



Handläggare: Jan-Erik Hollander 2001-02-22
Region Ytterstad
Park- och gatubyrån
Tel: 5082 6379
janerik.hollander@gfk.stockholm.se

Dnr 99-370-1476 Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Översyn av trafik- och gatumiljöplanen för område 2; Älvsjö,
Långbro, Långsjö, Fruängen, Herrängen, Solberga.**

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner översynen av "Trafik- och gatumiljöplan för Älvsjö, Långbro, Långsjö, Fruängen, Herrängen, Solberga" efter det att föreslagna revideringar inarbetats i planförslaget
2. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner kontorets förslag till genomförandeprogram för åtgärder inom planområdet
3. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att, för kännedom, översända beslutet och kontorets utlåtande 2001-02-22 till stadsbyggnadsnämnden och Älvsjö och Hägerstens stadsdelsnämnder
4. Gatu- och fastighetsnämnden uppdrar åt kontoret att, för kännedom, översända den godkända, reviderade, planen till stadsbyggnadskontoret, Älvsjö och Hägerstens stadsdelsförvaltningar jämte vägverket.

Olle Zetterberg

Solveig Svedgård

Ingvar Nordin

\\web01\inetpub\gfk.yourvoice.se\work\2001-03-13\Tjut\25.doc

- Bilaga 1: Sammanställning över brister i trafiknätet
Bilaga 2: Sammanställning över förslag till förbättringsåtgärder
Bilaga 3: Samrådsredogörelse
Bilaga 4: Remissyttrande från Älvsjö stadsdelsnämnd
Bilaga 5: Remissyttrande från Hägerstens stadsdelsnämnd
Bilaga 6: Remissyttrande från stadsbyggnadsnämnden
Bilaga 7: Bedömda näringslivskonsekvenser.

SAMMANFATTNING

Gällande trafik- och gatumiljöplan för stadsdelarna Älvsjö, Långbro, Långsjö, Fruängen, Herrängen, Solberga (område 2 inom Stockholm-Söderort) utarbetades under år 1995, dvs. innan stadsdelsnämnderna var bildade. Älvsjö stadsdelsnämnd har därför begärt att planen skall omarbetas så att den kan behandlas av stadsdelsnämnden. Gatu- och fastighetsnämnden har 1996-10-01, därför beslutat att en överarbetning skall göras av den aktuella trafik- och gatumiljöplanen, efter det att planerna för övriga stadsdelar inom Söderort färdigställts.

Gatu- och fastighetskontoret har, under år 1999, med hjälp av Tyréns Infrakonsult AB, låtit genomföra översynen av trafik- och gatumiljöplanen för planområde nr 2 inom Söderort.

Två lokala samrådsmöten har avhållits där representanter för boende, fastighetsägare, skola, företagare m.fl. inom planområdet informerats om och lämnat synpunkter på arbetet. Till gatu- och fastighetskontoret inkomna skrivelser med anledning av det avslutande lokala samrådsmötet (liksom efter öppet möte hos Älvsjö stadsdelsnämnd) redovisas i bilagd samrådsredogörelse och kommenteras där av kontoret.

Planens genomförandetid är ca 15 år vilket gör att horisontåret är ca år 2015. Nu aktuella planeringsförutsättningar för det övergripande trafiknätet för bil- och kollektivtrafik i Stockholmsregionen har tillämpats. Detta innebär en avvikelse från Trafikprogram 1993 (som baserades på "Dennispaketet").

En nyhet i denna planeringsomgång är tillämpningen av handboken "Lugna gatan" som är förankrad i gällande trafikpolitiska säkerhetsmål ("Nollvisionen"). Detta gör att ökad uppmärksamhet ägnas åt att minska riskerna för allvarliga trafikolyckor.

Det allmänna omdömet är att trafikförhållanden och gatumiljö inom planområdet är tämligen goda jämfört med många andra planområden inom Stockholm-Söderort. Planen lämnar förslag på åtgärder för att undanröja eller lindra de svåraste bristerna (låg standard) inom trafiknätet enligt nedan:

Lågfartszoner och säkring av 9 st. gångpassager:	10,0 Mkr
Större gatubyggnadsobjekt:	15,0 "
Cykelbaneprojekt:	4,0 "
Miljö; stadsomsorg, skönhet och trevnad:	5,4 "
Miljöskydd; buller och trafikdagvatten:	0,5 "
Smärre gatubyggnadsobjekt:	0,1 "
SUMMA	35,0 Mkr.

Gatu- och fastighetsnämnden har, 2000-03- 07 godkänt att planförslaget remitteras till Älvsjö och Hägerstens stadsdelsnämnder och till stadsbyggnadsnämnden för yttrande. Med anledning av remissen har nämnderna inkommit med synpunkter vilka biläggs och kommenteras av kontoret i utlåtandet.

I stadens budget för år 1999 med inriktning för år 2000 och 2001 uttrycks verksamhetsmål för gatu- och fastighetsnämnden. En avstämning mot de mål som är relevanta för Trafik- och gatumiljöplanerna har genomförts. Kontorets samlade bedömning är att planförslaget väl överensstämmer med kommunfullmäktiges beslut rörande trafik- och gatumiljöåtgärder under mandatperioden. Kontoret har även gjort en bedömning av planförslagets konsekvenser för näringslivet och funnit att effekterna här är små.

Med anledning av samråds- och remissyttranden föreslår gatu- och fastighetskontoret att fyra revideringar/kompletteringar inarbetas i planförslaget.

Planförslaget har 2001-02-22 redovisats i Trafikutskottet.

Gatu- och fastighetskontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden, efter det att föreslagna planrevideringar genomförts, godkänner översynen av trafik- och gatumiljöplanen för område 2; Älvsjö, Långbro, Långsjö, Fruängen, Herrängen, Solberga. med genomförandebeskrivning lämnad i detta utlåtande.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Gällande trafik- och gatumiljöplan för stadsdelarna Älvsjö, Långbro, Långsjö, Fruängen, Herrängen, Solberga (område 2 inom Stockholm-Söderort) utarbetades under år 1995, dvs. innan stadsdelsnämnderna var bildade. Älvsjö stadsdelsnämnd har därför begärt att planen skall omarbetas så att den kan behandlas av stadsdelsnämnden. Gatu- och fastighetsnämnden har 1996-10-01, därför beslutat att en överarbetning skall göras av den aktuella trafik- och gatumiljöplanen, efter det att planerna för övriga stadsdelar inom Söderort färdigställts.

