

**Handläggare**  
Amat Jobe  
08-508 87 548

**Till**  
Trafiknämnden  
2020-12-10

## Översyn av hastighetsgränser i Bromma, Vantör och Älvsjö. Genomförandebeslut

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner återrapportering av remissen för nya hastigheter i Bromma, Älvsjö och Vantör.
2. Trafiknämnden beslutar om avsteg från kommunfullmäktiges beslut 2017-04-24 för följande förskolor:
  - Bromma: Förskolan Djurkloun, Ålstens Montessoriförskola, Förskolan Nockebyvägen 20, Förskolan Äppelvikstorget, Förskolan Gubbkärrsvägen 29, Föräldrakooperativet Storcken, Förskola Ulven, Förskolan Trandansen, Förskolan Mulleylan, Förskolan Spira Bärnstenen, Förskolan Kyrkbacken 12, Förskolan Raketen, Förskolan Gliavägen 130, Förskolan Klintbacken, Förskola Raoul Wallenberg, Förskola Dartanjangs gata, Förskola Minken
  - Älvsjö: Förskolan Våga vilja, Förskolan Muminstugan (längs Vantörsvägen), Förskolan Mockasinen, Förskolan Örtagården Pyslingen, Förskolan Solängen, Förskolan Solkatten
  - Vantör: Förskolan Jordklotet, Förskolan Önskeringen, Förskolan Triangeln, Förskolan Sture
3. Trafiknämnden beslutar om avsteg från trafiknämndens beslut 2015-09-24 för följande sträckor:
  - Bromma: Abrahamsbergsvägen, Alviksvägen (söder om västerled), Beckombergavägen, Djupdalsvägen, del av Gamla Bromstensvägen, del av Gustav III:s väg, del av Kvarnbacksvägen, del av Margretekundsvägen, del av Tranebergsvägen, Ulvsundavägen (Johannesfredsvägen – Kvarnbacksvägen), del av Vidängsvägen, del av Vultejusvägen,
  - Älvsjö: del av Herrängsvägen, del av Kontrollvägen, del av Långbrodalsvägen, del av Långsjövägen
  - Vantör: Bjursätragatan, Glanshammarsgatan (väster om Huddingevägen), Magelungsvägen (del av sträckan öster om mellanvägsbacken), Olshammarsgatan,

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 87 548  
Växel 08-508 27 200  
amat.job@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

Porlabacken, Ripsavägen (del av), Rågsvedsvägen (del av), Sjösavägen (del av), Skebokvarnsvägen, Sköllerstagatan, Stjärnsundsgatan, Trollesundsvägen (del av sträckan söder om Grycksbovägen), Vintrosagatan, Årdalavägen,

4. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra omskyltning och kommunikationsinsatser i Bromma, Älvsjö och Vantör till en utgift av cirka 6,1 mnkr.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

Jenny Carlsson  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Den pågående hastighetsöversynen i Stockholm syftar till att anpassa hastigheten efter gatans funktion och prioriteringarna i framkomlighetsstrategin. Den är ett viktigt stöd i arbetet för att utveckla Stockholm i linje med stadens övergripande visioner och mål. Förändrade hastigheter är primärt en trafiksäkerhetsåtgärd men ger samtidigt positiva följd effekter såsom minskat buller och vibrationer samt trivsammare och mer attraktiva gaturum. Syftet med arbetet med hastighetsplanerna är att få fram en väl avvägd hastighet på varje enskild gata. Hastigheten ska avspegla gatans funktion, utformning och prioritering samt ge en inriktning till hur trafikmiljön bör utvecklas. Hastighetsplanerna behandlar endast huvudgatorna i staden.

Hastighetplaner för delområde 4 (Bromma, Älvsjö och Vantör) togs fram och remitterades under 2016. Majoriteten av synpunkterna handlade om invändningar mot de föreslagna höjningarna och att hastigheterna borde utgå mer ifrån de

oskyddade trafikanternas förutsättningar och trafiksäkerhet. Dessutom beslutade kommunfullmäktige att hastighetsgränsen vid förskolor och skolor inte ska överstiga 30 km/tim om inte rimliga skäl för annat föreligger. Efter remissrundan har förslaget justerats.

På en stor del av de gator som föreslås få en ny hastighetsgräns kommer omskyllningen innebära en sänkning av den skyltade hastigheten. Totalt inom delområde 4 så är det 62 gator där hastigheten föreslås sänkas, på hela eller delar av sträckan. 41 gator föreslås få en höjd hastighetsgräns på hela eller delar av gatans sträckning. Merparten av höjningarna beror på att många gator som klassificeras som huvudgator inom delområdet i dag har hastighetsgräns 30 km/tim utan att ligga nära platser där många barn rör sig eller centrummiljöer. Snarare uppfyller de kriterier för gator med hastighetsgräns 40 km/tim.

På 34 gator föreslås avsteg från nämndens tidigare beslut 2015-09-24. Det gäller i första hand gator där 40 km/tim föreslås trots att cykelbana inte finns på sträckan. Av dessa 34 gator gäller avstegen 27 delsträckor och 7 hela gator.

Utgifterna för genomförande av omskyllning av områdena i del 4, inklusive material och entreprenörskostnader, beräknas uppgå till cirka 3 mnkr. Arbetet kommer att ske under åren 2022-2024. Kommunikationsinsatser bedöms uppgå till cirka 1,0 mnkr. Därtill kommer en redan upparbetad utgift om 2,1 mnkr för framtagande av plan. Sammantaget ger detta en investeringskostnad på totalt 6,1 mnkr. Projektet är för närvarande inrymt inom nämndens fleråriga investeringsplan.

## **Bakgrund**

I trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2012 fick trafikkontoret i uppdrag att genomföra en översyn av hastighetsgränserna och ta fram hastighetsplaner för tre pilotområden, nämligen Spånga-Tensta, Kungsholmen (inklusive Västerbron och Centralbron) och Hägersten med delar av Liljeholmen. Under 2013 fick kontoret godkänt av nämnden att gå ut på remiss med de framtagna planerna för pilotområdena. Kontoret fick även utökat uppdrag att fortsätta genomföra hastighetsöversyn för hela staden.

Beslut om de nya hastighetsgränserna i pilotområdena togs i nämnden 2015-09-24. Av nämndens beslut följer att eventuella

hastighetshöjningar ska föregås av att fysiska åtgärder genomförs samt att konsekvensutredningar avseende luftkvalitet och buller görs. Kommunfullmäktige beslutade 2017-04-24 att skyltad hastighet på gator som ligger i anslutning till skolor och förskolor ska vara högst 30 km/tim om inte rimliga skäl för annat föreligger.

Trafiknämnden beslutade 2016-08-25 att skicka översynen av hastighetsgränser för Södermalm, Älvsjö, Norrmalm och Östermalm på remiss. Översynen av hastighetsgränser i Bromma, Rinkeby-Kista, Enskede-Årsta-Vantör, Farsta och Skarpnäck skickades ut på remiss enligt beslut den 2016-12-08.

Urvalet av stadsdelar som hanteras i varje delområde har sedan remissomgångarna omstrukturerats för att skapa en jämnare fördelning av arbetsinsatser. Yttre stadsdelar har ett större behov av åtgärder och är geografiskt större jämfört med de inre stadsdelarna. Med anledning av ovanstående har ett femte delområde lagts till. Urvalet av stadsdelar ser därmed ut så här:

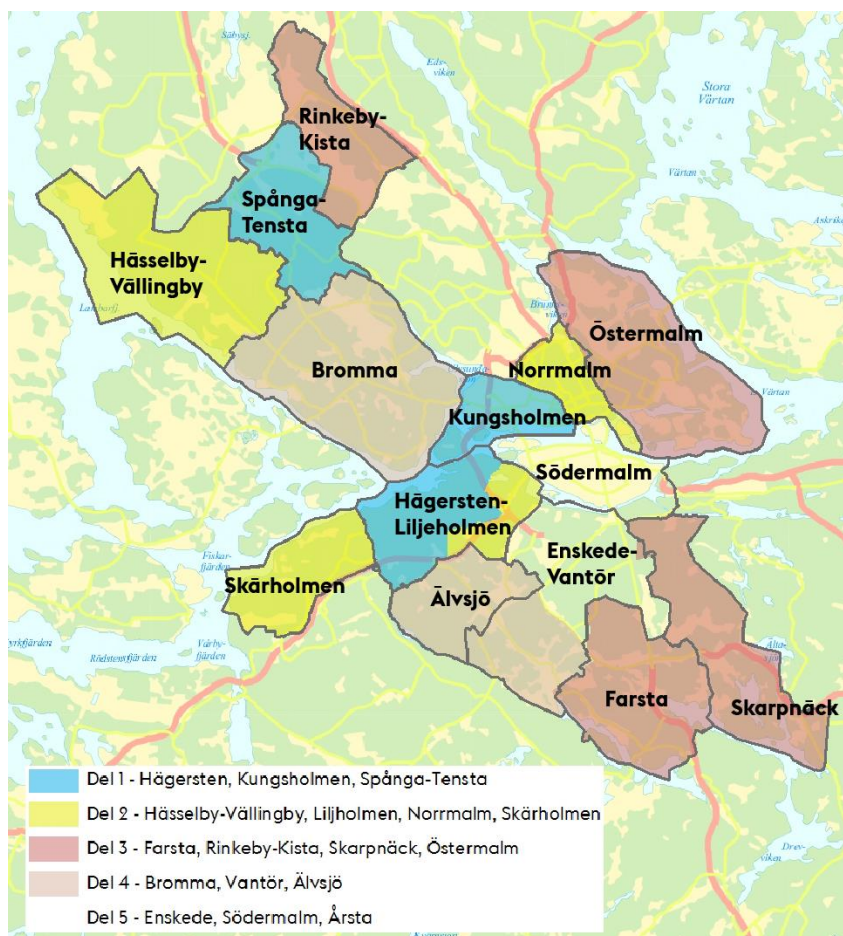
**Del 1:** Hägersten, Kungsholmen och Spånga-Tensta

