

2017-11-03

**Handläggare**  
Elenore Bjelke  
08-508 260 35**Till**  
Trafiknämnden  
2017-11-23

## **Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 2, etapp 1, Hässelby-Vällingby, Norrmalm, Skärholmen, Liljeholmen inkl. Fruängen. Precisering av inriktningsbeslut (KF 2017-06-12 §22)**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner förslag till precisering av gator för trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 2, etapp 1, fördelat enligt nedanstående:
  - Hässelby-Vällingby: Astrakangatan, Bergslagsvägen, Björnmossevägen, Ekvägen, Kälvestavägen, Loviselundsvägen, Maltesholmsvägen, Melongatan, Persikogatan, Råckstavägen, Sandviksvägen, Skattegårdsvägen, Solleftegatan, Sörgårdsvägen, Täbylundsvägen, Vällingbyvägen, Växthusvägen, Ångermannagatan, Årevägen. Ca 51 mnkr.
  - Norrmalm: Cederdalsgatan, Mäster Samuelsgatan, Norra Stationsgatan, Olof Palmes gata. Ca 8 mnkr.
  - Skärholmen: Bredängs allé, Bredängsvägen, Björksätravägen, Ekholmsvägen, Eksätravägen, Lammholmsbacken, Skärholmsvägen, Svanholmsvägen, Vårbergsvägen, Vårholmsbackarna, Ålgrytevägen. Ca 68 mnkr.
  - Del av Liljeholmen inkl. Fruängen: Liljeholmsvägen, Västbergavägen, Elektravägen, Elsa Brändströms gata, Vantörsvägen, Gamla Södertäljevägen. Ca 23 mnkr.
2. Trafiknämnden beslutar om avsteg från trafiknämndens beslut 2015-09-24 för följande gator:
  - Hässelby-Vällingby: Kälvestavägen
  - Skärholmen: Bredängsvägen, Skärholmsvägen,

**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFlemingatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 260 35  
Växel 08-508 272 00  
elenore.bjelke@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

Svanholmsvägen, del av Vårbergsvägen (öster om Båtholmsbacken).

- Del av Liljeholmen inkl. Fruängen: Liljeholmsvägen.

Jonas Eliasson  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

Erika Björnsson  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Det är viktigt att gällande hastighetsbegränsning respekteras. Att införa nya hastighetsgränser handlar därför inte bara om att skylta om; det kan även behövas åtgärder för att säkra korsningspunkter och stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet.

För delområde 2 (Hässelby-Vällingby, Norrmalm, Skärholmen och del av Liljeholmen inkl. Fruängen) har beslutats att hastigheten ska sänkas på en mängd gator. På flertalet gator kommer hastigheten att sänkas utan att åtgärder genomförs. Dock ser kontoret behov av åtgärder på vissa gator för att skapa en säker miljö där oskyddade trafikanter rör sig. Där hastigheten höjs görs alltid en särskild bedömning av vilka åtgärder som behövs.

Kontoret har prioriterat bland åtgärdsbehoven och har haft följande kriterier som bedömningsgrund: platser där många barn rör sig, platser med stort olycksantal, sträckor med låg hastighetsefterlevnad och gator med röda kvalitetsavvikelser avseende oskyddade trafikanter samt gator som får en höjd hastighet. I och med dessa kriterier har nedanstående gator valts ut att studera vidare. Detta ärende behandlar endast åtgärder för gator som trafikeras av lågfrekvent busstrafik och således ingår i etapp 1. Slutligt val av

gator och åtgärder tas av nämnden i samband med genomförandebeslut.

- Hässelby-Vällingby: Astrakangatan, Bergslagsvägen, Björnmossevägen, Ekvägen, Kälvestavägen, Loviselundsvägen, Maltesholmsvägen, Melongatan, Persikogatan, Råckstavägen, Sandviksvägen, Skattegårdsvägen, Solleftegatan, Sörgårdsvägen, Täbylundsvägen, Vällingbyvägen, Växthusvägen, Ångermannagatan, Årevägen.
- Norrmalm: Cederdalsgatan, Mäster Samuelsgatan, Norra Stationsgatan, Olof Palmes gata.
- Skärholmen: Bredängs allé, Bredängsvägen, Björksätravägen, Ekholmsvägen, Eksätravägen, Lammholmsbacken, Skärholmsvägen, Svanholmsvägen, Vårbergsvägen, Vårholmsbackarna, Ålgrötevägen.
- Del av Liljeholmen inkl. Fruängen: Liljeholmsvägen, Västbergavägen, Elektravägen, Elsa Brändströms gata, Vantörsvägen, Gamla Södertäljevägen.

Kontoret anser att det är en rimlig ambitionsnivå att ha en budget på cirka 8 mnkr för Norrmalm, ca 23 mnkr för del av Liljeholmen inkl. Fruängen, ca 51 mnkr för Hässelby-Vällingby och ca 68 mnkr för Skärholmen för åtgärder på de gator som ingår i etapp 1. Samtliga gator i Skärholmen i hastighetsplanen ingår i etapp 1, däremot kommer majoriteten av gatorna på Norrmalm att ingå i etapp 2. Liljeholmen inkl. Fruängen och Hässelby-Vällingby kommer vara uppdelat på både etapp 1 och etapp 2. Beloppen är redovisade inklusive ett indextillägg på totalt 18 mnkr. Kontoret bedömer att det då går att få en god trafiksäkerhet i de strategiskt utvalda passagerna samt ökad hastighetsefterlevnad på sträckorna.

I enlighet med beslut i trafiknämnden 2015-09-24 föreslår kontoret att avsteg görs från de generella principerna om trafikseparering vid höjningar av hastighetsgränser:

- Hässelby-Vällingby: Kälvestavägen.
- Skärholmen: Bredängsvägen, Skärholmsvägen, Svanholmsvägen, del av Vårbergsvägen (öster om Båtholmsbacken).
- Del av Liljeholmen inkl. Fruängen: Liljeholmsvägen.

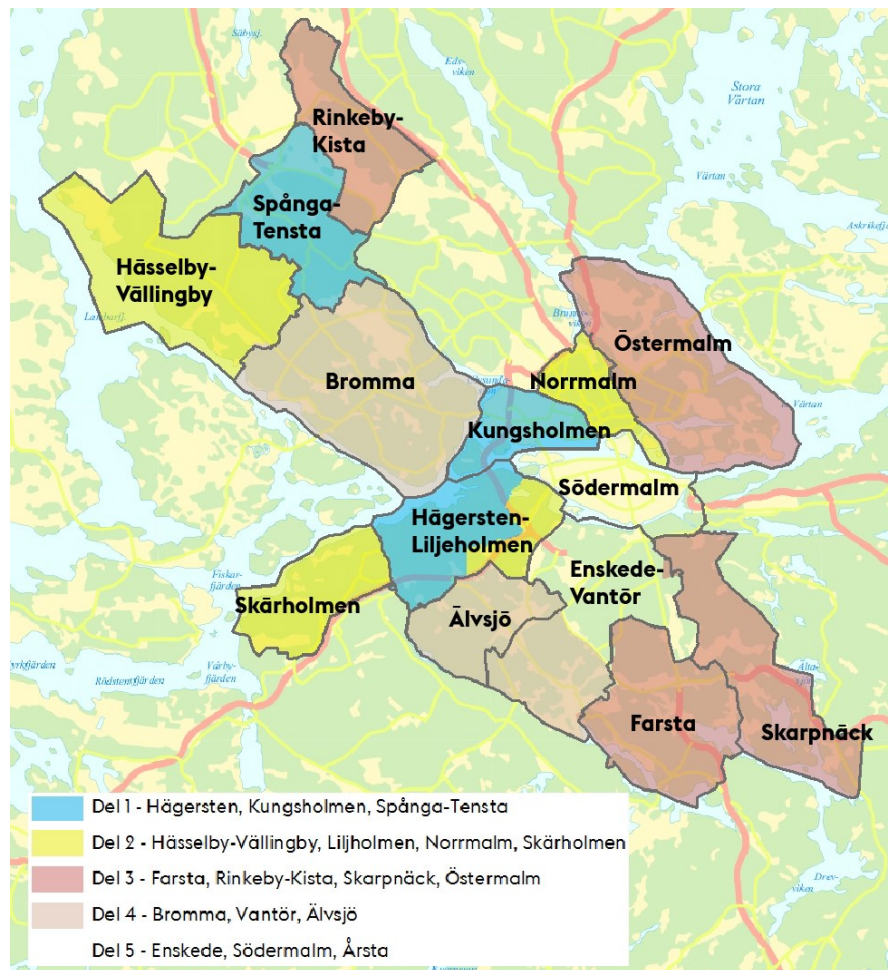
Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till precisering av gator för trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 2, etapp 1.

