

2018-08-07

Handläggare
Elenore Bjelke
08-508 260 35**Till**
Trafiknämnden
2018-08-30**Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i
delområde 2, etapp 1, Hässelby-Vällingby,
Norrmalm, Skärholmen, Liljeholmen inkl.
Fruängen. Genomförandebeslut****Förslag till beslut**

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

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 35
Växel 08-508 272 00
elenore.bjelke@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se**Jonas Eliasson**
Förvaltningschef**Mattias Lundberg**
Avdelningschef

Sammanfattning

Det är viktigt att gällande hastighetsbegränsning respekteras. Att införa nya hastighetsgränser handlar därför inte bara om att skylta om; det kan även behövas åtgärder för att säkra korsningspunkter och stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet.

För delområde 2 (Hässelby-Vällingby, Norrmalm, Skärholmen och del av Liljeholmen inkl. Fruängen) har det beslutats att hastigheten ska sänkas på en mängd gator. På flertalet gator kommer hastigheten att sänkas utan att åtgärder genomförs. Dock ser kontoret behov av åtgärder på vissa gator för att skapa en säker miljö där oskyddade trafikanter rör sig. Där hastigheten höjs görs alltid en särskild bedömning av vilka åtgärder som behövs.

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

- Hässelby-Vällingby: Astrakangatan, Bergslagsvägen, Björnmossevägen, Ekvägen, Kälvestavägen, Loviselundsvägen, Maltesholmsvägen, Melongatan, Persikogatan, Råckstavägen, Sandviksvägen, Skattegårdsvägen, Solleftegatan, Sörgårdsvägen, Täbylundsvägen, Vällingbyvägen, Växthusvägen, Ångermannagatan, Årevägen.
- Norrmalm: Cederdalsgatan, Mäster Samuelsgatan, Olof Palmes gata.
- Skärholmen: Bredängs allé, Björksätravägen, Ekholmsvägen, Eksätravägen, Lammholmsbacken, Skärholmsvägen, Vårholmsbackarna, Ålgrytevägen.
- Del av Liljeholmen inkl. Fruängen: Liljeholmsvägen, Västbergavägen, Elektravägen, Elsa Brändströms gata, Vantörsvägen.

Utgiften för trafiksäkerhetsåtgärder på gatorna ovan beräknas till 7,5 mnkr för Norrmalm, 23,4 mnkr för del av Liljeholmen inkl. Fruängen, 80,0 mnkr för Hässelby-Vällingby och 26,1 mnkr för

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

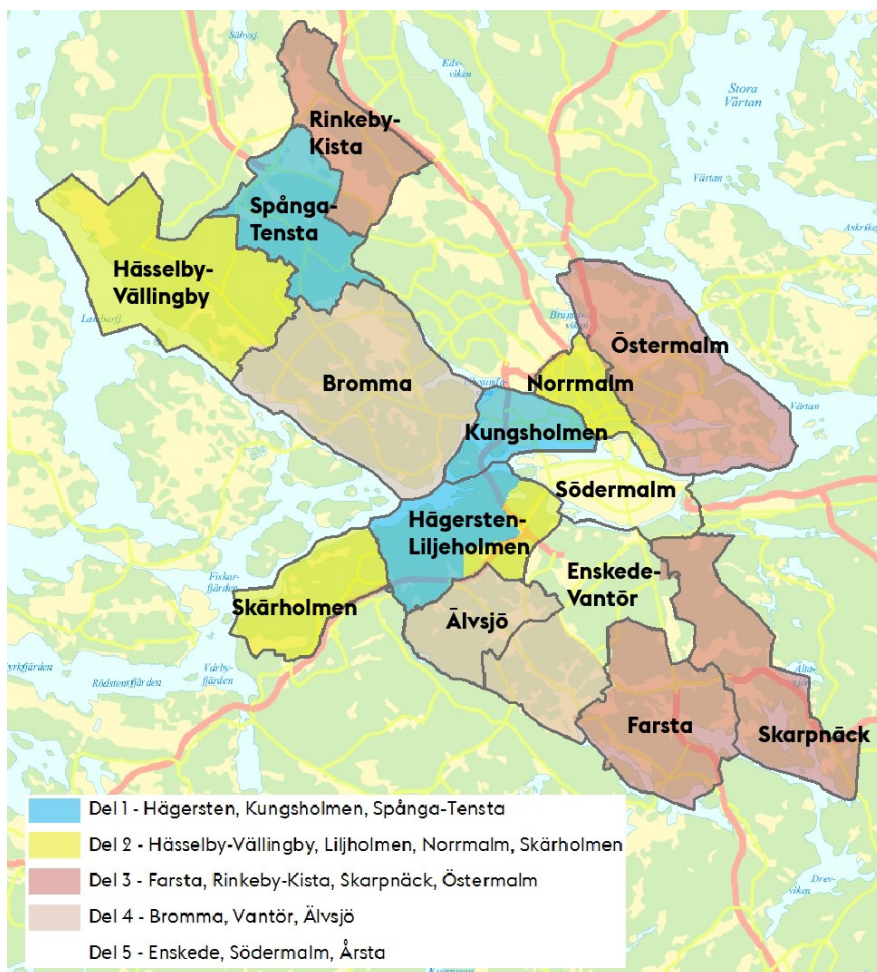
Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner genomförandebeslut för trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 2, etapp 1.

Bakgrund

Utgångspunkten i stadens översiktsplan är att det ska vara möjligt att på ett tryggt sätt röra sig i staden till fots eller på cykel. En hastighetsöversyn har stor betydelse för detta såväl som för miljö, tillgänglighet och stadskaraktär, både på kort och på lång sikt. Rätt hastighet på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Stadens trafiksäkerhetsprogram beskriver inriktningen på de åtgärder som syftar till att uppnå målen för år 2020.

I trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2012 fick trafikkontoret i uppdrag att genomföra en översyn av stadens hastighetsgränser genom att ta fram hastighetsplaner för tre pilotområden (del 1 i figur 1 nedan) samt att under 2013 återkomma till nämnden med en redovisning av resultaten.

Under 2012 togs hastighetsplaner fram för del 1 (Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten med delar av Liljeholmen). Under 2013 fick kontoret godkänt av nämnden att gå ut på remiss med de framtagna planerna samt att fortsätta med hastighetsöversyn för resten av staden. Beslut om de nya hastighetsgränserna i del 1 togs av nämnden 2015-09-24. I nämndens beslut framgår att eventuella hastighetshöjningar ska föregås av att åtgärder genomförs samt av utredningar gällande luft och buller. Omskyllningen av hastighets-sänkningarna för del 1 genomfördes under våren 2016. Ärende gällande förändrade hastighetsgränser för del 2 (Hässelby-Vällingby, Norrmalm, Skärholmen och del av Liljeholmen inkl. Fruängen) beslutades av nämnden 2017-11-23.



Figur 1. Översikt över hastighetsplanens fem delområden

Det är viktigt att gällande hastighetsgränser respekteras. De åtgärder som staden kan vidta för att få en god hastighetsefterlevnad är att sätta rätt hastighetsgräns med hänsyn till gatans funktion och att utforma gatan så att den naturligt stödjer trafikanten att hålla hastighetsbegränsningen och i övrigt köra säkert. Därmed kan framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för gående och cyklister öka. I Stockholms trafiksäkerhetsprogram har staden som målsättning att år 2020 ska andelen som håller hastighetsgränsen vara 98 %, att jämföra med ett antagande om 2009 års hastighetsefterlevnad på 50 %. Hastighetsplanen är en del av arbetet med att uppfylla målet om hastighetsefterlevnad.

Att införa nya hastighetsgränser handlar inte bara om att skylta om. Det kan även behövas åtgärder för att stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet samt för att säkra strategiskt utvalda gång- och cykelpassager. I trafiksäkerhetsprogrammet är målsättningen att säkra 80 % av korsningarna och gång- och cykelpassagerna på stadens huvudgator.

Huvudgatorna har en funktion att samla upp lokal motorfordons- trafik och är därmed utformade för att tåla högre trafikmängder än lokalgatunätet. Det är viktigt att huvudgatorna fortsätter att ha en uppsamlande funktion och kontoret anser därför generellt att 40 km/h är en lämplig avvägning mellan trafiksäkerhet och gatans trafikfunktion. En stringens i detta underlättar även för trafikanten att förstå hur systemet är uppbyggt, och på så sätt även få ökad hastighetsefterlevnad.

De principer för nya hastighetsgränser som togs fram i samband med hastighetsplanen är följande:

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

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

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

Beslut i trafiknämnden 2015-09-24

I samband med att trafiknämnden behandlade ärendet att ändra hastighetsgränserna inom del 1 den 24 september 2015 fick kontoret i uppdrag att genomföra omskyltning och kommunikationsinsatser av nya hastighetsgränser i dessa områden. Nämnden fattade också följande beslut:

- Föreslagna hastighetshöjningar ska föregås av trafik- säkerhetshöjande åtgärder samt utredningar av luft och buller.
- Vid hastighetshöjningar ska i möjligaste mån trafikseparering ske på gator där detta saknas mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik.
- Hastighetshöjningar till 60 km/h ska endast ske på gator i det övergripande nätet med hög grad av separering, få

korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen.

- Höjningar till 60 km/h ska normalt inte ske på gator där det saknas fysisk separering utöver kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafiken. Saknas separering ska fysiska åtgärder genomföras för att separera vägbana och oskyddade trafikanter. I annat fall ska detta prövas av nämnden.

Beslut i kommunfullmäktige 2017-04-24

I samband med att kommunfullmäktige behandlade inriktningsbeslutet för del 1 gällande trafiksäkerhetsåtgärder fick kontoret i uppdrag att sänka hastigheten till 30 km/tim vid alla förskolor, om inte rimliga skäl för annat föreligger. Ärendet gällande trafiksäkerhetsåtgärder för del 1 återremitterades och trafiknämnden fick i uppdrag att återkomma med ett inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden.

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

Trafiknämnden (2017-05-18) och kommunfullmäktige (2017-06-12) fattade inriktningsbeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden till en totalutgift om 750 mnkr.

Vid respektive sammanträde fattades även genomförandebeslut för trafiksäkerhetsåtgärder för del 1 etapp 1 d.v.s. för gator utan högfrekvent busstrafik.

Beslut i trafiknämnden 2017-11-23

I enlighet med kontorets tjänsteutlåtande skulle kontoret innan genomförandebeslut, i separata ärenden, återkomma till nämnden med en precisering av vilka gator som kontoret avser att arbeta vidare med gällande fysiska åtgärder. Val av gator för fysiska åtgärder skulle utgå ifrån av nämnden beslutade bedömningskriterier. 2017-11-23 fattade trafiknämnden beslut gällande denna precisering samt om hastighetsgränser för gator inom delområde 2, och beslöt om avsteg från kravet på trafikseparering för ett antal gator där hastigheten höjs till 40 km/h respektive 60 km/h:

- Hässelby-Vällingby: Kälvestavägen

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

Åtgärder och kollektivtrafik

Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting har framfört kritik mot det stora antalet gator där kontoret anser att åtgärder behövs och då främst på sträckor som trafikeras av stombusslinjer och högfrekvent busstrafik. Trafikkontoret har mot bakgrund av detta kommit överens med trafikförvaltningen om att kontoret ska genomföra tester för att utvärdera åtgärdernas effekt på bland annat bussarnas restid och resenärernas komfort innan hastighetssänkande åtgärder genomförs. Genomförandebeslut för teststräckor längs Rålambsvägen och Bäckvägen/Sparbanksvägen togs i trafiknämnden 2016-10-20. En förstudie genomfördes våren 2017 och en ombyggnad av gatorna påbörjades hösten 2017. Efterstudien är planerad till oktober 2018 då båda sträckorna är ombyggda.

Ett sätt som kontoret tillsammans med trafikförvaltningen har valt att arbeta vidare med är att differentiera gator med låg- respektive högfrekvent busstrafik. Gator som trafikeras av stombuss eller annan högfrekvent busstrafik (högre turtäthet än 10 minuter per linje) föreslås avvakta utvärderingen av genomförda teststräckor innan kontoret tillsammans med trafikförvaltningen sätter en gemensam målbild för omfattning och typ av åtgärder för dessa gator. Kontoret avser dock att gå vidare med gator utan högfrekvent busstrafik, vilket är vad detta ärende omfattar.

Övervakning med kamera (ATK)

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

Övervakning med hjälp av kamera, så kallad (ATK), är en åtgärd i arbetet med att minska antalet döda och svårt skadade i trafiken. Detta genom att den faktiska hastigheten sänks på en vägsträcka som från trafiksäkerhetssynpunkt bedöms som särskilt farlig. I Stockholm inträffar majoriteten av trafikolyckorna på huvudgatanätet. Många huvudgator trafikeras frekvent av

kollektivtrafikens bussar och på denna typ av gator kan ATK vara en intressant åtgärd, eftersom de vanliga åtgärderna för sänkning av medelhastigheterna kan ha negativ effekt på framkomlighet, komfort och arbetsmiljö i bussar. Det är Trafikverket tillsammans med polisen som beslutar om införande av ATK och även äger och driftar ATK-utrustningen, och polisen som behandlar bildmaterialet och gör utredningarna om hastighetsöverträdelser. Kommunen står dock för en investeringskostnad om ca 100 tkr och en årlig driftkostnad om ca 100 tkr per placering för etablering av ATK.

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

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

Dynamiska farthinder

Kontoret har även undersökt möjligheterna att använda sig av dynamiska farthinder. Detta drivs som ett separat projekt inom kontoret med en målsättning om etablering under 2019. Lämpliga platser utses utifrån identifierade behov av trafiksäkerhetsåtgärder inom delområde 2, etapp 1. En utbyggnad kommer ske på enstaka platser för att sedan utvärderas även ur stadens perspektiv. Detta

ligger även i linje med det uppdrag som givits i stadens budget 2018 och inriktning för 2019–2020 rörande test av dynamiska farthinder.

Urval av gator för fysiska åtgärder

Kontoret konstaterar att det är en möjlighet att i samband med nya hastighetsgränser åtgärda platser med bristande trafiksäkerhet. Samtidigt är det ett mycket stort ekonomiskt åtagande för staden att koppla fysiska åtgärder till en omskyltning till nya hastighetsgränser. Det är därför viktigt att hitta en rimlig nivå för åtgärderna, som kan gälla för hela staden. Det behöver därför göras en prioritering av var och hur omfattande åtgärder som ska göras.

Åtgärderna inom arbetet med hastighetsplanen fokuserar på punktåtgärder för att säkra gång- och cykelpassager samt korsningar. För att prioritera mellan alla berörda gator har följande kriterier används som bedömningsgrund vilka beslutades i trafiknämnden 2017-11-23:

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

De förändrade hastighetsgränserna innefattar både sänkningar och höjningar. Kontoret ser behov av att säkra hastigheten på vissa av de gator där hastighetsgränsen sänks för att skapa en säker miljö där oskyddade trafikanter rör sig. Anledningen är att det annars kan bli för stor skillnad mellan skyltad hastighet och vad trafikmiljön signalerar, vilket i sin tur kan leda till låg hastighetsefterlevnad. För gator där hastigheten höjs görs enligt nämndens beslut alltid en särskild bedömning gällande vilka åtgärder som behövs.

För del 2 etapp 1 har kontoret identifierat mellan 3 och 17 gator per stadsdelsområde som är i behov av åtgärder utifrån ovanstående kriterier. Detta innebär en investeringsutgift om ca 7-80 mnkr per stadsdelsområde beroende på hur stort stadsdelsområdet är, vilka behov som föranleder åtgärder och hur många gator som ingår i utredningen baserat på urvalskriterierna. Del 2 etapp 1 inkluderar gator som inte trafikerar av högfrekvent busstrafik (glesare

trafikering än 10 min per busslinje). Samtliga gator i Skärholmen i hastighetsplanen ingår i etapp 1, medan majoriteten av gatorna på Norrmalm kommer att ingå i etapp 2. Liljeholmen inkl Fruängen samt Hässelby-Vällingby kommer vara uppdelat på både etapp 1 och etapp 2.

Åtgärdsförslag

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

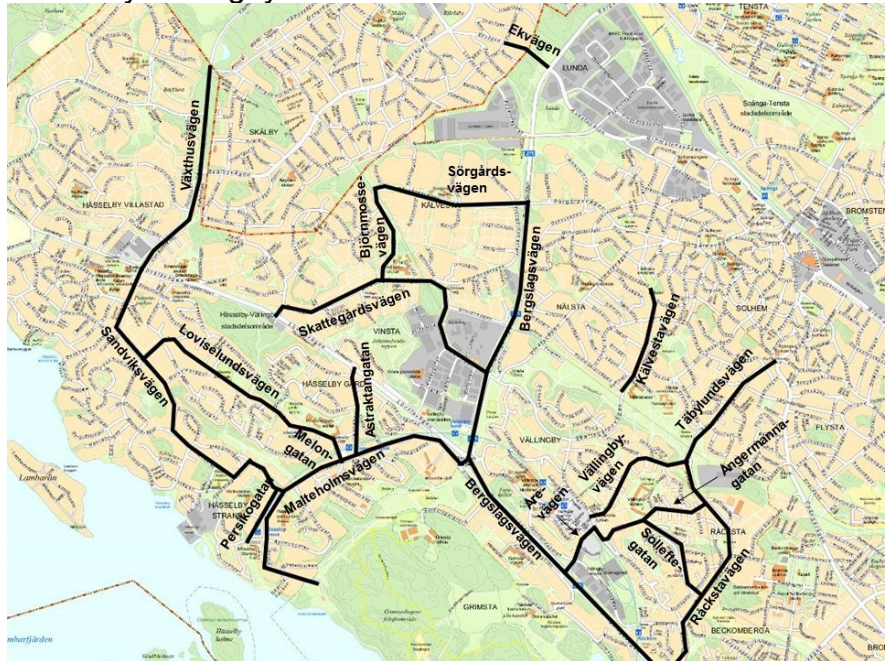
För gatorna följer en beskrivning, uppdelat per stadsdelsområde, av nuvarande hastighetsgräns, ny hastighetsgräns (beslut i trafikinämnden 2017-11-23) och vilka kriterier som gatan uppfyller för prioritering av åtgärder. I beskrivningen anges även om gatan trafikeras av busstrafik.

De gator som ingår i hastighetsplanen del 2 etapp 1 och som ingick för vidare utredning i det preciserade inriktningsbeslutet, men där kontoret inte föreslår att gå vidare med åtgärder anges under respektive stadsdelsområde med en motivering varför gatan inte kommer ingå för genomförande av åtgärder. Främsta anledningen till detta är att ombyggnad av gatan/platsen ingår i annat projekt.

Vid hastighetsäkning av gcm-passager (gång-, cykel- och mopedpassager) genom t.ex. busskuddar är den generella målsättningen att motorfordon maximalt ska hålla en hastighet på 30 km/h i 85-percentilen över passagen. Ramper har genomgående en lutning på 6-7 % vilket är en avvägning mellan godtagbar framkomlighet för motorfordonstrafiken och hastighetsdämpande effekt. De fysiska åtgärderna bedöms generellt ge något längre restider för motorfordonstrafiken, åtminstone på de platser där motorfordon annars inte hade stannat eller saktat ned ändå. På sträckor med många korsande gång- och cykeltrafikanter kan också restiderna förväntas förlängas marginellt i och med de föreslagna åtgärderna. Generellt väntas det dock inte bli någon ökad köbildning på grund av åtgärderna.

Inom projektet föreslår kontoret, förutom trafiksäkerhetsåtgärder, även översyn och komplettering av belysning vid och i närheten av passagerna och korsningarna. God belysning ökar tryggheten, men ökar också trafiksäkerheten eftersom oskyddade trafikanter lättare blir synliga vid mörker.

Hässelby-Vällingby



Figur 2. Översiktskarta för gator inom Hässelby-Vällingby delområde 2, etapp 1

- Astrakangatan

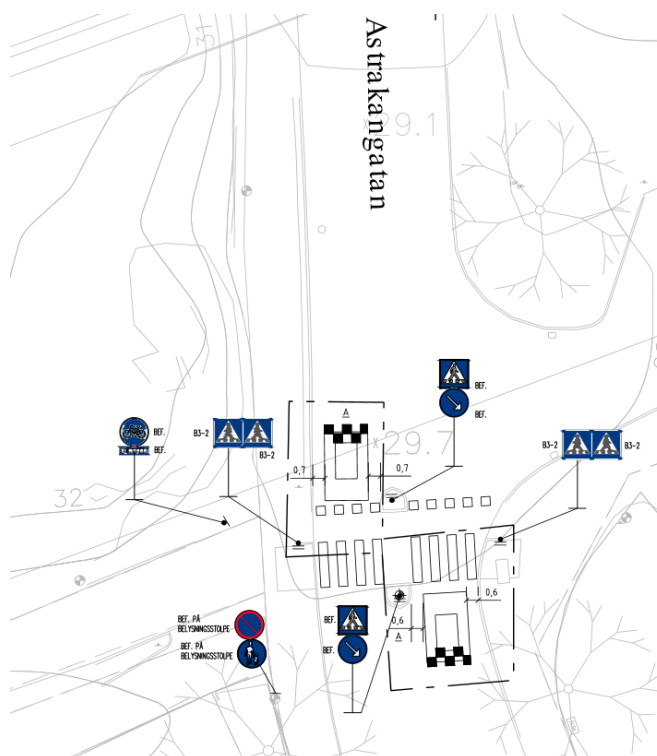
Hastighetsgränsen på Astrakangatan är idag 50 km/h och 30 km/h. Skyltad hastighet sänks till 30 km/h på hela sträckan. Gatan har ett trafikflöde mellan 3100 och 4200 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är mellan 38 och 40 km/h i 85-percentilen. Busstrafik trafikerar del av sträckan. Längs del av gatan löper ett gång- och cykelvägnät avskilt från motorfordonstrafiken, i övrigt sker cykling i blandtrafik och i cykelfält.

Totalt föreslås åtgärder på fem platser. De platser som valts ut för åtgärder uppfyller kriteriet låg hastighetsefterlevnad. Hastighetsdämpande åtgärder föreslås vid passager för oskyddade trafikanter och i korsningar för att gatans utformning bättre ska motsvara den skyltade hastigheten. Utöver att hastighetsefterlevnaden förväntas öka, bedöms även framkomligheten för oskyddade trafikanter att öka samt att siktförhållandena för oskyddade trafikanter förväntas förbättras. Utöver de fem platser som åtgärdas inom detta projekt utreds ytterligare en gcm-passage för åtgärder inom ett angränsande trafiksäkerhetsprojekt.



