

Sammanfattning av inkomna synpunkter under remissomgången av hastighetsplanen för Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten-Liljeholmen.

A. Regionala organisationer

Trafikförvaltningen

Anser att principerna kring en anpassning av hastigheterna till 30, 40 och 60 km/h är något positivt. De hastighetssänkningar som redovisas på Kungsholmen där det körs busstrafik har ingen större påverkan i högtrafik då framkomligheten och hastigheten är begränsad pga. hög trafikbelastning i gatusystemet. Däremot i lågtrafik i alla utpekade områden kan en hastighetssänkning få konsekvenser genom en ökad restid samt ökade produktionskostnader. Trafikförvaltningen anser att stombusstrafiken utanför innerstaden har en regionbusskaraktär och bör därför också klassificeras som sådan då den binder samman olika kommuncentra i länet. En hastighetssänkning innebär då en försämring framför allt i ytterstaden.

Stockholms Handelskammare

Har inga invändningar mot förslaget.

Länsstyrelsen Stockholm

Avstår från att svara på remissen.

Trafikkontorets kommentar

I samband med genomförandet av hastighetsjusteringen i Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten kommer noggranna för- och eftermätningar att göras för att kunna göra utvärderingar av effekten och konsekvenserna av de nya hastigheterna. Omfattande hastighetsmätningar kommer att göras på alla gator som blir berörda av hastighetsöversynen.

B. Omkringliggande kommuner

Sundbybergs stad

Anser att det är bra att hastighetsgränser ses över och uppdateras för att minska antalet olyckor samt för att skapa bättre framkomlighet och ökad tillgänglighet. Sundbyberg påverkas av höjningen av hastighetsgränsen på Bromstensvägen, som leder till Rissneleden, men har inga invändningar.

C. Intresseorganisationer

Fotgängarnas förening (FOT)

Anser att metoden "Rätt fart i staden" även bör ta upp tillgänglighet för cykeltrafik och gångtrafik. Den diskussion som bör föras inför det fortsatta arbetet är "Rätt hastighet för vem"? Utifrån Stockholm stads mål och strategier bör hastigheten anpassas till människan och inte till bilen. FOT saknar att hastighetsplanen inte tar upp gångfart, då diskussioner pågår att fler gator kan bli gångfartsområde. Även en diskussion om att ha 20 km/tim vid skolor, förskolor, äldreboende och serviceanläggningar borde tas upp. I hastighetsplanens förslag till åtgärd anges att antalet

övergångsställen bör ses över och bli färre. Att ta bort övergångsställen skulle minska framkomligheten för fotgängare. Vidare anser FOT att nya bashastigheten bör vara 30 km/tim inom stadsdelarna även på huvudvägar och att inga hastigheter inom stadsdelarna höjs utan behåll eller sänks.

Naturskyddsföreningen

Även Naturskyddsföreningen anser att bashastigheter i tätort bör vara 30 km/h och högre hastigheter vara undantaget. Vidare anser Naturskyddsföreningen att det är viktigt att översynen tar hänsyn till de pendelstråk för cyklister som Stockholm stad utsett och att elever inte bara vistas utanför skolor, men också måste ta sig till och från. Fleminggatan och Hantverkargatan är kantade med både affärer och bostäder. Det är nödvändigt att båda dessa gator inte har högre hastighet än 30 km/h. Vid Västerbroplan slutar Västerbron med flera korsningar mellan körbana, gång och cykeltrafik. Att öka hastigheten över bron är att utsätta gående och cyklister för livsfara. Högre hastigheter medför ökade buller. Västerbron har idag en av Stockholms finaste utsikter, men idag utgör den extremt lilla ytan för gående och otrevliga bullernivån från biltrafiken ett stort hinder. S:t Eriksgatan och Långholmsgatan är ett av stadens mest frekventerade cykelstråk och är utpekade som pendelstråk. Lägre hastigheter samt åtgärder liknande Götgatan skulle förbättra cyklisternas förutsättningar. Centralbron var tidigare olycksdrabbad och därför valde Stockholm stad att sänka hastigheten. Att nu öka hastigheten igen när olyckorna minskat känns inte som en bra prioritering. Naturskyddsföreningen upplyser om att Bromstenvägen, Bergslagsvägen och Bromma Kyrkväg föreslås få 60 km/tim. Detta är tre vägar som är utpekade som pendelstråk för cykling. För att uppmuntra att invånare byter från transportsätt som skapar trängsel och buller till mer hälso- och miljövänliga transportsätt är det viktigt att resan blir så behaglig som möjligt. Det är därför viktigt att hastigheterna sätts på dessa vägar till högst 40 km/h.

