

10

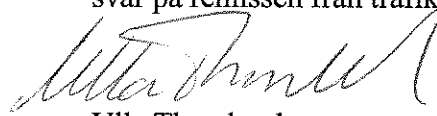
Till
Hässelby-Vällingby
stadsdelsnämnd
2016-09-22

Översyn av hastighetsgränser i Hässelby-Vällingby, Liljeholmen och Skärholmen

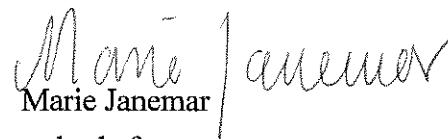
Remiss från trafiknämnden dnr T2016-00712

Förvaltningens förslag till beslut

Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från trafiknämnden.



Ulla Thorslund
stadsdelsdirektör



Marie Janemar
stabschef

Sammanfattning

Remissförslaget gäller nya hastighetsgränser för huvudgator i Hässelby-Vällingby, Liljeholmen och Skärholmen. Översynen av hastighetsgränserna är en viktig del av arbetet för att utveckla Stockholm i enlighet med stadens framkomlighetsstrategi.

Förvaltningen har bland annat via e-post mottagit synpunkter från medborgare på det offentliga remissförslaget. Brister påtalas i det nya hastighetsförslaget kring Björnbodaskolan samt längs Skattegårdsvägen. Förvaltningen anser att hastigheten bör skärpas vid Ångermannagatan i höjd med Vällingby Centrum. Sträckan har idag 50 km/tim men bör sänkas till 30 km/tim med anledning av att centrummiljön har ett rikt folkliv, övergångsställen samt in- och utfarter från garage. Därutöver föreslås en höjning från 50 till 60 km/tim längs Blomsterkungsvägen, förvaltningen anser emellertid att sträckan längs med förskolan vid Blomsterkungsvägen 235 bör ha en hastighetsbegränsning på 30 km/tim. Förvaltningen instämmer med synpunkten från medborgare att hastigheten norrifrån längs med Björnmossevägen inte bör höjas. I övrigt vill förvaltningen framhålla att hastighetsbegränsningen bör vara 30 km/tim vid samtliga förskolor och skolor.

Ärendets beredning

Detta ärende har utarbetats inom avdelningen för strategi och internservice.

Bakgrund

År 2005 fick Vägverket, nuvarande Trafikverket, i uppdrag av Sveriges riksdag att se över nuvarande hastighetsgränssystem och hitta en strategi för att successivt anpassa hastighetsgränserna till nollvisionens intentioner och de övriga transportpolitiska målen. Forskning och utveckling inom området har gjort att de tidigare generella hastighetsgränserna 50 km/tim inom tätort och 70 km/tim utanför tätort är för trubbiga för att spegla olika karaktärer och trafikmiljöer.

Utifrån ett riksdagsbeslut år 2007 har Vägverket och Sveriges kommuner och landsting tagit fram råd, riktlinjer och regler för ett införande genom nya föreskrifter och handböcker. Handboken ”Rätt fart i staden” togs fram för att skapa en gemensam nationell arbetsmetodik för det kommunala vägnätet och rekommenderar att främst de jämna hastighetsgränserna mellan 40 och 100 km/tim, inkl. 30 km/tim används inom tätorter.

Under 2013 beslutade regeringen att inte ändra på de nu gällande hastighetsgränserna. Motivet är att det inte finns tillräckligt starka skäl för att ändra lagstiftningen. Det innebär att 50, 70 och 90 km/tim inte kommer att avvecklas och går alltså emot Trafikverkets förslag. Kommunerna kan därför fortsätta använda hastighetsgränser i 10-steg mellan 30 och 100 km/tim. Regeringens ställningstagande innebär också att det inte blir något beslut om ny bashastighet till 40 km/tim inom tätbebyggt område.

Sammanfattning av remissen

Kommunen är beslutsfattare för hastighetsgränserna på samtliga vägar inom tätbebyggt område och på övriga vägar där kommunen är väghållare. Remissförslaget gäller nya hastighetsgränser för huvudgator i Hässelby-Vällingby, Liljeholmen och Skärholmen. Översynen av hastighetsgränserna är en viktig del av arbetet för att utveckla Stockholm i enlighet med stadens framkomlighetsstrategi.