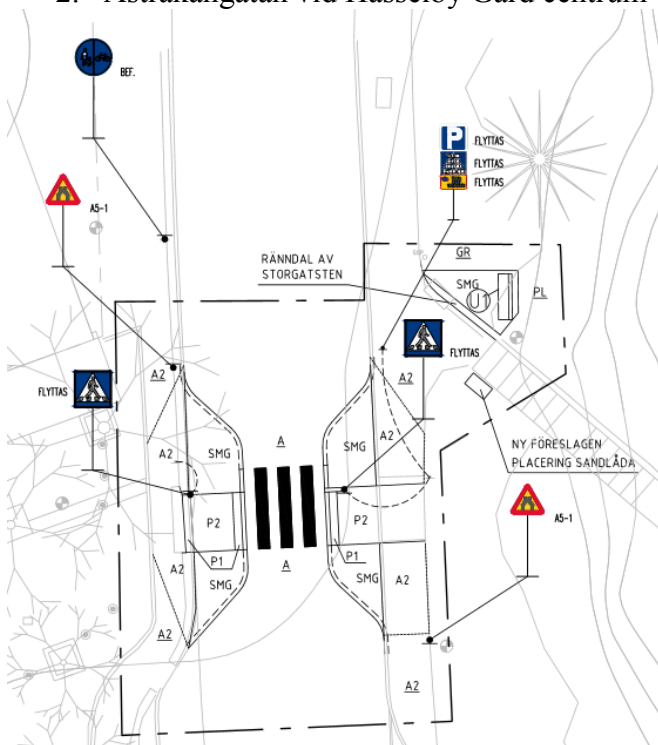
Figur 3. Översikt över åtgärder på Astrakångatan

1. Astrakångatan strax norr om korsningen med Maltesholmsvägen



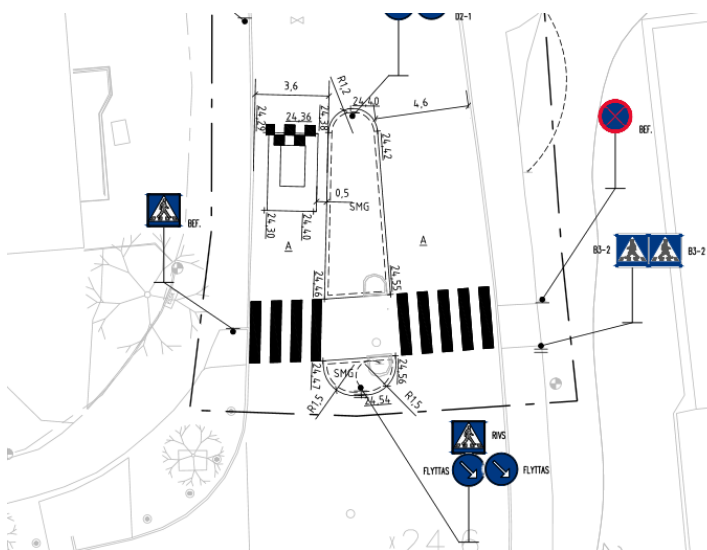
Busskuddar anläggs vid gång- och cykelpassage som ligger intill Hasselby Gård tunnelbanestation. Mittrefugens läge justeras.

2. Astrakangatan vid Hässelby Gård centrum



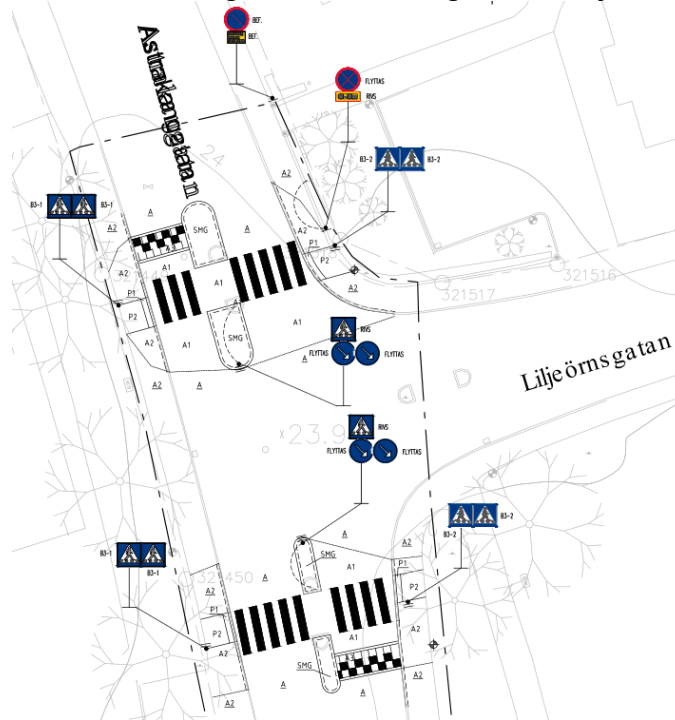
Övergångsstället smalnas av till ett körfält. Ytor i de utbyggda "örona" förses med smågatsten. Ny parksoffa placeras intill trappan vid passagens östra sida.

3. Astrakangatan vid korsningen med Enspännargatan



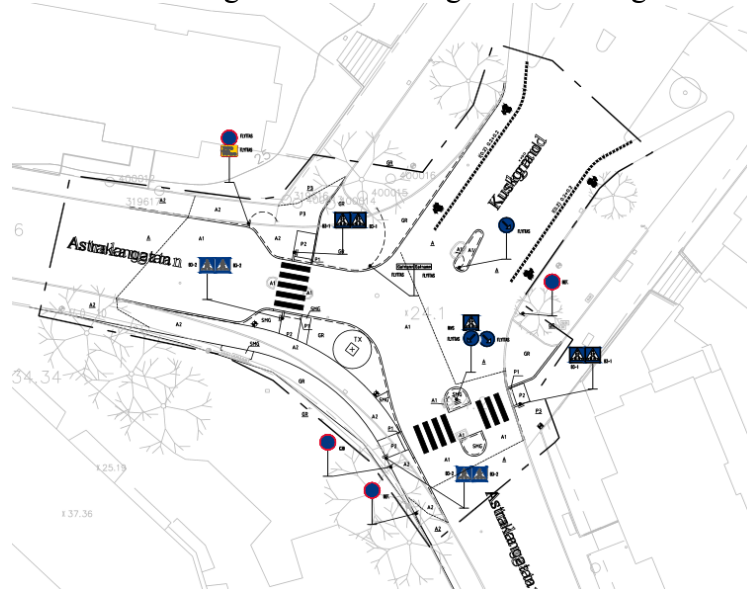
Busskudde anläggs i det västra körfältet och mittrefugen breddas. Busskudde i det östra körfältet kan inte anläggas p.g.a. närhet till anslutande gata.

4. Astrakängatan vid korsningen med Liljeörnsgränd



Båda övergångsställena på vardera sidan om korsningen med Liljeörnsgränd höjs upp med ramper. Mittrefugen vid övergångsstället norr om korsningen breddas.

5. Astrakängatan vid korsningen med Kuskgränd



Korsningen smalnas av, mittrefug breddas och ytor för växtlighet utökas bl.a. med ett nytt träd intill korsningen. Den nya utformningen förväntas leda till att gångtrafikanter får en bättre överblick av korsningen och kortare passager över gatan.

- Bergslagsvägen (Räckstavägen-Sörgårdsvägen)

Hastighetsgränsen på Bergslagsvägen är idag 70 km/h och 50 km/h. Skyltad hastighet kommer ändras till 60 km/h längs hela sträckan. Vägen ingår i det primära vägnätet och har en relativt hög trafikmängd mellan 14000 och 24000 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är mellan 57 och 78 km/h i 85-percentilen. Denna del av Bergslagsvägen trafikeras inte av bussar i linjetrafik. Längs med vägen löper ett gc-nät väl avskilt från vägen med antingen grönremsa och/eller räcke/plank.

Totalt föreslås åtgärder på två platser. Åtgärden vid Ekvägen syftar till att minska antalet trafikolyckor mellan motorfordon, medan åtgärden vid Årevägen syftar till att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Utöver att framkomligheten för oskyddade trafikanter bedöms öka förväntas siktförhållandena för oskyddade trafikanter förbättras. Det finns fler platser där åtgärder skulle behövas, bl.a. för att öka hastighetsefterlevnaden och minska antalet trafikolyckor, men dessa åtgärder kan inte inrymmas i detta projekt p.g.a. åtgärdernas kostnad.



Figur 4. Översikt över åtgärder på Bergslagsvägen

1. Bergslagsvägen vid korsningen med Ekvägen

I korsningen sker framförallt trafikolyckor mellan motorfordon där upphinnandeolyckor är den dominerande kategorin. Sikten är begränsad från båda håll på Bergslagsvägen där backkrön och kurva kan utgöra en risk för upphinnandeolyckor vid köslut. För att uppmärksamma att korsningen är signalreglerad och varna för köslut planeras korsningen kompletteras med VMS (variabel meddelandeskylt) från båda håll innan korsningen på Bergslagsvägen. VMS:en kommer fungera på samma sätt som den som finns idag på Bergslagsvägen vid Ängbyplan.



Figur 5. VMS varnar för trafiksignalen bakom kurvan vid Ängbyplan.



Figur 6. VMS varnar för kö bakom kurvan vid Ängbyplan.

2. Bergslagsvägen vid korsningen med Årevägen.
Åtgärden finns beskriven under Årevägen.

- Björnmossevägen

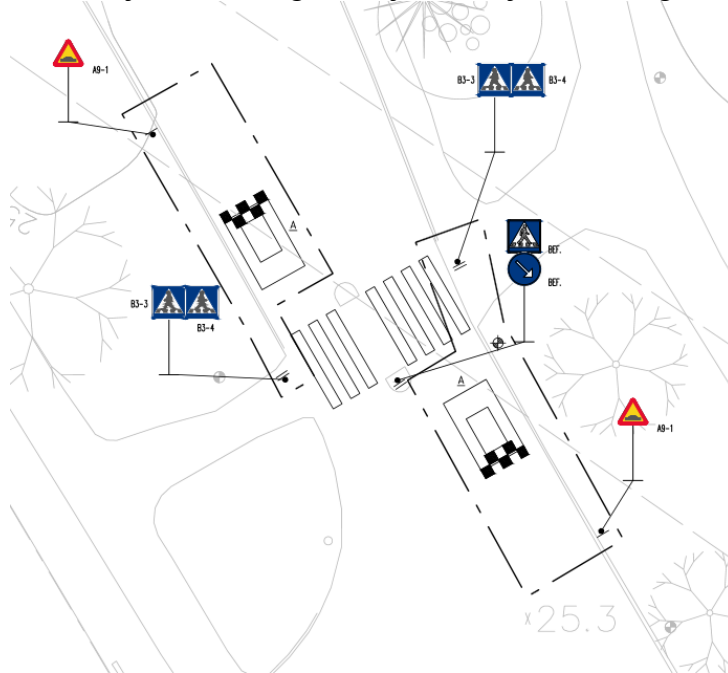
Hastighetsgränsen på Björnmossevägen är idag 50 km/h. Den skyltade hastigheten kommer sänkas till 40 km/h del av sträckan och 30 km/h del av sträckan. Gatan trafikeras av ca 4500 fordon/dygn och uppmätt hastighet är mellan 47 och 50 km/h i 85-percentilen. Busstrafik trafikerar gatan. Längs med vägen löper ett gc-nät väl avskilt från vägen med grönremsa.

Totalt föreslås åtgärder vid två platser. Åtgärderna syftar till att öka hastighetsefterlevnaden längs sträckan och trafiksäkerheten vid passagerna. Framkomligheten och siktförhållanden för oskyddade trafikanter bedöms öka i och med åtgärderna. Utöver dessa två platser utreds gcm-passagen i höjd med Björnbodaskolan för åtgärder inom ett angränsande trafiksäkerhetsprojekt.



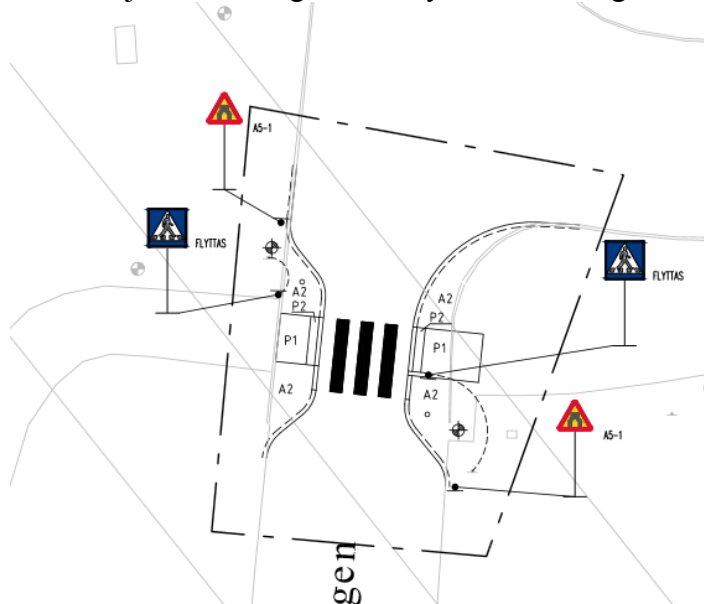
Figur 7. Översikt över åtgärder på Björnmossevägen

1. Björnmossevägen i höjd med Björnflokevägen



Övergångsstället hastighetssäkras med busskuddar som placeras på vardera sidan om passagen.

2. Björnmossevägen strax sydväst om Sörgårdsvägen

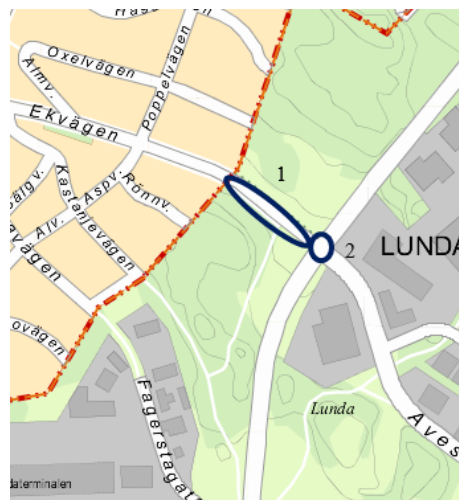


Passagen ansluter bostadsområde med återvinningsstation. Körbanan smalnas av vid övergångsstället till ett körfält och sträckan som gångtrafikanter behöver vistas i körbanan minskas därmed.

- Ekvägen

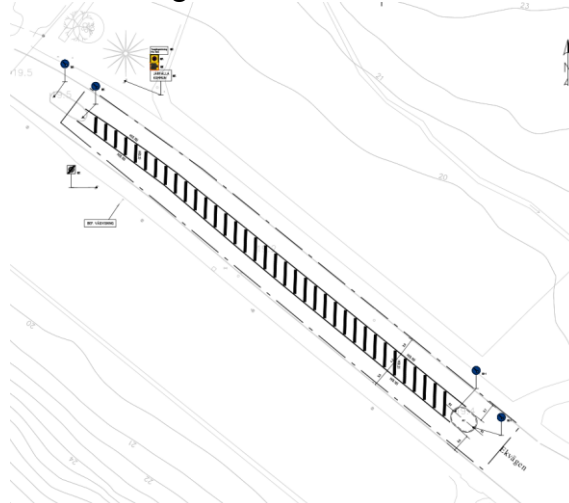
Hastighetsgränsen på Ekvägen är idag 50 km/h. Ny skyltad hastighet kommer bli 40 km/h. Del av gatan ligger i Stockholms stad och del av gatan ligger i Järfälla kommun. När gatan går in i Järfälla kommun ändrar den karaktär och omges av villabebyggelse på båda sidor, hastighetsgränsen ändras således och blir 30 km/h. Gatan trafikeras av ca 13000 fordon/dygn och uppmätt hastighet är 48 km/h i 85-percentilen. Busstrafik trafikerar gatan.

Totalt föreslås åtgärder vid två platser. Den ena åtgärden smalnar visuellt av gatan och syftar till att öka hastighetsefterlevnaden, medan den andra åtgärden syftar till att minska antalet trafikolyckor mellan motorfordon (beskrivs under Bergslagsvägen).



Figur 8. Översikt över åtgärder på Ekvägen

1. Ekvägen strax väster om drivmedelsstation



Vägmarkering utförs för att visuellt smala av körbanan. Målningen kompletteras med en refug mot Bergslagsvägen och ansluter mot befintlig refug mot Järfälla.

2. Ekvägen vid korsningen med Bergslagsvägen Åtgärden beskrivs under Bergslagsvägen.

- **Kälvestavägen**

Hastighetsgränsen på Kälvestavägen är idag 30 km/h. Skyltad hastighet kommer höjas till 40 km/h. Gatan trafikeras av ca 1300 fordon/dygn och uppmätt hastighet är ca 38 km/h i 85-percentilen. Cykelbana saknas på del av sträckan där hastigheten föreslås höjas och för del av sträckan finns det cykelbana som åtskiljs från motorfordonstrafiken med en målad linje.

Det är en relativt kort sträcka av Kälvestavägen som ingår i stadsdelsområdet Hässelby-Vällingby. Längs denna sträcka finns det ett flertal hastighetsdämpande åtgärder i närhet till passager. Ytterligare åtgärder har inte prioriterats.

- **Loviselundsvägen**

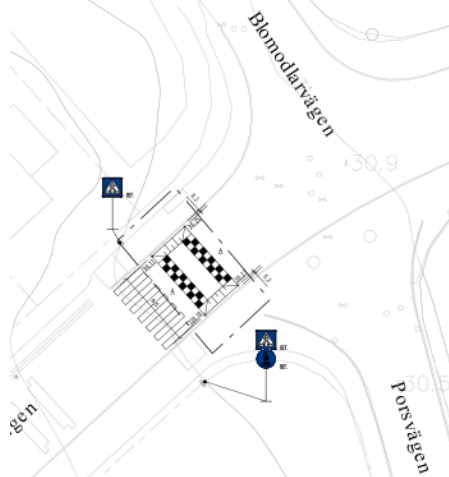
Hastighetsgränsen på Loviselundsvägen är idag 50 km/h och 30 km/h. Den skyltade hastigheten kommer sänkas till 30 km/h. Gatan trafikeras av mellan 1000 och 2200 fordon/dygn. Den uppmätta hastigheten är mellan 38 och 48 km/h i 85-percentilen. Denna del av Loviselundsvägen trafikeras inte av bussar i linjetrafik. Längs del av sträckan löper en dubbelriktad gång- och cykelbana, medan cykling sker i blandtrafik längs delar av sträckan.

Totalt föreslås åtgärder på tre platser. Det finns ett flertal hastighetsdämpande åtgärder längs gatan i form av avsmalningar och asfaltgupp. De kompletterande åtgärder som föreslås är vid övergångsställe norr om förskolan, vid idrottsplatsen och i höjd med Hässelbygårdsskolan, för att ytterligare öka hastighetsefterlevnaden. Åtgärder vid förskolan och vid skolan samt idrottsplatsen uppfyller även de kriterierna för åtgärder och kan bidra till att fler går eller cyklar till aktiviteter.



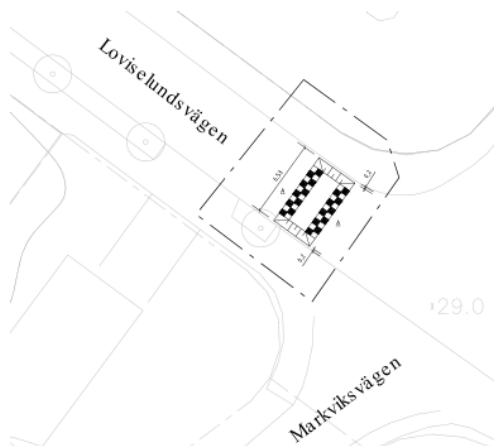
Figur 9. Översikt över åtgärder på Loviselundsvägen

1. Loviselundsvägen vid korsningen med Blomodlarvägen



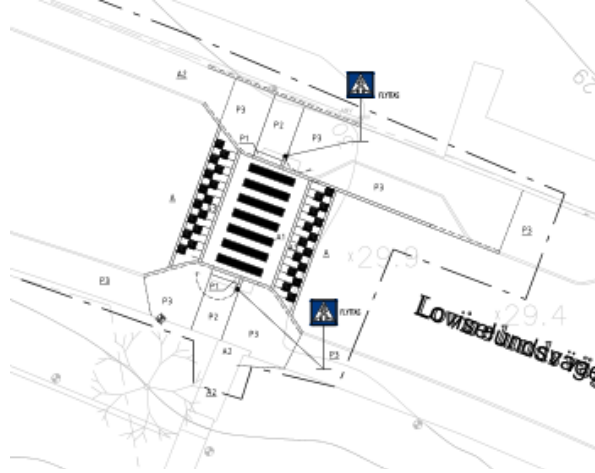
Asfaltsgupp anläggs norr om övergångsställe.

2. Loviselundsvägen vid Håsselby IP



Asfaltsgupp anläggs strax väster om Håsselby IP.

3. Loviselundsvägen i höjd med Hässelby Gårds skola



Idag finns det en avsmalning vid befintligt övergångsställe. Passagen höjs också upp för en ytterligare hastighetsdämpande effekt. I samband med denna åtgärd kommer befintligt asfaltsgupp som finns väster om passagen att utgå.

- **Maltesholmsvägen**

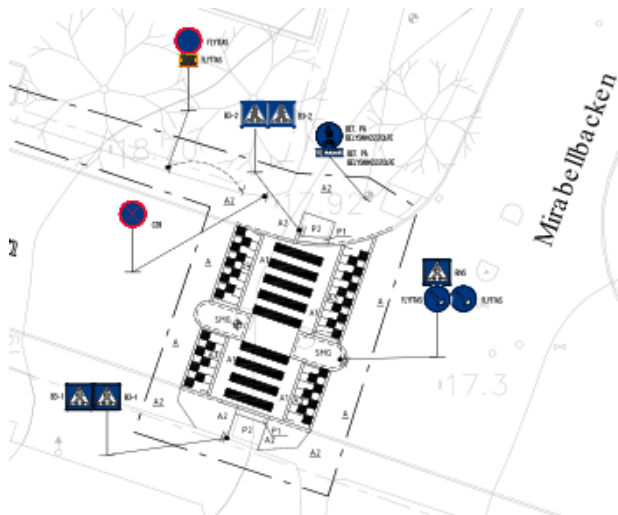
Hastighetsgränsen på Maltesholmsvägen (norr om Fyrspannsgatan) är idag 50 km/h, medan den söder om Fyrspannsgatan är 30 km/h. Den skyltade hastighetsgränsen kommer sänkas till 40 km/h del av sträckan och till 30 km/h del av sträckan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Trafikmängden längs sträckan varierar mellan 1700 och 16100 fordon/dygn och den uppmätta hastigheten är mellan 37 km/h och 55 km/h i 85-percentilen. På den södra delen kommer hastigheten att vara oförändrat 30 km/h. Busstrafik trafikerar del av gatan varav endast nattbuss vissa sträckor. Den södra delen trafikeras inte av busstrafik. Längs den norra delen av gatan finns en dubbelriktad gång- och cykelbana, längs den södra delen sker cykling i blandtrafik.

Totalt föreslås åtgärder på åtta platser. Åtgärderna syftar till att öka hastighetsefterlevnaden och minska antalet trafikolyckor. Åtgärder vid passager ökar förutom trafiksäkerheten även framkomligheten för oskyddade trafikanter.



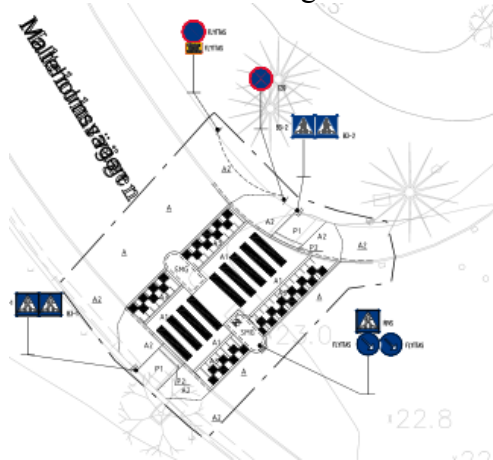
Figur 10. Översikt över åtgärder på Maltesholmsvägen

1. Maltesholmsvägen vid korsningen med Mirabellbacken



Övergångsstället hastighetssäkras genom upphöjning med ramper.

