

2019-06-27

Handläggare
Elenore Bjelke
08-508 260 35

Till
Trafiknämnden
2019-09-26

Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3, etapp 1, Farsta, Skarpnäck och Östermalm. Precisering av inriktningsbeslut (KF 2017-06-12 §22)

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till precisering av gator för trafiksäkerhetsåtgärder, fördelat enligt nedanstående och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekten inom delområde 3, etapp 1 upp till 10 mnkr, som underlag inför kommande genomförandebeslut:
 - Farsta: Bogårdsvägen, Enskedevägen (söder om Svedmyraplan-Grycksbovägen), Farstavägen, Fryksdalsbacken, Färnebogatan, Grycksbovägen (norr om Jösseforsvägen), Havsörnsvägen, Herrhagsvägen, Kristinehamnsgatan, Larsbodavägen (Farsta C-Farstavägen), Lingvägen (norr om Örbyleden), Magelungsvägen (Snösättravägen-Ågesta Broväg), Majrovägen, Pepparvägen, Perstorpsvägen, Sköndalsvägen, Stortorpsvägen (Perstorpsvägen-kommungräns), Tallkrogsvägen (söder om Röksvampsvägen), Ullerudsbacken, Vinthundsvägen, Värmlandsvägen, Ågesta Broväg. Ca 3,5 mnkr.
 - Skarpnäck: Byälsvägen, Finn Malmgrens väg, Flatenvägen, Flygfältsgatan, Fyrskepsvägen, Gamla Tyresövägen (Åstorpsringen-Vinthundsvägen), Kärrtorpsvägen, Malmövägen, Olaus Magnus väg (Hammarbybacken-Sparrmansvägen), Rusthållarvägen, Skrubba Malmväg, Sockenvägen (Kyrkogårdsvägen-Rusthållarvägen), Sparrmansvägen, Stångåvägen, Söderarmsvägen, Toresjövägen, Ulricehamnsvägen. Ca 4 mnkr.
 - Östermalm: Dag Hammarskjölds väg, Erik Dahlbergsgatan, Lindarängsvägen (Tegeluddsvägen-Louddsvägen), Narvavägen, Oxenstiernsgatan,

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 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

Strandvägen, Tegeluddsvägen (Lindarängsvägen-Frihamnsgatan, Sehlstedtsgatan-Sandhamnsgatan, Värtavägen-Lidingövägen). Ca 2,5 mnkr.

2. Trafiknämnden beslutar om avsteg från trafiknämndens beslut 2015-09-24 för följande gator:

- Farsta: Fagersjövägen, Färnebogatan, Havsrörsvägen, Herrhagsvägen, Kristinehamnsgatan, Magelungsvägen, Majrovägen, Pepparvägen, Perstorpsvägen, Sköndalsvägen, Stortorpsvägen (Perstorpsvägen-kommungräns), Ullerudsbacken, Värmlandsvägen.
- Skarpnäck: Finn Malmgrens väg, Flatenvägen, Flygfältsgatan, Fyrskeppsvägen, Gamla Tyresövägen (Åstorpsringen-Vinhundsvägen), Kärrtorpsvägen, Rusthållarvägen, Stångåvägen, Söderarmsvägen, Toresjövägen, Ulricehamnsvägen, Ystadsvägen.
- Östermalm: Roslagsvägen, Tegeluddsvägen.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Jenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

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

Staden är indelad i fem delområden gällande hastighetsplaner och genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder, se figur 1 för områdesindelning. För delområde 3 (Farsta, Skarpnäck, Östermalm och Rinkeby-Kista) föreslås 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. En hastighetsplan för delområde 3 presenteras i ett separat ärende för trafiknämnden.

Kontoret har haft följande kriterier som bedömningsgrund för att identifiera gator med åtgärdsbehov: platser där många barn rör sig, platser med stort olycksantal, sträckor med låg hastighetsefterlevnad och gator med röda kvalitetsavvikelser (gång-, cykel- och mopedpassager (gcm-passager) med bristande utformning i relation till skyltad hastighet) avseende oskyddade trafikanter samt gator som får en höjd hastighet. I och med dessa kriterier har nedanstående gator valts ut att studera vidare. Detta ärende behandlar endast åtgärder för gator som trafikeras av lågfrekvent busstrafik och således ingår i etapp 1. Slutligt val av gator och åtgärder tas av nämnden i samband med genomförandebeslut.

- Farsta: Bogårdsvägen, Enskedevägen (söder om Svedmyraplan-Grycksbovägen), Farstavägen, Fryksdalsbacken, Färnebogatan, Grycksbovägen (norr om Jösseforsvägen), Havsörnsvägen, Herrhagsvägen, Kristinehamnsgatan, Larsbodavägen (Farsta C-Farstavägen), Lingvägen (norr om Örbyleden), Magelungsvägen (Snösättravägen-Ågesta Broväg), Majrovägen, Pepparvägen, Perstorpsvägen, Sköndalsvägen, Stortorpsvägen (Perstorpsvägen-kommungräns), Tallkrogsvägen (söder om Röksvampsvägen), Ullerudsbacken, Vinthundsvägen, Värmlandsvägen, Ågesta Broväg. Ca 3,5 mnkr.
- Skarpnäck: Byälsvägen, Finn Malmgrens väg, Flatenvägen, Flygfältsgatan, Fyrskjeppsvägen, Gamla

Tyresövägen (Åstorpsringen-Vinthusvägen), Kärrtorpsvägen, Malmövägen, Olaus Magnus väg (Hammarbybacken-Sparrmansvägen), Rusthållarvägen, Skrubba Malmväg, Sockenvägen (Kyrkogårdsvägen-Rusthållarvägen), Sparrmansvägen, Stångåvägen, Söderarmsvägen, Toresjövägen, Ulricehamnsvägen. Ca 4 mnkr.

- Östermalm: Dag Hammarskjölds väg, Erik Dahlbergsgatan, Lindarängsvägen (Tegeluddsvägen-Louddsvägen), Narvavägen, Oxenstiernsgatan, Strandvägen, Tegeluddsvägen (Lindarängsvägen-Frihamngatan, Sehlstedtskatan-Sandhamngatan, Värtavägen-Lidingövägen). Ca 2,5 mnkr.

Kontoret bedömer att områdena har behov av en åtgärdsbudget på ca 42,0 mnkr för Farsta, ca 25,3 mnkr för Skarpnäck och ca 17,0 mnkr för Östermalm för åtgärder på de gator som ingår i etapp 1 (gator som trafikeras av lågfrekvent busstrafik). Samtliga gator i Rinkeby-Kista i hastighetsplanen ingår i etapp 2 (gator som trafikeras av stombuss eller högfrekvent busstrafik) och ingår därför inte i detta ärende, däremot ingår majoriteten av gatorna i Farsta i etapp 1. Skarpnäck och Östermalm kommer vara uppdelade på både etapp 1 och etapp 2. Beloppen är redovisade inklusive ett indextillägg på totalt 5,3 mnkr. Kontoret bedömer att det går att få en god trafiksäkerhet i de strategiskt utvalda passagerna och ökad hastighetsefterlevnad på sträckorna i och med den föreslagna åtgärds mängden.

Kontoret föreslår att avsteg görs från beslut om de generella principerna om trafikseparering vid höjningar av hastighetsgränser som togs i trafiknämnden 2015-09-24:

- Farsta: Fagersjövägen, Färnebogatan, Havsörnsvägen, Herrhagsvägen, Kristinehamngatan, Magelungsvägen, Majrovägen, Pepparvägen, Perstorpsvägen, Sköndalsvägen, Stortorpsvägen (Perstorpsvägen-kommungräns), Ullerudsbacken, Värmlandsvägen.
- Skarpnäck: Finn Malmgrens väg, Flatenvägen, Flygfältsgatan, Fyrskeppsvägen, Gamla Tyresövägen (Åstorpsringen-Vinthusvägen), Kärrtorpsvägen, Rusthållarvägen, Stångåvägen, Söderarmsvägen, Toresjövägen, Ulricehamnsvägen, Ystadvägen.
- Östermalm: Roslagsvägen, Tegeluddsvägen.

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 behövs för att uppnå målen till år 2020 och framöver.

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 och framöver ska andelen som håller hastighetsgränsen vara 98 %. Hastighetsplanen är en del av arbetet med att uppfylla målet om hastighetsefterlevnad.

Att införa nya hastighetsgränser handlar inte bara om att utmärka nya hastighetsgränser. 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 hastighetssäkra 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 hastighet. En stringens i detta underlättar även för trafikanten att förstå hur systemet är uppbyggt, och på så sätt även få ökad hastighetsefterlevnad.