Befintliga hastighetsgränser

Hastighetsgränserna inom Stockholms stad grundar sig i allmänhet på de generella bestämmelserna i Trafikförordningen. I Trafikförordningen föreskrivs att inom tätbebyggt område gäller den generella hastighetsbegränsningen 50 km/tim och utom tätbebyggt område gäller 70 km/tim om inget annat föreskrivs. Majoriteten av de gator som ingår i analysen, har idag 50 km/tim, även 30 km/tim fö-

rekommer på flertalet gator. I staden som helhet, där lokalgatorna räknas med, är 30 km/tim den hastighetsgräns som dominerar. Merparten av gatorna i lokalnätet ingår i någon av de många zoner med 30 km/tim som finns. För dessa finns principer som pekar ut dem som lämpliga för 30 km/tim. Lokala sänkningar till 30 km/tim på gator med 50 km/tim används vid grundskolor där entrén är riktad mot gatan. Några sträckor som ingår i analysen har 30 km/tim som rekommenderad hastighet. Trafikleder och andra större vägar har 70 km/tim eller högre. Inga gator och vägar har idag 40 eller 60 km/tim.

Trafiknätet

Trafiknät för bil delas in i ett övergripande nät, ett huvudnät samt ett lokalnät. Indelningen ger en uppfattning om vilken funktion man bedömer att gatan har i vägsystemet. Utgångspunkt för klassificeringen i Stockholm har varit den indelning som gjordes i samband med införandet av 30-zoner.

Det övergripande nätet används av trafik som har regionala eller nationella start- och målpunkter. Bergslagsvägen och Södertäljevägen är vägar som klassats som övergripande nät och återfinns båda i utkanten av studieområdena.

Huvudnätet motsvarar de större, mest trafikerade vägarna som kopplar ihop stadens olika områden. För att huvudnätet ska locka till sig trafik från lokalnätet behöver dessa gator ha en bättre framkomlighet och högre hastighet för biltrafiken jämfört med gatorna i lokalnätet. Merparten av gatorna som ingår i analysen bedöms tillhöra huvudnätet.

Lokalnätet har till syfte att leda trafiken inom områden fram till målpunkten och här är samspelet mellan biltrafiken och de oskyddade trafikanterna en viktig fråga. Få gator som ingår i analysen tillhör lokalnätet.

Kollektivtrafiknätet delas in i nät för region-, stom- och stadsbusslinjer. De olika näten har olika anspråk på tillgänglighet och hastighetsgräns. Gator och vägar som trafikerar av bussar med regionala målpunkter med långt avstånd mellan hållplatser har klassificerats som nät för regionbussar. De gator och vägar som trafikerar av "blåbussarna" samt av stadsbusstrafik med hög turtäthet har angetts tillhöra nätet för stombuss och gator och vägar som trafikerar av övriga linjer har klassificerats tillhöra nätet för stadsbussar.

Utryckningstrafiken har behov av ett vägnät med högt tillgänglighetsanspråk för att snabbt kunna nå ut till de olika delarna av staden.

Anspråket kan inte direkt översättas i behov av höga hastighetsgränser på enskilda sträckor utan ofta handlar det om att utformningen inte bör ha för många olämpligt utformade farthinder för utryckningstrafik och trånga passager eller annat som hindrar framkomligheten längs viktiga utryckningsvägar. I de tre stadsdelsområdena har de primära utryckningsvägarna schablonmässigt antagits vara de samma som det övergripande nätet och huvudnätet för biltrafik.

Förslag till nya hastighetsgränser

I samband med att motiven för vald hastighet beskrivs, förs också ett övergripande resonemang om behov av åtgärder. De identifierade behoven pekar på vad som behöver göras för att nå uppsatta mål. Åtgärdsbehov finns för de 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.

Gångfart: Gator som har en särskild typ av centrumbildning med tät bebyggelse och aktiva verksamheter. Förekommer endast på särskilt utpekade platser.

30 km/tim: Gator som ingår i lokalnätet, på huvudgator utanför grundskolor, större idrottsplatser och lekplatser, på gator där det är mycket tätt med entréer, centrummiljöer, och mycket folkliv och målpunkter samt gator som är utformade för 30 km/tim.