Cykelfrämjandet

Rekommenderar att Stockholm stads antagna cykelplan och den antagna planen för regionala cykelstråk i Stockholms län, utgiven februari 2014 beaktas och följs. Principen för att gator där cyklister och bilar samsas om samma gatuutrymme skall ha maxhastigheten 30 km/h ska ligga fast. För att garantera att barn ska kunna cykla till skolan bör områdena runt skolorna med max hastigheten 30 km/h ses över. Resonemangen bakom valet av max hastighetsgränser verkar vara gjorda med hänsyn till om bilförarna kommer att acceptera gränserna eller ej. Detta är inte värdigt en stad som har som ambition att bli en cykelstad i världsklass. Höjning av tillåten max hastighet leder till att bullret, luftföroreningarna, partiklar och CO₂ ökar, vilket gör miljön mindre attraktiv för cyklister. Västerbron ingår i ett av de planerade regionala cykelstråken och där krävs 2,5 meters bredd för dubbelriktad cykelbana. Långholmsgatan kommer att byggas om i enlighet med de kraven och det är det kontraproduktiva att i nuläget öka hastighetsgränsen på Västerbron. Vi förordar att hastigheten sänks till 30 km/h på Västerbron. Kritiska till höjning av maxhastigheten på Centralbron från 50 till 60 km/h. Redan idag orsakar trafiken på Centralbron stor negativ bullerohälsa för tusentals cyklister och gående som dagligen passerar längs med Centralbron. Cykelfrämjandet förordar principen att hastigheten på shoppinggator ska hållas låg, t.ex. St. Eriksgatan Flemminggatan, Hantverkargatan. Miljön blir trafiksäkrare. Hälsa, trygghet, och kvalitét ökar för gående och cyklister och gynnar därmed även handeln. Vi förordar principen att hastigheten i

industriområden ska hållas låg. De breda vägar som krävs för att långtradare och stora lastbilar ska kunna köra där, ska inte locka övriga bilförarna till att till köra för fort.

NTF Stockholm-Gotland

Anser inte att gång-, cykel-, och kollektivtrafik får samma självklara utrymme i de nu framtagna förslagen gällande pilotprojekt i stadsdelarna Spånga-Tensta, Kungsholmen och del av Hägersten-Liljeholmen som beskrivs i stadens styrande strategier. 30 km/tim ska vara högsta hastighet där risk finns att bilar kör på fotgängare och cyklister. I den föreslagna hastighetsplanen kortar man ner många av de nuvarande 30-sträckorna till att bara gälla direkt utanför utpekade platser som exempelvis skolor. Vilket för NTF Stockholm-Gotland ses som ologiskt då transportsträckan till och från olika målpunkter har en betydligt större radie. Generellt tycker NTF Stockholm-Gotland att det är bra att staden planerar att sänka hastigheten från 50 km/tim till 40 km/tim. Att däremot höja gators hastighet från 30 km/tim till 40 km/tim är ett steg i fel riktning ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. En viktig faktor då trafikmiljön utformas är inte bara att målet antalet dödade och svårt skadade ska minskas utan också att människors känsla av trygghet ökar. NTF Stockholm-Gotland anser att det är viktigt att de oskyddade trafikanternas anspråk prioriteras, formuleras och lyfts fram i högre utsträckning.

Lunda företagsgrupp (LFG)

Anser att principerna för att ta fram förslaget är rimliga och att de förslagen till nya hastigheter i deras område är rimliga.