Gatu- och fastighetskontoret har därför, under år 1999, med hjälp av Tyréns Infrakonsult AB, låtit genomföra översynen av trafik- och gatumiljöplanen för planområde nr 2 inom Söderort. Planförslaget har delgivits gatu- och fastighetsnämnden i samband med remissbeslut våren 2000 och bifogas därför ej ånyo. Ett fåtal planrapporter finns hos handläggaren om behov härav skulle föreligga.

Arbetsorganisation och planarbetets gång

Planarbetet har genomförts av Tyréns Infrakonsult AB i samråd med en **arbetsgrupp** bestående av representanter för gatu- och fastighetskontoret (beställare), stadsbyggnadskontoret jämte Älvsjö och Hägerstens stadsdelsförvaltningar.

Vid två tillfällen har arbetsläget redovisats för en **referensgrupp**, där förutom arbetsgruppens deltagare, ingått representanter för Trafikpolisen, SL, miljöförvaltningen, brandförsvaret, Stockholms trafiksäkerhetsförening jämte Stockholm Vatten AB. Referensgruppen har, utifrån deltagarnas olika kunskaper och verksamhetsområde, bidragit till arbetet genom att lämna synpunkter på analyser och förslag utarbetade av konsulten.

Därtill har två lokala **samrådsmöten** avhållits. Till dessa samrådsmöten har representanter för fastighetsägare, bostads- och villaföreningar, skolor, detaljhandels- och företagarföreningar, pensionärsorganisationer m.fl. inbjudits. Berörda stadsdelsnämnder har informerats om och beretts möjlighet att delta i samrådsmötena. Det första samrådsmötet avhölls då bristanalysen var färdigställd (våren 1999) och det andra då förslag till åtgärder utarbetats (hösten 1999). Mötesdeltagarna har erhållit skriftlig dokumentation inför mötena och har också beretts möjlighet att inkomma med skriftliga synpunkter.

Det tidigare planförslaget (1995 års version)

Gatu- och fastighetskontoret har arbetat efter den äldre trafik- och gatumiljöplanen för området sedan den godkänts av gatu- och fastighetsnämnden. I planen redovisas 15 större gatubyggnadsprojekt som, med dåvarande planeringsanvisningar, skulle göra att flertalet av de svåraste bristerna i trafiknätet skulle elimineras. Nio av de femton åtgärdsförslagen har genomförts under perioden 1996 – 1999. De genomförda projekten är:

- ? Cykelbanor längs Älvsjövägen, Juvelerarvägen, och del av Svartlösavägen och Vantörsvägen
- ? Planskild gångport under Älvsjövägen i höjd med Kämpetorpsskolan
- ? Säkerhetshöjande ombyggnader av Huddingevägens korsningar med Konsumentvägen och Varuvägen
- ? Vegetationsåtgärder (träd och buskplantering) längs Vantörsvägen
- ? Säkerhetshöjande ombyggnad av cykelöverfart över Vantörsvägen i höjd med Guldregnsbacken jämte ombyggnad av korsningen mellan Johan Skyttes väg och Sjättenovembervägen från fyrvägskors till två förskjutna trevägskors.

Åtgärder i den gamla planen som ej genomförts är främst miljö- och säkerhetsåtgärder inom Fruängen och Solberga jämte ombyggnad av Älvsjövägens korsningar med Johan Skyttes väg och Götalandsvägen enligt stadens beslut i samband med antagande av detaljplan för kv. Kabelverket år 1994. Det senare projektet kräver omarbetning av detaljplanen för kv. Spikklubban.

Takten i genomförandet av den gamla planen har varit högre än förväntat då planen upprättades, tack vare särskilda satsningar på gatumiljöåtgärder inom f.d. "Dennispaketet" och stadens satsningar på sysselsättningshöjande åtgärder inom bygg- och anläggningssektorn.

Det nya planförslaget (2000 års version)

Översynen av "Trafik- och gatumiljöplan för Älvsjö, Långbro, Långsjö, Fruängen, Herrängen, Solberga" dokumenterar brister i trafiksystemet och gatumiljön jämte lämnar förslag till åtgärder för att undanröja de allvarligaste bristerna. Planens horisontår är ca år 2015.

Inventering och bristanalys

En översyn och uppdatering har gjorts av det gamla planförslaget med avseende på trafiknät, trafikmängder och bebyggelse. De äldre inventeringarna rörande parkering, bullerskydd jämte trafikdagvatten har förutsatts tillämpliga även i nu aktuell planeringsomgång. Nu aktuella planeringsförutsättningar för det övergripande trafiknätet för bil- och kollektivtrafiken i Stockholmsregionen har tillämpats. Detta innebär en avvikelser från den gamla planen (som baserades på "Dennispaketet"). Vidare har (liksom i den gamla planen) förutsatts att Älvsjövägens förläggning till trafikunnel mellan Stambanan och E4/E20 ej har hunnit genomföras under planperioden.

Planarbete pågår för två stora projekt inom planområdet; Långbro Park (ombyggnad av sjukhusområde till bostadsområde) jämte omdaning av Älvsjö centrum. Effekter i form av trafikflöden på gatunätet av dessa utbyggnader är beaktade i planen medan åtgärder på gator närmast och inom dessa planområden får behandlas av stadsbyggnadsnämnden i pågående program- och detaljplanarbeten.

En nyhet, jämfört med den äldre planen, är att bristanalysen har genomförts enligt den nya planeringsmetodik som redovisas i handboken "Lugna Gatan" utarbetad av kommunförbundet m.fl. Metodiken ansluter till riksdagens långsiktiga mål om att ingen skall dödas eller skadas allvarligt inom trafiksystemet. Trafiknätet har analyserats ur ett flertal aspekter; säkerhet, hälsa, framkomlighet och åtkomlighet. Särskild hänsyn har också tagits till uttryckningstrafikens behov av lättframkomliga primära uttryckningsvägar.

Skönhet och trevnad i gaturummet har inventerats på ett mer subjektivt vis som underlag för förslag till förbättringar.