2. Maltesholmsvägen vid korsningen med Medsolsbacken



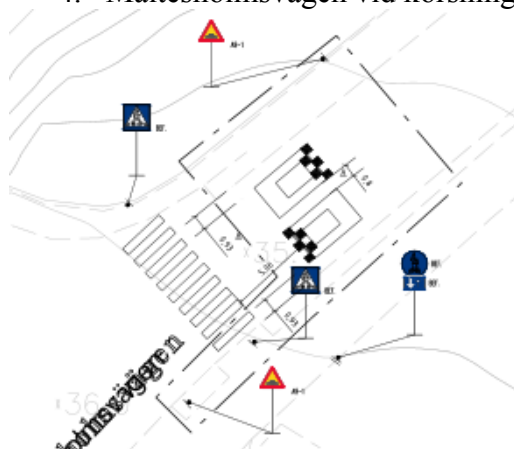
Övergångsstället hastighetssäkras genom upphöjning med ramper.

3. Maltesholmsvägen vid Hässelby Strands centrum



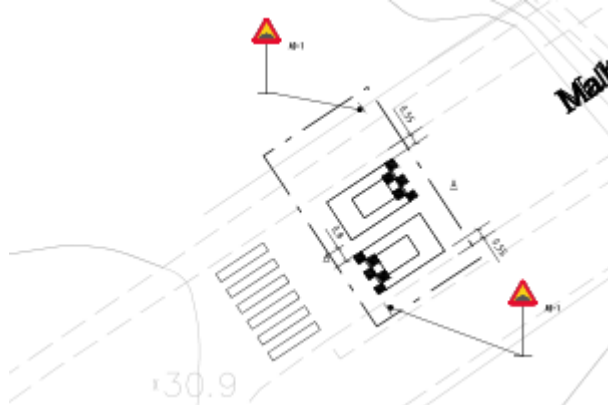
Övergångsstället hastighetssäkras genom upphöjning med ramper.

4. Maltesholmsvägen vid korsningen med Melongatan



Övergångsstället hastighetssäkras med busskuddar som placeras jämte varandra p.g.a. närhet till korsning och att körbanans bredd inte möjliggör en mittrefug. Övergångsstället ligger intill en förskola.

5. Maltesholmsvägen vid korsningen med Aprikosgatan



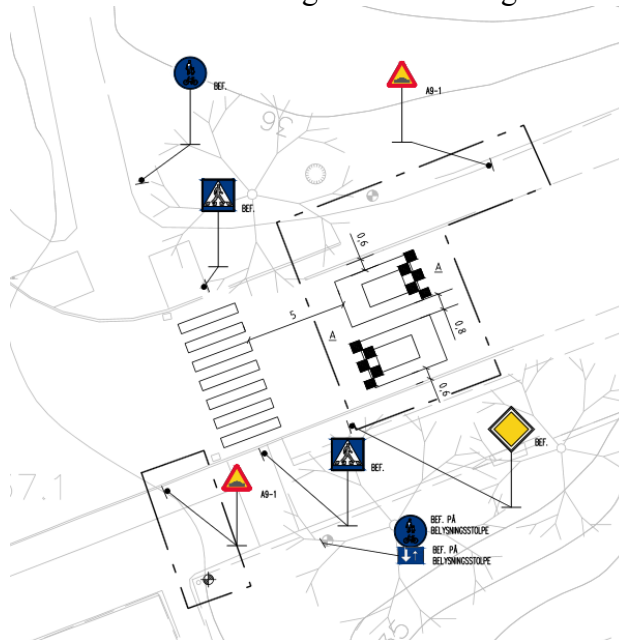
Övergångsstället hastighetssäkras med busskuddar som placeras jämte varandra p.g.a. närhet till korsning och att körbanans bredd inte möjliggör en mittrefug.

6. Maltesholmsvägen vid korsningen med Astrakängsgatan



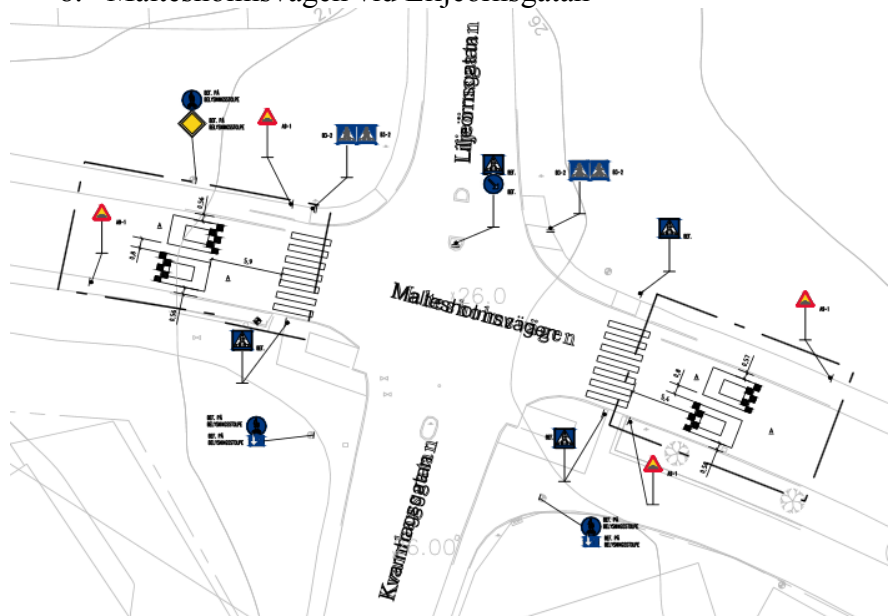
Det finns befintliga övergångsställen på vardera sidan om korsningen som hastighetssäkras med busskuddar. Busskuddarna placeras jämte varandra p.g.a. närhet till korsning och att körbanans bredd inte möjliggör mittrefug. Övergångsställena utgör passage mellan Loviselundsskolan och Hässelby Gårds centrum.

7. Maltesholmsvägen vid korsning med Viveka Trolles gränd



Övergångsstället hastighetssäkras med busskuddar som placeras jämte varandra p.g.a. närhet till korsning och att körbanans bredd inte möjliggör en mittrefug.

8. Maltesholmsvägen vid Liljeörmsgatan



Det finns befintliga övergångsställen på vardera sidan om korsningen som hastighetssäkras med busskuddar. Busskuddarna placeras jämte varandra p.g.a. närhet till korsning och att körbanans bredd inte möjliggör mittrefug.

- **Melongatan**

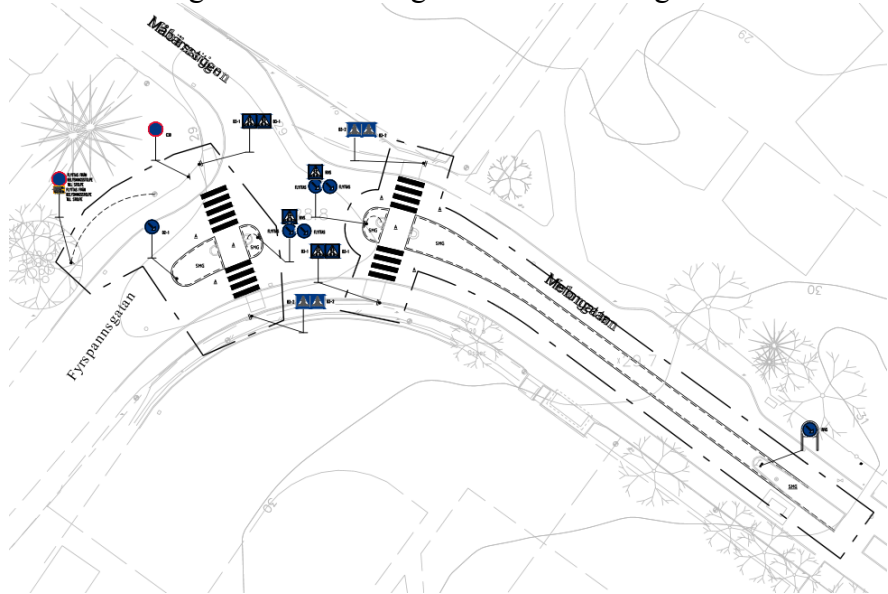
Hastighetsgränsen på Melongatan är idag 50 km/h och 30 km/h. Den skyltade hastigheten kommer sänkas till 40 km/h del av sträckan och höjas till 40 km/h del av sträckan samt vara oförändrad till 30 km/h del av sträckan vid förskolan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan trafikeras av ca 4300 fordon/dygn och den uppmätta hastigheten är ca 36 km/h i 85-percentilen. Gatan trafikeras inte av busstrafik. Längs med vägen löper ett gång- och cykelnät väl avskilt från gatan. Dikt an gatan finns en gångbana.

Åtgärder föreslås på två platser. Syftet med åtgärderna är att öka hastighetsefterlevnaden och trafiksäkerheten. Utöver att hastighetsäkning av passage kommer ske vid förskola kommer även framkomligheten för gångtrafikanter i och med åtgärderna att öka.



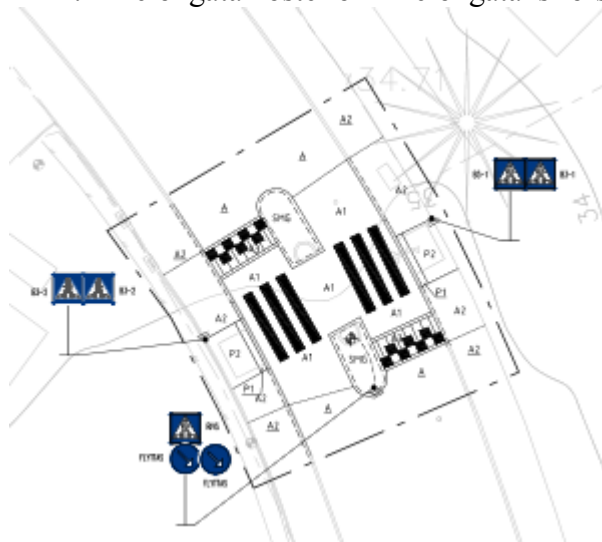
Figur 11. Översikt över åtgärder på Melongatan

1. Melongatan vid korsningen med Måbärsstigen



Det finns två övergångsställen vid förskolan öster om Måbärsstigen. En längre mittrefug byggs som ansluter från det östra övergångsstället vidare österut. Mittrefugen smalnar av gatan och verkar hastighetsdämpande.

2. Melongatan öster om Melongatans förskola



Övergångsstället öster om förskolan hastighetssäkras genom upphöjning med ramper. Mittrefugen breddas.

- **Persikogatan**

Hastighetsgränsen på Persikogatan är idag 50 km/h och 30 km/h. Skyltad hastighet kommer sänkas till 40 km/h och nuvarande sträcka med 30 km/h behålls. Gatan trafikeras av ca 1300 fordon/dygn. Den uppmätta hastigheten är ca 40 km/h i

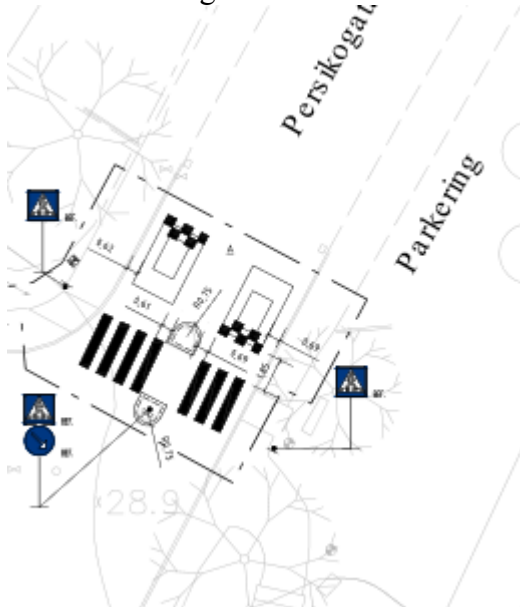
85-percentilen. Gatan trafikeras av busstrafik. Längs med vägen löper ett gång- och cykelnät väl avskilt från gatan. Dikt an gatan finns en gångbana.

Åtgärder föreslås på två platser. Utöver att hastighetsefterlevnaden förväntas öka, bedöms även framkomligheten för oskyddade trafikanter att öka.



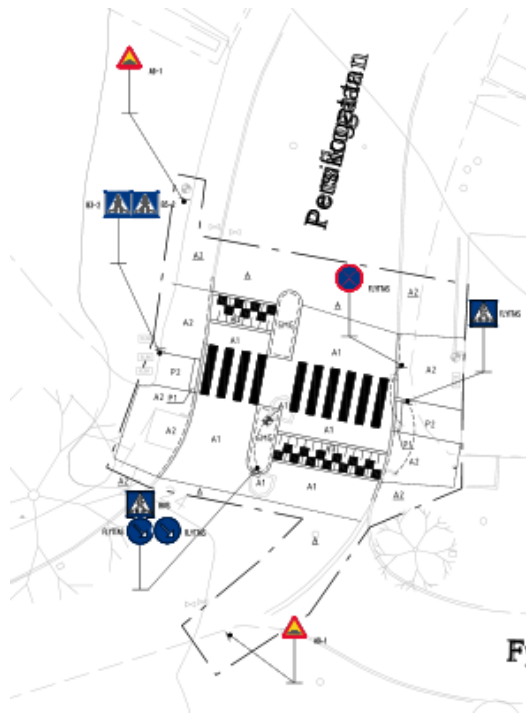
Figur 12. Översikt över åtgärder på Persikogatan

1. Persikogatan vid Maltesholmsskolan



Övergångsstället hastighetssäkras med busskuddar som placeras jämte varandra p.g.a. närhet till korsning.

2. Persikogatan vid korsningen med Fyrspannsgatan

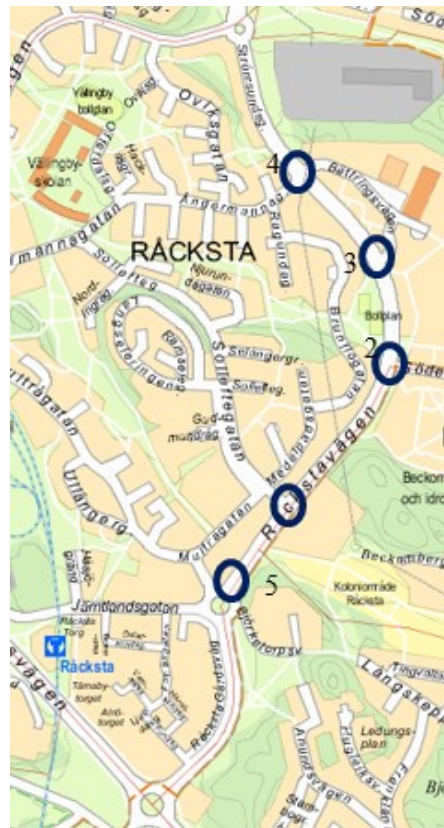


Övergångsstället hastighetssäkras genom upphöjning med ramper.

- **Råckstavägen**

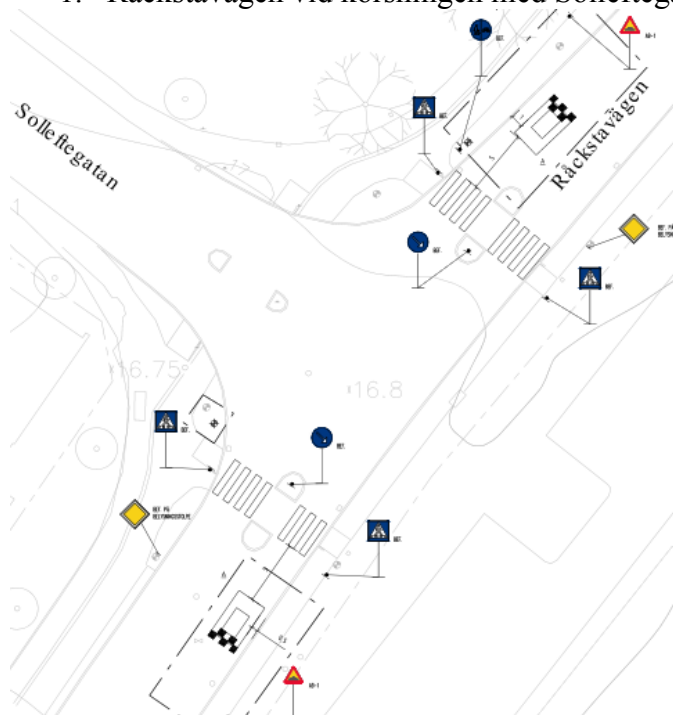
Hastighetsgränsen på Råckstavägen är idag 50 km/h. Skyltad hastighet kommer sänkas till 40 km/h och 30 km/h. Gatan trafikeras av mellan 4800 och 7100 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är mellan 42 och 55 km/h i 85-percentilen. Busstrafik trafikerar gatan, men på en del av sträckan trafikeras gatan endast av nattbuss.

Åtgärder föreslås på fem platser. Syftet med åtgärderna är att öka hastighetsefterlevnaden och att hastighetssäkra passage vid förskolor som utöver att öka trafiksäkerheten även bedöms öka framkomligheten för oskyddade trafikanter.



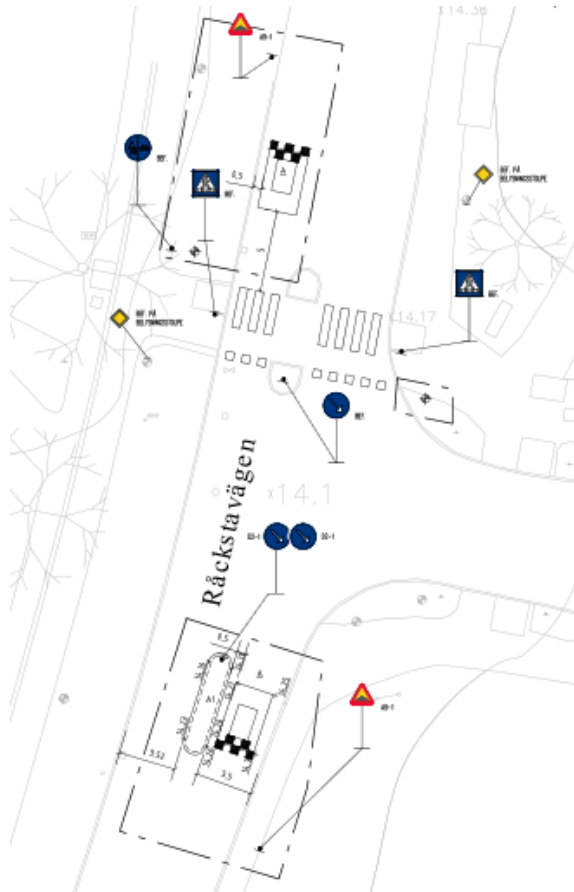
Figur 13. Översikt över åtgärder på Räckstavägen

1. Räckstavägen vid korsningen med Solleftegatan



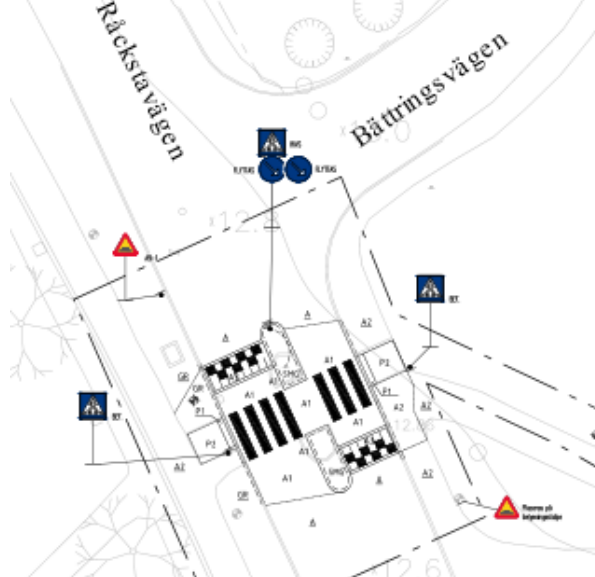
Övergångsställen på båda sidor om korsningen hastighetssäkras med busskuddar.

2. Råckstavägen vid korsningen med Söderberga allé



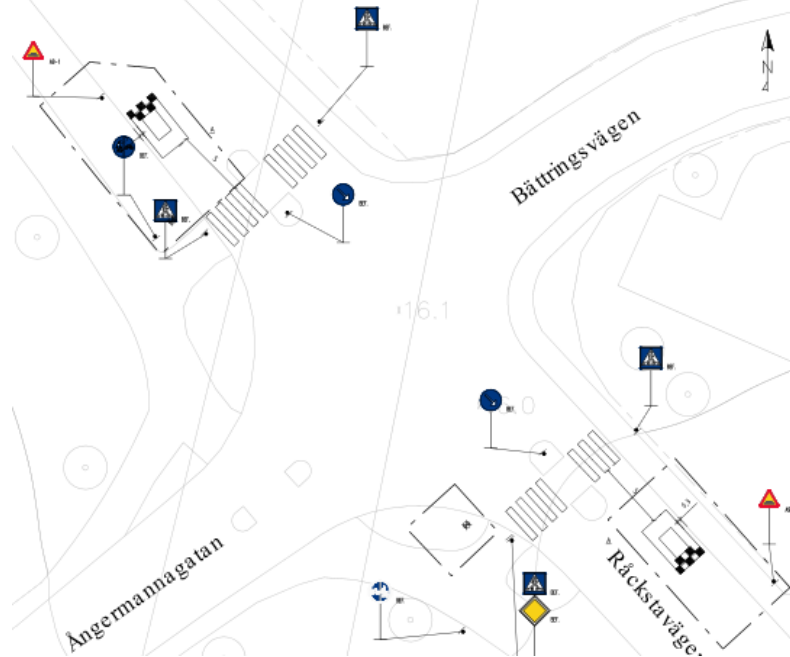
Övergångsstället hastighetsäkras med busskuddar. Mittrefugen kompletteras söder om övergångsstället där den ena busskudden placeras.

3. Råckstavägen vid korsningen med Bättringsvägen



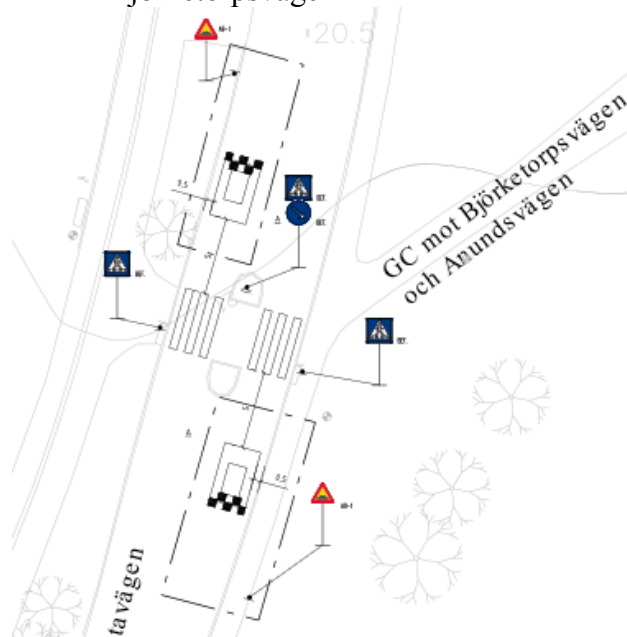
Övergångsstället hastighetssäkras genom upphöjning med ramper.
Mittrefugen förlängs både norr och söder om övergångsstället.

