



Hanna Borg
Trafikplanering
08-508 263 36
hanna.borg@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2007-06-12

Trafikreglering av Hägerstenvägen. Genomförandebeslut.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att reglera Hägerstenvägen med en mekanisk bom under rusningstrafik i samband med exploateringen utmed gatan 2009.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Staffan Forsell tf
Enhetschef

Sammanfattning

Strax öster om Personnevägen är Hägerstenvägen skyltad för fordon i linjetrafik men har trots detta ett trafikflöde på 3 000 fordon/dygn (2002). Exploateringar är planerade i området Axelsberg/Örnsberg vilket kommer att påverka framtidens trafikföring på bland annat Hägerstenvägen.

Trafikkontoret har låtit utföra en trafikutredning för alternativa regleringar av aktuell del av Hägerstenvägen och på så sätt fastställa gatans framtida funktion. Det alternativ som uppfyllde kriterierna tillgänglighet, trafiksäkerhet och en god boendemiljö bäst visade sig vara en mekanisk bom som är stängd under rusningstid (vardagar 07-09 och 16-18). Bommen kommer att placeras cirka 250

Bilaga 1: Lokal trafikföreskrift för Hägerstenvägen

Bilaga 2: Trafikutredning Hägerstenvägen 2006-10-16

Bilaga 3: Remissyttrande Hägersten-Liljeholmens SDN

m öster om korsningen Stjernströms väg/Hägerstensvägen och kan passeras av kollektivtrafik (buss) och uttryckningsfordon dygnet runt.

Bakgrund

Hägerstensvägen är en gata som sedan 1970-talet varit avstängd för genomfartstrafik strax öster om Personnevägen. Sträckan är skyltad som körfält för fordon i linjetrafik (bilaga 1 visar den lokala trafikföreskriften). Under högtrafik är Hägerstensvägen en attraktiv smitväg till Stockholm för trafik från Hägersten, Bredäng och Mälardalshöjden. En trafikmätning gjord 2002 visar en genomfartstrafik av 3 000 fordon/dygn på aktuell sträcka vilket innebär en hög trafikbelastning för området kring Aspudden.

I samband med kommande exploateringar (bild 1) utförde WSP hösten 2006 en trafikutredning för Hägerstensvägen på uppdrag av trafikkontoret (bilaga 2). I Axelsberg/Örnsberg kommer cirka 800 nya lägenheter att byggas och därmed skapa fler trafikrörelser i området. För att säkerställa en god trafiksäkerhet och boendemiljö ansåg kontoret att en studie i området borde genomföras.