**Del 2:** Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen och Norrmalm

**Del 3:** Rinkeby-Kista; Farsta; Skarpnäck och Östermalm

**Del 4:** Älvsjö; Bromma och Vantör

**Del 5:** Enskede-Årsta och Södermalm



Figur 1 Hastighetsplanens delområden.

## Rätt hastighet – för ett attraktivt Stockholms Stad

En hastighetsöversyn har stor betydelse för trafiksäkerhet, trygghet, miljö, tillgänglighet och stadskaraktär, både på kort och på lång sikt. Rätt hastighet bidrar till en attraktiv stad.

Hastighetsplaner för Stockholm är ett viktigt stöd i arbetet för att utveckla Stockholm i linje med stadens övergripande strategier och planer. Stockholms pågående befolkningstillväxt ställer nya krav på stadens framtida trafiksystem. Det gäller såväl förmåga att hantera alla trafikantgruppers framkomlighet som trafikens samspel med stadsmiljön.

Rätt hastighet på stadens 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 trafiksäkerhetsmålen. En av de viktigaste åtgärderna är en generell hastighetssänkning i staden genom ökad hastighetsefterlevnad. För att få trafikanterna att hålla angiven hastighet krävs att gatan är utformad så att den naturligt stödjer trafikanten att hålla hastighetsbegränsningen. Vilken

hastighetsgräns som en gata har signalerar även vilka trafikantgrupper som prioriteras. Lägre hastighet ger bättre förutsättningar för de oskyddade trafikanterna som vistas på gatan i form av ökad trafiksäkerhet, framkomlighet och trivsel. Rätt hastighet är också en förutsättning för att förbättra luften och minska buller och vibrationer.

### Varför införs nya hastigheter?

För att minska antalet dödade och svårt skadade i trafiken krävs riktade insatser inom de områden som har störst effekt på trafiksäkerheten. Hastigheten har störst potential att bidra till måluppfyllelsen genom att minska hastighetsöverträdelserna och hastighetssäkra korsningspunkter. En hastighetssänkning, genom ökad hastighetsefterlevnad, i hela staden på gator som inte är utformade för dagens hastigheter är en prioriterad åtgärd för att nå det övergripande trafiksäkerhetsmålet. Hastighetsplanerna är ett verktyg för att verkliggöra detta.

Samtidigt finns det huvudgator som kan tillåta högre hastigheter än i dag, även om det ibland först krävs vissa trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Höjda hastighetsgränser, där trafiksäkerheten medger detta, kan därför vara viktiga för att motverka de ökningarna av restiderna som de sänkta hastigheterna på andra gator innebär.

### Metodiken – Rätt fart i staden

Hastighetsplanen har arbetats fram enligt metodiken i handboken ”Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad” som tagits fram av Vägverket (nuvarande Trafikverket) och Sveriges Kommuner och Landsting. Under processens gång har Stockholms stad bedömt att resultatet och metodiken i handboken behöver justeras ytterligare för att fungera i praktiken och anpassas till de planer staden har för trafikmiljöerna. De principer för de nya hastighetsgränserna som tagits fram är följande:

**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 förskolor, 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 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 sträcka och korsningspunkter med ett korsningsavstånd på över 600m. 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.

#### Tidigare beslut

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

I samband med att trafiknämnden behandlade ärendet att ändra hastighetsgränserna inom del 1 (se figur 1 för områdesindelning) den 24 september 2015 fick kontoret i uppdrag att genomföra kommunikationsinsatser och förändring 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 till 60 km/h ska i möjligast mån trafikseparering ske med räcke/bred grönremsa eller dylikt på gator där detta saknas mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik. Vid hastighetshöjningar till 40 km/h ska i möjligast mån trafikseparering ske med kantsten 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.

- Højningar 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 till följd av den stora investeringsvolymen för del 1 (se figur 1 för områdesindelning) 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 (se figur 1 för områdesindelning) etapp 1 d.v.s. för gator med lågfrekvent busstrafik. För gator med högfrekvent busstrafik och som trafikeras av stombuss angavs att beslut kommer att fattas i särskild ordning. I enlighet med kontorets tjänsteutlåtande för ärendet kommer kontoret innan genomförandebeslut, i separata ärenden för varje delområde, 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.

**Ärendets beredning**

Arbetet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har hållits med stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, och berörda stadsdelsförvaltningar. Kontoret har även haft en dialog med trafikförvaltningen i regionen och Trafikverket. Hastighetsplanerna för Bromma, Älvsjö och Vantör var på extern remiss under augusti 2016 och december 2016. Remissen



skickades till många berörda parter såsom statliga verk, grannkommuner och intresseorganisationer.

### **Hastighetsplan för Bromma, Älvsjö och Vantör**

#### **Inkomna remissynpunkter**

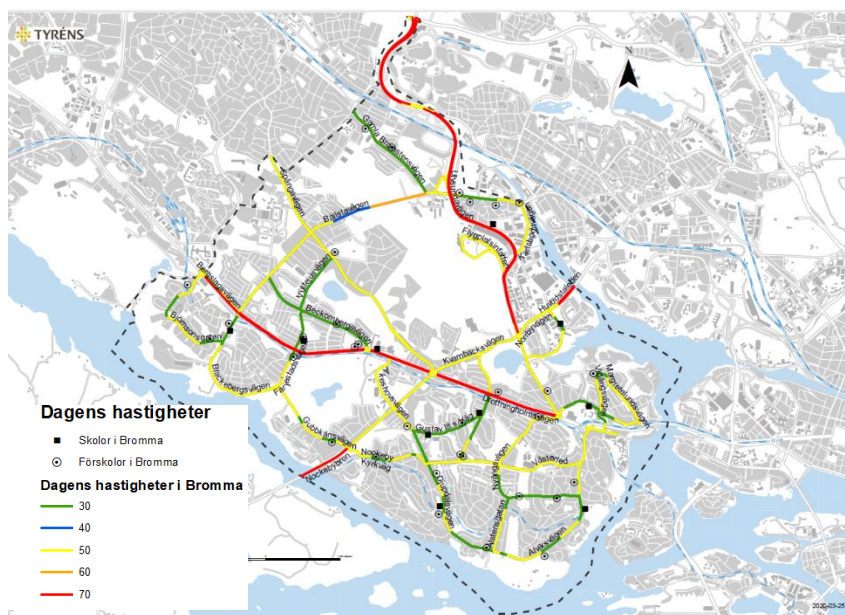
Under remisstiden inkom synpunkter från 40 instanser.

Majoriteten av synpunkterna var invändningar mot föreslagna höjningar av hastigheten. Det ansågs att hastigheterna borde utgå mer ifrån de oskyddade trafikanternas förutsättningar och trafiksäkerhet och att hastigheterna förbi skolor och förskolor borde vara 30 km/tim. Försämrade miljö- och hälsoaspekter nämndes också som en negativ konsekvens av hastighetshöjningar.

