

Handläggare:
Cecilia Rivard
08 508 18 048

Till
Farsta stadsdelsnämnd
2017-03-09

Översyn av hastighetsgränser i Bromma, Rinkeby–Kista, Enskede– Årsta–Vantör, Farsta och Skarpnäck

Svar på remiss från trafiknämnden

Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen av förslag till översyn av hastighetsgränser i Bromma, Rinkeby–Kista, Enskede–Årsta–Vantör, Farsta och Skarpnäck.

Kerstin Sandström
stadsdelsdirektör

Pär Dahlqvist
avdelningschef

Sammanfattning

Stockholms stad har sedan år 2012 gjort hastighetsöversyner och tagit fram hastighetsplaner för stadsdelsområdena. Hastigheten ska avspegla gatans funktion och utformning och visa hur trafikmiljön bör utvecklas. Syftet med planen är att anpassa trafiksystemet efter stadens förutsättningar och skapa underlag för beslut om hastighetsgränser i det nya hastighetsgränssystemet.

Förvaltningen är sammantaget positiv till de föreslagna hastighetsförändringarna inom Farsta stadsdelsområde. Det är svårt att ge synpunkter på principerna för förslaget då metoden är ganska komplex. Flödet i trafiken är viktigt men trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter måste prioriteras.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för ekonomi, stadsmiljö och strategi.

Bakgrund

Stockholms stad tog under 2012 fram en hastighetsplan för huvudgatorna i stadsdelsområdena Spånga–Tensta, Kungsholmen och delar av Hägersten–Liljeholmen som ett pilotprojekt. Projektets syfte var att testa hur Trafikverkets och Sveriges Kommuner och Landstings (SKL) metod *Rätt fart i staden* kunde användas i Stockholm.

Arbetet med att ta fram förslag till nya hastighetsgränser har genomförts i flera delar. Denna fjärde och sista del omfattar kvarvarande stadsdelsområden, Bromma, Rinkeby–Kista, Enskede–Årsta–Vantör, Farsta och Skarpnäck.

I stadsdelsområdena har i huvudsak huvudgatorna valts ut för analys men även några lokalgator som fungerar som uppsamlingsgator ingår. Lokalgator i Stockholms bostadsområden har generellt en hastighetsgräns på 30 km/tim och detta ska inte ändras. Förslaget innebär att många gator och vägar får sänkt hastighet.

Översynen av hastighetsgränser är en viktig del i arbetet för att utveckla staden i linje med Vision 2040 och Framkomlighetsstrategin.

Trafiknämnden har remitterat förslaget till Farsta stadsdelsnämnd för yttrande senast den 31 mars.

Remissen i sammanfattning

Hastigheten ska avspegla gatans funktion, utformning och ge en inriktning för hur trafikmiljön bör utvecklas. Syftet med hastighetsplanen är att anpassa trafiksystemet efter stadens förutsättningar och skapa ett underlag för beslut om hastighetsgränser i det nya hastighetsgränssystemet.

Principerna för de nya hastighetsgränserna är:

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 och 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 uppsamlade 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 sträcka och korsningspunkter med ett korsningsavstånd på över 600 meter.

Till skillnad mot hur man tidigare tagit fram förslag till nya hastighetsgränser innebär metoden *Rätt fart i staden* att betydligt fler parametrar kommer med i valet av hastighetsgräns. När en målbild skapats för framtida hastighetsgränser görs en analys av dagens brister i utformningen för att nå en utformning som stämmer överens med målbilden för de nya hastighetsgränserna.

Stadsbyggnadskvalitet	Redovisas som
Stadens karaktär	Livsrum
Tillgänglighet	Trafiknät
Trygghet	Uppmätta och upplevda störningar
Trafiksäkerhet	Dimensionerande trafiksäkerhetssituation
Miljö och hälsa	Uppmätta och upplevda störningar

Majoriteten av de gator som ingår i analysen i de fem stadsdelsområdena har idag 50 km/tim. Även 30 km/tim förekommer på flera gator. Lokala sänkningar till 30 km/tim finns på gator med 50 km/tim där grundskolor och dess entré riktas mot gatan.

För Farstas gator innebär majoriteten av förslagen en sänkning av hastigheterna från 50 km/tim till 40 km/tim. Ungefär en tredjedel av föreslagna förändringar innebär en höjning av hastigheterna.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen är i stort positiv till de föreslagna hastighetsförändringarna inom Farsta stadsdelsområde. Det är totalt 28 vägar och gator som tas upp. Trafikkontoret vill gärna ha synpunkter på de principer som använts för att ta fram förslaget, som är en klassificering där många aspekter i stads- och trafikmiljön granskas. Förvaltningen har inte de kunskaper som krävs för att sätta sig in i den ganska komplicerade metoden men vi har synpunkter på några av de hastighetsförändringar som föreslås.