4. Råckstavägen vid korsningen med Ångermannagatan



Övergångsställen på båda sidor om korsningen hastighetssäkras med busskuddar.

5. Råckstavägen intill gång- och cykelväg mot Björketorpsvägen



Övergångsstället hastighetssäkras med busskuddar på vardera sidan om passagen.

- **Sandviksvägen**

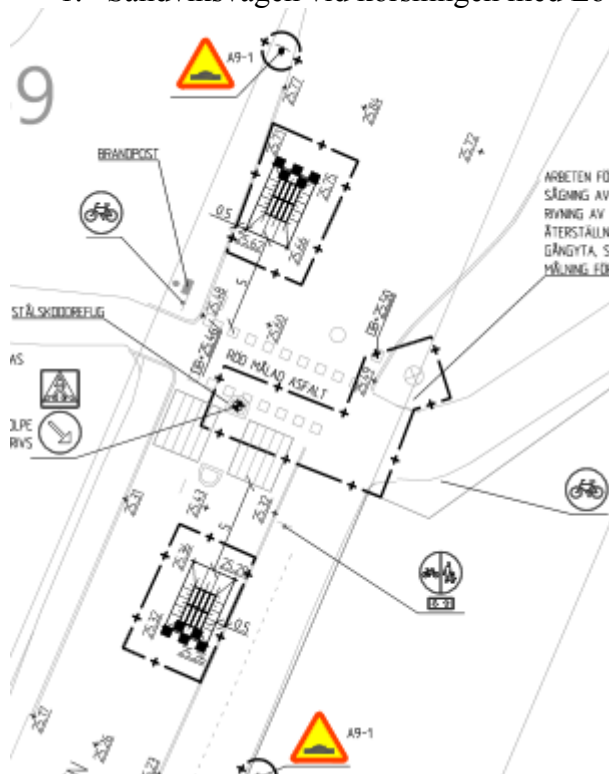
Hastighetsgränsen på Sandviksvägen är idag 50 km/h och 30 km/h. Skyltad hastighet kommer sänkas till 40 km/h del av sträckan och höjas till 40 km/h del av sträckan. 30 km/h behålls vid förskolan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan trafikeras av mellan 2800 och 7500 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är mellan 40 och 50 km/h i 85-percentilen. Gång- och cykelbana finns längs sträckan. Gatan trafikeras av busstrafik.

Totalt föreslås åtgärder på åtta platser. Syftet med åtgärderna är att minska antalet trafikolyckor, öka hastighetsefterlevnaden och hastighetssäkra passager där hastigheten höjs.



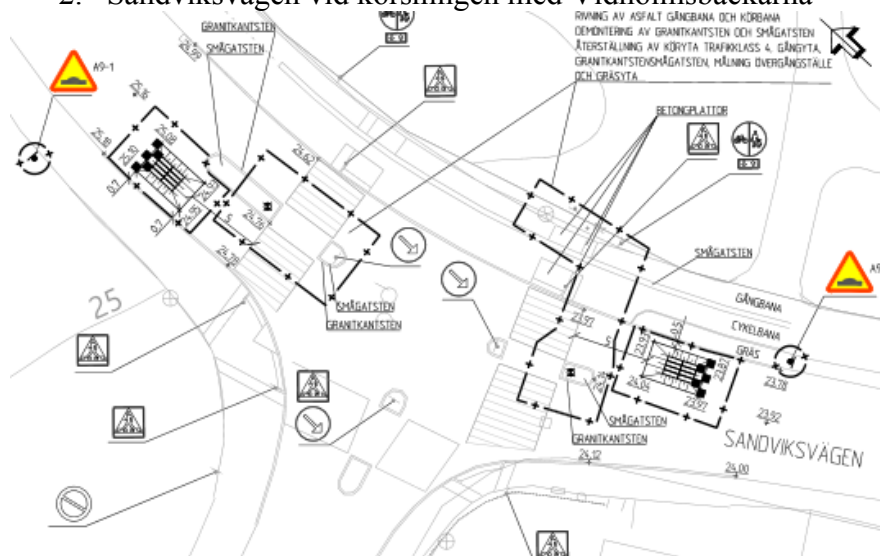
Figur 14. Översikt över åtgärder på Sandviksvägen

1. Sandviksvägen vid korsningen med Löfstavägen



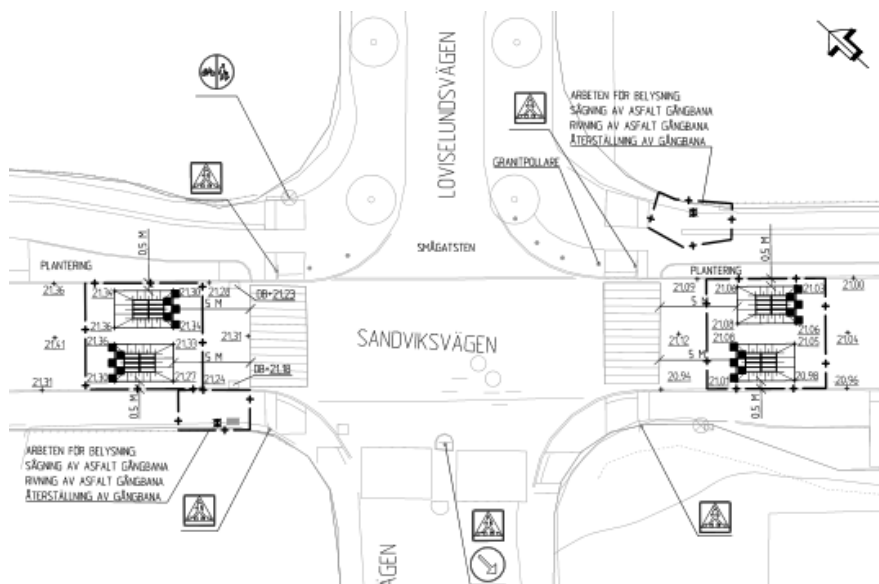
Övergångsstället hastighetssäkras med busskuddar på vardera sidan om passagen.

2. Sandviksvägen vid korsningen med Vidholmsbackarna



Övergångsställen på båda sidor om korsningen hastighetsäkras med busskuddar.

3. Sandviksvägen vid korsningen med Loviselundsvägen



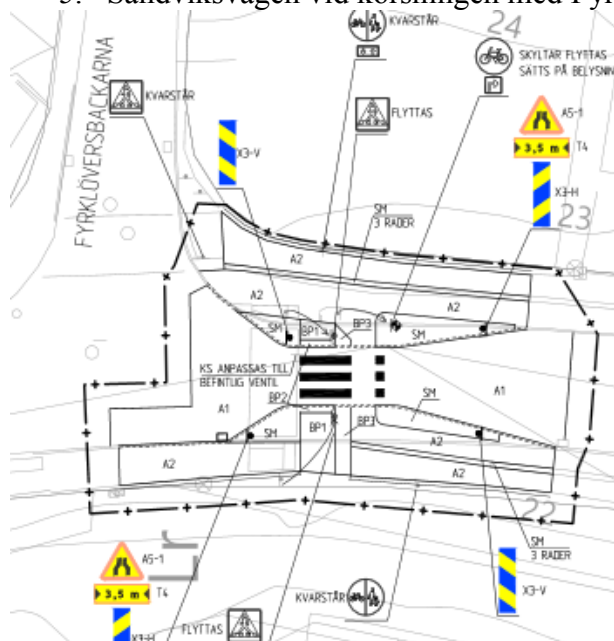
Övergångsställen på båda sidor om korsningen hastighetssäkras med busskuddar. Mittrefug kan inte inrymmas p.g.a. gatubreddens varför busskuddarna placeras parallellt.

4. Sandviksvägen vid korsningen med Markviksvägen



Övergångsställen på båda sidor om korsningen hastighetsäkras med busskuddar. Mittrefug kan inte inrymmas p.g.a. gatubreddens varför busskuddarna placeras parallellt.

5. Sandviksvägen vid korsningen med Fyrklöverbackarna



Hastighetsdämpande åtgärd i form av avsmalning till ett körfält utförs vid gång- och cykelpassagen.

6. Sandviksvägen vid korsningen med Blålocksvägen



Övergångsställen på båda sidor om korsningen hastighetssäkras med busskuddar.

7. Sandviksvägen vid korsningen med Hässelby Strandväg



Det finns befintliga ramper och upphöjning av övergångställena på båda sidor om korsningen, men dessa är i behov av ombyggnad p.g.a. sättningar. Cykeltrafiken leds idag ner i körbanan från cykelbanan strax före busshållplatsen i västlig färdriktning. I och med ombyggnaden möjliggörs att cykeltrafiken leds på cykelbana förbi busshållplatserna genom att körbanan smalnas av till ett körfält vid busshållplatserna (dubbel stopphållplats). Gång- och cykelbanan leds bakom busskuren på norra sidan och framför kuren på södra sidan. På västra sidan om korsningen ansluts de till befintlig gång- och cykelbana. På södra sidan om korsningen anläggs ett övergångsställe och en cykelpassage. På norra sidan kan inte cykelpassage inrymmas p.g.a. trångt snitt mellan hörnet på fastigheten Röllekan 36:1 och kantsten mot körbanan. De enkelriktade cykelbanorna har ett breddmått på 1,5 m vilket uppfyller standarden för huvudstråk. Gångbanorna är ca 2 m breda. På norra sidan är det fler som kliver av bussen än som kliver på, varför det är av vikt att minimera risken att gångtrafikanter kliver av bussen nära cykelbanan. På södra sidan är det tvärtom, endast ca 6 personer per dag kliver av vid busshållplatsen varför avvägningen med placering av cykelbanan framför busskuren har ansetts godtagbar. Busskuren behöver placeras i bakkant på södra sidan för att kunna inrymmas i sektionen. Upphöjningen av övergångsställena byggs om, dock fortsatt med ramper.

8. Sandviksvägen vid korsningen med Fyrspannsgatan



Övergångsstället hastighetssäkras genom upphöjning med ramper. Mittrefugen förlängs både öster och väster om övergångsstället.

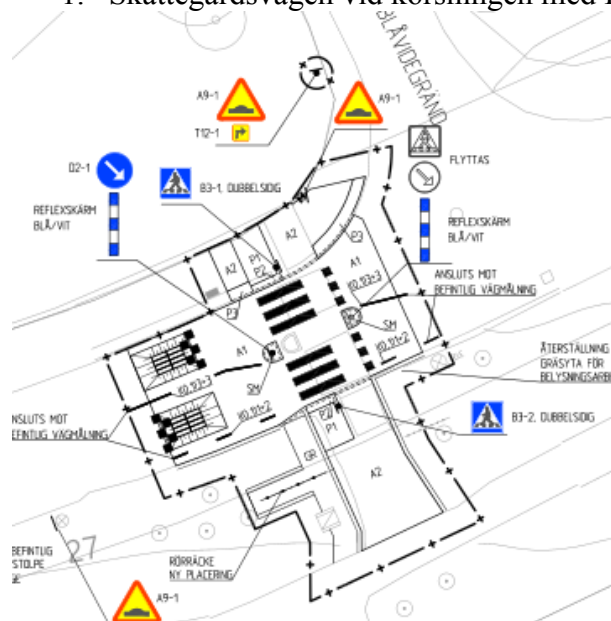
- Skattegårdsvägen (väster om Bergslagsvägen)
Hastighetsgränsen på Skattegårdsvägen är idag 50 km/h och 30 km/h. Den skyltade hastigheten kommer höjas till 60 km/h del av sträckan och sänkas till 40 km/h del av sträckan samt vara oförändrad till 30 km/h del av sträckan. Gatan trafikeras av mellan 4700 och 6400 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är mellan 41 och 56 km/h. Gatan trafikeras av busstrafik. Det finns ett separat gång- och cykelnät avskilt från vägen.

Totalt föreslås åtgärder på fem platser. Syftet med åtgärderna är att öka hastighetsefterlevnaden, hastighetsäkra passage vid skola och minska antalet trafikolyckor. Trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter bedöms öka i och med åtgärderna.



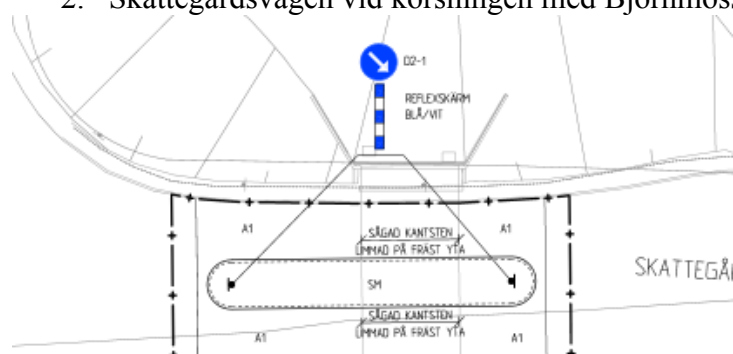
Figur 15. Översikt över åtgärder på Skattegårdsvägen

1. Skattegårdsvägen vid korsningen med Blåvidegränd



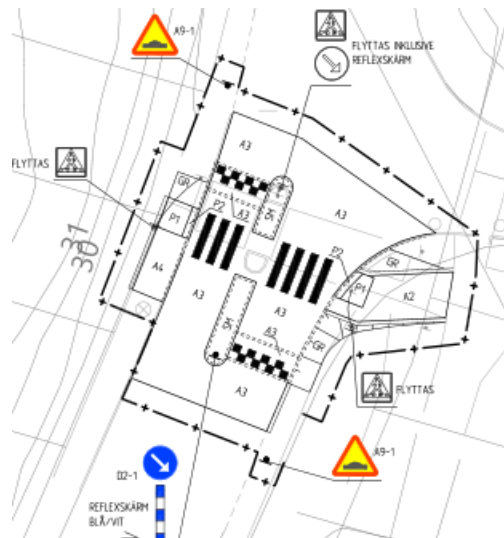
Övergångsstället hastighetssäkras med busskuddar som placeras jämte varandra p.g.a. närhet till korsning och att körbanans bredd inte möjliggör en mittrefug.

2. Skattegårdsvägen vid korsningen med Björnmossevägen



Gatubredden minskas genom att en mittrefug placeras strax öster om korsningen med Björnmossevägen. Björnbodaskolan är belägen norr om platsen. I höjd med denna åtgärd finns det en gång- och cykeltunnel som leder mellan bostadsområde och skolan.

3. Skattegårdsvägen vid korsningen med Ullvidevägen



Övergångsstället hastighetssäkras genom upphöjning med ramper. Mittrefugan förlängs både norr och söder om övergångsstället.

4. Skattegårdsvägen vid korsningen med Packstensgränd



Övergångsstället hastighetsäkras med busskuddar, mittrefug kompletteras väster om övergångsstället där den ena busskudden placeras.

5. Skattegårdsvägen vid korsningen med Krossgatan



Korsningen hastighetssäkras genom att samtliga tillfarter höjs upp med ramper. Korsningen kommer fortsatt att vara utformad för de större fordon som ska till verksamheter öster om korsningen. Åtgärden är samordnad med kommande ombyggnader på Skattegårdsvägen vid Bergslagsvägen i samband med projekt Förbifart Stockholm.

- **Solleftegatan**

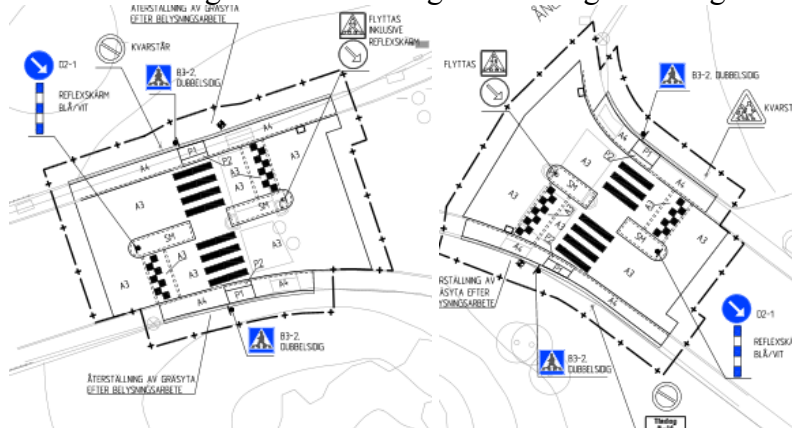
Hastighetsgränsen på Solleftegatan är idag 50 km/h och 30 km/h. Den skyltade hastigheten kommer sänkas till 40 km/h del av sträckan och vara oförändrad till 30 km/h utanför förskolan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan trafikeras av mellan 1000 och 1300 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är mellan 35 och 45 km/h i 85-percentilen. Gatan trafikeras inte av bussar i linjetrafik. Det finns en gångbana som löper längs med gatan, cykling sker i blandtrafik.

Totalt föreslås åtgärder på tre platser. Syftet med åtgärderna är att hastighetssäkra passager på sträcka där hastigheten höjs (de tider där vistelse inte sker vid förskolan) och vid skola.



Figur 16. Översikt över åtgärder på Solleftegatan

1. Solleftegatan vid korsningen med Ångermannagatan



Övergångsställena på vardera sidan om korsningen hastighetssäkras med ramper.

2. Solleftegatan vid korsningen med Nordingrågatan



Övergångsstället hastighets säkras med busskuddar, mittrefug kompletteras öster om övergångsstället där den ena busskudden placeras.

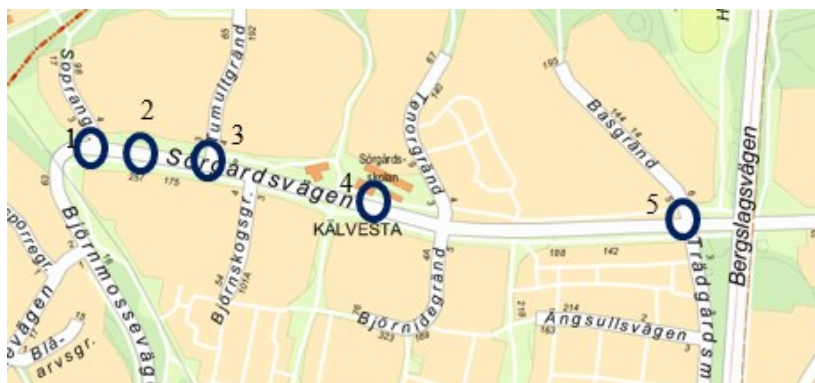
3. Solleftegatan vid korsningen med Gudmundrågatan



Övergångsställena på vardera sidan om korsningen hastighetssäkras med ramper. Passagerna ligger intill en förskola.

- Sörgårdsvägen (väster om Bergslagsvägen)
Hastighetsgränsen på Sörgårdsvägen är idag 50 km/h och 30 km/h. Hastighetsgränsen kommer sänkas till 40 km/h del av sträckan och vara oförändrad 30 km/h del av sträckan. Gatan trafikeras av mellan 4400 och 5700 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är mellan 31 och 58 km/h i 85-percentilen. Gatan trafikeras av busstrafik. Det finns ett separat gång- och cykelnät avskilt från vägen.

Totalt föreslås åtgärder på fem platser. Syftet med åtgärderna är att öka hastighetsefterlevnaden längs sträckan, hastighetssäkra passage vid skola och minska antalet trafikolyckor. Utöver de fem platser som åtgärdas inom detta projekt utreds ytterligare en gcm-passage för åtgärder inom ett angränsande trafiksäkerhetsprojekt.



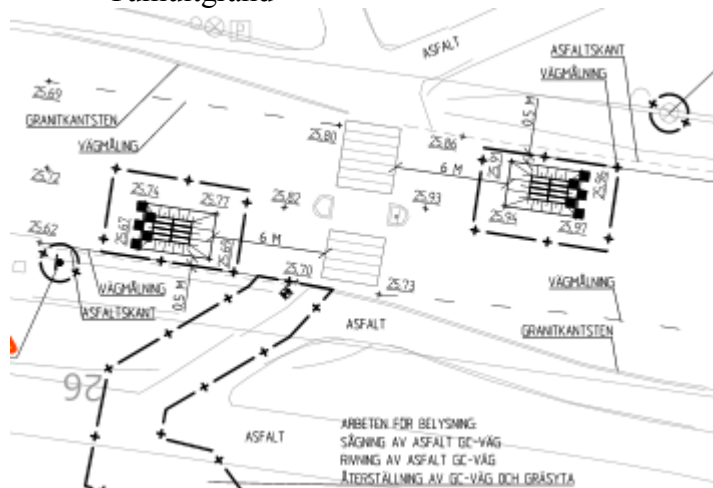
Figur 17. Översikt över åtgärder på Sörgårdsvägen

1. Sörgårdsvägen vid korsningen med Soprangränd



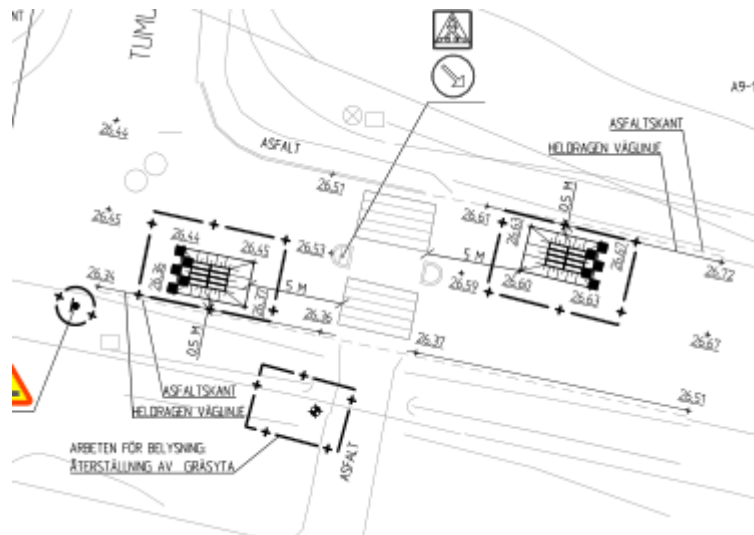
Övergångsstället hastighetssäkras genom upphöjning med ramper. Mittrefugen förlängs både öster och väster om övergångsstället.

2. Sörgårdsvägen vid busshållplats mellan Soprangränd och Tumultgränd



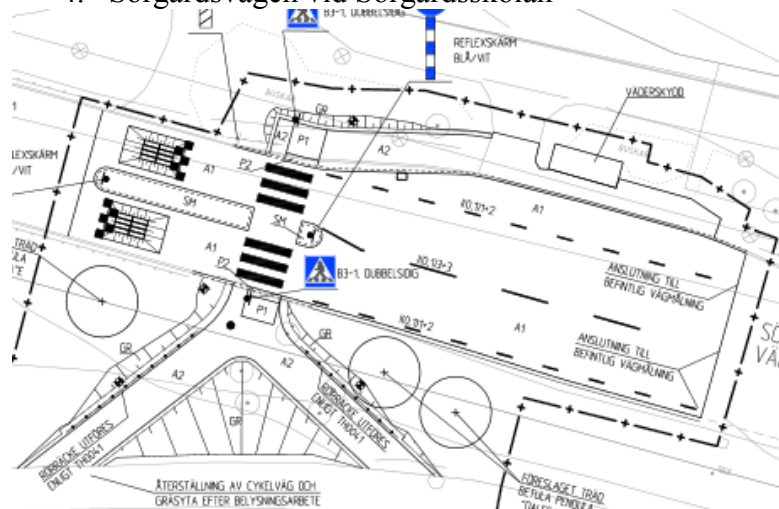
Övergångsställen på båda sidor om korsningen hastighetsäkras med busskuddar.