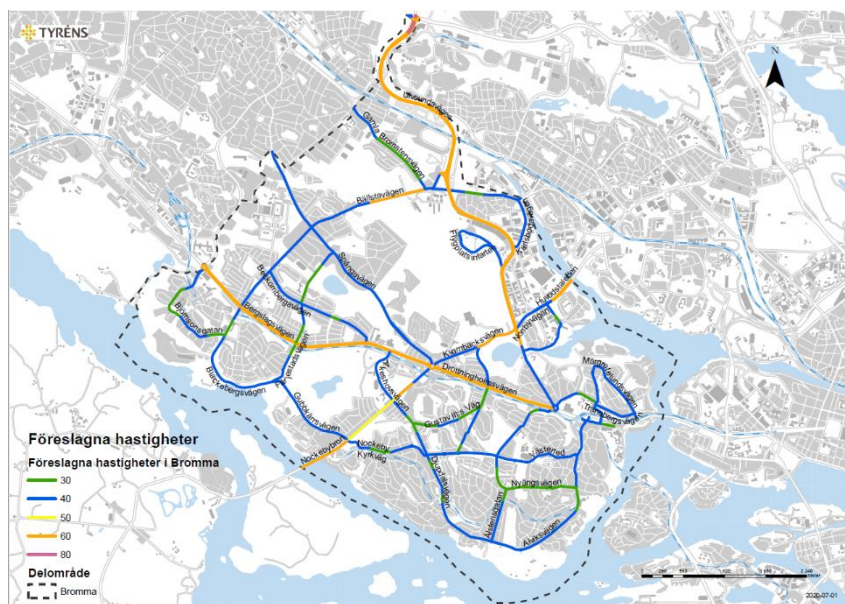
En sammanställning av remissynpunkterna går att läsa i bilaga 2. Efter remissomgången har förslaget bearbetats utifrån de inkomna synpunkterna.

#### **Förslag till nya hastigheter**

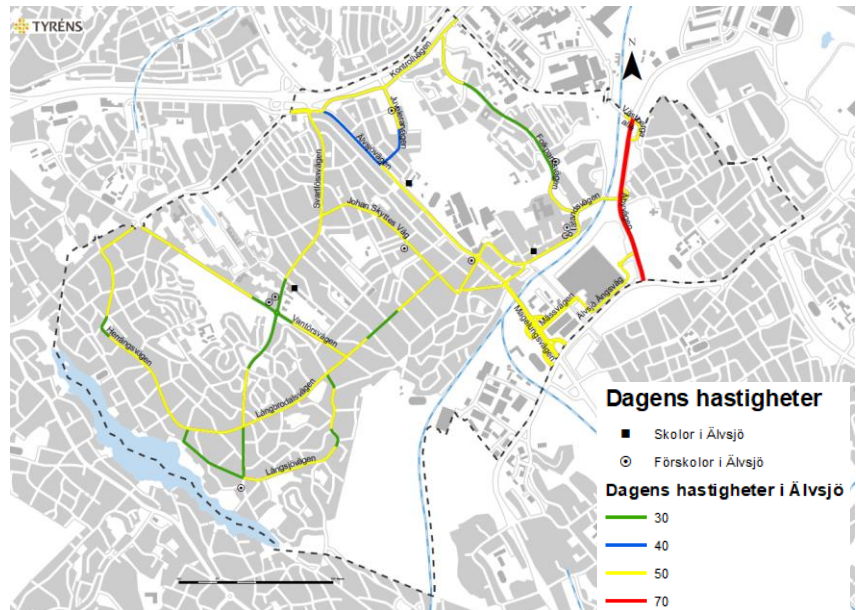
Ambitionen i arbetet med hastighetsplanerna har varit att få fram en väl avvägd hastighet på varje enskild gata. Hastigheten ska avspegla gatans funktion och utformning i ett nuläge samt ge en inriktning till hur trafikmiljön bör utvecklas. Det är viktigt att hastighetsplanen inte ses som ett statiskt dokument, utan i takt med att staden utvecklas kommer också hastighetsgränserna behöva ses över utifrån resonemanget ovan. Förslaget till nya hastighetsgränser i de utredda stadsdelsområdena presenteras i bilaga 2. Kartorna visar inte exakta placeringar av nya vägmärken utan ska ses som principbilder. Figur 2-7 nedan visar befintliga och föreslagna hastighetsgränser i delområde 4



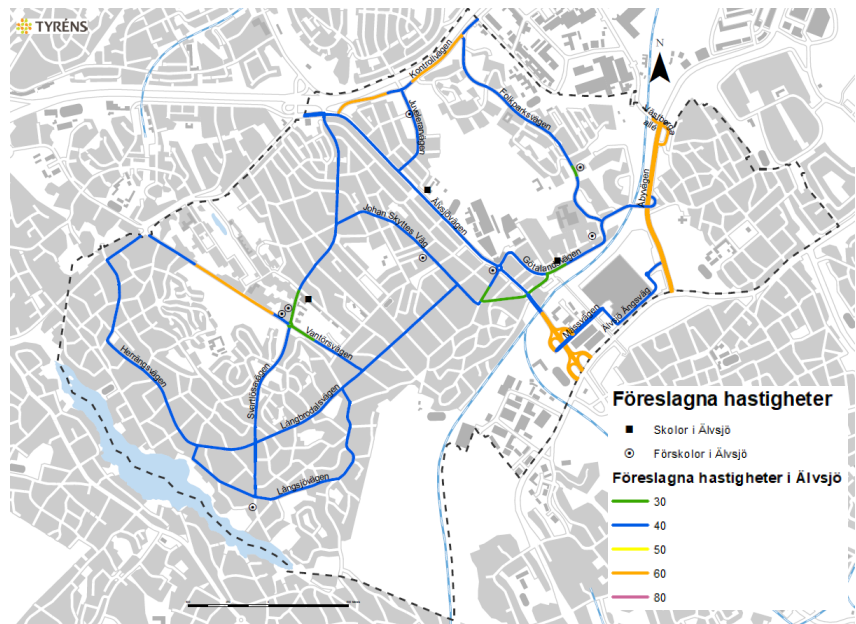
Figur 2 Befintliga hastighetsgränser i Bromma.



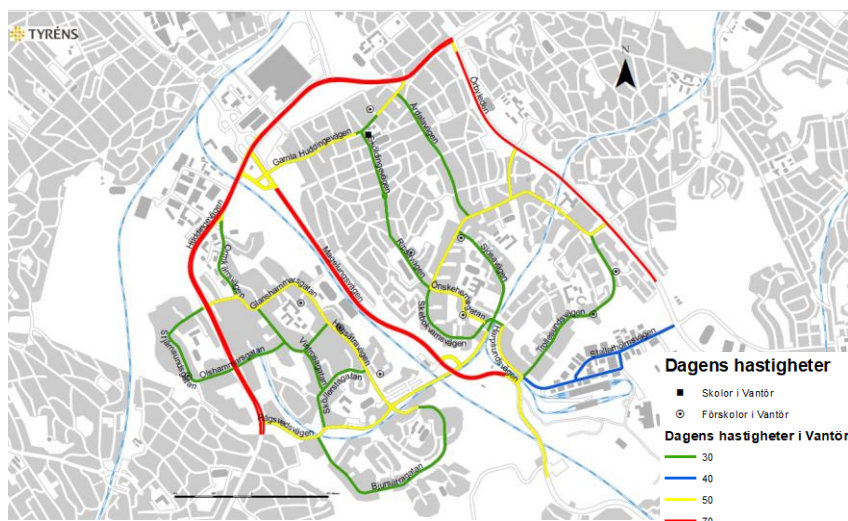
Figur 3 Föreslagna hastighetsgränser i Bromma.



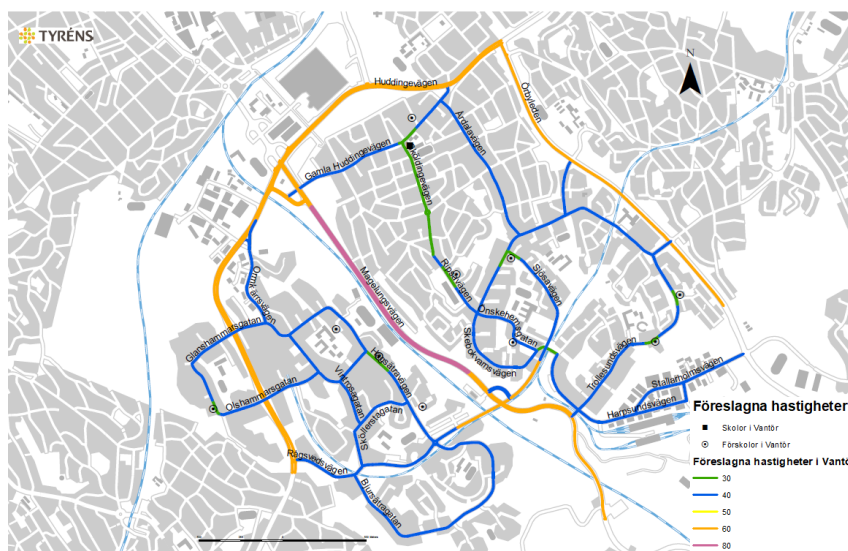
Figur 4 Befintliga hastighetsgränser i Älvsjö.



Figur 5 Föreslagna hastighetsgränser i Älvsjö.



Figur 6 Befintliga hastighetsgränser i Vantör.



Figur 7 Föreslagna hastighetsgränser i Vantör.

Förslagen innebär som helhet att många gator får sänkt hastighet, merparten från 50 km/tim till 40 km/tim. Några gator föreslås få höjd hastighet, från 30 km/tim till 40 km/tim, från 50 km/tim till 60 km/tim och från 70 km/tim till 80 km/tim. Ambitionen är att hastighetsgränserna 50 km/tim och 70 km/tim på sikt ska fasas ut i Stockholms stad.