Trafikkontorets kommentar

Den pågående hastighetsöversynen i Stockholm syftar till att anpassa hastigheten efter gatans funktion och prioriteringarna i framkomlighetsstrategin. Den är ett viktigt stöd i arbetet för att utveckla Stockholm i linje med stadens övergripande visioner och mål. Ambitionen med arbetet med hastighetsplanerna är att få fram en väl avvägd hastighet på varje enskild gata. Hastighetsgränsen på en gata sätts med hänsyn till gatans funktion och utformning så att den naturligt stödjer trafikanten att hålla hastighetsbegränsningen. Vilken hastighetsgräns som en gata har signalerar även vilka trafikantgrupper som prioriteras. Lägre hastighet ger bättre förutsättningar för de oskyddade trafikanterna som vistas på gatan form av ökad trafiksäkerhet, framkomlighet och trivsel. Vissa gator har en funktion som innebär ett högre anspråk på framkomlighet för kollektivtrafik och biltrafik än som 30 km/tim uppfyller. Det finns därför gator där 40 km/tim innebär en bättre avvägning. Det är däremot viktigt att trafiksäkerheten för främst oskyddade trafikanter beaktas, med utbyggda gång- och cykelvägar, säkra passager med mera. En generell princip vid införandet av de nya hastigheterna är att inga höjningar sker innan åtgärder för att säkra korsningspunkter och/eller säkra hastighetsefterlevnad genomförts. I många fall där höjningar föreslås krävs även fördjupande utredningar gällande buller, vibrationer och luftkvalitet. Efter remissomgången har förslaget justerats och en del gator där det tidigare föreslogs 40 km/tim är nu justerade till 30 km/tim. Detta gäller bland annat Långholmsgatan och Hantverkargatan. Även en del gator som tidigare föreslogs få 60 km/tim är efter remissomgången justerat till 40 km/tim.

D. Kommunala nämnder, förvaltningar och förbund

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Är positiva till att det görs en väl grundad översyn av hastighetsgränserna på de kommunala gatorna i staden. Nämnden är nöjd med de nya hastighetsgränserna i Spånga-Tensta. Det är bra att inte det inte bara skyltas om till ny hastighet utan att även andra åtgärder vidtas som gör att den skyltade hastigheten efterlevs. Det som saknas i modellbaserade metoden som använts är de platsspecifika bedömningarna. Till exempel är det viktigt att titta på rörelsemönster och stråk för skolbarn.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Förvaltningen är i huvudsak positiv till de föreslagna förändringarna på Kungsholmen och den använda metodiken Rätt fart i staden. Förvaltningen ser också positivt på att man i det fortsatta arbetet föreslår samråd med många berörda parter, där man innan de nya hastighetsgränserna slås fast också vägen in andra lokala parametrar som t.ex. särskilda behov vid skolor och förskolor, som inte hanteras i den övergripande metoden. Detta torde vara extra viktigt vid de sträckor som föreslås få en högre hastighet jämfört med i dagsläget, t.ex. Kungsholms strand och Nordenflychtsvägen. Förvaltningen ser även gärna att man också väger in parametrarna lekplatser och idrottsplatser/bollplaner.

Hägersten – Liljeholmen stadsdelsnämnd

Förvaltningen anser att en hastighetsgräns på 40 km/tim kan fungera på de flesta föreslagna platserna för att tillgodose framkomligheten i trafiken. Utanför skolor föreslås 30 km/tim generellt vilket förvaltningen instämmer i men anser att det viktigaste är att låga hastigheter säkras med fysiska åtgärder. Det gäller även förskolor där det finns förslag på 40 km/tim. Enligt den analysmetod som används ger de föreslagna hastigheterna effekt på standarden på övergångsställen i stadsdelen. Alla utom två övergångar i stadsdelsområdet med låg standard försvinner. Samtidigt försämras säkerheten på en rad övergångar. Detta bör ses över och åtgärdas vid en övergång till 40 km/tim så att säkerheten vid övergångar motsvarar god standard.

Miljö och hälsoskyddsnämnden

Miljöförvaltningen ställer sig i stort positiv till förslaget. Det är bra att buller, luftkvalitet och vibrationer beaktas vid val av hastighet på stadens vägnät, eftersom hastigheten är en viktig parameter för hur stora dessa miljöstörningar blir. Miljöförvaltningen föreslår sammanfattningsvis följande förändringar av förslaget:

- När fördjupande utredningar för buller, luftkvalitet eller vibrationer behöver göras för en väg ska dess göras innan beslut om hastighetshöjning tas.
- Bostäder som får en ljudnivåhöjning som innebär att de når över gränsen för trafikkontorets bullerskyddsbidrag till fönsteråtgärder (63 dBA ekvivalent ljudnivå) ska erbjudas bidrag så fort en hastighetshöjning är beslutad.
- Stadens bullerskyddsgrupp bör inkludera hastighetshöjningar i det pågående arbetet att ta fram en strategi för om och hur hastigheter som fick bidrag i ett tidigt skede ska få kompletterande bullerskyddsbidrag.
- Hastighetshöjningar bör generellt inte accepteras om höjningen medför höjda luftföroreningshalter där MKN för luft överskrids.