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 det övergripande nätet med hög grad av separering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen.

80 km/tim: Gator i det övergripande nätet av trafikledskaraktär med helt separerad gång- och cykeltrafik och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Inga anslutningar på sträckan och korsningspunkter med ett korsningsavstånd på över 600 m. Passager bör vara planskilda eller ligga i anslutning till större korsning med lägre hastighetsgräns. Mötesseparering med mitträcke bör finnas vid trafikmängder över 20 000 fordon/ dygn eller räfflad mittremsa vid över 10 000 fordon/dygn.

Hässelby - Vällingby

Astrakangatán

- Befintlig hastighetsgräns: 50 och 30 km/tim.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 30 km/tim.

Längs gatan är bebyggelsen något indragen eller saknas helt men trots det inbjuder gatans karaktär till relativt låga hastigheter. Längs sträckan är kantstensparkering tillåten, cykelbana finns längs halva sträckan och det är tätt mellan övergångsställen. Det finns nio övergångsställen längs den 600 meter långa sträckan och gatan trafikeras av stadsbuss. Hastigheten föreslås till 30 km/tim vilket väl stöds av gatans karaktär.

Bergslagsvägen (mellan Råckstavägen och Lövstavägen)

- Befintlig hastighetsgräns: 70 km/tim, 50 km/tim i korsningar.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 60 km/tim.

Trafikled i det övergripande nätet med fyra körfält och mittseparering längs hela sträckan. Ingen bebyggelse i vägens närhet som därmed skapar ett transportrum utan korsningsbehov mellan korsningspunkterna. Oskyddade trafikanter rör sig utanför vägområdet. Korsningsavståndet är stort och korsningspunkterna är utformade som cirkulationsplatser med delvis signalreglerade övergångsställen. Fasta hinder i vägens sidoområden är dimensionerande för trafiksäkerhetssituationen. Bulleråtgärder finns längs delar av sträckan. Föreslagen hastighet 60 km/tim kan leda till dålig efterlevnad av hastighetsgränsen.

Bergslagsvägen (mellan Lövstavägen och Sörgårdsvägen)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim söder om Skattegårdsvägen och 70 km/tim norr om Skattegårdsvägen.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 60 km/tim.

Tvåfilig trafikled i det övergripande nätet utan bebyggelse i vägens närhet. Oskyddade trafikanter färdas utanför gaturummet, så när som vid ett övergångsställe. Vägen är utformad som ett transportrum och det är stort avstånd mellan korsningspunkter. Korsningarna är utformade med trafiksignaler. Fasta hinder i vägens sidoområden är dimensionerande för trafiksäkerhetssituationen. 60 km/tim föreslås som hastighetsgräns på grund av låga korsningsavstånd i söder, trafiksäkerhetsstandarderna och bullersituationen längs hela sträckan.

Björnmossevägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 40 och 60 km/tim.

Bebyggelsen ligger inte i direkt anslutning till vägen och separata gång- och cykelvägar finns utanför vägområdet. Fyra övergångsställen finns i plan längs vägen. Vägen trafikeras av omfattande kollektivtrafik och utformningen inbjuder till höga hastigheter. Föreslagen

hastighetsgräns är 60 km/tim söder om Björnflokevägen och norr om Björnflokevägen är det så tätt mellan övergångsställen och korsningar att istället 40 km/ tim föreslås. Föreslagen hastighetsgräns är en avvägning mellan behovet av framkomlighet för bil- och busstrafik och oskyddade trafikanters behov av trafiksäkerhet då de ska korsa vägen.

Blomsterkungsvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim, 30 km/tim vid skolan nära Knäckepilsgränd.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 60 och 40 km/tim

Ingen bebyggelse ligger i direkt anslutning till gatan och vägen klassas som ett transportrum. Samtliga korsningar längs gatan är av typen T-korsning och avstånden varierar mellan 50-200 meter. Sikten är god och biltrafikens hastighetsnivåer längs gatan är höga. Sträckan trafikeras av omfattande kollektivtrafik och separerade gång- och cykelvägar finns placerade utanför vägområdet, förutom längst i söder där en sträcka på 250 meter helt saknar gång- och cykelväg. De flesta gång- och cykelpassager sker planskilt, dock finns två övergångsställen i plan, ett vid skolan nära korsningen med Knäckepilsgränd och ett vid korsningen med Odalgränd. Föreslagen hastighetsgräns är 60 km/tim och åtgärder krävs för att anpassa vägens utformning till vald hastighetsgräns men vid skolan nära Knäckepilsgränd sänks hastigheten lokalt till 40 km/tim.