### **Bakgrund**

Utgångspunkten i stadens översiktsplan är att det ska vara möjligt att på ett tryggt sätt röra sig i staden till fots eller på cykel. En hastighetsöversyn har stor betydelse för detta såväl som för miljö, tillgänglighet och stadskaraktär, både på kort och på lång sikt. Rätt hastighet på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Stadens trafiksäkerhetsprogram beskriver inriktningen på de åtgärder som behövs för att uppnå målen till år 2020.

I trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2012 fick trafikkontoret i uppdrag att genomföra en översyn av stadens hastighetsgränser genom att ta fram hastighetsplaner för tre pilotområden (del 1 i figur 1 nedan) samt att under 2013 återkomma till nämnden med en redovisning av resultaten.

Under 2012 togs hastighetsplaner fram för del 1 (Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten med delar av Liljeholmen). Under 2013 fick kontoret godkänt av nämnden att gå ut på remiss med de framtagna planerna samt att fortsätta med hastighetsöversyn för resten av staden. Beslut om de nya hastighetsgränserna i del 1 togs av nämnden 2015-09-24. I nämndens beslut framgår att eventuella hastighetshöjningar ska föregås av att åtgärder genomförs samt av utredningar gällande luft och buller. Omskytningen av hastighets-sänkningarna för del 1 genomfördes under våren 2016. Ärende gällande förändrade hastighetsgränser för del 2 (Hässelby-Vällingby, Norrmalm, Skärholmen och del av Liljeholmen inkl. Fruängen) planeras att tas upp i nämnden 2017-11-23.



Figur 1: Översikt över Hastighetsplanens fem delområden

Det är viktigt att gällande hastighetsgränser respekteras. De åtgärder som staden kan vidta för att få en god hastighetsefterlevnad är att sätta rätt hastighetsgräns med hänsyn till gatans funktion och att utforma gatan så att den naturligt stödjer trafikanten att hålla hastighetsbegränsningen och i övrigt köra säkert. Därmed kan framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för gående och cyklister öka. I Stockholms trafiksäkerhetsprogram har staden som målsättning att år 2020 ska andelen som håller hastighetsgränsen vara 98 %, att jämföra med ett antagande om 2009 års hastighetsefterlevnad på 50 %. Hastighetsplanen är en del av arbetet med att uppfylla målet om hastighetsefterlevnad.

Att införa nya hastighetsgränser handlar inte bara om att skylta om. Det kan även behövas åtgärder för att stödja trafikanterna att hålla angiven hastighet samt för att säkra strategiskt utvalda gång- och cykelpassager. I trafiksäkerhetsprogrammet är målsättningen att säkra 80 % av korsningarna och gång- och cykelpassagerna på stadens huvudgator.

Huvudgatorna har en funktion att samla upp lokal motorfordons- trafik och är därmed utformade för att tåla högre trafikmängder än lokalgatunätet. Det är viktigt att huvudgatorna fortsätter att ha en uppsamlande funktion och kontoret anser därför generellt att 40 km/tim är en lämplig hastighet. En stringens i detta underlättar även för trafikanten att förstå hur systemet är uppbyggt, och på så sätt även få ökad hastighetsefterlevnad.

De principer för nya hastighetsgränser som togs fram i samband med hastighetsplanen var följande:

**30 km/tim:** Gator som ingår i lokalnätet, på huvudgator utanför grundskolors huvudentréer 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 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.

#### Beslut i trafiknämnden 2015-09-24

I samband med att trafiknämnden behandlade ärendet att ändra hastighetsgränserna inom del 1 den 24 september 2015 fick kontoret i uppdrag att genomföra omskylltning och kommunikationsinsatser av nya hastighetsgränser i dessa områden. Nämnden fattade också följande beslut:

- Föreslagna hastighetshöjningar ska föregås av trafik- säkerhetshöjande åtgärder samt utredningar av luft och buller.
- Vid hastighetshöjningar ska i möjligaste mån trafikseparering ske på gator där detta saknas mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik.
- Hastighetshöjningar till 60 km/h ska endast ske på gator i det övergripande nätet med hög grad av separering, få

korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen.

- Höjningar till 60 km/h ska normalt inte ske på gator där det saknas fysisk separering utöver kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafiken. Saknas separering ska fysiska åtgärder genomföras för att separera vägbana och oskyddade trafikanter. I annat fall ska detta prövas av nämnden.

#### Beslut i kommunfullmäktige 2017-04-24

I samband med att kommunfullmäktige behandlade inriktningsbeslutet för del 1 gällande trafiksäkerhetsåtgärder fick kontoret i uppdrag att sänka hastigheten till 30 km/tim vid alla förskolor, om inte rimliga skäl för annat föreligger. Ärendet gällande trafiksäkerhetsåtgärder för del 1 återremitterades och trafiknämnden fick i uppdrag att återkomma med ett inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden.

#### Beslut i trafiknämnden 2017-05-18 och kommunfullmäktige 2017-06-12

Trafiknämnden (2017-05-18) och kommunfullmäktige (2017-06-12) fattade inriktningsbeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden till en totalutgift om 750 mnkr.

Vid respektive sammanträde fattades även genomförandebeslut för trafiksäkerhetsåtgärder för del 1 etapp 1 d.v.s. för gator med lågfrekvent busstrafik.

I enlighet med kontorets tjänsteutlåtande så kommer kontoret innan genomförandebeslut, i separata ärenden, återkomma till nämnden med en precisering av vilka gator som kontoret avser att arbeta vidare med gällande fysiska åtgärder. Val av gator för fysiska åtgärder utgår ifrån, av nämnden beslutade, bedömningskriterier.

#### Åtgärder och kollektivtrafik

Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting har framfört kritik mot det stora antalet gator där kontoret anser att åtgärder behövs och då främst på sträckor som trafikeras av stombusslinjer och högfrekvent busstrafik. Trafikkontoret har mot bakgrund av detta kommit överens om att kontoret genomför tester för att utvärdera åtgärdernas effekt på bland annat bussarnas restid och resenärernas komfort innan hastighetssänkande åtgärder genomförs. Genomförandebeslut för teststräckor längs Rålambsvägen och Bäckvägen/Sparbanksvägen togs i trafiknämnden 2016-10-20. En

förstudie genomfördes våren 2017 och en ombyggnad av gatorna påbörjas hösten 2017. Efterstudien är planerad till hösten 2018.

