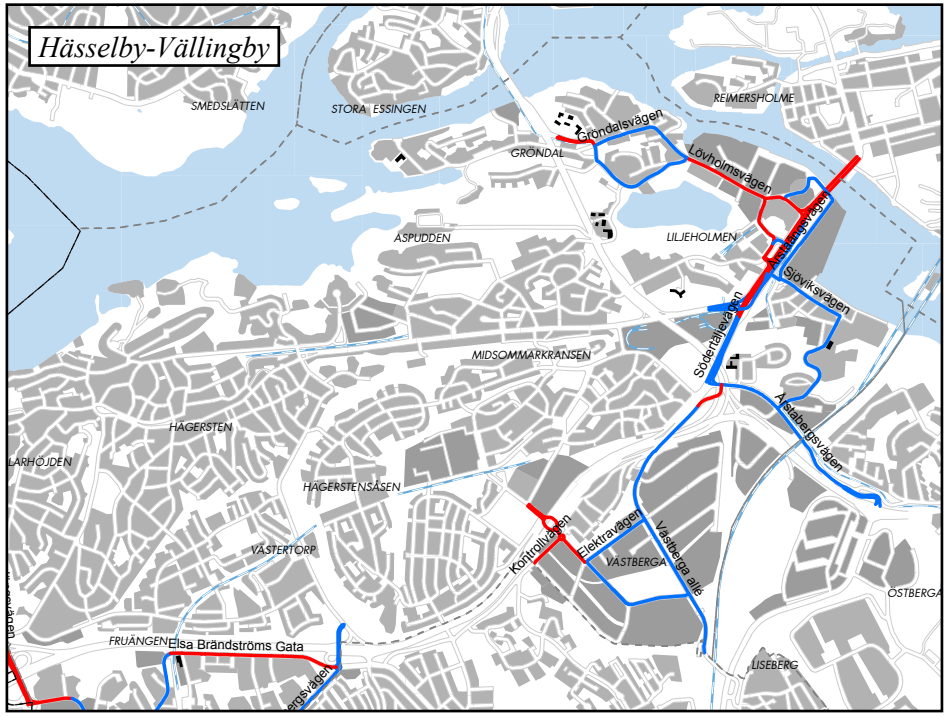
I de fyra stadsdelsområdena har de primära utryckningsvägarna schablonmässigt antagits vara de samma som det övergripande nätet och huvudnätet för biltrafik (se kartor sidan 23 och 24).

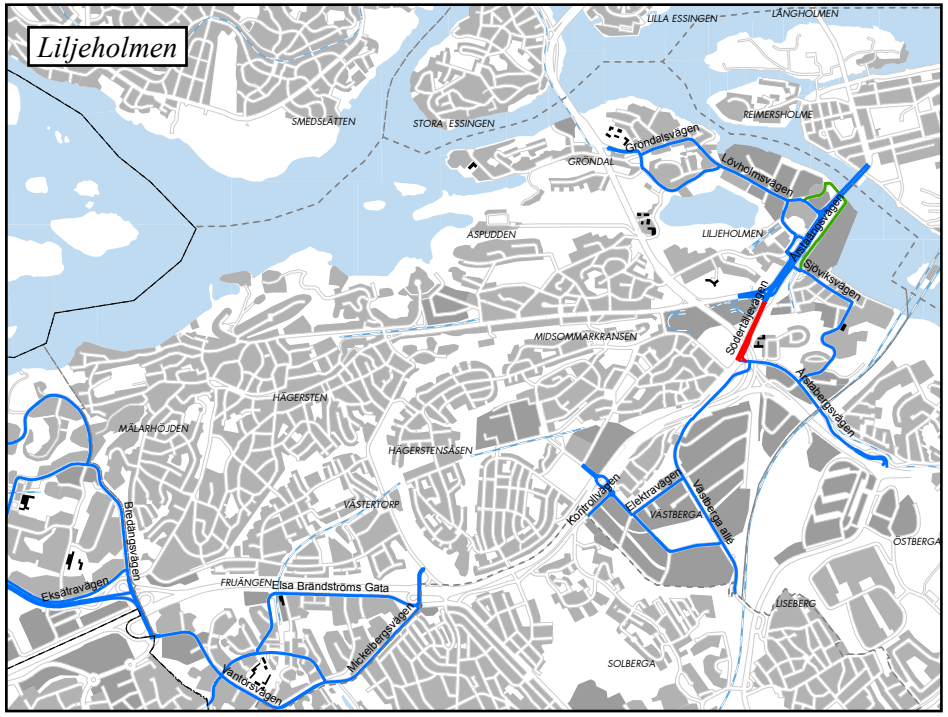
Här redovisas framkomlighetsanspråken för biltrafik, kollektivtrafik och utryckningstrafik längs det nät av gator som ingår i analysen.

Teckenförklaring

Trafiknät - Biltrafik

- Övergripande nät
- Huvudnät
- Lokalnät
- Grundskola
- Kommungräns
- Stadsdelsområde

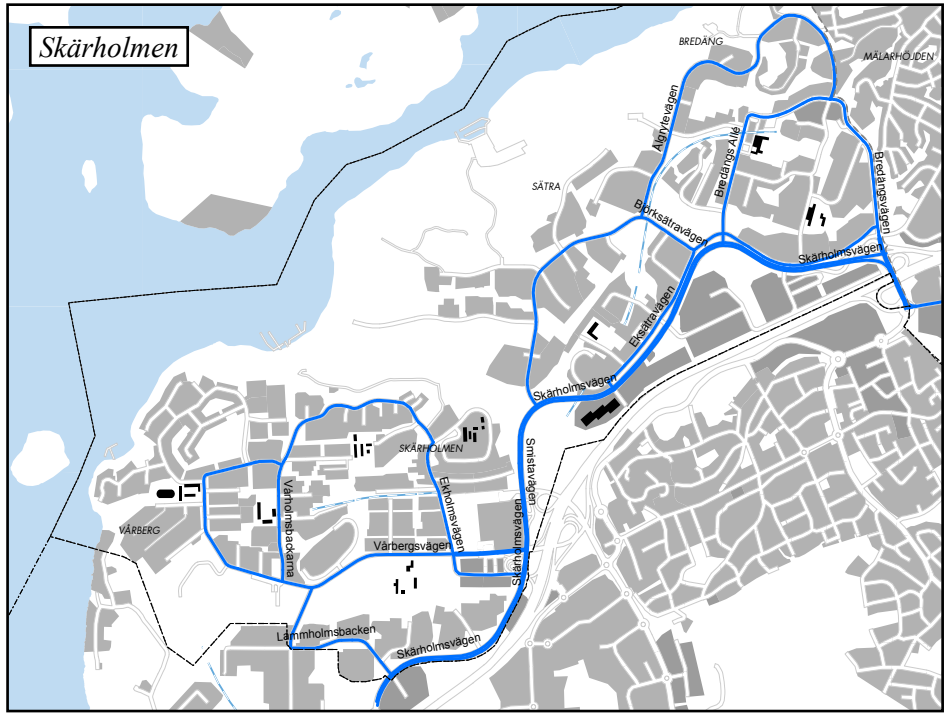


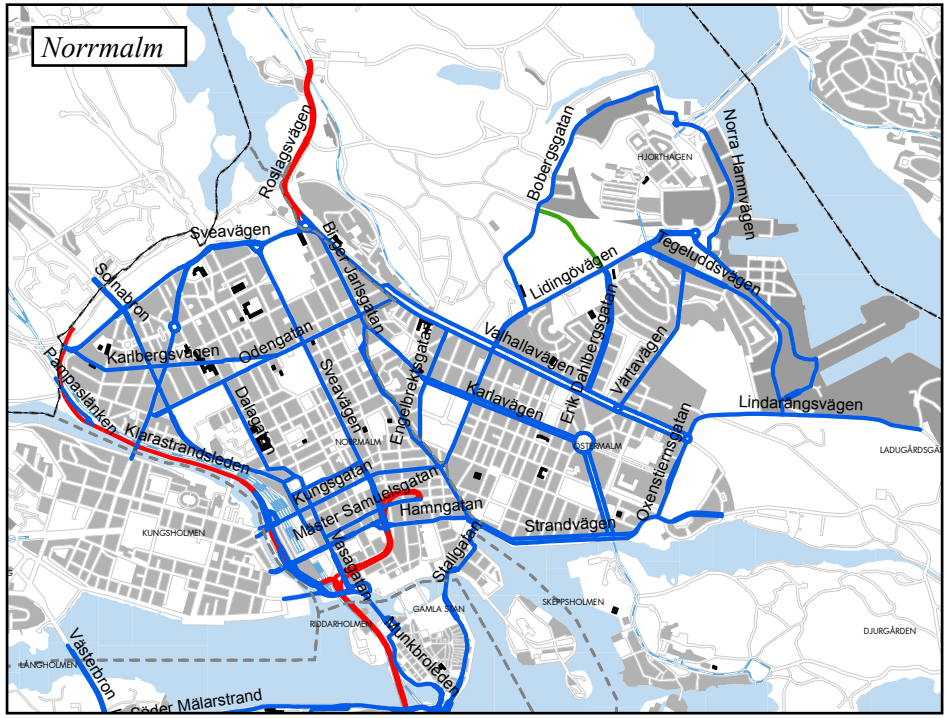


Teckenförklaring

Trafiknät - Biltrafik

- Övergripande nät
- Huvudnät
- Lokalnät
- Grundskola
- Kommungräns
- Stadsdelsområde

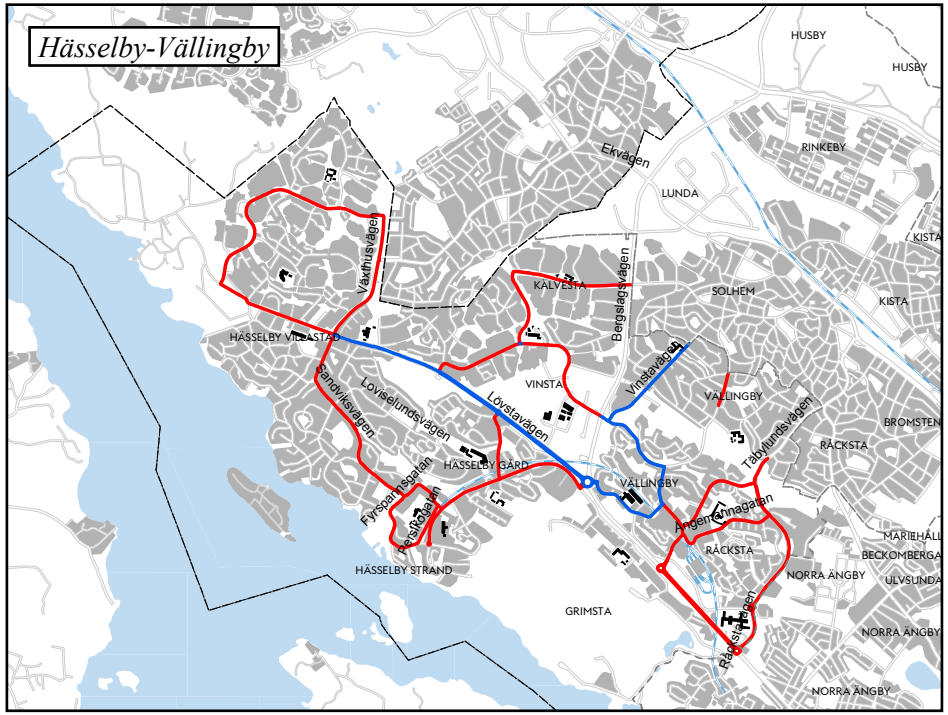


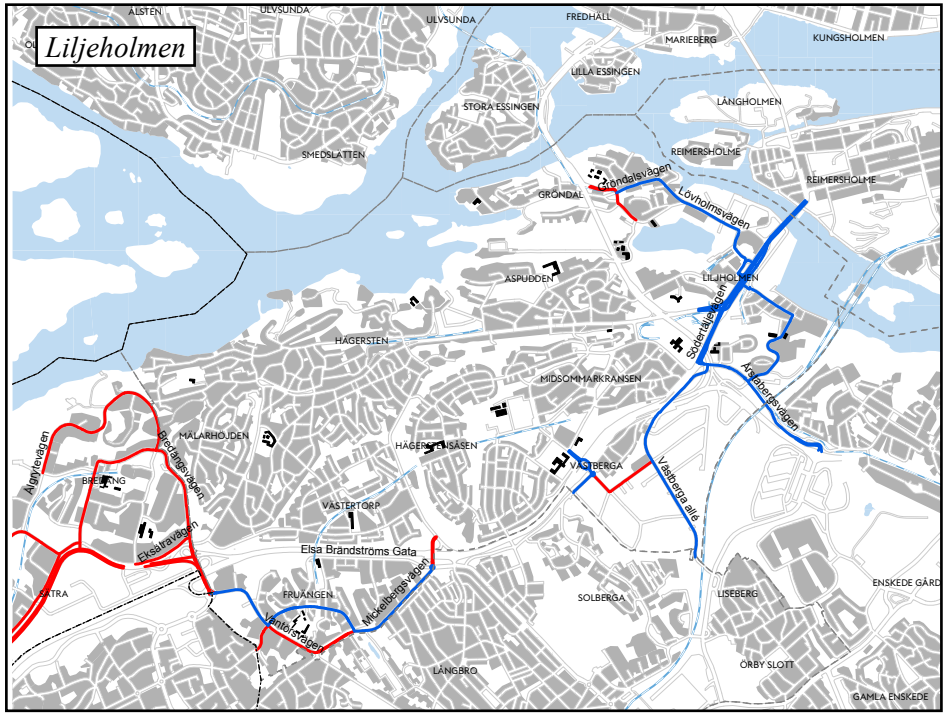


Teckenförklaring

Trafiknät - Kollektivtrafik

- Regionbuss
- Stombuss/högfrekvent busstrafik
- Övrig stadsbuss
- Kommungräns
- Stadsdelsområde
- Grundskola

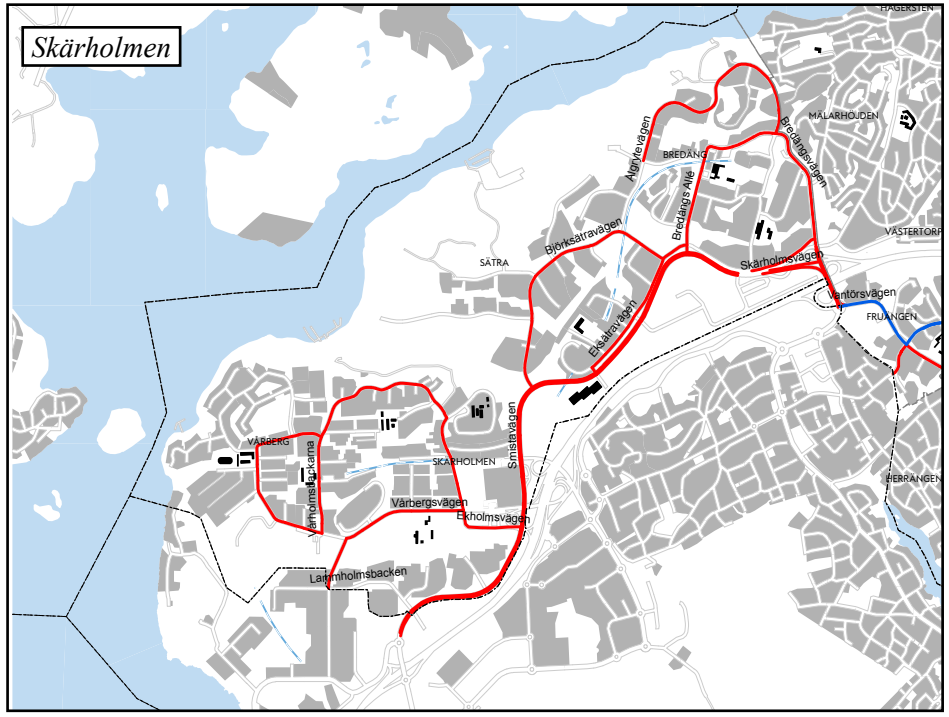


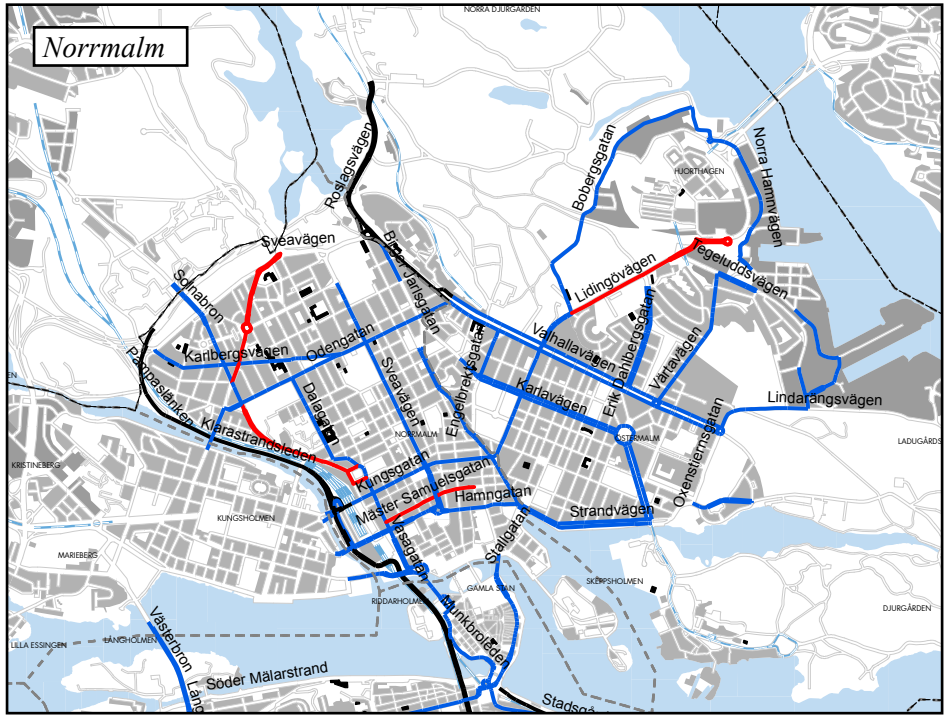


Teckenförklaring

Trafiknät - Kollektivtrafik

- Regionbuss
- Stombuss/högfrekvent busstrafik
- Övrig stadsbuss
- Kommungräns
- Stadsdelsområde
- Grundskola

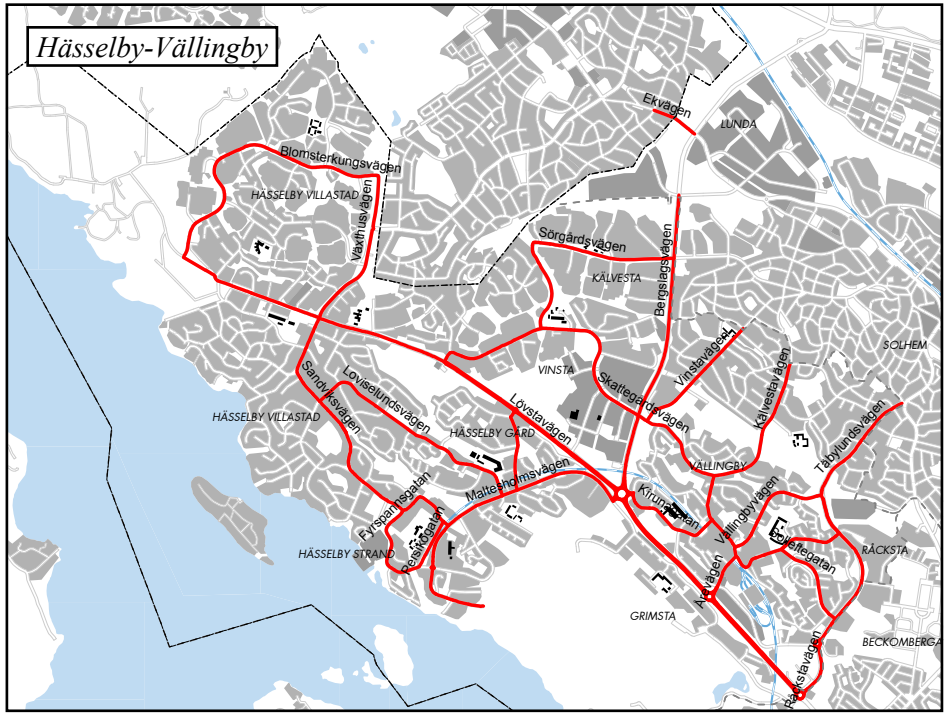


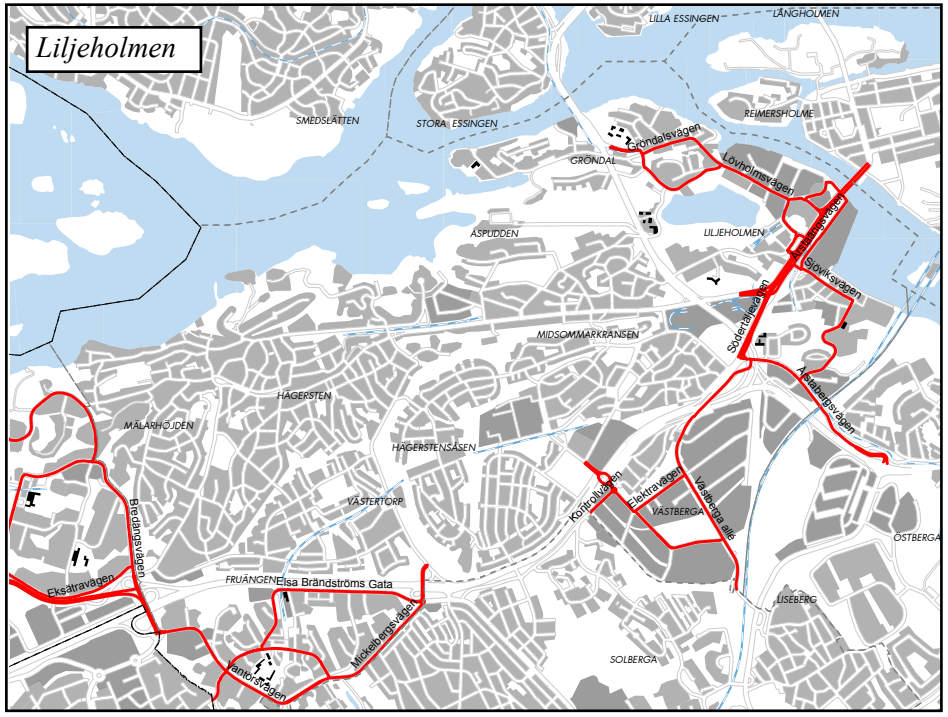


Teckenförklaring

Trafiknät - Utryckning

- Primär
- Grundskola
- Kommungräns
- Stadsdelsområde

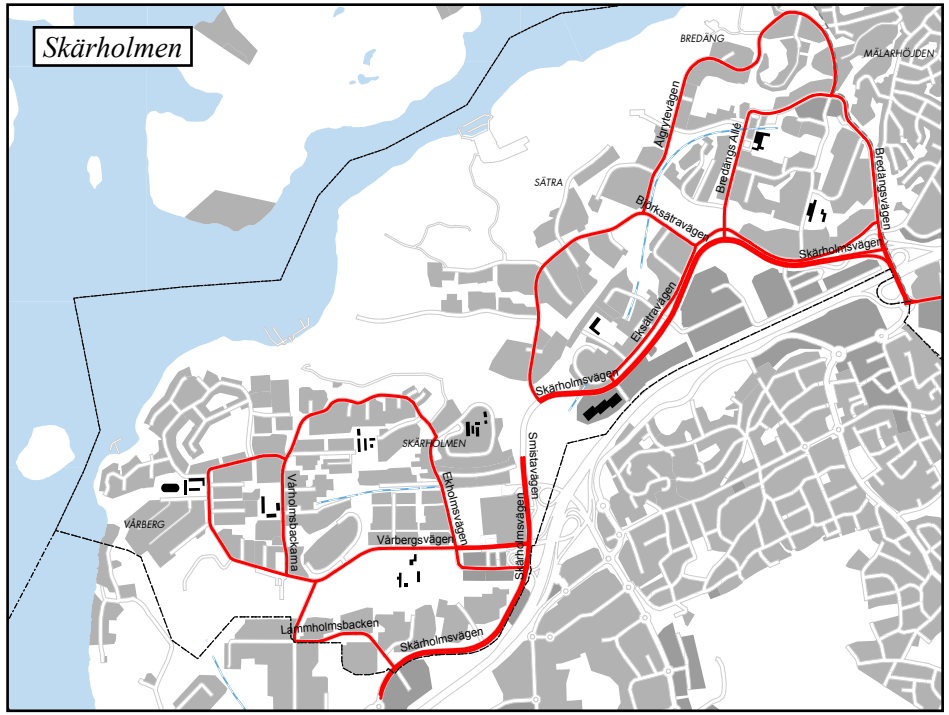


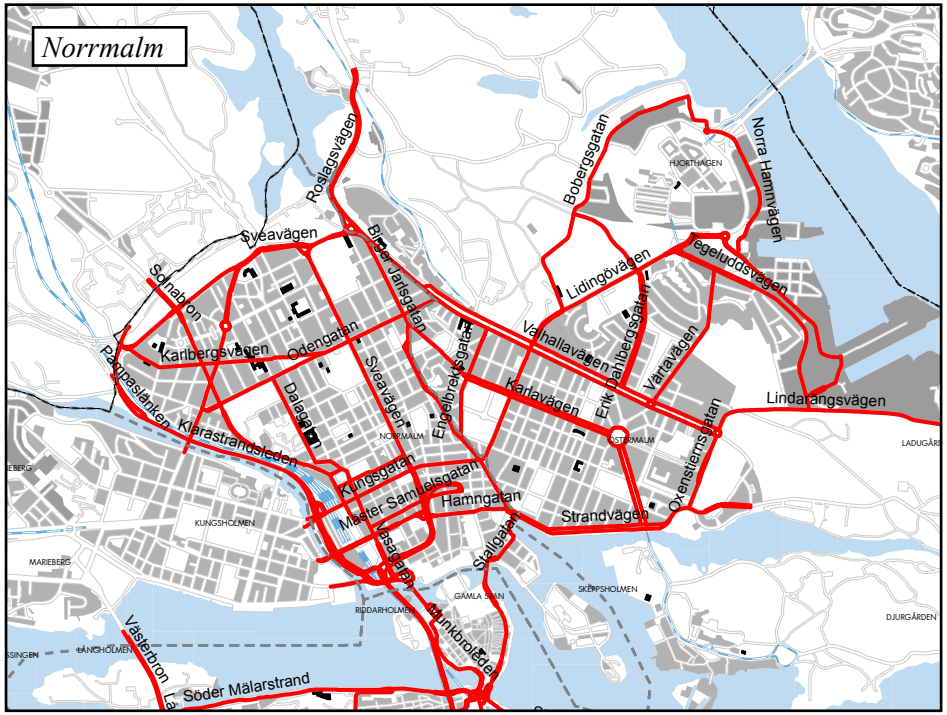


Teckenförklaring

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 golvets 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.

