HASTIGHETSPLAN STOCKHOLM

Del 3 Södermalm, Älvsjö, Norrmalm och Östermalm

TYRÉNS

Remisshandling augusti 2016

TITEL: HASTIGHETSPLAN STOCKHOLM; Del 3 Södermalm, Älvsjö, Norrmalm och Östermalm, Remissversion augusti 2016

BESTÄLLARE: Stockholms stad, Trafikkontoret

KONSULT: Tyréns AB

UPPDRAGSANSVARIG: Johanna Rahm (Björn Hansson fram till juni 2015).

HANDLÄGGARE: Johan Swärd, Emma Holgersson

KVALITETSGRANSKARE: Martin Larsson

TILLSTÅND: Alla foton är tagna av Tyréns AB 2014 och 2015. Kartor används med tillstånd av Stockholms stad.

FRAMSIDA: Foton från Hornsgatan och Stadsgårdsleden på Södermalm

SAMMANFATTNING **4**
Omfattning och metod 4
Principer för nya hastighetsgränser 4
Förslag till nya hastighetsgränser 5
Kvalitetsavvikelser med förslag till åtgärder 6
INLEDNING **8**
Metod 10
Befintliga hastighetsgränser 12
NULÄGESBESKRIVNING **12**
Befintliga hastighetsgränser 13
Trafiknät 14
Livsrum 19
Dimensionerande trafiksäkerhetssituation 23
Upplevda och uppmätta störningar 27
ANALYS **30**
Nulägesanalys 30
Länkoptimering 33
Nätanpassning 34
Systemanpassning 35
FÖRSLAG TILL NYA HASTIGHETSGRÄNSER **36**
Motiv till valda hastighetsgränser 36
Södermalm 37
Älvsjö 51
Norrmalm-Östermalm 61
KVALITETSAVVIKELSER **82**
Avvikelser på sträckor 82
Avvikelser korsningspunkter fordonstrafik 83
Avvikelser korsningspunkter oskyddade trafikanter 83
FORTSATT ARBETE **86**
REFERENSER **86**

SAMMANFATTNING

Ambitionen med hastighetsplanen är att ta fram en väl avvägd hastighet på varje enskild gata. Hastigheten ska avspegla gatans funktion, utformning samt ge en inriktning till hur trafikmiljön bör utvecklas.

OMFATTNING OCH METOD

Arbetet med att ta fram förslag till nya hastighetsgränser i Stockholm har genomförts i flera delar. Det första delen var ett pilotprojekt som omfattade de tre stadsdelsområdena Spånga-Tensta, Kungsholmen inklusive Centralbron och Västerbron samt del av Hägersten-Liljeholmen. Därefter gjordes hastighetsplaner för del 2, omfattande stadsdelarna Hässelby-Vällingby, Skärholmen och återstående gator inom Hägersten - Liljeholmen. Denna hastighetsplan omfattar områdena Södermalm, Älvsjö, Norrmalm och Östermalm. I de fyra stadsdelsområdena har i huvudsak huvudgatorna valts ut för analys men även några lokalgator ingår.

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. Syftet med hastighetsplanen är att anpassa trafiksystemet efter stadens förutsättningar, samt skapa ett underlag för beslut om hastighetsgränser i det nya hastighetsgränssystemet.

PRINCIPER FÖR NYA HASTIGHETSGRÄNSER

I Pilotprojektet redovisas ett antal principer för hastighetsgränser för de tre stadsdelsområdena. Dessa kompletterades i del 2 av principer för Gångfart och 80 km/tim och sammanfattas här till höger. Förslaget till nya hastighetsgränser presenteras och motiveras från sidan 26.

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

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

40 km/tim: Gator som ingår i huvudnätet med bebyggelse längs sträckan och många korsningspunkter, gator i industri- och verksamhetsområden samt gator som ingår i lokalnätet men som har en 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 korsingsavstånd 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.

