



Trafikutredning Hägerstensvägen

2006-10-16



RAPPORT

Trafikutredning Hägerstensvägen

2006-10-16

Kund

Hanna Borg
Trafikkontoret
Stockholms Stad

Konsult

WSP Samhällsbyggnad
SE-121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 8 688 60 00
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
www.wspgroup.se

Kontaktperson

Joakim Ax, 08/688 62 35

Innehåll

1	Bakgrund	4
2	Dagens trafik	6
3	Trafikprognos för 2015	7
4	Utvärdering av alternativa utformningar	10
4.1	JA - Skyltning genomfartsförbud	11
4.1.1	Fordonstrafik	11
4.1.2	Gång- och cykeltrafik	11
4.1.3	Miljö	11
4.2	UA1 - Mekaniska bommar för busstrafik (och taxi) under högtrafik	12
4.2.1	Biltrafik	12
4.2.2	Gång- och cykeltrafik	12
4.2.3	Miljö	12
4.2.4	Sammanfattning	12
4.3	UA 2 - Avstängning för annan trafik än buss i linjetrafik	13
4.3.1	Biltrafik	13
4.3.2	Gång- och cykeltrafik	13
4.3.3	Miljö	13
4.3.4	Sammanfattning	13
4.4	UA 3 - Helt öppen	14
4.4.1	Biltrafik	14
4.4.2	Gång- och cykeltrafik	14



4.4.3	Miljö	14
4.4.4	Sammanfattning	14
5	Utvärdering och rekommendation	15
5.1	Sammanfattande jämförelsematrix	15
5.2	Slutsats och rekommendation	16

1 Bakgrund

Hägerstensvägen är en gata som sedan 1970-talet varit avstängd för genomfartstrafik. Avstängningen har funnits strax öster om korsningen med Personnevägen (Hägerstens Allé). Hägerstensvägen är den mest genå förbindelsen mellan Hägersten och Stockholm idag. Under högtrafik är köbildningar på E4/E20 norrut stora varför vägen då är attraktiv för främst trafik från Hägersten (ev. även Bredäng/Mälårhöjden). Till följd av den stora genomfartstrafik som troligen skulle uppkomma vid öppning för genomfart hålls vägen idag därför stängd. Ombyggande av Hägerstensvägen till miljöprioriterad genomfart har bidragit till lägre framkomlighet genom Aspudden.

Hägerstensvägen klassificeras enligt trafik- och gatumiljöplanen idag som huvudgata mellan Södertäljevågen och Kilabergsvågen och uppsamlingsgata mellan Kilabergsvågen och Blommenbergsvågen samt mellan Slåttgårdsvågen/Mälårhöjdsrågen till Stjernströms våg. Övriga gator i området är klassade som lokalgator.

Det finns detaljplaner antagna för flera exploateringsprojekt inom området och en del är på våg till utställning. I dessa detaljplaner efterstråvas att Hägerstensvägen ska få planbeteckningen "gata". I föreliggande plan föreslås korsningen Hägerstensvägen/Stjernströms våg göras om till cirkulationsplats. Hägerstensvägen mellan Stjernströms våg och Örnbergsvågen planeras få ett körfält i vardera riktningen och kantstensparkering på ena sidan och angöring på andra sidan.

Denna utredning syftar till att konsekvensbeskriva fyra olika möjliga alternativ för Hägerstensrågens framtida funktion för 2015:

JA¹: Skyltning genomfartsförbud utom för buss och taxi

UA 1: Mekanisk bom som öppnas för busstrafik, taxi och utryckningsfordon under rusningstrafik (vardagar 07-09 och 16-18).