Trafikdagvattenproblematiken har, enligt miljöförvaltningens anvisningar, studerats för gator med trafikmängder över 20 000 fordon/dygn.

Det är i första hand de svåraste bristerna i trafiknätet som bör åtgärdas. Därför har förslagsarbetet koncentrerats till de delar av trafiknätet som har låg standard (30 bristavsnitt enligt sammanställning i bilaga 1).

Cykelhuvudnätet

Trafiksäkerheten i cykelnätet beror på om avskilda cykelbanor finns eller ej. På sträckor där cykling sker i körbana avgörs säkerhetsnivån främst av biltrafikens färdhastighet jämte förekomsten av parkering längs gatan.

Följande sträckor i cykelhuvudnätet uppvisar de svåraste säkerhetsbristerna:

1. Älvsjövägen sträckan mellan Götalandsvägen och Johan Skyttes väg. Cykling sker i körbana tillsammans med stor och snabb biltrafik vilket gör att säkerheten på denna sträcka är särskilt låg.
2. Elsa Brändströms gata, sträckan längs E4/E20.

Lokala gång- och cykelvägnätet

Lokala gång- och cykelnätet liksom upplevda problematiska gatusträckor har inventerats bl.a. genom kontakt med skolan. Följande avsnitt bedöms ha den lägsta säkerhetsstandarden inom det lokala gång- och cykelvägnätet i området:

3. Korsningar över körbanor vid Älvsjörondellen i centrala Älvsjö.
4. Korsning av Fruängsgatan i höjd med Fruängsplan (skolväg).
5. Passage för gång- och cykeltrafik över Elsa Brändströms gata i höjd med GC-bron över E4/E20.
6. Passage för gående och cyklister över Mickelsbergsvägen i höjd med Fruängsgatan – Långbro sjukhusområde.
7. Passage för gående och cyklister över Vantörsvägen i höjd med simhallen inom Långbro sjukhusområde.
8. GC-passage över Svartlösavägen i höjd med Krattvägen.

Utöver de ovanstående passagerna finns osäkra skolvägspassager inom Herrängen som underhand har åtgärdats inom kontorets ”Humlan-projekt”.

Biltrafiknätet

Framkomlighetsbrister i huvudnätet för biltrafik råder främst vid Älvsjörondellen i centrala Älvsjö (punkt 9 i bilaga 1).

Polisrapporterade trafikolyckor under perioden 1990-1994 och 1996-1997 bildar underlag för bedömningar av säkerhetsförhållandena inom biltrafiknätet.

Säkerhetsbrister (låg standard) uppvisar följande gatusträckor i huvudgatunätet (beteckningar enligt bilaga 1):

10. Delar av Folkparksvägen i centrala Solberga.
11. Huddingevägen sträckan förbi Älvsjö industriområde. Gatukorsen har byggts om 1997-1998 varför säkerhetsförhållandena nu torde vara acceptabla.
12. Johan Skyttes väg vid Älvsjö centrum. Gatan har byggts om under år 1999 och får studeras vidare samordnat med planerad förnyelse av centrumområdet varför åtgärder ej redovisas i trafik- och gatumiljöplanen.

Inom lokalgatunätet har två sträckor och ett kors med låg standard påträffats:

13. Korsningen Pukslagarvägen/Spindelvägen.
14. Blackensvägen mellan Långbrodalsvägen och Sjätte Novembervägen. Gatan har nyligen färdigställts efter husbyggnadsarbeten i området varför förhållandena bör observeras en tid innan ev. åtgärder övervägs.
15. Del av Isbergavägen i Herrängen.

Åtkomlighet

Parkeringsförhållandena har inventerats genom antalsräkningar av parkerade bilar. Stor efterfrågan (nära eller över kapacitetsgränsen) på boendeparkering gäller gator inom Fruängen och Solberga.

Tillgången på besöksparkering inom kort gångavstånd från butiker är knapp vid Älvsjö centrum.

Infartsparkering finns inom ordnade parkeringsområden vid Fruängen och Älvsjö. Parkeringen är väl utnyttjad.

Varuförsörjning förekommer såväl via varumottag på tomtmark som via lastningsuppställning på gatumark. Förhållandena är ansträngda främst i centrala Älvsjö.

Kollektivtrafiknätet

Planområdet betjänas av T-bana vid Fruängen och pendeltåg vid Älvsjö. Därtill finns omfattande busstrafik i området. Gångavstånd till närmaste hållplats/station är i regel korta varför goda förhållanden kännetecknar huvuddelen av området. Det är bara villaboende inom delar av Herrängen som har långa gångavstånd till kollektiva färdmedel. I samband med utbyggnad av bostäder inom f.d. Långbro sjukhusområde planerar SL för omläggning av en busslinje till Vantörsvägen varefter goda gångavståndsförhållanden kännetecknar hela planområdet.

Framkomligheten för busstrafiken är nedsatt på följande sträckor/gatukors:

9. Älvsjö rondellen där köbildning ofta uppkommer under rusningstid.
16. Korsningen Älvsjövägen/Götalandsvägen.
17. Korsningen Älvsjövägen/Kontrollvägen.
18. Korsningen Älvsjövägen/Mickelsbergsvägen.
19. Vantörsvägens anslutning till Bredängsmotet beroende på fördröjningar vid vänstersväng i trafiksignalen.
20. Bristande signalsamordning gör att bussar i högersväng blir fördröjda i korset Åbyvägen/Götalandsvägen.

Utryckningsnätet.

En nyhet i "Lugna gatan", jämfört med äldre planeringsanvisningar, är att utryckningstrafikens behov av lättframkomliga vägar behandlas. Inom planområdet finns Brännkyrka brandstation. Utryckningsnätet inom planområdet har, i samråd med brandförsvaret, klassats i primärt och sekundärt nät, där olika framkomlighetskrav finns. Enligt brandförsvarets bedömning finns inga gatuavsnitt med låg framkomlighet men mindre goda förhållanden kännetecknar området närmast brandstationen. Här finns dock en prioriteringsfunktion inbyggd i signalsystemet. Denna utlöses från brandstationen i samband med utryckning men har ej varit bekant för brandpersonalen. Efter genomförd information med handhavandeinstruktion från kontoret torde förhållandena nu vara acceptabla.