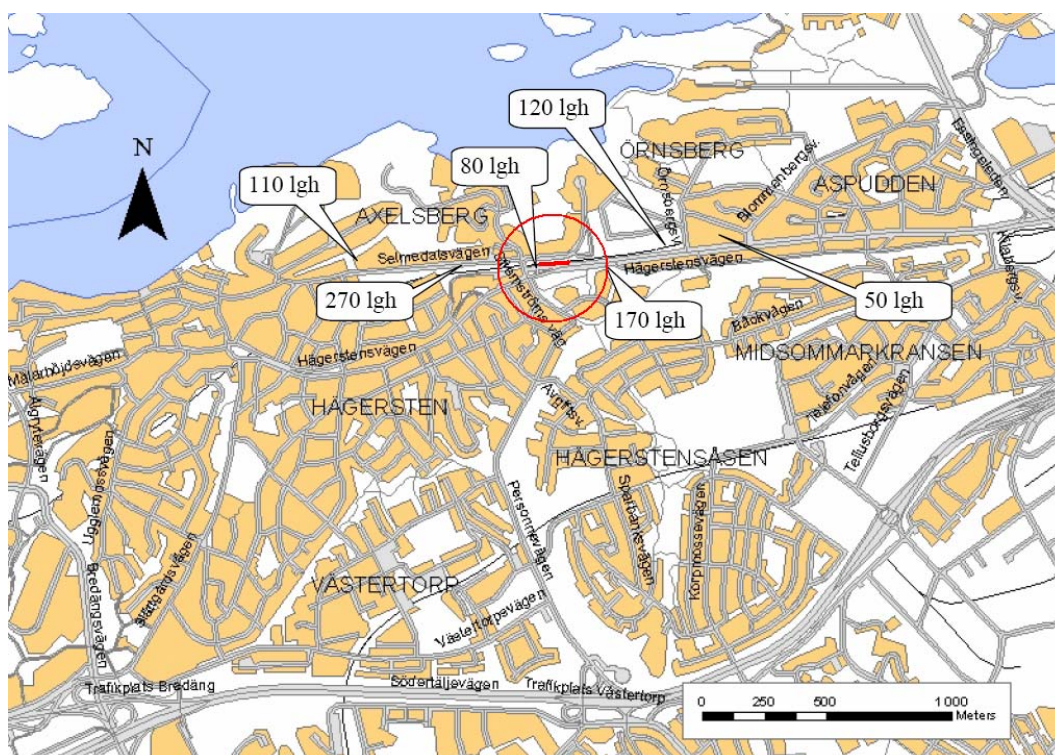


Bild 1: Planerade exploateringar i Axelsberg/Örnsberg.

Röd sträcka visar dagens avstängning.

Utredningen syftar till att konsekvensbeskriva tre olika möjliga alternativ till Hägerstensvägens framtida funktion för 2015. De studerade alternativen är:

1. Mekanisk bom som öppnas för busstrafik under rusningstrafik (vardagar 07-09 och 16-18). Utryckningsfordon har möjlighet till en transponder för öppning av bommen.
2. Avstängning för annan trafik än buss genom spårviddhinder.
3. Helt öppen.

De olika alternativen bedöms utifrån perspektiv för:

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

Det fysiska avstängningsalternativet (bom eller spårviddhinder) kommer att placeras cirka 250 m öster om korsningen Stjärnströms väg/Hägerstensvägen (bild 2).



Bild 2: Placering av den fysiska avstängningen.

Resultatet av trafikutredningen visar att ett spårviddhinder ger mest positiva effekter (bild 3) men även en del negativa effekter såsom bristande tillgänglighet i området. För att gynna tillgängligheten i området bedömer trafikkontoret att en mekanisk bom under rusningstrafik är den bästa lösningen.

- 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 Mälardalshöjden/Hägersten
Miljö	Trafikarbetet är i princip oförändrat	Trafikarbetet minskar generellt i utredningsområdet	Betydlig försämring genom överflytt av trafik
Placering	2	1	3

Bild 3: Jämförelse mellan de studerade alternativen där UA1 = mekanisk bom, UA2 = spårviddshinder och UA3 = helt öppen.

Remissyttranden

Trafikutredningen har sänts på remiss till Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd och har även presenterats på SDN:s sammanträde tidigare i år. Stadsdelsnämnden förespråkar en mekanisk bom med tillägg att öppning av bommen ska kunna vara möjlig för fler grupper som t.ex. föräldrar, hemtjänst och hemsjukvård. Remissyttrandet återfinns i bilaga 3.

I november 2006 presenterades trafikutredningen i trafikkommittén där även bomalternativet ansågs vara den bästa lösningen och kommittén pekade på att tillgängligheten för handeln var viktig i området.

Trafikkontorets synpunkter

Med ett spårviddshinder som bara bussar kan passera försämras tillgängligheten för de boende i området dygnet runt och därför anser trafikkontoret att bomalternativet är det mest fördelaktiga alternativet. Under rusningstrafiken (07-09 och 16-18) kommer Hägerstensvägen inte att kunna användas som en attraktiv smitväg och därmed riskera en minskad framkomlighet, en sämre boendemiljö samt en sämre trafiksäkerhet i området. Det finns idag mycket goda kollektivtrafikmöjligheter mellan Axelsberg och Örnberg med tunnelbanan som löper parallellt med Hägerstensvägen.

Den mekaniska bom som idag finns vid Avgiftsvägen har visat sig fungera bra ur funktion- och driftsynpunkt. Denna bom är stängd vardagar mellan 07-09 och 16-18 men kan under dessa tider passeras av bussar i linjetrafik samt utryckningsfordon.

Bommen ska kunna tas i bruk under första halvåret av 2009 då exploateringen beräknas vara klar utmed Hägerstensvägen.

Önskemålet från Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd om att flera grupper utöver kollektivtrafik och utryckningsfordon ska ha möjlighet att passera bommen under rusningstrafik är svårt att tillgodose. Det krävs tydliga principer för att avgöra vilka som kan tänkas få tillgång till en transponder. Administration och distribuering blir svårt att hantera till en oenhetlig grupp. Undantaget kan hemsjukvård och hemtjänsten bli som sammanlagt har cirka tio bilar i omlopp i området.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner en reglering av Hägerstensvägen med en mekanisk bom under rusningstrafik i samband med exploateringen utmed gatan 2009.

Slut