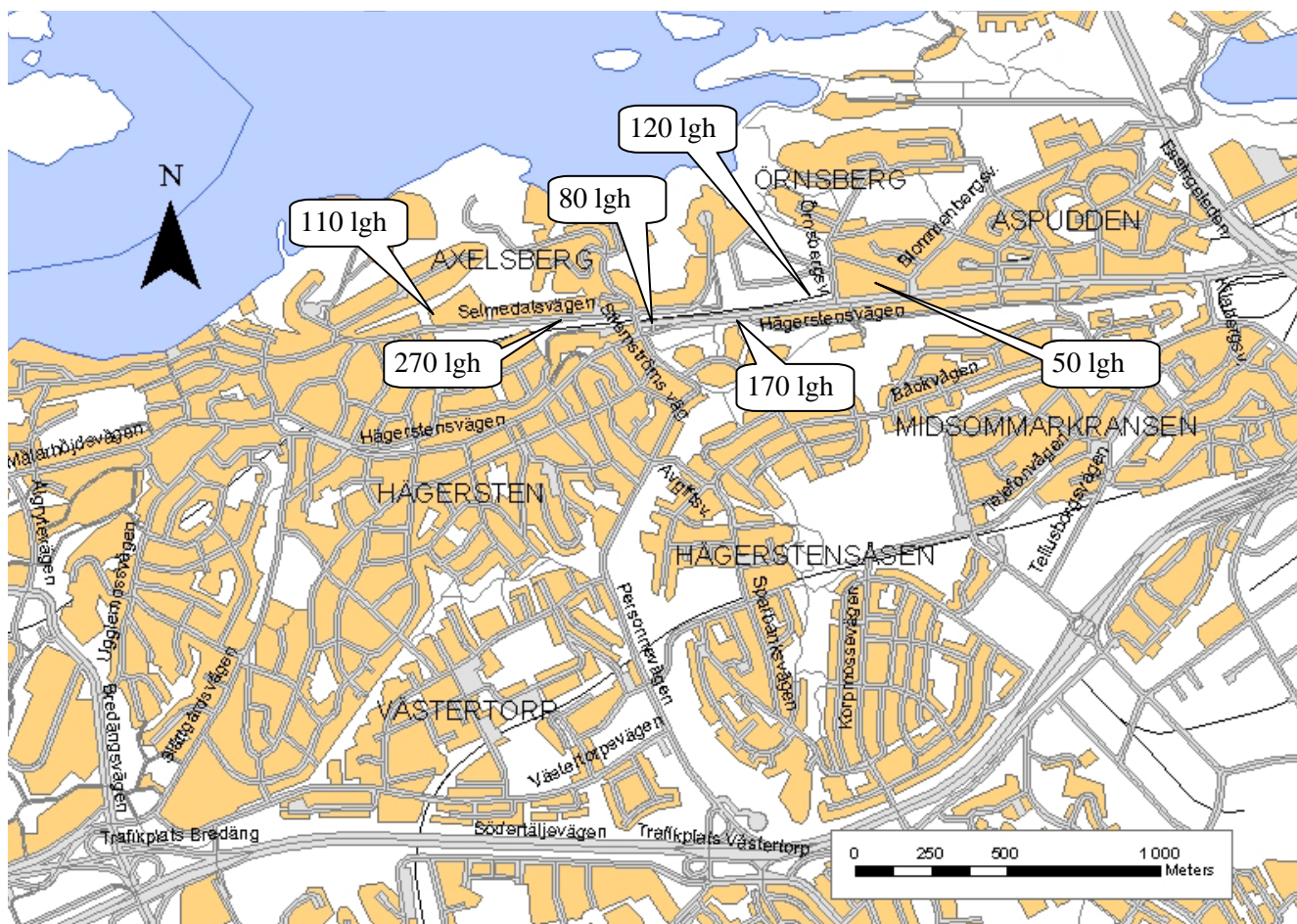
UA 2: Avstängning för annan trafik än buss genom busspjäll eller spårvidshinder

UA 3: Helt öppen

Konsekvenserna av förändrat trafikflöde i gatusystemet analyseras avseende effekterna på trafikmiljö, framkomlighet och trafiksåkerhet.

I de fall Hägerstensrågen stängs av visas hur avstängningsanordningar och våndmåligheter ska få plats. En översiktlig kalkyl görs på ombyggnadskostnader för avstängning.

¹ JA= Jåmförelsealternativ, innebär här inte att ingenting görs. Hägerstensrågens nya utformning (1+1) gäller som för övriga alternativ



Figur 1 Översikt-karta över sydvästort med förväntad exploatering av Axelsberg/Örnsberg t o m år 2015.

2 Dagens trafik

Idag är Hägerstenvägen skyltad som återvändsgata för fordonstrafik från Stjernströms väg. Observera att det inte finns någon fysisk avstängning utan endast skyltning som tillåter buss i linjetrafik, taxi och cykeltrafik. Busskörfältet sträcker sig mellan en punkt 30 m öster om Stjernströms väg och ca 370 m österut.

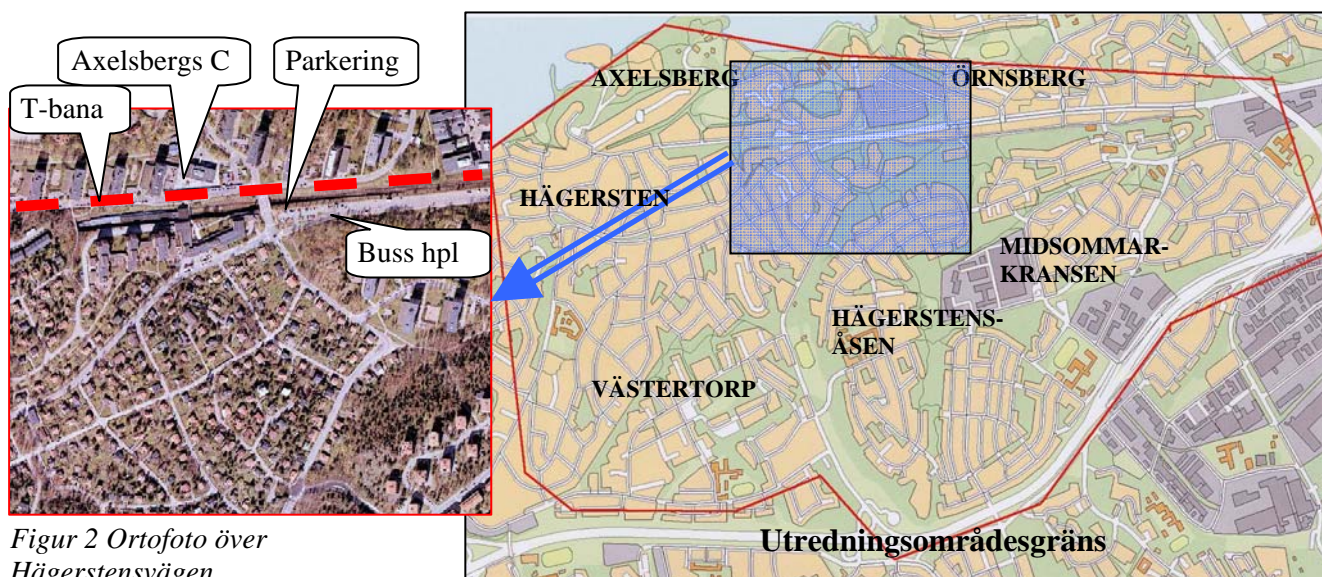
Trafiken på Hägerstenvägen är idag som mest cirka 10 000 fordon per dygn närmast Södertäljevägen enligt trafikkontorets mätningar (2002). Väster om avstängningen är trafiken cirka 3000 f/d. En del smittrafik förekommer alltså idag.