Luftkvalitet, vibrationer, trafikbuller och trafikdagvatten

Luftkvaliteten vid bostäder inom planområdet bedöms underskrida gällande riktvärden för avgasemissioner från trafiken vid horisontåret.

Risk för vibrationsstörningar från trafiken föreligger främst för bebyggelse längs Älvsjövägen. Längs Vantörsvägen är markbeskaffenheten sådan på två lokala avsnitt att risk för vibrationer föreligger.

Bullerförhållanden har beräknats längs gator inom och direkt gränsande till planområdet. Som gräns för låg standard har, i samråd med miljöförvaltningen, satts ekvivalentnivån 65 dB(A) vilket är en skärpning med 5 dB(A) jämfört med äldre riktvärde för befintlig trafikled i befintlig bebyggelse. För maxbuller nattetid har gränsvärdet 45 dB(A) inomhus (nattetid) tillämpats vilket med normala fönster innebär en utnivå om knappt 75 dB(A).

Ekvivalentbuller motsvarande låg kvalitetsnivå gäller följande sträckor:

- 21: Villor längs nord-östra sidan av Älvsjövägen mellan Kontrollvägen och Juvelerarvägen.
22. Flerfamiljshus längs båda sidor av Älvsjövägen i centrala Älvsjö.
23. Övre våningen av ett flerfamiljshus längs Elsa Brändströms gata skyddas ej av bullervall med plank längs E4/E20.
24. Fastigheten närmast Södertäljevägen vid Kristallvägen.

Maxbullernivåerna överskrids på två ställen inom det vägnät som upplåts för tung trafik under hela dygnet i planområdet:

25. Längs norra delen av Vantörsvägen. Inga bostäder finns längs sträckan varför åtgärder ej är motiverade.
26. Götalandsvägen inom centrala Älvsjö. Den tunga trafiken är här liten under nattetid, men busstrafiken är frekvent.

Trafikdagvatten på gator med trafik över 20 000 fordon/dygn skall, enligt miljöförvaltningens anvisningar, genomgå lokal behandling innan det släpps ut i ledningsnätet. Berörda av stadens gator vid horisontåret inom planområdet är Älvsjövägen och delar av Huddingevägen. För Älvsjövägen pågår försök med lokal vattenrening i dagvattenbrunnar och för Huddingevägen finns förslag i trafik- och gatumiljöplanen för Östberga mfl. stadsdelar (område 6 i Stockholm-Söderort).

Stadsomsorg, skönhet och trevnad

Gaturummen inom planområdet har inventerats och bedömts utifrån skönhets- och trevnadsaspekter. Totalt har 20 bustområden utpekats. De mest angelägna gatumiljöerna att åtgärda är (beteckningar enligt bilaga 1):

27. Mickelsbergsvägen, sträckan mellan Vantörsvägen och Älvsjövägen. Delar av sträckan (förbi centrala Fruängen) studeras samordnat med utbyggnaden av bostäder inom Långbro Park och är därför ej medtagen i trafik- och gatumiljöplanen.

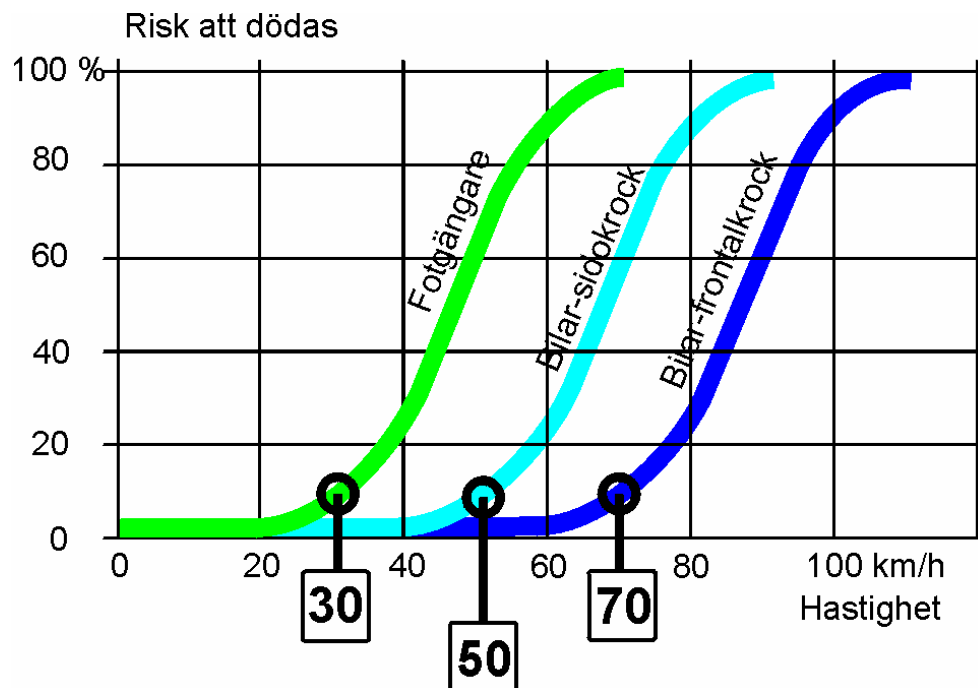
28. Fruängsgatan mellan Mickelsbergsvägen och Ellen Keys gata.
29. Vantörsvägen, sträckan mellan Fruängsgatan och Bredängs trafikplats. Här har nyligen genomförts ny trädplantering varför förhållandena kommer att förbättras.
30. Korsningsområdet Fruängsgatan/Elsa Brändströms gata.

Förslag till förbättringsåtgärder och genomförande

Trafik- och gatumiljöplanen redovisar förslag till åtgärder för att undanröja flertalet av de ovan redovisade svåraste bristerna i trafikinätet. Förslag till åtgärder redovisas lägesmässigt på bilaga 2A – 2B där beteckningar på objekten framgår.

Säkerhetsåtgärder typ 1; hastighetssäkring, kostnad ca 10 Mkr.