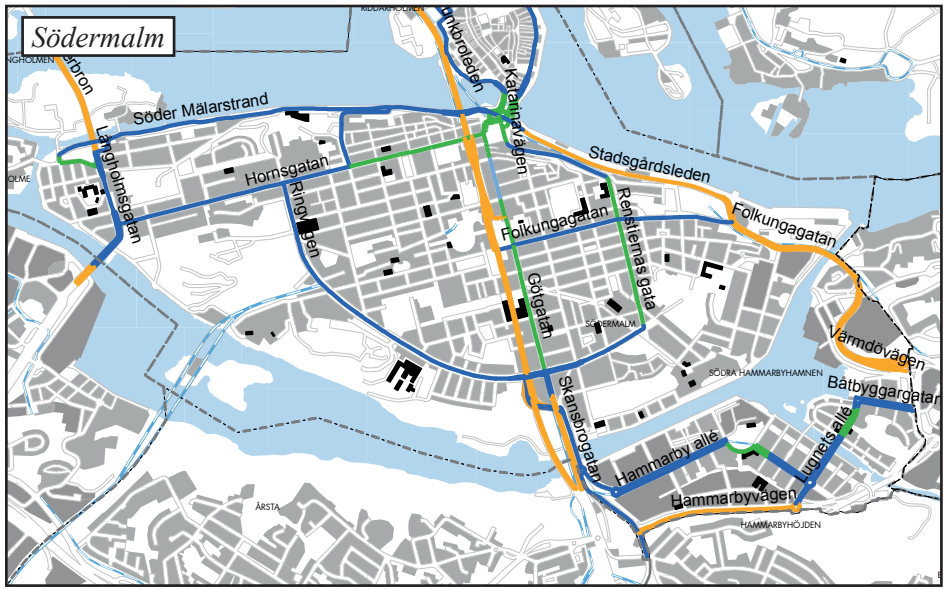
Inga gator och vägar inom de stadsdelsområden som omfattas av hastighetsplanerna föreslås få 90, 100 eller 110 km/tim och därför har inga principer tagits fram för dessa.