Hägerstenvägen har ett körfält i vardera riktningen mellan Stjernströms väg och ca 250 m österut. Därefter övergår vägen till att bli 2+2 med mittseparering t o m korsningen med Örnbergsvägen. Körbanan är ca 6 m bred vid Stjernströms väg och ca 18 m vid nuvarande avstängning. Mellan Örnbergsvägen och Södertäljevägen är vägen avsmalnad och försedd med hastighetssänkande åtgärder och gång- och cykelbanor på vardera sidan av vägen. Mittseparering finns här som överkörningsbar gatsten mellan körbanorna och emellanåt förekommer trädplantering i mittremsan.

Mellan Stjernströms väg och Örnbergsvägen är körbanan ca 16 m bred och kantstensparkering förekommer på båda sidor. På båda sidor om vägen finns ca 1- 1,5 m breda gångbanor.

Hägerstenvägen mellan Stjernströms väg och Örnbergsvägen trafikeras av nattbusslinjen 191 och av ersättningsbussar för tunnelbanetågen.

Tunnelbanans röda linje löper parallellt med Hägerstenvägen och passerar under Stjernströms väg.



Figur 2 Ortofoto över Hägerstenvägen

Figur 3 Utredningsområdesgräns (röd linje)

Avgiftsvägen, som förbinder Personnevägen med Bäckvägen på Hägerstensasåsen, stängdes för allmän trafik 1972, återöppnades 2001 och är idag avstängd under rusningstid (kl 07-09 och 16-18). Avstängningen sker med en fällbom. Detta hindrar trafik från Hägersten att ta sig vidare till Hägerstenvägen under högtrafik.

Blommenbergsvägen är skyltad avstängd för genomfartstrafik mellan kl. 07-09 under vardagar.

Genom dessa begränsningar på Hägerstenvägen och Avgiftsvägen hänvisas fordonstrafiken under rusningstid idag från Hägersten mot E4/E20 till Personnevägen. Trafik från Hägerstensasåsen och Midsommar-kransen mot E4/E20 hänvisas till Mikrofonvägen och Hägerstenvägen (via Bäckvägen).

Karta med modellberäknad vardagsdygnstrafik totalt, visas i Figur 4 nedan.



Figur 4 Modellberäknade trafikflöden under vardagsdygn 2004 1000-tal, ej riktningsuppdelat

3 Trafikprognos för 2015

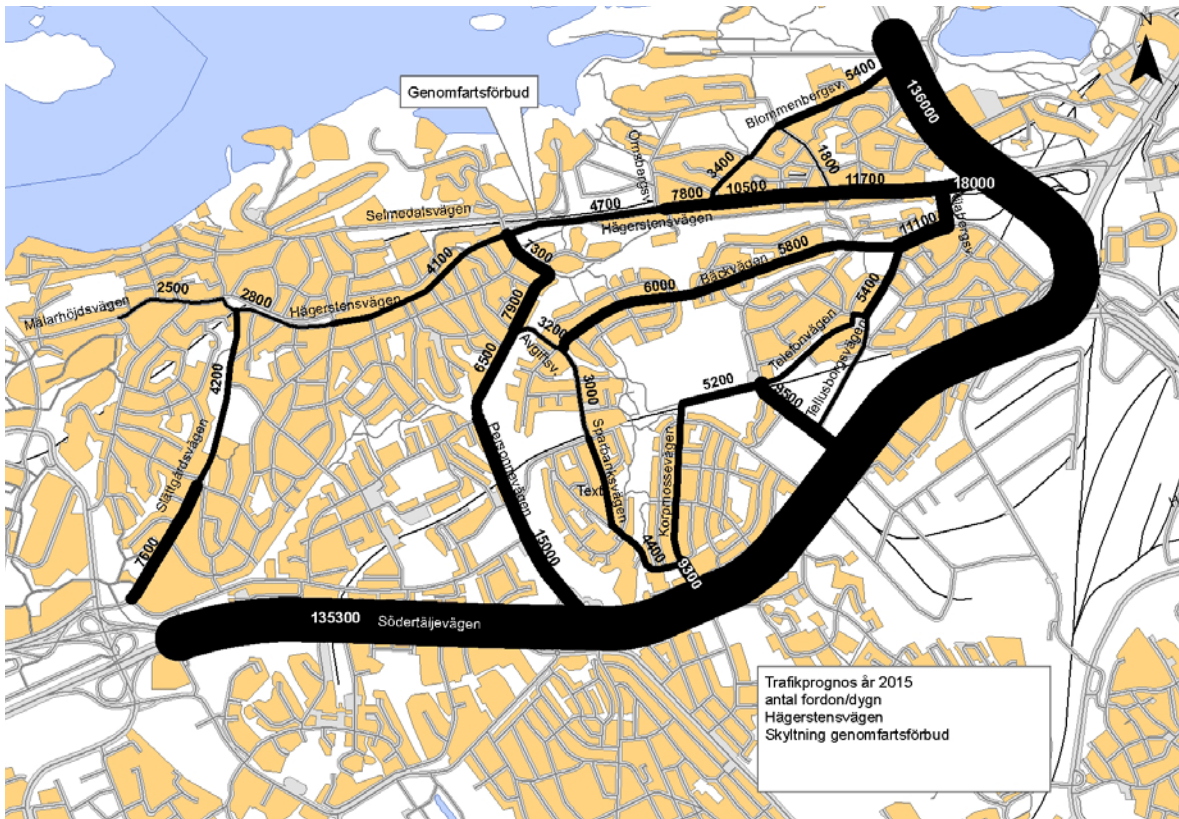
En trafikmodell för området byggs upp med hjälp av T/RIM där områdesindelning och vägnät förfinas. Kalibrering av vägnät sker med hjälp av trafikräkningar som gjordes i samband med Avgiftsvägens stängning. En modellberäkning av trafiken år 2015 med RUFSS antaganden och där planerade exploateringar vid Telefonplan inkluderas tillsammans med övrig planerad förändring i markanvändningen.