Ett sätt som kontoret tillsammans med trafikförvaltningen har valt att arbeta vidare med är att differentiera gator med låg- respektive högfrekvent busstrafik. Gator som trafikeras av stombuss eller annan högfrekvent busstrafik (högre turtäthet än 10 minuter per linje) föreslås avvakta utvärderingen av genomförda teststräckor innan kontoret tillsammans med trafikförvaltningen sätter en gemensam målbild för omfattning och typ av åtgärder för dessa gator. Kontoret avser dock att gå vidare med gator med lågfrekvent busstrafik vilket detta ärende omfattar.

### Övervakning med kamera

Övervakning med hjälp av kamera, så kallad automatisk trafik-säkerhetskontroll (ATK), är en åtgärd i arbetet med att minska antalet döda och svårt skadade i trafiken. Detta genom att den faktiska hastigheten sänks på en vägsträcka som från trafiksäkerhetssynpunkt bedöms som särskilt farlig. I Stockholm inträffar majoriteten av trafikolyckorna på huvudgatunätet. Många huvudgator trafikeras frekvent av kollektivtrafikens bussar och på denna typ av gator kan ATK vara en intressant åtgärd, eftersom de vanliga åtgärderna för sänkning av medelhastigheterna kan ha negativ effekt på framkomlighet, komfort och arbetsmiljö i bussar. Det är Trafikverket tillsammans med polisen som beslutar om införande av ATK och även äger och drifvar ATK-utrustningen, och polisen som behandlar bildmaterialet och gör utredningarna om hastighetsöverträdelser.

Det finns dock en del svårigheter kring etableringen av ATK. Utredning av bilder från kamerasystemet kräver mycket resurser från polisen. Trafikverket har formulerat ett antal kriterier för när ATK kan beviljas. Till de viktigare kriterierna hör uppmätt medelhastighet jämfört med skyltad hastighet, hög olycksrisk och stort antal korsande oskyddade trafikanter. Det är troligen till större delen flerfältsvägar som uppfyller kriterierna för ATK i Stockholm. Trafikverket placerar dock inte ATK längs flerfältsvägar, eftersom bilderna inte är utredningsbara för samtliga körfält enligt Trafikverket. ATK är en åtgärd som stödjer trafikanterna att hålla rätt hastighet, men åtgärden kan inte ses som hastighetssäkrande varför det föreligger svårigheter i att använda ATK för att hastighetssäkra en enskild gcm-passage eller korsning. ATK används med fördel i kombination med andra trafiksäkerhetsåtgärder för att uppnå en generell hastighetsefterlevnad längs en sträcka.



Kontoret har ett pågående arbete med att utreda möjliga sträckor för ATK. Om dessa platser sammanfaller med de sträckor som prioriterats för åtgärd inom hastighetsplanen kommer vidare kontakt tas med Trafikverket och polisen för att utreda möjligheten att de prioriteras för utsättning. Prioriteringen görs sedan mot landet i övrigt och beslut om utplacering av ATK fattas av Trafikverket och polisen.

För kommunen innebär etablering av ATK en investeringskostnad om ca 100 tkr och en årlig driftkostnad om ca 100 tkr per placering.

### **Dynamiska farthinder**

Kontoret har även undersökt möjligheterna att använda sig av dynamiska farthinder, en typ av rörliga farthinder. I dagsläget är det inte många kommuner som använder sig av sådana. Därmed är det svårt att veta om dessa kommer hålla bra över tid. Malmö stad har valt att testa dynamiska farthinder och har låtit genomföra en utvärdering av hastighetsförändring, kvalitet, påverkan på buller och vibrationer m.m. Mot bakgrund av de resultat som Malmö stad fått genom sitt test ser kontoret över i vilken omfattning och under vilka förutsättningar som ett införande av dynamiska farthinder i Stockholm skulle kunna ske. En utbyggnad kommer ske på enstaka platser för att sedan utvärderas även ur Stockholms perspektiv, detta ligger även i linje med det uppdrag som formuleras i majoritetens förslag till budget 2018 och inriktning för 2019–2020 rörande test av dynamiska farthinder.

### **Urval av gator för fysiska åtgärder**

Kontoret konstaterar att det är en möjlighet att i samband med nya hastighetsgränser åtgärda platser med bristande trafiksäkerhet. Samtidigt är det ett mycket stort ekonomiskt åtagande för staden att koppla fysiska åtgärder till en omskyllning till nya hastighetsgränser. Det är därför viktigt att hitta en rimlig nivå för åtgärderna, som kan gälla för hela staden. Det behöver därför göras en prioritering av var och hur omfattande åtgärder som ska göras.

Enligt beslut i nämnd, som beskrivits tidigare, ska kontoret vid hastighetshöjningar i möjligaste mån separera de oskyddade trafikanterna från motorfordonstrafiken. Att genomföra trafiksepareringar är generellt en dyr åtgärd. Tidsmässigt innebär det även en längre tid för genomförandet av åtgärder i hela staden eftersom ett större projekt tar längre tid att bygga än de nedan föreslagna punktåtgärderna. Kontoret bedömer att det är svårt att inom den långsiktiga budgetramen rymma stora investeringar för trafikseparering inom projekt Hastighetsplan. Kontoret ser att en

konsekvens kan bli att andra, mer angelägna trafiksäkerhetsåtgärder förskjuts länge i tid. Kontoret föreslår därför några avvikelser från beslut i trafiknämnden 2015-09-24, vilket redovisas i åtgärdsförslaget nedan.

Kontoret föreslår att åtgärderna inom arbetet med hastighetsplanen fokuserar på punktåtgärder för att säkra gång- och cykelpassager. För att prioritera mellan alla berörda gator har följande kriterier används som bedömningsgrund:

- Platser där många barn rör sig, dvs. kring skolor, förskolor, större idrottsplatser och större lekplatser.
- Platser med stort olycksantal.
- Sträckor som har låg hastighetsefterlevnad, dvs. där hastigheterna överskrids mycket och ofta.
- För gator med en höjd hastighet görs alltid en särskild bedömning av åtgärdsbehov.
- Platser som har röda kvalitetsavvikelser enligt metoden ”Rätt fart i staden” (relationen mellan utformning av gcm-passage och skyltad hastighet).

För att hitta en lämplig ambitionsnivå har behovet av fysiska åtgärder i del 2, etapp 1 studerats utifrån dessa kriterier. Kontoret föreslår att åtgärderna ska vara enklare typåtgärder, se bilaga 1, som i första hand utförs i strategiskt viktiga korsningspunkter. Föreslagna enklare typåtgärder kostar cirka 0,3–2 mnkr. En cirkulationsplats är betydligt dyrare, cirka 7 mnkr. Kontoret har även undersökt möjligheterna med övervakning med kamera (ATK) och dynamiska farthinder.

Förslag till förändrade hastighetsgränser redovisar både sänkningar och höjningar. Kontoret ser behov av att säkra hastigheten på vissa av de gator där hastigheten föreslås sänkas för att skapa en säker miljö där oskyddade trafikanter rör sig. Anledningen är att det annars kan bli för stor skillnad mellan skyltad hastighet och vad trafikmiljön signalerar, vilket i sin tur kan leda till låg hastighetsefterlevnad. För gator där hastigheten höjs görs enligt nämndens beslut alltid en särskild bedömning gällande vilka åtgärder som behövs.