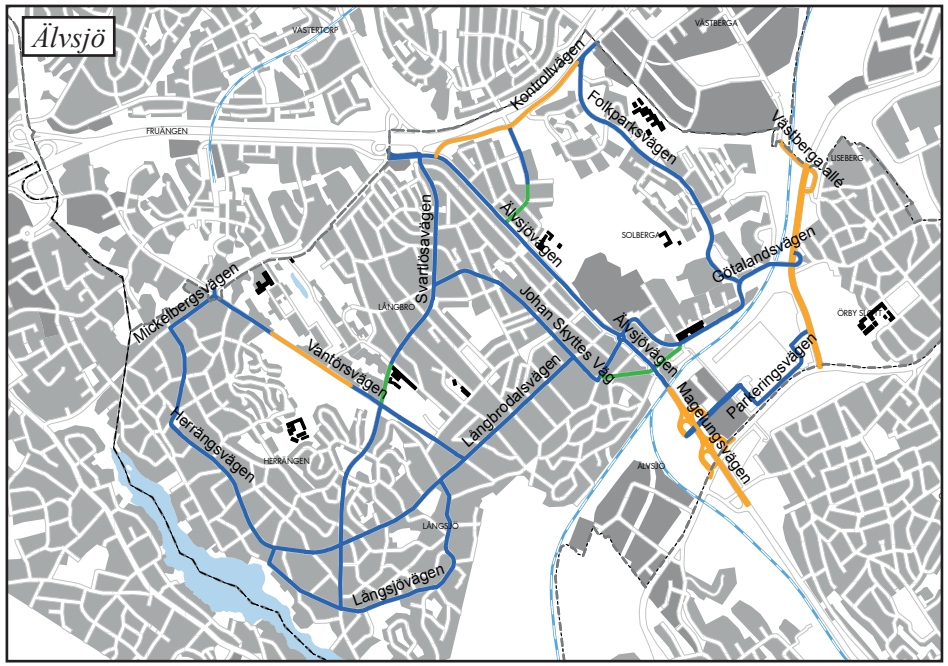
FÖRSLAG TILL NYA HASTIGHETSGRÄNSER

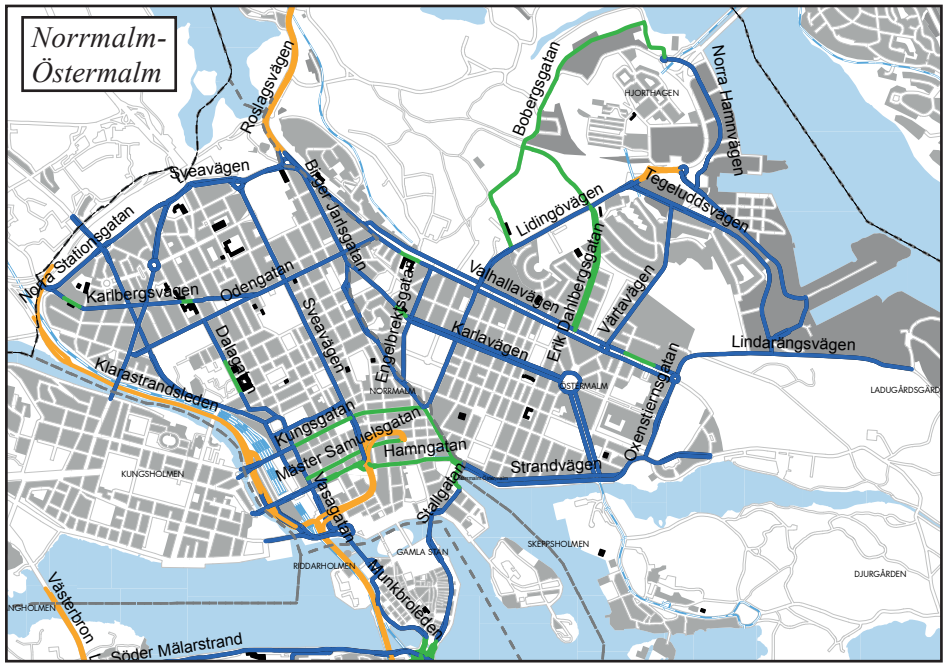
Teckenförklaring

Justerad hastighet

- Gångfart
- 30 km/tim
- 40 km/tim
- 60 km/tim
- 80 km/tim
- Grundskola
- Kommungräns
- Stadsdelsområde







KVALITETSAVVIKELSER MED FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Enligt analysmodellen för *Rätt fart i staden* bedöms fem stadsbyggnadskvaliteter för varje delsträcka. Bedömningen görs genom att ange kvalitetsavvikelser i form av röd avvikelse (låg standard) eller gul avvikelse (mindre god standard) för varje egenskap. Om en egenskap uppfylls fås god standard (grön). En delsträcka kan alltså få flera kvalitetsavvikelser, som antingen är röda eller gula. Förslaget till nya hastighetsgränser innebär att ett antal kvalitetsavvikelser uppstår. Genom att genomföra åtgärder kan kvalitetsavvikelserna reduceras och bidra till att nå uppsatta mål om bra koppling mellan hastighetsgräns och gatans utformning. Åtgärderna är både av mindre och större omfattning.

Behov av åtgärder finns för de allra flesta sträckor redan idag. Det behöver därmed inte betyda att åtgärder måste genomföras innan en ny hastighetsgräns kan införas. Åtgärdsplanering är ett löpande arbete och hastighetsplanerna bidrar med motiv och inriktning för hur trafikmiljön längs en gata successivt bör utvecklas. De viktigaste åtgärderna, generellt beskrivna, är:

- Utbyggnad av separata gång- och cykelbanor
- Utbyggnad av hastighetssäkrade passager och korsningspunkter
- Omgestaltning av gator eller utbyggnad av fysiska hastighetsdämpande åtgärder
- Fördjupande utredningar avseende påverkan på buller, vibrationer och luftkvalitet
- Kommunikationsarbete internt i kommunen samt med medborgarna gällande acceptans och efterlevnad av de nya hastighetsgränserna

INLEDNING

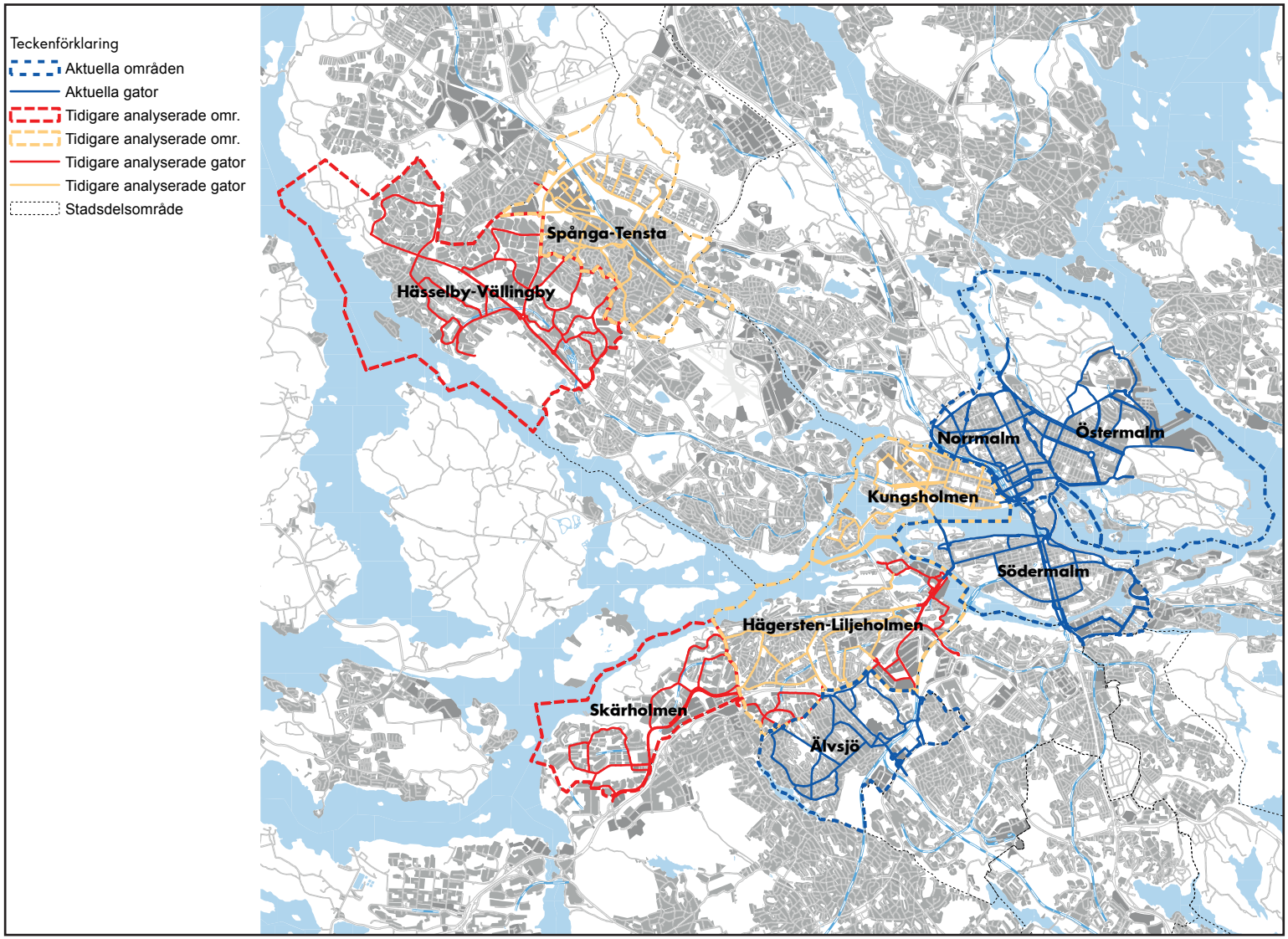
Stockholms stad tog under 2012 fram en hastighetsplan för huvudgatorna i stadsdelarna Spånga-Tensta, Kungsholmen och delar av Hägersten-Liljeholmen som ett pilotprojekt. Pilotprojektets syfte var att testa hur Trafikverkets och SKL´s (Sverige kommuner och Landsting) metod Rätt fart i staden kunde användas i Stockholm stad. Därefter gjordes under 2013 hastighetsplaner för del 2, omfattande stadsdelarna Hässelby-Vällingby, Skärholmen och återstående gator inom Hägersten - Liljeholmen.