Med hjälp av trafikmodellen läggs trafiken ut i de fyra alternativa vägnäten för Hägerstensvägens framtida funktion. Dagnstrafiken beräknas som en kombination av förmiddagens rusningstrafik och en mellantrafik-timme. Därmed kan hänsyn tas t.ex. att fällbommen är öppen under dagen men stängd i rusningstrafik.

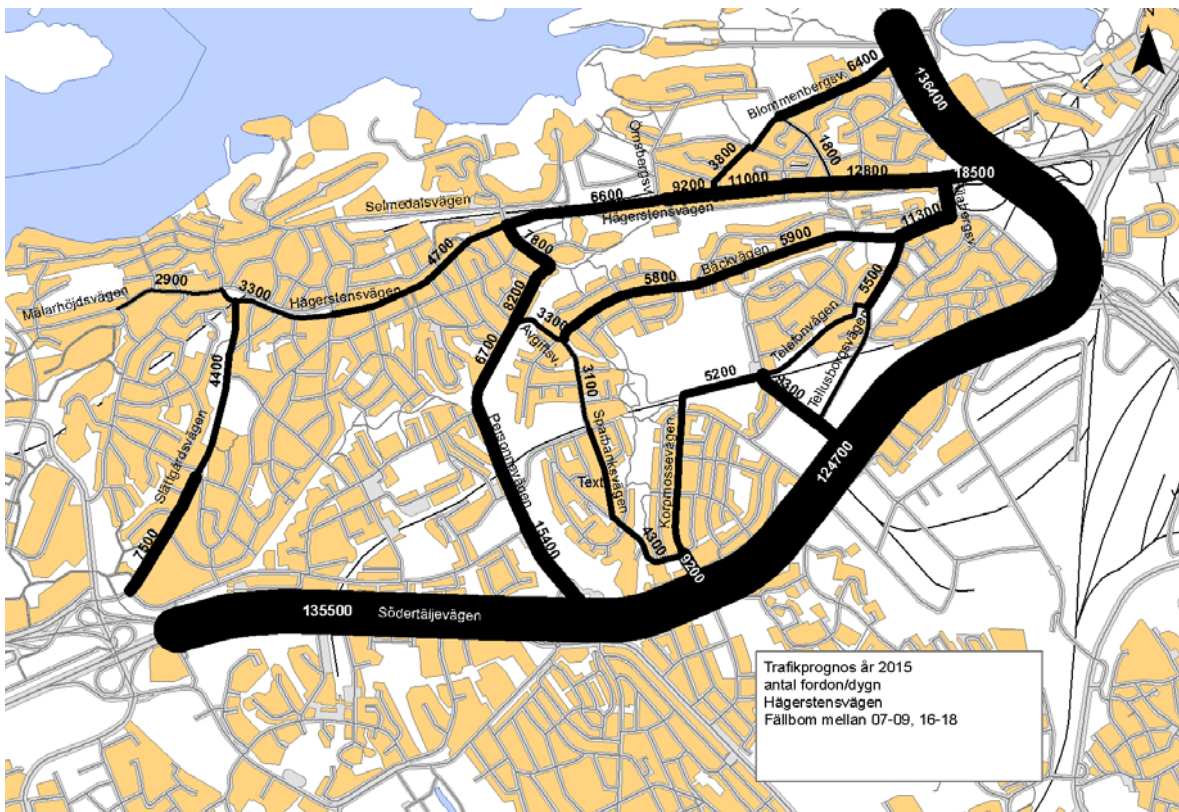
I fallet med Hägerstensvägen öppen görs också en "select link" vilket gör det möjligt att analysera start- och målpunkter för trafiken på Hägerstensvägen. Erfarenheter från ett motsvarande problem i programutredning för Pepparvägen kommer att utnyttjas.

För varje alternativ beskrivs konsekvenser utifrån ett trafikantperspektiv för fordonstrafik, kollektivtrafik och GC-trafik. Det valda alternativet påverkar vägnätets funktion, framkomlighet, tillgänglighet och trafik-säkerhet. Även konsekvenser för miljö beskrivs.