### Avsteg från beslut om trafikseparering

Nedan presenteras de gator som saknar trafikseparering i enlighet med trafیکنämndens beslut 2015-09-24. Kontoret ska enligt beslutet i möjligaste mån separera de oskyddade trafikanterna från motorfordonstrafiken vid hastighetshöjningar. Att genomföra trafiksepareringar är generellt en dyr åtgärd. Tidsmässigt innebär

det även längre tid för genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden eftersom ett större projekt tar längre tid att bygga än de föreslagna punktåtgärderna. Kontoret bedömer att det är svårt att inom den långsiktiga budgetramen rymma stora investeringar för trafikseparering inom projektet Hastighetsplanen. Kontoret ser att en konsekvens kan bli att andra, mer angelägna trafiksäkerhetsåtgärder, förskjuts länge i tid. Kontoret föreslår därför avvikelser från beslut i trafiknämnden 2015-09-24 på platser där kontoret ser att det är möjligt att uppnå god trafiksäkerhetsstandard även utan åtgärder. Dessa avsteg redovisas nedan. Om trafiknämnden inte beviljar avstegen kommer hastighetshöjningen, så som föreslaget, inte att genomföras.

#### Bromma

##### **Abrahamsbergsvägen**

För Abrahamsbergsvägen, mellan Gustav III:s väg och Grundläggargvägen, föreslås avsteg från nämndes beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. De aktuella sträckorna planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/h. Cykling sker idag i blandtrafik och gång sker på gångbanor.

Den aktuella sträckan ansluter inte till något befintligt cykelstråk längs Abrahamsbergsvägen. Gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd (cirka 3 000 fordon/dygn) och uppmätt hastighet är cirka 22 km/tim (85-percentil). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling fortsättningsvis kan ske i blandtrafik.



*Figur 8 Abrahamsbergsvägen mellan Gustav III:s väg och Grundläggargvägen.*

##### **Alviksvägen**

För Alviksvägen, på sträckorna Grönviksvägen – Ålstensgatan, strax öster om Storskogsvägen, Djurklouvägen – Flädermorsbacken, föreslås ett avsteg från nämndes beslut

gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. De aktuella sträckorna planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/h. Cykling sker idag i blandtrafik och gång sker på gångbanor. De aktuella sträckorna ansluter inte till något befintligt cykelstråk längs Alviksvägen.

Gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd (cirka 1 800 fordon/dygn) och uppmätt hastighet är cirka 47 km/tim (85-percentil). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling fortsättningsvis kan ske i blandtrafik.



*Figur 9 Alviksvägen strax norr om Djurklouvägen.*

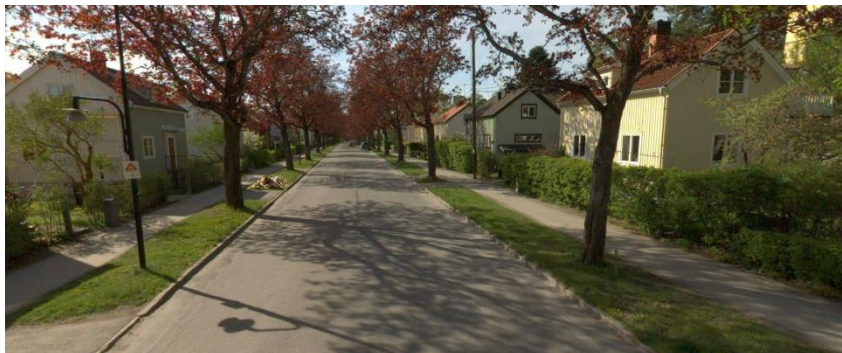


*Figur 10 Alviksvägen väster om Ålstensgatan.*

### **Beckombergavägen**

För Beckombergavägen, på sträckorna Egilsvägen – Bällstavägen och strax väster om Stolpevägen – Bergslagsvägen, föreslås avsteg från nämndes beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. De aktuella sträckorna planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/h. Cykling sker idag i blandtrafik och gång sker på gångbanor.

Gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd (cirka 1 700-2 000 fordon/dygn) och uppmätt hastighet är cirka 40-42 km/tim (85-percentil). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling fortsättningsvis kan ske i blandtrafik.



*Figur 11 Beckomberga vägen mellan Egilsvägen och Tacitusvägen.*

### **Bällstavägen**

För Bällstavägen, mellan Kratsbodavägen – Tegelbergsvägen, föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Den aktuella sträckan planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/h. Cykling sker idag i cykelfält och på cykelbanor. Cykelfält finns innan och förbi busshållplatserna. Gång sker på gångbanor.

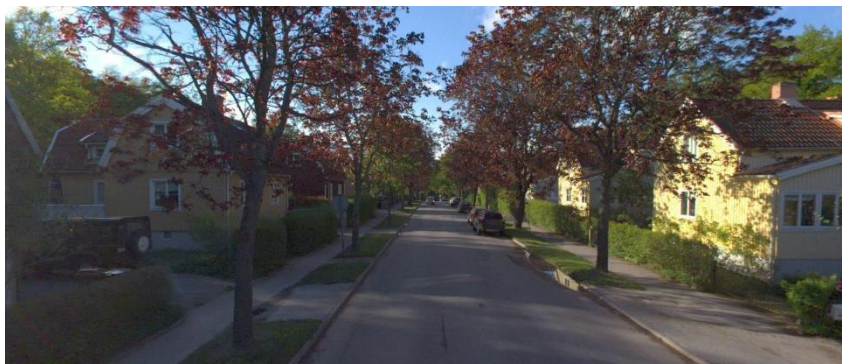


*Figur 12 Bällstavägen, mellan Kratsbodavägen och Tegelbergsvägen.*

### **Djupdalsvägen**

För Djupdalsvägen, på sträckorna Gustav III:s väg – norr om Visvägen, Rimmargatan – Djupdalsvägen 21, Virvelvindsvägen – tunnelbanespåret, föreslås ett avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. De aktuella sträckorna planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/h. Cykling sker idag i blandtrafik och gång sker på gångbanor.

Gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd (cirka 2 200 fordon/dygn) och uppmätt hastighet är cirka 42 km/tim (85-percentil). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling fortsättningsvis kan ske i blandtrafik.



*Figur 13 Djupdalsvägen mellan Gustav III:s väg och Västerled.*

### **Gamla Bromstensvägen**

För Gamla Bromstensvägen, mellan Trågvägen och Sundbyvägen, föreslås ett avsteg från nämndes beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Den aktuella sträckan planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/h. Cykling sker idag i blandtrafik och gång sker på gångbanor.

På de delar av Gamla Bromstensvägen som föreslås få en hastighetsgräns på 40 km/tim är bebyggelsen indragen och gaturummet kantas av grönområden.

Gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd (cirka 3 000 fordon/dygn) och uppmätt hastighet är cirka 42 km/tim (85-percentil). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling fortsättningsvis kan ske i blandtrafik.



*Figur 14 Gamla Bromstensvägen mellan Trågvägen och Sundbyvägen.*

### **Gustav III:s väg**

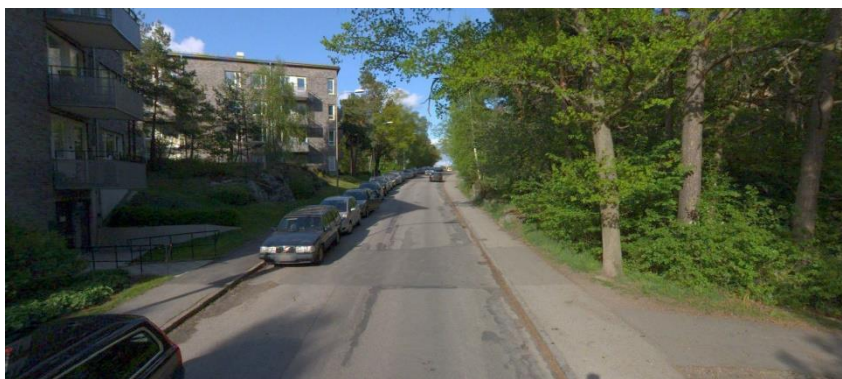
För Gustav III:s väg, på sträckorna Djupdalsvägen - Åkerlundsgatan och Rörlägggarvägen – Tapetserarvägen, föreslås avsteg från nämndes beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. De aktuella sträckorna planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/h. I grönområdet,



längs delar av de aktuella sträckorna, löper ett GC-nät väl avskilt från gatan. Dikt an gatan finns en gångbana.



