

SAMMANFATTNING

Ambitionen med hastighetsplanen är att ta fram en väl avvägd hastighet på varje enskild gata/väg. Hastigheten ska avspegla gatans funktion, utformning samt ge en inriktning till hur trafikmiljön bör utvecklas.

OMFALDNING OCH METOD

Arbetet med att ta fram förslag till nya hastighetsgränser i Stockholm har genomförts i flera steg. I ett första steg, som utgör ett pilotprojekt, har tre stadsdelsområden valts ut för analysen: Spånga-Tensta, Kungsholmen inklusive Centralbron och Västerbron samt del av Hägersten-Liljeholmen. I de tre stadsdelsområdena har ett antal gator och vägar valts ut som omfattas av analysen. De utvalda gatorna är i huvudsak huvudgatorna i områdena men även några lokalgator ingår.

Hastighetsplanen har arbetats fram enligt metoden i handboken "Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad" som tagits fram av Vägverket (nuvarande Trafikverket) och Sveriges Kommuner och Landsting. Arbetet med att ta fram förslag till nya hastighetsgränser för de tre stadsdelsområdena har genomförts av aktivt deltagande av många tjänstemän från Stockholms stad. Syftet med hastighetsplanen är att anpassa trafiksystemet efter stadens förutsättningar, samt skapa ett underlag för beslut om nya, justerade hastighetsgränser. Processen för hur hastighetsplanen har tagits fram illustreras i figuren till höger.

PRINCIPER FÖR NYA HASTIGHETSGRÄNSER

Med nulägesbeskrivningen och analysen som grund har ett antal principer för hastighetsgränser tagits fram för de tre stadsdelsområdena. Förslaget till nya hastighetsgränser presenteras i kartor på sidorna 49 till 51.

De principer som föreslås ska gälla för nya hastighetsgränser sammanfattas nedan.

30 km/tim: Gator som ingår i lokalnätet, på huvudgator utanför skolor som har huvudentré ut mot huvudgatan samt på gator där det är mycket tätt med entréer (centrummiljöer) och gatan är utformad för 30 km/h

40 km/tim: 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/tim: Gator i huvud- eller övergripande nätet med hög grad av separering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen.

Inga gator och vägar inom stadsdelsområdena som omfattas av pilotprojektet föreslås få gångfart, 70, 80, 90, 100 eller 110 km/tim och därför har inga principer tagits fram för dessa.

KVALITETSÅRKA OCH ÖVERVED KORSNINGSPUNKTER OCH ÅTGÄRDER

Enligt analysmodellen för Rätt fart i staden bedöms fem stadsbyggnads-kvaliteter för varje delsträcka. Bedömningen görs genom att ange kvalitetsavvikelse i form av röd avvikelse (låg standard) eller gul avvikelse (mindre god standard) för varje egenskap. Om en egenskap uppfylls fås god standard (grön). En delsträcka kan alltså få flera kvalitetsavvikelser, som antingen är röda eller gula. Förslaget till nya hastighetsgränser innebär att ett antal kvalitetsavvikelser uppstår. Genom att genomföra åtgärder

kan kvalitetsavvikelsema reduceras och bidra till att nå uppsatta mål om bra koppling mellan hastighetsgräns och gatans utformning. Åtgärderna är både av mindre och större omfattning.

Behov av åtgärder finns för det allra flesta sträckor redan idag. Det behöver därmed inte betyda att åtgärder måste genomföras innan en ny hastighetsgräns kan införas. Åtgärdsplanering är ett löpande arbete och hastighetsplanerna bidrar med motiv och inriktning för hur trafikmiljön längs en gata successivt bör utvecklas. De viktigaste åtgärderna, generellt beskrivna, är:

- Utbyggnad av separata gång- och cykelbanor
- Utbyggnad av hastighetssäkrade passager och korsningspunkter
- Omgestaltning av gator eller utbyggnad av fysiska hastighetsdämpande åtgärder
- Fördjupande utredningar avseende påverkan på buller, vibrationer och luftkvalitet
- Kommunikationsarbete internt i kommunen samt med medborgarna gällande acceptans och efterlevnad av de nya hastighetsgränserna.