I samband med de första hastighetsplanerna togs följande principer för nya hastighetsgränser fram:

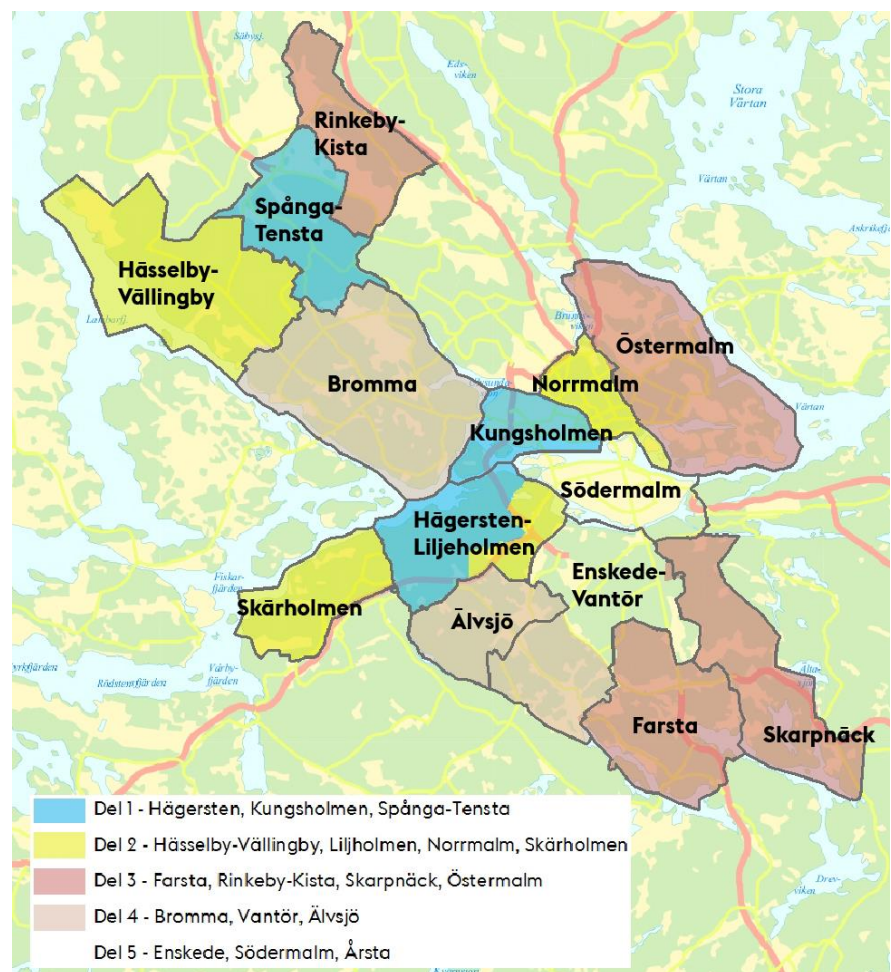
30 km/h: Gator som ingår i lokalnätet, på huvudgator utanför grundskolors huvudentréer och större idrottsplatser och lekplatser, på gator där det är mycket tätt med entréer (centrummiljöer) och mycket folkliv och målpunkter samt gator som är utformade för 30 km/h.

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

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

Tidigare beslut

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) och att under 2013 återkomma till nämnden med en redovisning av resultaten.



Figur 1: Översikt över hastighetsplanens fem delområden

Under 2012 togs hastighetsplaner fram för del 1 (Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten med delar av Liljeholmen), se figur 1

för områdesindelning. Under 2013 fick kontoret godkänt av nämnden att gå ut på remiss med de framtagna planerna och att fortsätta med hastighetsöversyn för resten av staden. Beslut om de nya hastighetsgränserna i del 1 fattades av nämnden 2015-09-24. I nämndens beslut framgår att eventuella hastighetshöjningar ska föregås av att åtgärder genomförs och av utredningar gällande luft och buller. Omskytningen av hastighetssänkningarna för del 1 genomfördes under våren 2016 och omskytningen av hastighetshöjningarna påbörjades våren 2019. Beslut gällande förändrade hastighetsgränser för del 2 (Hässelby-Vällingby, Norrmalm, Skärholmen och del av Liljeholmen inkl. Fruängen) fattades av nämnden 2017-11-23.

Beslut i trafiknämnden 2015-09-24

I samband med att trafiknämnden behandlade ärendet att ändra hastighetsgränserna inom del 1 (se figur 1 för områdesindelning) den 24 september 2015 fick kontoret i uppdrag att genomföra kommunikationsinsatser och förändring 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 till 60 km/h ska i möjligast mån trafikseparering ske med räcke/bred grönremsa eller dylikt på gator där detta saknas mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik. Vid hastighetshöjningar till 40 km/h ska i möjligast mån trafikseparering ske med kantsten 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 till följd av den stora investeringsvolymen för del 1 (se figur 1 för områdesindelning) gällande trafiksäkerhetsåtgärder fick kontoret i uppdrag att sänka hastigheten till 30 km/h 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 (se figur 1 för områdesindelning) etapp 1 d.v.s. för gator med lågfrekvent busstrafik. För gator med högfrekvent busstrafik och som trafikeras av stombuss kommer beslut att fattas i särskild ordning. Se mer om detta nedan. I enlighet med kontorets tjänsteutlåtande för ärendet kommer kontoret innan genomförandebeslut, i separata ärenden för varje delområde, 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 utgår ifrån av nämnden beslutade bedömningskriterier.

Fysiska åtgärder och kollektivtrafik

I detta ärende och i arbetet med hastighetsplanen omnämns gator med lågfrekvent busstrafik som etapp 1 och gator med högfrekvent busstrafik och stombuss som etapp 2. Orsaken till detta är att trafikförvaltningen vid Region Stockholm har framfört kritik mot det stora antalet gator där kontoret anser att fysiska åtgärder behövs och då främst på sträckor som trafikeras av stombusslinjer och annan högfrekvent busstrafik. Trafikkontoret genomför därför tester för att utvärdera åtgärdernas effekt på bland annat bussarnas restid och resenärernas komfort innan hastighetssänkande åtgärder genomförs i större omfattning på gator som trafikeras av högfrekvent busstrafik och stombuss. 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 genomfördes hösten 2018 och en slutredovisning av ärendet i trafiknämnden planeras till hösten 2019.

Kontoret har valt att tillsammans med trafikförvaltningen arbeta vidare med att differentiera gator med låg- respektive högfrekvent busstrafik. För sådana gator som trafikeras av stombuss eller annan högfrekvent busstrafik (högre turtäthet än 10 minuter per linje) avvaktar kontoret utvärderingen av genomförda teststräckor enligt vad som beskrivits ovan. Efter det kommer kontoret att tillsammans med trafikförvaltningen arbeta fram en gemensam målbild för omfattning och typ av åtgärder för gator som trafikeras av högfrekvent busstrafik och stombuss. För sådana gator med lågfrekvent busstrafik som detta ärende omfattar drivs arbetet vidare enligt ursprunglig plan.

Övervakning med kamera

Övervakning med hjälp av kamera, så kallad automatisk trafik-säkerhetskontroll (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 huvudgatunätet. Många huvudgator trafikeras frekvent av kollektivtrafikens bussar och på denna typ av gator kan ATK vara en effektiv 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 drifvar ATK-utrustningen, och polisen som behandlar bildmaterialet och gör utredningarna om hastighetsöverträdelser.

Det finns dock en del svårigheter kring etableringen av ATK. Utredning av bilder från kamerasystemet kräver mycket resurser från polisen. Trafikverket har formulerat ett antal kriterier för när ATK kan beviljas. Till de viktigare kriterierna hör uppmätt medelhastighet jämfört med skyltad hastighet, hög olycksrisk och stort antal korsande oskyddade trafikanter. Det är till större delen flerfältsvägar som uppfyller kriterierna för ATK i Stockholm. Trafikverket placerar dock inte ATK längs flerfältsvägar i ytläge, 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 etablering av ATK på fyra platser på del av Magelungsvägen (sträckan mellan Snösättravägen och Farstavägen). Projektet staden har tillsammans med Trafikverket ska ses som ett försök och detta ska avslutas och utvärderas innan det blir aktuellt för kommuner att söka nya etableringar.

För staden innebär etablering av ATK en investeringsutgift om ca 500 tkr och en årlig driftkostnad om ca 100 tkr per placering.

Dynamiska farthinder

Kontoret har fått i uppdrag av kommunfullmäktige att pröva och utvärdera möjligheterna att använda sig av dynamiska farthinder, en typ av rörliga farthinder. I dagsläget är det relativt få kommuner som använder sig av sådana. Därmed är det svårt att veta om dessa kommer hålla bra över tid och även hur markvibrationer påverkas för t.ex. närliggande bostäder. Utbyggnad kommer att ske på två platser, en i Hässelby-Vällingby och en i Skärholmen, för att sedan utvärderas gällande bl.a. vibrationspåverkan samt drift och underhåll.

Precisering av åtgärder inom delområde 3, etapp 1

Nedan redovisas på vilka gator där fysiska åtgärder föreslås och gator där kontoret föreslår avsteg från tidigare beslut.