*Figur 15 Gustav III:s väg mellan Djupdalsvägen och Åkerslundsgatan.*



*Figur 16 Gustav III:s väg mellan Tapetserarvägen och Rörläggärvägen.*

### **Kvarnbacksvägen**

För Kvarnbacksvägen, mellan Hemslöjdsvägen och Ulvsundavägen, föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering med räcke/bred grönremsa eller dylikt. Den aktuella sträckan planeras få en höjd hastighetsgräns från 50 till 60 km/h. En gång- och cykelbana som är separerad mot motorfordonstrafiken med kantsten finns.

Den aktuella sträckan utgör ett transportrum där bebyggelsen är väl tillbakadragen från vägen och det finns få gcm-passager i plan över vägen. Enligt trafikmätningar från 2019 är 85-percentilen på sträckan 58 km/tim.



*Figur 17 Kvarnbacksvägen mellan Hemslöjdsvägen och Linta gårdsväg.*

### **Margretelundsvägen**

För Margretelundsvägen, mellan Vidängsvägen och Ödmårdsvägen, föreslås ett avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Den aktuella sträckan planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/h.

Cykling sker i blandtrafik och gång sker på gångbanor. Den aktuella sträckan ansluter inte till något befintligt cykelstråk längs Margretelundsvägen.



*Figur 18 Margretelundsvägen mellan Hoburstigen och Ödmårdsvägen.*

### **Tranebergsvägen**

För Tranebergsvägen, på sträckorna Hunnebergsvägen – Vidängsvägen, strax öster om Grindstuvägen – Ulvsunda slottsväg, föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Den aktuella sträckan planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/h. I grönområdet, längs Hunnebergsvägen – Vidängsvägen, löper ett gc-nät väl avskilt från gatan. Strax öster om Grindstuvägen – Ulvsunda slottsväg sker cykling i blandtrafik. En gångbana finns längs de aktuella sträckorna.

Gatan trafikeras av cirka 3 500-3 800 fordon/dygn och uppmätt hastighet är cirka 42-43 km/tim (85-percentil) på de sträckor där hastighetsbegränsningen idag är 30 km/tim.



*Figur 19 Tranebergsvägen mellan Vidängsvägen och Hunnebergsvägen.*



*Figur 20 Tranebergsvägen mellan Åkerhielmsgatan och Restadsvägen.*

### **Ulsundavägen**

För Ulsundavägen, på sträckan norr om Kvarnbacksvägen – norr om Johannesfredsvägen, föreslås ett avsteg från nämndens beslut om separering med räcke/bred grönremsa eller dylikt. Den aktuella sträckan planeras få en höjd hastighetsgräns från 50 till 60 km/h.

Gående och cyklister färdas idag på cykelbana som är separerad från biltrafiken med kantsten alternativt säkerhetszon. Den aktuella sträckan utgör ett transportrum där bebyggelsen är väl tillbakadragen från vägen och det finns få gcm-passager i plan över vägen.



*Figur 21 Ulvsundavägen mellan Johannesfredsvägen och Kvarnbacksvägen (bilden är tagen innan cykelbanan t.v. i bild byggdes om).*

### **Vidängsvägen**

För Vidängsvägen, på sträckorna Tranebergsvägen – strax norr om Drottningholmsvägen och Nipfjällsvägen – Margretelundsvägen föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. De aktuella sträckorna planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/h. Cykling sker i blandtrafik på och gång sker på gångbanor.

Gatan trafikeras av cirka 2 100-2 900 fordon/dygn och uppmätt hastighet är cirka 34-36 km/tim (85-percentil) på de sträckor där hastighetsbegränsningen idag är 30 km/tim.



*Figur 22 Vidängsvägen mellan Tranebergsvägen och Gustavslundsvägen.*

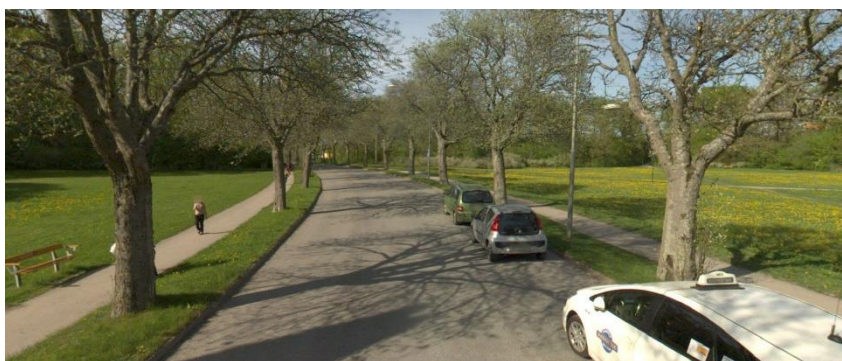
### **Vultejusvägen**

För Vultejusvägen, på sträckorna Dybecksvägen – Beckombergavägen och norr om Peringskiöldsvägen – Spångavägen, föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. De aktuella sträckorna planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/h.

Cykling sker idag i blandtrafik och gång sker på gångbanor. Enligt trafikmätningar från 2017 trafikeras gatan av cirka 1 200 fordon/dygn och uppmätt hastighet är cirka 40 km/tim (85-percentil) på sträckan Dybecksvägen – Beckombergavägen.



*Figur 23 Vultejusvägen mellan Spångavägen och Bergenhielmsgatan.*



*Figur 24 Vultejusvägen mellan Dybecksvägen och Beckombergavägen.*

### **Västerled**

För Västerled, i anslutning till Sigurdsvägen, föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Den aktuella sträckan planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/h. Cykling sker i blandtrafik och gång på gångbanor. Den aktuella sträckan ansluter inte till något befintligt cykelstråk längs Västerled.



*Figur 25 Västerled strax öster om Sigurdsvägen.*

### Älvsjö

#### **Folkparksvägen**

För Folkparksvägen, mellan Kristallvägen och Sandalmakargatan, föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Den aktuella sträckan planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/h. Cykling sker huvudsakligen på cykelbanor men förbi busshållplatser sker cykling i blandtrafik. Gång sker på gångbanor.



*Figur 26 Folkparksvägen, mellan Kristallvägen och Sandalmakarbacken.*

#### **Herrängsvägen**

För Herrängsvägen, mellan Aklejavägen och strax väster om Tussilagostigen, föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Den aktuella sträckan planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/h. Cykling sker i blandtrafik och gång på gångbanor. Den aktuella sträckan ansluter inte till något befintligt cykelstråk längs Herrängsvägen.

Enligt trafikmätningar från 2019 trafikeras gatan av cirka 1 900 fordon/dygn och uppmätt hastighet är cirka 36 km/tim (85-percentil).



*Figur 27 Herrängsvägen strax väster om Tussilagostigen.*



*Figur 28 Herrängsvägen strax söder om Irisvägen.*

### **Långbrodalsvägen**

För Långbrodalsvägen, mellan Viktoriavägen och Pukslagargatan, föreslås ett avsteg från nämndes beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Den aktuella sträckan planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/h. Cykling sker i blandtrafik och gång på gångbanor.

Enligt trafikmätningar från 2019 trafikeras gatan av cirka 3 900 fordon/dygn och uppmätt hastighet är cirka 39 km/tim (85-percentil).



*Figur 29 Långbrodalsvägen mellan Viktoriavägen och Pukslagargatan.*

### **Långsjövägen**

För Långsjövägen, på sträckorna Svartlösavägen – Långbrodalsvägen, Karlsundsvägen – Guldbaggestigen och Långsjövägen 64 - Långbrodadalsvägen, föreslås ett avsteg från nämndes beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. De aktuella sträckorna planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/h. I grönområdet längs gatan, mellan Gårdsstigen och Sälgstigen, löper ett gc-nät väl avskilt från gatan. I övrigt sker cykling i blandtrafik och gång på gångbanor. De aktuella sträckorna ansluter inte till något befintligt cykelstråk längs Långsjövägen.

Gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd (cirka 800-2 000 fordon/dygn) och uppmätt hastighet är cirka 42-43 km/tim (85-percentil). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling fortsättningsvis kan ske i blandtrafik.



*Figur 30 Långsjövägen mellan Långsjövägen 64 och Långbrodalsvägen.*



*Figur 31 Långsjövägen mellan Långbrodalsvägen och Svartlösavägen.*





*Figur 32 Långsjövägen mellan Guldbaggestigen och Karlslundsvägen*

### **Kontrollvägen**

För Kontrollvägen, på sträckorna Älvsjövägen – Kedjevägen och Diamantbacken – Folkparksvägen, föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering med räcke/bred grönremsa eller dylikt. De aktuella sträckorna planeras få en höjd hastighetsgräns från 50 till 60 km/h. Det finns en cykelbana som separeras från körbanan med kantsten. I den signalreglerade korsningen med Juvelerarvägen finns inget vänstersvängskörfält och därmed föreslås en lokal hastighetssänkning till 40 km/tim. I övrigt föreslås sträckan mellan Älvsjövägen och Folkparksvägen få en hastighetsbegränsning på 60 km/tim.

Den aktuella sträckan utgör ett transporttrum där bebyggelsen är väl tillbakadragen från vägen och det saknas passager i plan över vägen.