3. Sörgårdsvägen vid korsningen med Tumultgränd



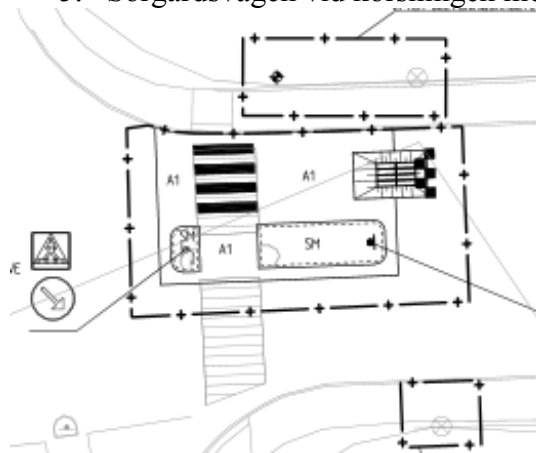
Övergångsställen på båda sidor om korsningen hastighetsäkras med busskuddar.

4. Sörgårdsvägen vid Sörgårdsskolan



Ett nytt övergångsställe anläggs strax söder om Sörgårdsskolan som en koppling mellan gång- och cykelvägen i dalen och skolan samt busshållplats. Övergångsstället hastighetssäkras med busskuddar. Från övergångsstället ansluter en ny gångväg. Den tillgängliga gång- och cykelvägen kommer fortsatt att vara via gång- och cykeltunneln som ligger strax väster om det nya övergångsstället. Ett antal björkar kommer behöva tas ned för att inrymma den anslutande gång- och cykelvägen. Dessa ersätts på ny plats intill den befintliga.

5. Sörgårdsvägen vid korsningen med Basgränd



Övergångsstället hastighetssäkras med busskudde från ena hållet. Det har inte varit möjligt att placera en busskudde på övergångsställets västra sida p.g.a. närhet till busshållplats och korsning. Placering av en busskudde på östra sidan om övergångsstället (söder om refugen) har inte heller varit möjligt p.g.a. att bussen svänger österut på Sörgårdsvägen från Trädgårdsmästarvägen och en rak körväg över guppethar inte gått att uppnå.

- **Täbylundsvägen**

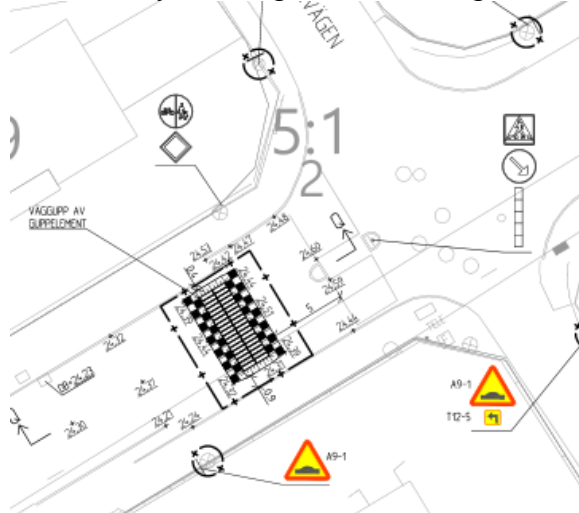
Hastighetsgränsen på Täbylundsvägen är idag 50 km/h och 30 km/h. Skyltad hastighet kommer sänkas till 40 km/h del av sträckan och en höjas till 40 km/h del av sträckan. Gatan trafikeras av ca 10000 fordon/dygn och uppmätt hastighet är mellan 42 och 47 km/h. Gång- och cykelbana separerad med kantsten finns längs med sträckan. Gatan trafikeras inte av bussar i linjetrafik.

Totalt föreslås åtgärder på en plats. Åtgärd i korsningen Täbylundsvägen/Spångavägen/Solhemsvägen utreds och kommer ingå i delområde 2, etapp 2. På motsvarande sätt kommer möjligheterna till genomgående gång- och cykelbanor i korsningspunkter längs med Täbylundsvägen att ingå i delområde 2, etapp 2. Syftet med åtgärden som genomförs i etapp 1 är att öka hastighetsefterlevnaden och hastighetssäkra passagen.



Figur 18. Översikt över åtgärd på Täbylundsvägen

1. Täbylundsvägen vid korsningen med Östervägen.



Övergångsstället hastighetssäkras med asfaltsgupp som placeras strax väster om passagen.

- **Vällingbyvägen**

Hastighetsgränsen på Vällingbyvägen är idag 50 km/h och 30 km/h. Skyltad hastighet kommer sänkas till 40 km/h del av sträckan och höjas till 40 km/h del av sträckan, medan 30 km/h bibehålls utanför förskolan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan trafikeras av ca 5200 fordon/dygn och den uppmätta hastigheten är ca 40 km/h i 85-percentilen. Det finns ett separat gång- och cykelnät avskilt från vägen som löper parallellt med hela vägens sträckning. Gatan trafikeras av busstrafik.

Totalt föreslås åtgärder på fyra platser. Syftet med åtgärderna är att hastighetssäkra passager bl.a. vid förskola.



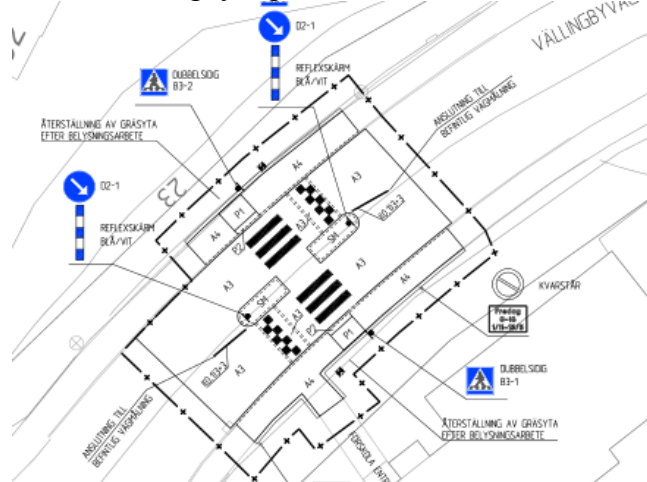
Figur 19. Översikt över åtgärder på Vällingbyvägen

1. Vällingbyvägen ca 100 m norr om korsningen med Ångermannagatan



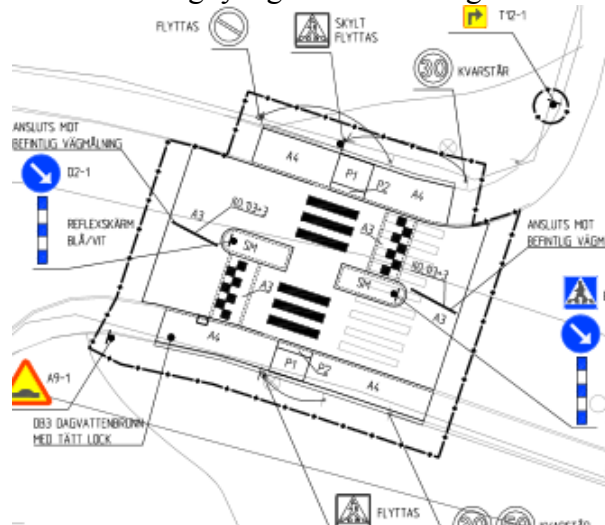
Övergångsstället hastighetssäkras med busskuddar på vardera sidan om passagen.

2. Vällingbyvägen vid förskolan Mumindalen



Ett nytt övergångsställe anläggs i höjd med förskolan för att underlätta passage över vägen. Övergångsstället höjs upp och hastighetssäkras med ramper.

3. Vällingbyvägen vid korsningen med Tornedalsgatan



Övergångsstället höjs upp och hastighetssäkras med ramper.

4. Vällingbyvägen vid korsningen med Oviksgatan



Övergångsstället hastighetssäkras med busskuddar på vardera sidan om passagen.

- **Växthusvägen**

Hastighetsgränsen på Växthusvägen är idag 50 km/h. Skyltad hastighet kommer sänkas till 40 km/h del av sträckan och höjas till 60 km/h del av sträckan. Gatan trafikeras av mellan 5700 och 10000 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är mellan 49 och 62 km/h i 85-percentilen. Växthusvägen har byggts om i ett samarbetsprojekt med Järfälla kommun. Det finns ett separat gång- och cykelnät avskilt från vägen som löper parallellt med hela vägens sträckning. Gatan trafikeras av busstrafik.

Åtgärder föreslås i trafiksignalerna för två platser. Syftet med åtgärderna är att förtydliga korsningarna genom justeringar i trafiksignalerna för att minska antalet trafikolyckor.



Figur 20. Översikt över åtgärder på Växthusvägen

1. Växthusvägen vid korsning med Lövstavägen
Signalstolpen placerad väster om korsningen kommer om möjligt att flyttas då den kan skymmas av belysningsstolpe.

2. Växthusvägen vid korsning med Drivbänksvägen
Komplettering av lykta i trafiksignalen för cykel.

- Ångermannagatan (Årevägen-Råckstavägen)
Hastighetsgränsen på Ångermannagatan är idag 50 km/h, utom öster om Multrågatan där hastighetsgränsen är 30 km/h. Den skyltade hastighetsgränsen kommer sänkas till 40 km/h, medan sträckan med 30 km/h behålls. Gatan trafikeras av mellan 1100 och 2000 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är ca 39 km/h i 85-percentilen. Gatan trafikeras av busstrafik. Det finns ett gång- och cykelnät avskilt från gatan längs delar av sträckan, delar av sträckan sker cykling i blandtrafik.

Totalt föreslås åtgärder på fyra platser. Syftet med åtgärderna är att öka hastighetsefterlevnaden.



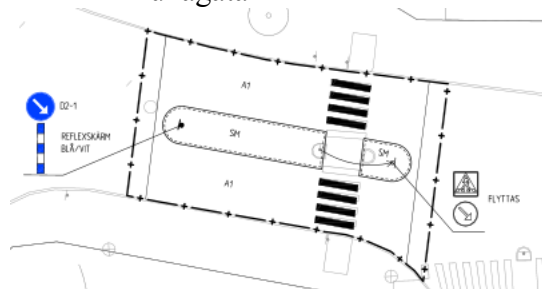
Figur 21. Översikt över åtgärder på Ångermannagatan

1. Ångermannagatan vid korsningen med Skattegårdsvägen



Övergångsstället hastighetssäkras med busskuddar som placeras jämte varandra p.g.a. närhet till korsning och att körbanans bredd inte möjliggör en mittrefug.

2. Ångermannagatan strax väster om korsningen med Kirunagatan



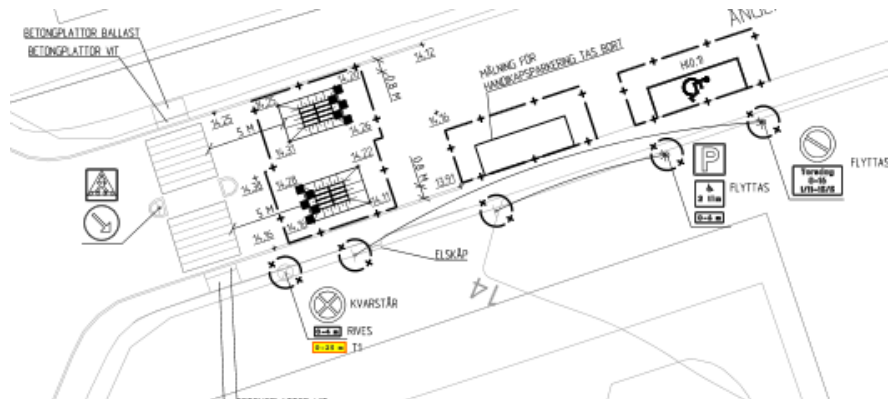
Övergångsstället smalnas av med breddad mittrefug som också förlängs västerut från passagen.

3. Ångermannagatan vid korsningen med Multrågatan



Övergångsstället höjs upp och hastighetssäkras med ramper.

4. Ångermannagatan mellan Multrågatan och Solleftegatan



Övergångsstället hastighetssäkras med busskuddar som placeras öster om övergångsstället p.g.a. närhet till infart till parkeringsplats. Ytor för parkeringsplatser justeras i och med åtgärden, dock endast flytt.

- **Årevägen**

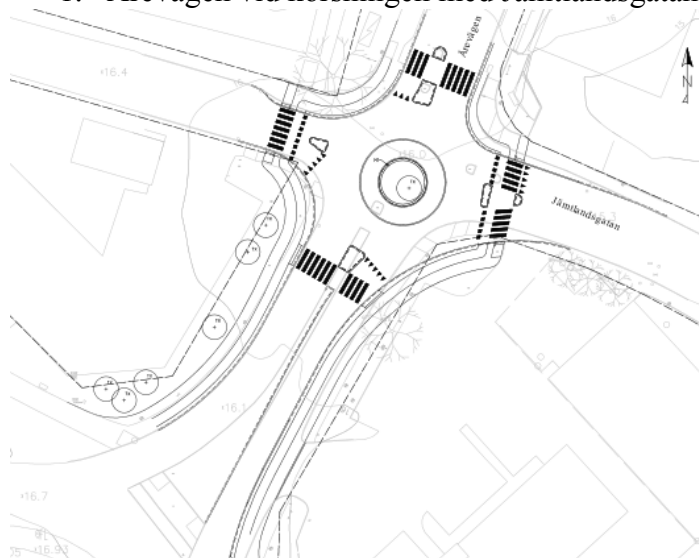
Hastighetsgränsen på Årevägen är idag 50 km/h. Skyltad hastighet kommer sänkas till 40 km/tim. Gatan trafikeras av ca 11500 fordon/dygn och uppmätt hastighet är ca 45 km/h i 85-percentilen. Gatan trafikeras av busstrafik. Längs del av gatan finns det gång- och cykelbana som är utpekad huvudstråk i cykelplanen.

Totalt föreslås en åtgärd på Årevägen. Syftet med åtgärden är att minska antalet trafikolyckor i korsningen framförallt mellan motorfordon och att öka hastighetsefterlevnaden. Längs denna sträcka sker också cykling i norrgående riktning i blandtrafik. Åtgärden kommer öka framkomligheten och trafiksäkerheten för både gående och cyklister. Projekteringen av korsningen kommer fortsatt att ske under hösten 2018. Den föreslagna lösningen kräver också att ett smärre fastighetsintrång sker vid korsningens södra sida. Kontoret samordnar korsningens utformning med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret samt internt med pågående cykelprojekt längs Bergslagsvägen. Korsningen kommer att utformas för att möjliggöra trafikering av motorfordon med en längd på 24 m vilket är en befintlig förutsättning.



Figur 22. Översikt över åtgärder på Årevägen

1. Årevägen vid korsningen med Jämtlandsgatan



Dagens fyrvägs korsning byggs om till en cirkulationsplats och gångbanorna mellan Jämtlandsgatan och Bergslagsvägen breddas. Enkelriktade cykelbanor skapas som ansluter till befintliga cykelbanor (pendlingsstråk) på Bergslagsvägen och norr om korsningen med Jämtlandsgatan. Cykelbanorna får ett breddmått på 1,5 m vilket uppfyller rekommenderat breddmått för huvudstråk i cykelplanen. I korsningen idag finns det inga cykelpassager, vilket skapas i och med ombyggnaden. Den mittrefug som finns på Årevägen mellan Jämtlandsgatan och Bergslagsvägen smalnas av till förmån för tillskapandet av cykelbanan på östra sidan. I rondellen planteras ett träd. Komplettering av växtlighet planeras också sydväst om korsningen. De befintliga träden sydöst om korsningen behålls.

Del av Liljeholmen inkl. Fruängen



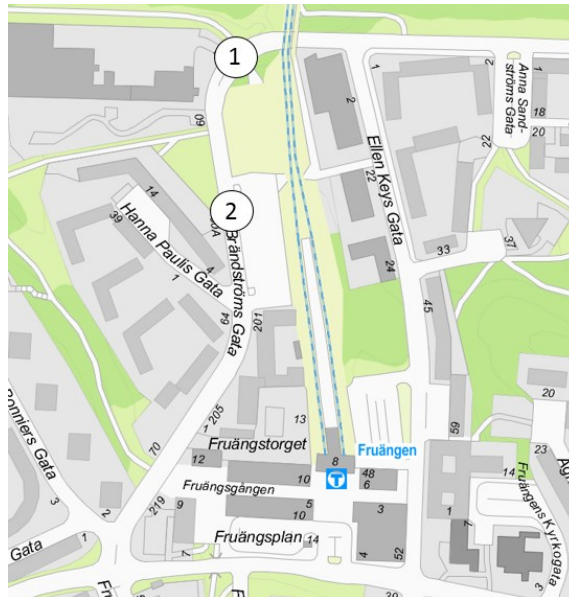
Figur 23. Gator där trafiksäkerhetsåtgärder planeras genomföras inom del av Liljeholmen inkl. Fruängen.

- Elsa Brändströms gata (väster om Ellen Keys gata)

Högsta tillåtna hastighet kommer att höjas från 30 till 40 km/h på södra delen av sträckan, och sänkas från 50 till 40 km/h på norra delen av sträckan. Gatan har ett trafikflöde på cirka 3500 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är 40 km/h i 85-percentilen. Gatan trafikeras inte av några busslinjer bortsett från närtrafiken. Parallellt med gatan löper ett gång- och cykelnät väl avskilt från motorfordonstrafiken.

Totalt föreslås åtgärder vid två platser på Elsa Brändströms gata (väster om Ellen Keys gata). Platserna är lokaliserade i närheten av skola och har dålig hastighetsefterlevnad. Vid plats 1 höjs högsta tillåtna hastighet.

Konsekvenserna av åtgärderna förväntas bli bättre hastighetsefterlevnad och därmed ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. Siktförhållandena för oskyddade trafikanter förväntas även förbättras.



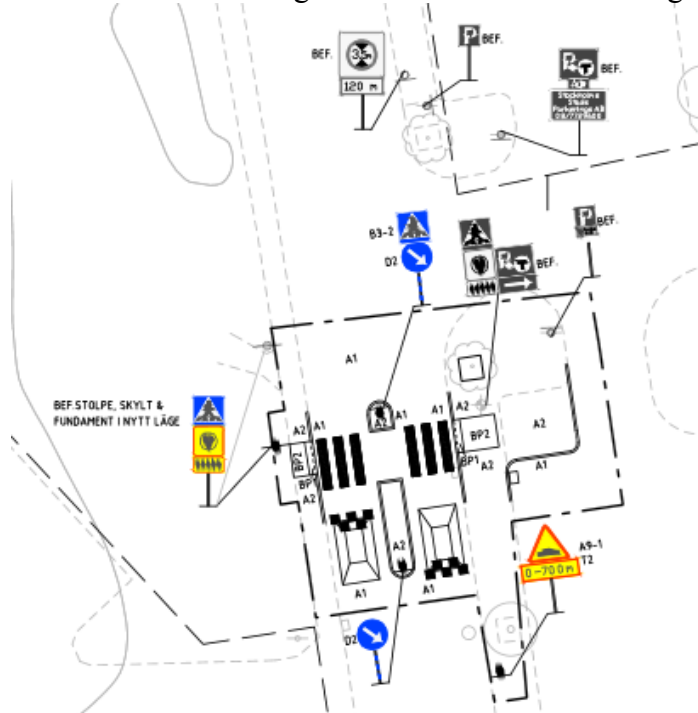
Figur 24. Översikt över åtgärder längs Elsa Brändströms gata (väster om Ellen Keys gata).

1. Elsa Brändströms gata/Väster om tunnelbanans överfart



En busskudde anläggs i respektive körriktning på vardera sidan om övergångsstället. Mittrefugen breddas och förlängs.

2. Elsa Brändströms gata/Norr om Hanna Paulins gata



En busskudde anläggs i respektive körriktning på södra sidan om övergångsstället. En mittrefug anläggs. Övergångsstället förskjuts någon söderut för att undvika att fotgängare kolliderar med fasta hinder (belysningsstolpe och träd) på gångbanan på östra sidan vilket sker i dagsläget. Två parkeringsplatser tas i anspråk för att göra det möjligt att passera de fasta hindren.

- Elsa Brändströms gata (öster om Ellen Keys gata)
Högsta tillåtna hastighet kommer att sänkas från 50 till 40 km/h. Gatan har ett trafikflöde på cirka 4600 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är ca 53 km/h i 85-percentilen. Gatan trafikeras inte av busstrafik bortsett från närtrafiken. Parallellt med gatan löper ett gång- och cykelnät väl avskilt från motorfordonstrafiken.

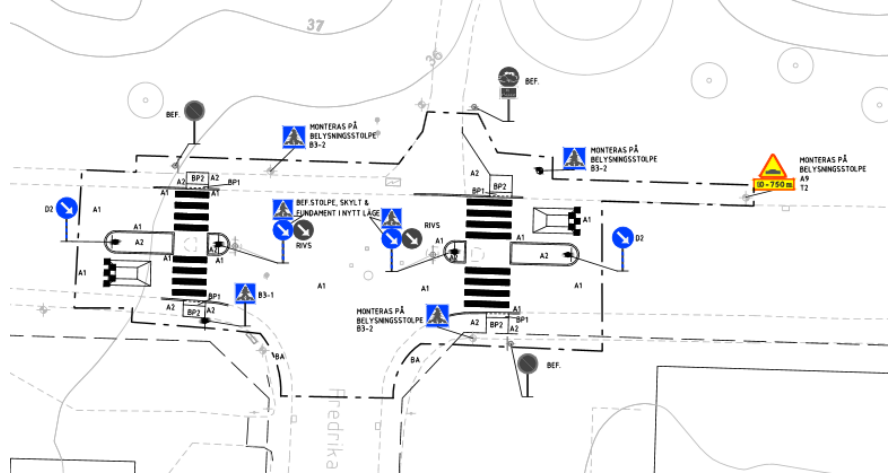
Totalt föreslås åtgärder vid två platser på Elsa Brändströms gata (öster om Ellen Keys gata). Platserna har låg hastighetsefterlevnad. Plats 1 är även lokaliserad intill skola/ungdomsgård och plats 2 är olycksdrabbad.

Konsekvenserna av åtgärderna förväntas bli sänka hastigheter och därmed ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. Siktförhållandena för oskyddade trafikanter förväntas även förbättras.