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 ny utmärkning av nya hastighetsgränser. Det är därför viktigt att hitta en rimlig nivå för åtgärderna, som kan gälla för hela staden. Det är mot bakgrund av detta nödvändigt att göra en prioritering av var och hur omfattande åtgärder som ska göras.

Enligt beslut i nämnd, som beskrivits tidigare, ska kontoret vid hastighetshöjningar i möjligaste mån separera de oskyddade trafikanterna från motorfordonstrafiken. Att genomföra trafiksepareringar är generellt en dyr åtgärd. Tidsmässigt innebär det även en längre tid för genomförandet av åtgärder i hela staden eftersom ett större projekt tar längre tid att bygga än de nedan föreslagna punktåtgärderna. Kontoret bedömer att det är svårt att inom den långsiktiga budgetramen rymma stora investeringar för trafikseparering inom projekt Hastighetsplan. Kontoret ser att en

konsekvens kan bli att andra, mer angelägna trafiksäkerhetsåtgärder förskjuts länge i tid. Kontoret föreslår därför några avvikelser från beslut i trafiknämnden 2015-09-24, vilket redovisas i åtgärdsförslaget nedan.

Kontoret föreslår att åtgärderna inom arbetet med hastighetsplanen fokuserar på punktåtgärder för att säkra gång-, cykel- och mopedpassager (gcm-passager). För att prioritera mellan alla berörda gator har följande kriterier används som bedömningsgrund:

- 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” (gcm-passager med bristande utformning i relation till skyltad hastighet).

För att hitta en lämplig ambitionsnivå har behovet av fysiska åtgärder i del 3, etapp 1 studerats utifrån dessa kriterier. Kontoret föreslår att åtgärderna ska vara enklare typåtgärder, se bilaga 1, som i första hand utförs i strategiskt viktiga korsningspunkter. Föreslagna enklare typåtgärder kostar cirka 0,3–2 mnkr per åtgärd. En cirkulationsplats är betydligt dyrare, cirka 7 mnkr.

Förslag till förändrade hastighetsgränser, som presenteras i ett separat ärende för trafiknämnden, redovisar både sänkningar och höjningar. Kontoret ser behov av att säkra hastigheten på vissa av de gator där hastigheten föreslås sänkas 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 3 etapp 1 har kontoret identifierat mellan 7 och 21 gator per stadsdelsområde som är i behov av åtgärder utifrån ovanstående kriterier. Detta innebär en investeringsutgift om 17-42 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 3 etapp 1 inkluderar gator som trafikeras av lågfrekvent busstrafik (glesare trafikering än

10 min per busslinje) enligt vad som beskrivits ovan. Detta gör att antalet gator som är aktuella i detta ärende skiljer sig från en stadsdel till en annan. Majoriteten av gatorna i Rinkeby-Kista i hastighetsplanen delområde 3 är exempelvis gator som trafikeras av stombuss eller högfrekvent busstrafik och ingår därför i etapp 2 och behandlas följaktligen inte i detta ärende, medan majoriteten av gatorna i Farsta finns med här och för Skarpnäck och Östermalm finns gator både i etapp 1 och etapp 2.

Åtgärdsförslag

Nedan preciseras vilka gator inom delområde 3 etapp 1 som kontoret bedömer behöver trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

För varje gata redovisas nuvarande hastighetsgräns, föreslagen hastighetsgräns och vilka kriterier som gatan uppfyller för att utredas vidare för åtgärder. I beskrivningen anges även om gatan uppfyller nämndens beslut enligt ovan om separering mellan oskyddade trafikanter och motorfordon samt om gatan trafikeras av busstrafik.

Ärendet omfattar uppsamlings- och huvudgatunätet i enlighet med hastighetsplanen där uppsamlingsgatorna har en uppsamlande funktion för lokalgatunätet med en relativt liten trafikmängd på vanligen under 4000 fordon/dygn. Huvudgatunätet har vanligen en trafikmängd på över ca 4500 fordon/dygn. Hastigheten beskrivs för 85-percentilen d.v.s. 85 % av alla fordon har en hastighet lika med eller lägre än angiven hastighet. De gator som ingår i hastighetsplanen del 3 etapp 1, men som inte kommer utredas vidare anges under respektive stadsdelsområde med en motivering varför gatan inte kommer ingå för vidare utredning av åtgärder.

Gator där hastigheten höjs från 30 km/h till 40 km/h

Enligt principerna för nya hastighetsgränser ska gator som ingår i huvudgatunätet med bebyggelse längs sträckan och många korsningspunkter, gator i industri- och verksamhetsområden samt gator som ingår i lokalnätet och har en uppsamlande funktion ha en hastighet av 40 km/h.

Enligt nämndens beslut krävs dock som huvudregel separering med minst kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik för att hastigheten ska höjas. Avsteg kan dock beslutas av nämnden.

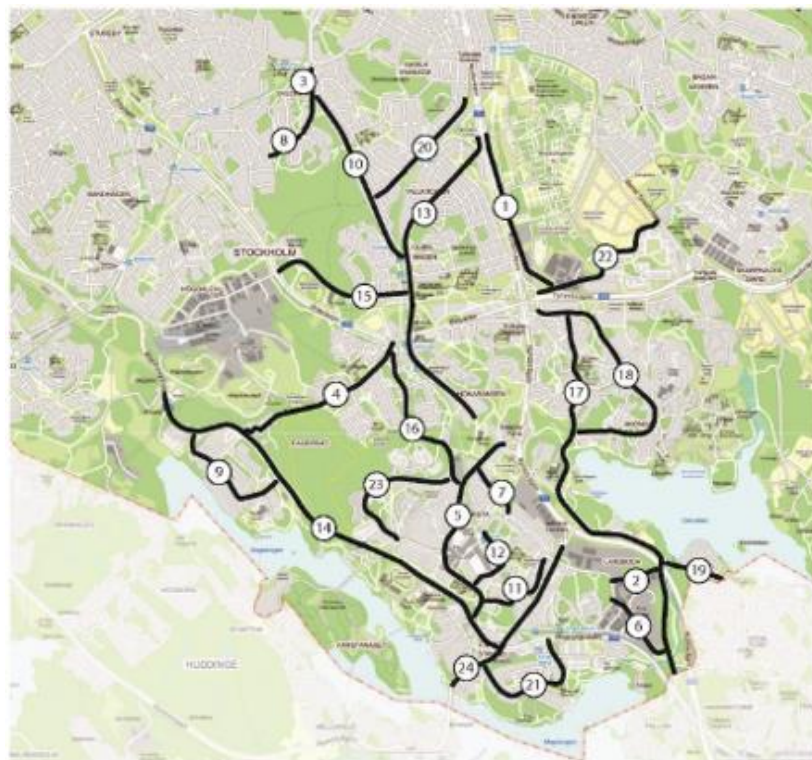
Gator där hastigheten höjs från 50 km/h till 60 km/h

Enligt principerna för nya hastighetsgränser ska gator i det övergripande nätet med hög grad av separering, få korsningspunkter

och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen ha en hastighetsbegränsning av 60 km/h.

Enligt nämndens beslut krävs dock som huvudregel separering utöver kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordons- trafik för att hastigheten ska höjas. Avsteg kan dock beslutas av nämnden. Att sätta upp en separering utöver kantsten, såsom exempelvis gräsyta, trädrad eller räcke på befintliga gång- och cykelbanor kräver dock avvägningar. Ytan för de oskyddade trafikanterna minskas, såvida inte kantstenen flyttas utåt så att körbanan minskas. Kantstensflytt är också en kostsam ombyggnad, vilket måste vägas mot andra trafiksäkerhetsåtgärder. I vissa fall kan räcken skapa barriäreffekter och skapa ett intryck av trafikled snarare än en tätortsgata, med negativa konsekvenser för hastighetsefterlevnad och uppmärksamhet.