Enligt trafikmätningar från 2019 trafikeras gatan av 6 000 – 8 000 fordon per dygn och 85-percentilen är 58-61 km/tim.



*Figur 33 Kontrollvägen väster om Juvelerarvägen.*



*Figur 34 Kontrollvägen öster om Juvelerarvägen.*

### **Svartlösavägen**

För Svartlösavägen, på sträckan Långbrodalsvägen - Långsjövägen, föreslås avsteg från nämndes beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. De aktuella sträckorna planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/h.

Enligt trafikmätningar från 2019 trafikeras gatan av relativt liten trafikmängd (1 200 fordon/dygn) och 85-percentilen är 43 km/tim.



*Figur 35 Svartlösavägen mellan Vårdkasevägen och Vallmovägen.*

### **Vantör**

#### **Bjursätragatan**

För Bjursätragatan föreslås ett avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Gatan planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/tim. Idag sker gång på gångbanor och cykling sker i blandtrafik.

Bjursätragatan har idag en hastighetsbegränsning på 30 km/tim. Gatan planeras få en höjd hastighetsgräns till 40 km/tim. Gatan

trafikeras av relativt liten trafikmängd (1 600-2 700 fordon/dygn) och uppmätt hastighet är cirka 40-42 km/tim (85-percentil).



*Figur 36 Bjursätragatan väster om Gillerbacken.*

### **Glanshammarsgatan**

För Glanshammarsgatan, på sträckan Huddingevägen-Stjärnsundsgatan, föreslås ett avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Sträckan planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/tim. Gång sker på gångbanor och cykling sker i blandtrafik, det finns även ett friliggande gång- och cykelnät i området.

Sträckan trafikeras av relativt liten trafikmängd (cirka 1 400 fordon/dygn) och uppmätt hastighet är cirka 42 km/tim (85-percentil). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling fortsättningsvis kan ske i blandtrafik.



*Figur 37 Glanshammarsgatan väster om Huddingevägen.*

### **Magelungsvägen**

För Magelungsvägen, på sträckan Trollesundsvägen-Snösättravägen, föreslås ett avsteg från nämndens beslut gällande separering med räcke/bred grönremsa eller dylikt. Sträckan planeras få en höjd hastighetsgräns från 50 till 60 km/tim. En gång- och cykelbana som är separerad mot motorfordonstrafiken med kantsten finns.

Den aktuella sträckan utgör ett transportrum där bebyggelsen är väl tillbakadragen från vägen och det finns få gcm-passager i plan över vägen. Enligt trafikmätningar från 2019 trafikeras sträckan av cirka 15 000 fordon/dygn och 85-percentilen 58 km/tim.



*Figur 38 Magelungsvägen mellan Trollesundsvägen och Snösättravägen.*

### **Olshammarsgatan**

För Olshammarsgatan föreslås ett avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Sträckan planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/tim. Gång sker på gångbanor och cykling sker i blandtrafik, det finns även ett friliggande gång- och cykelnät i området.

Olshammarsgatan trafikeras av cirka 1 600-3 500 fordon/dygn och uppmätt hastighet är cirka 24-40 km/tim (85-percentil). Kontorets bedömning är mot bakgrund av detta att cykling fortsättningsvis kan ske i blandtrafik.



*Figur 39 Olshammarsgatan öster om Huddingevägen.*



*Figur 40 Olshammarsgatan väster om Huddingevägen.*

### **Porlabacken**

För Porlabacken föreslås ett avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Gatan planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/tim. Gång sker på gångbanor och cykling sker i blandtrafik, det finns även ett friliggande gång- och cykelnät i området.



*Figur 41 Porlabacken i höjd med Porlabacken 35.*

### **Ripsavägen**

För Ripsavägen föreslås ett avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Gatan planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/tim. Gång sker på gångbanor och cykling sker i blandtrafik.

Ripsavägen trafikeras av relativt liten trafikmängd (cirka 1 700 fordon/dygn) och uppmätt hastighet är cirka 36 km/tim (85-percentil).



*Figur 42 Ripsavägen i höjd med Sköldingevägen.*



*Figur 43 Ripsavägen mellan Skebokvarnsväg och Bälingevägen.*

### **Rågsvedsvägen**

För Rågsvedsvägen, på sträckan Garphyttegränd – strax söder om Önskehemsgatan föreslås ett avsteg från nämndens beslut gällande separering med räcke/bred grönremsa eller dylikt. Sträckan planeras få en höjd hastighetsgräns från 50 till 60 km/tim. En gång- och cykelbana som är separerad mot motorfordonstrafiken med kantsten finns.

Rågsvedsvägen trafikeras av cirka 10 000-12 000 fordon/dygn och uppmätt hastighet är cirka 52-59 km/tim (85-percentil).



*Figur 44 Rågsvedsvägen mellan Garphyttegränd och Mellanvägsbacken.*



*Figur 45 Rågsvedsvägen mellan Önskehemsgatan och Mellanvägsbacken.*

### **Sjösavägen**

För Sjösavägen, på sträckan Rågsvedsvägen – Sjösavägen 31, föreslås ett avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Sträckan planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/tim. Gång sker på gångbanor. I den sydligaste delen av Sjösavägen finns en enkelriktad cykelbana i sydlig riktning, i övrigt sker cykling i blandtrafik och det finns ett friliggande gång- och cykelnät i området.

En detaljplan med förslag om en cykelbana som knyter ihop Sjösavägen med det friliggande cykelnätet på den södra delen av Sjösavägen har varit ute på samråd under 2020.

Den södra delen av Sjösavägen trafikeras av cirka 3 900 fordon/dygn och uppmätt hastighet är cirka 51 km/tim (85-percentil). Den norra delen av gatan trafikeras av cirka 4 300 fordon/dygn och 85-percentilen är 39 km/tim.



*Figur 46 Södra delen av Sjösavägen*



*Figur 47 Sjösavägen i höjd med Sjösavägen 85.*

### **Skebokvarnsvägen**

För Skebokvarnsvägen, på sträckan Ripsavägen-Önskehemsgatan, föreslås ett avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Sträckan planeras få en höjd hastighetsbegränsning från 30 till 40 km/tim. På sträckan sker gång på gångbanor och cykling i blandtrafik.

Skebokvarnsvägen, mellan Ripsavägen och Önskehemsgatan, trafikeras av en relativt liten trafikmängd (cirka 1 700 fordon/dygn) och uppmätt hastighet är cirka 38 km/tim (85-percentil).



*Figur 48 Skebokvarnsvägen i höjd med Skebokvarnsvägen 322.*

### **Sköllerstagatan**

För Sköllerstagatan föreslås ett avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Gatan planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/tim. Gång sker på gångbanor och cykling i blandtrafik, det finns även ett friliggande cykelnät i området.

Sköllerstagatan trafikeras av en relativt liten trafikmängd (cirka 1 800-2 000 fordon/dygn) och uppmätt hastighet är cirka 42 km/tim (85-percentil).





*Figur 49 Sköllerstagan mellan Göksholmsbacken och Vintrosagatan.*

### **Stjärnsundsgatan**

För Stjärnsundsgatan, på sträckan Glanshammarsgatan-Stjärnsundsgatan 25, föreslås ett avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Sträckan planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/tim. Gång sker på gångbanor och cykling sker i blandtrafik, det finns även ett friliggande gång- och cykelnät i området.

Sträckan trafikeras av en relativt liten trafikmängd (cirka 900 fordon/dygn) och uppmätt hastighet är cirka 42 km/tim (85-percentil).



*Figur 50 Stjärnsundsgatan i höjd med Stjärnsundsgatan 21.*

### **Trollesundsvägen**

För Trollesundsvägen, på sträckorna Harpsundsvägen – söder om Rekarnevägen, söder om Läggestavägen – Söder om Ottekilsvägen och norr om Ottekilsvägen – Grycksbovägen, föreslås avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. På sträckorna sker gång

på gångbanor och cykling i blandtrafik, det finns även ett friliggande GC-nät i området.

Sträckorna trafikeras av cirka 2 000 fordon/dygn och uppmätt hastighet är cirka 46 km/tim.



*Figur 51 Trollesundsvägen i höjd med Trollesundsvägen 137.*



*Figur 52 Trollesundsvägen i höjd med Läggestavägen.*

### **Vintrosagatan**

För Vintrosagatan föreslås ett avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Gatan planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/tim. På sträckan sker gång på gångbanor och cykling sker i blandtrafik, det finns även ett friliggande gång- och cykelnät som löper parallellt med gatan.

Vintrosagatan trafikeras av relativt liten trafikmängd (cirka 1 700-2 900 fordon/dygn) och uppmätt hastighet är cirka 36-45 km/tim (85-percentil).