I denna utredning görs på samma sätt en hastighetsöversyn för stadsdelarna Södermalm, Älvsjö, Norrmalm och Östermalm.

Stockholms stad planerar att fortsätta arbetet med att ta fram hastighetsplaner för stadens samtliga stadsdelar.

Stadsgata med befintlig 50 km/tim (Birger Jarlsgatan, Norrmalm).

Trafikled med befintlig 50 km/tim (Roslagsvägen, Norrmalm).


Teckenförklaring
Aktuella områden
Aktuella gator
Tidigare analyserade omr.
Tidigare analyserade omr.
Tidigare analyserade gator
Tidigare analyserade gator
Stadsdelsområde
Spånga-Tensta
Hässelby-Vällingby
Norrmalm
Östermalm
Kungsholmen
Södermalm
Hägersten-Liljeholmen
Skärholmen
Älvsjö

METOD

Metodiken i ”Rätt fart i staden”

Hastighetsplanen för de fyra stadsdelsområdena i Stockholm 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. Processen och de olika stegen i framtagandet av hastighetsplanen illustreras i figuren på nästa sida. Ett viktigt verktyg i analysen är ett kalkylark, se bild nedan.

Hastighetsanalysen för stadsdelsområdena omfattar en nulägesanalys av dagens hastighetsgränser och de olika kvaliteterna som trafikmiljön har. Analysen baseras på den nulägesbeskrivning som gjorts genom inventering av gatumiljöerna och beskrivning av andra viktiga kvaliteter och funktioner hos gatorna. I analysen testas nya hastighetsgränser mot de olika kvaliteterna. Syftet är att skapa så stor uppfyllelse av målen som möjligt. Till skillnad mot hur man tidigare tagit fram förslag till nya hastighetsgränser, innebär metoden Rätt fart i staden, att betydligt fler parametrar än tidigare kommer med i valet av hastighetsgräns. När en målbild skapats för framtida hastighetsgränser, görs en analys av dagens brister i utformningen för att nå en utformning som stämmer överens med målbilden för de nya hastighetsgränserna. Slutligen redovisas en hastighetsplan med förslag till åtgärder som kommunen bör genomföra för att kunna införa nya hastighetsgränser.

Interna diskussioner

Arbetet med att ta fram förslag till nya hastighetsgränser för stadsdelområdena har genomsyrats av deltagande av experter från olika kompetenser inom staden. Syftet har varit att ha möjlighet att diskutera för- och nackdelar med olika hastighetsgränser och påverkan på staden. ”Rätt fart i staden” har, genom diskussionerna på workshoparna, använts som ett verktyg för att få olika kompetenser att diskutera frågan.