För del 2 etapp 1 har kontoret identifierat 4-18 gator per stadsdelsområde som är i behov av åtgärder utifrån ovanstående kriterier. Detta innebär en investeringsutgift om 8-68 mnkr per stadsdelsområde beroende på hur stort stadsdelsområdet är, vilka behov som föranleder åtgärder och hur många gator som ingår i

utredningen baserat på urvalskriterierna. Del 2 etapp 1 inkluderar gator som trafikeras av lågfrekvent busstrafik (glesare trafikering än 10 min per busslinje). Samtliga gator i Skärholmen i hastighetsplanen ingår i etapp 1, däremot kommer majoriteten av gatorna på Norrmalm att ingå i etapp 2. Liljeholmen inkl Fruängen och Hässelby-Vällingby kommer vara uppdelat på både etapp 1 och etapp 2.

### **Åtgärdsförslag**

Nedan preciseras vilka gator inom delområde 2 etapp 1 där kontoret bedömer att trafiksäkerhetshöjande åtgärder kan behöva genomföras.

För gatorna följer en beskrivning, uppdelat per stadsdelsområde, av nuvarande hastighetsgräns, föreslagen hastighetsgräns och vilka kriterier som gatan uppfyller för att utredas vidare för åtgärder. I beskrivningen anges även om gatan uppfyller nämndens beslut enligt ovan om separering mellan oskyddade trafikanter och motorfordon samt om gatan trafikeras av busstrafik. De gator som ingår i hastighetsplanen del 2 etapp 1, men som inte kommer utredas vidare anges under respektive stadsdelsområde med en motivering varför gatan inte kommer ingå för vidare utredning av åtgärder.

#### **Gator där hastigheten höjs från 30 km/tim till 40 km/tim**

Enligt principerna för nya hastighetsgränser ska gator som ingår i huvudgatunätet med bebyggelse längs sträckan och många korsningspunkter, gator i industri- och verksamhetsområden samt gator som ingår i lokalnätet och har en uppsamlade funktion ha en hastighet av 40 km/tim.

Enligt nämndens beslut krävs dock som huvudregel separering med minst kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordons- trafik för att hastigheten ska höjas. Avsteg kan dock beslutas av nämnden.

#### **Gator där hastigheten höjs från 50 km/tim till 60 km/tim**

Enligt principerna för nya hastighetsgränser ska gator i det övergripande nätet med hög grad av separering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen ha en hastighetsbegränsning av 60 km/tim.

Enligt nämndens beslut krävs dock som huvudregel separering utöver kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordons- trafik för att hastigheten ska höjas. Avsteg kan dock beslutas av

nämnden. Att sätta upp en separering utöver kantsten, såsom exempelvis gräsyta, trädrad eller räcke på befintliga gång- och cykelbanor kräver dock avvägningar. Ytan för de oskyddade trafikanterna minskas, såvida inte kantstenen flyttas utåt så att körbanan minskas. Kantstensflytt är också en kostsam ombyggnad, så kostnaden för detta måste vägas mot andra trafiksäkerhetsåtgärder. I vissa fall kan räcken skapa barriäreffekter och skapa ett intryck av trafikled snarare än en tätortsgata, med negativa konsekvenser för hastighetsefterlevnad och uppmärksamhet.

### Hässelby-Vällingby



Figur 2: Gator som föreslås utredas vidare inom Hässelby-Vällingby

- **Astrakångatan**  
Hastighetsgränsen på Astrakångatan är idag 50 km/tim och 30 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighet till 30 km/tim på hela sträckan. Gatan uppfyller kriterierna för trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms även vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Busstrafik trafikerar del av sträckan. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.
- **Bergslagsvägen (Räckstavägen-Sörögårdsvägen)**  
Hastighetsgränsen på Bergslagsvägen är idag 70 km/tim och 50 km/tim. Gatan planeras få både en sänkt och höjd hastighet till 60 km/tim. Gatan uppfyller kriterierna trafikolyckor vid

korsningar/gcm-passager, höjd hastighet, röda kvalitetsavvikelser för oskyddade trafikanter för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms även vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Bullernivåerna ligger över gränsvärden på del av sträckan. Gatan ingår i det primära vägnätet och har en relativt hög trafikmängd mellan 14000 och 24000 fordon/dygn. Denna del av Bergslagsvägen trafikeras inte av bussar i linjetrafik. Längs med vägen löper ett gc-nät väl avskilt från gatan med antingen grönremsa och/eller räcke/plank. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Björnmossevägen**

Hastighetsgränsen på Björnmossevägen är idag 50 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighet till 40 km/tim och 30 km/tim del av sträckan. Gatan uppfyller kriterierna trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager, att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen och röda kvalitetsavvikelser för oskyddade trafikanter för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms även vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Busstrafik trafikerar gatan. Längs med vägen löper ett gc-nät väl avskilt från gatan med grönremsa. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Ekvägen**

Hastighetsgränsen på Ekvägen är idag 50 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighet till 40 km/tim. Del av gatan ligger i Stockholms stad och del av gatan ligger i Järfälla kommun. När gatan går in i Järfälla kommun ändrar den karaktär och omges av villabebyggelse på båda sidor, hastighetsgränsen ändras således och är 30 km/tim. Gatan uppfyller kriterierna trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder och att gatan bedöms vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Busstrafik trafikerar gatan. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Kälvestavägen**

Hastighetsgränsen på Kälvestavägen är idag 30 km/tim. Gatan planeras få en höjd hastighetsgräns till 40 km/tim. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet för vidare utredning av åtgärder. Cykelbana saknas på del av sträckan där hastigheten föreslås höjas och för del av sträckan finns det cykelbana som åtskiljs från motorfordonstrafiken med en målad linje. För

Kälvestavägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon då gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd ca 1300 fordon/dygn och trafikmätningarna visar på en hastighet ca 38 km/tim (85-perc). Kontoret anser att cykling i blandtrafik/separerad från motorfordonstrafiken med målad linje fungerar på denna sträcka. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Loviselundsvägen**

Hastighetsgränsen på Loviselundsvägen är idag 50 km/tim och 30 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 30 km/tim del av sträckan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan uppfyller kriterierna att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen, höjd hastighet och trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Denna del av Loviselundsvägen trafikeras inte av bussar i linjetrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Maltesholmsvägen (norr om Fyrspanngatan)**

Hastighetsgränsen på Maltesholmsvägen (norr om Fyrspanngatan) är idag 50 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighet till 40 km/tim del av sträckan och till 30 km/tim del av sträckan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan uppfyller kriterierna trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder och att gatan bedöms vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Busstrafik trafikerar gatan, del av sträckan trafikeras endast av nattbuss. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Maltesholmsvägen (söder om Fyrspanngatan)**

Hastighetsgränsen på Maltesholmsvägen (söder om Fyrspannvägen) planeras vara oförändrad 30 km/tim. Gatan uppfyller kriterierna att den bedöms vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras inte av bussar i linjetrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Melongatan**

Hastighetsgränsen på Melongatan är idag 50 km/tim och 30 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighet till 40 km/tim del

av sträckan och en höjd hastighet till 40 km/tim del av sträckan samt en oförändrad hastighetsgräns till 30 km/tim del av sträckan (vid förskola) de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan uppfyller kriterierna att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen och höjd hastighet för vidare utredning av åtgärder. Gatan trafikeras inte av busstrafik. Längs med vägen löper ett gc-nät väl avskilt från gatan, dikt an gatan finns en gångbana. Cyklister använder det avskilda gc-nätet i hög utsträckning vilket gäller generellt i Hässelby-Vällingby då området är byggt enligt trafik-separeringsprincipen med planskilda gcm-passager (komplettering med gcm-passager i plan har gjorts sedan området byggdes). Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Persikogatan**