*Figur 53 Vintrosavägen strax väster om Olshammarsgatan.*



*Figur 54 Vintrosagatan strax öster om Olshammarsgatan.*

### **Årdalavägen**

För Årdalavägen föreslås ett avsteg från nämndens beslut gällande separering mellan gång- och cykeltrafik och motorfordon. Gatan planeras få en höjd hastighetsgräns från 30 till 40 km/tim. På Årdalavägen sker gång på gångbanor och cykling sker i blandtrafik.

Gatan trafikeras av relativt liten trafikmängd (cirka 1 500-2 000 fordon/dygn) och uppmätt hastighet är cirka 36-42 km/tim (85-percentil).



*Figur 55 Årdalavägen mellan Aspövägen och Helgestavägen.*

### Skolor och förskolor

Förutom att hastighetsgränsen ska vara 30 km/tim vid skolor beslutade kommunfullmäktige 2017-04-24 att detta även ska gälla vid förskolor om inte rimliga skäl för annat föreligger. Kontoret har därför låtit göra en inventering av förskolor i delområde 4, som ligger i anslutning till en väg som föreslås få en hastighetsgräns högre än 30 km/tim. Inventeringen av förskolor redovisas i bilaga 3.

För att identifiera förskolor som berörs av kommunfullmäktigebeslutet har kontoret med hjälp av utbildningsförvaltningen tagit fram en lista över alla förskolor som ligger inom 75 meter från en huvudgata med hastighetsgräns högre än 30 km/tim. Kontoret har studerat placering av entré och förskolgård genom kartor och platsbesök. Förskolor som bedömts ligga väl avskilda från gator som har en högre hastighetsgräns än 30 km/tim eller har en entré som ligger på en tvärgata med hastighetsgräns 30 km/tim föreslås inte få en sänkt hastighetsgräns.

Totalt 52 stycken förskolor har studerats. Följande kriterier har använts för att bedöma om hastighetsgränsen ska vara 30 km/tim vid förskolan eller om det kan anses finnas rimliga skäl att ha en annan hastighetsgräns:

- Incitament att röra sig i gaturummet (finns det passager för gående, cyklister eller mopedister i plan, målpunkter på vardera sidan om gatan, busshållplatsers placering m.m.)
- Synlighet från gatan (finns det indikationer i gaturummet på att förskoleverksamheten är placerad intill gatan)
- Flera pedagogiska verksamheter nära varandra (leder till en större koncentration av barn på platsen)

Utifrån denna kartläggning och kriterierna för vad som är rimliga skäl för annan gräns än 30 km/tim föreslås att:

- Hastighetsgränsen 30 km/tim behålls vid 10 förskolor där kontoret hade föreslagit att hastighetsgränsen 30 km/tim ska behållas i remissversionen
- Hastighetsgränsen 30 km/tim behålls vid 11 förskolor där kontoret hade föreslagit en höjning från 30 km/tim till 40 km/tim i remissversionen

- Hastighetsgränsen sänks till 30 km/tim vid 5 förskolor som idag har 50 km/tim. För dessa hade kontoret i remissen föreslagit att hastighetsgränsen skulle sänkas till 40 km/tim

Avsteg från kommunfullmäktiges beslut gällande hastighetsgränsen 30 km/tim vid förskolor föreslås för 26 förskolor. Huvuddelen av dessa ligger mycket väl avskilda från huvudgatan och/eller har en entré mot en tvärgata. Dessa förskolor ingår ändå i inventeringen då de är lokaliserade inom 75 meter från huvudgatan.

- Hastighetsgränsen sänks till 40 km/tim utanför 15 förskolor som idag har 50 km/tim. Av dessa hade kontoret i remissversionen föreslagit att hastigheten skulle sänkas till 40 km/tim utanför 15 förskolor och till 30 km/tim utanför 1 förskola
- Hastighetsgränsen höjs till 40 km/tim utanför 10 förskolor som idag har 30 km/tim. Av dessa hade kontoret i remissversionen föreslagit att hastigheten skulle höjas till 40 km/tim utanför 8 förskolor och att behålla 30 km/tim utanför 2 förskolor
- Hastighetsgränsen sänks till 40 km/tim och 60 km/tim utanför 1 förskola som idag har 50 km/tim och 70 km/tim.

I kartläggningen som finns i bilaga 3 kan motiveringen till valda hastighetsgränser utanför förskolor läsas i sin helhet. Anledningar till en högre hastighetsgräns än 30 km/tim inkluderar:

- Det finns inga indikationer i gaturummet att förskoleverksamheten är placerad intill gatan. Exempelvis ligger entré på tvärgata eller via en separat entré.
- Det finns begränsat incitament att röra sig i gaturummet. Exempelvis att andra målpunkter saknas eller ligger i anslutning till förskola på samma sida gatan. Vid 60 km/tim är gång- och cykel helt separerad med planskilda korsningar.
- Flera pedagogiska verksamheter finns inte i anslutning till varandra, eller nås via tvärgata eller separat entré.

### **Avsteg förskolor och skolor**

#### **Bromma**

- Förskolan Djurkloun, Ålstens Montessoriförskola, Förskolan Nockebyvägen 20, Förskolan

Äppelvikstorget, Förskolan Gubbkärrsvägen 29,  
Föräldrakooperativet Storken, Förskola Ulven,  
Förskolan Trandansen, Förskolan Mulleylan,  
Förskolan Spira Bärnstenen, Förskolan Kyrkbacken  
12, Förskolan Raketten, Förskolan Gliavägen 130,  
Förskolan Klintbacken, Förskola Raoul Wallenberg,  
Förskola Dartanjangs gata, Förskola Minken

#### Älvsjö

- Förskolan Våga vilja, Förskolan Muminstugan (längs Vantörsvägen), Förskolan Mockasinen, Förskolan Örtagården Pysslingen, Förskolan Solängen, Förskolan Solkatten

#### Vantör

- Förskolan Jordklotet, Förskolan Önskeringen, Förskolan Triangeln, Förskolan Sture

### **Konsekvenser avseende buller, vibrationer och luftkvalitet**

På gator där hastigheten föreslås höjas krävs enligt beslut i trafiknämnden 2015-09-24 fördjupade utredningar på hur hastighetshöjningar påverkar buller, vibrationer och luftkvalitet. Utredningarna har resulterat i att nya föreslagna hastighetsgränser har tagits fram för ett fåtal sträckor.

Nedan följer en sammanfattning av resultatet i utredningarna.

#### **Buller**

Syftet med en justering av hastighetsgränserna är att uppnå ökad trafiksäkerhet. En annan positiv aspekt är att bullernivåerna kan förbättras på gator där den faktiska hastigheten blir lägre. Framför allt på gator med högre hastigheter ger en sänkt medelhastighet effekt på bullret. Om medelhastigheten sänks från ex. 50 km/tim till 40 km/tim kan de ekvivalenta bullernivåerna minska med cirka 1 dB. Decibel är en logaritmisk skala vilket till exempel innebär att om antal fordon fördubblas ökar ljudnivån med 3 dB(A) respektive minskar med 3 dB(A) vid halvering av fordonsmängden. 3 dB(A) upplevs inte som en fördubbling men skillnaden är hörbar.

Den beräknade skillnaden vid hastighetshöjning från 30 till 40 km/h är enligt Naturvårdsverkets rapport 4653, 0 dBA. Beräkning är därför utförd för de 11 av totalt 48 sträckor där

hastighetshöjning innebär nya hastighetsrestriktioner över 40 km/h.

Utgående från beräknade ekvivalenta ljudnivåer och i jämförelse mot uppmätt 85 percentil får tre sträckor 2-3 dBA högre ljudnivå efter föreslagen hastighetshöjning. Sträckorna är på Rågsvedsvägen, Västberga Allé och Vantörsvägen. Sträckorna beräknas få ljudnivåer under 60 dBA efter hastighetshöjning och uppfyller därför riktvärden enligt Stockholms stad.

#### Luftkvalitet

Införande av hastighetsplanen kommer att innebära en viss förändring av halterna av kvävedioxider (NO<sub>2</sub>) och partiklar (mätt som PM<sub>10</sub>) i luften på de gator som berörs. Både trafikens utsläpp av avgaser och slitagepartiklar påverkas med förändrad hastighet. Slitagepartiklar i trafikmiljö orsakas främst av dubbdäckens slitage på vägbanan men bildas också vid slitage av bromsar och däck. Längs starkt trafikerade vägar utgör slitagepartiklarna huvuddelen av PM<sub>10</sub>-halterna, medan avgaspartiklarna bara ger ett litet bidrag till de totala halterna.

Genomsnittliga hastighetsmodeller tyder på att en lägre hastighetsgräns i stadsområden kan leda till ökade utsläpp av trafikavgaser, medan högre skyltad hastighet leder till lägre utsläpp av föroreningar.

I en första analys gjordes en bedömning av nuvarande halt av PM<sub>10</sub> och NO<sub>2</sub> på samtliga gator. Detta resulterade i att sträckor på sju gator valdes att studeras vidare.

