



Handläggare: Magnus Holmström  
Region Ytterstad  
Park- och gatubyrån  
Tel: 508 262 47  
magnus.holmstrom@gfk.stockholm.se

2004-04-06

Dnr 03-360-3224

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

**Trafiksäkerheten på Svartlösavägen. Skrivelse från Göran Wrene (s). Återremiss.**

**FÖRSLAG TILL BESLUT**

Gatu- och fastighetsnämnden godkänner kontorets redovisning som svar på skrivelsen

Olle Zetterberg

Solveig Svedgård

Bo Gyllsdorff

**SAMMANFATTNING**

Göran Wrene (s) har i en skrivelse till kontoret påpekat uppfattningen om höga hastigheter på Svartlösavägen mellan Johan Skyttes väg och Tröskverksvägen. Kontorets svar återremitterades 2003-11-25 med uppdrag till kontoret att återkomma med förslag på åtgärder för att minska hastigheten på Svartlösavägen.

Kontoret har tagit fram två alternativ till hastighetsdämpning

- ? Alternativ 1, Punktvisa åtgärder vid övergångsställen och busshållplatser.
- ? Alternativ 2, Avsmalning genom en bred överkörningsbar mittremsa i avvikande beläggning som höjs upp enligt Hägerstensmodellen

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden godkänner kontorets redovisning som svar på skrivelsen och ger kontoret i uppdrag att fortsätta arbetet enligt alternativ 1.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Göran Wrene (s) har i en skrivelse till kontoret påtalat höga hastigheter på Svartlösavägen mellan Johan Skyttes väg och Tröskverksvägen. I skrivelsen nämns utformningen av körbanan med elva meters bredd såsom ett skäl till höga farter. Avslutningsvis begärs att kontoret skall återkomma med förslag som ändrar gatans karaktär från ”snabb väg” till villaområdesgata med busstrafik.

Kontorets svar på ovanstående skrivelse återremitterades 2003-11-25 med uppdrag till kontoret att återkomma med förslag på åtgärder för att minska hastigheten på Svartlösavägen. (bilaga 3)

### Analys

Körbanans bredd är elva meter och gång- och cykelbana löper utmed båda sidor av gatan. Bredden är tre meter för dessa och de består av gångbana och enkelriktade cykelbanor som skiljs från gångbanan med en målad linje. Detta ger sammantaget en gatubredd på 17 meter. Då husen står en bit från vägen ökar det upplevelsen av ett mycket stort och ödsligt gaturum. Linjeföringen är också rak vilket tillsammans med gatubredden ger mycket långa siktlinjer. Trafikmängden på sträckan mellan Johan Skyttes väg och Älvsjövägen är omkring 5000 fordon/dygn. Gatan är klassad som huvudgata vilket ger hastighetsanspråket 50 km/tim på sträcka och 30 km/tim i de punkter där oskyddade trafikanter korsar gatan, en sk 50/30-gata. Gatan trafikeras av två busslinjer och framkomligheten för dessa är god. Svartlösavägen är en sekundär utryckningsväg vilket ställer krav på lägsta färdhastigheten 30 km/tim och god färdhastighet i högtrafik. Enstaka punktvis hastighetsnedsättningar i utryckningsnätet är dock acceptabelt. Farthinder utgör dock ett generellt problem för både busstrafik och utryckningstrafik, i synnerhet förhöjningar. Samråd är därför viktigt innan beslut om åtgärder i form av gupp eller andra förhöjningar kan fattas.

Längs sträckan finns inte någon förskola eller skola. Många barn i området måste ändå korsa Svartlösavägen på sin skolväg. Ett servicehus för äldre, Långbrobergs servicehus, ligger vid Spadvägen. Detta gör det viktigt att anpassa gatan både för unga och gamla trafikanter.

Vid många utfarter backar bilarna ut på gatan. Är farten då hög på gatan upplevs det säkert farligt och obehagligt.

Längs sträckan finns fyra obevakade övergångsställen. Ett par är försedda med 1,5 meter breda mittrefuger. Övergångsställena är delvis anpassade för funktionshindrade men gående och cyklister separeras dock inte vid alla övergångsställen. Korsningen med Johan Skyttes väg är signalreglerad liksom korsningen med Älvsjövägen.

Parkering är tillåten längs gatan sju dygn i sträck. Utrymmet för uppställning av bilar på tomtmark är begränsat på de flesta fastigheterna varför gatuparkeringen fyller en viktig funktion för t ex besöksparkering och parkering av större fordon.

## Förslag till ombyggnad

Kontoret har med hjälp av Tyréns tagit fram olika förslag på ombyggnad av Svartlösavägen. Kartsquisser över förslagen redovisas i bilaga 1-2.

### *Alternativ 1, Punktvisa åtgärder vid övergångsställen och busshållplatser.*

Avsmalning av körbanan till 6,5 meter vid övergångsställen och busshållplatser. Förslaget

innebär att fordon kan mötas vid övergångsställen och att bussar kan köras om vid hållplats. Övergångsställen tillgänglighetsanpassas och höjs upp något för att säkerställa en låg hastighet. Förhöjningens ramper utförs i avvikande beläggning och med lutning och längd som SL kan acceptera.



Busshållplatserna byggs om till "klackhållplats" och anpassas för funktionshindrade. Cykeltrafiken leds förbi hållplatsen mellan gångbanan och plattformen. Parkeringsmöjligheterna är oförändrade mot dagens situation. Snöupplag ryms i gatumitt.