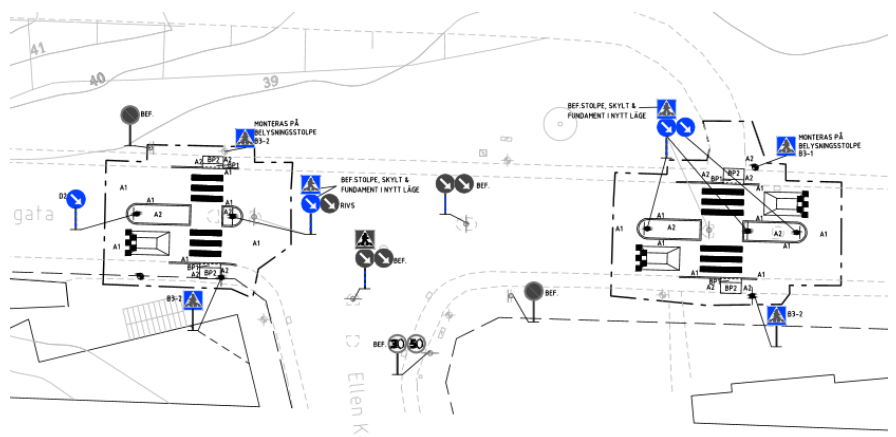
Figur 25. Översikt över åtgärder längs Elsa Brändströms gata (öster om Ellen Keys gata).

1. Elsa Brändströms gata/Fredrika Bremers gata



Befintliga övergångsställen flyttas något från Fredrika Bremers gata för att skapa en bättre koppling mot befintlig gångbana. En busskudde anläggs i respektive körriktning. Mittrefugerna breddas och förlängs. Kompletterande belysning uppförs strax norr om det östra övergångsstället.

2. Elsa Brändströms gata/Ellen Keys gata



Det västra övergångsstället flyttas något från Ellen Keys gata för att skapa en bättre koppling mot befintlig gångbana. En busskudde anläggs i västlig körriktning och två busskuddar anläggs i östlig körriktning. Mittrefugerna breddas och förlängs. Kompletterande belysning uppförs strax norr om det östra övergångsstället samt strax söder om det västra övergångsstället.

- **Elektravägen**

Högsta tillåtna hastighet kommer att sänkas från 50 till 40 km/h. Gatan har ett trafikflöde på cirka 9 700 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är ca 38 km/h i 85-percentilen. Gatan trafikeras av busstrafik. Cykling sker i blandtrafik.

Totalt föreslås åtgärder på en plats på Elektravägen (se avsnitt Västbergavägen samt östra delen av Mikrofonvägen).

- **Gamla Södertäljevägen**

Högsta tillåtna hastighet på Gamla Södertäljevägen kommer sänkas från 50 till 40 km/h. Trafikflödet uppgår till cirka 5 600 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är ca 42 km/h i 85-percentilen. Gatan trafikeras av busstrafik. Cykling sker i blandtrafik.

Gatan uppfyller kriteriet att gatan bedöms vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Kontoret har studerat en ombyggnation av korsningen Vantörsvägen/Gamla Södertäljevägen från signalreglerad fyrvägs korsning till cirkulationsplats. En cirkulationsplats bedöms leda till en lägre hastighet i korsningspunkten. Cirkulationsplatsen skulle dock medföra en försämrad framkomlighet med ökade kölängder. Kontoret har bedömt att en ombyggnation av korsningen inte är motiverad och har därmed inte längre några planer på att genomföra några åtgärder på Gamla Södertäljevägen inom detta projekt.

- **Liljeholmsvägen**

På Liljeholmsvägen kommer högsta tillåtna hastighet höjas från 30 till 40 km/h på del av sträckan samt sänkas från 50 till 40 km/h på del av sträckan. På Liljeholmsvägen är trafikflödet ca 2600 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är ca 37 km/h i 85-percentilen.

På sträckan söder om Lövholmsvägen trafikeras gatan av busstrafik. Längs denna sträcka föreslås inga åtgärder. Cykling sker delvis på cykelbana och delvis i blandtrafik. Cykelstråket är

utpekad som pendlingsstråk mellan Liljeholmsinfarten och Lövholmsvägen. Längs denna sträcka finns cykelbanor.

Totalt föreslås åtgärder på en plats på Liljeholmsvägen (se avsnitt Liljeholmsinfarten).

- **Liljeholmsinfarten**

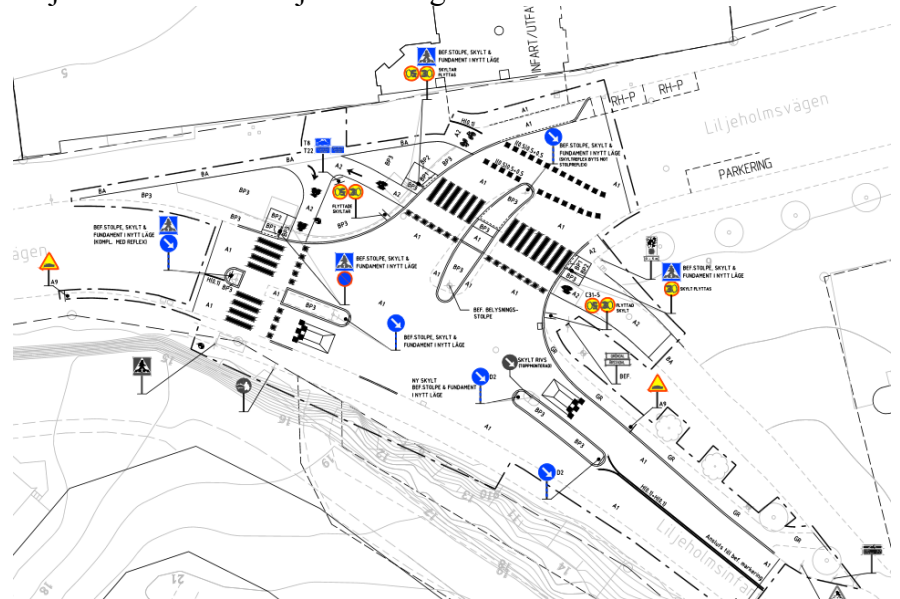
På Liljeholmsinfarten kommer högsta tillåtna hastighet sänkas från 50 till 40 km/h. På Liljeholmsinfarten är trafikflödet ca 5700 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är ca 37 km/h i 85-percentilen. Gatan trafikeras inte av busstrafik. Längs gatan sker cykling delvis längs cykelbana och delvis längs cykelfält. Cykelstråket är utpekad som pendlingsstråk.

Totalt föreslås åtgärder på en plats på Liljeholmsinfarten. Platsen är olycksdrabbad framförallt mellan cyklister och motorfordon.



Figur 26. Översikt över åtgärder längs Liljeholmsinfarten.

1. Liljeholmsinfarten/Liljeholmsvägen



En busskudde anläggs i respektive färdriktning i korsningen Liljeholmsinfarten/Liljeholmsvägen. På Liljeholmsinfarten breddas och förlängs mittrefugen. På Liljeholmsvägen breddas och förlängs mittrefugen vid det västra övergångsstället. På det norra övergångsstället förlängs mittrefugen. Den smalnas även av. Befintligt cykelfält längs Liljeholmsinfarten ersätts med gräs. Cykling kommer istället ske längs befintlig gångbana mellan trädallén och grönytan strax norr om befintligt cykelfält. En cykelpassage anordnas inom övergångsstället mellan mittrefugerna. I dagsläget är cykelpassagen lokaliserad utanför övergångsstället. Kompletterande belysning uppförs intill det västra övergångsstället på Liljeholmsvägen.

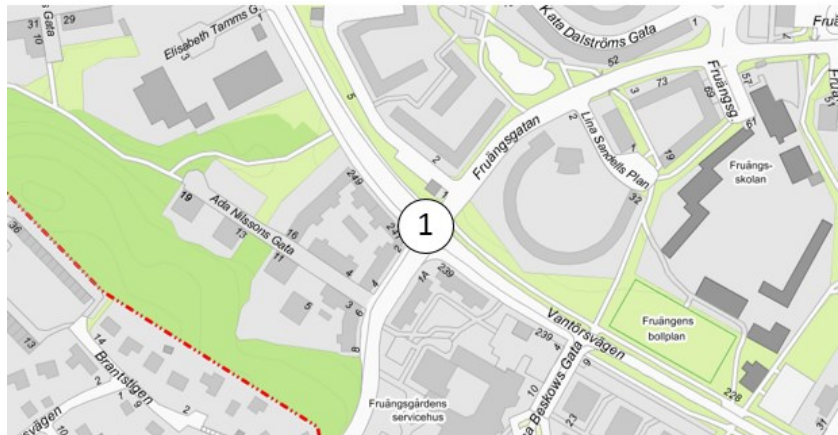
Konsekvenserna av åtgärderna förväntas bli sänkta hastigheter och därmed ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för fotgängare och cyklister. Trafiksäkerheten för cyklister förväntas även öka i och med att cyklister separeras från biltrafiken på sträcka samt vid passage. Framkomligheten för motorfordonstrafiken förväntas bli fortsatt godtagbar.

- Vantörsvägen

Högsta tillåtna hastighet på Vantörsvägen är 50 km/h och 30 km/h, den nya skyltade hastigheten kommer bli 40 km/h längs hela sträckan förutom vid förskolan (de tider som är aktuella för vistelse). Gatan har ett trafikflöden på ca 8 000 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är ca 48 km/h i 85-percentilen. Gatan väster om Fruängsgatan trafikeras av busstrafik. Denna del av sträckan utgör

även en del av det primära vägnätet. Cykling längs sträckan sker på cykelbana.

Totalt föreslås åtgärder på en plats på Vantörsvägen. Platsen är olycksdrabbad samt bedöms ha låg hastighetsefterlevnad.



Figur 27. Översikt över åtgärder längs Vantörsvägen

1. Vantörsvägen/Fruängsgatan

Majoriteten av inrapporterade personskadeolyckor i korsningen utgörs av svängande motorfordon och upphinnandeolyckor. På Vantörsvägen finns en separat vänstersväg. Det saknas dock en signalfas för enbart vänstersvängande vilket innebär att vänstersvängande trafik mot Fruängsgatan har väjningsplikt mot trafik på Vantörsvägen.

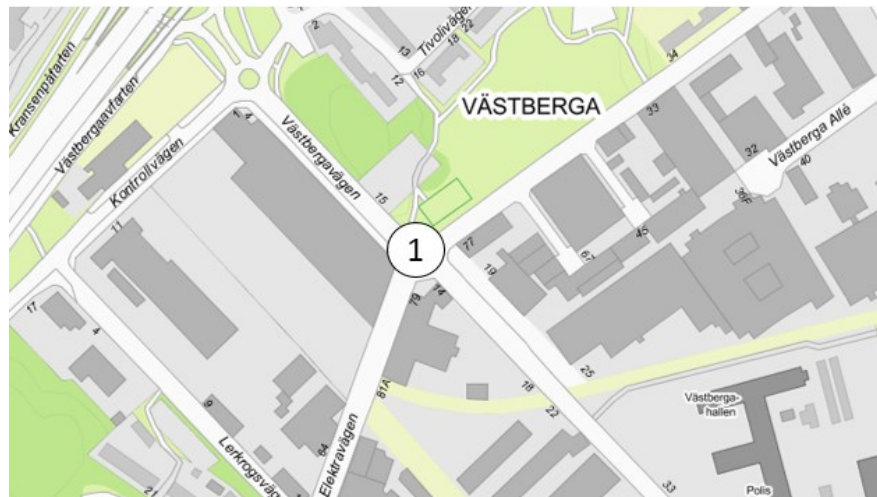
En extra signalfas för vänstersvängande fordon införs vilket medför att vänstersvängande trafik mot Fruängsgatan inte har väjningsplikt mot fordon på Vantörsvägen. Åtgärden kräver signalprojektering och ändring av detektorer, men inga ombyggnationer av gatan.

Åtgärden kommer leda till att korsningen får en försämrad kapacitet på 20 %. Kapaciteten i korsningen kommer dock vara tillfredsställande trots detta. Åtgärden medför en ökad trafiksäkerhet för motorfordon och bedöms huvudsakligen minska antalet avsvängandeolyckor.

- Västbergavägen samt östra delen av Mikrofonvägen
Högsta tillåtna hastighet kommer att sänkas från 50 till 40 km/h på Västbergavägen. På östra delen av Mikrofonvägen kommer hastigheten höjas från 30 till 40 km/h. På Västbergavägen är trafikflödet ca 7 200 fordon/dygn (mellan Elektravägen och Västberga Gårdsväg). Uppmätt hastighet är ca 45 km/h i 85-percentilen. Mellan Elektravägen och Kontrollvägen uppgår

trafikflödet till 16 700 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är ca 41 km/h i 85-percentilen. På östra delen av Mikrofonvägen är trafikflödet 16 200 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är ca 39 km/h i 85-percentilen. Gatorna trafikeras av busstrafik. Längs Västbergavägen sker cykling i blandtrafik. Parallellt med östra delen av Mikrofonvägen löper ett gång- och cykelnät väl avskilt från motorfordonstrafiken.

Totalt föreslås åtgärder på en plats på Västbergavägen samt östra delen av Mikrofonvägen. Platsen är olycksdrabbad samt i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.



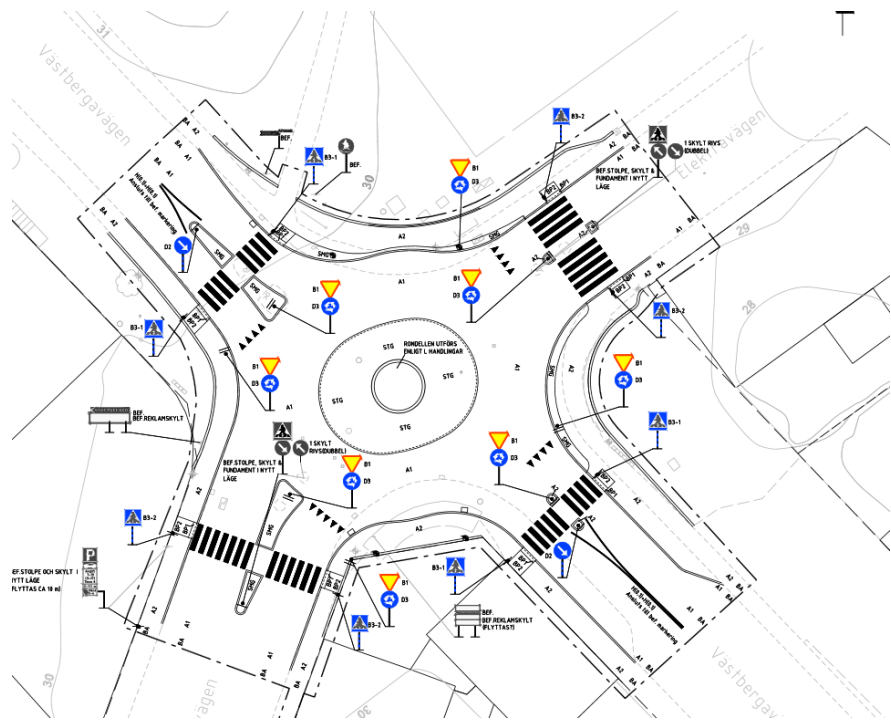
Figur 28. Översikt över åtgärder längs Elektravägen och Västbergavägen samt östra delen av Mikrofonvägen.

1. Västbergavägen/Elektravägen

Befintlig utformning leder till att gällande trafikregler (högerregeln) ofta missuppfattas. Fordonstrafikanter tenderar att uppfatta Västbergavägen som huvudled och kör därför in i korsningen utan att nämnvärt sänka hastigheten. Sett från Elektravägen, sydväst om korsningen, är sikten även något begränsad framförallt till höger. Utöver den uppenbara risken för olyckor som uppstår när högerregeln inte efterlevs leder detta även till att fordon hindrar flöden genom korsningen vilket ökar risken för köbildning när fordonen tvingas bromsa/stanna mitt i korsningen och osäkerhet uppstår kring vilket fordon som har företräde. Personskadeolyckorna i korsningen utgörs huvudsakligen av korsande motorfordon och upphinnandeolyckor.

I det nordvästra benet på Västbergavägen finns en släckt signal för gångtrafikanter som slår om till röd signal för fordonstrafiken vid knapptryckning. Anslutande vägar, förutom södra Västbergavägen

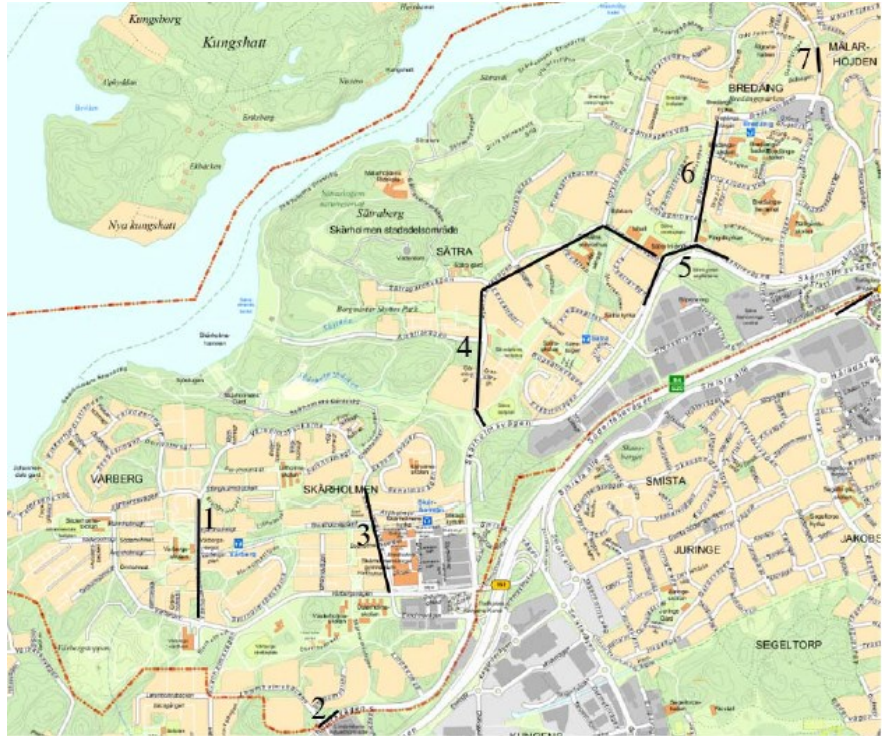
är utformade med refuger och övergångsställen enbart för fotgängare.



Korsningen med Elektravägen utformas som cirkulationsplats. Kompletterande belysning uppförs i skiljeremsor mellan gångbana och körbana samt vid gångbana. Eftersom gatan tillåter fordon som är upp till 24 meter har detta varit dimensionerande vid utformning av cirkulationsplatsen. En kapacitetsbedömning i VISSIM har genomförts för att studera kapaciteten. Köbildningen förväntas minska något i och med ombyggnation av korsningen till cirkulationsplats. Konsekvenserna av åtgärderna förväntas bli sänka hastigheter samt ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för samtliga trafikslag.

I anslutning till cirkulationsplatsen finns en pågående detaljplan Lönelistan 1 m.fl. samt en markanvisning för kontor inom fastigheten Västberga 1:1. Trafikkontoret har samrått med Exploateringskontoret gällande cirkulationsplatsen.

Skärholmen



Figur 29. Gator där trafiksäkerhetsåtgärder planeras genomföras inom stadsdelsområde Skärholmen. 1. Vårholmsbackarna. 2. Skärholmsvägen. 3. Ekholmsvägen. 4. Björksättravägen. 5. Eksättravägen. 6. Bredängs allé. 7. Ålgrytevägen

I Skärholmen pågår det ett flertal stora exploateringsprojekt, större infrastrukturprojekt och andra arbeten av externa aktörer som har lett till att ett flertal av de planerade åtgärderna har utgått. Åtgärder på Bredängsvägen, Vårbergsvägen och Svanholmsvägen utgår därför helt i detta projekt. Ett flertal av de föreslagna åtgärderna som utgår från detta projekt planeras att genomföras inom exploateringsprojekten t.ex. trafiksäkerhetsåtgärderna på Vårbergsvägen.

De föreslagna åtgärderna i Skärholmen planeras att utföras via totalentreprenad. Nedan presenteras typ av åtgärder och översiktlig utformning för varje gata och plats. Detaljprojektering av åtgärderna kommer utföras inom totalentreprenaden efter upphandling av entreprenör.

- **Bredängs allé**

Hastighetsgränsen på Bredängs allé är idag 50 km/h och 30 km/h. Den skyltade hastigheten kommer sänkas till 40 km/h del av sträckan och vara oförändrad till 30 km/h del av sträckan de

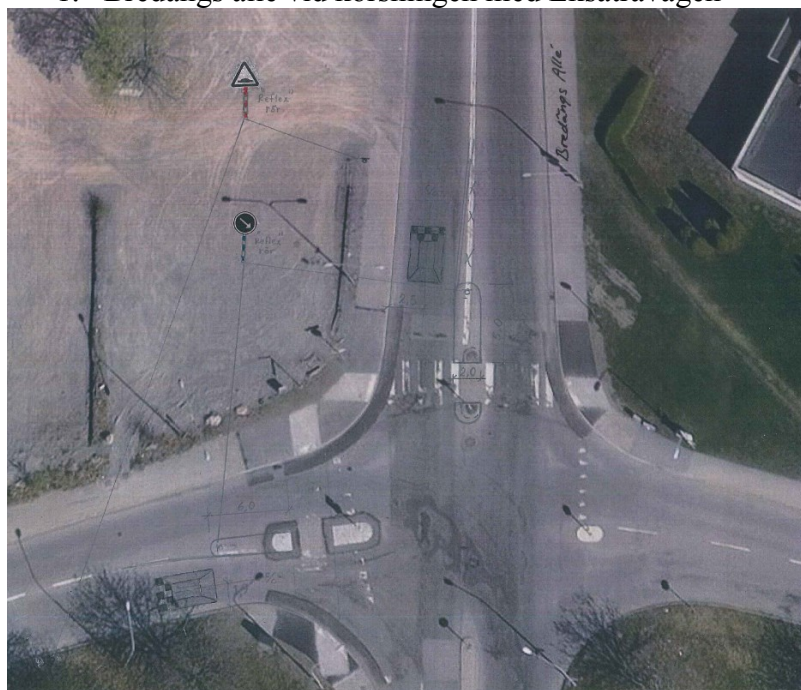
tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan trafikeras av mellan 2700 och 4800 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är ca 44 km/h i 85-percentilen. Gatan trafikeras av busstrafik. Längs med gatan löper en gångbana och väl avskilt från gatan finns det ett gång- och cykelnät i parkområdet.

Totalt föreslås åtgärder på två platser. Syftet med åtgärderna är att öka hastighetsefterlevnaden och hastighetssäkra passage vid idrottsplats samt minska antalet trafikolyckor.



Figur 30. Översikt över åtgärder på Bredängs allé

1. Bredängs allé vid korsningen med Eksätravägen



Övergångsställen väster och norr om korsningen hastighetssäkras med busskuddar från vardera ett håll.

2. Bredängs allé vid korsning med Skärholmsvägen
Korsningen ses över med hänsyn till upphinnandeolyckor.
Justering görs i trafiksignalen så att vänstersvängande trafik österut får längre gröntid.

- **Bredängsvägen**

Hastighetsgränsen på gatan är idag 50 km/h. Den skyltade hastigheten kommer sänkas till 40 km/h del av sträckan och höjas till 60 km/h del av sträckan. Gatan trafikeras av mellan 3700 och 7500 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är mellan 45 och 62 km/h. Den sydöstra delen av vägen som korsar Södertäljevägen ingår i det primära vägnätet. Gatan trafikeras av busstrafik. Längs med vägen löper ett gång- och cykelnät väl avskilt från gatan. Dikt an gatan finns en gångbana. Cyklister använder det avskilda gång- och cykelnätet i hög utsträckning vilket gäller generellt i Skärholmen då området är byggt enligt trafiksepareringsprincipen med planskilda gcm-passager. Det finns en gång- och cykelbro över Södertäljevägen som knyter an till det separerade gång- och cykelnätet.