Farsta



- | | | |
|--------------------|------------------------------|--------------------|
| 1. Bogårdsvägen | 9. Havsörnsvägen | 17. Perstorpsvägen |
| 2. Edsvallabacken | 10. Herrhagsvägen | 18. Sköndalsvägen |
| 3. Enskedevägen | 11. Kristinehamnsgatan | 19. Stortorpsvägen |
| 4. Fagersjövägen | 12. Larsbodavägen | 20. Tallkrogsvägen |
| 5. Farstavägen | 13. Lingvägen | 21. Ullerudsbacken |
| 6. Fryksdalsbacken | 14. Magelungsvägen | 22. Vinthundsvägen |
| 7. Färnebogatan | 15. Majrovägen och Målkurvan | 23. Värmlandsvägen |
| 8. Grycksbovägen | 16. Pepparvägen | 24. Ågesta Broväg |

Figur 2: Gator som ingår i Farsta etapp 1

- **Bogårdsvägen**

Hastighetsgränsen på Bogårdsvägen är idag 50 km/h. Gatan planeras få en sänkt hastighet till 40 km/h på hela sträckan. Gatan uppfyller kriterierna trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager och röda kvalitetsavvikelser för oskyddade trafikanter för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms även vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Det finns inga bussar i linjetrafik längs sträckan. Längs med vägen löper ett gc-nät väl avskilt från gatan med grönremsa. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Enskedevägen (söder om Svedmyraplan-Grycksbovägen)**

Hastighetsgränsen på Enskedevägen är idag 50 km/h och 30 km/h. Gatan planeras få både en sänkt och en höjd hastighet till 40 km/h del av sträckan och till 30 km/h del av sträckan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet, att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen och röda kvalitetsavvikelser för oskyddade trafikanter för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms även vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Busstrafik trafikerar gatan. Det finns en gång- och cykelbana avskild med kantsten från körbanan. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Farstavägen**

Hastighetsgränsen på Farstavägen är idag 50 km/h och 30 km/h. Gatan planeras få en sänkt hastighet till 40 km/h och till 30 km/h del av sträckan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan uppfyller kriterierna trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager, att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen, höjd hastighet och röda kvalitetsavvikelser för oskyddade trafikanter för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms även vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Busstrafik trafikerar gatan. Det finns en gång- och cykelbana avskild med kantsten från körbanan. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Fryksdalsbacken**

Hastighetsgränsen på Fryksdalsbacken är idag 50 km/h. Gatan planeras få en sänkt hastighet till 40 km/h. Gatan uppfyller kriteriet röda kvalitetsavvikelser för vidare utredning av

åtgärder. Busstrafik trafikerar gatan. Cykling sker i blandtrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Färnebogatan**

Hastighetsgränsen på Färnebogatan är idag 30 km/h. Gatan planeras få en höjd hastighet till 40 km/h del av sträckan och till 30 km/h del av sträckan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet och att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms även vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen (vid förskolan). Busstrafik trafikerar gatan. Cykling sker i blandtrafik. För Färnebogatan föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon då gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd ca 3200 fordon/dygn.

Trafikmätningarna visar på en hastighet på ca 43 km/h (85-perc). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling även fortsättningsvis kan ske i blandtrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Grycksbovägen (norr om Jösseforsvägen)**

Hastighetsgränsen på Grycksbovägen är idag 50 km/h. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/h. Gatan uppfyller kriterierna röda kvalitetsavvikelser för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Busstrafik trafikerar gatan. Gång- och cykelbanor finns på båda sidor av gatan och separeras från körbanan med kantsten/grönremsa. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Havsörnsvägen**

Hastighetsgränsen på Havsörnsvägen är idag 30 km/h. Gatan planeras få en höjd hastighetsgräns till 40 km/h del av sträckan och till 30 km/h del av sträckan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet och att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms även vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Busstrafik trafikerar gatan. Cykling sker i blandtrafik. För Havsörnsvägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon då

gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd ca 1300 fordon/dygn. Trafikmätningarna visar på en hastighet ca 45 km/h (85-perc). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling även fortsättningsvis kan ske i blandtrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Herrhagsvägen**

Hastighetsgränsen på Herrhagsvägen är idag 50 km/h och 30 km/h. Gatan planeras få både en sänkt och en höjd hastighetsgräns till 40 km/h del av sträckan och till 30 km/h del av sträckan vid centrum och t-bana. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet, röda kvalitetsavvikelser och att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen för vidare utredning av åtgärder. Gatan trafikeras av bussar i närtrafik. Cykling sker i blandtrafik. För Herrhagsvägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon då gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd ca 2300 fordon/dygn. Trafikmätningarna visar på en hastighet ca 40 km/h (85-perc). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling även fortsättningsvis kan ske i blandtrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Kristinehamnsgatan**

Hastighetsgränsen på Kristinehamnsgatan är idag 30 km/h. Gatan planeras få en höjd hastighetsgräns till 40 km/h. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms även vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av busstrafik. Cykling sker i blandtrafik. För Kristinehamnsgatan föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon då gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd ca 1500 fordon/dygn. Trafikmätningarna visar på en hastighet ca 42 km/h (85-perc). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling även fortsättningsvis kan ske i blandtrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Larsbodavägen (Farsta C-Farstavägen)**

Hastighetsgränsen på Larsbodavägen är idag 50 km/h och 30 km/h. Gatan planeras få både en sänkt och höjd hastighetsgräns till 40 km/h. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet och röda kvalitetsavvikelser för vidare utredning av åtgärder. Gatan trafikeras av busstrafik. Längs med vägen i parkområdet löper

ett gc-nät väl avskilt från gatan, dikt an gatan finns en gångbana. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Lingvägen (norr om Örbyleden)**

Hastighetsgränsen på Lingvägen är idag 50 km/h. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/h och 30 km/h. Gatan uppfyller kriterierna trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager och röda kvalitetsavvikelser för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms även vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Busstrafik trafikerar gatan. Gång- och cykelbana finns längs del av sträckan, på sträckan parallellt med Nynäsvägen är cykelbanan avskild från körbanan med en målad linje. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Magelungsvägen (Snösättravägen-Ågesta Broväg)**

Hastighetsgränsen på Magelungsvägen är idag 70 km/h, 50 km/h och 40 km/h. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 60 km/h del av sträckan och höjd hastighetsgräns till 60 km/h del av sträckan. 40 km/h behålls på sträckan vid Farsta IP. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet, röda kvalitetsavvikelser och trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms även vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av busstrafik. Gång- och cykelbana finns längs sträckan, del av sträckan är den separerad med kantsten och del av sträckan med grönremsa. För Magelungsvägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon då antalet passagepunkter är mycket få. Gång- och cykeltrafiken färdas i hög utsträckning längs med gatan. Längs stor del av sträckan löper banvallen parallellt med vägen vilket gör att behovet av oordnade och ordnade passager för oskyddade trafikanter är mycket litet. De passagepunkter för gång- och cykeltrafikanter som finns har antingen hastighetsdämpande åtgärder eller ATK vid passagen alternativt är signalreglerade. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Majrovägen**

Hastighetsgränsen på Majrovägen är idag 30 km/h. Gatan planeras få en höjd hastighetsgräns till 40 km/h del av sträckan och oförändrad hastighetsgräns till 30 km/h del av sträckan. Gatan uppfyller kriterierna trafikolyckor vid korsningar/gcm-

passager och hastighetshöjning för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms även vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras i dagsläget av stombuss, men stombussen planeras få ändrad linjedragning inom kort. Därefter kommer busstrafik fortsatt trafikera sträckan, men med glesare trafikering. Gång- och cykelbana finns längs del av sträckan, del av sträckan sker cykling i blandtrafik. Gångbana finns längs del av sträcka endast på norra sidan om gatan, längs denna del vetter bostadsentréer m.m. inte ut mot gatan. För Majrovägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon på sträckan som planeras få en hastighetshöjning till 40 km/h, då gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd ca 1100 fordon/dygn. Trafikmätningarna visar på en hastighet ca 45 km/h (85-perc). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling även fortsättningsvis kan ske i blandtrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Pepparvägen**

Hastighetsgränsen på Pepparvägen är idag 30 km/h. Gatan planeras få en höjd hastighetsgräns till 40 km/h del av sträckan och oförändrad hastighetsgräns till 30 km/h del av sträckan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet och att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms även vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras inte av busstrafik. Cykling sker i blandtrafik. För Pepparvägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon då gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd ca 2900 fordon/dygn. Trafikmätningarna visar på en hastighet ca 39 km/h (85-perc). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling även fortsättningsvis kan ske i blandtrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Perstorpsvägen**

Hastighetsgränsen på Perstorpsvägen är idag 50 km/h och 30 km/h. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/h del av sträckan, höjd hastighetsgräns till 40 km/h del av sträckan och 60 km/h del av sträckan samt 30 km/h vid skolan. Gatan uppfyller kriterierna att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen, höjd hastighet och röda

kvalitetsavvikelser för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms även vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av bussar i linjetrafik.

Gång- och cykelbana finns längs del av sträckan och cykling sker i blandtrafik del av sträckan. Längs den del av Perstorpsvägen där hastigheten föreslås höjas till 60 km/h finns en gång- och cykelbana separerad från motorfordonstrafiken med kantsten och längs den del av Perstorpsvägen där hastigheten föreslås höjas till 40 km/h sker cykling i blandtrafik.

För Perstorpsvägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon på sträckan som planeras få en hastighetshöjning till 40 km/h, då gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd ca 2200 fordon/dygn. Trafikmätningarna visar på en hastighet ca 42 km/h (85-perc). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling även fortsättningsvis kan ske i blandtrafik. Avsteg föreslås även för sträckan som planeras få en hastighetshöjning till 60 km/h. Längs denna sträcka, som löper i utkanten av ett industriområde, finns det få passagepunkter för oskyddade trafikanter och få korsningspunkter för motorfordon. Gång- och cykeltrafikanterna rör sig i huvudsak längs med gatan på gång- och cykelbanan. Trafikmätningarna visar, utifrån dagens skyltade hastighet, på en hastighet om ca 69 km/h (85-perc). Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Sköndalsvägen**

Hastighetsgränsen på Sköndalsvägen är idag 50 km/h och 30 km/h. Gatan planeras få en sänkt hastighetsbegränsning till 40 km/h del av sträckan och 30 km/h del av sträckan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan samt höjd hastighetsgräns till 40 km/h del av sträckan. Gatan uppfyller kriterierna att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen, hastighetshöjning och röda kvalitetsavvikelser för oskyddade trafikanter för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av busstrafik.