	Rätt fart i :	Södermalm												
		Livsrum		*Hastighet*	*Tillgänglighet*			*Karaktär*	*Trygghet*	*TS*	*Miljö*		*Kvalitetsavvikelser*	
Nr	Namn	Väggar	Golv	Befintlig	Bil	Koll	Utr				Luft	Buller	Röda	Gula
	Summa												*383*	*345*
198		T		70	God	God	Primär	-	-	#SAKNAS!	-	-	0	0
211	Hammarby allé	IT		30	Mindre god	God	Primär	God	God	God	-	Mindre god	0	2
457	Ringvägen	IT		50	God	God	Primär	God	God	God	-	Låg	1	0
485		IT		30	Mindre god	#SAKNAS!	Primär	God	God	God	-	Mindre god	0	2
533	Västerbron	T		50	God	God	Primär	-	-	#SAKNAS!	-	Låg	1	0
534	Västerbron	T		50	God	God	Primär	-	-	#SAKNAS!	-	Mindre god	0	1
761		T		50	God	#SAKNAS!	Primär	-	-	God	-	Mindre god	0	1
835	Skeppsbron	IT		50	God	God	Primär	God	God	Låg	-	Låg	2	0
839	Centralbron	T		50	Mindre god	God	Primär	-	-	#SAKNAS!	Låg	Låg	2	1

Utdrag ur kalkylarket som används för analys enligt metodiken i ”Rätt fart i staden”

Första steget i arbetsprocessen var genomförande av en kort utbildning i metoden ”Rätt fart i staden”. Utbildningen gav de inblandade i projektet en gemensam grund att stå på. Efter utbildningen har avstämningar och diskussioner ägt rum med områdesansvariga inom arje stadsdelsområde.
I trafikhandboken TRAST (Trafik för en attraktiv stad) beskrivs fem stadsbyggnadskvaliteter som påverkar och påverkas av trafikens hastighet i gaturummet.

NULÄGESBESKRIVNING

Nulägesbeskrivningen spelar en central roll i framtagandet av hastighetsplanen för att beskriva vilka kvaliteter tätorterna har i nuläget och hur de kan förbättras med nya hastighetsgränser. Varje kvalitet mäts eller redovisas på olika sätt:

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

Respektive kvalitet beskrivs under kommande rubriker. Under processen har avstämningar gjorts med stadens experter för de olika delarna i nulägesbeskrivningen. Förutom ovanstående kvaliteter redovisas också nuvarande hastighetsgränser.

BEFINTLIGA HASTIGHETSGRÄNSER

Hastighetsgränserna inom Stockholms stad grundar sig i allmänhet på de generella bestämmelserna i Trafikförordningen. I Trafikförordningen föreskrivs att inom tättbebyggt område gäller den generella hastighetsbegränsningen 50 km/tim och utom tättbebyggt område gäller 70 km/tim om inget annat föreskrivs.

Majoriteten av de gator som ingår i analysen i de fyra stadsdelsområdena i Stockholm har idag 50 km/tim (se kartor sidan 13). Även 30 km/tim förekommer på flertalet gator. Sett till staden som helhet, där lokalgatorna räknas med, är 30 km/tim den hastighetsgräns som dominerar. Merparten av gatorna i lokalnätet ingår i någon av de många zoner med 30 km/tim som finns. För dessa finns principer som pekar ut dem som lämpliga för 30 km/tim. Lokala sänkningar till 30 km/tim på gator med 50 km/tim används vid grundskolor där entrén är riktad mot gatan. Trafikleder och andra större vägar har 70 km/tim eller högre. Inga gator och vägar inom de studerade områdena har idag 40 eller 60 km/tim.