Fyrspannsgatan (norr om Spiralbacken)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 40 km/tim.

Gatan har bebyggelsen något indragen på östra sidan och på västra sidan saknas kontakt helt med bebyggelse. Cykeltrafiken färdas i gatan tillsammans med stadsbuss och biltrafik. Kantstensparkering förekommer. Sammantaget bedöms 40 km/tim vara en rimlig avvägning mellan oskyddade trafikanters trafiksäkerhetskrav och framkomlighetskraven för bil- och busstrafik.

Fyrspannsgatan (söder om Spiralbacken)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 30 km/tim.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning
strategi och internservice

Hässelby Torg 20-22
Box 3424
165 23 Hässelby
Växel 08-508 04 000
hasselby-vallingby@stockholm.se
stockholm.se

Längs denna del av Fyrspannsgatan finns dubbelsidig bebyggelse ganska tätt inpå gaturummet. Cykeltrafiken färdas i gatan tillsammans med stadsbuss och biltrafik. Tre övergångsställen finns längs sträckan och det är tätt mellan korsningar och utfarter.

Kirunagatan

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 40 km/tim, 30 km/tim norr om Vittangigatan.

Kirunagatan sträcker sig från Ångermannagatan, förbi en bussterminal, vidare mot en cirkulationsplats på Bergslagsvägen. Vid den östra delen kring bussterminalen är trafiksituationen komplicerad med många fordon och oskyddade trafikanter i rörelse samt många hållplatslägen och taxiplatser. Gående korsar vägen längs hela sträckan och bebyggelsen är i direkt anslutning till gaturummet vilket skapar ett mjuktrafikrum. Bullernivåerna är över gränsvärdena. Hastigheten föreslås till 30 km/tim. Den västra delen är mindre komplex men kantstensparkerings förekommer och separat cykelväg saknas. Gående korsar gatan på fler platser än där det finns markerade övergångsställen. Hastigheten 40 km/tim är en avvägning mellan kraven på framkomlighet för buss- och biltrafik och säkerheten för oskyddade trafikanter.

Loviselundsvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 och 30 km/tim.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 30 km/tim.

I princip hela sträckan har bebyggelse i direkt anslutning med vägen och angöring till intilliggande fastigheter sker med jämna mellanrum. Många övergångsställen finns längs sträckan, ofta i kombination med farthinder. En separat cykelväg finns längs vägens ena sida väster om idrottsplatsen, öster om idrottsplatsen sker cykling i blandtrafik. Hastigheten föreslås till 30 km/tim vilket är en avvägning mellan oskyddade trafikanters behov och biltrafikens krav på framkomlighet.

Lövstavägen

- Befintlig hastighetsgräns: 70 km/tim öster om Skattegårdsvägen, 50 km/tim vid korsning Astrakangatan, och 50 km/tim väster om Skattegårdsvägen.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 60 km/tim.

Lövstavägen är till stora delar utformad som ett transportrum där bebyggelsen ligger på långt avstånd från vägen och gång- och cykeltrafikanter färdas utanför vägområdet på egna separerade gång- och cykelvägar. Oskyddade trafikanter korsar vägen på övergångsställen i plan vid de större bilkorsningarna eller planskilt. Övergångställena är signalreglerade eller ligger i anslutning till cirkulationsplatser

förutom ett obevakat övergångsställe i den västra delen av vägen. Gatan trafikeras av omfattande kollektivtrafik.

Maltesholmsvägen (norr om Fyrspannsgatan)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 40 km/tim.

Längs med vägen ligger bebyggelsen något indragen från gaturummet. Längs sträckan finns separerade gång- och cykelvägar utpekade som huvudstråk och vägen trafikeras av stadsbuss. Det är tätt mellan korsningar och ett tiotal övergångsställen korsar vägen i plan. Hastigheten 40 km/tim är en avvägning mellan anspråk på oskyddade trafikanters säkerhet och framkomlighet för bil- och busstrafik. Hastighetsänkningen innebär en trafiksäkerhetsökning för de oskyddade trafikanterna.