- Hastighetshöjningarna på Drottningsholmsvägen och Centralbron är inte acceptabla ur luftkvalitetssynpunkt.

Exploateringsnämnden

Förslaget stöder exploateringskontorets uppsatta mål för bostadsbyggande då hastighetsgränserna till merparten sänks från 50 km/h till 40 km/h vilket minskar buller, utsläpp och vibrationer. Risken för ökade kostnader till följd av förslaget vid ombyggnad och nybyggnad av gator i exploateringsprojektet bedöms som små då fysiska åtgärder och separerade gc-banor oftast ingår i projekten. Bör tänka på att genomgående gator som sträcker sig genom flera områden, exempelvis Bergslagsvägen och Söderleden-Centralbron-Klarastrandsleden inte får för många olika hastigheter i en övergångsfas. Exploateringskontoret ser i sin helhet positivt på förslaget och dess principer då det ger goda möjligheter att bygga en levande stadsmiljö.

Storstockholms brandförsvär

Inga synpunkter på förslaget annat att vi stöder Trafikkontorets arbete med att försöka minska antalet döda och skadade i trafiken.

Trafikkontorets kommentar

En generell princip vid införandet av de nya hastigheterna är att inga höjningar sker innan åtgärder genomförts. Metoden ger ett bra underlag för brister mellan gatans funktion, utformning och hastighet. I det löpande åtgärdsarbetet sker ett mer plats specifikt bedömnings- och utredningsarbete för att finna de optimala lösningarna på platserna där brister identifieras. I det fortsatta utredningsarbetet tas även större lekplatser och idrottsplatser med som lokala utvärderingsparametrar. Samråd och information är viktigt för att nå acceptans och förståelse för de nya hastigheterna.

Efter remissomgången har förslaget justerats och en del gator där det tidigare föreslogs 40 km/tim är nu justerade till 30 km/tim. Även en del gator som tidigare föreslogs på 60 km/tim är efter remissomgången justerade till 40 km/tim. En generell princip vid införandet av de nya hastigheterna är att inga höjningar sker innan åtgärder genomförts. Innan höjningar genomförs kommer fördjupade utredningar göras om bland annat hur höjningen påverkar buller, vibrationer och luftkvalitet.

E. Skolor och föräldraföreningar

Mälarhöjdens skola

Mälarhöjdens skola har en filial som är belägen vid Mälarhöjdens tunnelbanestation i Hägersten. Hastigheten föreslås här höjas från 30 till 40 km/h. Skolan anser att detta är olyckligt då vi dagligen har flera klasser och enskilda elever som går mellan skola på Lungtorpsvägen och filialen vid tunnelbanan. Skolan anser att det ur trafiksäkerhetssynpunkt är av största vikt att hastighetsbegränsningen behålls till 30 km/h. Många bryter mot hastighetsbegränsningen idag. Skolan önskar att trafikkontoret ser över om man kan göra anpassning i vägbanan mellan skolan och filialen för att få ner hastigheten på biltrafiken. Trafiksituationen är problematisk redan idag och en hastighetsökning skulle ytterligare försvåra den.

Föräldraföreningen på Lögarebergets Montessoriskola

Förslagen på höjda hastigheter på Mälarhöjdsvägen och Slättgårdsvägen har gjort oss mycket bekymrade och vi motsätter oss starkt de förslagna hastighetshöjningarna. Våra förslag är följande:

1. Befintlig hastighetsgräns om 30 km/tim behålls på Mälarhöjdsvägen och Slättgårdsvägen.
2. Hägerstensvägen bör ha hastighetsgränsen 30 km/tim hela sträckan genom Mälarhöjden, från Axelsbergs vårdcentral till Mälarhöjdens centrum.
3. Fartreducerande åtgärder längs Slättgårdsvägen och i västra backen längs Mälarhöjdsvägen för att öka trafiksäkerheten.