Hastighetsgränsen på Persikogatan är idag 50 km/tim och 30 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsbegränsning till 40 km/tim och nuvarande sträcka med 30 km/tim behålls. Gatan uppfyller kriteriet att gatan bedöms vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen för vidare utredning av åtgärder. Gatan trafikeras av busstrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Råckstavägen**

Hastighetsgränsen på Råckstavägen är idag 50 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsbegränsning till 40 km/tim och 30 km/tim. Gatan uppfyller kriterierna trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager och att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen för vidare utredning av åtgärder och att gatan bedöms vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Busstrafik trafikerar gatan, del av sträckan trafikeras endast av nattbuss. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Sandviksvägen**

Hastighetsgränsen på Sandviksvägen är idag 50 km/tim och 30 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsbegränsning till 40 km/tim del av sträckan och höjd hastighetsbegränsning till 40 km/tim del av sträckan. 30 km/tim behålls vid förskolan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet, trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder, att det ligger en

skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen och att gatan bedöms vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gång- och cykelbana finns längs sträckan. Gatan trafikeras av busstrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Skattegårdsvägen (väster om Bergslagsvägen)**  
Hastighetsgränsen på Skattegårdsvägen är idag 50 km/tim och 30 km/tim. Gatan planeras få en höjd hastighetsbegränsning till 60 km/tim del av sträckan och sänkt hastighetsbegränsning till 40 km/tim del av sträckan samt oförändrad hastighetsgräns till 30 km/tim del av sträckan. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet, trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder och att gatan bedöms vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av busstrafik. Det finns ett separat gång- och cykelnät avskilt från vägen. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Solleftegatan**  
Hastighetsgränsen på Solleftegatan är idag 50 km/tim och 30 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsbegränsning till 40 km/tim del av sträckan och del av sträckan för en oförändrad hastighetsbegränsning till 30 km/tim utanför förskolan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan uppfyller kriterierna att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen och höjd hastighet för vidare utredning av åtgärder. Gatan trafikeras inte av bussar i linjetrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Sörgårdsvägen (väster om Bergslagsvägen)**  
Hastighetsgränsen på Sörgårdsvägen är idag 50 km/tim och 30 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsbegränsning till 40 km/tim del av sträckan och oförändrat 30 km/tim del av sträckan. Gatan uppfyller kriterierna att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen, trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager och röda kvalitetsavvikelser för oskyddade trafikanter för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av busstrafik. Det finns ett separat gång- och cykelnät avskilt från vägen. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.



- **Täbylundsvägen**

Hastighetsgränsen på Täbylundsvägen är idag 50 km/tim och 30 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsbegränsning till 40 km/tim del av sträckan och en höjd hastighetsbegränsning till 40 km/tim del av sträckan. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet och trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Gång- och cykelbana separerad med kantsten finns längs med vägen. Gatan trafikeras inte av bussar i linjetrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter och se över möjligheterna att genomföra genomgående gång- och cykelbanor i korsningspunkter längs med vägen.

- **Vällingbyvägen**

Hastighetsgränsen på Vällingbyvägen är idag 50 km/tim och 30 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsbegränsning till 40 km/tim del av sträckan och en höjd hastighetsbegränsning till 40 km/tim del av sträckan samt att 30 km/tim bibehålls utanför förskolan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet och att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen för vidare utredning av åtgärder. Det finns ett separat gång- och cykelnät avskilt från vägen som löper parallellt med hela vägens sträckning. Gatan trafikeras av busstrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Växthusvägen**

Hastighetsgränsen på Växthusvägen är idag 50 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsbegränsning till 40 km/tim del av sträckan och höjd hastighetsbegränsning till 60 km/tim del av sträckan. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet, trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager och röda kvalitetsavvikelser för oskyddade trafikanter för vidare utredning av åtgärder. Växthusvägen har byggts om i ett samarbetsprojekt med Järfälla kommun. Det finns ett separat gång- och cykelnät avskilt från vägen som löper parallellt med hela vägens sträckning. Gatan trafikeras av busstrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Ångermannagatan (Årevägen-Räckstavägen)**

Hastighetsgränsen på Ångermannagatan är idag 50 km/tim, öster om Multrågatan är hastighetsgränsen 30 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsbegränsning till 40 km/tim, 30 km/tim behålls. Gatan uppfyller kriterierna att det ligger en



Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Elsa Brändströms gata (öster om Ellen Keys gata)**  
Hastighetsgränsen på Elsa Brändströms gata är idag 50 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsbegränsning till 40 km/tim. Gatan uppfyller kriteriet att gatan bedöms vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras inte av bussar i linjetrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.
- **Elektravägen**  
Hastighetsgränsen på Elektravägen är idag 50 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsbegränsning till 40 km/tim. Gatan uppfyller kriteriet trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Gatan trafikeras av busstrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.
- **Gamla Södertäljevägen**  
Hastighetsgränsen på Gamla Södertäljevägen är idag 50 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsbegränsning till 40 km/tim. Gatan uppfyller kriteriet att gatan bedöms vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av busstrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.
- **Liljeholmsvägen**  
Hastighetsgränsen på Liljeholmsvägen är idag 50 km/tim och 30 km/tim. Gatan planeras få en höjd hastighetsbegränsning till 40 km/tim och en sänkt hastighetsbegränsning till 40 km/tim. Gatan uppfyller kriteriet höjd hastighet och trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Del av sträckan trafikeras av spårvagn, gatan trafikeras inte av bussar i linjetrafik. Cykelbana saknas på den del där hastigheten föreslås höjas. För Liljeholmsvägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon då gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd ca 2700 fordon/dygn och trafikmätningarna visar på en hastighet ca 37 km/tim (85-perc). Kontoret anser att cykling i blandtrafik fungerar på denna sträcka. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Vantörsvägen**

Hastighetsgränsen på Vantörsvägen är idag 50 km/tim och 30 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsbegränsning del av sträckan till 40 km/tim och höjd hastighetsbegränsning till 40 km/tim del av sträckan samt en oförändrad hastighetsbegränsning till 30 km/tim del av sträckan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet, trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager, det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Del av Vantörsvägen mellan Södertäljevägen och Fruängsvägen trafikeras av stombuss och kommer därmed inte att ingå i etapp 1 för vidare utredning. Del av sträckan är också primärt vägnät. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter. Cykelbana finns längs Vantörsvägen på del av sträckan, separerad från motorfordonstrafiken med en bred grönremsa.

- **Västbergavägen samt östra delen av Mikrofonvägen**

Hastighetsgränsen på Västbergavägen är idag 50 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsbegränsning till 40 km/tim. Gatan uppfyller kriteriet trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager. Gatan trafikeras av busstrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

Gator som inte utreds vidare inom del av Liljeholmen inkl.