Cykling sker i blandtrafik. Längs den sydvästra och den nordvästra delen av gatan finns det gångbana på ena sidan om gatan. För Sköndalsvägen föreslås avsteg från nämndens beslut

gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon på sträckan som planeras få en hastighetshöjning till 40 km/h. Den nordliga sträckan är kort, ca 100 m, och är en anpassning av 30-sträckan vid skolan. På den södra delen trafikeras gatan av en relativt liten trafikmängd ca 3900 fordon/dygn. Trafikmätningarna visar på en hastighet ca 39 km/h (85-perc). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling även fortsättningsvis kan ske i blandtrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Stortorpsvägen (Perstorpsvägen-kommungräns)**
Hastighetsgränsen på Stortorpsvägen är idag 50 km/h och 30 km/h. Gatan planeras få en både höjd och sänkt hastighetsgräns till 40 km/h. Stortorpsvägen ansluter vidare in till Huddinge kommun där dagens skyltade hastighet är 40 km/h. Gatan uppfyller kriterierna hastighetshöjning för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms även vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av busstrafik. Cykling sker i blandtrafik förutom sträckan mellan Perstorpsvägen och parkstråket vid Drevviken där det finns en gång- och cykelbana. För Stortorpsvägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon på sträckan som planeras få en hastighetshöjning till 40 km/h, då gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd ca 3200 fordon/dygn. Trafikmätningarna visar på en hastighet mellan ca 46 km/h (85-perc). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling även fortsättningsvis kan ske i blandtrafik då åtgärder planeras för att öka hastighetsefterlevnaden. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Tallkrogsvägen (söder om Röksvampsvägen)**
Hastighetsgränsen på Tallkrogsvägen är idag 30 km/h. Gatan planeras få en oförändrad hastighetsgräns. Gatan bedöms vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden. Cykling sker i blandtrafik. Gatan trafikeras inte av bussar i linjetrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Ullerudsbacken**
Hastighetsgränsen på Ullerudsbacken är idag 30 km/h. Gatan planeras få en höjd hastighetsgräns till 40 km/h del av sträckan och att 30 km/h bibehålls utanför skolan samt att 30 km/h bibehålls utanför förskolan de tider som är aktuella för vistelse

på förskolan. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet och att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms även vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Cykling sker i blandtrafik. Mellan Farstaplan och Magelungsvägen (ca 60 m) finns det gångbana på ena sidan om gatan. För Ullerudsbacken föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon på sträckan som planeras få en hastighetshöjning till 40 km/h, då gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd ca 1000-1500 fordon/dygn. Trafikmätningarna visar på en hastighet mellan ca 36 och 48 km/h (85-perc). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling även fortsättningsvis kan ske i blandtrafik då åtgärder planeras för att öka hastighetsefterlevnaden. Gatan trafikeras av busstrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Vinthusdsvägen**

Hastighetsgränsen på Vinthusdsvägen är idag 50 km/h. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/h. Gatan uppfyller kriterierna trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager och röda kvalitetsavvikelser för oskyddade trafikanter för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms även vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Cykling sker i blandtrafik. Gatan trafikeras inte av bussar i linjetrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Värmlandsvägen**

Hastighetsgränsen på Värmlandsvägen är idag 30 km/h. Gatan planeras få en höjd hastighetsgräns till 40 km/h och att 30 km/h bibehålls utanför förskolan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan uppfyller kriterierna att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen och höjd hastighet för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av busstrafik. Cykling sker i blandtrafik. För Värmlandsvägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon på sträckan som planeras få en hastighetshöjning till 40 km/h, då gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd ca 900 fordon/dygn. Trafikmätningarna visar på en hastighet mellan ca 41 km/h (85-perc). Kontorets bedömning är mot bakgrund av

detta att cykling även fortsättningsvis kan ske i blandtrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Ågesta Broväg**

Hastighetsgränsen på Ågesta Broväg är idag 50 km/h. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/h. Gatan uppfyller kriteriet röda kvalitetsavvikelser för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av busstrafik. Gång- och cykelbana finns längs sträckan. På del av sträckan är gång- och cykelbanan separerad från motorfordonstrafiken med vägräcke, på del av sträckan med bred grönremsa och på del av sträckan med kantsten. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

Gator som inte utreds vidare inom Farsta

Ett flertal gator inom Farsta stadsdelsområde ingår i andra utbyggnadsprojekt eller utreds inom ramen för andra uppdrag.

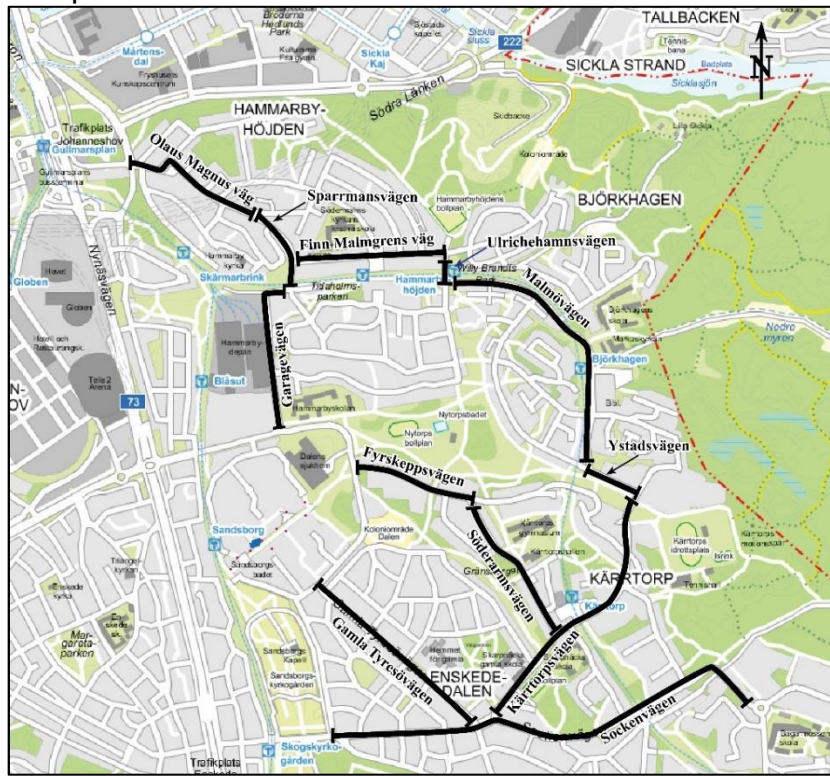
Följande gator kommer inte att utredas vidare inom detta projekt:

- Edsvallabacken – gatan går igenom ett industriområde och planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/h. Det är få målpunkter norr om vägen och få oskyddade trafikanter i gaturummet vid de passager som finns. Gatan planeras få ny belysning. Cykling sker i blandtrafik. Gatan har inte prioriterats för vidare utredning av åtgärder.
- Fagersjövägen – gatan sträcker sig genom bostadsområden i öst och skog- och naturmark i väst. Hastighetsgränsen planeras både sänkas och höjas till 40 km/h med bibehållen skyltad hastighet om 30 km/h vid skolan. Cykling sker i blandtrafik. Gatusektionen förbi bostadsområden är relativt smal och medger inte utrymme för cykelbana. För Fagersjövägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon på sträckan som planeras få en hastighetshöjning till 40 km/h, då gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd ca 1800-2800 fordon/dygn. Trafikmätningarna visar på en hastighet mellan ca 27-51 km/h (85-perc). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling även fortsättningsvis kan ske i blandtrafik. Åtgärder planeras för sänkt hastighet och ökad hastighetsefterlevnad inom pågående skolprojekt (Pepparvägen-Stadsbudsvägen och vid idrottsplatsen) samt