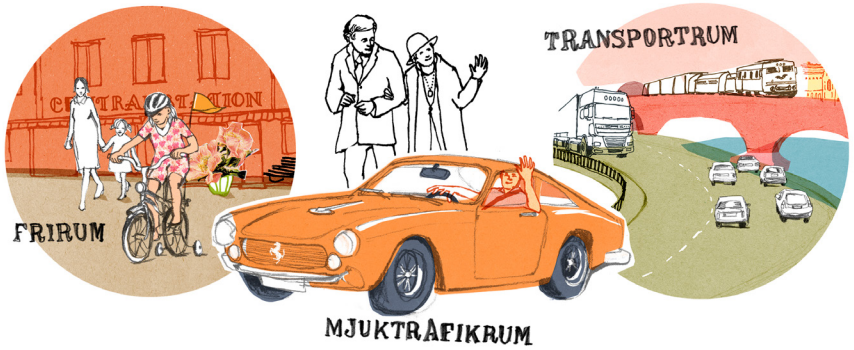


Illustration Livrumsmodellen
Källa: Trafik för en Attraktiv Stad (TRAST)

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 motorforondstrafik bör förekomma.

Kvalitetsnivå	Integrerat frirum	Mjuktrafik-rum	Integrerat trans-portrum
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 GC	FUNKTION MILJÖ	BEBYGGELSE	ENTRÉER
FRIRUM **F**	GÅENDE / CYKLISTER Ingen motorfordonstrafik!			Renodlat vistelserum för oskyddade trafikanter såsom torg, park, gc-vägar, bilfria områden		
INTEGRERAT FRIRUM **IF**	GÅENDE / CYKLISTER Motorfordonstrafik	Färdas i gatan	Inget korsningsbehov, vistas redan i gatan	Yta / rum för gång- och cykeltrafikanter med angöringstrafik till fastighet	Bebyggelsen tät och i direkt kontakt med gaturummet	Många, tätt placerade entréer i direkt anslutning till gaturummet
MJUKTRAFIKRUM **M**	GÅENDE / CYKLISTER MOTORFORDON Samspel!	Färdas i gatan, längs kanterna	Stort korsningsbehov, längs hela gatan	Större delen av tätortens gaturum, ofta blandad stadsbebyggelse	Tät eller mer gles bebyggelse, som gör anspråk på kontakt o närvaro, inte alltid i direkt anslutning	Många entréer eller tätt med entréer, indirekt mot gaturummet
INTEGRERAT TRANSPORTRUM **IT**	MOTORFORDON Gående / cyklister	Färdas på separerad gång- och cykelväg i gaturummet eller längs kanten av gaturummet	Litet korsningsbehov, endast i korsningspunkter	Huvudsakligen ett transportrum	Bebyggelsen skapar väggar i gaturummet, men indraget utan anspråk på kontakt	Få entréer eller glest med entréer, ej i direktkontakt med gaturummet
TRANSPORTRUM **T**	MOTORFORDON Inga gående /cyklister!	Färdas på helt separerade gång- och cykelstråk utanför gaturummet	Inget korsningsbehov, sker planskilt	Renodlat transportrum, 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 glest 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 Hässelby-Vällingby, Liljeholmen och Skärholmen 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 direkutfarter men gatan är bred och rak, och har endast gångbanor.

På Norrmalm finns flera huvudgator som fått klassificeringen mjuktrafikrum, exempelvis Hamngatan och del av Dalagatan. Längs dessa gator är folklivet stort och behov finns att korsa gatan på flera platser än vid korsningspunkter. Längs gatorna är det tätt mellan entréerna.

Integrerat frirum och frirum

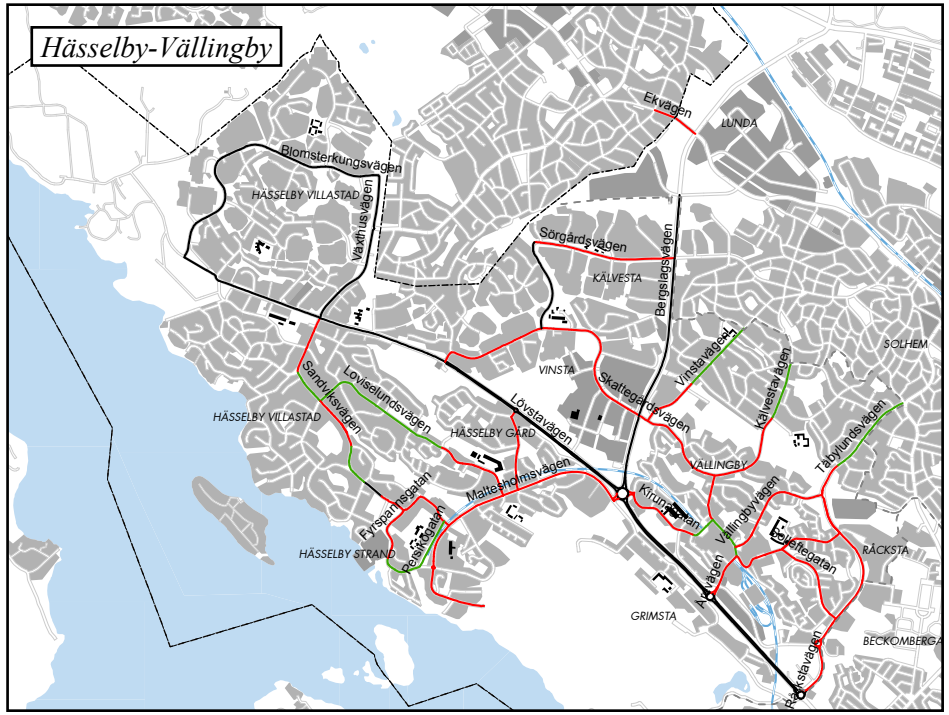
Eftersom endast större gator och vägar ingår i analysen har inga integrerade frirum eller frirum identifierats.

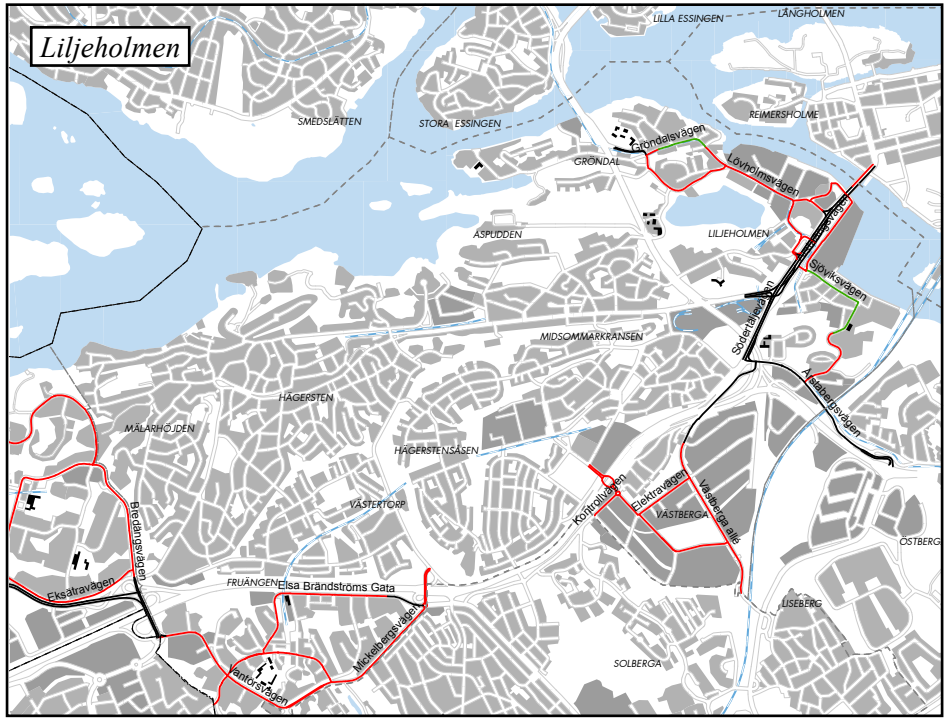
Här redovisas livsrummen (transportrum, integrerat transportrum, mjuktrafikrum, integrerat frirum och frirum) för de olika stadsdelarna.

Teckenförklaring

Livsrum - Väggar

- T
- IT
- M
- IF
- Grundskola
- Kommungräns
- Stadsdelsområde

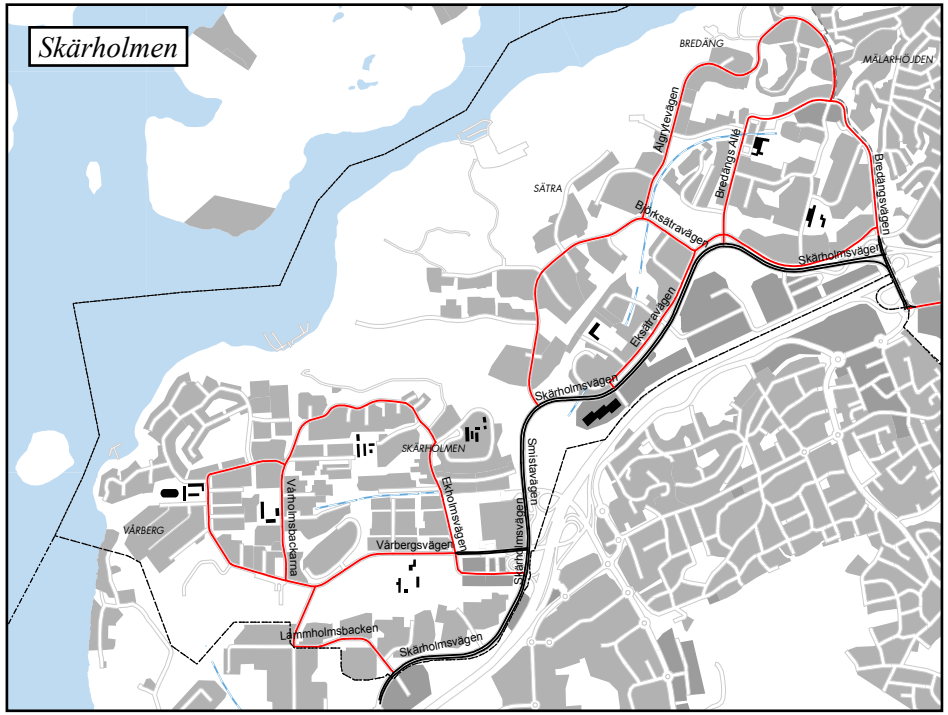


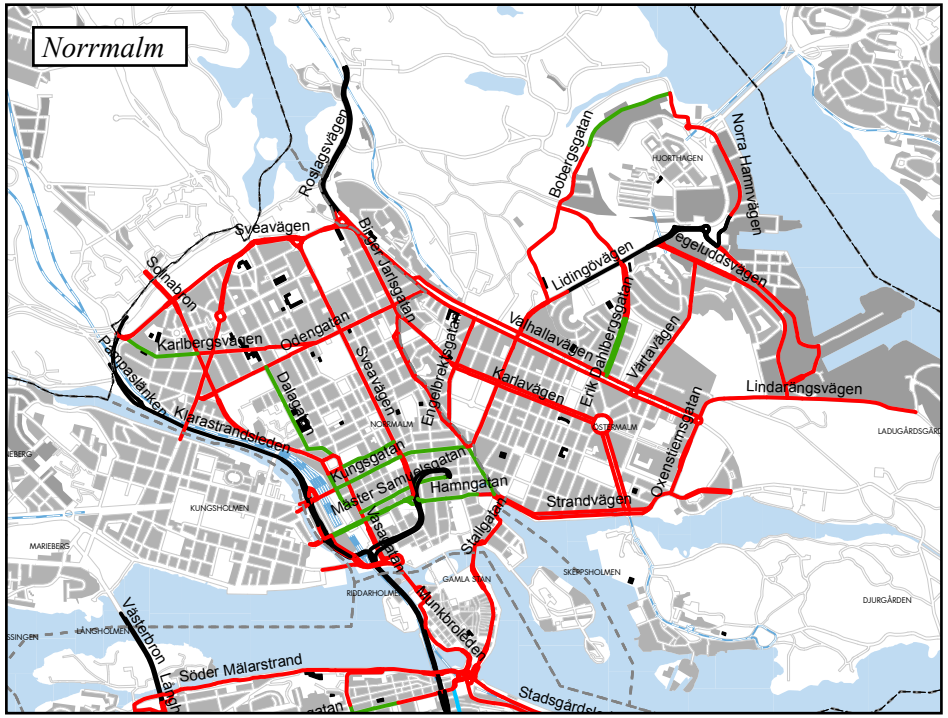


Teckenförklaring

Livsrum - Väggar

- T
- IT
- M
- IF
- Grundskola
- Kommungräns
- Stadsdelsområde

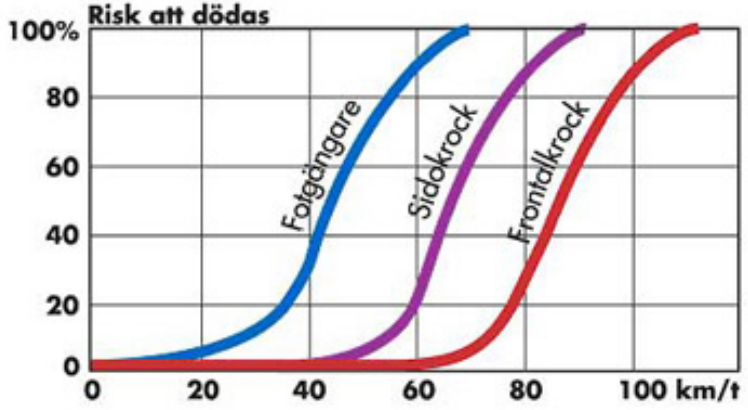




DIMENSIONERANDE TRAFIKSÄKERHETSSITUATION

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 krockvåldskurvan som visar på hur stor risken är att dödas vid en kollision för olika trafikanter.



Krockvåldskurvan illustrerar risken att dödas för olika trafikanter vid olika hastigheter.

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.

Kvalitets-nivå	Gc/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 fyra 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.

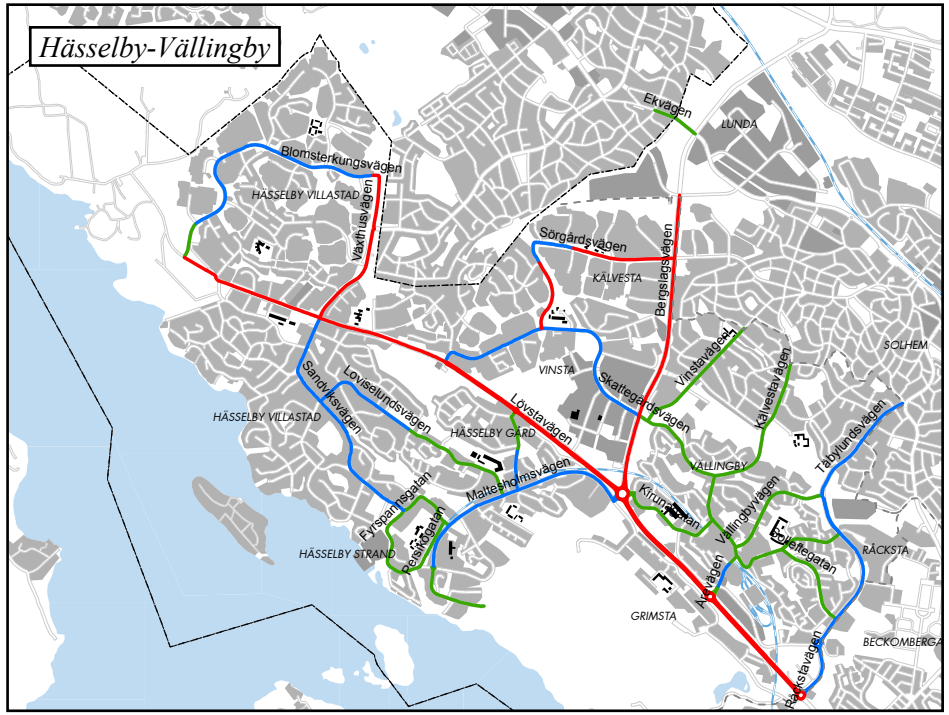
Blomsterkungsvägen, Hässelby: Cykelbana finns anlagd utanför vägområdet. Sträckan har klassats med DTSS bil/korsande.

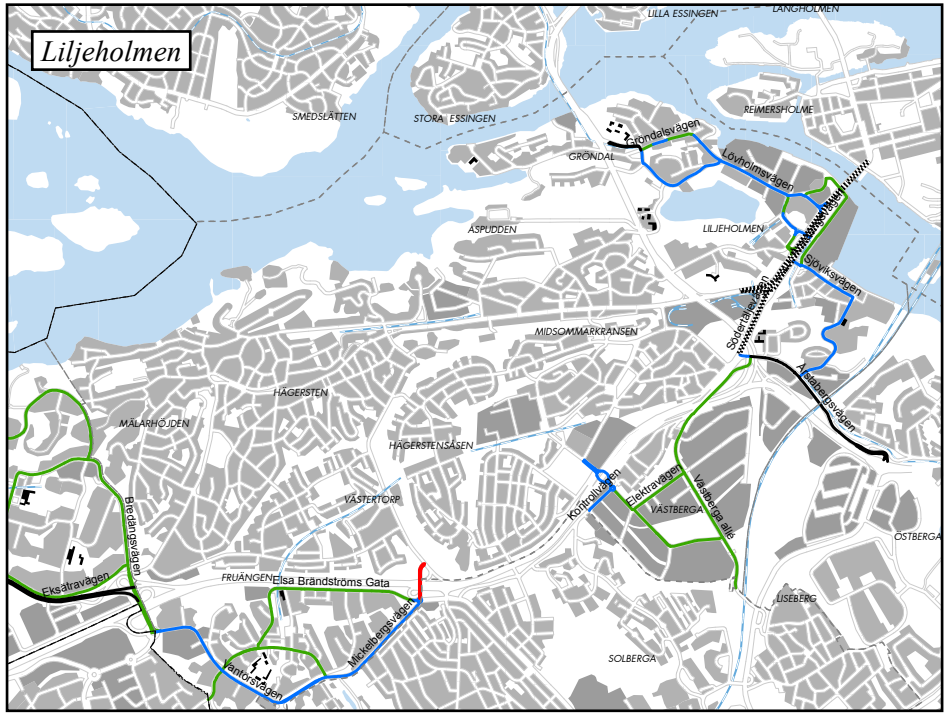
Här redovisas DTSS på sträcka och på övergångsställen utifrån dagens situation i respektive stadsdel.