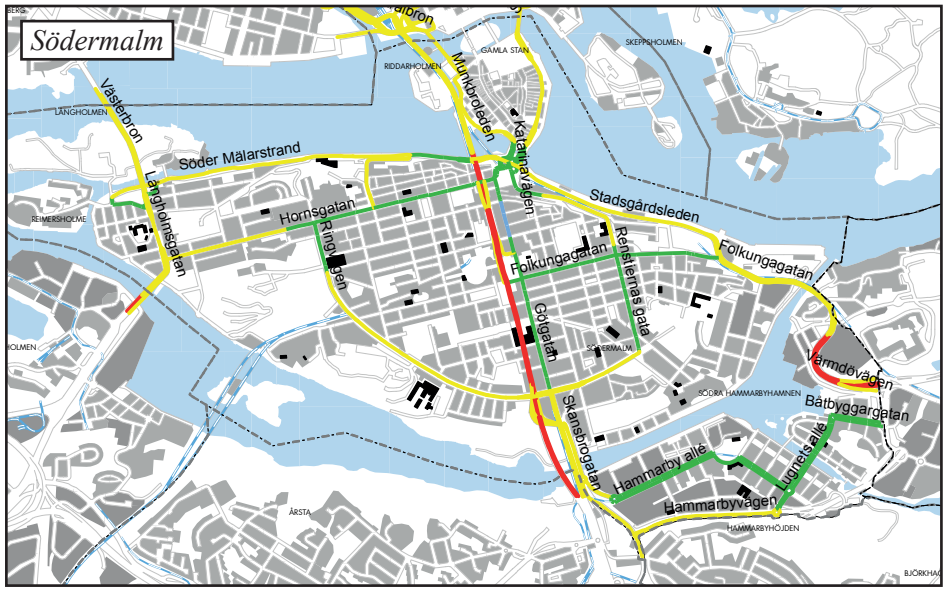
BEFINTLIGA HASTIGHETSGRÄNSER

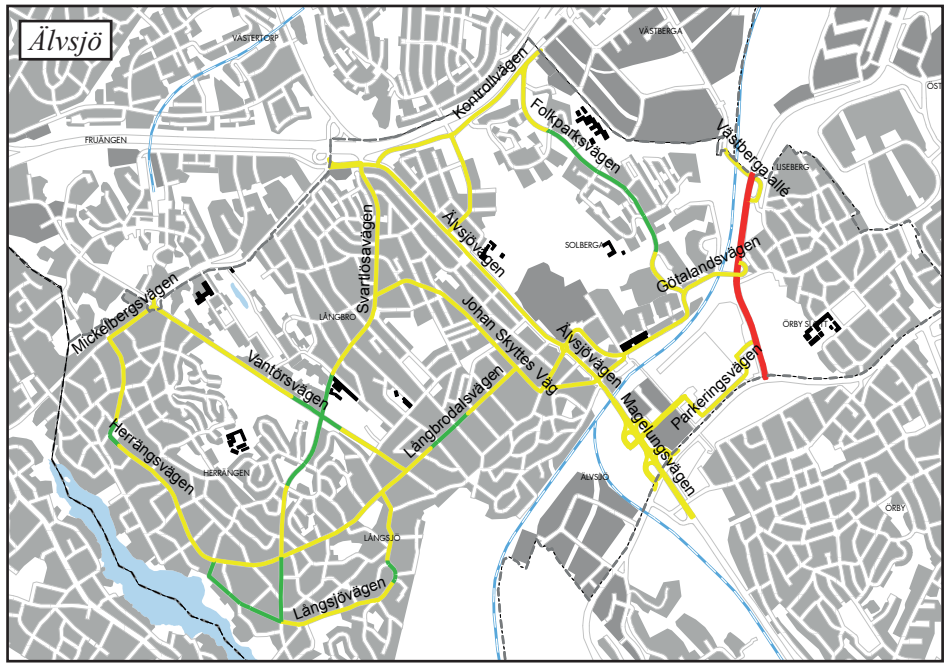
Här redovisas dagens hastighetsgränser i stadsdelarna Södermalm, Älvsjö, Norrmalm och Östermalm