Trafikkontorets kommentar

En generell princip vid införandet av de nya hastigheterna är att inga höjningar sker innan åtgärder genomförts. Efter remissomgången är hastigheten på Mälarhöjdsvägen justerats från 40 km/tim till 30 km/tim. Motiven är att gatan har funktionen och karaktären av en villagata med många utfarter och smalt gaturum. Även norra delen av Slättgårdsvägen är justerad till 30 km/tim efter remissomgången. Hägerstensvägen, mellan Stjernströms väg och Slättgårdsvägen, är en bred gata med bebyggelse längs båda sidor och framkomlighetsanspråk från bil- och buss- och cykeltrafik. 40 km/tim kan införas direkt då det innebär en sänkning från nuvarande 50 km/tim. Behov finns av åtgärder för att förbättra situationen för främst cyklister då sträckan är ett utpekat pendlingsstråk i cykelplanen. Även korsningspunkterna bör ses över för att skapa ett mer småskaligt gaturum anpassat för 40 km/tim.

F. Privatpersoner

Hägersten

I Hägersten dominerade synpunkter på de föreslagna höjningarna på Personnevägen, Stjernströms väg, Slättgårdsvägen och Mälarhöjdsvägen.

Åtta stycken synpunkter inkom om den föreslagna höjningen från 30 km/tim till 40 km/tim på Personnevägen. Motiven var att Personnevägen saknar separat cykellösning på delar av sträckan, har smala trottoarer, ett krön som skymmer sikten samt att trafikmängderna är större än vad gatan är dimensionerad för och hastigheten överskrids på ett direkt livsfarligt sätt flera gånger dagligen. Vintertid plogas det på ena sidan och de som bor på andra sidan kan inte ta sig över via övergångsställe utan måste i mörkret försöka "smita över" med små barn och därmed utsätta sig för stor risk. Det är både skola, förskola, vårdcentral och t-banestation i området varför antalet fotgängare är stort och trottoarens bredd inte alls är anpassad för det.

Fem stycken synpunkter inkom om Stjernströms väg och den föreslagna höjningen från 30 km/tim till 40 km/tim. Motiven som framfördes är att Stjernströms väg är en olyckdrabbad lokalgata med två smala trottoarer och att gatan är ett gångstråk för barn och vuxna som förflyttar sig mellan Axelsberg och Gösta Ekmans väg/Hägerstensåsen. Vägen upplevs som hårt trafikerad och med underdimensionerade trottoarer, vilket i kombination med att många struntar i hastighetsbegränsningen gör att trafiken upplevs som mycket hotfull och farlig för fotgängarna längs gatan. Det ligger dessutom ett antal garageutfarter längs gatan.

Gällande Mälarhöjdsvägen inkom synpunkter på och den föreslagna höjningen från 30 km/tim till 40 km/tim och att många bilister överskrider hastighetsgränsen redan idag och att vägbulor är önskvärda för att trafiken ska hålla dagens hastighetsgräns om 30 km/tim. Vägen är hårt trafikerad och det finns tre skolor på sträckan varav en skola är inriktad mot barn med särskilda behov sker många transporter med taxi och skolbuss. Vägen trafikeras av ledbussar som ofta kör för fort. Längs Mälarhöjdsvägen bor många barnfamiljer och det har tidigare skett dödsolycka.

Gällande Slättgårdsvägen inkom en synpunkt på den föreslagna höjningen från 30 km/tim till 40 km/tim från föräldrar vid Förskolan Juvelen på Slättgårdsvägen 74 och förskolan slättgård på Slättgårdsvägen 72 som önskar komma tillrätta med den rådande trafiksituationen. Flera trafikförseelser har ägt rum vid övergångsstället vid ovannämnda förskolor. Önskar att trafiksignal ska inrättas vid övergångsstället i anslutning till förskolorna, som det finns längre fram på gatan vid Mälarhöjdens skola.

Spånga-Tensta

I Spånga-Tensta inkom synpunkter på de föreslagna höjningarna Duvbovägen och Spånga Kyrkväg.

Gällande Duvbovägen inkom en synpunkt på den föreslagna höjningen från 30 km/tim till 40 km/tim då det ligger två skolor och två dagis i nära anslutning till gatan som innebär att en mängd barn rör sig efter gatan både morgon och eftermiddag. Efter nya E18 bygget används Duvbovägen mer som genomfartsled med betydligt högre hastigheter än de lagstadgade 30.