De platser som har identifierats för åtgärder kommer ingå för ombyggnad inom andra projekt.

- **Björksätravägen**

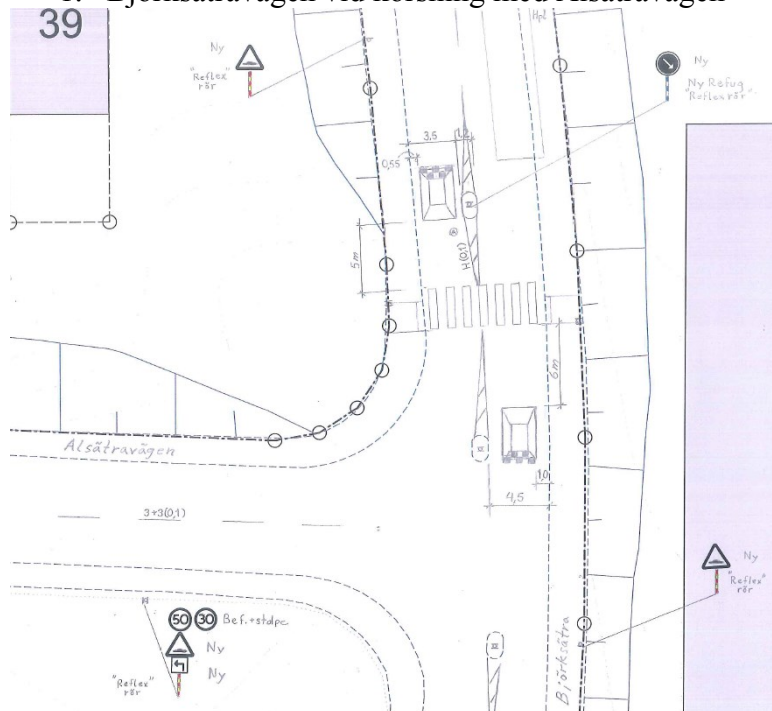
Hastighetsgränsen på Björksätravägen är idag 50 km/h. Den skyltade hastigheten kommer sänkas till 40 km/h på del av sträckan och till 30 km/h på del av sträckan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan trafikeras av mellan 3300 och 4400 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är mellan 44 och 53 km/h. Gatan trafikeras av busstrafik. Längs med vägen löper ett gång- och cykelnät väl avskilt från gatan, dikt an gatan finns en gångbana. Cyklister använder det avskilda gång- och cykelnätet i hög utsträckning vilket gäller generellt i Skärholmen då området är byggt enligt trafiksepareringsprincipen med planskilda gcm-passager.

Totalt planeras åtgärder på två platser. Syftet med åtgärderna är att öka hastighetsefterlevnaden, minska antalet trafikolyckor och hastighetssäkra passage vid skola.



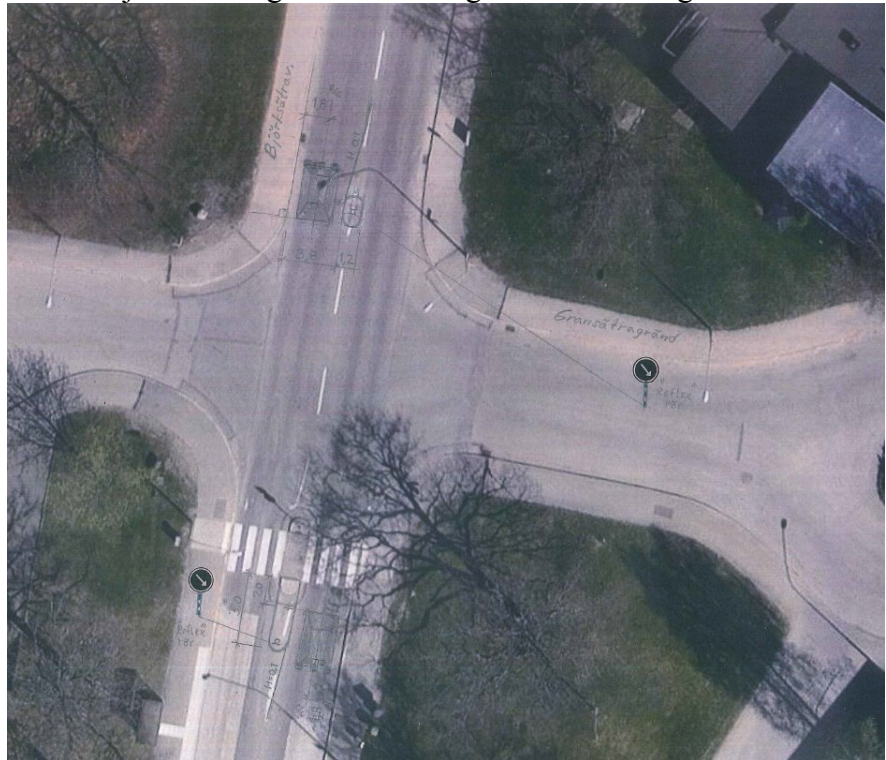
Figur 31. Översikt över åtgärder på Björksätravägen

1. Björksätravägen vid korsning med Alsätravägen



Övergångsstället norr om korsningen hastighetssäkras med busskuddar på vardera sidan om passagen. Mittrefugen förlängs förbi busskuddarna.

2. Björksätravägen vid korsning med Gransätragränd



Övergångsstället hastighetssäkras med busskuddar på vardera sidan om passagen, den norra busskudden placeras norr om korsningen parallellt med en ny mittrefug p.g.a. närhet till korsning.

- **Ekholmsvägen**

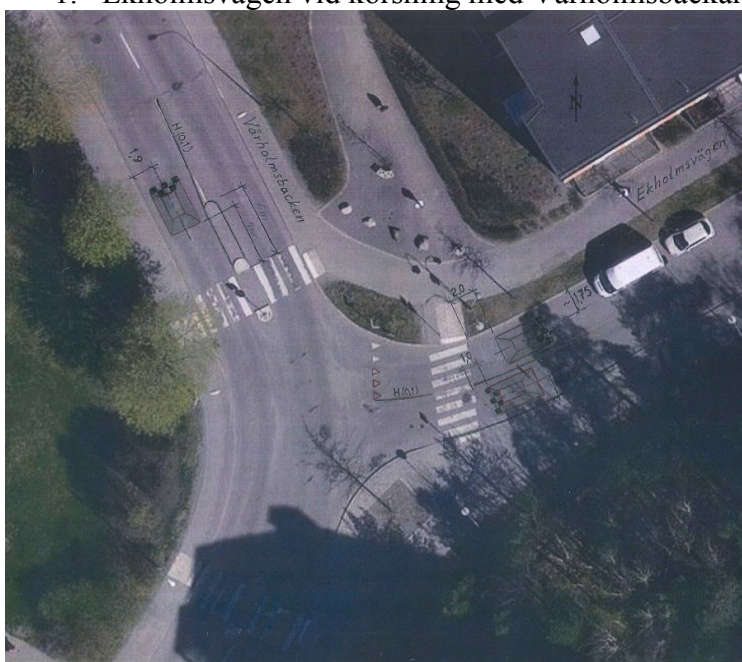
Hastighetsgränsen på Ekholmsvägen är idag 50 km/h och 30 km/h. Skyltad hastighet kommer sänkas till 40 km/h och 30 km/h del av sträckan (de tider som är aktuella för vistelse på förskolan) och höjas till 40 km/h del av sträckan. Gatan trafikeras av mellan 4700 och 8500 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är mellan 44 och 51 km/h i 85-percentilen. Gatan trafikeras av busstrafik. Längs med vägen löper ett gång- och cykelnät väl avskilt från gatan, dikt an gatan finns en gångbana. Cyklister använder det avskilda gång- och cykelnätet i hög utsträckning vilket gäller generellt i Skärholmen då området är byggt enligt trafiksepareringsprincipen med planskilda gcm-passager (komplettering med gcm-passager i plan har gjorts sedan området byggdes).

Totalt föreslås åtgärder på fyra platser. Syftet med åtgärderna är att öka hastighetsefterlevnaden, hastighetssäkra passage vid skola och minska antalet trafikolyckor samt att hastighetssäkra passage där hastigheten höjs.



Figur 32. Översikt över åtgärder på Ekholmsvägen

1. Ekholmsvägen vid korsning med Vårholmsbackarna



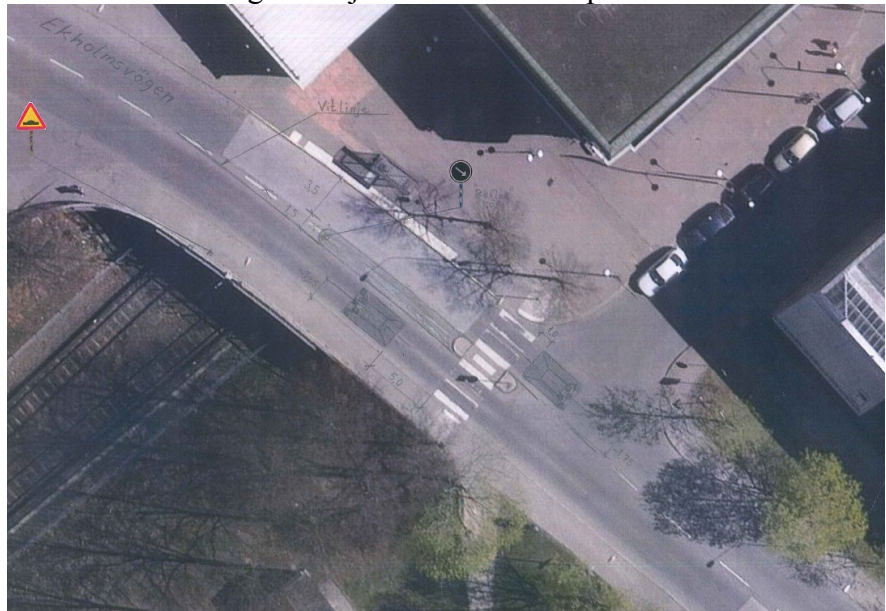
Övergångsställena norr och öster om korsningen hastighetssäkras med busskuddar. Åtgärderna bedöms ha hastighetsdämpande effekt även på passagen söder om korsningen.

2. Ekholmsvägen vid nr 243



Övergångsstället hastighetssäkras genom upphöjning med ramper.

3. Ekholmsvägen i höjd med Bredholmsplan



Övergångsstället hastighetssäkras med busskuddar och mittrefugen förlängs förbi busshållplatsen.

4. Ekholmsvägen vid Skärholmens gymnasium



Övergångsstället höjs upp genom ramper. Gångräkning har utförts för att bedöma antalet passager av gångtrafikanter. Per dygn är det ca 700 personer som nyttjar passagen.

- Eksätravägen

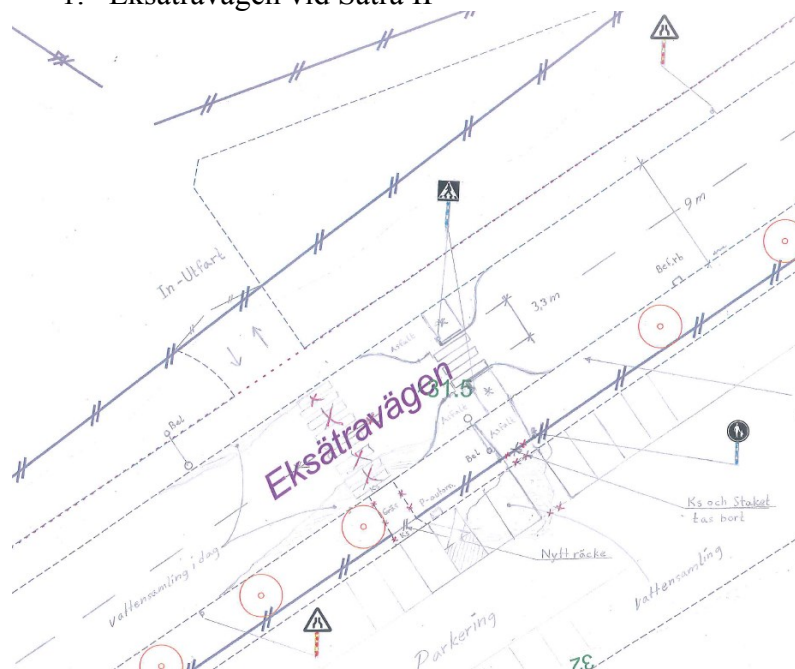
Hastighetsgränsen på Eksätravägen är idag 50 km/h. Skyltad hastighet kommer sänkas till 40 km/h. Gatan trafikeras av mellan 1600 och 2200 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är mellan 52 och 57 km/h. Gatan trafikeras av busstrafik. Längs med gatan finns en gångbana, cykling sker i blandtrafik.

Totalt föreslås åtgärder på tre platser. Syftet med åtgärderna är att öka hastighetsefterlevnaden, minska antalet trafikolyckor och hastighetssäkra passage vid idrottsplats.



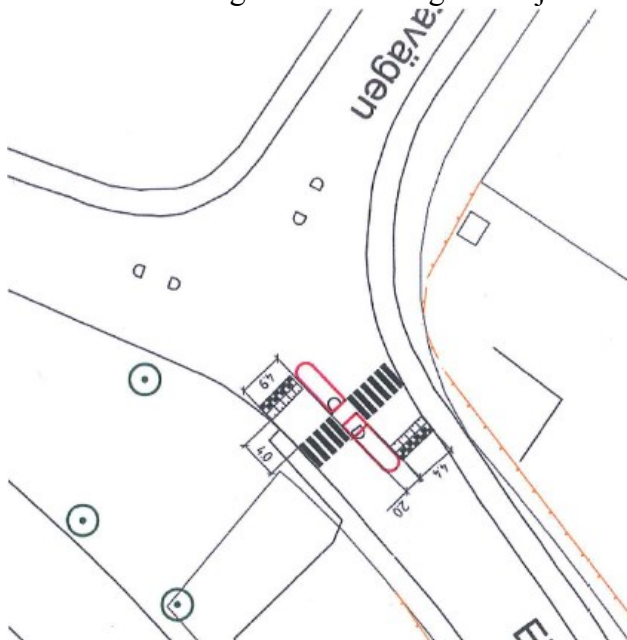
Figur 33. Översikt över åtgärder på Eksätravägen

1. Eksätravägen vid Sätra IP



Hastighetsdämpande åtgärd utförs vid övergångsstället som leder mellan parkeringsplats och Sättra IP genom att passagen smalnas av till ett körfält. Övergångsställets läge justeras något österut.

2. Eksätravägen vid korsning med Björksätravägen



Övergångsstället höjs upp genom ramper.

3. Eksätravägen vid korsning med Kungsätravägen



Övergångsställena på båda sidor om korsningen hastighetssäkras med busskuddar. Från norr och söder om korsningen är det väjningsplikt.

- **Lammholmsbacken**

Hastighetsgränsen på Lammholmsbacken är idag 30 km/h. Den skyltade hastighetsgränsen kommer att höjas till 40 km/h. Gatan trafikeras av mellan 4100 och 4400 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är mellan 33 och 48 km/h i 85-percentilen. Gatan

trafikeras inte av bussar i linjetrafik. Längs med vägen löper ett gång- och cykelnät väl avskilt från gatan, dikt an gatan finns en gångbana. Cyklister använder det avskilda gång- och cykelnätet i hög utsträckning vilket gäller generellt i Skärholmen då området är byggt enligt trafiksepareringsprincipen med planskilda gcm-passager (komplettering med gcm-passager i plan har gjorts sedan området byggdes).

Totalt föreslås åtgärder på en plats. Syftet med åtgärden är att minska antalet trafikolyckor och öka hastighetsefterlevnaden.



Figur 34. Översikt över åtgärd på Lammholmsbacken

1. Lammholmsbacken vid korsning med Skärholmsvägen



Över Lammholmsbacken nordväst om korsningen med Skärholmsvägen föreslås gång- och cykelbanan göras genomgående. Cykelstråket utgör en del av pendlingsstråket som löper längs med Skärholmsvägen. På Skärholmsvägen strax innan korsningen med Lammholmsbacken breddas körbanan upp från två till tre körfält. I förhållande till trafikmängd (ca 4600 fordon/dygn) är körbanan överdimensionerad. Åtgärdsförslaget är att ta bort ett av körfälten till förmån för att istället bredda gång- och cykelbanan längs med Skärholmsvägens östra sida. Två körfält i nordöstlig riktning skulle finnas kvar, ett för trafik rakt fram och åt höger och ett för vänstersvängande trafik. Åtgärden behöver dock samordnas och godkännas av Huddinge kommun då delar av åtgärden går in i Huddinge. Åtgärden bedöms leda till lägre hastigheter genom korsningen och att korsningen blir lättare att överblicka. Nordöst om korsningen finns det en befintlig avsmalning av körbanan förbi gång- och cykelpassagen.

- **Skärholmsvägen**

Dagens hastighetsgräns på Skärholmsvägen är 70 km/h och 50 km/h. Skyltad hastighet kommer bli 60 km/h, vilket är både en sänkning och en höjning. Gatan har en varierad mängd trafik mellan 3700 och 19700 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är mellan 53 och 75 km/h. Gatan trafikeras av busstrafik. På del av sträckan finns det en gång- och cykelbana som löper längs med

vägen och på del av sträckan är gång- och cykelbanan separerad med räcke, i övrigt med en bred plattrad mellan oskyddade trafikanter och motorfordon.

Totalt föreslås åtgärder på två platser, dessa beskrivs under Lammholmsbacken och Bredängs allé.

- **Svanholmsvägen**

Hastighetsgränsen är idag 50 km/h på Svanholmsvägen. Skyltad hastighet kommer sänkas på del av sträckan till 40 km/h och höjas på del av sträckan till 60 km/tim. Gatan trafikeras av ca 5500 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är ca 54 km/h i 85-percentilen. Gatan trafikeras av busstrafik. Längs med vägen där hastigheten höjs löper ett gång- och cykelnät väl avskilt från gatan, dikt an gatan finns en gångbana. Cyklister använder det avskilda gång- och cykelnätet i hög utsträckning vilket gäller generellt i Skärholmen då området är byggt enligt trafiksepareringsprincipen med planskilda gcm-passager (komplettering med gcm-passager i plan har gjorts sedan området byggdes, men är på Svanholmsvägen mycket få).

De platser som har identifierats för åtgärder kommer ingå för ombyggnad inom andra projekt.

- **Vårbergsvägen**

Hastighetsgränsen på Vårbergsvägen är idag 30 km/h och 50 km/h. Skyltad hastighet kommer sänkas till 40 km/tim del av sträckan, del av sträckan får oförändrad hastighetsgräns till 30 km/tim. Gatan har en varierad trafikmängd mellan 1200 och 12800 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är mellan 45 och 67 km/h i 85-percentilen. Gatan trafikeras av busstrafik. Längs med vägen löper ett gång- och cykelnät väl avskilt från gatan, dikt an gatan finns en gångbana. Cyklister använder det avskilda gång- och cykelnätet i hög utsträckning vilket gäller generellt i Skärholmen då området är byggt enligt trafiksepareringsprincipen med planskilda gcm-passager (komplettering med gcm-passager i plan har gjorts sedan området byggdes, men är på Vårbergsvägen få).

De platser som har identifierats för åtgärder kommer ingå för ombyggnad inom andra projekt.

- **Vårholmsbackarna**

Hastighetsgränsen på Vårholmsbackarna är 30 km/h och 50 km/h idag. Skyltad hastighet kommer sänkas till 40 km/h del av

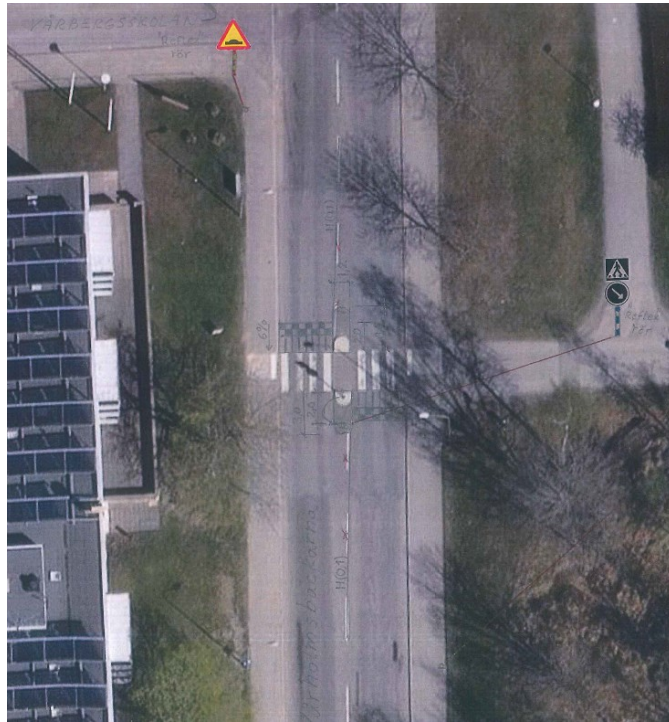
sträckan och höjas till 40 km/h del av sträckan, del av sträckan får oförändrad hastighetsgräns till 30 km/h vid förskolan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan trafikeras av mellan 1800 och 6300 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är mellan 44 och 54 km/h i 85-percentilen. Gatan trafikeras av busstrafik. Längs med vägen där hastigheten höjs löper ett gång- och cykelnät väl avskilt från gatan, dikt an gatan finns en gångbana. Cyklister använder det avskilda gång- och cykelnätet i hög utsträckning vilket gäller generellt i Skärholmen då området är byggt enligt trafiksepareringsprincipen med planskilda gcm-passager (komplettering med gcm-passager i plan har gjorts sedan området byggdes).

Totalt föreslås åtgärder på två platser. Syftet med åtgärderna är öka hastighetsefterlevnaden och att hastighetssäkra passage vid skola och förskola.



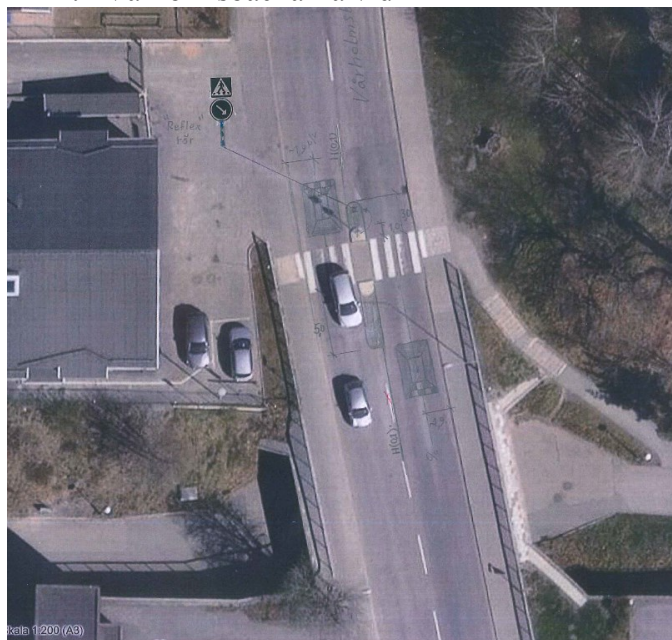
Figur 35. Översikt över åtgärder på Vårholmsbackarna

1. Vårholmsbackarna vid nr 112



Övergångsstället hastighetssäkras genom att höjas upp med ramper. Mittrefugen förlängs förbi ramperna.

