



Handläggare
Sara Heppling Trygg
Telefon: 08-508 24 016

Till
Skärholmens stadsdelsnämnd

Översyn av hastighetsgränser i Hässelby- Vällingby, Liljeholmen och Skärholmen

- Svar på remiss från trafikkontoret, trafikplanering dnr T2016-00712

Förvaltningens förslag till beslut

Skärholmens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens svar på remissen.

Susanne Leinsköld
Stadsdelsdirektör

Sammanfattning

Rätt hastigheter på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Detta förslag på nya hastighetsgränser rör huvudgator i bland annat Skärholmens stadsdelsnämndsområde. Förslaget innebär att många gator och vägar får sänkt hastighet, merparten från 50 till 40 km/tim medan ett fåtal får höjd hastighet från 30 till 40 eller från 50 till 60 km/tim. Ett antal synpunkter finns på föreslagna förändringar, framförallt gällande hänsyn till personer med funktionsnedsättning och den föreslagna höjningen av hastighetsgränsen på del av Vårbergsvägen.

Ärendet

Rätt hastigheter på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Det har även stor betydelse för trygghet, tillgänglighet, luftkvalitet, buller och vibration – för en attraktiv stad och för att uppnå Vision 2040.

Detta förslag på nya hastighetsgränser rör huvudgator i bland annat Skärholmens stadsdelsnämndsområde. Förslaget är nu ute på remiss.

Trafikkontoret är särskilt intresserat av synpunkter kring de principer som använts för att ta fram förslaget till nya hastighetsgränser och om det blir ytterligare konsekvenser som inte har diskuterats i förslaget.

Förslaget till nya hastighetsgränser komma att revideras beroende på vad som förs fram under remissförfarandet.

Förslaget innebär att många gator och vägar får sänkt hastighet, merparten från 50 till 40 km/tim medan ett fåtal får höjd hastighet från 30 till 40 eller från 50 till 60 km/tim.

Syfte och metod

Ambitionen med hastighetsplanen är att ta fram en väl avvägd hastighet som avspeglar varje enskild gatas funktion, utformning samt ger en inriktning till hur trafikmiljön bör utvecklas.

Hastighetsplanen utgår från det nya hastighetsgränssystemet som infördes 2008 och som innebär en komplettering av de udda gränserna (30, 50 och 70) med jämna steg så att alla 10-steg mellan 30 och 120 km/tim kan användas. Dessa relativt små förändringar har stor betydelse för trafiksäkerheten. Till exempel innebär en sänkning av medelhastigheten med 5% en minskning av antalet döda med 20%.

I de områden som ingår i planen analyseras framförallt huvudgatorna. Lokalgator i Stockholms bostadsområden har generellt en hastighetsgräns på 30 km/tim och detta ska inte ändras, men några lokalgator ingår ändå i analysen.

Metoden som använts för analyserna bygger framförallt på Vägverket (nuvarande Trafikverket) och Sveriges kommuner och landstings handbok "Rätt fart i staden – hastighetsnivåer i en attraktiv stad" som tagits fram med anledning av det nya hastighetsgränssystemet samt tidigare genomförda pilotprojekt i andra stadsdelsnämndsområden.

Nulägesbeskrivning och analys

Förslaget till nya hastighetsgränser baseras på en nulägesbeskrivning och en analys. Nulägesbeskrivningen innehåller modeller om och inventering av gatans funktion för biltrafik, kollektivtrafik och utryckningstrafik, dagens hastighetsgränser, ett antal principer för hastighetsgränser samt

fem stadsbyggnadskvaliteter som påverkar och påverkas av trafikens hastighet i gaturummet. De fem kvaliteterna är stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet trafiksäkerhet samt miljö och hälsa.

Genom analysen framgår ett antal kvalitetsavvikelser som utgör mått på hur väl hastighetsgränserna avspeglar de krav och kriterier som det nya hastighetsgränssystemet sätter. Det handlar till exempel om brister i trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och i korsningspunkter för biltrafik. Efter att ha gjort anpassningar för att minska ned på antalet avvikelser för varje sträcka kan motiv till nya hastighetsgränser för varje enskild gata presenteras.

Utöver att förändra hastighetsgränserna redovisas ett behov av åtgärder, för att bidra till att nå uppsatta mål om bra koppling mellan hastighetsgräns och gatans utformning. Det kan handla om till exempel utbyggnad av separata gång- och cykelbanor, hastighetssäkrade passager och korsningspunkter, omgestaltning av hela gator eller hastighetsdämpande åtgärder.