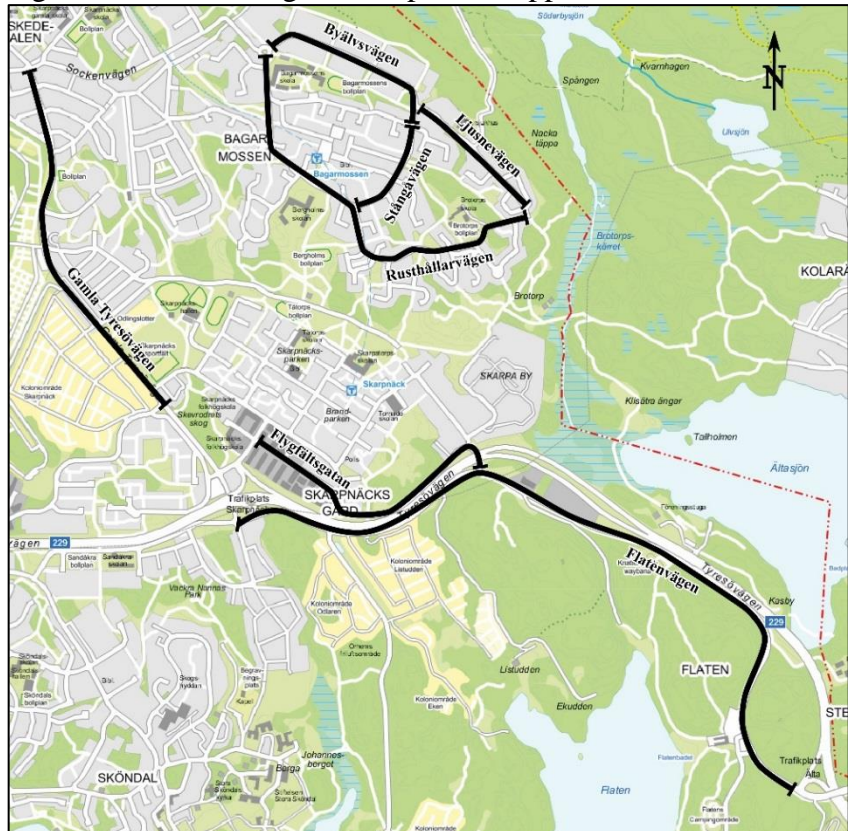
att passagen vid Magelungsvägen ingår för utredning inom spårprojekt för att inrymma en planskild passage. Därmed har gatan inom detta projekt inte prioriterats för vidare utredning av åtgärder.

- Gamla Tyresövägen (söder om Vinthundsvägen) – större delen av denna sträcka ingår i stadens exploateringsprojekt där gatan inom det projektet planeras få ny utformning. Därmed har gatan inom detta projekt inte prioriterats för vidare utredning av åtgärder.
- Sandåkravägen - större delen av denna sträcka (mellan Sköndalsvägen och Maria Röhls väg) ingår i pågående cykelprojekt där gatan planeras få en ny utformning. Det pågår också ett programarbete inom staden intill gatan. Resterande del av Sandåkravägen (mellan Maria Röhls väg och Gamla Tyresövägen) uppfyller inget av bedömningskriterierna för vidare utredning av åtgärder.
- Örbyleden (öster om Mölndalsbacken 142) – denna sträcka är utformad som ett transportrum med två till fyra körfält i vardera riktningen, mittseparering mellan körfält och sidoräcken/plank/staket samt gång- och cykelbana väl avskild från körbanan. Del av sträckan är gång- och cykelbanan avskild från körbanan med kantsten, på denna sträcka föreslås en hastighetssänkning till 40 km/h (i höjd med Hökarängens centrum). Korsningspunkter över vägen är signalreglerade. Gatan ingår i utredning inom kollektivtrafikprojekt. Därmed har gatan inom detta projekt inte prioriterats för vidare utredning av åtgärder.

Skarpnäck



Figur 3: Gator som ingår i Skarpnäck etapp 1



Figur 4: Gator som ingår i Skarpnäck etapp 1

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



Figur 5: Gator som ingår i Skarpnäck etapp 1

- **Byälvsvägen**

Hastighetsgränsen på Byälvsvägen är idag 30 km/h. Gatan planeras få höjd hastighetsgräns till 40 km/h på del av sträckan och 30 km/h bibehålls utanför förskolan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet och att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av busstrafik.

Längs med vägen i grönområde löper ett gc-nät väl avskilt från gatan, dikt an gatan finns en gångbana. Cyklister använder det avskilda gc-nätet i hög utsträckning vilket gäller generellt i denna del av Skarpnäck då området är byggt enligt trafiksepareringsprincipen. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Finn Malmgrens väg**

Hastighetsgränsen på Finn Malmgrens väg är idag 30 och 50 km/h. Gatan planeras att få en höjd hastighetsgräns del av sträckan till 40 km/h och sänkt hastighet del av sträckan till 30 km/h. Delar av befintlig sträcka med en hastighet om 30 km/h bibehålls utanför skolan. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet, röda kvalitetsavvikelse och att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov

av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Busstrafik i form av natt- och närtrafiklinjer trafikerar sträckan.

För Finn Malmgrens väg föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon då gatan är relativt smal och utrymme för en cykelbana saknas, även om all angöring längs gatan skulle tas bort. Trafikmätningarna visar på en hastighet ca 35 km/h (85-perc) vilket är i linje med ny skyltad hastighet. Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling även fortsättningsvis kan ske i blandtrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- Flatenvägen

Hastighetsgränsen på Flatenvägen är idag 30 och 50 km/h. Gatan planeras att få en höjd hastighetsgräns till 60 km/h. Gatan uppfyller kriterierna hastighetshöjning och röda kvalitetsavvikelser för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Busstrafik trafikerar sträckan.

Mellan Flygfältsgatan och ca 100 m norr om Flatens skogsväg, separeras gång- och cykelbana från körbanan med en bred grönremsa/räcke. På sträckan väster om Flygfältsgatan har en ny bred gång- och cykelbana anlagts under 2018/2019. Gång- och cykelbanan separeras från biltrafiken med kantsten längs hela Flatenvägen. På Flatenvägen där gång- och cykeltrafiken endast är separerad från motorfordonstrafiken med kantsten föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering med räcke/bred grönremsa eller dylikt. Flatenvägen utgör ett transportrum där bebyggelsen är väl tillbakadragen från vägen och det finns endast ett fåtal gcm-passager i plan över vägen. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- Flygfältsgatan

Hastighetsgränsen på Flygfältsgatan är idag 50 km/h. Gatan planeras att få en sänkt hastighetsgräns del av sträckan till 40 km/h och en höjd hastighetsgräns del av sträckan till 60 km/h. Gatan uppfyller kriterierna hastighetshöjning, röda kvalitetsavvikelser och trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden

med den föreslagna hastighetsgränsen. Busstrafik trafikerar delar av sträckan.

För Flygfältsgatan föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering med räcke/bred grönremsa eller dylikt. Flygfältsgatan utgör ett transportrum där bebyggelsen är väl tillbakadragen från vägen och det saknas gcm-passager i plan över vägen. Cykling sker på gemensam gång- och cykelbana längs den aktuella sträckan. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Fyrskepsvägen**

Hastighetsgränsen på Fyrskepsvägen är idag 30 km/h. Gatan planeras att få en höjd hastighetsgräns till 40 km/h. Gatan uppfyller kriterierna hastighetshöjning och trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Busstrafik trafikerar sträckan.

För Fyrskepsvägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon då gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd ca 3100 fordon/dygn. Trafikmätningarna visar på en hastighet 42 km/h (85-perc). Kontoret anser att cykling i blandtrafik fungerar på denna sträcka. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Gamla Tyresövägen (Vinhundsvägen-Åstorpsringen)**

Hastighetsgränsen på Gamla Tyresövägen är idag 30 och 50 km/h. Gatan planeras att få en sänkt hastighetsgräns del av sträckan till 40 km/h och höjd hastighetsgräns del av sträckan till 60 km/h. Delar av befintlig hastighetsgräns om 30 km/h bibehålls p.g.a. markvibrationer. Gatan uppfyller kriterierna hastighetshöjning, röda kvalitetsavvikelser och trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Busstrafik trafikerar sträckan.

Längs Gamla Tyresövägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering med räcke/bred grönremsa eller dylikt. Gamla Tyresövägen utgör ett transportrum där bebyggelsen är väl tillbakadragen från vägen och det saknas gcm-passager i plan över vägen. Cykling sker på cykelbana längs den aktuella sträckan. Sträckan mellan Vinhundsvägen och Horisontvägen planeras att byggas om inom ett av

exploateringskontorets projekt. Nämndens tidigare beslut om separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon kommer genomföras i exploateringsprojektet. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Kärrtorpsvägen**

Hastighetsgränsen på Kärrtorpsvägen är idag 30 och 50 km/h. Gatan planeras att få höjd och sänkt hastighetsgräns till 40 km/h. Delar av befintlig hastighetsgräns om 30 km/h bibehålls utanför skolan. Gatan uppfyller kriterierna hastighetshöjning, röda kvalitetsavvikelser och trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Busstrafik i form av natt- och närtrafiklinjer trafikerar sträckan.

För Kärrtorpsvägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon då gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd cirka 3400 fordon/dygn. Trafikmätningarna visar på en hastighet 34 km/h (85-perc). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling även fortsättningsvis kan ske i blandtrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Malmövägen**

Hastighetsgränsen på Malmövägen är idag 30 och 50 km/h. Gatan planeras att få en sänkt samt höjd hastighetsgräns till 40 km/h. Gatan uppfyller kriterierna hastighetshöjning, röda kvalitetsavvikelser, trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager och att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Busstrafik i form av natt- och närtrafiklinjer trafikerar sträckan.