1. Norrbyvägen MKM (miljö kvalitetsmålet Frisk Luft) överskrider för PM<sub>10</sub> (halterna ligger strax över målgränsen). MKM för NO<sub>2</sub> överskrider ej.
  - a. Motiv: Trafiken på Norrbyvägen en av de större lokala utsläppskällorna.
2. Tranebergsvägen MKM överskrider för NO<sub>2</sub> på den del av vägen som ligger ner mot Drottningholmsvägen. Dubbelsidig bebyggelse. MKM för PM<sub>10</sub> överskrider ej (halten ligger strax under målgränsen).
  - a. Bostadsområde och många människor som exponeras för luftföroreningar i området.
3. Del av Ulvsundavägen, MKM överskrider för både PM<sub>10</sub> och NO<sub>2</sub>.

- a. Motiv: Både NO<sub>2</sub> och PM<sub>10</sub> över målgränsen. Trafiken på Ulvsundavägen en av de större lokala utsläppskällorna.
4. Del av Vidängsvägen, MKM överskrids för NO<sub>2</sub> på den del av Vidängsvägen som ligger ner mot Drottningholmsvägen. Halterna av PM<sub>10</sub> ligger strax under målvärdet för MKM.
  - a. Motiv: Det största lokala bidraget kommer från trafiken på Drottningholmsvägen, vilket innebär att hastighetsförändring på Vidängsvägen inte nämnvärt påverkar luftkvaliteten på sträckan. Beräkningar känns ändå motiverade då många människor exponeras för luftföroreningar i området.
5. Gustavslundsvägen, MKM överskrids för både PM<sub>10</sub> och NO<sub>2</sub>. Bebyggelse förekommer.
  - a. Motiv: Bedömningen visar att både MKM av PM<sub>10</sub> och NO<sub>2</sub> riskerar överskridas. Även förekomsten av bebyggelse motiverar vidare utredning.
6. Kontrollvägen, MKN och MKM överskrids för både PM<sub>10</sub> och NO<sub>2</sub>.
  - a. Motiv: Det är inte trafiken på Kontrollvägen som är den största lokala källan utan vägtrafiken på E4/E20. Den planerade hastighetshöjningen på Kontrollvägen bedöms ha liten inverkan på luftkvaliteten, men eftersom totala halterna är höga och riskerar överskrida gällande miljö kvalitetsnormer bedöms det motiverat att genomföra uppdaterade haltberäkningar för Kontrollvägen.
7. Rågsvedsvägen, MKM överskrids för PM<sub>10</sub> (strax över målgränsen). MKM för NO<sub>2</sub> överskrids ej. Bebyggelse på ena sidan av vägen längs med delar av sträckan. Men husen är låga (ca 4 m ovan mark) och bedöms inte utgöra ett regelrätt gaturum.
  - a. Motiv: Halterna på aktuell sträcka av Rågsvedsvägen beror till största del på lokala trafikutsläpp på vägen, vilket medför att en höjning av hastigheten kan ha påverkan på PM<sub>10</sub>-halterna. Även förekomsten av bebyggelse motiverar vidare utredning.



Sammanfattningsvis visar resultaten från beräkningarna att de direkta effekterna av de hastighetshöjningar som planeras kommer att ha liten påverkan på halterna av luftföroreningar. Beräkningarna visar större haltskillnad för NO<sub>2</sub> jämfört med PM<sub>10</sub>. För NO<sub>2</sub> innebär omskyltning av hastighet på utvalda vägsträckor en haltminskning.

Vid ny skyltning klaras gällande miljö kvalitetsnorm för NO<sub>2</sub> och PM<sub>10</sub> vid alla vägsträckor. För PM<sub>10</sub> ligger de beräknade halterna över målvärdet för Frisk Luft för sex av vägsträckorna. För NO<sub>2</sub> ligger de beräknade halterna endast över målvärdet för norra delen av Kontrollvägen. Detta är ingen skillnad mot nuvarande situation.

### Vibrationer

Vägsträckor som föreslås få höjda hastigheter har kontrollerats mot utdrag från Lokal Vägdatabas (LV), kontorets primära lagringsplats för det digitala vägnätet och därtill hörande företeelser, för att se om registrerade vibrationsproblem finns i anslutning till gatan. Exakt vilket avstånd som bör beaktas kan variera då vibrationsproblem rör upplevd komfort.

Tre sträckor med antingen aktuella eller äldre vibrationsärenden har studerats närmre. Samtliga har i remissversionen föreslagits få en höjd hastighetsgräns från 30 km/tim till 40 km/tim. De aktuella sträckorna är:

- Djupdalsvägen, Bromma, i anslutning till Djupdalsvägen 131
- Alviksvägen, Bromma, i anslutning till Alviksvägen 239
- Långsjövägen, Älvsjö, i anslutning till Långsjövägen 164

Efter närmre analyser och studerande av inkomna vibrationsärenden föreslås nu Djupdalsvägen bibehålla hastighetsgränsen 30 km/tim i anslutning till Djupdalsvägen 131. Avseende Alviksvägen kan vibrationerna hållas på en acceptabel nivå med bra vägunderhåll och besiktning av sträckan görs årligen. Hastighetshöjning bedöms med anledning av dagens 85-percentil ej utgöra ökad risk för vibrationer. I anslutning till Långsjövägen 164 visar utförda vibrationsmätningar inte några vibrationsproblem.

## **Omskyltning, ombyggnad av gator och kommunikation**

Innan hastighetsändringarna kan genomföras kommer kontoret låta ta fram en skyltplan utifrån vilken lokala trafikföreskrifter upprättas för de nya hastigheterna. Dialog kommer att ske med Polisen om vilka sträckor inom huvudgatunätet som kräver trafikövervakning för att önskvärd hastighetsnivå ska kunna upprätthållas.

### **Fysiska åtgärder**

I samband med att de nya hastigheterna införs genomförs även ett antal fysiska åtgärder i de aktuella områdena. Detta redovisas i särskilda inriktnings- och genomförandebeslut. De fysiska åtgärderna planeras att byggas före gatorna får en ny hastighetsbegränsning, vilket innebär att omskyltningen troligtvis tidigast kan ske år 2025.

### **Kommunikationsinsatser**

För att nå acceptans och förståelse från allmänheten krävs informations- och kommunikationsinsatser i anslutning till hastighetsjusteringen. En kommunikationsplan är framtagen som visar på interna och externa kommunikationsinsatser.

Kommunikationsinsatserna påbörjas innan omskyltningen för att förbereda samhället på vad som ska ske och framför allt syftet med de nya hastigheterna.

### **Uppföljning**

Uppföljning av trafikflöde och hastighet kommer ske för samtliga gator som ingår i hastighetsplanen inom delområde 4. Detta för att förutom utgöra underlag till bedömningar gällande t.ex. buller och luftkvalitet även visa på vad den faktiska hastighetsändringen blir. Det rör sig i första hand om att jämföra föremätningar på trafikflöde och hastighet med eftermätningar när hastighetsjusteringen är genomförd. Resultatet kommer att utgöra ett underlag i det fortsatta arbetet med hastighetsöversynen.

### **Tidplan**

Alla hastighetsplaner har varit ute på remiss. Ambitionen är att omskyltningen och införandet av de nya hastighetsgränserna sker i anslutning till ombyggnaden av viktiga korsningspunkter och genomförandet av hastighetsdämpande åtgärder för att få en god trafiksäkerhet samt hastighetsefterlevnad. Då utredning och projektering av fysiska åtgärder ska föregås av införandet av de nya hastighetsgränserna kan omskyltning troligtvis tidigast ske år 2025.

Kontorets ambition är att återrapporering av översynen av hastighetsgränser i del 5 (Södermalm och Enskede-Årsta) presenteras för Trafiknämnden under 2021.

Uppföljningar sker kontinuerligt i de områden där omskyltning har skett.

### **Ekonomi**

Utgifterna för genomförande av omskyltning av områdena i del 4, inklusive material och entreprenörskostnader, beräknas uppgå till cirka 3 mnkr. Arbetet kommer att ske etappvis under åren 2023-2024. Kommunikationsinsatser bedöms uppgå till cirka 1,0 mnkr. Därtill kommer redan upparbetad utgift om 2,1 mnkr för framtagande av plan, totalt 6,1 mnkr. Projektet är för närvarande delvis inrymt inom nämndens investeringsplan. Notera att utgifter för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder inte ingår i denna utgift utan behandlas i särskilda inriktnings- och genomförandebeslut.

Investeringarna kommer att aktiveras successivt från och med år 2023.

Kostnader för uppföljning och utvärdering av effekterna kopplat till införandet av nya hastighetsgränser i staden beräknas till cirka 0,5 mnkr per år under perioden 2018-2027, vilket kontoret planerar att inrymma i driftbudgeten.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Hastighetsplan del 4.
2. Samrådsredogörelse
3. PM Förskolor
4. PM Skolor