Teckenförklaring

DTSS - Sträcka

- Ingen
- Bil-möte
- Fast
- Bil-kors
- GC
- Grundskola
- Kommungräns
- Stadsdelsområde

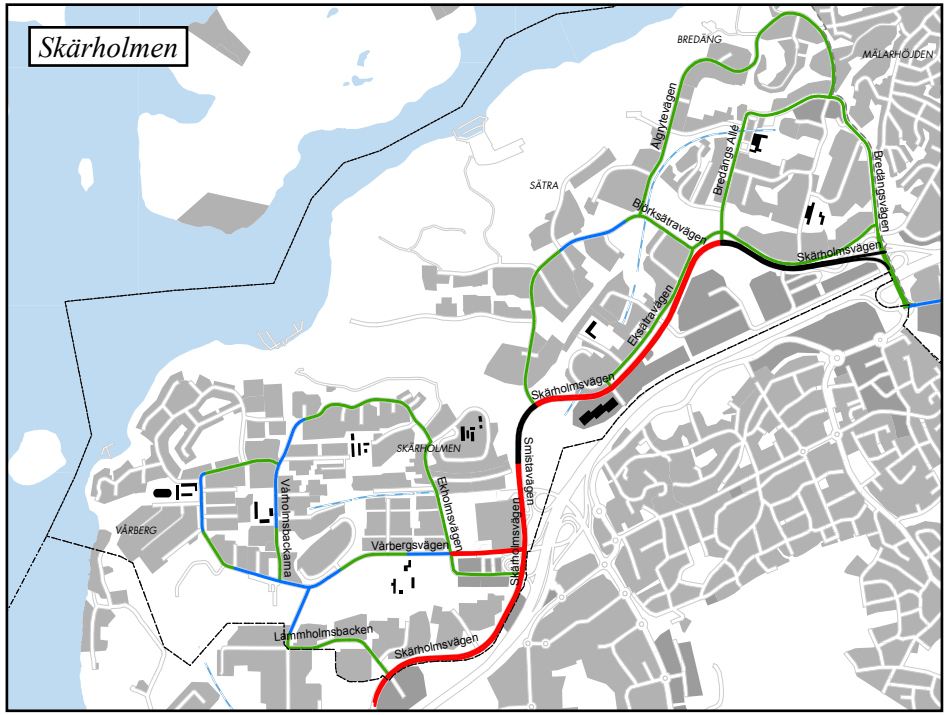


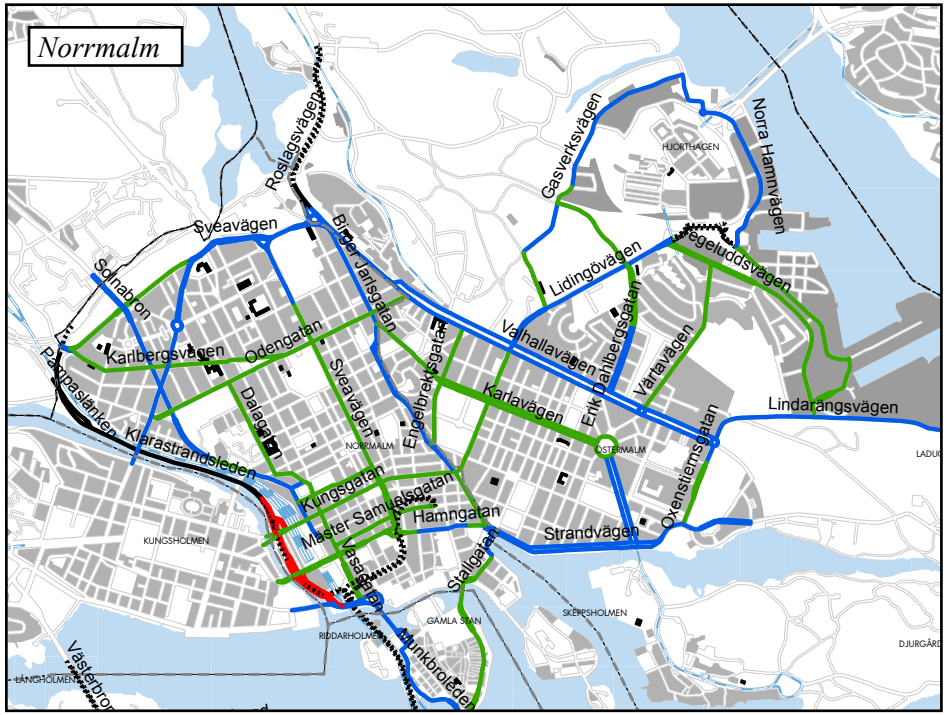


Teckenförklaring

DTSS - Sträcka

- Ingen
- Bil-möte
- Fast
- Bil-kors
- GC
- Grundskola
- Kommungräns
- Stadsdelsområde



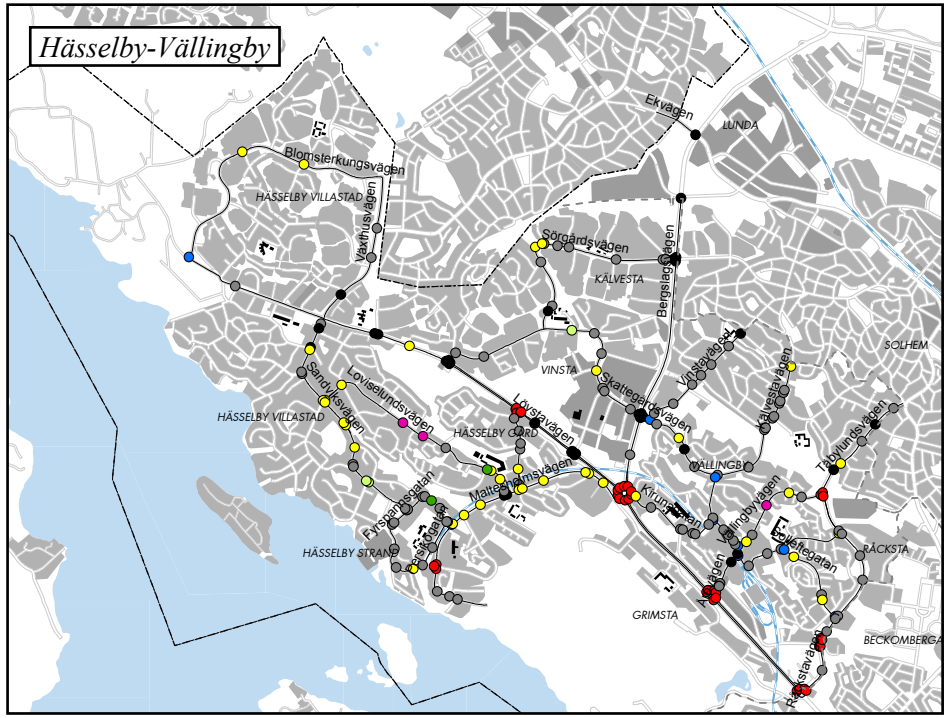


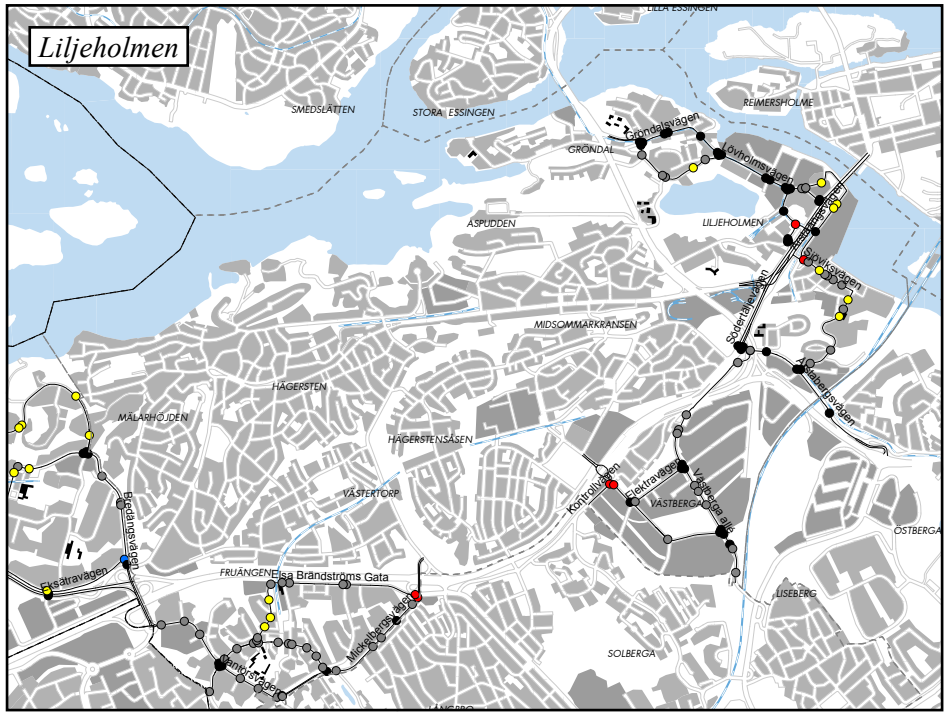
Teckenförklaring

Typ av GC-passage

- Cirkulationsplats
- T-korsning
- Gupp
- Upphöjning
- Chikan
- Avsmalning

- Signal
- Refug
- Inget
- Grundskola
- Kommungräns
- Stadsdelsområde



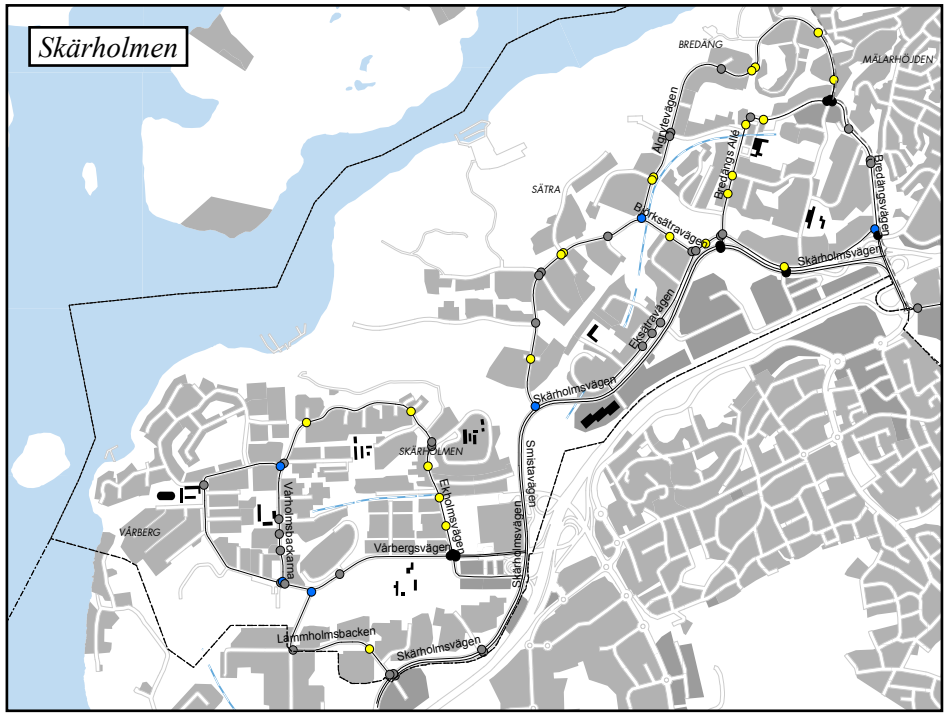


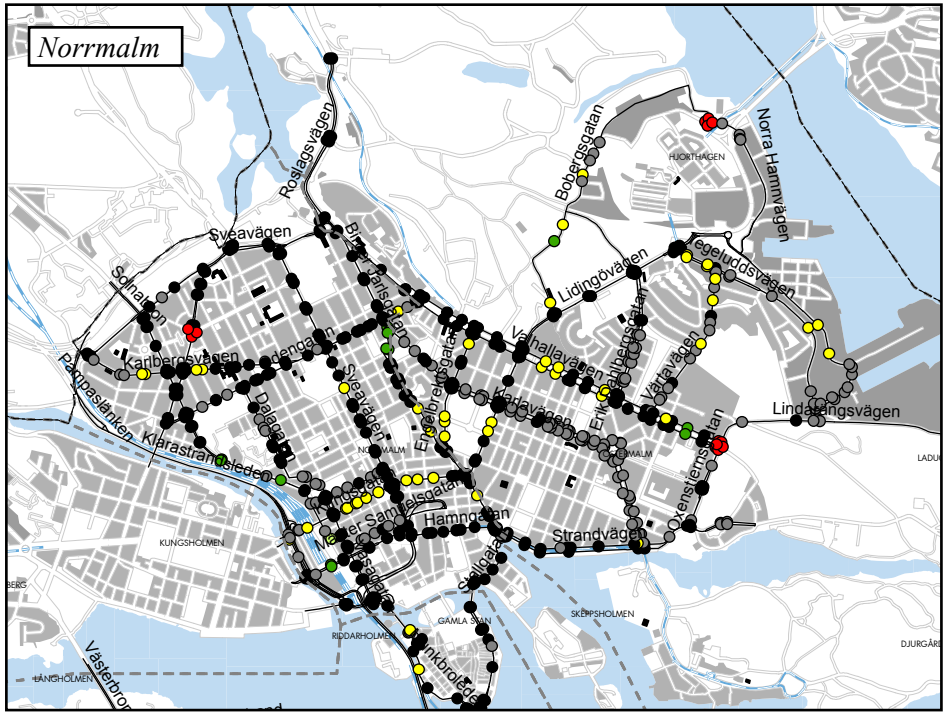
Teckenförklaring

Typ av GC-passage

- Cirkulationsplats
- T-korsning
- Gupp
- Upphöjning
- Chikan
- Avsmalning

- Signal
- Refug
- Inget
- Grundskola
- Kommungräns
- Stadsdelsområde





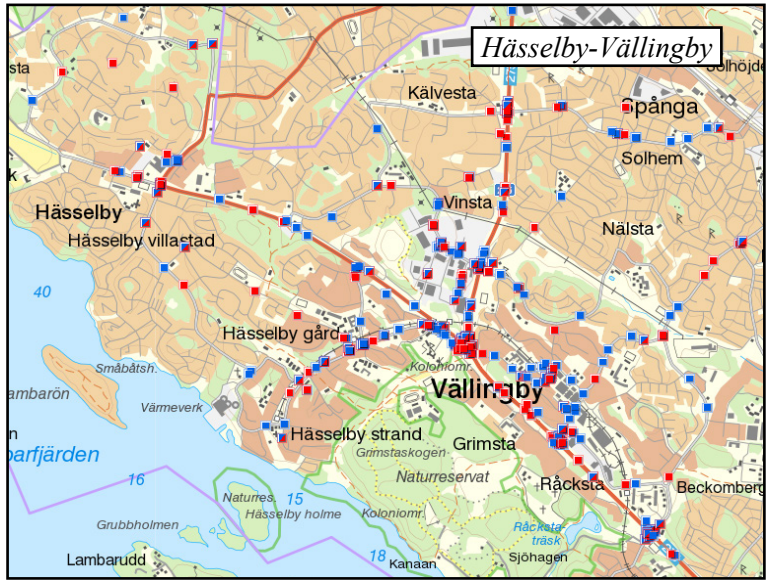
UPPLEVDA OCH UPPMÄTTA STÖRNINGAR

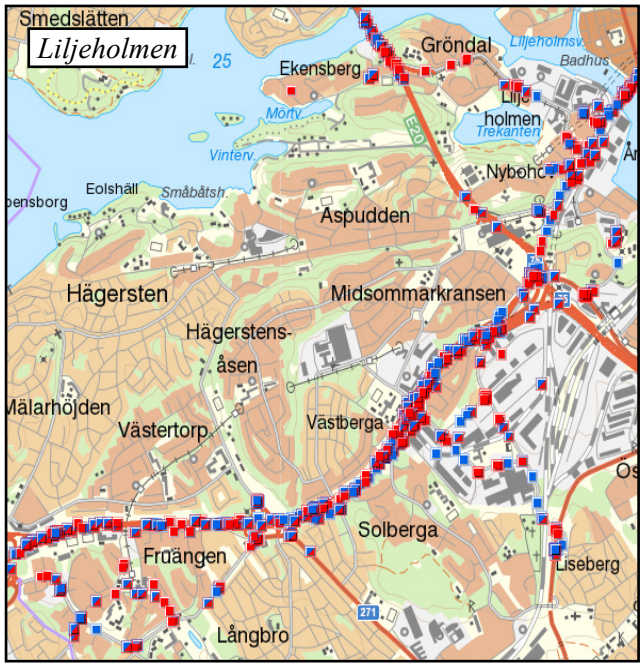
I detta kapitel redovisas kartor med en överblick av läget för trafiksäkerhets i form av olycksstatistik, buller, vibrationer och luftkvalitet.

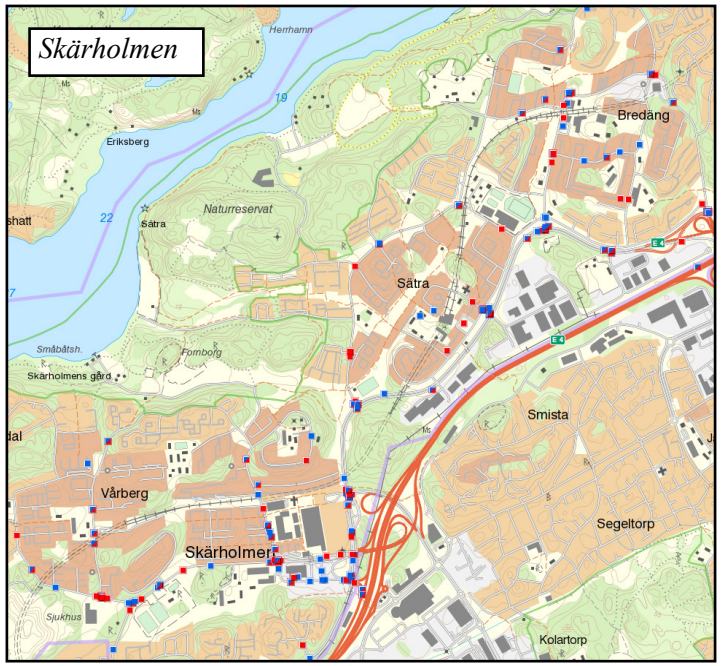
Trafiksäkerhet

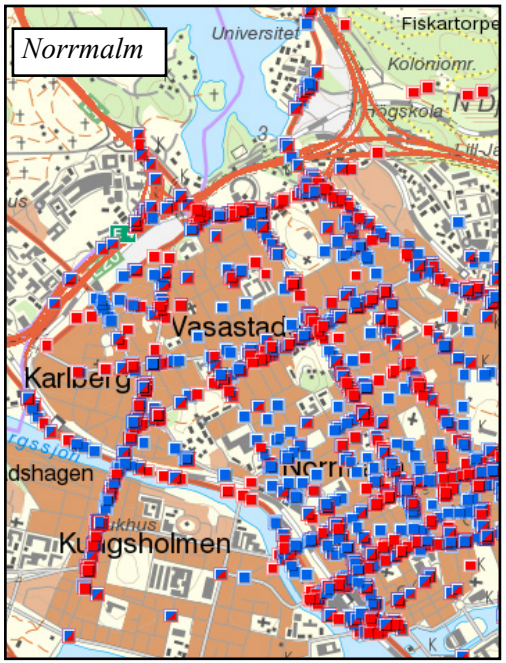
Först presenteras utdrag från olycksdatabasen STRADA för en femårsperiod, 2010-07-01 till och med 2015-06-30. Kartorna visar alla olyckor förutom olyckor som enbart involverade oskyddade trafikanter. Som kartorna visar har det skett många olyckor i stadsdelsområdena och framför allt på huvudgatorna.

Röda prickar = sjukhusrapporterade olyckor
Blå prickar = polisrapporterade olyckor






Skärholmen
Herrhamn
Eriksberg
Bredäng
Naturreservat
Sätra
Fomborg
Småbåtsh.
Skärholmens gård
Smista
Vårberg
Segeltorp
Skärholmen
Sjukhus
Kolartorp


Norrmalm
Universitet
Fiskartorpe
Koloniomr.
Vasastad
Karlberg
Kungsholmen

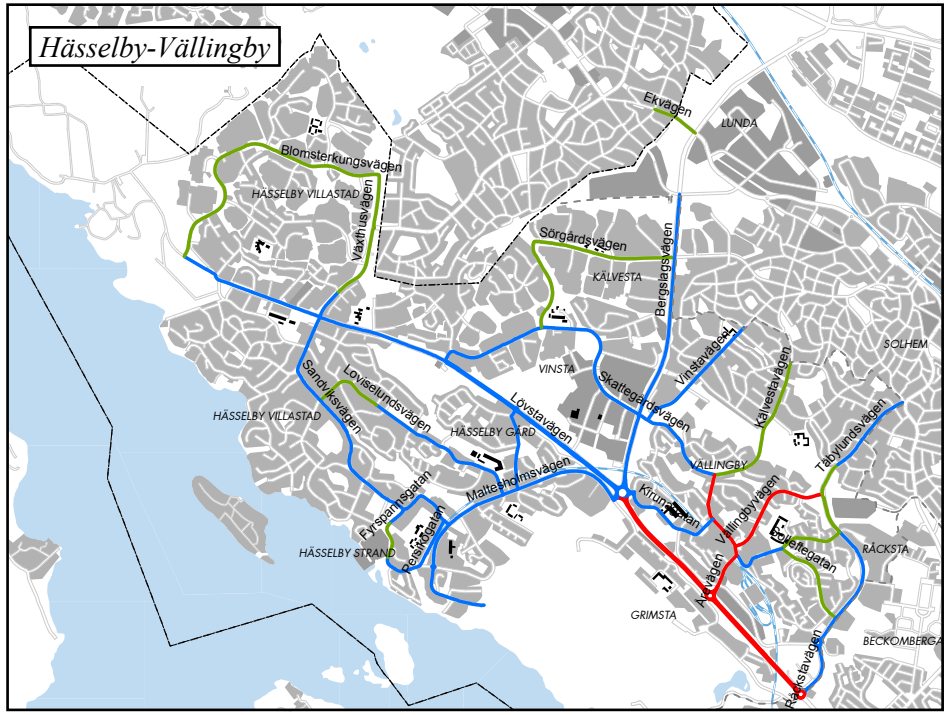
Buller

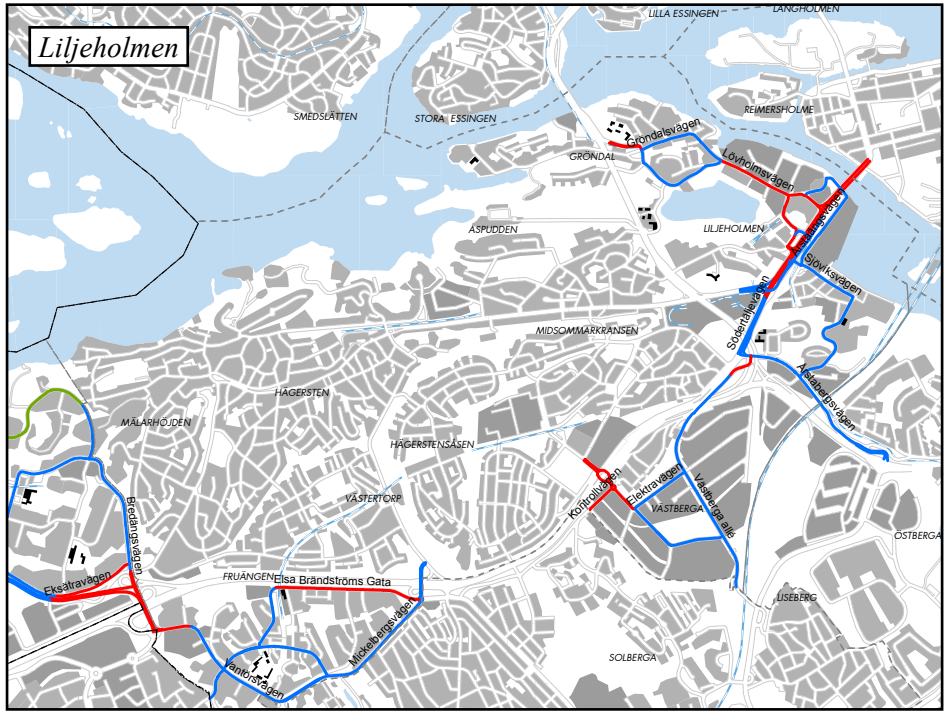
Bullersituationen redovisas som en bedömning av läget vid dagens hastighetsgränser och trafikflöden. Under gräns betyder under 55 dbA och över gräns betyder över 62 dbA.