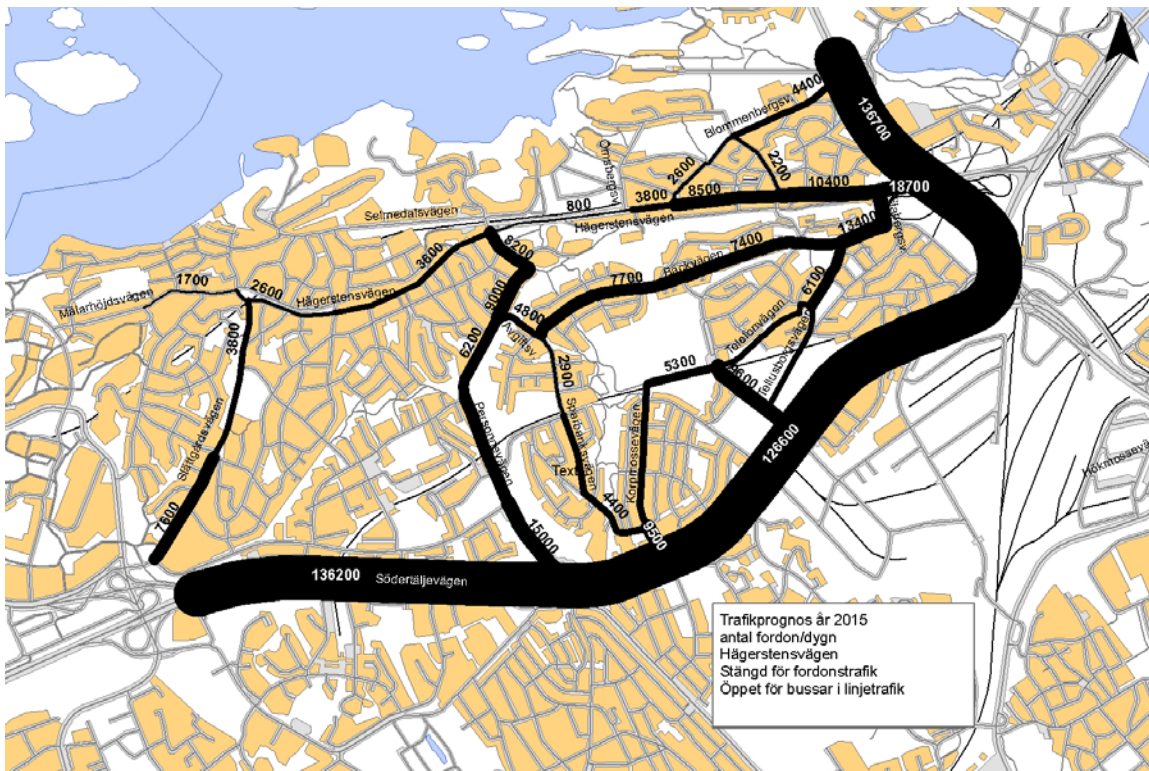
Trafikflödeskartor för prognosåret 2015 och respektive alternativ redovisas i *Figurerna 6-9* nedan.



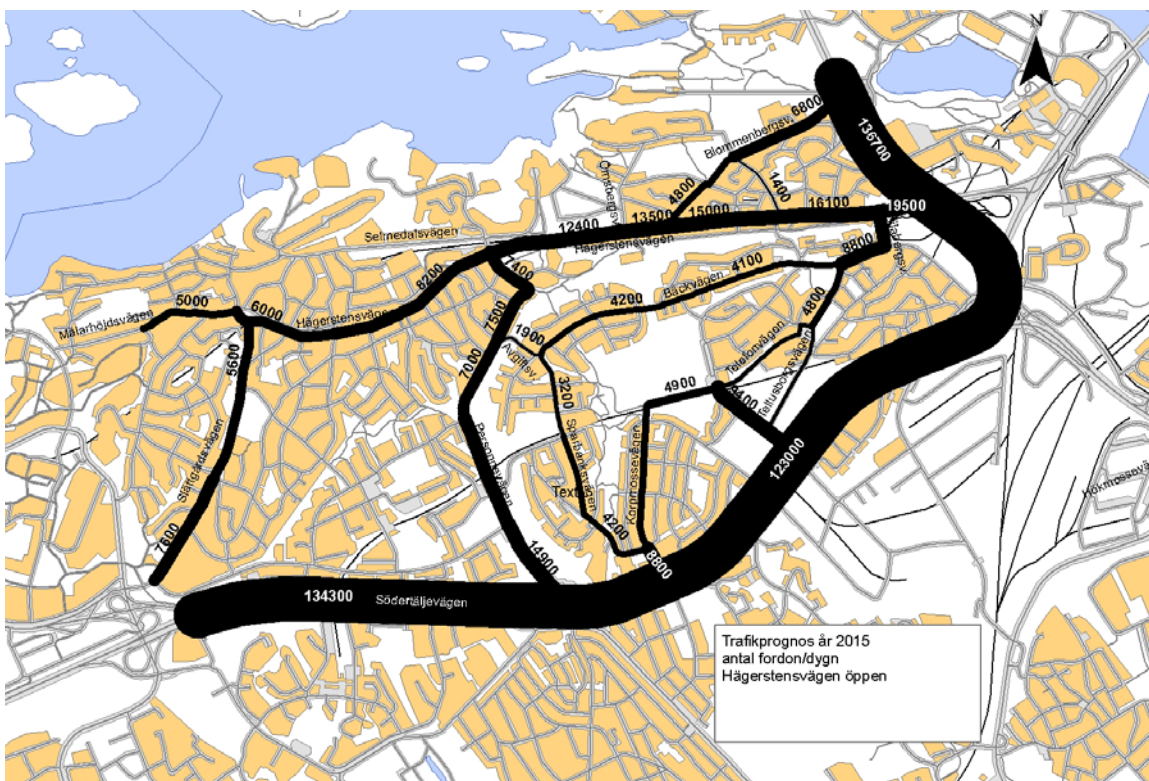
Figur 5 Trafikprognos år 2015 (modellberäknade flöden), alternativ JA



Figur 6 Trafikprognos år 2015 (modellberäknade flöden), alternativ UA1



Figur 7 Trafikprognos år 2015 (modellberäknade flöden), alternativ UA2



Figur 8 Trafikprognos år 2015 (modellberäknade flöden), alternativ UA3

L:\5645\2006\10079366 - Hägerstensvägen, trafikutredning\3_Dokument\38_Rapport\Hägerstensvägen.20060901_rev061016.doc



4 Utvärdering av alternativa utformningar

Denna utredning syftar till att konsekvensbeskriva fyra olika möjliga alternativ för Hägerstensvägens framtida utformning. I första hand beskrivs effekter för Hägerstensvägen mellan Hägersten och Aspudden, i andra hand beskrivs effekter för övriga större vägar i utredningsområdet; Avgiftsvägen, Personnevägen etc.