Maltesholmsvägen (söder om Fyrspannsgatan)

- Befintlig hastighetsgräns: 30 km/tim.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 30 km/tim.

Gatan har en stadsliknande karaktär med kantstensparkering, gångbana i direkt anslutning till gatan och inbjuder till relativt låga hastigheter. Bebyggelsen ligger nära inpå vägen och är idag reglerad till 30 km/tim. Övergångsställen har vid vissa platser kompletterats med farthinder. Förslaget till ny hastighetsgräns är 30 km/tim vilket redan idag bedöms stödjas av gatans utformning.

Melongatan

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim, 30 km/tim vid förskola.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 40 km/tim.

Bebyggelsen längs Melongatan är mer eller mindre indragen längs hela sträckan. Gatan inbjuder ändå till relativt låga hastigheter eftersom gångbanor och kantstensparkering finns längs hela sträckan. Ett övergångsställe utanför en förskola är hastighetssäkrat med farthinder. Cykelbana saknas och stadsbuss trafikeras gatan. Hastigheten föreslås till 40 km/tim vilket är en avvägning mellan gatans karaktär, framkomlighet för busstrafiken och oskyddade trafikanters säkerhet.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning
strategi och internservice

Hässelby Torg 20-22
Box 3424
165 23 Hässelby
Växel 08-508 04 000
hasselby-vallingby@stockholm.se
stockholm.se

Persikogatan

- Befintlig hastighetsgräns: 30 och 50 km/tim.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 30 och 40 km/tim.

Gatan passerar tunnelbanestationen Hässelby Strand och vid stationsläget bedöms folklivet vara större och fler oskyddade trafikanter vara i rörelse än i norra delen av gatan. Gatan trafikeras av stadsbuss och cyklister färdas i blandtrafik längs sträckan. Bebyggelsen är enkelsidig och indragen från gaturummet. Kantstensparkering är tillåten längs sträckan och tre övergångsställen finns längs sträckan. Förslag om ny hastighetsgräns till 40 km/tim är en avvägning mellan kraven på framkomlighet för buss- och biltrafik och säkerheten för oskyddade trafikanter.

Räckstavägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 40 km/tim.

Huvudgata som binder ihop Bergslagsvägen och Blackeberg med Spånga. Bebyggelsen ligger inte i direkt anslutning till vägen förutom vid Bättringsvägen där de nya bostadshusen ligger direkt invid vägen. Vägen kantas av en parkliknande miljö och oskyddade trafikanters korsningsbehov styrs till 12 olika övergångsställen utformade med refuger eller placerade i anslutning till cirkulationsplatser. Gång- och cykelbana finns längs hela gatan väl avskild från körbanan och sträckan klassificeras som huvudstråk i cykelplanen. Gatan trafikeras av stadsbusstrafik. 40 km/tim innebär en avvägning mellan fordonstrafikens krav på framkomlighet, korsningstätheten och behovet för oskyddade trafikanter att korsa gatan.

Sandviksvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim, 30 km/tim vid två platser.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 40 km/tim

I princip hela Sandviksgatan har bebyggelse längs med båda sidor, ofta med direktutfart mot vägen. Separat gång- och cykelväg finns avskild från körbanan genom kantsten. 14 övergångsställen finns längs gatan och av dessa är hälften utformade med mittrefug, två regleras av trafiksignal och vid de resterande har ingen särskild åtgärd vidtagits. Väster om Fyrklöversbackarna ingår vägen i cykelplanens huvudstråk och vägen trafikeras av stadsbuss. Den nya hastighetsgränsen 40 km/tim är en avvägning mellan vägens karaktär och oskyddade trafikanters behov av hög trafiksäkerhet. Vid de befintliga 30-sträckorna innebär den nya hastigheten en höjning och en försämring av trafiksäkerheten.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning
strategi och internservice

Hässelby Torg 20-22
Box 3424
165 23 Hässelby
Växel 08-508 04 000
hasselby-vallingby@stockholm.se
stockholm.se

Skattegårdsvägen (väster om Bergslagsvägen)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim, 30 km/tim vid skola nära Skogsnävegränd.