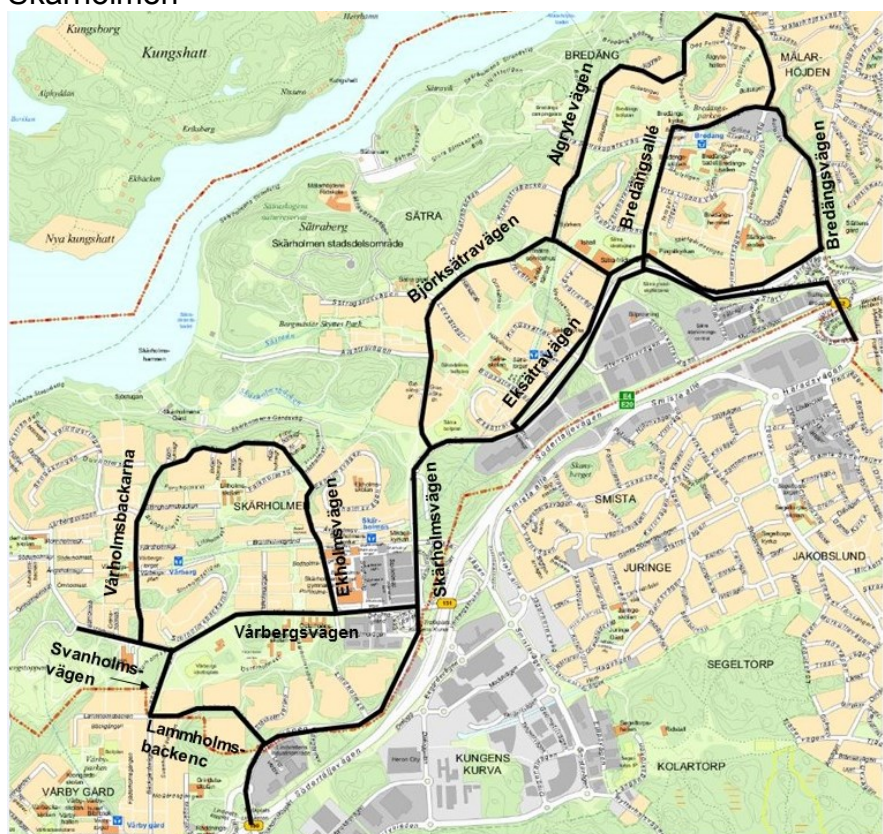
#### Fruängen

Ett flertal gator inom Liljeholmens stadsdelsområde ingår i andra utbyggnadsprojekt eller trafikeras av spårväg. Följande gator kommer inte att utredas vidare inom detta projekt:

- Gröndalsvägen – oförändrad hastighetsgräns, trafikeras av spårväg
- Liljeholmsinfarten - uppfyllde inget av bedömningskriterierna för vidare utredning av åtgärder
- Västberga allé – åtgärder identifierade utifrån bedömningskriterierna och nämndens tidigare beslut gällande trafikseparering kommer genomföras inom ramen för ett pågående cykelprojekt för Västberga allé
- Lövholmsvägen (väster om Lövholmsgränds förlängning) – planeras byggas om inom ett av Exploateringskontorets projekt
- Lövholmsvägen (öster om Lövholmsgränds förlängning) – trafikeras av spårväg och byggs om

- Liljeholmshamnen - uppfyllde inget av bedömningskriterierna för vidare utredning av åtgärder
- Nybohovsbacken (öster om Liljeholmstorget) – hastigheten planeras höjas från 30 km/tim till 40 km/tim, det finns dock ett gc-nät avskilt från motorfordonstrafiken som löper längs med Södertäljevägen. Uppfyllde inget av bedömningskriterierna för vidare utredning av åtgärder
- Västberga gårdsväg - uppfyllde inget av bedömningskriterierna för vidare utredning av åtgärder
- Gröndalsbacken – hastigheten planeras höjas från 50 km/tim till 60 km/tim, det finns dock ett gc-nät avskilt från motorfordonstrafiken. Uppfyllde inget av bedömningskriterierna för vidare utredning av åtgärder
- Årstaängsvägen – uppfyllde inget av bedömningskriterierna för vidare utredning av åtgärder

#### Skärholmen



Figur 4: Gator som föreslås utredas vidare inom Skärholmen

- Bredängs allé  
Hastighetsgränsen på Bredängs allé är idag 50 km/tim och 30 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/tim del av sträckan och oförändrad hastighetsgräns till 30 km/tim del av sträckan de tider som är aktuella för vistelse på

förskolan. Gatan uppfyller kriteriet höjd hastighet, det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen och trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Gatan trafikeras av busstrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Bredängsvägen**

Hastighetsgränsen på gatan är idag 50 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/tim del av sträckan och en höjd hastighetsgräns till 60 km/tim del av sträckan. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet och trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Den sydöstra delen av vägen som korsar Södertäljevägen ingår i det primära vägnätet. Gatan trafikeras av busstrafik. Längs med vägen löper ett gc-nät väl avskilt från gatan, dikt an gatan finns en gångbana. Cyklister använder det avskilda gc-nätet i hög utsträckning vilket gäller generellt i Skärholmen då området är byggt enligt trafiksepareringsprincipen med planskilda gcm-passager. Det finns en gc-bro över Södertäljevägen som knyter an till det separerade gc-nätet. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter, vid fortsatt arbete kommer planerade åtgärder att samordnas med projekt Mälaräng där Bredängsvägen ses över gällande bredd av gatan m.m. För Bredängsvägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering med räcke/bred grönremsa eller dylikt på vägen södra del som föreslås få en höjd hastighetsgräns till 60 km/tim. Denna del av Bredängsvägen är ett transportrum där bebyggelsen är väl tillbakadragen från vägen och det saknas gcm-passager i plan över vägen.

- **Björksätravägen**

Hastighetsgränsen på Björksätravägen är idag 50 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/tim del av sträckan och till 30 km/tim del av sträckan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan uppfyller kriterierna att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen och trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av busstrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter, vid fortsatt arbete kommer planerade åtgärder att samordnas med

stadsbyggnadsprojekt där Bredängsvägen ses över gällande breddning av gc-bana m.m.

- **Ekholmsvägen**

Hastighetsgränsen på Ekholmsvägen är idag 50 km/tim och 30 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/tim och 30 km/tim del av sträckan (de tider som är aktuella för vistelse på förskolan) och en höjd hastighetsgräns till 40 km/tim del av sträckan. Gatan uppfyller kriteriet höjd hastighet, att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen och trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av busstrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter. Längs med vägen löper ett gc-nät väl avskilt från gatan, dikt an gatan finns en gångbana. Cyklister använder det avskilda gc-nätet i hög utsträckning vilket gäller generellt i Skärholmen då området är byggt enligt trafiksepareringsprincipen med planskilda gcm-passager (komplettering med gcm-passager i plan har gjorts sedan området byggdes).

- **Eksätravägen**

Hastighetsgränsen på Eksätravägen är idag 50 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/tim. Gatan uppfyller kriterierna trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager och röda kvalitetsavvikelser för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av busstrafik. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter, vid fortsatt arbete kommer planerade åtgärder att samordnas med projekt Mäläräng.