Teckenförklaring

Buller

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

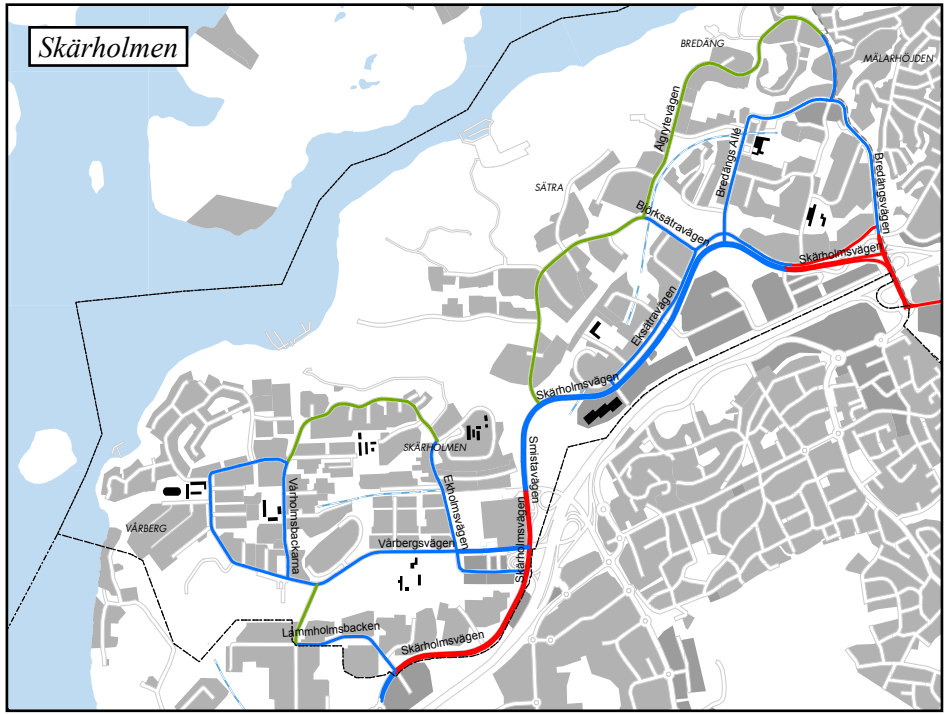


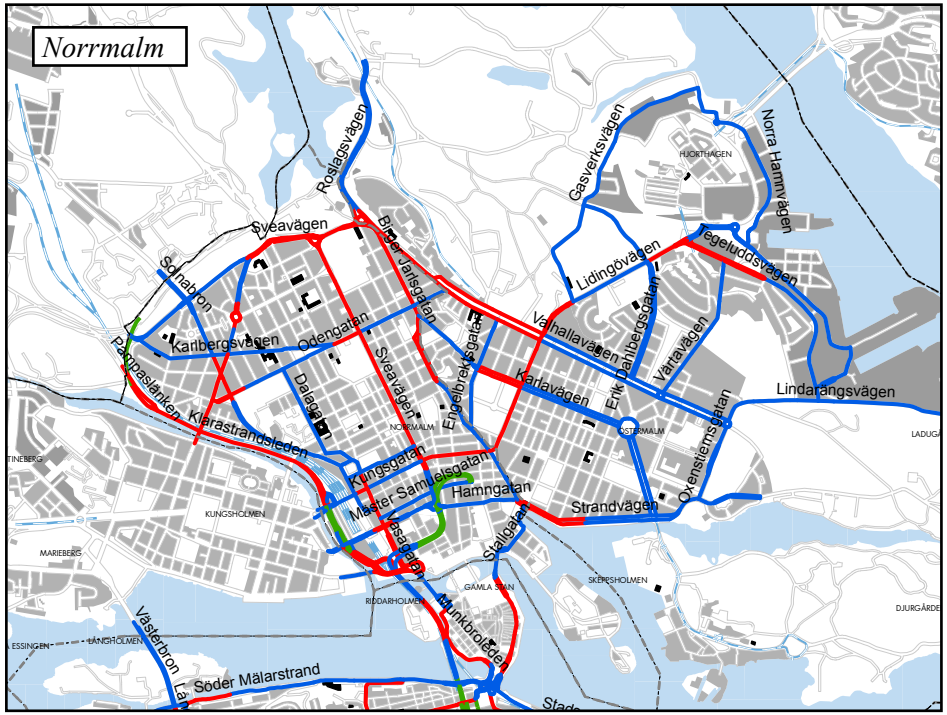


Teckenförklaring

Buller

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





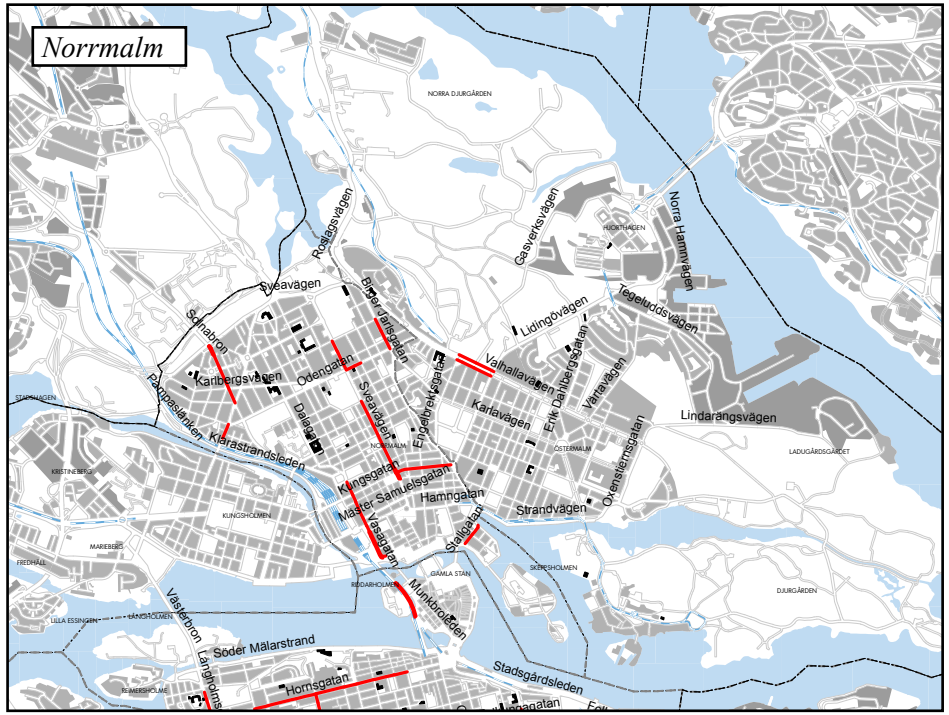
Luftkvalitet

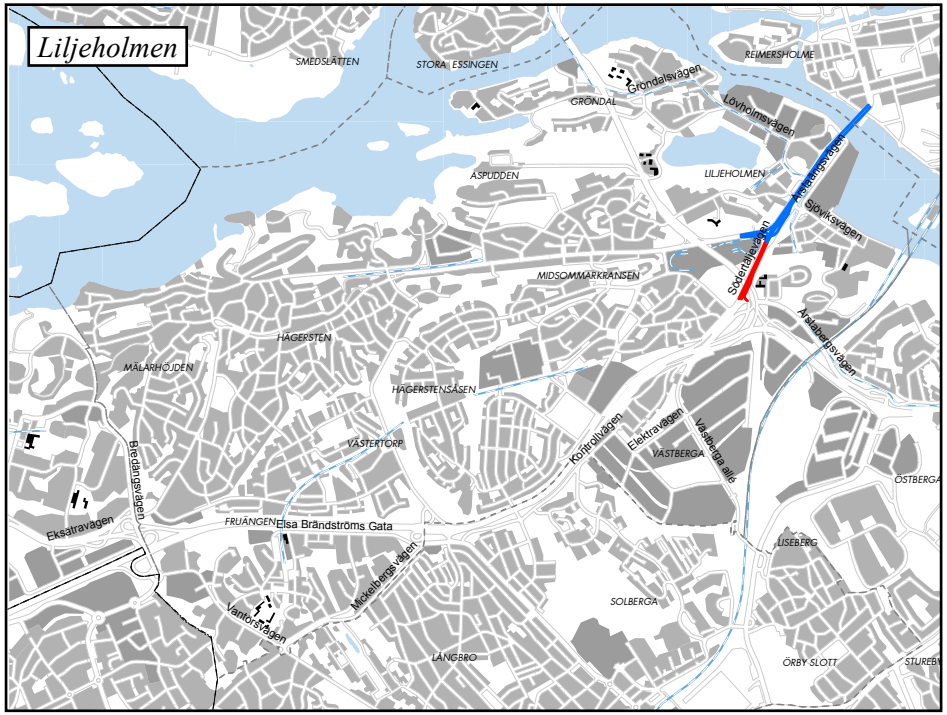
Luftkvalitetssituationen redovisas som en bedömning av läget för uppfyllande av gränserna för miljökvalitetsnormerna för PM10 och NO2 längs de analyserade gatorna vid dagens hastighetsgränser och trafikflöden. För Hässelby-Vällingby och Skärholmen redovisas ingen karta eftersom inga av de analyserade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

Teckenförklaring

Luftkvalitet_NO2/PM10

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

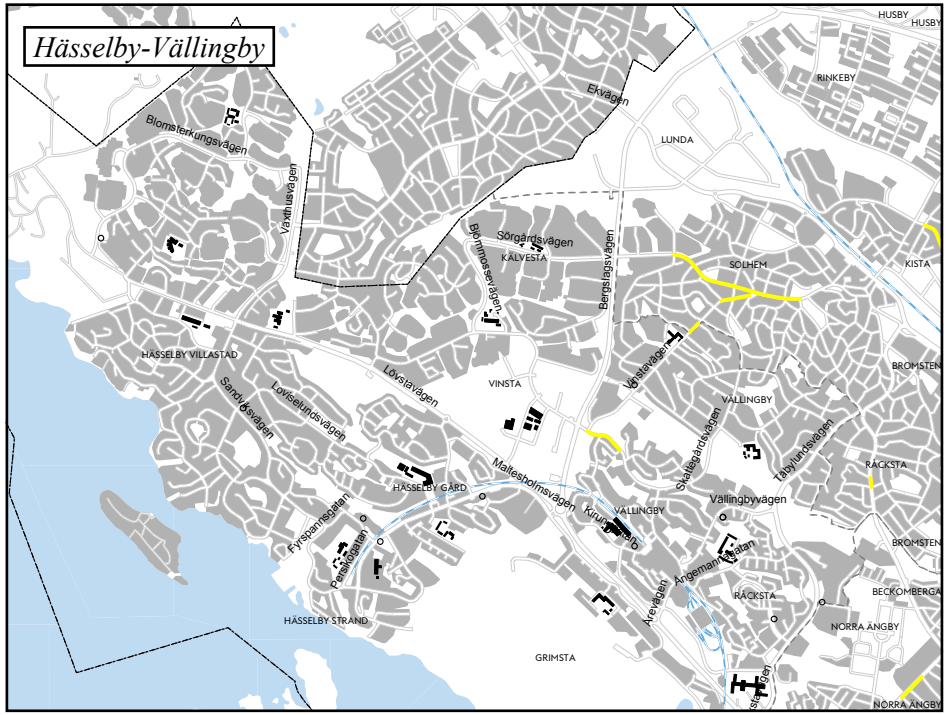


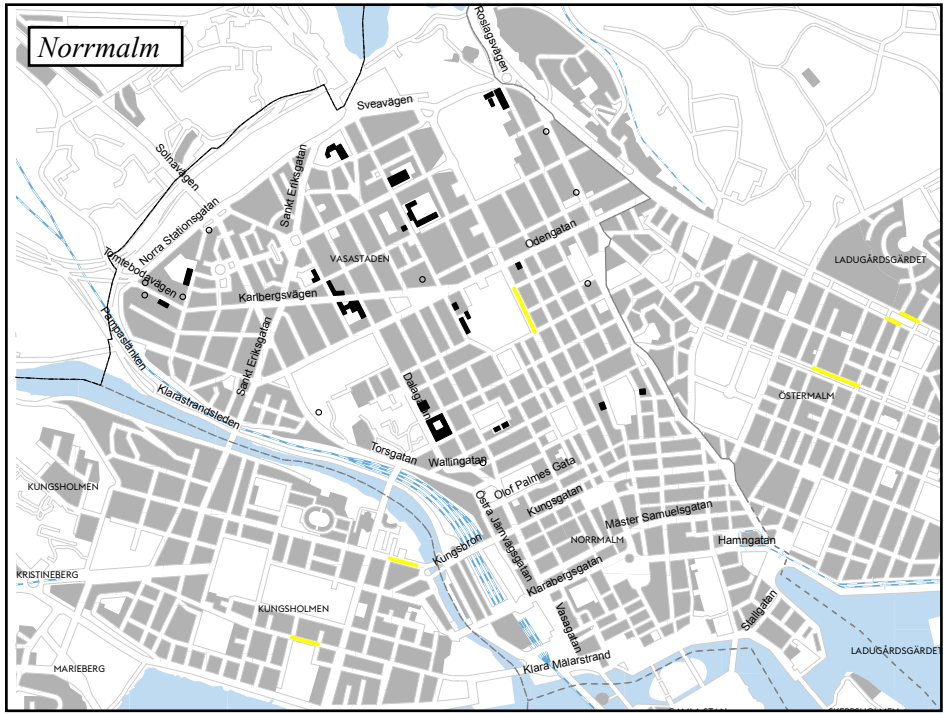


Vibrationer

Information om vibrationer har hämtats från Stockholms stads sammanställning av gator med vibrationsproblem. På två av de analyserade gatorna finns det sträckor som har vibrationsproblem: Skattegårdsvägen i Vällingby och Sveavägen på Norrmalm. Ingen hastighetshöjning planeras för de två sträckorna. Sträckorna redovisas i kartor nedan. För Liljeholmen och Skärholmen redovisas ingen karta eftersom inga av de analyserade gatorna bedöms ligga på vibrationskänslig mark.

Teckenförklaring
- Kommungräns
- Stadsdelsområde
- Grundskola
- Förskolor
- Vibrationskänslig vägsträcka





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		Norrmalm	
Kvalitetsavvikelser	**Röda**	**Gula**	**Röda**	**Gula**	**Röda**	**Gula**	**Röda**	**Gula**
Nuläge	233	371	140	208	138	156	374	394
Länkoptimering	58	503	81	295	41	285	157	591
Nätanpassning	70	548	90	287	53	281	164	592
Systemanpassning	81	697	98	404	60	361	189	681

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.