Planeringshandboken "Lugna Gatan" är förankrad i gällande trafiksäkerhetsmål för riket innebärande att ingen på sikt skall dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Hastigheterna är avgörande för skadeutfallet då en trafikolycka inträffar enligt nedanstående diagram:



Om hastigheten för fordonstrafiken anpassas till trafiksituationen så minskas risken för att allvarliga olyckor blir resultat av de kollisioner som ofrånkomligen uppkommer i trafiksystemet.

För stadens gatunät inom planområdet är det bara Huddingevägen och Åbyvägen som har hastigheten 70 km/tim. Här är vägbanorna på sträckor avskilda med räcke varför risken för frontalkrockar är liten. Huddingevägen har dock plankorsning (signalreglerad) med Åbyvägen. På sikt bör planskildheter eftersträvas längs Huddingevägens sträckning inom Stockholm; från stadsgränsen till Södra Länken.

För övriga delar av gatunätet inom planområdet är hastighetsgränsen 50 km/tim. vilket gör att krockvårdskriteriet är tillgodosett i bilnätet.

Nollvisionens krav rörande säkerheten för oskyddade trafikanter är dock mer krävande att tillgodose; säkerställd hastighetsdämpning till max 30 km/tim. Föreskrift anses ej säkerställa hastighetsgränsen. Som underlag för åtgärdsförslag har en gatunätsanalys upprättats i planarbetet. Resultat framgår av bilaga 2A. Gatunätet har härvid klassats på huvud- och lokalgator.

Inom huvudnätet (ofta busstrafikerade gator och utryckningsgator) bör framkomligheten vara god vilket gör att hastigheten 50 km/tim. eftersträvas. Vid konfliktpunkter med gående/cyklister behövs punktvisa hastighetsdämpningar. Inom planområdet finns ca 200 oreglerade gångpassager i form av markerade övergångsställen, de flesta över huvudgator. Av dessa föreslås 14 prioriterade passager (utöver de skolvägs passager som byggts om inom "Humlan-projektet") bli föremål för säkerhetsåtgärder. Fem av passagera ingår i de nedan redovisade projekten Elsa Brändströms gata respektive Fruängsgatan, varför 9 passager separatredovisas inom detta programområde (betecknade A-J i bilaga 2A).

Inom lokalnätet är trafikflödena små och det finns normalt hus/målpunkter längs båda sidor av gatan. Här bör man kunna korsa gatan varsomhelst och inte bara på särskilda passageställen. Detta gör att hastigheten inom hela lokalnätet ej bör överskrida 30 km/tim. Lokalnätszoner utbildas som "öar" inneslutna av huvudnätets gatulänkar på sådant vis att körsträckan inom zonen ej överskrider ca 400 meter. Lokalnätszonerna föreslås markeras med "portar" som alla innehåller vägmärke "lågfarozon" och därtill kompletteras med fysiska gatuåtgärder som får anpassas till varje enskild gatumynning. Inom zonen kan fartdämpare bli nödvändiga på större eller längre lokalgator medan flertalet gator är korta eller smala och där hastighetsgränsen 30 kan påräknas utan fysiska gatuåtgärder. Förslaget är att fastighetsägarna inom zonerna skall erbjudas att, efter samråd med gatu- och fastighetskontoret, själva finansiera och sköta blomlådor. Dessa lådor bör därför vara av en lättare modell som tillämpas bl.a. i Luleå och Huddinge och som kan tas bort under vinterhalvåret för att underlätta stadens vinterväghållning. Förslagsvis utväljs ett par zoner för försöksverksamhet i samråd med Älvsjö stadsdelsförvaltning innan systemet tillämpas i större skala.

Stadens kostnader för föreslagna hastighetssäkringar är bedömda till:

Säkra gångpassager;	5 400 kkr.
Lokalnätszoner:	4 600 kkr.

S

Större gatubyggnadsprojekt, kostnad ca 15 Mkr.

Två större gatuombyggnadsobjekt föreslås genomföras inom kontorets program för stadsmiljöåtgärder eller inom Trädplanen (beteckningar enligt bilaga 2B):

- K. Älvsjövägen, sträckan Götalandsvägen – stambanan; förbättrad säkerhet, framkomlighet och miljö. Kostnad ca 11,5 Mkr.*

I samband med antagande av detaljplan år 1994 för utbyggnader av Ericssons anläggningar i kv. Kabelverket har staden, gentemot länsstyrelsen, åtagit sig att genomföra säkerhets- och framkomlighetsförbättringar längs Älvsjövägen. Flertalet projekt är utförda men sträckan mellan Götalandsvägen och stambanan har dröjt beroende på behov av ny detaljplan för att på ett bra vis klara nya gatuanslutningar (dpl. kv. Spikklubban). Projektet innebär förbättrad säkerhet, miljö och framkomlighet genom ombyggnad av Älvsjörondellen till fyrvägs signalkorsning, breddning av södra tillfarten mot Götalandsrondellen med ett högersvängande körfält, tvåsidiga cykelbanor på sträckan mellan de båda korsningarna jämte miljöupprustning och avstängning av ett par mindre lokalgator mot Älvsjövägen.

- L. Miljö- och säkerhetshöjande ombyggnad av Fruängsgatan. Kostnad ca 3,5 Mkr.*

Det öppna gaturummet föreslås avgränsas främst mot omgivande P-platser med hjälp av murar och träd. På sträckan förbi centrum och Fruängsskolan föreslås hastighetsdämpande åtgärder på platser där korsande fotgängarströmmar är som störst och känsligast.

Cykelbaneprojekt, kostnad ca 4 Mkr.

Ett cykelprojekt ingår i planen. Det föreslås finansieras inom cykelplanen eller inom kontorets program för trafiksäkerhetsåtgärder:

- M. Utbyggnad av avskild cykelbana längs Elsa Brändströms gata, sträckan längs E4/E20, kostnad ca 4 Mkr.*

En dubbelriktad cykelbana föreslås anläggas i grönområdet norr om Elsa Brändströms gata; mellan körbanan och bullervallen mot E4/E20. Längs sträckan föreslås tre hastighetsdämpade passager över Elsa Brändströms gata, vilka utgör kopplingar till det lokala GC-nätet inom Fruängen.

*Gatumiljö; stadsomsorg, skönhet och trevnad,
kostnad ca 5,4 Mkr.*

Två projekt föreslås genomföras. Finansiering sker inom kontorets programområde; "Stadsmiljöförbättringar" eller "Trädplanen" i den takt som anslagen tillåter.