- Förslag till ny hastighetsgräns: 60 och 40 km/tim.

Gatans karaktär skiljer sig åt mellan olika delar. Ofta är bebyggelsen långt indragen men det finns också delar där bostäder och verksamheter finns nära vägbanan. Många passager för oskyddade trafikanter är planskilda men det finns även flera placerade i plan. En skola finns nära Skogsnävegränd och ett av övergångsställena vid skolan är hastighetssäkrat genom upphöjning. Gatan ingår i cykeltrafikens huvudnät och trafikeras även av omfattande busstrafik. Hastigheten föreslås till 60 km/tim mellan Björnmossevägen och Daltorpsgränd. Vid denna sträcka är bebyggelsen långt indragen, övergångsställen planskilda och korsningsavstånden stora. Längs övriga delar föreslås 40 km/tim vilket är en avvägning mellan trafiksäkerhetskraven för oskyddade trafikanter samt framkomlighetskrav för bil- och busstrafik.

Solleftegatan

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim, lokala sänkningar till 30 km/tim.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 40 km/tim

Gatan har ingen bebyggelse i direkt anslutning förutom en förskola i södra delen. Vegetation kantar gatan och bebyggelsen har entréer mot tvärgator. Gatan har trottoar men ingen cykelbana och längs sträckan finns fem övergångsställen. Gatuparkering är tillåten på västra sidan och ingen busstrafik finns längs sträckan. Förslag om 30 km/tim i tidigare steg beror på avsaknaden av cykelbana. Den avskärmade bebyggelsen och breda körbanan inbjuder till högre hastigheter, samtidigt som klassningen som huvudgata för biltrafik är tveksam. Korsningsbehovet finns främst vid övergångsställena. 40 km/tim föreslås vilket är en avvägning mellan acceptans, gatans karaktär och oskyddade trafikanters behov.

Sörgårdsvägen (väster om Bergslagsvägen)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim, 30 km/tim vid skolan vid Tenorgränd.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 60 och 40 km/tim.

Bebyggelsen ligger inte i anslutning till vägen bortsett från en skola/förskola mitt på sträckan. Utanför vägområdet löper separata gång- och cykelvägar. Det finns åtta övergångsställen i plan och en gång- och cykeltunnel vid skolan/förskolan. Vid tunneln finns även ett farthinder anlagt, dock inte vid övergångsstället. Vägen trafikeras av omfattande busstrafik och på grund av det stora korsningsavståndet och avsaknaden av bebyggelse i närhet till vägen inbjuder ut-

formningen till höga hastigheter. Längs västra delen av vägen finns en skola och korsningsavståndet är mindre, vilket leder till förslag om 40 km/tim. Hastighetsvalet är en avvägning mellan behovet av framkomlighet för bil- och busstrafik och oskyddade trafikanters behov att korsa vägen. Längs östra delen är korsningsavståndet större och här föreslås 60 km/tim.

Täbylundsvägen (mellan Vällingbyvägen och Spångavägen)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim, lokala sänkningar till 30 km/tim.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 40 km/tim.

Södra delen går genom ett grönområde och norra delen går genom ett villaområde med direktutfarter mot vägen. Längs vägen finns en smal cykelbana som är utpekad som huvudstråk i cykelplanen. Längs sträckan finns sex övergångsställen och ingen busstrafik trafikerar sträckan. Den föreslagna hastighetsgränsen 40 km/tim är en avvägning mellan vägens livsrum och framkomlighetsanspråk hos biltrafiken.

Vinstavägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim, 30 km/tim vid Vinstaskolan.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 40 km/tim, 30 km/tim vid Vinstaskolan.

Söder om Stamdikesvägen är bebyggelsen längs med gatan enkelsidig. Norr om Stamdikesvägen upplevs gaturummet tätare och bebyggelse med direktangöring finns med täta mellanrum. Gatan är klassificerad som pendlingsstråk i cykelplanen samt trafikeras även av stombusstrafik. Cykelbana saknas så cykeltrafiken hänvisas till körbanan för biltrafik. Många faktorer pekar på att 30 km/tim är en lämplig hastighet men eftersom gatan trafikeras av stombuss finns anspråk på högre hastighetsgräns. Förslaget om 40 km/tim ökar ändå trafiksäkerhetsnivån för oskyddade trafikanter jämfört med nuläget. Längs sträckan finns problem med vibrationer som behöver bevakas där hastighetsgränsen höjs.

Vällingbyvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim, 30 km/tim på halva sträckan.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 40 km/tim.

Vägen har bebyggelse på båda sidor, men entréerna ligger ofta indragna. Separerad cykelbana saknas och gatuparkering finns längs

södra sidan. Sträckan har sex övergångsställen och är utpekad som huvudstråk i cykelplanen. Sträckan trafikeras av stadsbusstrafik. 40 km/tim föreslås vilket är en avvägning mellan behovet av framkomlighet för bil- och busstrafik, vägens karaktär samt oskyddade trafikanters behov av hög trafiksäkerhet. Karaktären på vägen gör att många kör fort, samtidigt finns oskyddade trafikanter vid vägen, längs och tvärs. Längs delar av gatan bör bullersituationen studeras närmare eftersom den nya hastighetsgränsen längs vissa delar innebär en höjning.

Växthusvägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 60 km/tim.

Gatan är utformad för höga hastigheter med ett korsningsavstånd på över 200 meter och bebyggelse saknas i direkt anslutning till gatan. Tre T-korsningar finns längs sträckan och tre övergångsställen i plan varav ett ingår i en signalkorsning och ett är placerat direkt efter en väjningslinje där biltrafikens huvudflöde fortsätter längs Skälbyägen i annan riktning. Gatans utformning inbjuder till höga hastigheter. Sträckan trafikeras av omfattande busstrafik och separerade gång- och cykelvägar finns utanför vägområdet. 60 km/tim föreslås vilket är en avvägning mellan de oskyddade trafikanternas behov och gatans karaktär.

Ångermannagatan (mellan Skattegårdsvägen och Kirunagatan samt mellan Årevägen och Råckstavägen)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim, 30 km/tim öster om Multrågatan.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 40 km/tim, 30 km/tim öster om Multrågatan.

Gatan har bebyggelse på båda sidor, främst flerbostadshus men i östra delen även villabebyggelse. Entréerna ligger indragna en bit från gatan. Gatan har trottoar men saknar separerad cykelbana, gatuparkering är tillåten längs vissa delar. Sträckorna har sju övergångsställen och en avsmalningsåtgärd vid villaområdet. Sträckan trafikeras öster om Årevägen av stadsbusstrafik och norr om Kirunavägen av stombusstrafik. I väster inbjuder den breda körbanan till höga hastigheter. Korsningsbehovet för oskyddade trafikanter är koncentrerat till övergångsställena. 40 km/tim föreslås vilket är en avvägning mellan behovet av acceptans och framkomlighet för bil- och busstrafik, gatans karaktär och oskyddade trafikanters behov av hög trafiksäkerhet. Öster om Multrågatan behålls dagens reglering om 30 km/tim, främst eftersom cykelvägar saknas och det är tätt mellan

villautfarter och korsningar. Gatan har problem med för höga bullernivåer och en sänkning av hastigheten kan minska bullerproblematiken.

Ångermannagatan (mellan Kirunagatan och Årevägen)

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 30 km/tim.

Bostäder och butiker längs sträckan, speciellt i östra delen, skapar korsningsbehov i många punkter och skapar ett levande stadsliv med anspråk på låg hastighet för biltrafik. Sträckan har gångbanor men saknar separerad cykelbana. Det finns fyra övergångsställen men även ett stort korsningsbehov längs hela sträckan. Gatuparkering och angöring är tillåten längs båda sidor. 30 km/tim innebär en prioritering av gatans karaktär som mjuktrafikrum och av den stora mängden oskyddade trafikanter som rör sig kring vägen. Åtgärder är genomförda för att minska ner körbanebredder vilket ökar acceptansen för 30 km/tim. Gatan har problem med för höga bullernivåer och en sänkt hastighet kan minska bullerproblematiken.

Årevägen

- Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim.
- Förslag till ny hastighetsgräns: 40 km/tim.