Förslag till nya hastighetsgränser i Skärholmens stadsdelsnämndsområde

Förslagen till nya hastighetsgränser med tillhörande motivering presenteras i sin helhet på sidan 55-58 i planen. Här följer en sammanfattning

Väg som idag har 50 och 70 km/tim och som istället föreslås få 60 km/tim som gräns längs hela sträckan är:

- Skärholmsvägen

Vägar som idag har 30 och/eller 50 km/tim och som istället föreslås få 40 km/tim som gräns längs hela sträckan är:

- Bredängs allé (idag 50 och 30 km/tim)
- Björksätravägen (idag 50 km/tim)
- Ekholmsvägen (idag 50 och 30 km/tim)
- Eksätravägen (idag 50 km/tim) och
- Lammholmsbacken (idag 30 km/tim) och
- Ålgrytevägen (idag 50 och 30 km/tim)

Vägar som idag har 50 km/tim och som istället föreslås få blandat 40 och 60 km/tim som gränser längs sträckan är:

- Bredängsvägen och
- Svanholmsvägen

Vägar som idag har 30 och 50 km/tim och som istället föreslås få blandat 30 och 40 km/tim som gränser längs sträckan är:

- Vårholmsbackarna och
- Vårbergsvägen (delen väster om Båtholmsbacken)

Väg som idag har 50 km/tim och som istället föreslås få 60 km/tim som gräns längs sträckan är:

- Vårbergsvägen (delen öster om Båtholmsbacken)

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen Stadsutveckling och medborgarservice.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förslaget till nya hastighetsgränser har tagits fram genom ett förvaltningsövergripande samarbete inom staden.

Stadsdelsförvaltningen har dock inte involverats i arbetet, vilket förvaltningen ser som en brist. Modeller och metoder är generaliserande till sin natur och behöver kompletteras med kännedom om lokala förutsättningar och behov.

Generellt är förvaltningen positiv till föreslagna förändringar. I de flesta fallen är motiveringen helt rimlig, framförallt de föreslagna sänkningarna eller utjämningarna till 40 km/tim på flertalet gator. Ett antal synpunkter finns dock på föreslagna förändringar samt synpunkter av mer övergripande karaktär när en sådan omfattande förändring av trafiksituationen i området planeras.

Stadsdelsförvaltningen med stöd av det lokala rådet för funktionshindersfrågor samt pensionärsrådet i Skärholmen, som på förfrågan från stadsdelsförvaltningen har lämnat in ett antal synpunkter på förslaget till hastighetsplan, anser följande:

- I stadens budget finns ett högt uppsatt mål om att ”Stockholm ska vara en tillgänglig stad för alla dess invånare. Alla, oavsett funktionsförmåga, ska ha rätt till full delaktighet. Stockholms stad ska ha höga ambitioner för att bygga bort enkelt avhjälpta hinder. Alla invånare ska kunna leva likvärdiga liv, ha lika möjligheter och kunna ta del i stadens utbud, oberoende av funktionalitet. Byggnader, offentlig miljö och kollektivtrafik ska vara tillgängliga så att alla kan delta på lika villkor. Den bristande tillgänglighet som råder i dag hindrar människor från att utvecklas, leva ut sin fulla potential och bidra till samhällsutvecklingen.” I planen finns inga avvägningar när det gäller bedömning av lämplig hastighet utifrån behoven hos personer med funktionsnedsättning.

I vissa delar av Skärholmen, som Sättra finns bland annat ett stort antal bostäder och även daglig verksamhet för personer med särskilt stora svårigheter att röra sig i trafiken. För att personer med kognitiva funktionsnedsättningar är en mindre sänkning av hastigheten inte tillräckligt för att man ska våga passera en gata där en bil närmar sig.

Funktionsnedsättningen gör det mycket svårt att avgöra om man hinner över gatan innan bilen har passerat eller en ny bil dyker upp. Övergångsställe med ljussignaler är ett nödvändigt hjälpmedel för att personer med kognitiva funktionsnedsättningar ska våga ge sig ut i omgivningen själv. Detta bör beaktas.

- På de i utredningen aktuella vägarna är nuvarande skyltning på många platser näst intill obefintlig eller skymd av träd. Detta måste ses över och de nya skyltarna måste ges god placering där inget skymmande stör siktlinjerna för skyltningen. För personer med lässvårigheter är det helt centralt med tydlig och lätt läsbar skyltning.
- Det är centralt att lära av och försöka komma tillrätta med de exempel som finns idag där trafiklösningen med hastigheter samt in- och utfarter inte fått en tillfredsställande lösning. Ett exempel på att hänsyn till in och utfartstrafik är undermålig är i planen för Moskén vid Skärholmsvägen.
- Att Vårbergsvägen (öster om Båtholmsbacken) föreslås få 60 km/tim är inte acceptabelt. Detta är en väg som passerar såväl övergångsställen, gatukorsningar, idrottsplats och skolor. Att en vägs utformning inbjuder till höga hastigheter är inte ett godtagbart skäl till att höja hastighetsgränser. Som jämförelse kan nämnas Skärholmsvägen som även den föreslås få ny hastighetsgräns 60 km/tim - här på en mittseparerad trafikled med fyra körfält.
- Med tanke på kommande byggnationer i stadsbyggnadsprojektet Fokus Skärholmen behöver förstås ytterligare revideringar av hastighetsgränserna genomföras löpande när gatumiljöerna förändras.

Bilagor

1. Remissbrev
2. Hastighetsplan Stockholm del 2