### *Alternativ 2, Avsmalning genom en bred överkörningsbar mittremsa i avvikande beläggning som höjs upp enligt Hägerstensmodellen.*

Kantstenslinjen och dagvattenbrunnar är oförändrade. Vid övergångsställen breddas mittremsan upp ytterligare för att markera refugerna och korta passagera över körbanan. Övergångsställen höjs inte upp i detta förslag och det är tveksamt om övergångsstället då kan anses vara hastighetssäkrat. Busshållplatserna byggs om till "klackhållplatser" och tillgänglighetsanpassas. Cykeltrafiken leds förbi hållplatsen mellan gångbanan och plattformen. Sammanfattningsvis är detta en stor ombyggnad där hela gestaltningkonceptet längs gatan bör ses över. Snöupplag ryms på mittremsan.

### *Anslutningen till Älvsjövägen, gemensam för båda förslagen.*

I anslutningen till Älvsjövägen vidgas gaturummet ytterligare ut mot de stora trafiklederna. För att avgränsa gatan och markera övergången från trafikled till villagata föreslås att Svartlösavägen smalas av på den västra sidan. Genom detta skapas ett utrymme för trädplantering. På den östra sidan kan träd planteras i grönremsan mellan körbana och cykelbana. Ett ledningsstråk med el, tele och signal behöver förmodligen flyttas för att möjliggöra detta. Som alléträd föreslås 'Hästkastanj' som med tiden kommer att bilda stora lövkronor som entré till området. Busshållplatserna närmast Älvsjövägen byggs om och tillgänglighetsanpassas men är fortsättningsvis också av typen "fickhållplats" för att inte störa den signalreglerade korsningen.

*Förkastat alternativ*

Kontoret har även tittat på möjligheten att smala av körbanan till 7 meter genom att kantstenen flyttas ut och 2 meter breda möberingszoner (belysning, trädplantering, parkeringsfickor etc) anläggs vid sidan av gång- och cykelbanan som ligger kvar som idag.

Detta är en stor ombyggnad där i stort sett hela gatan byggs om och har inte bedömts vara intressant att arbeta vidare med bl.a. på grund av höga byggkostnader samt problem med många infarterna, försämrade parkeringsmöjligheter och att utrymmet för mittrefuger vid övergångsställen försvinner.

**Samråd**

Samråd kommer att hållas under det fortsatta arbetet i enlighet med kontorets ordinarie rutiner för samråd.

**Konsekvenser***Ekonomiska*

Kostnaden för de förslagen som redovisas har uppskattats enligt nedan.

	<b>Alternativ 1</b>	<b>Alternativ 2</b>
Byggkostnad	1 800 000	3 500 000
Oförutsett 20 %	360 000	700 000
Summa	2 160 000	4 200 000
Projektering, byggledning mm 20%	432 000	840 000
<b>Totalkostnad</b>	<b>2 600 000</b>	<b>5 000 000</b>

En större ombyggnad ger också tillfälle att byta ut gatubelysningen. Belysningen är idag placerad på gatans östra sida. Väljer man att göra stora ombyggnader av gatan kan en ny belysningsanläggning med dubbelsidig, lägre belysning hjälpa till att minska gaturummet. Kostnaden för detta bedöms uppgå till 1 500 000 kr.

Även möjligheterna att förse gata med ny toppbeläggning finns vid ombyggnad. Skicket på beläggningen varierar i dag längs gatan, på flera ställen är slitlagret skadat och man kan se sprickor och mindre hål på några ställen. Om beläggningen ska läggas om på hela sträckan tillkommer en kostnad på ca 600 000 kr

*Miljö*

Projektet medför att den yttre gatumiljön förbättras framför allt i anslutning till Älvsjövägen. Lugnare trafikrytm har positiv inverkan på trafikbuller och luftkvalitet i området.

*Måluppfyllelse*

Projektets genomförande infriar stadens mål om förbättrade förhållanden för oskyddade trafikanter, särskilt i de lägsta och högsta åldersgrupperna; skolbarn och äldre/funktionshindrade.

*Näringsliv och jobb i regionen*

Projektet ger, förutom under projekterings- och byggfasen, inga större effekter på näringslivet i regionen.

*Tillgänglighet*

Busshållplatserna är idag inte tillgänglighetsanpassade och kantstenen varierar mellan några cm upp till 12 cm. Övergångsställena är idag delvis anpassade för funktionshindrade men gående och cyklister separeras dock inte vid alla. Vid en ombyggnad kommer dessa brister att åtgärdas.

**Kontorets förslag/synpunkter**

Kontoret anser att alternativ 1 ger god hastighetsdämpning i de punkter där oskyddade trafikanter korsar körbanan och vikten av låga hastigheter är som störst. Dessutom kommer korsande fotgängare ut på avsmalningarna, där de lättare uppmärksammas av bilisterna, innan de korsar körbanan.

Alternativ 2 ger troligen en lägre hastighet på sträckorna mellan övergångsställena men bedöms ge något mindre säkerhet för korsande gångtrafikanter på övergångsställena. Anläggningskostnaderna och driftskostnaderna är betydligt större för alternativ 2. Denna typ av lösning bör i första hand användas i centrumområden där det finns behov av att korsa gatan längs hela sträckan och vikten av en trevlig gatumiljö är större.

Vid val av alternativ förordar kontoret alternativ 1.

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden godkänner kontorets redovisning som svar på skrivelsen och ger kontoret i uppdrag att fortsätta arbetet enligt alternativ 1.

**SLUT**