JA: Skyltning genomfartsförbud

UA 1: Mekanisk bom som öppnas för busstrafik, taxi och utryckningsfordon under rusningstrafik (vardagar 07-09 och 16-18).

UA 2: Avstängning för annan trafik än buss genom busspjäll eller spårviddshinder

UA 3: Helt öppen

JA jämförs med dagens situation. Utredningsalternativen (UA 1-3) jämförs med JA.

De olika alternativen beskrivs utifrån perspektiv för:

- Fordonstrafik; tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet
- Gång- och cykeltrafik; säkerhet på gångpassager och längs vägar
- Miljö; buller och utsläpp
- Utryckningstrafik
- Kollektivtrafik (busslinjetrafik, färdtjänst m m)

4.1 JA - Skyltning genomfartsförbud

Skyltning av genomfartsförbud utom för buss i linjetrafik och taxi innebär att Hägerstensvägen inte får utnyttjas för genomfart för fordonstrafik från korsningen Stjärnströms väg – korsningen Södertäljevägen.

Detta innebär att i princip dagens reglering behålls.

4.1.1 Fordonstrafik

Med detta alternativ får Hägerstensvägen karaktären av en lokalgata, som främst utnyttjas av boende i området. Trafikflödet för år 2015 uppskattas till ca 5000 fordon/dygn på Hägerstensvägen mellan Stjärnströmsväg och Blommenbergsvägen och ca 12 000 fordon/dygn genom Aspudden. Denna trafik utgörs dels av smittrafik från Hägersten/Mälardalshöjden/Bredäng, dels trafik alstrat av boende längs Hägerstensvägen. Med nyexploatering av bostäder i Axelsberg och Örnberg längs Hägerstensvägen innebär genomfartsförbudet för trafik att framkomligheten i området kring Aspudden försämras vid jämförelse med dagens situation. Trafiken på Blommenbergsvägen förväntas öka till följd av begränsad framkomlighet på Hägerstensvägen genom Aspudden. Årsdygnstrafiken uppskattas till ca 6 000 fordon/dygn. Genomfartsförbudet gör att Personnevägen används för vidare färd norrut på E4/E20 under hela dagen.

Alternativet gör att trafiken från Hägersten fördelas relativt jämnt på trafikplatserna Västertorp och Nybohov. Alternativet ger en god tillgänglighet till området för boende på Hägerstensvägen. Genomfartsförbudet innebär att trafiken på Mälardalshöjdsvägen/Hägerstensvägen ökar marginellt. Trafiksäkerheten på Hägerstensvägen minskar något genom ett ökat trafikflöde. Tillgängligheten i området är oförändrat jämfört med dagens situation.

För utryckningsfordon och kollektivtransport är tillgängligheten oförändrad.

4.1.2 Gång- och cykeltrafik

Trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafiken på Hägerstensvägen minskar generellt något genom ett ökat trafikflöde. Detta gäller speciellt sträckor där cykeltrafiken går i blandtrafik. Undantaget är Hägerstensvägen genom Aspudden där det höga trafikflödet minskar hastigheten, vilket höjer trafiksäkerheten för korsande gång- och cykeltrafikanter. Här går cykeltrafiken även på cykelbana.

4.1.3 Miljö

Trafikarbetet i detta alternativ är oförändrat gentemot dagens läge.

Bullernivåerna på Hägerstensvägen förväntas vara i stort sett oförändrade till följd av marginella trafikökningar. Det ökade trafikflödet i samband med exploateringen gör att boendemiljön påverkas negativt.

4.2 UA1 - Mekaniska bommar för busstrafik (och taxi) under högtrafik

Denna lösning är av samma princip som de befintliga mekaniska bommarna på Avgiftsvägen. Bommarna föreslås placeras ca 250 m öster om korsningen med Stjärnströms väg. Öppning av bommarna för bussar kan lösas genom vanliga slingdetektorer. För taxi kan öppning t ex ske genom avläsning av transponder.

Detta innebär att endast taxi och bussar kan göra genomfart under rusningstrafik. Under resten av dygnet kan alla typer av fordon passera.

4.2.1 Biltrafik

Hägerstenvägen får i detta alternativ funktionen av lokalgata under högtrafik och huvudgata under övrig tid. Enligt trafikprognoser innebär detta alternativ ett högre dygnstrafikflöde på Hägerstenvägen än jämförelsealternativet. Detta innebär ca 6 000 fordon/dygn på Hägerstenvägen mellan Stjärnströms väg och Blommenbergsvägen samt ca 12 000 fordon/dygn genom Aspudden. Trafikflödet på Hägerstenvägen och Mälarhöjdsvägen är något högre i detta alternativ än i JA, beroende på att framkomligheten på vägen endast är begränsad under högtrafik. Blommenbergsvägen får en ökad genomfartstrafik, framför allt under högtrafik. Årsdygnstrafiken uppgår till ca 6 000 fordon/dygn. På Personnevägen ökar dygnstrafikflödet något vilket beror på att vägen utnyttjas i allt större utsträckning under maxtimmen.