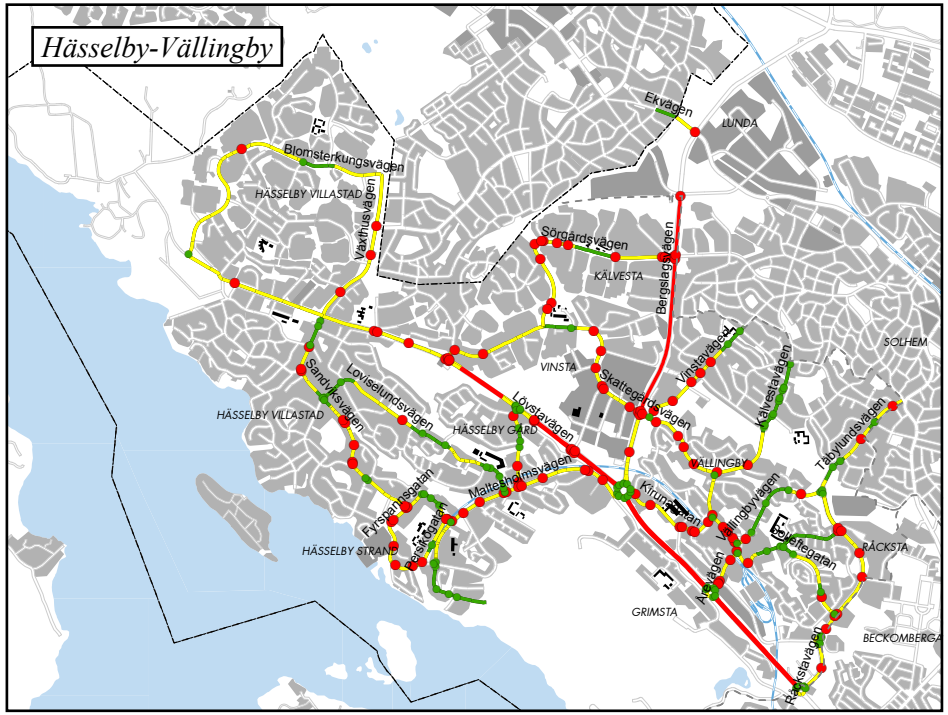
Teckenförklaring

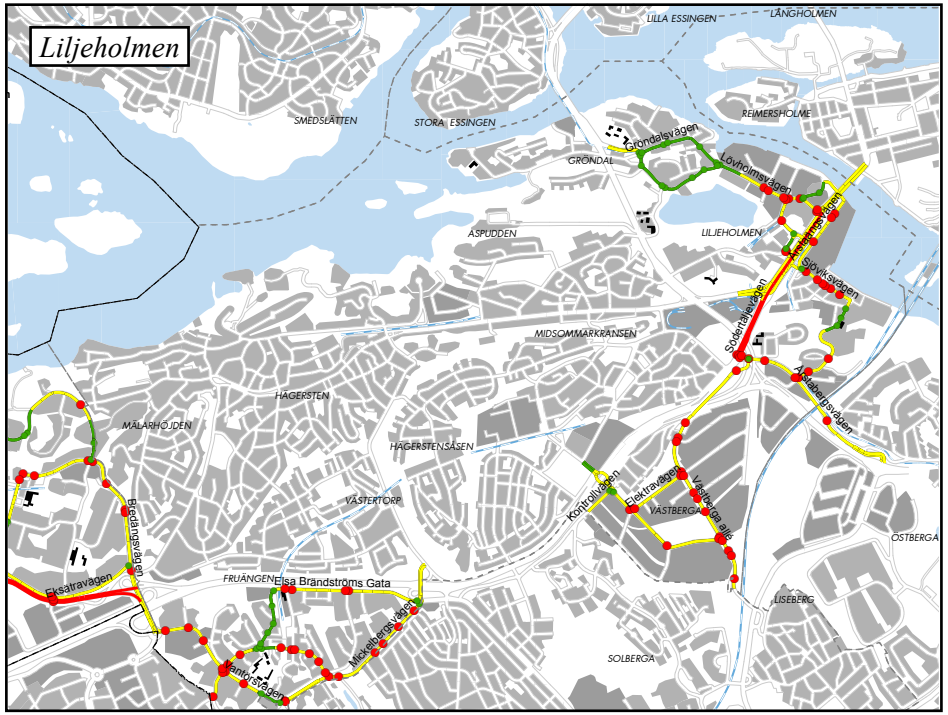
Trafiksäkerhet övergångsställ

- God standard
- Mindre god standard
- Låg standard

Befintlig hastighetsgräns

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





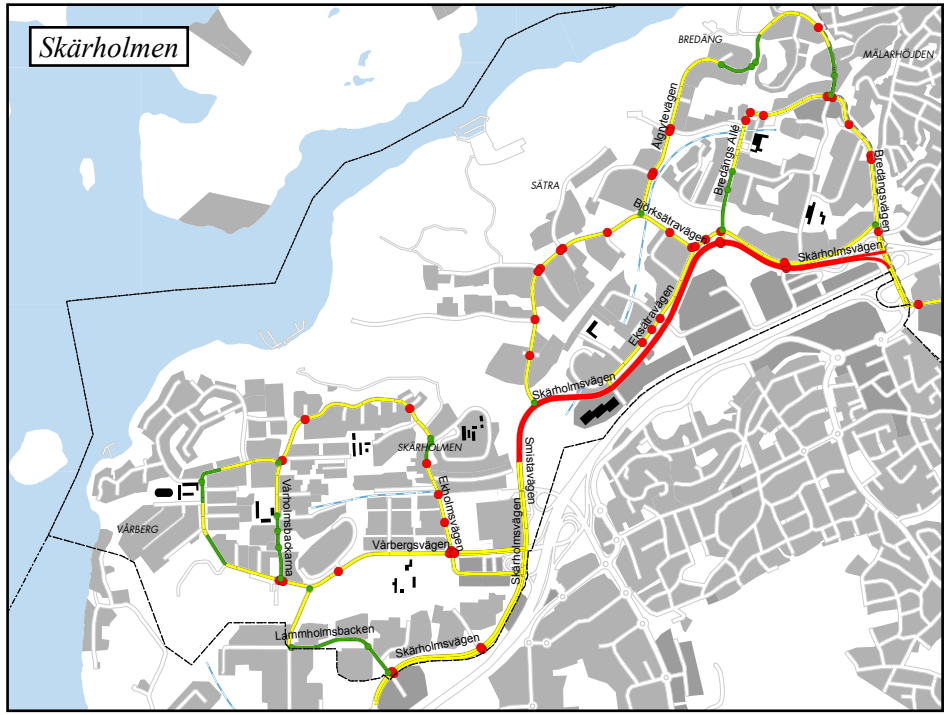
Teckenförklaring

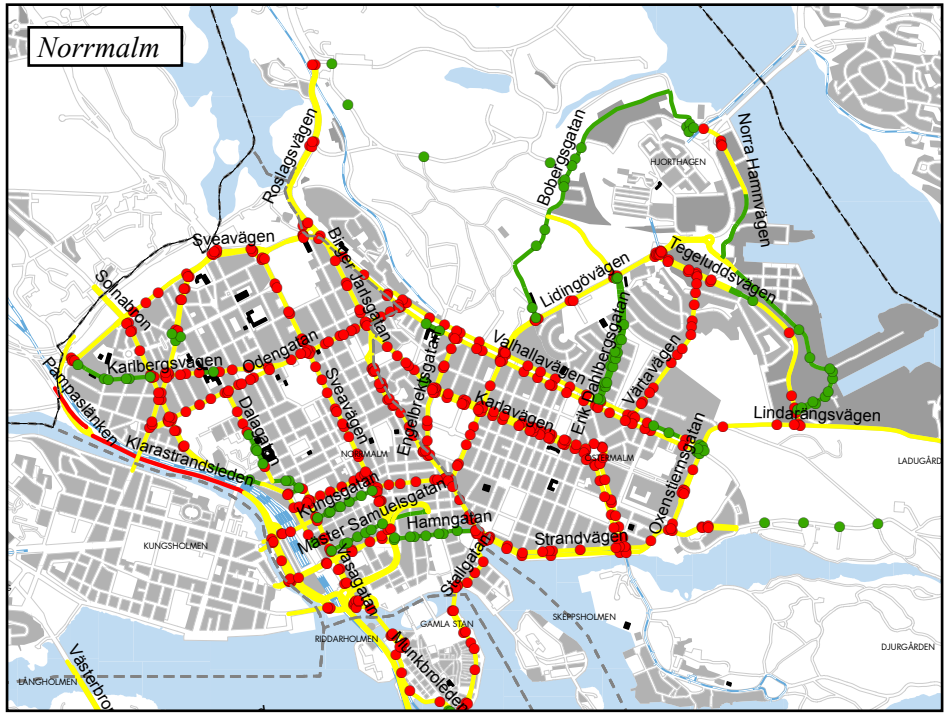
Trafiksäkerhet övergångsställ

- 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

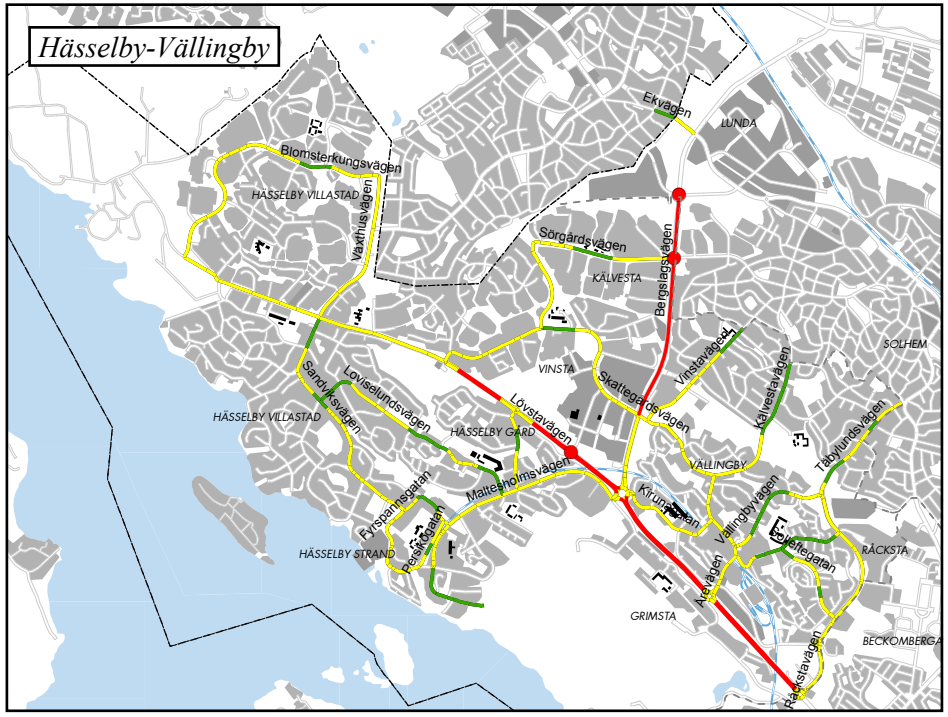
Låg standard

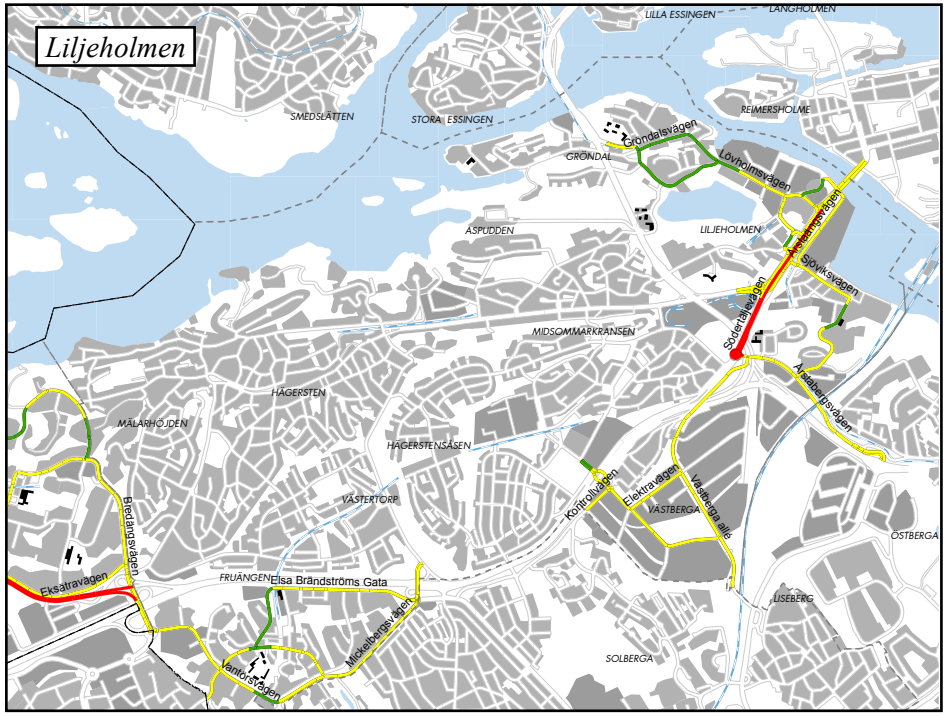
Befintlig hastighetsgräns

30 km/tim

50 km/tim

70 km/tim





Teckenförklaring

Trafiksäkerhet korsningar

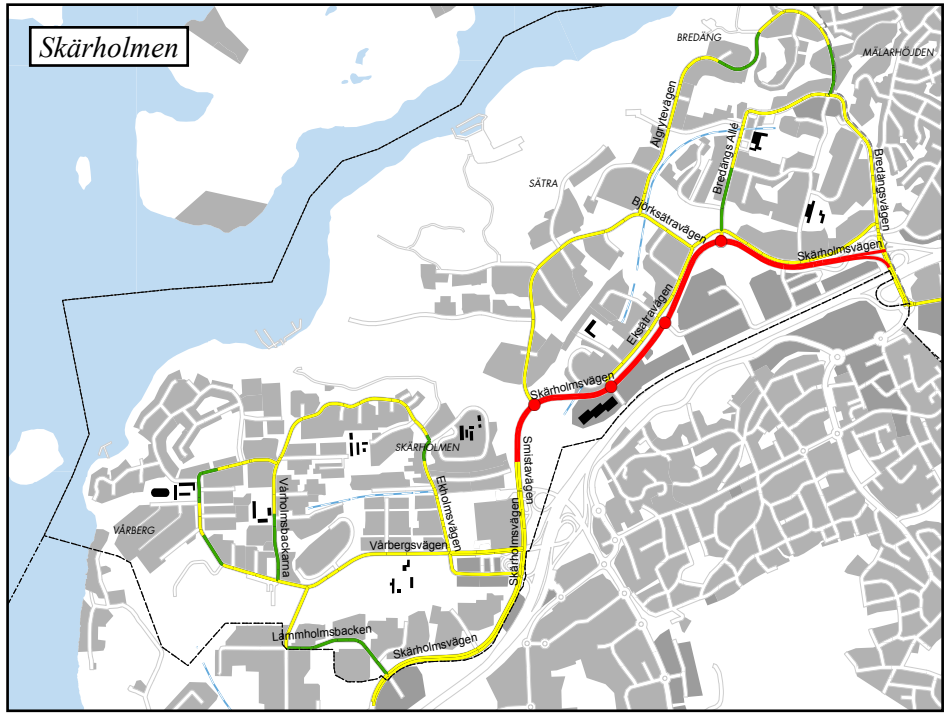
Låg standard

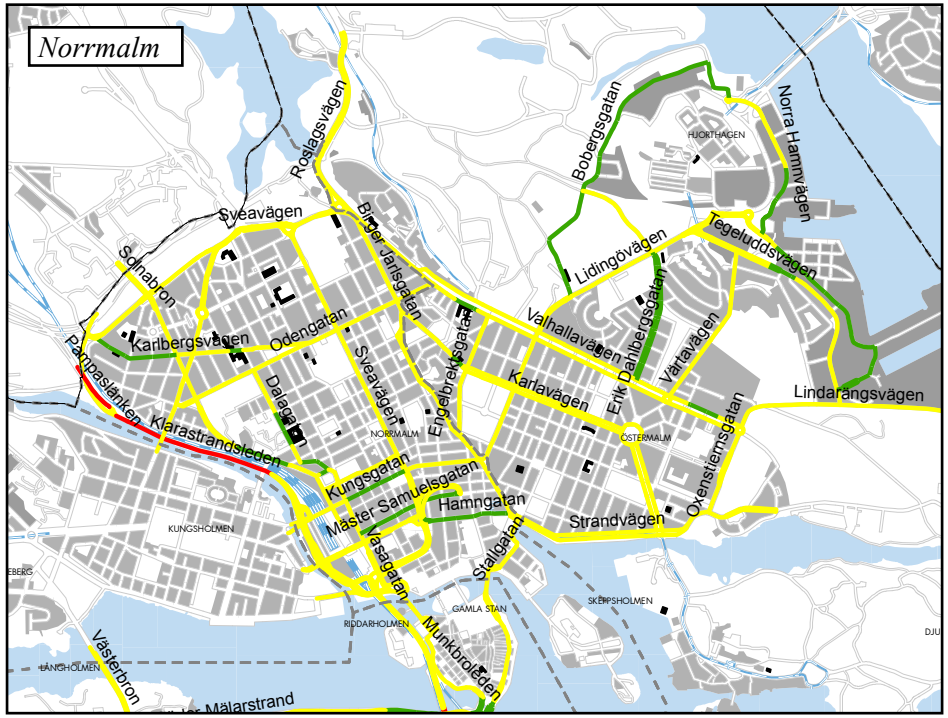
Befintlig hastighetsgräns

30 km/tim

50 km/tim

70 km/tim





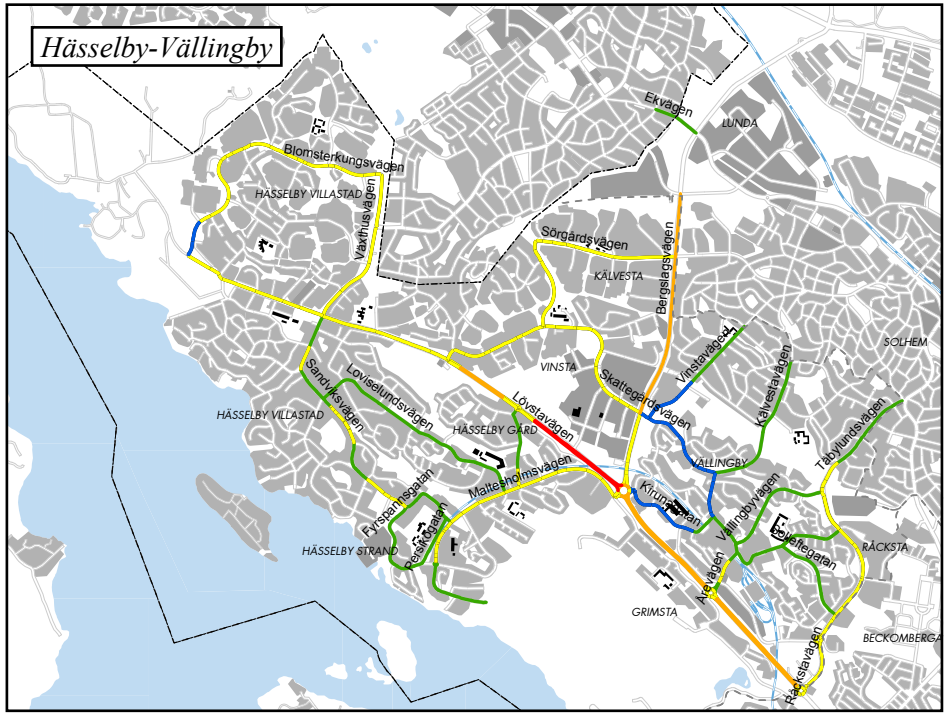
LÄNKOPTIMERING

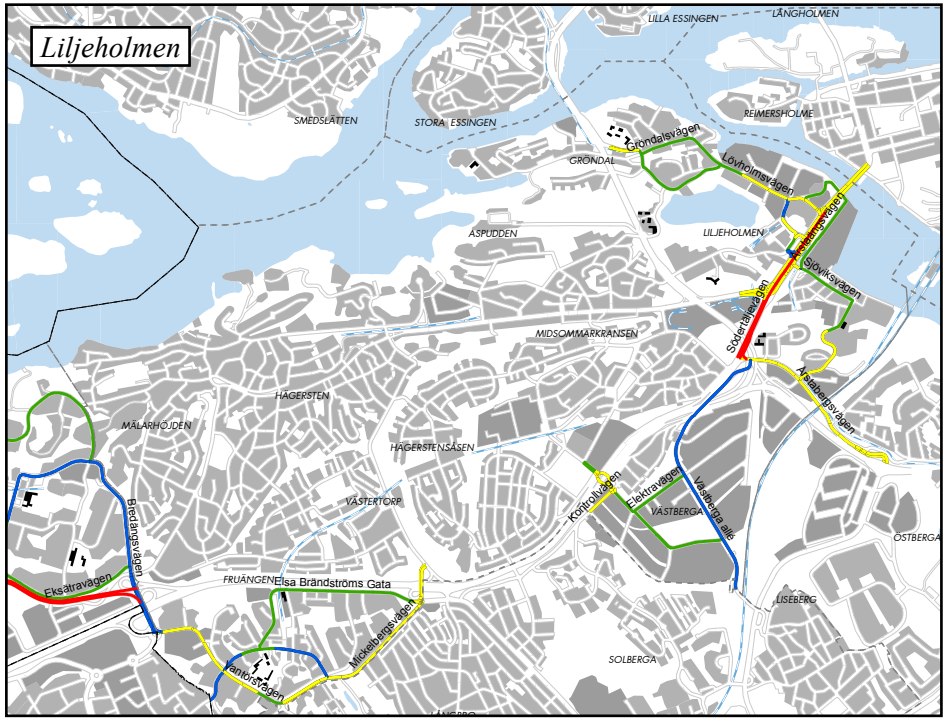
En första sammanvägning av kvalitetsanspråken görs genom den så kallade länkoptimeringen. Det görs genom att välja den hastighetsnivå som resulterar i minst antal kvalitetsavvikelser för varje sträcka utan hänsyn tagen till intilliggande sträckor. I första hand ska de röda kvalitetsavvikelserna minimeras.

Teckenförklaring

Länkoptimerad hastighet

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

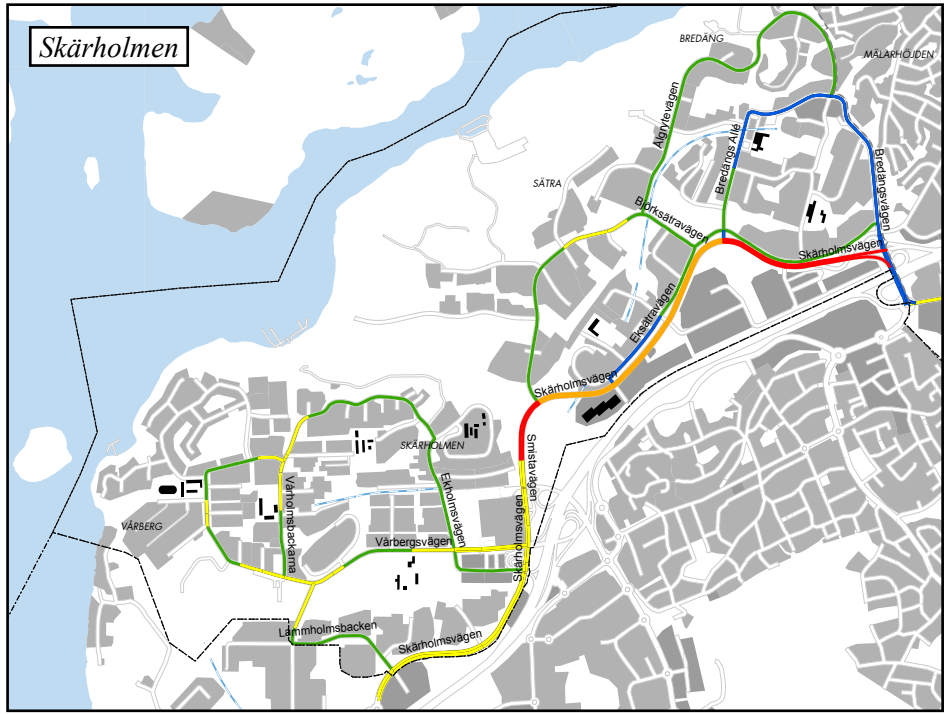


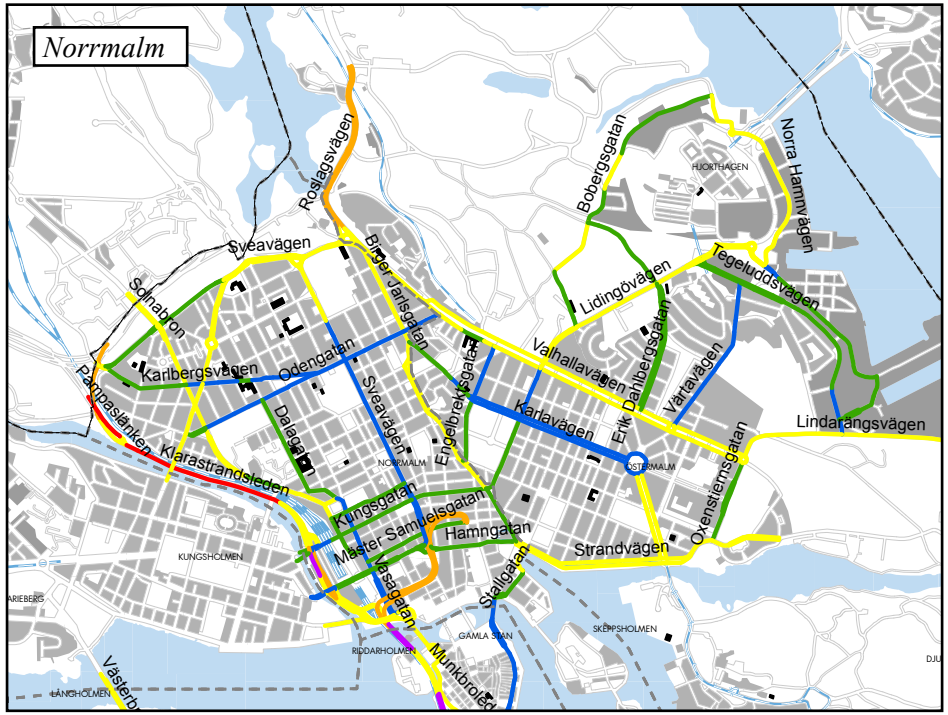


Teckenförklaring

Länkoptimerad hastighet

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





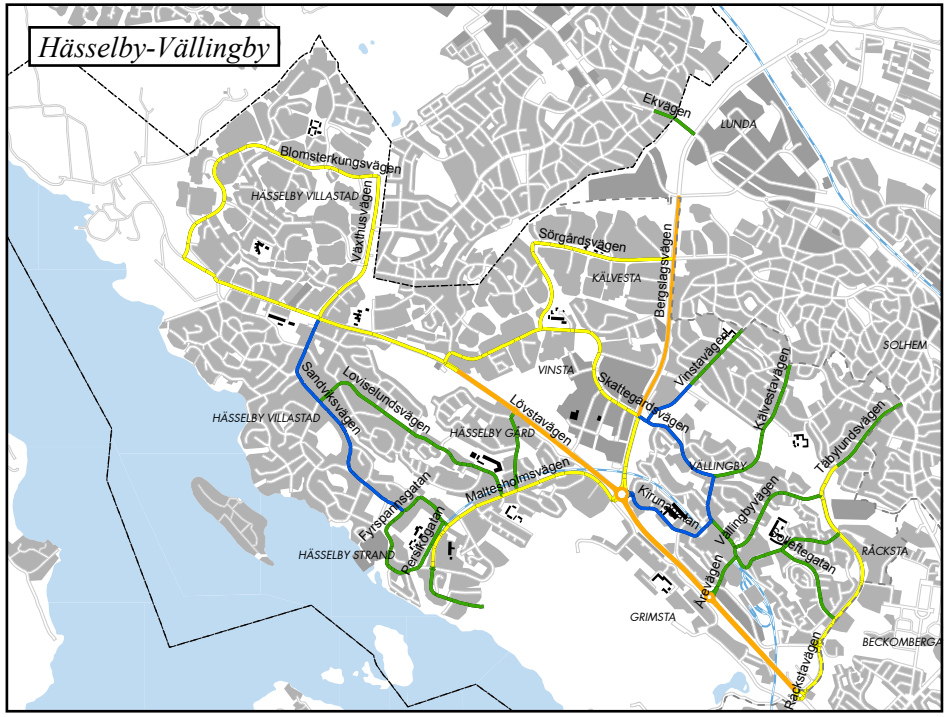
NÄTANPASSNING

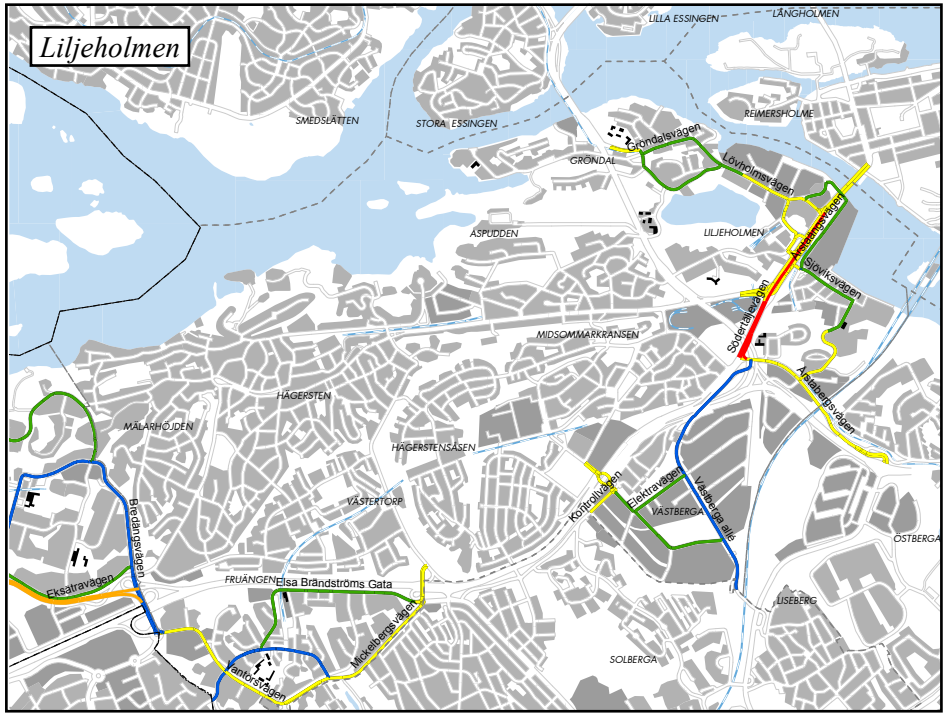
För att minimera plottrigheten görs en nätanpassning vilket innebär att man anpassar den enskilda länkens hastighet mot intillliggande sträckor. Här prövas skillnader mellan höjning och sänkning av hastigheterna mot omkringliggande gator för att skapa längre sammanhållande sträckor.