Längs med vägen i grönområde löper ett gc-nät väl avskilt från gatan, dikt an gatan finns en gångbana. Cyklister använder det avskilda gc-nätet i hög utsträckning vilket gäller generellt i denna del av Skarpnäck då området är byggt enligt trafiksepareringsprincipen. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Olaus Magnus väg (Hammarbybacken-Sparrmansvägen)**

Hastighetsgränsen på Olaus Magnus väg är idag 50 km/h. Gatan planeras att få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/h. Gatan uppfyller kriterierna hastighetsefterlevnad, röda

kvalitetsavvikelser och trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Busstrafik i form av natt- och närtrafiklinjer trafikerar sträckan. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Rusthållarvägen**

Hastighetsgränsen på Rusthållarvägen är idag 30 km/h. Gatan planeras att få en höjd hastighetsgräns till 40 km/h. Delar av befintlig hastighetsgräns om 30 km/h bibehålls utanför för skolor och förskolor (utanför förskolor de tider som är aktuella för vistelse på förskolan). Gatan uppfyller kriterierna hastighetshöjning och att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Busstrafik trafikerar sträckan.

För Rusthållarvägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon då gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd ca 2600 fordon/dygn. Trafikmätningarna visar på en hastighet mellan 30 och 40 km/h (85-perc). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling även fortsättningsvis kan ske i blandtrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Skrubba Malmväg**

Hastighetsgränsen på Skrubba Malmväg är idag 50 km/h. Gatan planeras att få en höjd hastighetsgräns till 60 km/h. Gatan uppfyller kriterierna hastighetshöjning, röda kvalitetsavvikelser och trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Busstrafik trafikerar delar av sträckan. Längs med vägen finns en gång- och cykelbana avskild från vägen med bred grönremsa. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Sockenvägen (Kyrkogårdsvägen-Rusthållarvägen)**

Hastighetsgränsen på Sockenvägen är idag 50 km/h. Gatan planeras att få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/h. Gatan uppfyller kriterierna trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager och röda kvalitetsavvikelser för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Busstrafik trafikerar sträckan. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Sparrmansvägen**

Hastighetsgränsen på Sparrmansvägen är idag 50 km/h. Gatan planeras att få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/h. Gatan uppfyller kriteriet röda kvalitetsavvikelser för vidare utredning av åtgärder. Busstrafik i form av natt- och närtrafiklinjer trafikerar sträckan. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Stångåvågen**

Hastighetsgränsen på Stångåvågen är idag 30 km/h. Gatan planeras att få en höjd hastighetsgräns till 40 km/h. Delar av befintlig hastighetsgräns om 30 km/h bibehålls utanför förskolan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan uppfyller kriterierna hastighetshöjning och att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen för vidare utredning av åtgärder. Busstrafik trafikerar sträckan.

För Stångåvågen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon då gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd ca 1300 fordon/dygn. Trafikmätningarna visar på en hastighet 37 km/h (85-perc). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling även fortsättningsvis kan ske i blandtrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Söderarmsvägen**

Hastighetsgränsen på Söderarmsvägen är idag 30 km/h. Gatan planeras att få en höjd hastighetsgräns till 40 km/h. Delar av befintlig hastighetsgräns om 30 km/h bibehålls utanför förskolan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan uppfyller kriterierna hastighetshöjning och att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen för vidare utredning av åtgärder. Busstrafik trafikerar sträckan.

För Söderarmsvägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon då gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd ca 2400-3200 fordon/dygn. Trafikmätningarna visar på en hastighet 40 km/h (85-perc). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling även fortsättningsvis kan ske i blandtrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Toresjövägen**

Hastighetsgränsen på Toresjövägen är idag 50 km/h. Gatan planeras att få en höjd hastighetsgräns till 60 km/h. Gatan uppfyller kriterierna hastighetshöjning och röda kvalitetsavvikelser för vidare utredning av åtgärder. Busstrafik trafikerar sträckan.

För del av Toresjövägen, väster om Grustagsvägen, föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Toresjövägen utgör ett transportrum där bebyggelsen är väl tillbakadragen från vägen och det är få gång- och cykelpassager i plan över vägen vilka avses hastighetssäkras inom projektet. Cykling sker på cykelbana längs den aktuella sträckan. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Ulricehamnsvägen**

Hastighetsgränsen på Ulricehamnsvägen är idag 30 km/h. Gatan planeras att få en höjd hastighetsgräns till 40 km/h vilket är en sträcka på ca 100 m. Gatan uppfyller kriterierna hastighetshöjning, trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager, röda kvalitetsavvikelser och att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen för vidare utredning av åtgärder. Busstrafik i form av natt- och närtrafiklinjer trafikerar sträckan.

För Ulricehamnsvägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon då gatan är relativt smal och utrymme för en cykelbana saknas, även om all angöring längs gatan skulle tas bort. Trafikmätningarna visar på en hastighet ca 32 km/h (85-perc) vilket motiverar att cykling även fortsättningsvis kan ske i blandtrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

Gator som inte utreds vidare inom Skarpnäck:

Ett flertal gator inom Skarpnäck stadsdelsområde ingår i andra utbyggnadsprojekt eller utreds inom ramen för andra uppdrag.

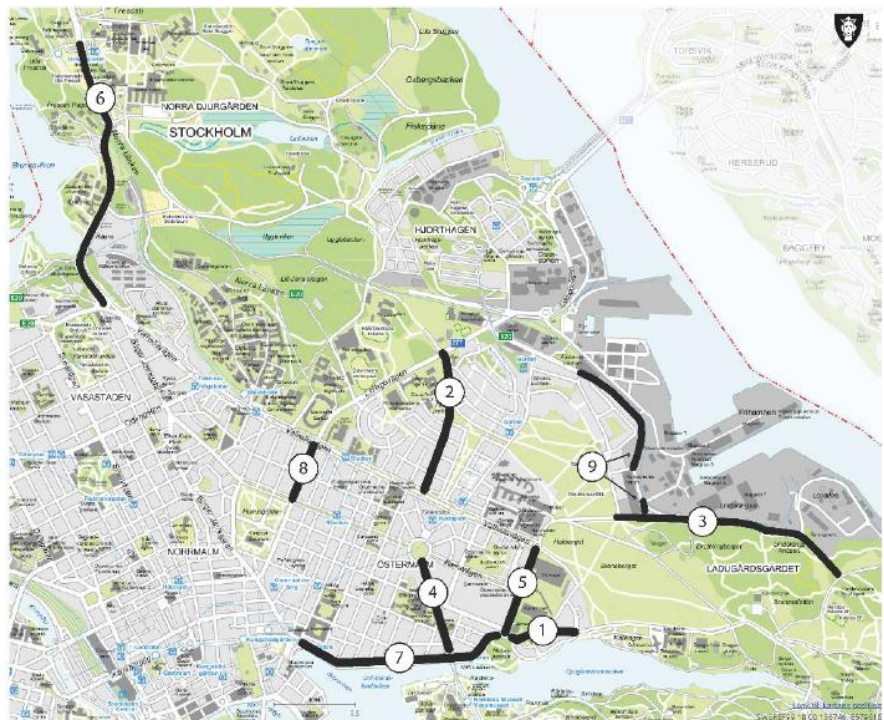
Följande gator kommer inte att utredas vidare inom detta projekt:

- Ljusnevägen - uppfyller inget av bedömningskriterierna för vidare utredning av åtgärder
- Garagevägen - planeras byggas om inom ett av exploateringskontorets projekt. Nämndens tidigare beslut

om separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon kommer genomföras i projektet.

- Ystadsvägen – delar av gatan planeras byggas om inom ett av exploateringskontorets projekt. På resterande del av gatan finns inga befintliga passagepunkter. För Ystadsvägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon då gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd ca 1400 fordon/dygn. Trafikmätningarna visar på en hastighet 40 km/h (85-perc). Kontoret anser att cykling i blandtrafik fungerar på denna sträcka.