N. Förbättrad estetik för Vantörsvägen, kostnad ca 3,2 Mkr.

Vantörsvägen är den södra huvudtillfarten till Fruängen, men sträckan mellan Bredängsmotet och Fruängsgatan är mycket bred och storskalig och ger intrycket av att flyta ut i ett obestämt gaturum. Förslaget är att avgränsa och begränsa gaturummet med hjälp av nya träd och en ny tvåsidig gatubelysning. Vid Fruängsgatan föreslås en cirkulationsplats för att annonsera entrén till Fruängens centrum och för att bryta siktlinjen och dämpa farterna. Busshållplatsen på Gamla Södertäljevägen, söder om Vantörsvägen, återflyttas till tidigare läge (närmre och i bättre nivåförhållande till servicehuset) vilket innebär att befintligt gatukök får flytta eller att dess parkering ordnas vid sidan av gatan (och hållplatsområdet). Den föreslagna trädplanteringen fanns med även i den äldre Trafik- och gatumiljöplanen och har till delar nyligen genomförts inom Trädplanen för Ytterstaden.

O. Gestaltningmässig upprustning av Mickelsbergsvägen, kostnad ca 2,2 Mkr.

Mickelsbergsvägen utgör den norra huvudtillfarten till Fruängen/Långbro. Gatan upplevs som mycket bred och storskalig. Förslaget är att plantera nya träd längs gatans södra sida och inom ny mittrefuge på sträckan närmast korset med Fruängsgatan.

Miljöskydd; Trafikbuller, kostnad ca 0,5 Mkr.

Tre delsträckor (P-R enligt karta bilaga 2B) med bullernivåer över 65 dBA föreslås prövas inom stadens bullerskyddsprogram. Därtill förekommer störningar av trafiken från E4/E20 för några hus i Fruängen och Solberga. Här är dock bullerskyddsåtgärderna vägverkets ansvarsområde.

P: Älvsjövägens östra sida, sträckan mellan Kontrollvägen och Juvelerärvägen.

Q-R: Älvsjövägen, passagen genom centrala Älvsjö.

Inga gatuombyggnader (förutom Älvsjövägen) föreslås för gator med trafik över 20 000 fordon/dygn. Detta gör att inga åtgärder för rening av trafikdaggvatten ingår i planförslaget.

S

Smärre gatubyggnadsprojekt, kostnad ca 0,1 Mkr.

Ett smärre gatubyggnadsprojekt föreslås genomföras inom Bussprogrammet för ytterstaden (beteckningar enligt bilaga 2B):

- S Signalsamordning vid Åbyvägen för bättre bussframkomlighet, kostnad ca 100 kkr.

Parkering

Planen får ingen negativ inverkan på gatuparkeringen inom planområdet. I Fruängen finns planer för ett parkerings- och bostadshus i kvarteret Direktrisen. I Älvsjö centrum får rådande problem med parkering och varuförsörjning lösas inom den nya centrumplan som för närvarande är under utarbetande.

Skriftliga synpunkter med anledning av lokalt samrådsmöte nr 2 och öppet stadsdelsnämndsmöte.

Efter avslutande lokalt samrådsmöte, avhållet 1999-12-07 hos Älvsjö stadsdelsförvaltning, jämte öppet nämndmöte hos Älvsjö stadsdelsnämnd 2000-05-25 har skriftliga synpunkter på åtgärdsförslagen inkommit till kontoret. Inkomna skrivelser liksom gatu- och fastighetskontorets kommentarer till dessa framgår av bilaga 3, samrådsredogörelse.

Med anledning av samrådssynpunkterna föreslår kontoret att två revideringar vidtas i föreliggande förslag till trafik- och gatumiljöplan.

Stadsdelsnämndsremissen

Gatu- och fastighetsnämnden har 2000-03-07 godkänt att det nya förslaget till trafik- och gatumiljöplan översänds till Älvsjö och Hägerstens stadsdelsnämnder jämte till stadsbyggnadsnämnden för yttrande.

Inkomna yttranden och beslut med anledning av remissen framgår av bilaga 4-6.

Nedan redovisas ett sammandrag av nämndernas synpunkter.

*Gatu- och fastighetskontorets kommentarer redovisas samtidigt på detta vis; indraget och med kursiv text. **Kontorets förslag till planrevideringar är skrivet med fetstil.***

Älvsjö stadsdelsnämnd (bilaga 4)

Älvsjö stadsdelsnämnd har vid sammanträde 2000-06-15 beslutat att som svar på remissen av förslaget till trafik- och gatumiljöplan överlämna och i huvudsak återropa stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande med den ändringen att rekommenderad 30 km/tim. i framtiden skall kunna införas i Älvsjö och att befintliga påbjudna 30-sträckor bör finnas kvar. Stadsdelsnämnden har i särskilt uttalande konstaterat att man inte kommer med en lösning av Älvsjövägen. Nämnden anholder därför att en ny plan görs för Älvsjö centrum samordnat med planeringen för Älvsjö centrum. Parallellt med detta planeras även nybyggnation på Långbro sjukhusområde. Nämnden anholder hos gatu- och fastighetsnämnden om en förnyad trafik- och gatumiljöplan för detta område. 30-skyllningen vid skolor, daghem, lekparkar mm. bör ses över. T.ex. bör 50-skyllningen vid daghemmet Långsjövägen/Pukslagargatan inte börja förrän efter korsningen.