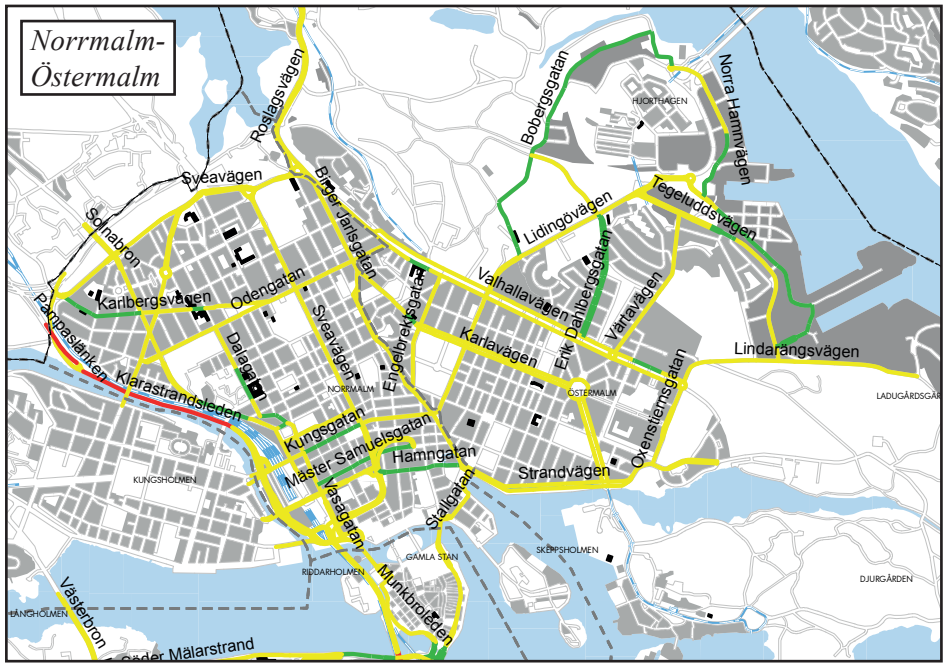
Teckenförklaring

Befintlig hastighetsgräns

- 30 km/tim
- 50 km/tim
- 70 km/tim
- Grundskola
- Kommungräns







TRAFIKNÄT

Nulägesbeskrivningen av trafiknäten är viktig för att skapa en bild över vilken funktion varje gata har för biltrafiken, kollektivtrafiken och utryckningstrafiken. Det gör att man vid den sammanvägda analysen om lämplig hastighetsgräns kan ta hänsyn till gator med höga krav på framkomlighet för dessa trafikslag. En låg hastighetsgräns på en sådan gata medför kvalitetsavvikelser och låg måluppfyllelse för deras anspråk.

Trafiknät för biltrafik

Trafiknät för bil delas in i ett övergripande nät, ett huvudnät samt ett lokalnät (se kartor sidan 16). Indelningen ger en uppfattning om vilken funktion man bedömer att gatan har i vägsystemet. Utgångspunkt för klassificeringen i Stockholm har varit den indelning som gjordes i samband med införandet av 30-zoner.

Det övergripande nätet används av trafik som har regionala eller nationella start- och målpunkter. De vägar som klassats som övergripande nät är vägar som främst finns i utkanten av områdena.

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

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

De olika nätens hastighetsanspråk enligt Rätt fart i staden-metoden redovisas i tabellen nedan.

Kvalitetsnivå	Lokalnät	Huvudnät	Övergripande nät
God	≥ 30 km/tim	≥ 50 km/tim	≥ 60 km/tim
Mindre god	< 30 km/tim	30-40 km/tim	40-50 km/tim
Låg		≤ 20 km/tim	≤ 30 km/tim

Tabellen ovan ger en förenklad koppling mellan vilka hastighetsnivåer för biltrafiken som kan anses vara acceptabla beroende på vilken funktion varje gata har i trafiksystemet. Framkomligheten beror på många andra förutsättningar som trafikmängd, korsningsavstånd och mängd korsande gående. Värdena i tabellen är ett hjälpmedel i metoden för att visa skillnaden på acceptabla hastighetsnivåer för gator som har olika funktion i olika nät. När biltrafikens anspråk vägs samman med övriga anspråk ger nättillhörigheten en indikation på vart högre hastigheter och bra framkomlighet är mer eller mindre viktigt.

Trafiknät för kollektivtrafik

Kollektivtrafiknätet delas in i nät för region-, stom- och stadsbusslinjer. De olika näten har olika anspråk på tillgänglighet och hastighetsgräns.

Gator och vägar som trafikeras av bussar med regionala målpunkter med långt avstånd mellan hållplatser har klassificerats som nät för regionbussar. De gator och vägar som trafikeras av ”blåbussarna” samt av omfattande stadsbusstrafik med hög turtäthet (10-min ellere tätare) har angetts tillhöra nätet för stombuss samt gator och vägar som trafikeras av övriga linjer har klassificerats tillhöra nätet för stadsbuss (se kartor sidan 17).

De olika nätens hastighetsanspråk redovisas i tabellen nedan. Om bussarna trafikerar vägar som får lägre hastighetsgräns än dessa fås kvalitetsavvikelser för tillgängligheten för kollektivtrafiken i den sammanvägda analysen.

Kvalitetsnivå	Stadsbuss	Stombuss	Regionbuss
God	≥ 30 km/tim	≥ 40 km/tim	≥ 60 km/tim
Mindre god	20 km/tim	30 km/tim	40-50 km/tim
Låg	10 km/tim	20 km/tim	30 km/tim

Tabellen ovan som används i metoden är en förenkling av de anspråk som kollektivtrafiken ställer på transportsystemet som fokuserar på den hastighetsnivå som gatan har. Hastighetsvärdena i tabellen är inte det centrala eftersom tillgängligheten för kollektivtrafiken beror på en rad andra förutsättningar, såsom busskörfält, hållplatsutformningar och prioritering i korsningar. Tabellen går alltså inte att direkt jämföra med medelhastigheten för busstrafik på en viss linje och särskilt i innerstadsmiljö kan lägre hastigheter accepteras. Med hjälp av tabellen kan ändå ett anspråk på högre hastighetsnivå och framkomlighet ställas för region- och stombussar jämfört med stadsbussar. I sammanvägningen med övriga anspråk i metoden ger det indikationer på att gator med denna typ av kollektivtrafik bör ges en bättre framkomlighet än en gata som trafikeras av stadsbusstrafik eller saknar busstrafik.