2. Vårholmsbackarna vid nr 114



Övergångsstället hastighetssäkras genom busskuddar på vardera sidan om passagen. Mittrefugen förlängs förbi busskuddarna.

- **Ålgrytevägen**

Hastighetsgränsen på Ålgrytevägen är idag 30 km/h och 50 km/h. Skyltad hastighet kommer bli 40 km/h vilket är både en höjning och en sänkning av hastigheten. Gatan trafikeras av mellan 1400 och 2900 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är mellan 46 och 57 km/h. Gatan trafikeras av busstrafik. Längs med vägen där hastigheten höjs löper ett gång- och cykelnät väl avskilt från gatan, dikt an gatan finns en gångbana. Cyklister använder det avskilda gång- och cykelnätet i hög utsträckning vilket gäller generellt i Skärholmen då området är byggt enligt trafiksepareringsprincipen med planskilda gcm-passager (komplettering med gcm-passager i plan har gjorts sedan området byggdes).

Totalt föreslås åtgärder på en plats. Syftet med åtgärden är att öka hastighetsefterlevnaden.



Figur 36. Översikt över åtgärder på Ålgrytevägen

1. Ålgrytevägen vid nr 13



Övergångsställets läge justeras något västerut och hastighetssäkras med busskuddar. En mittrefug anläggs.

Normalm



Figur 37. Översiktsskarta för gator inom Normalm delområde 2, etapp 1

- Cederdalsgatan

På Cederdalsgatan kommer högsta tillåtna hastighet att sänkas från 50 km/h till 40 km/h. Gatan har ett trafikflöde på ca 31900 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är ca 51 km/h i 85-percentilen. Cederdalsgatan ingår i det primära vägnätet. Gatan trafikeras inte av busstrafik. Cykling sker på cykelbana.

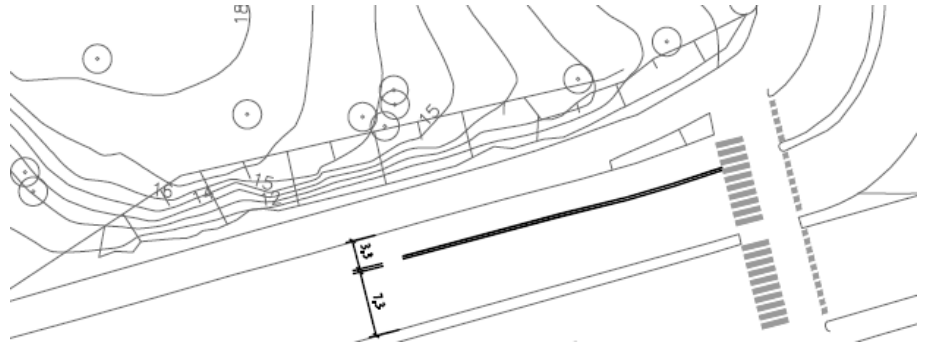
Totalt föreslås åtgärd på en plats längs Cederdalsgatan. Platsen uppfyller kriteriet olycksdrabbad plats och låg hastighetsefterlevnad. Skolor finns även i närheten.



Figur 38. Översikt över åtgärder längs Cederdalsgatan

1. Cederdalsgatan/Roslagstull

En ny heldragen linje uppförs för att undvika att körfältsbyten uppförs direkt väster om övergångsstället. Konsekvenserna väntas bli ökad tydlighet och minskad risk för trafikolyckor.



- **Mäster Samuelsgatan**

På Mäster Samuelsgatan kommer högsta tillåtna hastighet fortsättningsvis vara 30 km/h. Gatan har ett trafikflöde på ca 8300 fordon/dygn. Uppmätt hastighet är ca 32 km/h i 85-percentilen. Cykling sker i blandtrafik och parkering är tillåten längs större delen av gatan. En kortare sträcka, om ca 60 m, ingår i det primära vägnätet. Längs denna sträcka föreslås inga åtgärder inom denna etapp.

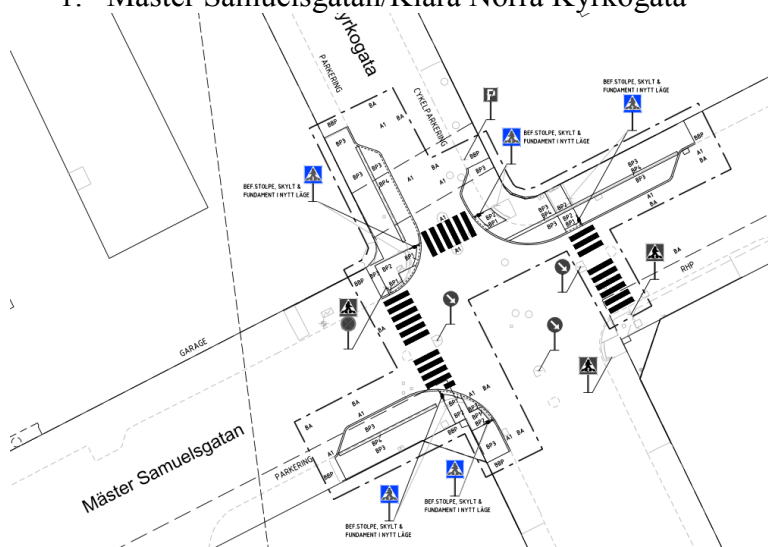
Mäster Samuelsgatan trafikeras permanent av nattbusslinjer och tillfälligt av lokalbussar. Lokalbusslinjerna trafikerar Mäster Samuelsgatan tillfälligt på grund av pågående närliggande vägarbeten. Omledningen av busslinjerna har medfört att ett kollektivtrafikkörfält inrättats längs Mäster Samuelsgatan. Kollektivtrafikkörfältet kommer att utgå då den tillfälliga omledningen av busslinjerna upphör. I samband med detta kommer även kantstensparkeringen, som numera har en tillfällig lösning, att återställas. När Fredsgatan stängs av för trafik kommer lokalbusslinje 65 trafikera Mäster Samuelsgatan mellan Klara Norra kyrkogata och Regeringsgatan.

Totalt föreslås åtgärder vid tre platser på Mäster Samuelsgatan. Platserna uppfyller inga kriterier men har höga gångflöden. Konsekvenserna av åtgärderna förväntas bli sänka hastigheter och därmed ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för fotgängare. Siktförhållandena för fotgängare förväntas även förbättras.



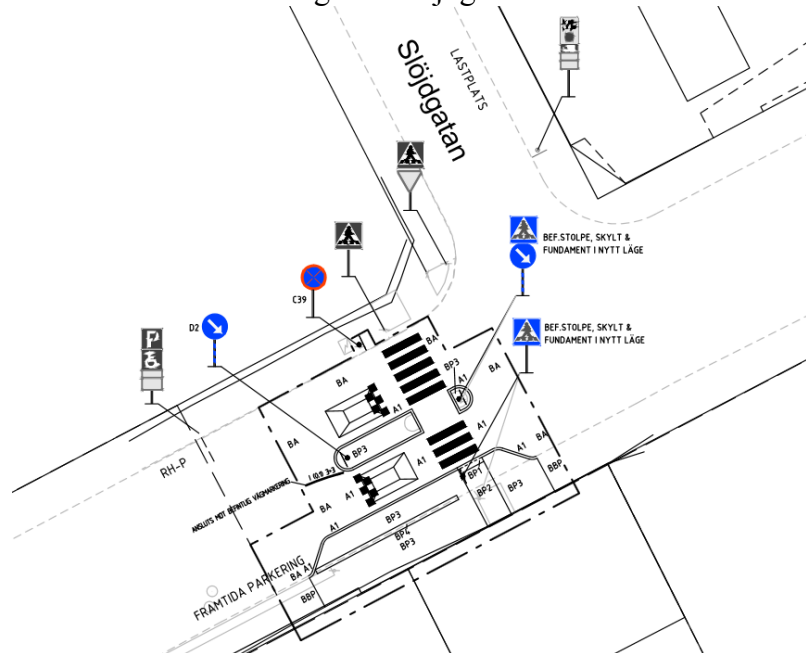
Figur 39. Översikt över åtgärder längs Mäster Samuelsgatan.

1. Mäster Samuelsgatan/Klara Norra Kyrkogata



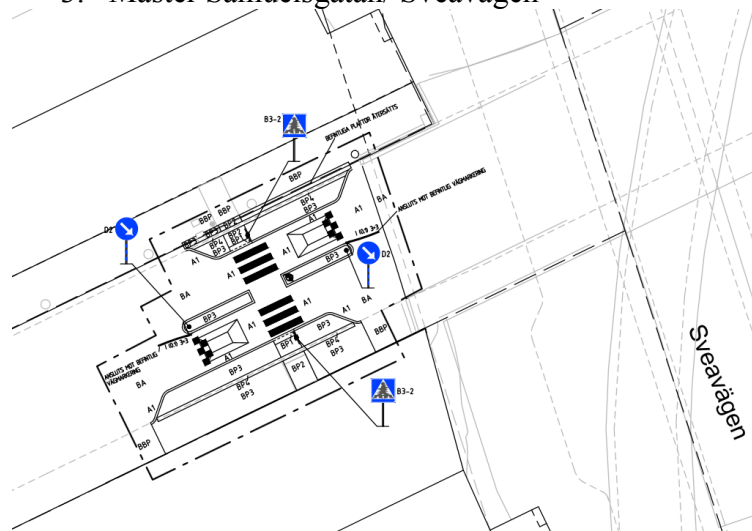
Föreslagen åtgärd utgörs av en avsmalnad körbana i och med breddning av gångbana.

2. Mäster Samuelsgatan/Slöjdgatan



En busskudde anläggs i respektive körriktning på västra sidan om övergångsstället. Körbanan smalnas av och mittrefugen breddas och förlängs.

3. Mäster Samuelsgatan/ Sveavägen



En busskudde anläggs i respektive körriktning på vardera sidan om övergångsstället. Körbanan smalnas av och en mittrefug anläggs. Mittrefugen förses med belysning.

• Norra Stationsgatan

På Norra stationsgatan sänks högsta tillåtna hastighet från 50 till 40 km/h. Gatan trafikeras av ca 4700 fordon/dygn (öster om

Solnavägen). Uppmätt hastighetsgräns är ca 38 km/h i 85-percentilen. Gatan trafikeras av ca 12100 fordon/dygn (väster om Solnavägen).

Cykling sker delvis på cykelbana och delvis i cykelfält. Gatan uppfyller kriterierna trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för genomförande av åtgärder och åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

Trafikkontoret har valt att inte gå vidare med tidigare utredda åtgärder på Norra Stationsgatan. Detta med anledning av att platserna är lokaliserade inom projekt Hagastaden. Norra Stationsgatan kommer, i projekt Hagastaden, att smaltas av och ändra karaktär vilket troligtvis kommer öka trafiksäkerheten och hastighetsefterlevnaden.

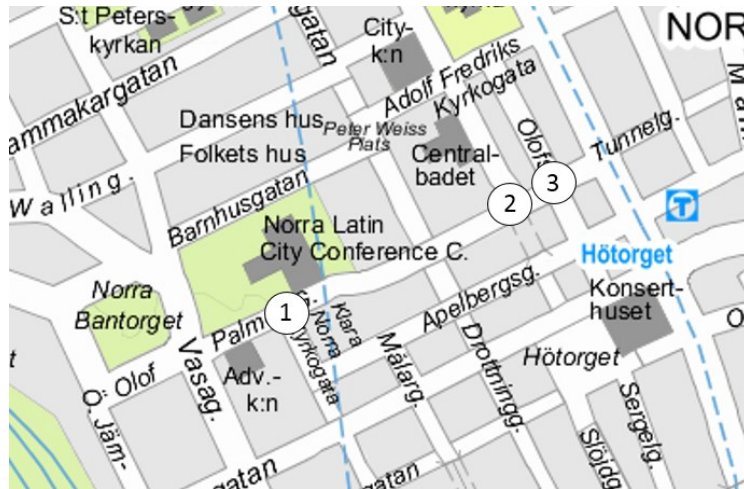
- **Olof Palmes gata**

På Olof Palmes sänks högsta tillåtna hastighet från 50 till 40 km/h. Gatan har ett trafikflöde på ca 4400 fordon/dygn.

Uppmätt hastighet är ca 31 km/h i 85-percentilen. En kortare sträcka, om ca 100 m, ingår i det primära vägnätet. På denna sträcka trafikerar bussar i linjetrafik. Inga åtgärder föreslås längs denna sträcka. Cykling sker i blandtrafik och parkering är tillåten längs större delen av gatan.

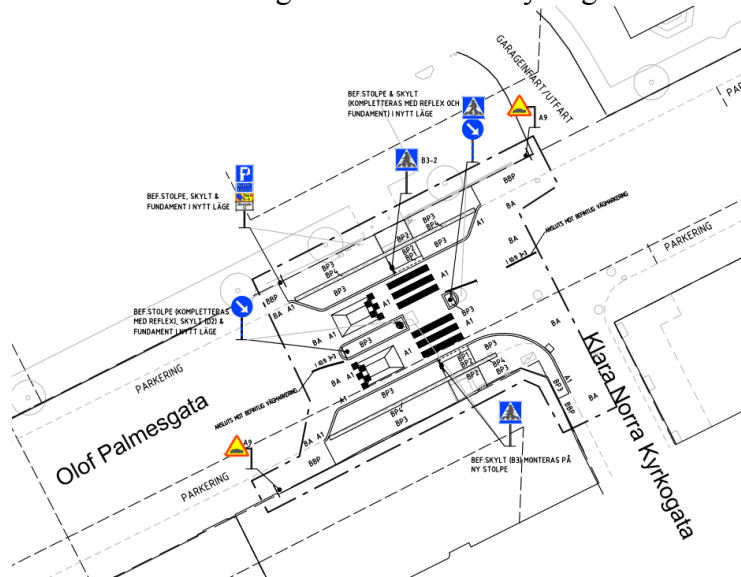
Totalt föreslås åtgärder vid tre platser på Olof Palmes gata. Platserna uppfyller inga kriterier men har höga gångflöden varför åtgärder ändå bedöms motiverade.

Konsekvenserna av åtgärderna förväntas bli sänka hastigheter och därmed ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för fotgängare. Siktförhållandena för fotgängare förväntas även förbättras.



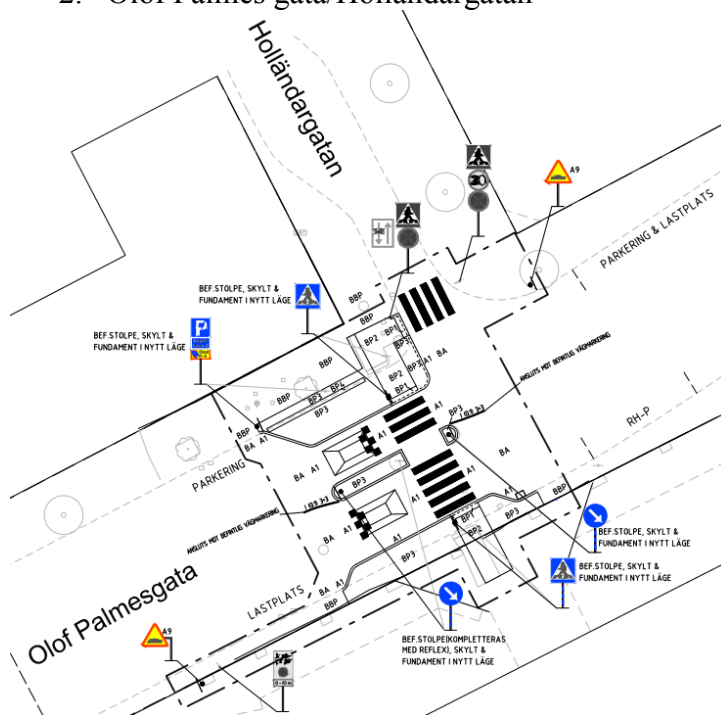
Figur 40. Översikt över åtgärder längs Olof Palmes gata

1. Olof Palmes gata/Klara Norra Kyrkogata



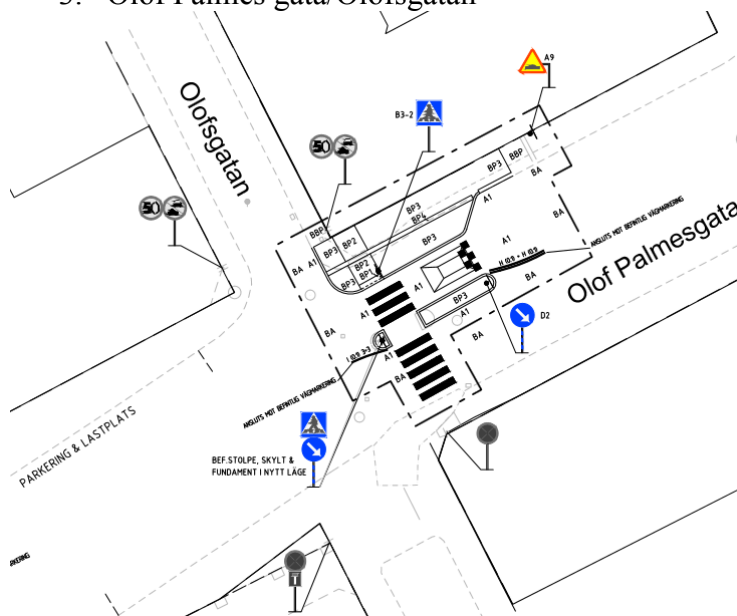
En busskudde anläggs i respektive körriktning på västra sidan om övergångsstället. Körbanan smalnas av och mittrefugen förlängs. Mittrefugen förses med belysning.

2. Olof Palmes gata/Holländargatan



En busskudde anläggs i respektive körriktning på västra sidan om övergångsstället. Körbanan smalnas av och mittrefugen förlängs.

3. Olof Palmes gata/Olofsgatan



En busskudde anläggs i västra körriktningen på östra sidan om övergångsstället. Körbanan smalnas av och mittrefugen förlängs.

Ärendets beredning

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

Tidplan

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

Ekonomi

Kommunfullmäktige tog 2017-06-12 beslut om inriktning för Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden. Utgiften för föreslagna fysiska åtgärder i detta ärende ryms inom ramen för beslutat totalbelopp om 750 mnkr.

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

Efter inriktningsbeslutet har planeringsarbetet fortsatt och projektets innehåll och omfattning ändrats i vissa delar. I detta genomförandebeslut ingår åtgärder för cirka 137 mnkr (inklusive index). Åtgärderna har rymts in i kontorets långsiktiga investeringsplan.

Utgifterna för de fyra delområdena framgår översiktligt av nedanstående tabell.

Översikt		
	Preciserat Inriktnings- beslut	Genomförande- beslut
Hässelby- Vällingby	51,0	80,0
Liljeholmen inkl. Fruängen	23,0	23,4
Norrmalm	8,0	7,5
Skärholmen	68,0	26,1
Totalt	150,0	137,0

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

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

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

Hässelby-Vällingby, utgift i löpande prisnivå (mnkr)						
	2017	2018	2019	2020	2021	Totalt
Utredning/projektering	0,6	4,5			0,3	5,4
Utbyggnad (inkl. byggledning)		0,2	17,2	18,9	17,2	53,5
Bygggherrekostnader	0,1	0,4	0,5	0,5	0,5	2,0
Index			1,1	2,4	3,4	6,8
Summa	0,7	5,1	18,8	21,8	21,4	67,8
Riskpåslag 20 %						12,2
Totalt						80,0

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

Skärholmen, utgift i löpande prisnivå (mnkr)					
	2017	2018	2019	2020	Totalt
Utredning/projektering	0,3		1,5	0,2	2,0
Utbyggnad (inkl. byggledning)		0,1	7,0	8,9	16,0
Byggherrekostnader	0,1	0,2	0,2	0,2	0,7
Index			0,6	1,2	1,8
Summa	0,4	0,3	9,3	10,5	20,5
Riskpåslag 30 %					5,6
Totalt					26,1

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

Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.

Kapitalkostnader och nuvärdesberäkning

De årliga kapitalkostnaderna beräknas öka med cirka 4,6 mnkr från och med 2021 då alla anläggningar är färdigställda.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en avskrivningstid om 30 år och intern ränta om 0,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

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

Organisation

Projektet kommer att bedrivas inom trafikkontoret.

Konsekvenser

Hastighetsöversynen i Stockholm syftar till att anpassa hastigheten efter gatans funktion samt prioriteringar i framkomlighetsstrategin. I och med införandet av de nya hastighetsbegränsningarna samt de fysiska åtgärderna bidrar detta till en bättre hastighetsefterlevnad.

Kontoret har valt att fokusera de fysiska åtgärderna vid passager för att få en god trafiksäkerhet där oskyddade trafikanter korsar gatan. Detta kan medföra att hastighetsefterlevnaden på sträckan mellan åtgärderna inte är lika hög.

Hastighetsöversynen är primärt en trafiksäkerhetsåtgärd men den ger samtidigt många positiva följd effekter såsom minskat buller och vibrationer samt trivsammare och mer attraktiva gaturum. De trafiksäkerhetsåtgärder som utförs inom projektet medför att barn i trafiken tar sig fram på ett säkrare sätt och belysningsåtgärderna bidrar till att gaturummet upplevs som tryggare. I och med att platser där många barn rör sig är ett av bedömningskriterierna för urval av platser för åtgärder har barnperspektivet ett särskilt fokus i projektet. Förutom att trafiksäkerheten och tryggheten ökar förbättras tillgängligheten vid de passager som byggs om genom att alla övergångsställen tillgänglighetsanpassas.

Kontoret bedömer att driftkostnaderna ökar i och med de tillkommande åtgärderna då ytor i körbanan blir mer svåråtkomliga och fler anläggningar skapas som kräver underhåll t.ex.

cirkulationsplatser, cykelbanor och ramper vid upphöjda övergångsställen.

Jämställdhetsperspektiv

I samband med planeringen av stadens offentliga rum är det viktigt att säkerställa att män och kvinnor har lika möjligheter att nyttja dem, vilket kan åstadkommas genom satsningar för ökad trygghet och trafiksäkerhet, t.ex. genom att motverka barriärer och upprätthålla god belysning. Studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet, varför trygghetsskapande åtgärder är positiva ur ett jämställdhetsperspektiv, men också utgör exempel på god planering som gynnar alla grupper i samhället. Åtgärderna som utreds inom ramen för hastighetsplanen syftar till att skapa ett mer trafiksäkert gaturum där de oskyddade trafikanterna prioriteras, men där även olycksdrabbade korsningar mellan motorfordon föreslås byggas om. Genom att utföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder ökar både den upplevda och den faktiska tryggheten. Fördelningen mellan män och kvinnor som skadas i trafikolyckor mellan fotgängare och motorfordon i Stockholm är mycket jämn, 51 % kvinnor och 49 % män.

I trafikolyckor med motorfordon, där oskyddade trafikanter inte har varit inblandade, är det fler män än kvinnor som skadas. Männen utgör också en större andel av de trafikanter som färdas i ett motorfordon varför de åtgärder som planeras i korsningar gynnar fler män än kvinnor. Jämställdhet i transportsystemet handlar dock inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan att båda könen ska ha samma möjligheter.

Trafikkontorets förslag

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

Slut

Bilagor

1. Investeringskalkyl