Östermalm



- | | |
|--------------------------|-------------------|
| 1. Dag Hammarskjölds väg | 6. Roslagsvägen |
| 2. Erik Dahlbergsgatan | 7. Strandvägen |
| 3. Lindarängsvägen | 8. Sturegatan |
| 4. Narvavägen | 9. Tegeluddsvägen |
| 5. Oxenstiernsgatan | |

Figur 6: Gator som ingår i Östermalm etapp 1

- **Dag Hammarskjölds väg**
Hastighetsgränsen på Dag Hammarskjölds väg är idag 50 km/h. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/h. Gatan uppfyller kriterierna röda kvalitetsavvikelser för vidare utredning av åtgärder. Gatan trafikeras av busstrafik. Gång- och cykelbana finns längs sträckan. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Erik Dahlbergsgatan**

Hastighetsgränsen på gatan är idag 50 km/h och 30 km/h. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 30 km/h. Gatan uppfyller kriterierna att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen för vidare utredning av åtgärder. Gatan trafikeras av busstrafik. Gång- och cykelbana finns längs del av sträckan, del av sträckan sker cykling i blandtrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Lindarängsvägen (Tegeluddsvägen - Louddsvägen)**

Hastighetsgränsen på Lindarängsvägen är idag 50 km/h. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/h. Gatan uppfyller kriteriet röda kvalitetsavvikelser för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av busstrafik. Gång- och cykelbana finns längs sträckan, längs del av sträckan är gång- och cykelbanan separerad från motorfordonstrafiken med en målad linje. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Narvavägen**

Hastighetsgränsen på Narvavägen är idag 50 km/h. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/h. Gatan uppfyller kriteriet röda kvalitetsavvikelser för vidare utredning av åtgärder. Gatan trafikeras av busstrafik. Gång- och cykelbana finns längs sträckan. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Oxenstiernsgatan**

Hastighetsgränsen på Oxenstiernsgatan är idag 50 km/h. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/h. Gatan uppfyller kriterierna att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen och röda kvalitetsavvikelser för vidare utredning av åtgärder. Gatan trafikeras av busstrafik. Gång- och cykelbana finns längs del av sträckan, del av sträckan finns gångbana och cykelfält. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Strandvägen**

Hastighetsgränsen på Strandvägen är idag 50 km/h. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/h. Gatan uppfyller kriterierna trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager och röda kvalitetsavvikelser för vidare utredning av åtgärder.

Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av busstrafik. Gång- och cykelbana finns längs sträckan. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- Tegeluddsvägen (Lindarängsvägen-Frihamngatan, Sehlstedtskatan-Sandhamngatan, Värtavägen-Lidingövägen)

Hastighetsgränsen på Tegeluddsvägen är idag 50 km/h och 30 km/h. Gatan planeras få både en sänkt och höjd hastighetsgräns till 40 km/h. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet och trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av busstrafik. Gång- och cykelbana finns längs del av sträckan, del av sträckan sker cykling i blandtrafik. Längs den sträcka (ca 190 m) där hastigheten föreslås höjas från 30 km/h till 40 km/h sker cykling i blandtrafik. Kontoret avser att utreda denna sträcka för att inrymma ett cykelfält i vardera riktningen alternativt avskilja cykeltrafiken från motorfordonstrafiken med pollare eller dylikt innan hastighetshöjningen sker. Därmed föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Större delen av Tegeluddsvägen kan komma att påverkas av exploateringsprojekt i området öster om vägen och inom ramen för detta få en ny utformning. Med anledning av detta motiveras inte en större ombyggnad med cykelbanor separerade från motorfordonstrafiken med kantsten. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

Gator som inte utreds vidare inom Östermalm

Ett flertal gator inom Östermalm stadsdelsområde ingår i andra utbyggnadsprojekt eller utreds inom ramen för andra uppdrag.

Följande gator kommer inte att utredas vidare inom detta projekt:

- Bobergsgatan – större delen av denna sträcka ingår i stadens exploateringsprojekt där gatan inom projektet får ny utformning. Därmed har gatan inom detta projekt inte prioriterats för vidare utredning av åtgärder.
- Engelbrektskatan - denna sträcka ingår i pågående cykelprojekt där gatan planeras få en ny utformning. Därmed har gatan inom detta projekt inte prioriterats för vidare utredning av åtgärder.

- Lidingövägen (Södra Fiskartorpsvägen - Storängsvägen) - denna sträcka ingår i pågående cykelprojekt där gatan får en ny utformning med cykelinfrastruktur. Därmed har gatan inom detta projekt inte prioriterats för vidare utredning av åtgärder.
- Roslagsvägen (söder om Lilla Frescativägen) – denna sträcka är utformad som ett transportrum med antingen planskilda korsningar eller signalreglerade korsningar/passager. Längs sträckan finns mittseparering i körbanan och sidoräcken. Längs majoriteten av sträckan är gång- och cykeltrafiken separerad från motorfordonstrafiken med antingen räcke eller bred grönremsa. Längs vissa sträckor är gång- och cykelbanan också utförd upphöjd mot körbanan. Det finns kortare sträckor där gång- och cykelbanan är separerad från motorfordonstrafiken med kantsten. På dessa sträckor färdas gång- och cykeltrafiken längs med motorfordonstrafiken och samtliga passager över vägen sker vid signalreglerade korsningspunkter. Enligt trafikmätningar är hastigheten på Roslagsvägen idag ca 70 km/h med skyltad hastighet 50 km/h. Kontorets bedömning är att föreslagen skyltad hastighet 60 km/h blir en anpassning mot dagens hastighet. Därmed föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon på sträckan som planeras få en hastighetshöjning till 60 km/h och där räcke/bred grönremsa saknas.
- Sturegatan – (Karlavägen - Valhallavägen) - uppfyller inget av bedömningskriterierna för vidare utredning av åtgärder.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har hållits med stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret gällande pågående och kommande projekt som kan påverka utredningen av gatorna inom ärendet.

Tidplan

Åtgärderna för del 3 etapp 1 planeras att projekteras klart under 2019. Kontoret planerar att återkomma till nämnden med genomförandebeslut under 2019. Projektet planeras att genomföras under åren 2020 och 2021.

Ekonomi

Utgiften för föreslagna fysiska åtgärder i detta ärende ryms inom ramen för av kommunfullmäktige (2017-06-12 §22) beslutat totalbelopp om 750 mnkr.

Föreslagna enklare typåtgärder kostar cirka 0,3–2 mnkr. En cirkulationsplats är betydligt dyrare, cirka 7 mnkr. För del 3 etapp 1 anser kontoret att det är en rimlig ambitionsnivå att ha en budget på cirka 42 mnkr för Farsta, 25,3 mnkr för Skarpnäck och 17 mnkr för Östermalm. Åtgärder ingår då på de viktigaste sträckorna.

I kalkylen ingår ett indextillägg på cirka 5,3 mnkr.

Projektets planeringsutgifter beräknas till 10 mnkr fram till genomförandebeslut. Projektets totala investeringsutgift uppskattas till ca 84,3 mnkr för del 3 etapp 1 (Farsta, Skarpnäck och Östermalm), vilket kommer att inrymmas inom den långsiktiga investeringsplanen.

De planerade åtgärderna kommer medföra ökade kapitalkostnader om cirka 3,3 mnkr fr.o.m. år 2022, då alla etapper är färdigställda. Kapitalkostnaderna som avser anläggningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 30 år och intern ränta om 1,0 procent, kommer därefter att minska successivt med gjorda avskrivningar.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 77,0 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i *bilaga 2*.

Organisation

Projektet drivs internt på 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.

Eftersom kontoret endast har valt att prioritera vissa sträckor med fokus på passager kan det medföra att hastighetsefterlevnaden på övriga sträckor där inga åtgärder är planerade inte blir lika hög.

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

Hastighetsöversynen är primärt en trafiksäkerhetsåtgärd men den ger samtidigt många positiva följeffekter såsom minskat buller och vibrationer samt trivsammare och mer attraktiva gaturum.

Kontoret bedömer att drift- och underhållskostnaderna ökar i och med de tillkommande åtgärderna då ytor i körbanan blir mer svåråtkomliga och fler anläggningar skapas som kräver underhåll t.ex. busskuddar och ramper vid upphöjda övergångsställen.

Jämställdhetsanalys

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. Männerna 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 godkänner förslag till precisering av gator för trafiksäkerhetsåtgärder, fördelat enligt nedanstående och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekten inom delområde 3, etapp 1 upp till 10 mnkr, som underlag inför kommande genomförandebeslut:

- Farsta ca 3,5 mnkr,
- Skarpnäck ca 4 mnkr,

- Östermalm ca 2,5 mnkr

Vidare föreslår kontoret att nämnden beslutar om avsteg från nämndens beslut 2015-09-24 för följande gator.

- Farsta: Fagersjövägen, Färnebogatan, Havsörnsvägen, Herrhagsvägen, Kristinehamnsgatan, Magelungsvägen, Majrovägen, Pepparvägen, Perstorpsvägen, Sköndalsvägen, Stortorpsvägen (Perstorpsvägen-kommungräns), Ullerudsbacken, Värmlandsvägen.
- Skarpnäck: Finn Malmgrens väg, Flatenvägen, Flygfältsgatan, Fyrskeppsvägen, Gamla Tyresövägen (Åstorpsringen-Vinhundsvägen), Kärrtorpsvägen, Rusthållarvägen, Stångåvägen, Söderarmsvägen, Toresjövägen, Ulricehamnsvägen, Ystadsvägen.
- Östermalm: Roslagsvägen, Tegeluddsvägen.

Slut

Bilagor

1. Exempel på fysiska åtgärder
2. Investeringskalkyl