Då alla typer av fordon kan passera på Hägerstenvägen under dygnet med undantag för under maxtimmen fungerar vägen till stor del som en huvudgata, något som innebär att tillgängligheten i området ökar. Å andra sidan minskar tillgängligheten betydligt för fordonstrafiken under maxtimmen. Trafiksäkerheten på Hägerstenvägen minskar genom en ökning av trafiken under lågtrafik.

För utryckningsfordon och kollektivtransport är tillgängligheten fortsatt hög, under högtrafik kan dessa fordon få tillgång till elektronisk sändare för öppning av bommarna.

4.2.2 Gång- och cykeltrafik

Då trafikflödet på Hägerstenvägen och Blommenbergsvägen ökar med detta alternativ gör detta att trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafiken minskar under lågtrafik. Under högtrafik ökar säkerheten för fotgängare och cyklister, speciellt för cyklister i blandtrafik. Den ökade trafiken genom Mälarhöjden/Hägersten under lågtrafik gör att trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafiken generellt försämras betydligt i dessa områden. Detta gäller speciellt sträckor där cykeltrafiken går i blandtrafik.

4.2.3 Miljö

Trafikarbetet i området ökar under rusningstrafik genom att Hägerstenvägen då är avstängd för fordonstrafik och mer köer på g a minskad framkomlighet gör att miljön påverkas negativt. Under lågtrafik minskar trafikarbetet vilket är positivt för energiförbrukning, utsläpp och luftkvalitet allmänt. Den ökade trafiken innebär en marginell ökning av bullernivån.

4.2.4 Sammanfattning

Trafiken ökar på Hägerstenvägen jämfört med JA och UA3. Alternativet innebär att trafik flyttas över från E4/E20 till Hägerstenvägen under lågtrafik, genomfartstrafik till och från Mälarhöjden/Bredäng. Detta påverkar boendemiljön och gång- och cykeltrafiken negativt.

Trafiken på Blommenbergsvägen ökar väsentligt då framkomligheten på Hägerstenvägen minskar.

4.3 UA 2 - Avstängning för annan trafik än buss i linjetrafik

Avstängning för annan trafik än buss i linjetrafik kan göras genom anläggande av busspjäll eller spårvidds-hinder. För att hindra tung trafik från att ta sig genom föreslås att spårviddshindret kompletteras med en skylt med påbjuden buss i linjetrafik.

Detta innebär att endast bussar kan göra genomfart under hela dygnet och att taxi och räddningstjänst för-hindras nyttja förbindelsen.

4.3.1 Biltrafik

En avstängning av Hägerstensvägen för annan trafik än busstrafik medför en väsentlig minskning av trafik-flödet längs hela Hägerstensvägen, men även på Mälärhöjdsvägen och Slättgårdsvägen. Minskningen upp-går till ca 3000 fordon/dygn på Hägerstensvägen mellan Stjernströms väg och Blommenbergsvägen. Trafi-ken på Hägerstensvägen genom Aspudden uppskattas till ca 11 000 fordon/dygn och på Blommenbergsvä-gen till ca 5 000 fordon/dygn. Trafiken som inte längre kan ta sig fram på Hägerstensvägen (under högtra-fik) omfördelas nu till framförallt Personnevägen och Slättgårdsvägen. Avgiftsvägen får en ökad trafikbe-lastning under lågtrafik med ytterligare ca 2000 fordon/dygn. Trafiken på Personnevägen fram till Avgifts-vägen ökar därmed.

Trafiksäkerheten längs Hägerstensvägen förbättras med det minskade trafikflödet, dock minskar trafiksä-kerheten på Avgiftsvägen och Personnevägen genom ökade trafikmängder.

För utryckningsfordon (polis och ambulans) och kollektivtransport (minibuss) försämras tillgängligheten. Dessa fordon får då utnyttja alternativa vägar.

4.3.2 Gång- och cykeltrafik

Trafiksäkerheten förbättras generellt på Hägerstensvägen genom ett minskat trafikflöde. Detta gäller speci-ellt sträckor där cykeltrafiken går i blandtrafik.

Trafiksäkerheten på Avgiftsvägen minskar dock genom att en större del av trafiken flyttar över dit under lågtrafik, vilket påverkar gc-trafiken negativt. Detta innebär att åtgärder kan behöva vidtas för gång- och cykeltrafiken här.

4.3.3 Miljö

Trafikarbetet är något lägre i området jämfört med JA. Personnevägen och Avgiftsvägen utnyttjas i större utsträckning då Hägerstensvägen är stängd för biltrafik. Boendemiljön längs Hägerstensvägen förbättras därmed.

4.3.4 Sammanfattning

Alternativet innebär en överflytt av trafik från Hägerstensvägen till Avgiftsvägen under lågtrafik. Eftersom Hägerstensvägen får minskad trafik förbättras miljön liksom trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafik. Överflytten av trafik till Avgiftsvägen innebär en negativ påverkan m a p miljö och gång- och cykeltrafik.

Trafiken på Blommenbergsvägen minskar väsentligt genom att trafiken på Hägerstensvägen minskar.

4.4 UA 3 - Helt öppen

Detta innebär att all trafik kan utnyttja vägen dygnet runt för genomfart, vilket kommer att medföra att trafikflödena höjs till följd av överflytt av trafik.