På Bogårdsvägen, som går parallellt med Nynäsvägen, föreslås en sänkning av hastigheten från 50 till 40 km/tim. Vägen har separat cykelbana och är enligt förvaltningens uppfattning inte särskilt trafikerad. Det är därför svårt att förstå varför hastigheten föreslås sänkas.

Höjd hastighet från 30 till 40 km/tim föreslås på Fagersjövägen öster om Budbärvägen. Gatan har många gupp som gör det svårt att köra fortare än dagens hastighetsgräns, men framför allt passerar gatan Hökarängsskolan och parkleken Fagerlid. Många barn finns i området och det är därför olämpligt att höja hastigheten, åtminstone förbi skolan och parken.

För den korta del av Gamla Tyresövägen som ligger inom stadsdelsområdet föreslås höjd hastighetsgräns från 50 till 60 km/tim vilket vi inte har några invändningar emot. Vid korsningen Gamla Tyresövägen–Flygledargatan är det många gående och cyklande på väg mot livsmedelsbutiken Hemköp. Där skulle hastigheten behöva vara betydligt lägre.

Larsbodavägen i Farsta är bred men vid busstorget och tunnelbanan är det många gående som passerar över gatan.

Kommer man med bil norrifrån är övergångsställena skymda. Vi föreslår att hastighetsgränsen är 30 km/tim vid denna del.

Förvaltningen håller med om att hastigheten bör sänkas från 50 till 40 km/tim på Ågesta Broväg, åtminstone fram till Magelungsvägen. Efter Magelungsvägen fram mot Ågestabron skiftar vägen karaktär, det saknas bostadsbebyggelse direkt invid vägen och cykelbanorna är väl avskilda. På denna del bör nuvarande hastighetsgräns behållas.

På Magelungsvägen öster om Ullerudsbacken föreslås höjd hastighet till 80 km/tim vilket kan vara motiverat. Det är dock en olycksdrabbad korsning med vänstersväng mot Mårbackagatan och verksamhetsområdet. Signalreglering kanske kan vara en möjlighet i korsningen.

Pepparvägen har idag 30 km/tim vilket passar bra även i fortsättningen för den norra delen från Munstycksvägen till Hökarängens centrum. I den delen är gatan trång med ett flertal gupp och många gående. Däremot finns inga invändningar emot att hastigheten höjs till 40 km/tim i den södra delen i riktning mot Farstavägen.

Sandåkraskolan ligger invid Sandåkravägen där det föreslås en höjning av hastigheten. Det kan vara rimligt men just förbi skolan bör den vara 30 km/tim. Förutom skolbarn är det många som går över vägen för att komma till busshållplatsen på Tyresövägen.

Ullerudsbacken föreslås få 40 km/tim som ny hastighetsgräns. Längs med gatan finns Magelungsskolan och flera förskolor där det bör vara 30 km/tim. På resterande del kan hastigheten höjas.

Örbyleden väster om Fagersjövägen har idag en hastighetsgräns på 70 km/tim som inte respekteras av särskilt många. Det kan därför bli svårt att få 60 km/tim att fungera. Lägre hastighet skulle dock vara önskvärd vid avsnittet där det är vänstersväng in till Högdalens industriområde. Öster om Fagersjövägen är det få som håller gällande 50 km/tim. Föreslagen höjning av hastigheten till 60 km/tim är därför bra, men med en sänkning till 40 km/tim förbi brandstation, tunnelbanestation och centrum.

Det är ibland svårt att se hur man tänkt när det gäller förändring av hastighetsgränserna. Vid skolor bör det vara 30 km/tim som

hastighetsgräns enligt förvaltningen. Undantag kan vara möjliga när det finns passage via gångtunnel, som exempelvis vid Farsta grundskola vid Farstavägen. Flödet i trafiken är viktigt men oskyddade trafikanter måste prioriteras.

På vissa vägar är respekten för hastighetsgränser mycket dålig. Örbyleden väster om Fagersjövägen är ett sådant exempel. Vägens utformning inbjuder till höga hastigheter och för att en lägre hastighet ska respekteras behövs det troligen förändringar av vägens utformning.

Flera tusen bostäder kommer att byggas under de kommande åren och hastighetsgränserna kommer att behöva justeras kontinuerligt i stadsdelsområdet.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Bilaga

Del av trafiknämndens förslag till översyn av hastighetsgränser i Bromma, Rinkeby–Kista, Enskede–Årsta–Vantör, Farsta och Skarpnäck