- **Lammholmsbacken**

Hastighetsgränsen på Lammholmsbacken är idag 30 km/tim. Gatan planeras få en höjd hastighetsgräns till 40 km/tim. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet och trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras inte av bussar i linjetrafik. Längs med vägen löper ett gc-nät väl avskilt från gatan, dikt an gatan finns en gångbana. Cyklister använder det avskilda gc-nätet i hög utsträckning vilket gäller generellt i Skärholmen då området är

byggt enligt trafiksepareringsprincipen med planskilda gcm-passager (komplettering med gcm-passager i plan har gjorts sedan området byggdes). Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Skärholmsvägen**

Dagens hastighetsgräns på Skärholmsvägen är 70 km/tim och 50 km/tim. Gatan planeras få 60 km/tim som hastighetsgräns, vilket är både en sänkning och en höjning. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet, röda kvalitetsavvikelser för oskyddade trafikanter och trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av busstrafik. För Skärholmsvägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering med räcke/bred grönremsa eller dylikt på vägen södra del som föreslås få en höjd hastighetsgräns till 60 km/tim. Denna del av Skärholmsvägen är ett transportrum där bebyggelsen är väl tillbakadragen från vägen och det finns endast ett fåtal gcm-passager i plan över vägen. På del av sträckan är gc-banan som löper längs med vägen på del av sträckan separerad med räcke, i övrigt med en bred plattrad mellan oskyddade trafikanter och motorfordon. Trafikmätningar visar på hastigheter som idag överstiger den skyltade 50 km/tim. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Svanholmsvägen**

Hastighetsgränsen är idag 50 km/tim på Svanholmsvägen. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns del av sträckan till 40 km/tim och en höjd hastighetsgräns del av sträckan till 60 km/tim. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet och trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Gatan trafikeras av busstrafik. För Svanholmsvägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering med räcke/bred grönremsa eller dylikt på vägens norra del som föreslås få en höjd hastighetsgräns till 60 km/tim. Längs med vägen där hastigheten föreslås höjas löper ett gc-nät väl avskilt från gatan, dikt an gatan finns en gångbana. Cyklister använder det avskilda gc-nätet i hög utsträckning vilket gäller generellt i Skärholmen då området är byggt enligt trafiksepareringsprincipen med planskilda gcm-passager (komplettering med gcm-passager i plan har gjorts sedan området byggdes, men är på Svanholmsvägen mycket få). Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.



- **Vårbergsvägen (öster om Båtholmsbackarna)**  
Hastighetsgränsen på Vårbergsvägen är idag 50 km/tim. Gatan planeras få en höjd hastighetsgräns del av sträckan till 60 km/tim och en sänkt hastighetsgräns del av sträckan till 40 km/tim. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet, att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen och röda kvalitetsavvikelser för oskyddade trafikanter för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av busstrafik. För Vårbergsvägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering med räcke/bred grönremsa eller dylikt längs den del av vägen som föreslås få en höjd hastighetsgräns till 60 km/tim. Vid IP och skola föreslås hastighetsgränsen sänkas till 40 km/tim. Längs med vägen där hastigheten föreslås höjas löper ett gc-nät väl avskilt från gatan, dikt an gatan finns en gångbana. Cyklister använder det avskilda gc-nätet i hög utsträckning vilket gäller generellt i Skärholmen då området är byggt enligt trafiksepareringsprincipen med planskilda gcm-passager (komplettering med gcm-passager i plan har gjorts sedan området byggdes, men är på Vårbergsvägen få). Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.
- **Vårbergsvägen (väster om Båtholmsbacken)**  
Hastighetsgränsen är 30 km/tim och 50 km/tim idag. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/tim del av sträckan och en höjd hastighetsgräns till 40 km/tim del av sträckan, del av sträckan får oförändrad hastighetsgräns till 30 km/tim. Gatan uppfyller kriterierna att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen, höjd hastighet och trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av busstrafik. Längs med vägen där hastigheten föreslås höjas löper ett gc-nät väl avskilt från gatan, dikt an gatan finns en gångbana. Cyklister använder det avskilda gc-nätet i hög utsträckning vilket gäller generellt i Skärholmen då området är byggt enligt trafiksepareringsprincipen med planskilda gcm-passager (komplettering med gcm-passager i plan har gjorts sedan området byggdes). Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

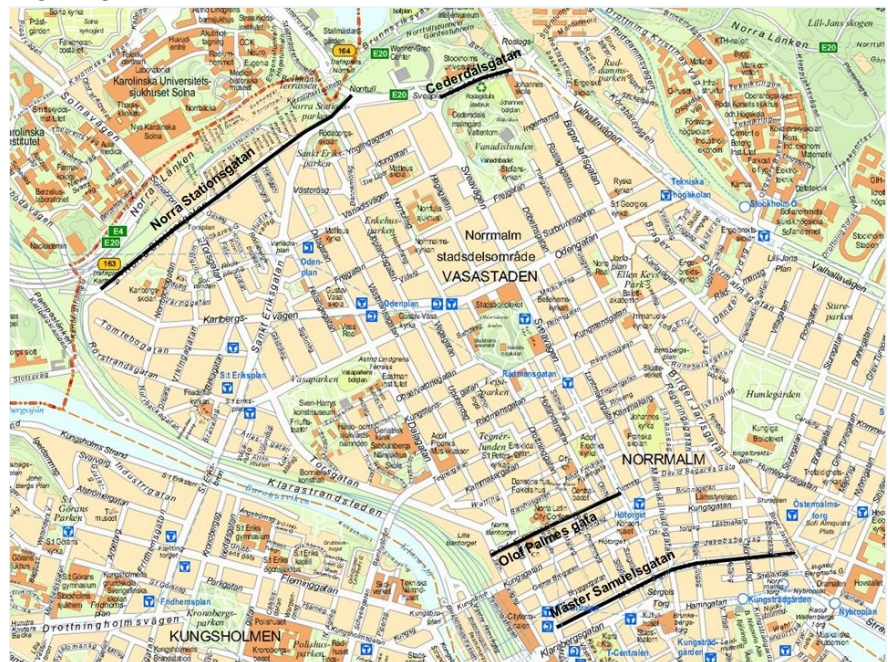
- **Vårholmsbackarna**

Hastighetsgränsen på Vårholmsbackarna är 30 km/tim och 50 km/tim idag. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/tim del av sträckan och en höjd hastighetsgräns till 40 km/tim del av sträckan, del av sträckan får oförändrad hastighetsgräns till 30 km/tim vid förskolan de tider som är aktuella för vistelse på förskolan. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet och att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats/större lekplats vid vägen för vidare utredning av åtgärder. Gatan trafikeras av busstrafik. Längs med vägen där hastigheten föreslås höjas löper ett gc-nät väl avskilt från gatan, dikt an gatan finns en gångbana. Cyklister använder det avskilda gc-nätet i hög utsträckning vilket gäller generellt i Skärholmen då området är byggt enligt trafiksepareringsprincipen med planskilda gcm-passager (komplettering med gcm-passager i plan har gjorts sedan området byggdes). Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Ålgrytevägen**

Hastighetsgränsen på Ålgrytevägen är idag 30 km/tim och 50 km/tim. Gatan planeras få en hastighetsgräns på 40 km/tim vilket är både en höjning och en sänkning av hastigheten. Gatan uppfyller kriterierna höjd hastighet och trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras av busstrafik. Längs med vägen där hastigheten föreslås höjas löper ett gc-nät väl avskilt från gatan, dikt an gatan finns en gångbana. Cyklister använder det avskilda gc-nätet i hög utsträckning vilket gäller generellt i Skärholmen då området är byggt enligt trafiksepareringsprincipen med planskilda gcm-passager (komplettering med gcm-passager i plan har gjorts sedan området byggdes). Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

## Normalm



Figur 5: Gator som föreslås utredas vidare inom Normalm

- **Cederdalsgatan**

Hastighetsgränsen på Cederdalsgatan är idag 50 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighet till 40 km/tim. Gatan uppfyller kriterierna trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Cederdalsgatan trafikeras inte av busstrafik, dock trafikeras Sveaplan och Roslagstull av högfrekvent busstrafik varför dessa korsningar inte kommer ingå i etapp 1 för vidare utredning av åtgärder. Ingår i det primära vägnätet. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter vilka kommer samordnas med stadens övriga arbete längs med Cederdalsgatan.