Gällande Spånga Kyrkväg en synpunkt på den föreslagna höjningen från 50 km/tim till 60 km/tim. Motivet var att mellan Tenstavägen och Hjulstavägen har Spånga Kyrkväg förutom fyra gatuanlutningar, infarter till Spånga kyrka, till Bussenhuskolan och två stycken infarter till radhusområdet Sörgården. Gatan är bitvis kurvig/siktskydd, och bostadsrättsföreningen har bostadshus som ligger nära gatan (bullerutsatta i dagsläget) och därför anses det direkt felaktigt ur såväl bullersynpunkt, som för trafiksäkerheten att höja högsta tillåtna hastighet mellan Tenstavägen och Hjulstavägen

Kungsholmen

På Kungsholmen inkom synpunkt på att större hänsyn bör tas till trafikbuller vilket vid höga nivåer har en stor negativ påverkan på vår hälsa, exempelvis skulle Kungsholmsgatans sista stump, från korsningen Kungsbro Strand till Klarabergsviadukten, passa utmärkt att göra om till buss- och cykelgata och förbjuda för genomfart. Betydligt fler gator bör sänkas till 30 km/h med hänsyn till miljö, cyklister och gångtrafikanter.

En privatperson inkom motsätta sig höjningen på Nordenflychtvägen. Motiver är att mycket barn som rör sig här då det ligger skola, förskolor, lekplats, IP och skateboardpark längs gatan. Redan idag är det höga hastigheter på vägen där 100-tals barn rör sig. Att höja från 30 km/tim till 40 km/tim vore galet.

Trafikkontorets kommentarer

Personnevägen: Den hastighet som man kör längs en gata påverkas främst av gatans utformning snarare än vilken hastighetsgräns som är skyltat. För att nå en hög hastighetsefterlevnad krävs en självförklarande gata som är utformad efter skyltat hastighet. Idag är körbanan bred och uppmuntrar

till höga hastigheter. 40 km/tim är en potentiell hastighetsgräns som dock kräver trafiksäkerhetshöjande åtgärder eftersom det är smala trottoarer och cykelbana saknas. Det krävs åtgärder för ökad trafiksäkerhet samt hastighetsefterlevnad innan 40 km/tim införs. Ingen höjning planeras innan åtgärder genomförts.

Stjernströms väg: Gatan har potential att ha 40 km/tim på grund av avsaknad av bebyggelse längs östra sidan vilket ger litet korsningsbehovet längs gatan och öppet gaturum. Då det är smala trottoarer och cykelbana saknas krävs åtgärder innan en höjning genomförs. Kommande exploatering längs östra sidan kommer att förändra gaturummet och möjligen ta bort potentialen för 40 km/tim om inte trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförs samtidigt.

Mälarhöjdsvägen: Efter remissomgången är hastigheten på Mälarhöjdsvägen justerats från 40 km/tim till 30 km/tim. Motiven är att gatan har funktionen och karaktären av en villagata med många utfarter och smalt gaturum.

Slättgårdsvägen: Korsningsbehovet längs södra Slättgårdsvägen är samlat kring ett begränsat antal övergångsställen som inte är hastighetssäkrade. Det krävs trafiksäkerhetsåtgärder vid strategiskt valda korsningspunkter innan 40 km/tim införs. Ingen höjning planeras innan åtgärder genomförts.

Duvbovägen: Förbi skolorna på Duvbovägen behålls 30 km/tim. Längs gatan finns idag en separat gång- och cykelbana vilket gör att oskyddade trafikanter kan färdas på ett trafiksäkert sätt längs gatan. Det krävs trafiksäkerhetsåtgärder vid strategiskt valda korsningspunkter innan 40 km/tim införs. Ingen höjning planeras innan åtgärder genomförts.

Spånga Kyrkväg: Efter remissomgången är hastigheten på norra delen av Spånga Kyrkväg justerad från 60 km/tim till 40 km/tim. Motiven är att sikten bitvis är dålig och att gatan har korta korsningsavstånd samt för att ge möjlighet till en mindre bullerstörd miljö i anslutning till gatan.

Nordenflychtsvägen: Efter remissomgången är hastigheten på Nordenflychtsvägen justerad från 40 km/tim till 30 km/tim. Motiven är att det är väldigt mycket barn som rör sig längs och över gatan då flera skolor, större lekplatser och idrottsplatser finns längs sträckan.