*Älvsjövägens tunnelförläggning är ett utomordentligt dyrbart projekt. Det har därför ej varit förutsättning för planarbetet att detta skall genomföras under planperioden. När det gäller utformning och kostnader för en första etapp finns en utredningsskiss som kontoret tagit fram för några år sedan och som nu bildar underlag bl.a. för det pågående planarbetet för Älvsjö centrum. På så vis säkras att centrumplanen ej förhindrar en framtida utbyggnad av tunnelprojektet. Inom Trafik- och gatumiljöplanen är trafikeffekter på gatunätet av alla kända nyexploateringar medtagna. Detta gäller bl.a. Älvsjö centrum och Långbro sjukhusområde. Genom att planarbete nu pågår för dessa projekt är det lämpligt att utformning och reglering av anslutande gator behandlas samordnat med detaljplanarbetet i övrigt. Gatu- och fastighetskontoret avstyrker därför förslaget att särskilda trafik- och gatumiljöplaner skall upprättas med anledning av dessa nybyggnadsprojekt. **Kontoret föreslår att en förlängd sträcka med 30-skyllning prövas på Långsjövägen vid daghemmet Långsjövägen/Pukslagargatan så att Långsjövägens korsning med Pukslagargatan också täcks in av hastighetsnedsättningen.***

Älvsjö stadsdelsförvaltningen anger i tjänsteutlåtande 2000-05-02 följande synpunkter och förslag

Förvaltningen ställer sig i huvudsak bakom att dela in gatunätet i 50/30-gator med mellanliggande lågfartszoner. Långsjövägen har dock flera olycksdrabbade vägvägnitt, där bl.a. åtgärder bör tas fram för den otydliga korsningen mot Bromsvägen, förslagsvis ombyggnad till T-korsning.

Korsningen Långsjövägen/Bromsvägen har en Y-likande planlösning. Buss 144 trafikerar korset via Långsjövägen-Bromsvägen vilket gör att radier och linjeföring bör vara goda i denna riktning men att Långsjövägen norr om Bromsvägen skulle underordnas vid en ombyggnad. Det har inte polisrapporterats någon trafikolycka i korsningen under den 7-årsperiod som studerats i planarbetet. Långsjövägen norr om Bromsvägen utgör "port" till en föreslagen lokalnätsson, varför det kan vara lämpligt att pröva gatuutformningen på platsen i samband med att förslagen lågfartszon etableras.

Stadsdelsförvaltningen vill uppmärksamma Gfk på att det behövs åtgärder även inom bostadszonerna för att önskad hastighet skall uppnås.

Så sägs också i planförslaget. Främst behövs kompletteringar längs mer trafikerade, långa och raka lokalgator, förslagsvis i form av blomlådor, där en samverkan med boende längs gatan föreslås.

Föreslagna ombyggnader av Älvsjövägen mellan järnvägen och Götalandsvägen ger såväl säkrare cykeltrafik som förbättrad framkomlighet för buss- och biltrafik. Det är önskvärt att utrymme lämnas för uteserveringarna längs Älvsjövägens norra sida. I väntan på tunnelförläggning av vägen behövs en säker gång- och cykelförbindelse över/under även östra delen av Älvsjövägen.

Gatu- och fastighetskontoret noterar den positiva inställningen till föreslagen upprustning av Älvsjövägen i väntan på att leden i framtiden tunnelförläggs. Kontorets uppfattning är dock att investering i en dyrbar gångbro/tunnel, som blir onödig då tunneln byggs, ej bör göras. Möjligheter att ha uteserveringar längs Älvsjövägen får bedömas efter det att gatan byggts om.

Vid den nyanlagda lekplatsen vid Juvelerarvägen/Armbandsvägen saknas säker gångpassage att korsa på för boende norr om vägen. En cykelväg från Solbergaskogen mynnar mot Juvelerarvägen på platsen men då överfart saknas cyklar man på gångbanan längs den östra sidan av gatan.

*Säkra och fartdämpade gångpassager är kontroversiella varför bara ett fåtal av de viktigaste befintliga passagerna inom Älvsjö föreslagits ombyggda inom planperioden. Gång- och cykelpassagen över Juvelerarvägen vid Armbandsvägen tillhör ej de prioriterade passagerna varför inga åtgärder föreslås i planen. **Däremot föreslår kontoret, såsom framgår av samrådsredovisningen (bilaga 3), att cykelbanan från Solberga förlängs fram till Armbandsvägen och att skyltar ”lekande barn” sätts upp på Juvelerarvägen på ömse sidor av lekplatsen.***

Folkparksvägen uppvisar låg säkerhet för cyklister genom att cykling sker i körbanan och hastigheten är hög. Stadsdelsförvaltningen ifrågasätter därför att planen saknar förslag om cykelbaneutbyggnad längs gatan.

Sedan bristanalysen genomfördes har hastighetsmätningar (som redovisas i planhandlingen) genomförts på delar av gatunätet inom planområdet. Mätningar på tre platser längs Folkparksvägen visar på medelhastigheter mellan 43 – 47 km/tim. vilket gör att säkerhetsnivån bedömts mindre god (ej låg såsom angivits i förhandsbedömningen, innan mätningarna genomförts). De långa sträckorna med nedsatt hastighet till 30 km/tim. är säkert förklaring till de låga farterna. Det är bara gatusträckor med låg säkerhetsstandard som föreslagits åtgärdas inom planförslaget vilket innebär att cykelbanor längs Folkparksvägen ej prioriterats inom denna planomgång.

Planförslaget ger inga lösningar på hur vi skall komma till rätta med den stora andelen genomfartstrafik i området. Ett generationsskifte pågår, som ökar andelen småbarnsfamiljer. Västerängsvägens och Långpannestigens norra delar uppvisar långa morgonköer upp mot Mickelsbergsvägen. Även Vantörsvägen drabbas av morgonköer.

Beskrivna köbildningar mm. är resultat av bristande kapacitet hos det övergripande vägnätet, främst E4/E20. Detta problem kan ej lösas på stadens vägnät inom Älvsjö stadsdelsnämndsområde utan kräver regionala åtgärder för att en hållbar förbättring skall uppnås.

Norra delen av Johan Skyttes väg kan kategoriseras som gångfartsgata redan nu, med dubbelparkerade fordon och rallykörning både till och från Älvsjörondellen. Förbättrad estetik kombinerad med hastighetsdämpande åtgärder ligger väl i linje med pågående centrumplanering.

Åtgärder på gatunätet vid Älvsjö centrum är ej medtaget i planförslaget beroende på att här pågår ett särskilt planarbete. Det blir i centrumplanen naturligt att studera funktion och utformning av berörda gator inom centrum.

Hägerstens stadsdelsnämnd (bilaga 5)

Hägerstens stadsdelsnämnd har vid sammanträde 2000-06-21 beslutat att som svar på remissen av förslaget till trafik- och gatumiljöplan överlämna och återropa stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande. Nämnden anser att även åtgärder för upprustning av Fruängens centrum bör prioriteras.