Teckenförklaring

Nätanpassad hastighet

- Gångfart
- 30 km/tim
- 40 km/tim
- 50 km/tim
- 60 km/tim
- 70 km/tim

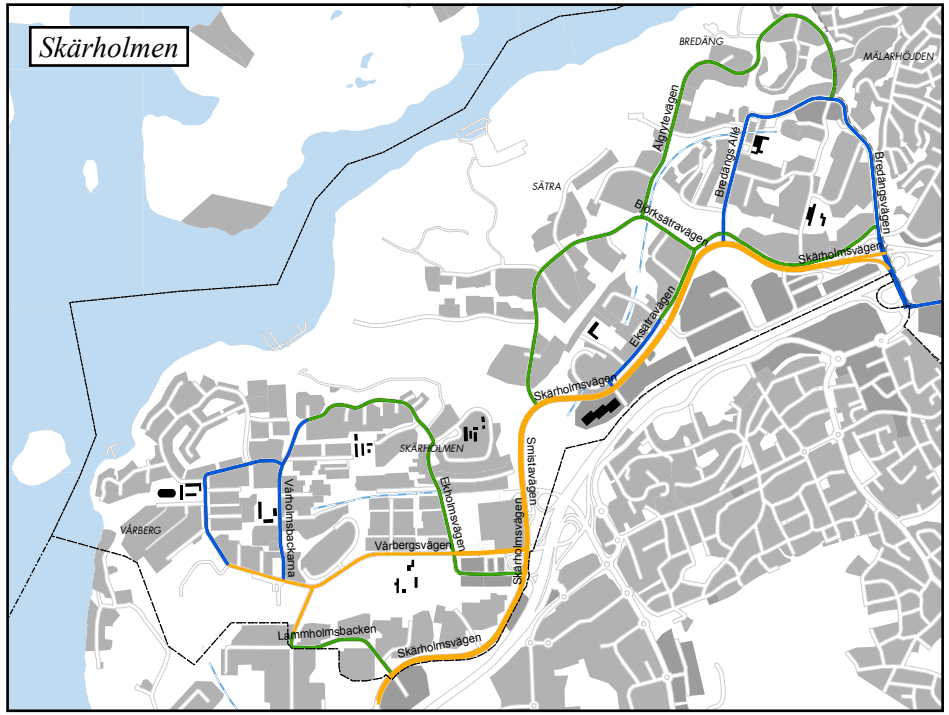


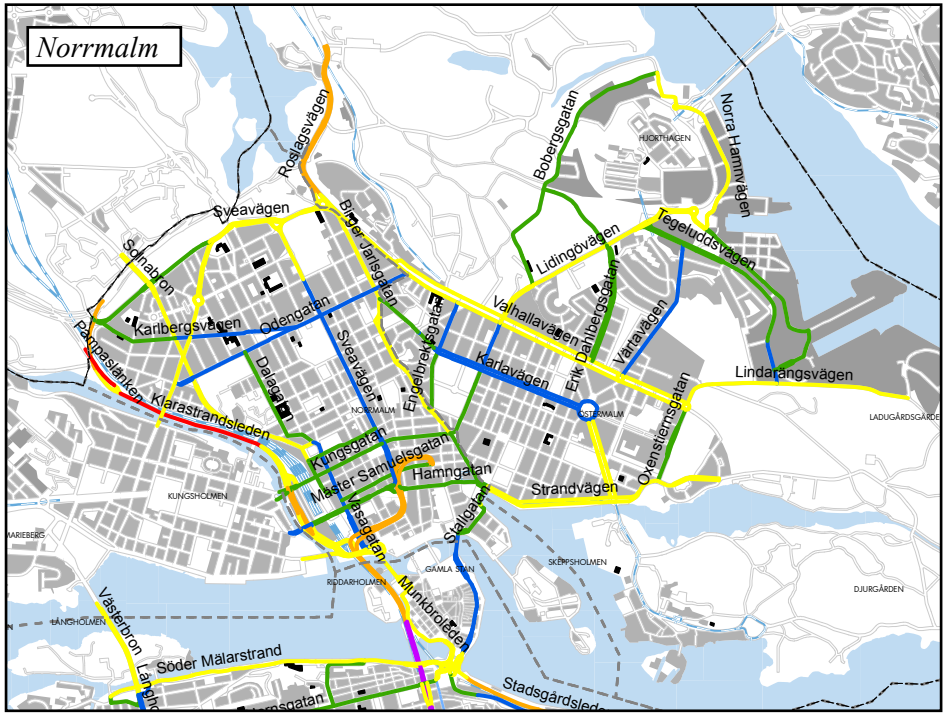


Teckenförklaring

Nätanpassad hastighet

- Gångfart
- 30 km/tim
- 40 km/tim
- 50 km/tim
- 60 km/tim
- 70 km/tim





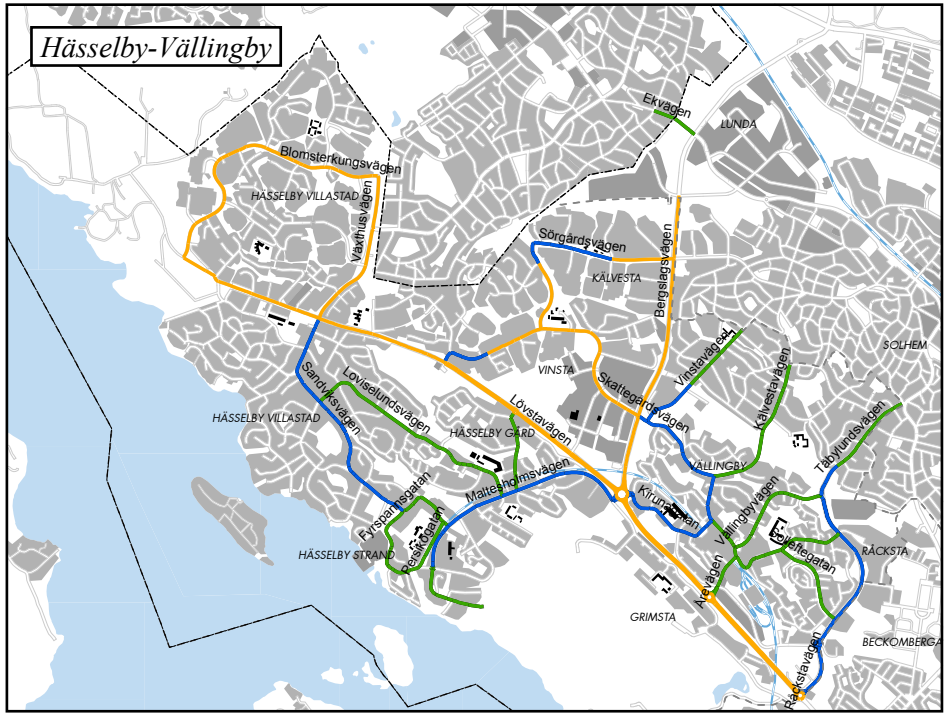
SYSTEMANPASSNING

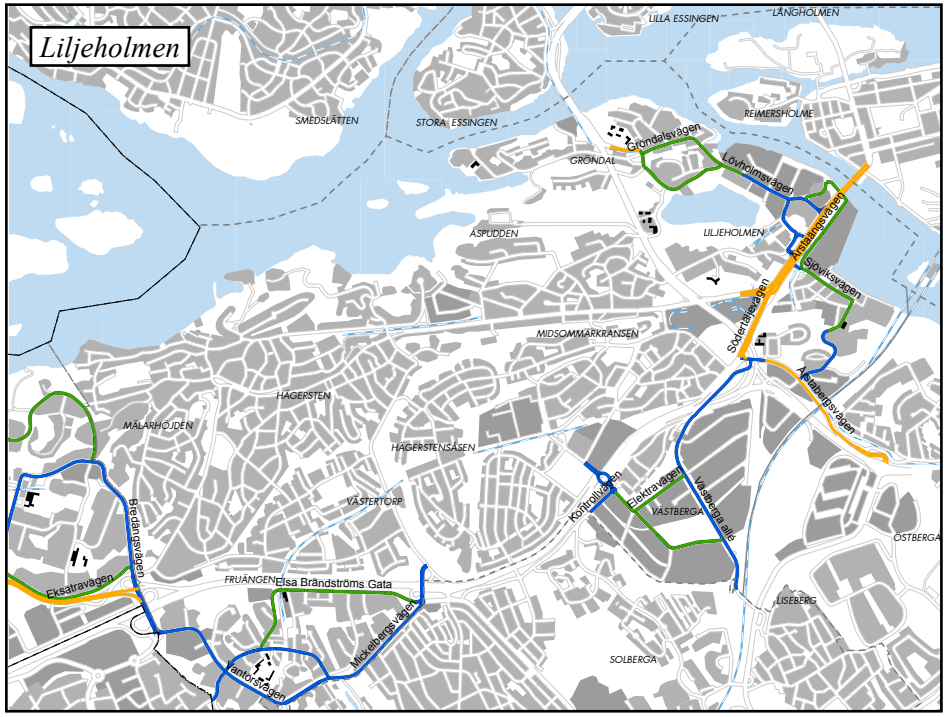
Systemanpassningen innebär att hastighetsgränserna anpassas till ett hastighetsgränssystem med jämna 20-steg samt 30 km/tim. Här görs avvägningar bland annat beroende på om oskyddade trafikanter rör sig i blandtrafik eller separerat, hur bebyggelsen ser ut, trafikmiljöns karaktär samt förekomst av korsningspunkter.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

Teckenförklaring

Systemanpassad hastighet

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

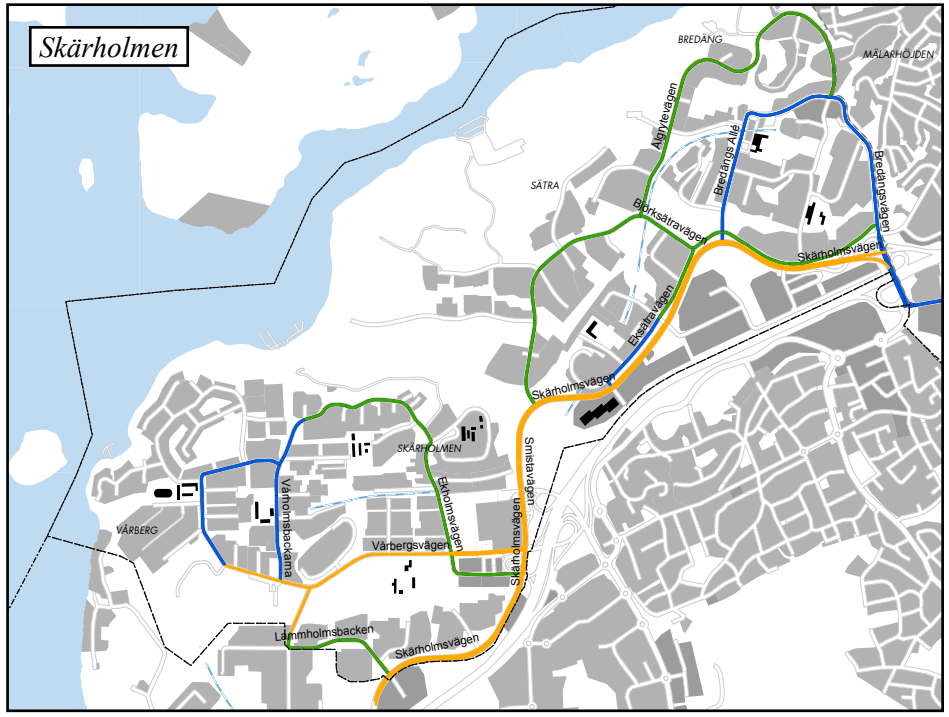


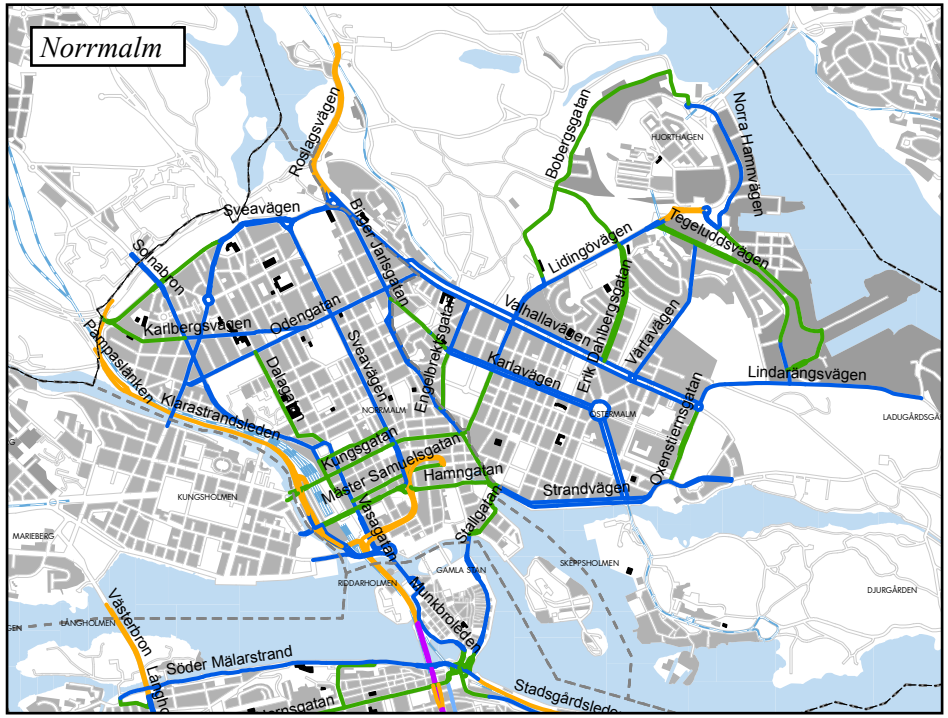


Teckenförklaring

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.

Hastighetsplanen är ett levande dokument, vilket innebär att planen kan komma att uppdateras i takt med att vägar och gators funktioner förändras. Nya funktioner innebär förändrade behov, exempelvis vid förtätning och exploatering, och därmed kan gator och vägars karaktär behöva utvecklas i takt med att staden utvecklas.

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.

Åtgärdsbehov 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 centrumbildning med tät bebyggelse och aktiva verksamheter. Förekommer endast på särskilt utpekade platser.

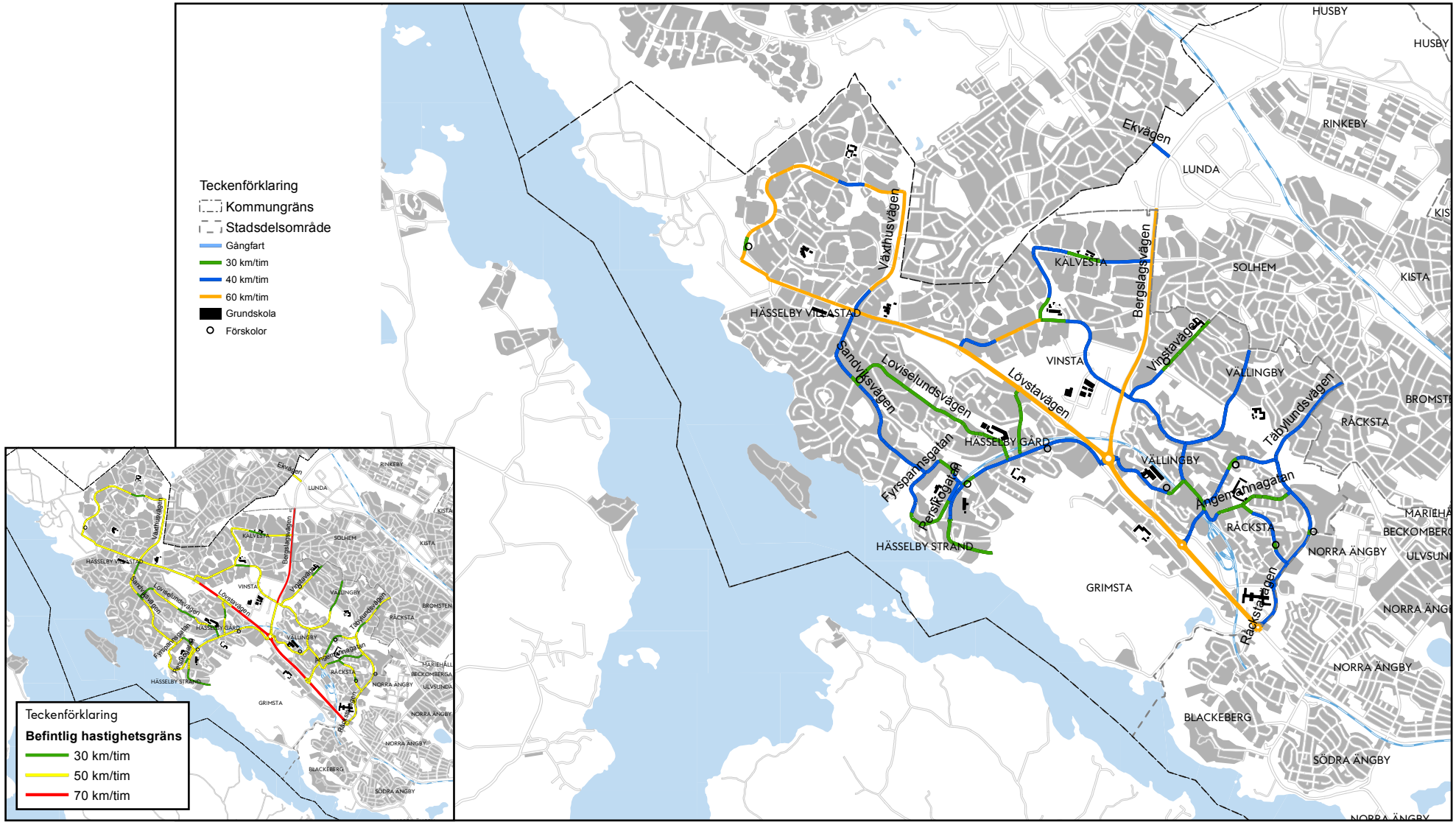
30 km/tim: Gator som ingår i lokalnätet, på huvudgator utanför förskolor, grundskolor samt större idrottsplatser och lekplatser, på gator där det är mycket tätt med entréer (centrummiljöer) och mycket folkliv och målpunkter samt gator som är utformade för 30 km/tim.

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 korsingsavstånd på över 600 meter. Passager bör vara planskilda eller ligga i anslutning till större korsning med lägre hastighetsgräns. Möteseparering med mitträcke bör finnas vid trafikmängder över 20 000 fordon/dygn eller räfflad mittremsa vid över 10 000 fordon/dygn.

HÄSSELBY - VÄLLINGBY



Hässelby - Vällingby

Astrakangatan

- 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 inbjuder 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 stödjs av gatans karaktär.

Bergslagsvägen (mellan Råckstavägen 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, trafiksäkerhetsstandarden och bullersituationen längs hela sträckan.

Björnmossevägen

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

Björnmossevägen trafikeras av kollektivtrafik. Fyra övergångsställen finns i plan längs vägen och separata gång- och cykelvägar finns utanför vägområdet. Den norra delen av Björnmossevägen saknar bebyggelse i anslutning till vägen och där föreslås en hastighetsbegränsning på 40 km/tim. Den södra delen av vägen ligger i anslutning till Björnbodaskolan och Björnbodahallen, där föreslås en hastighetsgräns på 30 km/tim.

Blomsterkungsvägen

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

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 Knäckepilsgränd och ett vid korsningen med Odalgränd. Föreslagen hastighetsgräns är 60 km/tim, men med lokala hastighetssänkningar vid skola och förskola. Utanför skolan nära Knäckepilsgränd är den föreslagna hastigheten 40 km/tim och utanför förskolan Blomsterkungen föreslås 30 km/tim.

Ekvägen

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

Ekvägen förbinder Stockholm med Järfälla och är förhållandevis tungt trafikerad. Sträckan trafikeras av buss. På södra sidan vägen ligger en bensinmack men i övrigt saknas bebyggelse i anslutning till vägen. Korsningsbehov finns endast vid övergångsstället i korsningen med Bergslagsvägen. 40 km/tim föreslås vilket är en avvägning mellan acceptans, gatans karaktär och oskyddade trafikanters behov.

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 Vittangigatan)

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. Bullernivåerna 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.

Kälvestavägen

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

Många utfarter pga. tätt med bostadshus längs större delen av sträckan, vilket skapar ett stort korsningsbehov, innebär behov av låg hastighet. Samtidigt tillhör vägen huvudnätet, vilket innebär ett framkomlighetsanspråk från kollektiv- och biltrafiken. 40 km/tim föreslås, vilket är en avvägning mellan gatans olika anspråk.

Loviselundsvägen

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

I princip hela sträckan har bebyggelse i direkt anslutning till gatan och angöring till intilliggande fastigheter sker med jämna mellanrum. Det ligger även en förskola i anslutning till gatan. 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.

Lövstavägen

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

Lövstavägen 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 övergångställen i plan vid de större bilkorsningarna eller planskilt. Övergångställena 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 (30 km/tim vid Strandens förskola)

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. En lokal sänkning till 30 km/tim görs i anslutning till Strandens förskola. 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 (30 km/tim vid förskola)

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 trafikanters säkerhet. Den lokala hastighetsbegränsningen på 30 km/tim i anslutning till förskolan föreslås behållas.

Persikogatan

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

Huvudgata som binder ihop Bergslagsvägen och Blackeberg med Spånga. Bebyggelsen ligger inte i direkt anslutning till vägen förutom

vid Bättringsvägen där de nya bostadshusen ligger direkt invid vägen. Vägen kantas av en parkliknande miljö och oskyddade trafikanteras 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 trafikeras av stadsbusstrafik. 40 km/tim innebär en avvägning mellan fordonstrafikens krav på framkomlighet, korsningstätheten och behovet för oskyddade trafikanter att korsa gatan. En lokal hastighetsbegränsning på 30 km/tim föreslås utanför Allergiförskolan Viljan.

Sandviksvägen

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

I princip hela Sandviksgatan har bebyggelse längs med båda sidor, ofta med direktutfart 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 trafikeras av stadsbuss. Den nya hastighetsgränsen 40 km/tim är en avvägning mellan vägens karaktär och oskyddade trafikanters behov av hög trafiksäkerhet. Den lokala hastighetsbegränsningen på 30 km/tim utanför förskolan Sunnanäng föreslås behållas. Vid 30-sträckan som föreslås få en ny hastighetsbegränsning innebär den nya hastigheten en försämring av trafiksäkerheten.

Skattegårdsvägen (öster om Bergslagsvägen)

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

Gata med varierad karaktär. Mellan Bergslagsvägen och Timrågatan kantas vägen av parkmark och radhusbebyggelse. Ett antal passager av mindre god standard finns längs sträckan. Runt korsningen Ångermannagatan ligger flerbostadshus med entréer och angöring mot gatan vilket gör att gaturummet smalnas av. Öster om Ångermannagatan kantas vägen av parkmark och radhusbebyggelse. Längs vägen finns cykelbana i körbanan som inte är klassad som huvud- eller pendlingsstråk i cykelplanen. Korsningsbehovet finns främst vid övergångsställena. 40 km/tim föreslås vilket är en avvägning mellan acceptans, gatans karaktär och oskyddade trafikanters behov.

Skattegårdsvägen (väster om Bergslagsvägen)

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

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 (Björnbodaskolan) 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 Björnmossevägen och Daltorpsvägen. Längs denna sträcka är bebyggelsen långt indragen, övergångsställen planskilda och korsningsavstånden stora. För att öka acceptansen av hastighetsgränserna föreslås den lokala hastighetsgränsen på 30 km/tim i anslutning till Björnbodaskolan att kortas ned något. 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 (lokal sänkning till 30 km/tim vid förskola)

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 övergångsställen. 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 trafikanters behov. En lokal hastighetsbegränsning på 30 km/tim föreslås utanför förskolan Futurum.

Sörgårdsvägen (väster om Bergslagsvägen)

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

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. Den lokala hastighetsbegränsning på 30 km/tim föreslås behållas utanför skolan. Hastighetsvalet är en avvägning mellan behovet av framkomlighet för bil- och busstrafik och oskyddade trafikanters behov att korsa vägen.

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 grönområde och norra delen går genom ett villaområde med direktutfarter mot vägen. Längs vägen finns en smal cykelbana som är utpekat 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 och förskolan Draken)

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 trafikeras av stombuss finns anspråk på högre hastighetsgräns. Förslaget om 40 km/tim ökar ändå trafiksäkerhetsnivån för oskyddade trafikanter jämfört med nuläget. nuläget. Den lokala hastighetsbegränsningen på 30 km/tim föreslås förlängas förbi förskolan Draken.

Vällingbyvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim (30 km/tim på halva sträckan)
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim (lokal sänkning till 30 km/tim utanför förskola)

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 trafikeras av stadsbusstrafik. En lokal hastighetsbegränsning på 30 km/tim föreslås utanför förskolan Mumindalen. På den resterande delen av gatan föreslås 40 km/tim vilket är en avvägning mellan behovet av framkomlighet för bil- och busstrafik, vägens karaktär samt oskyddade trafikanters 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 och 40 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 Skälbyägen i annan riktning. Gatans utformning inbjuder till höga hastigheter, men stadsutveckling pågår i anslutning till Åkermyntans centrum. En lokal hastighetsbegränsning på 40 km/tim föreslås i anslutning till Åkermyntans centrum. Sträckan trafikeras av omfattande busstrafik och separerade gång- och cykelvägar finns utanför vägområdet. På den övriga delen av Växthusvägen föreslås 60 km/tim vilket är en avvägning mellan de oskyddade trafikanternas behov och gatans karaktär.