4.4.1 Biltrafik

I detta alternativ får Hägerstensvägen karaktären av en huvudgata. Enligt trafikprognosen uppgår trafikflödet på Hägerstensvägen mellan Stjernströms väg och Blommenbergsvägen till ca 15 000 fordon/dygn. Ökningen kommer främst av en ökad genomfartstrafik från områdena Axelsberg, Hägersten och Bredäng/Sätra. Trafikflödet omfördelas och fordon från Bäckvägen flyttas till Hägerstensvägen och trafikflödet på Bäckvägen minskar med ca 2000 fordon/dygn. Flödet minskar på Personnevägen. En helt öppen Hägerstensväg innebär även att trafikflödet ökar med ca 2000 fordon/dygn på Mälarhöjdsvägen samt Slättgårdsvägen. Framkomligheten på Hägerstensvägen genom Axelsberg minskar liksom framkomligheten på Blommenbergsvägen. Årsdygnstrafiken uppskattas här till ca 7 000 fordon/dygn.

Tillgängligheten i berörda områden ökar men framkomligheten på Hägerstensvägen minskar betydligt med ökat trafikflöde och trafiksäkerheten på Avgiftsvägen/Bäckvägen ökar. Trafiksäkerheten minskar betydligt på Hägerstensvägen genom ett ökat trafikflöde.

För utryckningsfordon och kollektivtransport är tillgängligheten oförändrad.

4.4.2 Gång- och cykeltrafik

En ökad trafik genom Mälarhöjden/Hägersten gör att trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafiken generellt försämras betydligt i dessa områden. Detta gäller speciellt sträckor där cykeltrafiken går i blandtrafik. Undantaget är Hägerstensvägen genom Aspudden där det höga trafikflödet minskar hastigheten, vilket höjer trafiksäkerheten för korsande gång- och cykeltrafikanter. Här går cykeltrafiken även på cykelbana.

4.4.3 Miljö

Ur miljösynpunkt är detta alternativ sämst för Hägerstensvägen då trafikflödet ökar i så stor omfattning. Alternativet är framförallt negativt för boendemiljön med ökat buller och ökade föroreningar. Det ökade flödet i Mälarhöjdsområdet ger ökat buller och mer utsläpp även där.

4.4.4 Sammanfattning



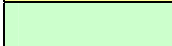
Stor överflytt av trafik till Hägerstensvägen mellan stadsdelarna och trafik till/från innerstaden/norrort. Viss lokalt alstrad trafik inom Aspudden i riktning E4/E20 söderut kommer också att nyttja vägen. Tillgängligheten för biltrafiken i utredningsområdet ökar, dock minskar framkomligheten på Hägerstensvägen under rusningstrafik.

5 Utvärdering och rekommendation

5.1 Sammanfattande jämförelsematrix

Den sammanfattande jämförelsematrisen utgår från de samlade effekterna för hela utredningsområdet vad gäller biltrafik, gc-trafik och miljö.

En jämförelse görs mellan de olika alternativen och varje alternativ bedöms enligt nivåerna:

- Försämring 
- Oförändrat 
- Förbättring 

	UA 1	UA 2	UA 3
Fordonstrafik			
– <i>Framkomlighet</i>	Framkomligheten blir bättre under högtrafik och i stort sett oförändrad under lågtrafik	Framkomligheten i området ökar genom minskad trafik	Framkomligheten i utredningsområdet minskar genom ökad trafik
– <i>Trafiksäkerhet</i>	Trafiksäkerheten i området är i stort sett oförändrad	Trafiksäkerheten i utredningsområdet ökar	Trafiksäkerheten i utredningsområdet minskar
– <i>Tillgänglighet</i>			
Allmän fordonstrafik	Förbättras under lågtrafik och oförändrat under högtrafik	Tillgängligheten minskar för all fordonstrafik förutom busstrafik	Ökad tillgänglighet genom en oreglerad Hägerstensväg
Taxi/färdtjänst	Oförändrat	Försämras	Oförändrat
Utryckningstrafik	Oförändrat	Försämras	Oförändrat
GC-trafik	Under lågtrafik innebär alternativet en förbättring, övrig tid en försämring.	Trafiksäkerheten förbättras genom minskad trafik på Hägerstensvägen	Trafiksäkerheten försämras främst i Mälardalen/Hägersten
Miljö	Trafikarbetet är i princip oförändrat	Trafikarbetet minskar generellt i utredningsområdet	Betydlig försämring genom överflytt av trafik
Placering	2	1	3



5.2 Slutsats och rekommendation

UA 2 är det alternativ som ger mest positiva effekter för hela utredningsområdet. Det totala trafikarbetet är lägst av alternativen vilket förbättrar boendemiljön och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Alternativet innebär att Hägerstensvägen får karaktären av en lokalgata och att delen mellan Stjärnströms väg och Blommenbergsvägen huvudsakligen trafikeras av boende i området. Dagens genomfartstrafik flyttas över till E4/E20 Södertäljevägen.

I Stockholms trafikpolitik är taxi nästan jämställt med kollektivtrafik och räddningstjänstens behov av snabba utryckningar är viktigt att tillgodose. Detta är faktorer som talar emot UA 2.

Trafiken på Avgiftsvägen under lågtrafik ökar dock till följd av åtgärden. Det kan eventuellt vara aktuellt att vidta åtgärder på Avgiftsvägen för att minska genomfartstrafiken under lågtrafik.

Trafiken på Blommenbergsvägen blir attraktiv i och med att framkomligheten på Hägerstensvägen genom Aspudden minskar. Det kan eventuellt vara aktuellt att vidta åtgärder för att minska trafiken på vägen då den kan utnyttjas som "smitväg".