Samtliga trafik- och gatumiljöplaner inom Stockholm-söderort redovisar bara ett fåtal renodlade förslag till upprustning av den offentliga miljön trots att många och angelägna sådana projekt finns utpekade i bristanalyserna. Detta beror på att åtgärdsförslagen koncentreras kring väghållningens kärnområden; säkerhet, framkomlighet, tillgänglighet och miljö. I Fruängen är det bara Fruängsgatans sträckning förbi centrum som utpekats som ett prioriterat gatuupprustningsprojekt.

Hägerstens stadsdelsförvaltningen anger i tjänsteutlåtande 2000-06-13 att de föreslagna åtgärderna inom Fruängen i huvudsak är bra men vill även lämna synpunkter och önskemål om ytterligare åtgärder:

Fruängens centrum invigdes år 1961 och är i stort behov av upprustning. Det är svårt för funktionshindrade att ta sig mellan de två torgen, vilket har anmälts till Gfk:s tillgänglighetsprojekt. Åtgärder för upprustning av centrum i samarbete med företagare/fastighetsägare önskas.

Förnyelse av markbeläggning inom stora delar av Fruängens offentliga ytor kommer att genomföras inom kontorets underhållsprogram år 2001. Tillgänglighetshöjande åtgärder genomförs inom kontorets löpande verksamhet inom "Tillgänglighetsprogrammet" efter samråd med stadens Handikappråd.

S

Gång- och cykeltunnlar samt belysning i Fruängen är också i behov av upprustning. När det gäller belysning håller Gfk på att förbättra och byta ut belysningen i hela Hägerstens stadsdelsområde.

Det ovanstående synes vara drift- och underhållsfrågor, vilka handläggs löpande av stadsdelsförvaltningen och Gfk och normalt ej behandlas i trafik- och gatumiljöplanerna som bara redovisar förnyelseprojekt av investeringskaraktär.

Föreslagna skönhetsåtgärder (granitmur och träd) vid P-platsen framför Fruängens skola vid korset mellan Fruängsgatan och Elsa Brändströmsgata bör i första hand utformas med hänsyn till barnens säkerhet så att det inte blir till sikhinder för bil- och cykeltrafikanterna.

*Stadsmiljöförbättrande åtgärder får naturligtvis ej medföra trafiksäkerhetsrisker. **Gatu- och fastighetskontoret föreslår att planförslagets illustration förses med utökad förklarande text; ”Granitmurar och trädrad avgränsar korsningen mot P-plats. Utföres så att sikten mot gatan blir god”.***

Stadsbyggnadsnämnden (bilaga 6)

Stadsbyggnadsnämnden har vid sammanträde 2000-09-21 beslutat att som svar på remissen överlämna och åberopa stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i tjänsteutlåtande 2000-08-23 helt i de förslag till åtgärder som framgår av planförslaget. Med dessa åtgärder kommer gång- och cykelvägarna i området att bli bättre. Flera åtgärder i gaturummet kommer att öka trafiksäkerheten samt förbättra stadsbilden.

Gatu- och fastighetskontoret har inga kommentarer.

Avstämning av planförslaget mot verksamhetsmål i stadens budget 1999 med inriktning för år 2000 och 2001.

I stadens budget för år 1999 med inriktning för år 2000 och 2001 uttrycks verksamhetsmål för gatu- och fastighetsnämnden.

Verksamhetsmål	Planförslagets inriktning
Framkomligheten skall öka för alla trafikanter; fotgängare, cyklister och bilar.	Framkomlighet för bilar, bussar och distribution förbättras genom föreslagna ombyggnader på Älvsjövägen vid Älvsjö centrum men försämras något vid de föreslagna säkrade gång- och cykelpassagerna. Gång- och cykeltrafikanter får framkomlighetsförbättringar genom planförslagets cykelbaneutbyggnader, gatuavsmalningar och hastighetsdämpningar.
En prövning skall göras av om vissa enkelriktade gator kan öppnas för dubbelriktad trafik.	Inom planområdet finns, veterligen, inga enkelriktade gator.
En ny parkeringspolitik skall genomföras; lättare att boendeparkera, P-skiva skall införas.	Den nya parkeringspolitiken har genomförts inom planområdet av Gfk-Trafikavdelningen.
Förbättra trafiksäkerheten genom hastighetsdämpningar mm. enligt stadens Trafiksäkerhetsprogram.	Planens förslag till gatuombyggnader, nya cykelbanor och hastighetsdämpade gångpassager kommer att ge bra säkerhetshöjande effekter för oskyddade trafikanter. Det är dock bara ett fåtal förslag som ingår i planen då hastighetsdämpande åtgärder är kontroversiella.

Kontorets samlade bedömning är att planförslaget väl överensstämmer med kommunfullmäktiges verksamhetsbeslut rörande trafik- och gatumiljöåtgärder under mandatperioden.

Näringslivskonsekvenser

Gatu- och fastighetskontoret har gjort en bedömning av hur planförslaget påverkar näringslivets transporter. Bedömningen framgår av bilaga 7. Kontorets samlade bedömning är att planförslaget får små effekter för näringslivet.

S

Gatu- och fastighetskontorets förslag till planrevideringar

Gatu- och fastighetskontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden godkänner översynen av trafik- och gatumiljöplanen för område 2; Älvsjö, Långbro, Långsjö, Fruängen, Herrängen och Solberga efter det att nedan angivna revideringar genomförts:

- Långsjövägens anslutning till Herrängsvägen breddökas så att bussar ej riskerar att köra över gångbانهörnet. En förutsättning att erforderliga lov beviljas.
- Gångbanan längs Juvelerarvägen mellan parkväg från Solberga och Armbandsvägen breddökas så att cyklar rymms. På Juvelerarvägen sätts två skyltar "lekande barn" upp på ömse sidor av lekplatsen vid Armbandsvägen.
- Befintlig 30-föreskrift längs Långsjövägen förlängs norrut så att korsningen Långsjövägen/Pukslagargatan ingår i 30-sträckan.
- Planillustrationen över ombyggnad vid P-plats framför Fruängsskolan förses med utökad text; "Granitmurar och trädrad avgränsar korsningen mot P-plats. Utföres så att sikten mot gatan blir god."

SLUT