Ångermannagatan (mellan Skattegårdvägen och Kirunagatan samt mellan Årevägen och Råckstavägen)

- 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)

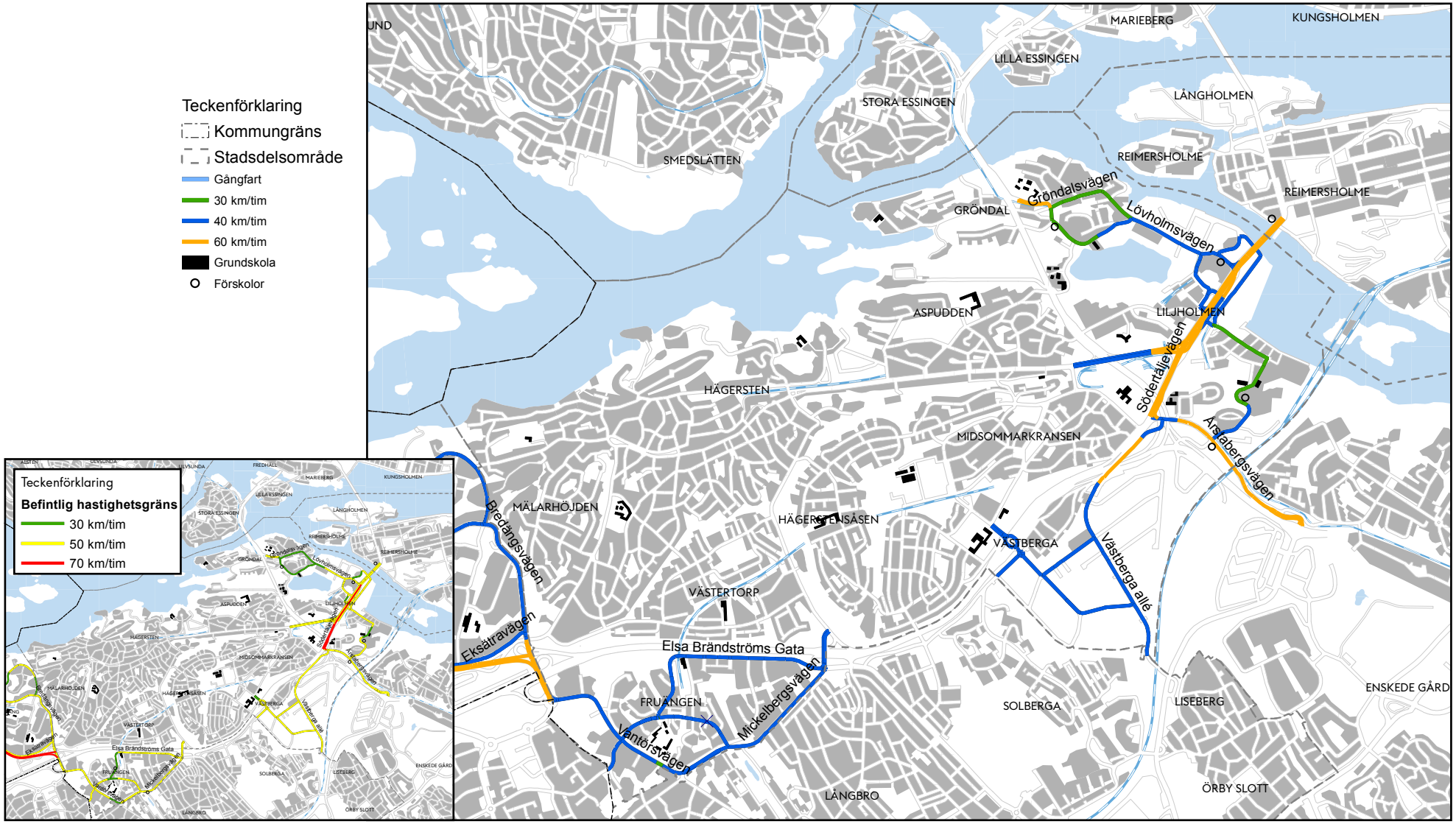
- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 30 km/tim

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 separerad 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 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.


Teckenförklaring
Kommungräns
Stadsdelsområde
Gångfart
30 km/tim
40 km/tim
60 km/tim
Grundskola
Förskolor
Teckenförklaring
Befintlig hastighetsgräns
30 km/tim
50 km/tim
70 km/tim
MARIEBERG
KUNGSHOLMEN
LILLA ESSINGEN
STORA ESSINGEN
LÅNGHOLMEN
SMEDSLÄTTEN
REIMERSHOLME
GRÖNDAL
Gröndalsvägen
Lövholmsvägen
ASPUDDEN
LILJEHOLMEN
Södertäljevägen
HÄGERSTEN
MIDSOMMARKRANSEN
Årstaängsvägen
MÄLARHÖJDEN
HÄGERSTENSÅSEN
VÄSTBERGA
Bredängsvägen
Västberga allé
VÄSTERTORP
Eksätravägen
Elsa Brändströms Gata
FRUÄNGEN
Mickelbergsvägen
Vantörsvägen
SOLBERGA
LISEBERG
ENSKEDE GÅRD
LÅNGBRO
ÖRBY SLOTT

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. Stombuss 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.

Hägerstensvägen (öster om Kilabergsvägen)

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

Hägerstensvägen är till stora delar utformad som ett transportrum där bebyggelse utmed vägen saknas. Korsningen med Södertäljevägen är utformad med på- och avfartsramper och passager för oskyddade trafikanter saknas. Gatan är bred och har en gräsremsa i mitten av vägen vilket uppmuntrar till höga hastigheter. På södra sidan av Hägerstensvägen löper gång- och cykelbana längs sträckan men på den norra sidan saknas cykelbana i västlig riktning på del av sträckan. Korsningsbehovet är litet men oskyddade trafikanter korsar vägen via ett obevakat övergångställe som inte ligger i anslutning till en korsning.

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.

Liljeholmshamnen

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

Ingen bebyggelse ligger i direkt anslutning till Liljeholmshamnen och gatan definieras som ett integrerat transportrum. I väster kantas Liljeholmshamnen av en stor parkeringsyta. Den norra delen av Liljeholmshamnen kantas i öster av en bred gångbana, i den södra delen är gångbanan smalare. Via gångbanan nås en trappa upp till Liljeholmsbron. I öster kantas Liljeholmshamnen av Liljeholmsviken med flera båtplatser. Det finns inga passager längs Liljeholmshamnen och korsningsbehovet är litet. Gatan trafikeras inte av kollektivtrafik och cykling sker i blandtrafik. 40 km/tim föreslås vilket är en avvägning mellan gatans karaktär, oskyddade trafikanters behov och föreslagen hastighetsbegränsning på anslutande gator.

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 avvägning 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 (30 km/tim vid förskola och skola)

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. En lokal hastighetsgräns på 30 km/tim föreslås utanför Entréskolan och förskolan Gröndalsgården. Förslag till ny hastighetsgräns är 40 km/tim öster om Entréskolan 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 inpå 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 trädrader 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 Liljeholmstorget)

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

Gata har enkelsidig bebyggelse med direkt anspråk på gaturummet. Gatuparkering 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 pendlingsstråket för cyklister är beläget längs Liljholmsbron alldeles öster om vägen motiveras ändå en hastighetshöjning. 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 km/tim (30 km/tim vid skola och förskola)

Den norra delen av gatan är utformad som en stadsgata med bebyggelse längs båda sidor och entréer mot gatan. I den norra delen finns även en skola med entré ut mot gatan och där är den befintliga hastighetsgränsen 30 km/tim. Sträckan med en hastighetsbegränsning på 30 km/tim föreslås förlängas till förskolan Svängen. 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 busstrafik. 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 trädrader 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 (30 km/tim vid skola)

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. Befintlig 30-sträcka vid passage i anslutning till Fruängens skola behålls men kortas ned något. 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 konflikpunkterna. 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 utpekat 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 och 30 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 kantstensparkering och direktutfarter mot gatan. Den föreslagna hastighetsgränsen 40 km/tim är en sammanvägning av olika trafikantgruppers anspråk på trafiksäkerhet och framkomlighet.

Årstabergsvägen

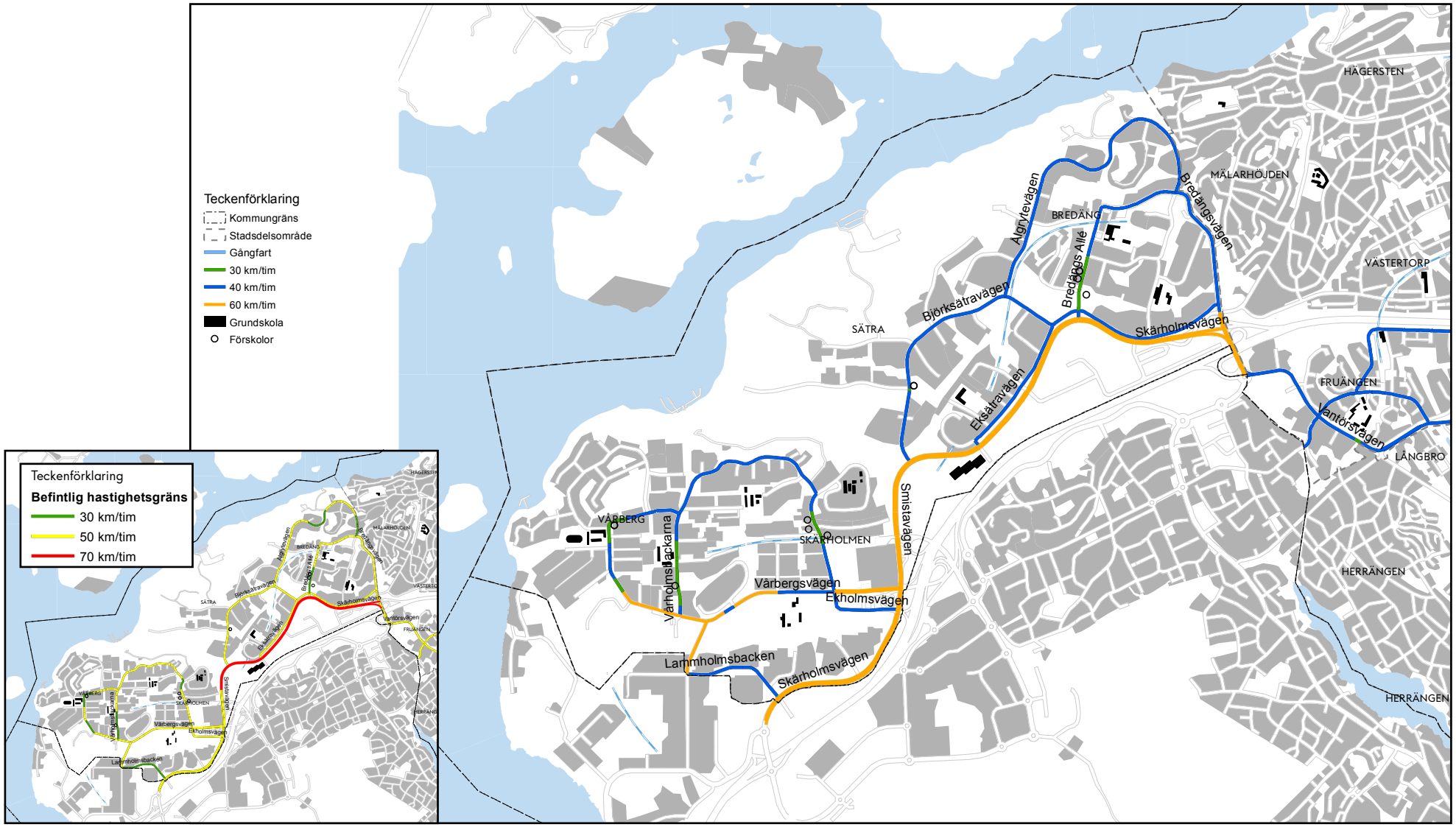
- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 60 km/tim (40 km/tim väster om Nybodaringen)

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 obevakat 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.


Teckenförklaring
Kommungräns
Stadsdelsområde
Gångfart
30 km/tim
40 km/tim
60 km/tim
Grundskola
Förskolor
HÄGERSTEN
MÄLARHÖJDEN
BREDÄNG
VÄSTERTORP
SÄTRA
FRUÄNGEN
LÅNGBRO
HERRÄNGEN
VÄRBERG
SKÄRHOLMEN
Algyttevägen
Bredängsvägen
Bredängs Allé
Björksätravägen
Skärholmsvägen
Eksätravägen
Vantörsvägen
Smistavägen
Värbergsvägen
Ekholmsvägen
Lammholmsbacken
Värbergsbackarna
Teckenförklaring
Befintlig hastighetsgräns
30 km/tim
50 km/tim
70 km/tim

Skärholmen

Bredängs Allé

- Befintlig hastighetsgräns: 50 och 30 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim (30 km/tim utanför förskolorna)

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. Då tre förskolor är lokaliserade utmed den södra delen av gatan förslås där en lokal hastighetsgräns på 30 km/tim.

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.

Björksätravägen

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

Vägen saknar separat cykelväg, förutom en kortare sträcka mellan Frösätrabacken och Hällsätrabacken, 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 utformning av blandad kvalitet. Hastigheten föreslås till 40 km/tim vilket är en avvägning mellan gatans karaktär, framkomlighetsanspråken för buss- och biltrafik och oskyddade trafikanters trafiksäkerhetsanspråk. En lokal hastighetsgräns på 30 km/tim föreslås utanför förskolan Clavis.

Ekholmsvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 30 och 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim (30 km/tim utanför förskolorna)

Vägen har dubbelsidig bebyggelse något indragen från gaturummet. Korsningsavståndet är relativt tätt och flertalet övergångsställen finns längs sträckan. Stadsbuss trafikerar 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 trafikanters trafiksäkerhetsanspråk och anspråk från bil- och busstrafik att få hög framkomlighet. En lokal hastighetsbegränsning på 30 km/tim föreslås på den del av gatan som kantas av tre förskolor.

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 nyttjade 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 oskyddade trafikanters 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 utpekat 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 förslås 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: 40 km/tim och 60 km/tim

Ingen bebyggelse finns i anknytning till vägen och cykeltrafik färdas 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.

Vårbergsvägen (delen öster om Båtholmsbacken)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 60 km/tim (40 km/tim utanför idrottsplats och grundskola)

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. En lokal hastighetsgräns på 40 km/tim föreslås utanför Vårbergs IP och Västerholms friskola.

Vårbergsvägen (delen väster om Båtholmsbacken)

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

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 en sträcka på 100 meter i anslutning till Båtholmsbacken där 60 km/tim föreslås. Vid förskolan Båtholmen och vid Söderholmsskolan och förskolan Sakina-Idholmen sänks hastigheten lokalt till 30 km/tim. Den föreslagna hastigheten är en avvägning mellan oskyddade trafikanters 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: 40 km/tim (30 km/tim vid skola och förskola)

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 cykel-

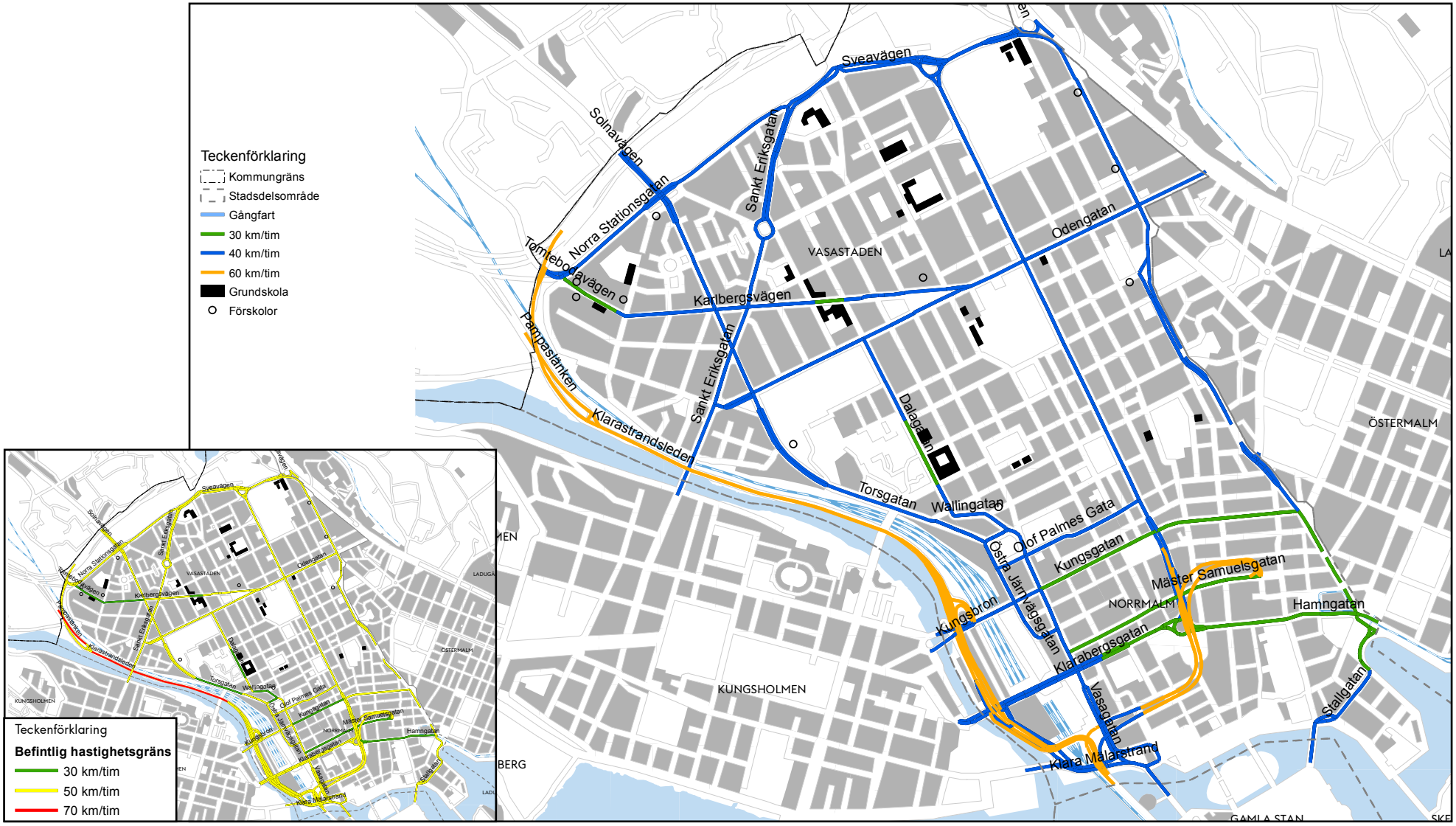
vägnät finns inne i området söder om vägen. Längs övriga delar av vägen finns dubbelsidig bebyggelse något indragen från vägen. Korsningsavståndet är relativt tätt och övergångsställen är placerade både i plan och planskilt längs sträckan. Cykelbana saknas längs delar av sträckan och stadsbuss trafikerar gatan. Ny hastighet föreslås till 40 km/tim längs hela sträckan förutom vid Vårbergsskolan och förskolan Vårholmsbackarna där hastigheten sänks lokalt till 30 km/tim. Det nya hastighetsvalet är en avvägning mellan oskyddade trafikanters trafiksäkerhetskrav och anspråk från bil- och busstrafik att få hög framkomlighet.

Ålgrytevägen

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

Vägen har bebyggelse indragen från gaturummet och längs delar förekommer endast enkelsidig 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 oskyddade trafikanters krav på säkerhet.

NORRMALM


Teckenförklaring
Kommungräns
Stadsdelsområde
Gångfart
30 km/tim
40 km/tim
60 km/tim
Grundskola
Förskolor
Sveavägen
Solnavägen
Norra Stationsgatan
Sankt Eriksgatan
Tomtebodavägen
Karlbergsvägen
Odengatan
VASASTADEN
Pampaslänken
Klarastrandsleden
Dalagatan
Torsgatan
Wallingatan
Olof Palmes Gata
Kungsgatan
Kungsbron
Östra Järnvägsgatan
Mäster Samuelsgatan
NORRMALM
Hamngatan
Klarabergsgatan
Vasagatan
Klara Mälarstrand
Stallgatan
ÖSTERMALM
KUNGSHOLMEN
GAMLA STAN
Teckenförklaring
Befintlig hastighetsgräns
30 km/tim
50 km/tim
70 km/tim

Norrmalm

Birger Jarlsgatan

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

Gatan kantas av tät bebyggelse, ofta med verksamhet i bottenvåningen. Eftersom trafiken är tät korsar oskyddade trafikanter gatan vid korsningspunkter, trots att korsningsbehovet egentligen är större än så. Söder om Kungsgatan är folklivet och korsningsbehovet särskilt stort och på denna del finns endast cykelfält. Norr om Kungsgatan finns cykelbana blandat med korta sträckor med cykelfält. Gatan är ett pendlingsstråk för cyklister och stombusstrafik trafikerar gatan söder om Rehnsgatan och längs några sträckor finns reserverade busskörfält. Gatuparkering är tillåten längs större delen av gatan. 40 km/tim föreslås norr om Kungsgatan och 30 km/tim föreslås söder om Kungsgatan.

Cederdalsgatan

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

En kort sträcka i det övergripande huvudnätet för biltrafik som förbinder Sveavägen med Valhallavägen och Roslagsvägen. Gatan är ett integrerat transportrum och skapar en barriär i staden men samtidigt finns i princip ingen bebyggelse vänd mot gaturummet. Endast en utfart förekommer på den 300 meter långa sträckan och korsningsbehovet är lågt. Längs norra sidan av gatan går ett dubbelriktat pendlingsstråk för cyklister, delvis utanför gaturummet, och på södra sidan en enkelriktad cykelbana avskild från biltrafik med kantsten.

Dalagatan (söder om Odengatan)

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

Gatan har breda körbanor och tät bebyggelse i direkt anslutning till gaturummet. Det är relativt tätt med entréer och verksamheter finns i gatuplanet. I södra delen är det glesare mellan entréerna. Omfattande kollektivtrafik trafikerar gatan och bilparkering är tillåten längs kantstenen. Gatan är ett huvudstråk för cykeltrafik men cykling sker i blandtrafik. 40 km/tim föreslås vilket är en avvägning mellan bil- och busstrafikens tillgänglighetskrav och oskyddade trafikanters behov av hög trafiksäkerhet. Den lokala sänkningen till 30 förbi en skolan behålls.

Hamngatan

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

Brett gaturum med fyra körfält varav 1-2 är reserverade för kollektivtrafik. Bebyggelse med besöksintensiva verksamheter kantar gatan liksom två parker vilket skapar ett stort korsningsbehov och ett intensivt folkliv längs hela sträckan. Spårväg och stombusstrafik trafikerar gatan som också är klassificerat som pendlingsstråk för cyklister. Cykelbanor och cykelfält finns utbyggt längs med sträckan.

Karlbergsvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 30 och 50 km/tim
- Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim (30 km/tim utanför skola och förskolor)

Gatan är bred och har 2-3 körfält i vardera riktning och bebyggelsen längs sträckan är något indragen. Gatans bredd och den hårda trafiken gör att oskyddade trafikanter endast korsar vägen vid övergångsställen. Väster om Torsgatan är gaturummet tätare och mer intimt. Gatan trafikeras av omfattande kollektivtrafik och vägen är utpekad som huvudstråk för cykeltrafik. Cykelfält finns större delen av sträckan och föreslagen hastighet 40 km/tim bedöms vara en rimlig avvägning mellan gatans olika anspråk och funktion. Befintlig lokal sänkning till 30 km/tim vid skolan samt vid förskolorna väster om Norrbackagatan föreslås behållas.

Klarabergsgatan/ Klarabergsviadukten

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

Bred och storskaligt utformad gata med 2-3 körfält i vardera riktning som kantas av tät bebyggelse med många entréer. Folklivet är omfattande och korsningsbehovet är stort. Gatan är pendlingsstråk för cyklister men cykling sker i blandtrafik. Omfattande busstrafik trafikerar gatan. Gatans bredd och avstånd mellan övergångsställena ger en barriäreffekt. Gaturummet planeras för ombyggnation och spårväg ska trafikera gatan. Efter ombyggnad tillåts endast busstrafik på delar av gatan.

Klarastrandsleden

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

Trafikled med två körfält i det övergripande vägnätet. Längs vägen gäller omkörningsförbud och bebyggelse och entréer saknas längs sträckan. Ingen gång- och cykeltrafik förekommer inom gaturummet. Sträckan trafikeras av regionbusstrafik och åtgärder mot bullerspridning finns. Mellan Kungsbron och Pampaslänken saknas dessutom anslutningar något som sammantaget kan motivera högre hastigheter. Den höga trafikmängden under delar av dygnet, avsaknaden av mittseparering och bullersituationen gör att 60 km/tim bedöms vara en rimlig hastighetsgräns. Inför en eventuell höjning till 60 km/tim bör bullersituationen studeras närmare.