Gatan har stadsbebyggelse på båda sidor och korsningsavståndet är tätt. Oskyddade trafikanters behov att korsa vägen är fokuserat till korsningarna där också övergångsställen finns. Gatan är klassificerad som huvudstråk i gällande cykelplan men separat cykelbana eller cykelväg saknas längs kvarteret närmast Ångermannagatan i sydlig riktning samt i båda riktningarna närmast Bergslagsvägen. Övergångsstället vid korsningen med Jämtlandsgatan sker över två körfält i samma riktning vilket innebär låg trafiksäkerhet. 40 km/tim ger en förbättrad säkerhet för oskyddade trafikanter och hastighetsefterlevnaden bedöms bli god eftersom gatans karaktär väl passar in i stadsrummet. Gatan har problem med för höga bullernivåer och en sänkning av hastigheten kan minska bullerproblematiken.

Arbetet med hastighetsplaner för Stockholms stad utgår från det Pilotprojekt som genomfördes under 2012. Den här utredningen är den första fortsättningsutredningen som gjorts av hastighetsgränser för nya områden. Planer finns på att ta fram hastighetsplaner för samtliga stadsdelsområden inom kommunen.

För att kunna införa de nya hastighetsgränserna kommer ytterligare utredningar att behövas. Bland annat kommer bullersituationen behöva studeras närmare på flera platser innan eventuella höjningar

kan göras. Även trafiksäkerhetsåtgärder, hastighetsänkande åtgärder och cykellösningar kommer att behöva studeras ytterligare.

Inkomna synpunkter på remissförslaget från medborgare

Förvaltningen har bland annat via e-post mottagit följande synpunkter från medborgare på det offentliga remissförslaget:

Norrifrån längs med Björnmossevägen, för närvarande 50 km/tim, remissförslag 60 km/tim:

- När man närmar sig området mellan Björnbodaskolan och Björnbodahallen är det mycket dålig sikt.
- Parkeringen vid Björnbodahallen används vid hämtning och avlämnande av barn.
- Övergångsstället används dessutom av barn och vuxna som bor nordväst om platsen.
- Busshållplatserna upplevs ligga "tätt intill vägen".

Längs med Skattegårdsvägen: för närvarande 50 och 30 km/tim, remissförslag 40 km/tim

- Ett övergångsställe används av många barn. Detta är i dagsläget exemplariskt så till vida att endast en bil åtgången kan korsa övergångsstället. En ökad hastighet skulle motverka säkerheten för barnen i området och även kunna leda till att de bilister som trampar på gasen för att hinna förbi innan mötande bil kommer fram, får alldeles för hög hastighet.
- Busshållplatser i anslutning till skolan finns, också dessa får i dagsläget anses vara bra utformade.
- Ökat buller och ökade avgasnivåer kan sannolikt förväntas på Björnbodaskolans rastgård.

Skattegårdsvägen:

- Sträckan mellan Bergsslagsvägen och Ångermannagatan har idag 50 km/tim, remissförslag 40 km/tim, hastighetsgränsen bör sänkas till 30 km/tim på grund av många in- och utfarter, seniorboende och förskola. Längs sträckan finns också flera övergångsställen varav ett saknar både trafiksignal samt belysning.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen anser att hastigheten bör skärpas vid Ångermannagatan i höjd med Vällingby Centrum. Sträckan har idag 50 km/tim men bör sänkas till 30 km/tim med anledning av att centrummiljön har ett rikt folkliv, övergångsställen samt in- och utfarter från garage. Därutöver föreslås en höjning från 50 till 60 km/tim längs Blomsterkungsvägen, förvaltningen anser emellertid att sträckan längs med förskolan vid Blomsterkungsvägen 235 bör ha en hastighetsbegränsning på 30 km/tim. Förvaltningen instämmer med synpunkten från medborgare att hastigheten norrifrån längs med Björnmossevägen inte bör höjas. I övrigt vill förvaltningen fram-

hålla att hastighetsbegränsningen bör vara 30 km/tim vid samtliga
förskolor och skolor.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning
strategi och internservice

Hässelby Torg 20-22
Box 3424
165 23 Hässelby
Växel 08-508 04 000
hasselby-vallingby@stockholm.se
stockholm.se