- **Mäster Samuelsgatan**

Hastighetsgränsen på Mäster Samuelsgatan är idag 30 km/tim. Gatan planeras få en oförändrad hastighetsgräns. Gatan uppfyller kriterierna trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Gatan trafikeras inte av ordinarie busstrafik. Ingår i det primära vägnätet. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Norra Stationsgatan**

Hastighetsgränsen på Norra Stationsgatan är idag 50 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/tim. Gatan

uppfyller kriterierna trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Gatan bedöms också vara i behov av åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden med den föreslagna hastighetsgränsen. Gatan trafikeras inte av bussar i linjetrafik. Ingår i det primära vägnätet. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

- **Olof Palmes gata**

Hastighetsgränsen på Olof Palmes gata är idag 50 km/tim. Gatan planeras få en sänkt hastighetsgräns till 40 km/tim. Gatan uppfyller kriterierna trafikolyckor vid korsningar/gcm-passager för vidare utredning av åtgärder. Gatan trafikeras inte av bussar i linjetrafik. Ingår i det primära vägnätet. Åtgärder föreslås för att säkra strategiskt valda korsningspunkter.

Gator som inte utreds vidare inom Norrmalm

- Östra Järnvägsgatan – Uppfyllede inget av bedömningskriterierna för vidare utredning av åtgärder. Ingår för ombyggnad inom projektet med Vasagatan

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har hållits med stadsledningskontoret och exploateringskontoret. Kontoret har även haft en dialog med trafikförvaltningen i landstinget.

### **Tidplan**

Åtgärderna för del 2 etapp 1 planeras att projekteras klart under 2017/2018. Kontoret planerar att återkomma till nämnden med genomförandebeslut under 2018. Utförandet är planerat till 2018 – 2021.

### **Ekonomi**

Utgiften för föreslagna fysiska åtgärder i detta ärende ryms inom ramen för kommunfullmäktige (2017-06-12 §22) beslutat totalbelopp om 750 mnkr.

Föreslagna enklare typåtgärder kostar cirka 0,3–2 mnkr. En cirkulationsplats är betydligt dyrare, cirka 7 mnkr. För del 2 etapp 1 anser kontoret att det är en rimlig ambitionsnivå att ha en budget på cirka 51 mnkr för Hässelby-Vällingby, 8 mnkr för Norrmalm, 68 mnkr för Skärholmen och 23 mnkr för del av Liljeholmen inkl. Fruängen. Åtgärder ingår då på de viktigaste sträckorna.

I kalkylen ingår ett indextillägg på cirka 18 mnkr.

Totalt innebär förslaget utgifter om cirka 150 mnkr för del 2 etapp 1 (Hässelby-Vällingby, Norrmalm, Skärholmen och del av Liljeholmen inkl. Fruängen), vilket kommer att inrymmas inom den långsiktiga investeringsplanen.

Utgifterna för samtliga delsträckor är fördelade enligt nedanstående tabell. Kontoret avser återkomma med en mer detaljerad redovisning till genomförandebeslutet.

Utgift i löpande prisnivå (mnkr)	2017	2018	2019	2020	2021	Total
Utredning/projektering	4	7				<b>11</b>
Utbyggnad (inkl. byggledning, ÄTA 10 %, riskpåslag 20 %)		5	40	40	28	<b>113</b>
Byggherrekostnader	1	2	2	2	1	<b>8</b>
Index		1	4	7	6	<b>18</b>
<b>Totalt</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>46</b>	<b>49</b>	<b>35</b>	<b>150</b>

De planerade åtgärderna kommer medföra ökade kapitalkostnader om cirka 6,1 mnkr fr.o.m. år 2022, då alla etapper är färdigställda. Kapitalkostnaderna som avser anläggningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 30 år och intern ränta om 0,7 % procent, kommer därefter att minska successivt med gjorda avskrivningar.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 132 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i *bilaga 2*.

## Organisation

Projektet har bedrivits internt på trafikkontoret.

## Konsekvenser

Hastighetsöversynen i Stockholm syftar till att anpassa hastigheten efter gatans funktion samt prioriteringar i framkomlighetsstrategin. I och med införandet av de nya hastighetsbegränsningarna samt de fysiska åtgärderna bidrar detta till en bättre hastighetsefterlevnad.

Eftersom kontoret endast har valt att prioritera vissa sträckor med fokus på passager kan det medföra att hastighetsefterlevnaden på övriga sträckor där inga åtgärder är planerade inte är lika hög.

Kontoret har även valt att fokusera de fysiska åtgärderna vid passager för att få en god trafiksäkerhet där personer korsar gatan. Detta kan medföra att hastighetsefterlevnaden på sträckan mellan åtgärderna inte är lika hög.

Hastighetsöversynen är primärt en trafiksäkerhetsåtgärd men den ger samtidigt många positiva följeffekter såsom minskat buller och vibrationer samt trivsammare och mer attraktiva gaturum.

Kontoret bedömer att driftkostnaderna ökar i och med de tillkommande åtgärderna då ytor i körbanan blir mer svåråtkomliga och fler anläggningar skapas som kräver underhåll t.ex. cirkulationsplatser, cykelbanor och ramper vid upphöjda övergångsställen.

### **Jämställdhetsperspektiv**

I samband med planeringen av stadens offentliga rum är det viktigt att säkerställa att män och kvinnor har lika möjligheter att nyttja dem, vilket kan åstadkommas genom satsningar för ökad trygghet och trafiksäkerhet, t.ex. genom att motverka barriärer och upprätthålla god belysning. Studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet, varför trygghetsskapande åtgärder är positiva ur ett jämställdhetsperspektiv, men också utgör exempel på god planering som gynnar alla grupper i samhället. Åtgärderna som utreds inom ramen för hastighetsplanen syftar till att skapa ett mer trafiksäkert gaturum där de oskyddade trafikanterna prioriteras, men där även olycksdrabbade korsningar mellan motorfordon föreslås byggas om. Genom att utföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder ökar både den upplevda och den faktiska tryggheten. Fördelningen mellan män och kvinnor som skadas i trafikolyckor mellan fotgängare och motorfordon i Stockholm är mycket jämn, 51 % kvinnor och 49 % män.

I trafikolyckor med motorfordon, där oskyddade trafikanter inte har varit inblandade, är det fler män än kvinnor som skadas. Männen utgör också en större andel av de trafikanter som färdas i ett motorfordon varför de åtgärder som planeras i korsningar gynnar fler män än kvinnor. Jämställdhet i transportsystemet handlar dock inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan att båda könen ska ha samma möjligheter.

### **Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till precisering av gator för trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 2, etapp 1.

- Hässelby-Vällingby ca 51 mnkr,
- Norrmalm ca 8 mnkr,
- Skärholmen ca 68 mnkr och
- Del av Liljeholmen inkl. Fruängen ca 23 mnkr.

Vidare föreslår kontoret att nämnden beslutar om avsteg från nämndens beslut 2015-09-24 för följande gator.

- Hässelby-Vällingby: Kälvestavägen
- Skärholmen: Bredängsvägen, Skärholmsvägen, Svanholmsvägen, del av Vårbergsvägen (öster om Båtholmsbacken).
- Del av Liljeholmen inkl. Fruängen: Liljeholmsvägen.

## **Slut**

## **Bilagor**

1. Exempel på fysiska åtgärder
2. Investeringskalkyl