Kungsgatan

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

Kungsgatan har två körfält och delvis utrymme för parkerade fordon längs kanterna. Gatan kantas av tät bebyggelse med besöksintensiva verksamheter som skapar ett intensivt folkliv med stort korsningsbehov längs hela gatan. Delar av gatan är avstängd för biltrafik och reserverad för stombusstrafik. Gatan är ett pendlingsstråk för cyklister men cykling sker i blandtrafik. 30 km/tim föreslås längs större delen gatan vilket är en avvägning mellan de anspråk som finns på gatan. Väster om Vasagatan, där gatan har en annan karaktär, föreslås hastigheten bli 40 km/tim.

Mäster Samuelsgatan

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

Gatan har tät bebyggelse med verksamheter i bottenvåningar och entréer vända mot gatan. Cykling sker i blandtrafik och parkering är tillåten längs större delen av sträckan. Det är väldigt tätt mellan korsningar och utfarter. Gaturummets utformning uppmuntrar till låg hastighet och 30 km/tim bedöms vara en rimlig avvägning mellan trafiksäkerhet och biltrafikens framkomlighetskrav.

Norra Stationsgatan

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

Pendlingsstråk för cyklister och idag lågt behov hos oskyddade trafikanter att korsa vägen eftersom bebyggelse till stor del saknas på gatans norra sida. Gatan har karaktären av integrerat transportrum och cykelfält finns längs hela sträckan. Tät bebyggelse är under uppförande norr om gatan som kommer ge gatan en stadsmässig karaktär med bebyggelse och många entréer längs båda sidor.

Nybrohamnen

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

Nybrohamnen är en enkelriktad gata med två körfält i samma riktning. Bebyggelse saknas längs sträckan då den sträcker sig genom torgmiljö längs Nybrokajen. Torget och kajen är målpunkter som skapar ett korsningsbehov längs hela gatan. Sträckan är pendlingsstråk för cyklister och en otydlig och cykelbana anlagd längs vägen. Gatan är utformad med stenbeläggning för att integreras i den omgivande miljön och 30 km/tim bedöms vara en rimlig hastighetsgräns som ger en avvägning mellan de anspråk som finns på gatan och minska gatans barriäreffekt mellan torg och kaj.

Odengatan

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

Gatan kantas av tät bebyggelse längs båda sidor och många verksamheter och entréer i bottenvåningarna. Detta skapar ett korsningsbehov vid de många övergångsställen som finns längs gatan. Övergångställena är mestadels trafiksignalreglerade. Gatan är pendlingstråk för cykeltrafik men cykling sker mestadels i blandtrafik eller i cykelfält. Gatan trafikeras av stombusstrafik och har en bred körbana. 40 km/tim föreslås på sträckan vilket är en avvägning mellan de olika anspråken på gatan.

Olof Palmes gata

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

Uppsamlingsgata med obevakade övergångsställen och avsaknad av cykelfält eller cykelbanor. Gatan är enkelriktad kvarteret närmast Östra Järnvägsgatan.

Sankt Eriksgatan

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

Hela den fyrfiliga huvudgatan är utbyggd med separata cykelbanor och gatan är en viktig länk i pendlingsnätet för cyklister. På Sankt Eriksgatan går flera olika busslinjer och södra delen trafikeras av stombuss. Längs gatan förekommer mycket folkliv och gaturummet uttrycker hög urbanitet.

Stallgatan

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

Stallgatan är en tvåfältig gata som är enkelriktad i nordlig riktning. Gatan är ett pendlingsstråk för cyklister men cykelbana saknas och cykling kan endast ske i nordlig riktning. Gatan föreslås få en hastighetsgräns på 40 km/tim som en avvägning mellan trafiksäkerhet och bilarnas framkomlighet.

Sveavägen

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

Sveavägen trafikeras av stadsbuss och är ett pendlingsstråk för cyklister. Gatan har cykelbanor längs större delen av sträckan men cykelbanorna bryts av och övergår i fält eller blandtrafik vid några platser. Samtliga korsningar regleras med trafiksignaler.

Torsgatan

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

Torsgatan är en viktig gata i stadens kollektivtrafiknät. Norr om Odensgatan trafikerar stombusslinjer gatan och längs resterande delar stadsbussar. Gatan är även ett pendlingsstråk för cykeltrafik och cykelbana och cykelfält finns utbyggt längs hela gatusträckningen. Många övergångsställen finns över gatan och de flesta är signalreglerade, förutom i södra delen då några är oreglerade och utformade med farthinder. 40 km/tim föreslås på sträckan vilket är en avvägning mellan de olika anspråken på gatan.

Vasagatan

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

Pendlingsstråk för cyklister men cykellösning saknas eller är ofullständig norr om Vasaplan. Samtliga korsningar och övergångsställen regleras med trafiksignaler och folklivet, främst i gatans södra del, är stort. Gatan trafikeras av omfattande busstrafik.

Östra Järnvägsgatan

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

Pendlingsstråk för cyklister men ingen cykellösning finns längs gatan. Få entréer och verksamheter finns mot gatan och folklivet är ej särskilt stort. Gatuparkering är tillåten stora delar av sträckan, mycket lastning och lossning är styrd till gatan och känslan av bakgata är påtaglig.

KVALITETSAVVIKELSER

I detta kapitel beskrivs de kvalitetsavvikelser som förslaget till nya hastighetsgränser ger upphov till. De föreslagna hastighetsgränserna innebär totalt sett betydligt färre allvarliga 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 kvalitetsavvikelserna förändrats under de olika stegen i analysen.

	Hässelby-Vällingby		Liljeholmen		Skärholmen		Norrmalm	
Kvalitetsavvikelser	**Röda**	**Gula**	**Röda**	**Gula**	**Röda**	**Gula**	**Röda**	**Gula**
Nuläge	233	371	140	208	138	156	374	394
Länkoptimering	58	503	81	295	41	285	157	591
Nätanpassning	70	548	90	287	53	281	164	592
Systemanpassning	81	697	98	404	60	361	189	681
Förslag till nya hastighetsgränser	88	728	102	435	82	419	186	789

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 eller fått en hastighet på 30 km/tim eller mer trots att livsrummet klassats som integrerat frirum.

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 uppvägts 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 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 väggarna bedömts som integrerat transportrum.

Buller och luftkvalitet

Buller och luftkvalitet i alla fyra 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 FORDONSTRAFIK

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.

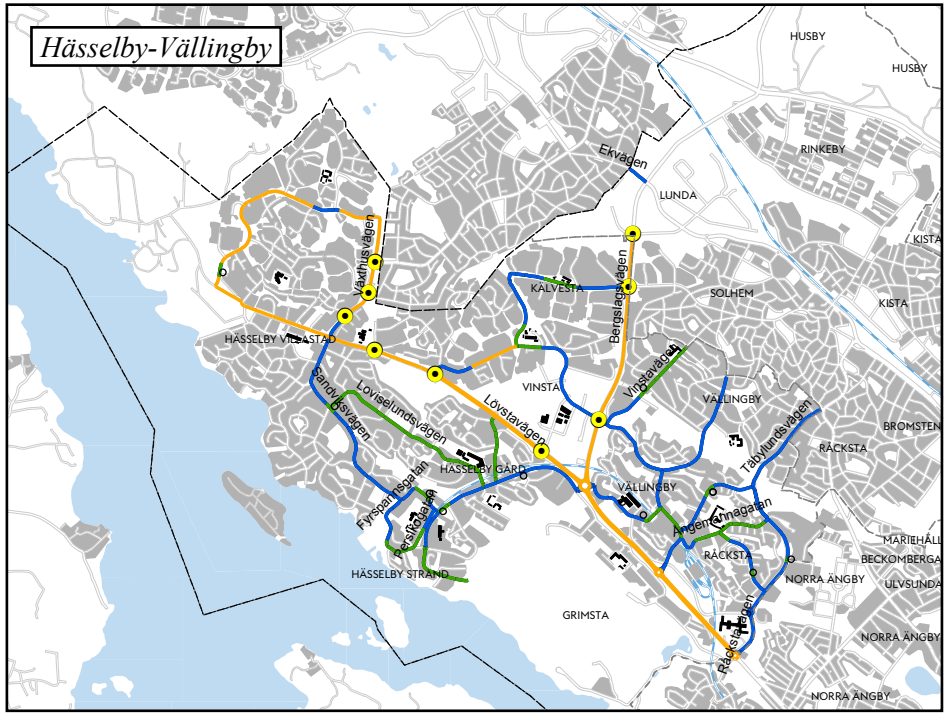
Teckenförklaring

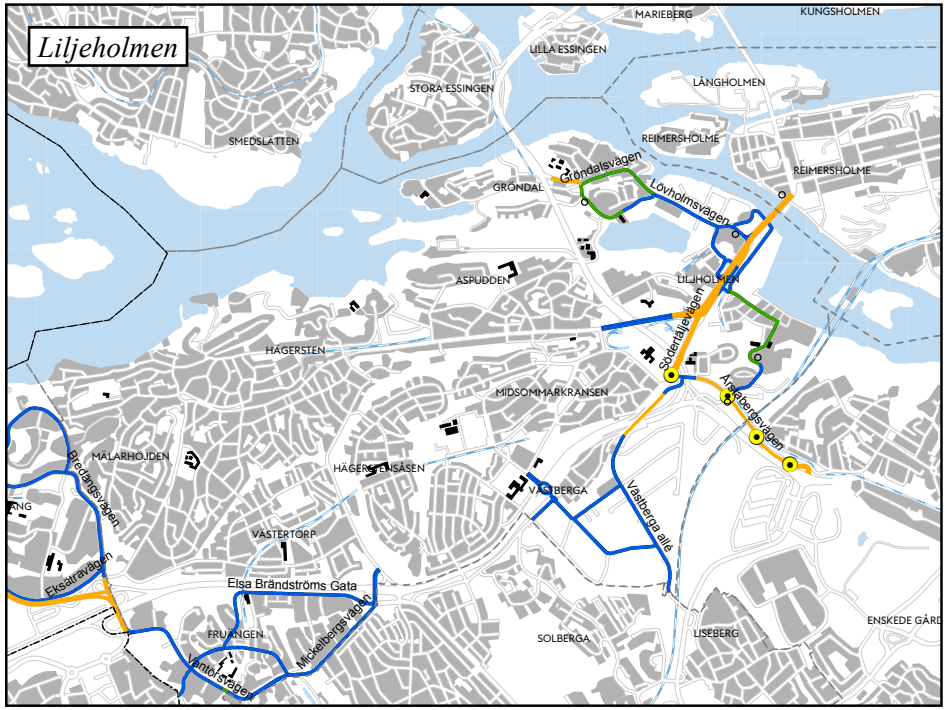
Trafiksäkerhet korsningar

- Mindre god standard
- Låg standard

Justerad hastighet

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





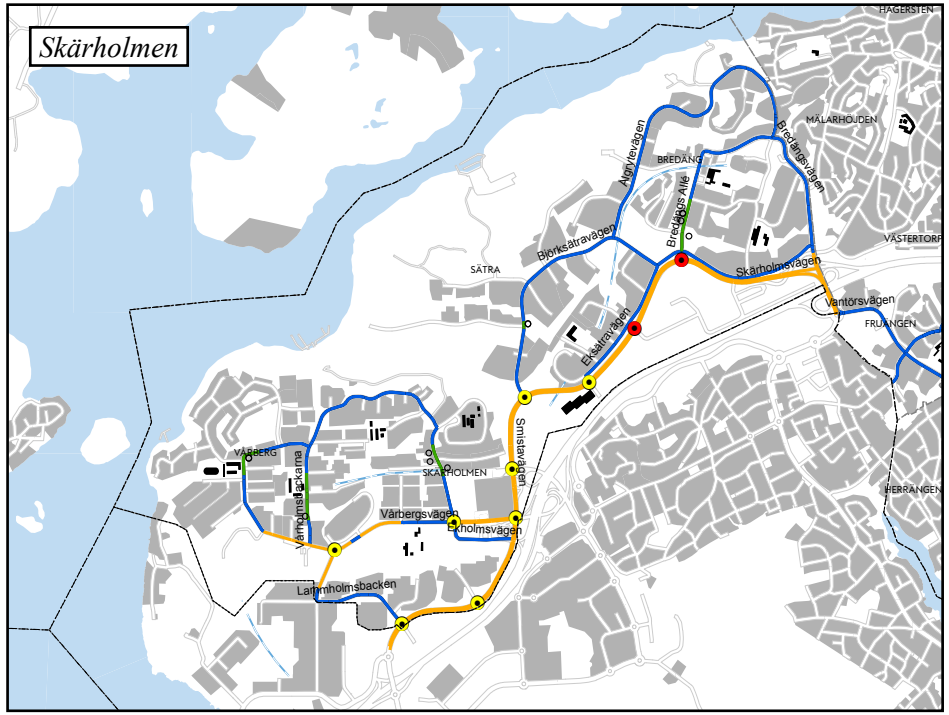
Teckenförklaring

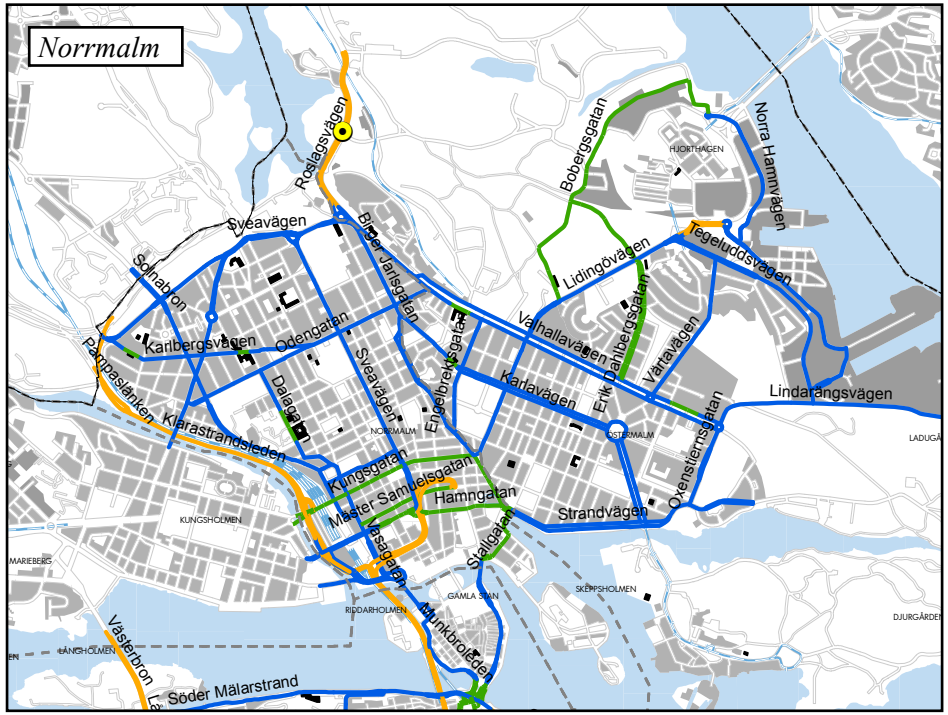
Trafiksäkerhet korsningar

- Mindre god standard
- Låg standard

Justerad hastighet

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





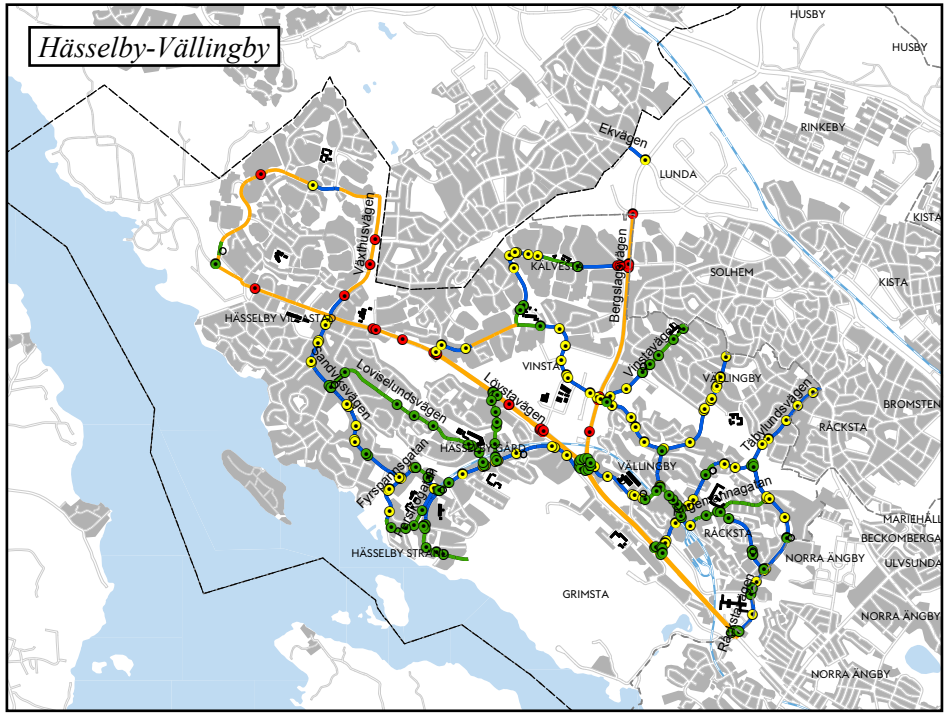
Teckenförklaring

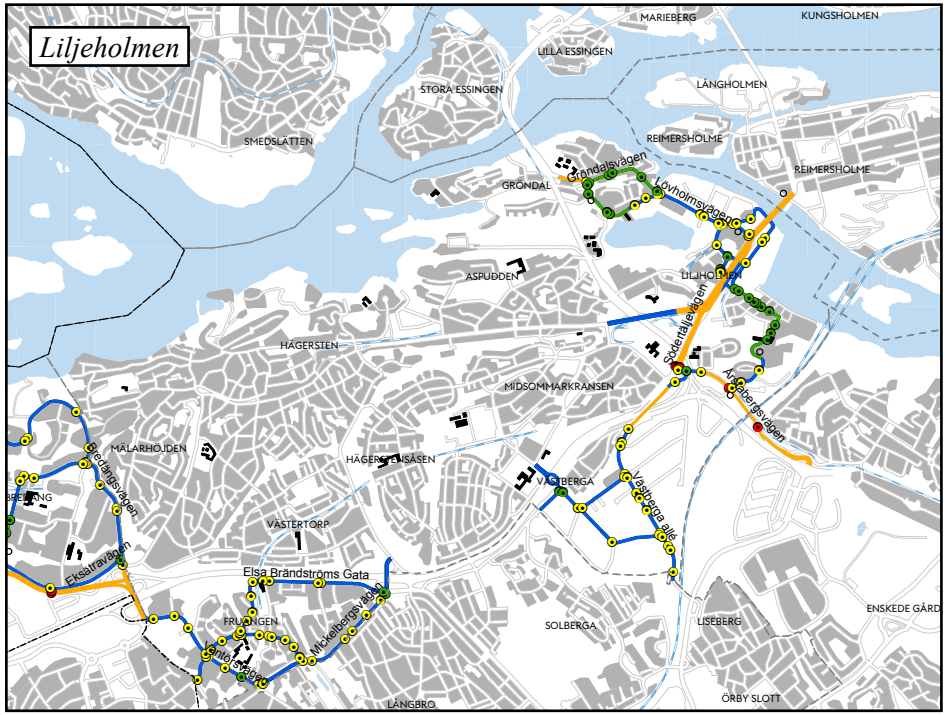
Trafiksäkerhet övergångsställen

- God standard
- Mindre god standard
- Låg standard

Justerad hastighet

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





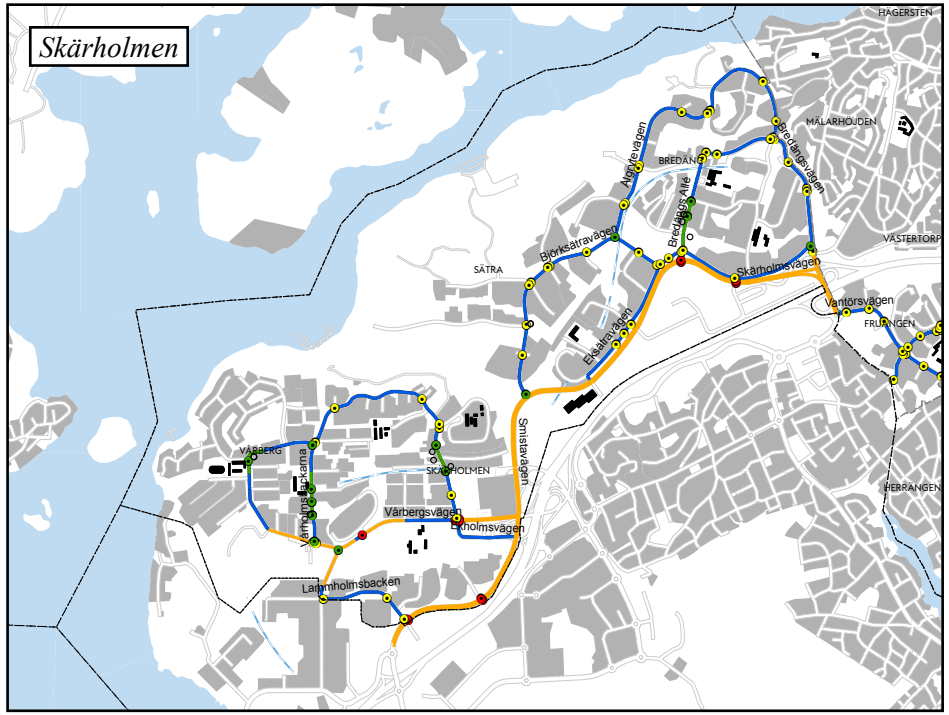
Teckenförklaring

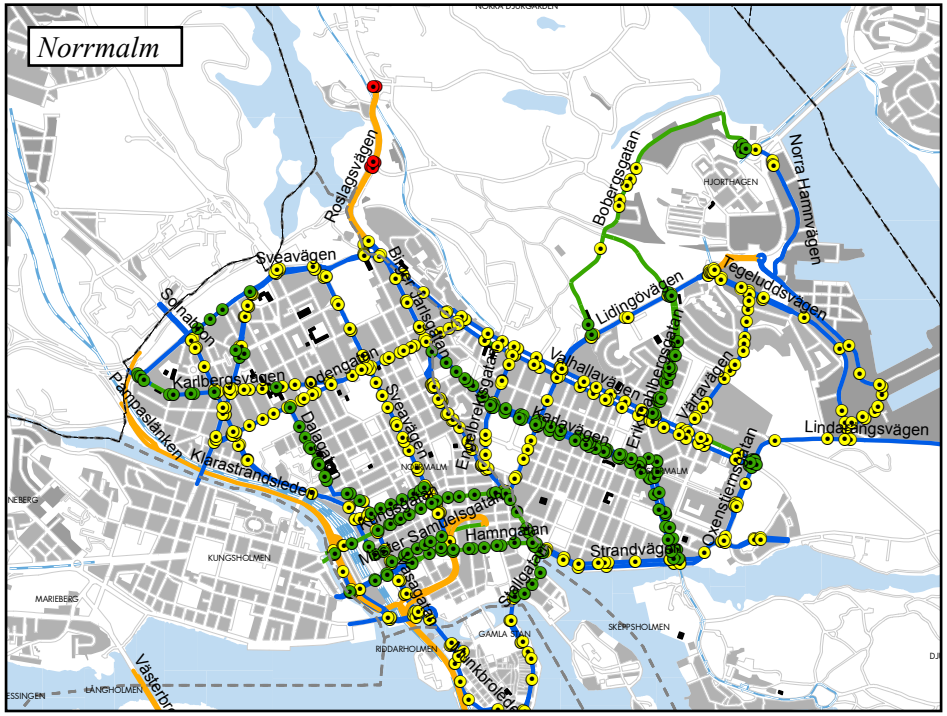
Trafiksäkerhet övergångsställen

- 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 kommar att behöva studeras vidare innan vissa hastighetsgränser kan ändras.

REFERENSER

Vägverket. TR10A 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.