Trafiknät för utryckningstrafik

Utryckningstrafiken har behov av ett vägnät med högt tillgänglighetsanspråk för att snabbt kunna nå ut till de olika delarna av staden. Anspråket kan inte direkt översättas i behov av höga hastighetsgränser på enskilda sträckor utan ofta handlar det om att utformningen inte bör ha för många olämpligt utformade farthinder för utryckningstrafik och trånga passager eller annat som hindrar framkomligheten längs viktiga utryckningsvägar.

I de tre stadsdelsområdena har de primära utryckningsvägarna schablonmässigt antagits vara de samma som det övergripande nätet och huvudnätet för biltrafik (se kartor sidan 18).

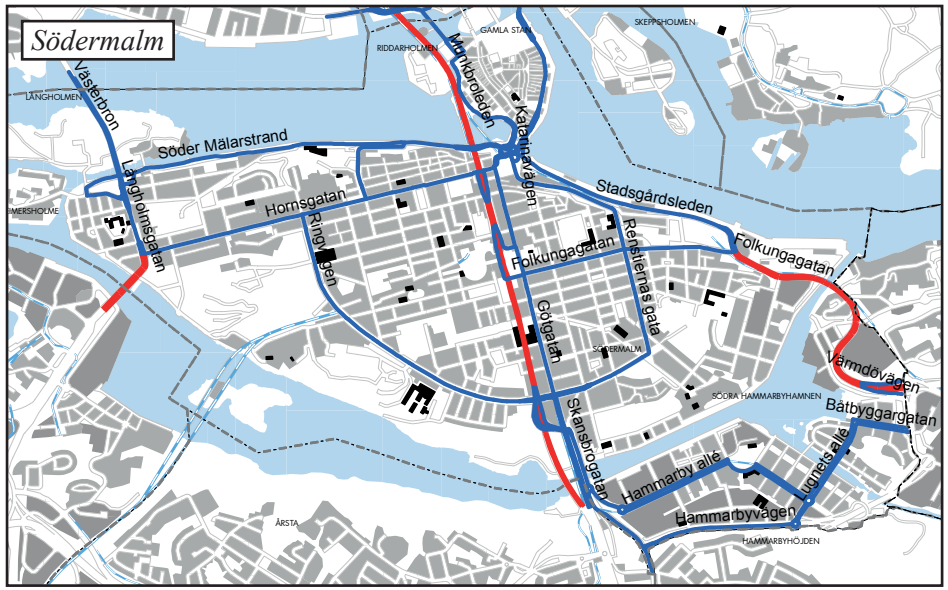
TRAFIKNÄT

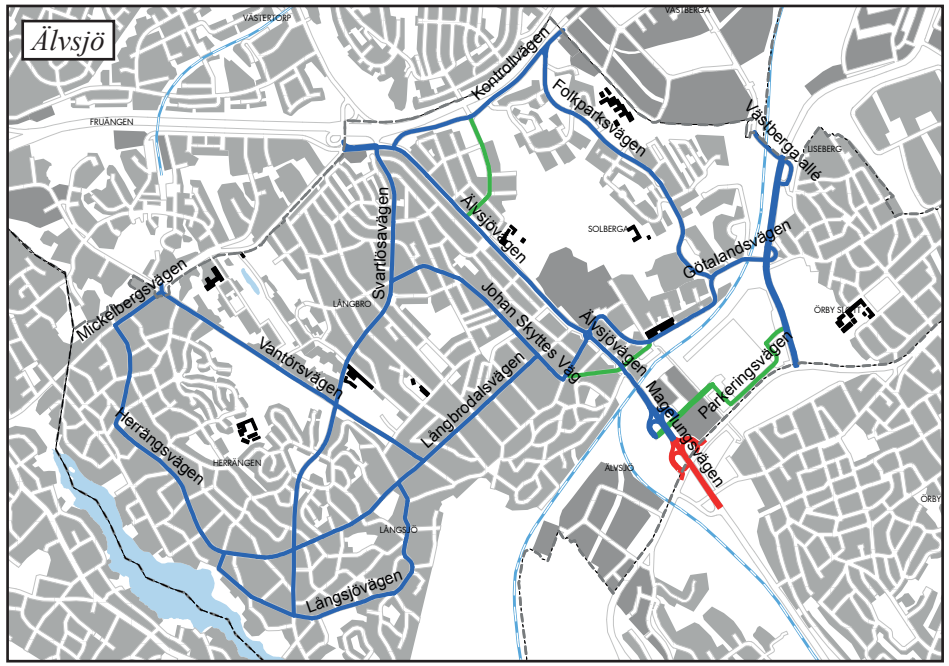
Här redovisas framkomlighetsanspråken för biltrafik, kollektivtrafik och utryckningstrafik längs det nät av gator som ingår i analysen.

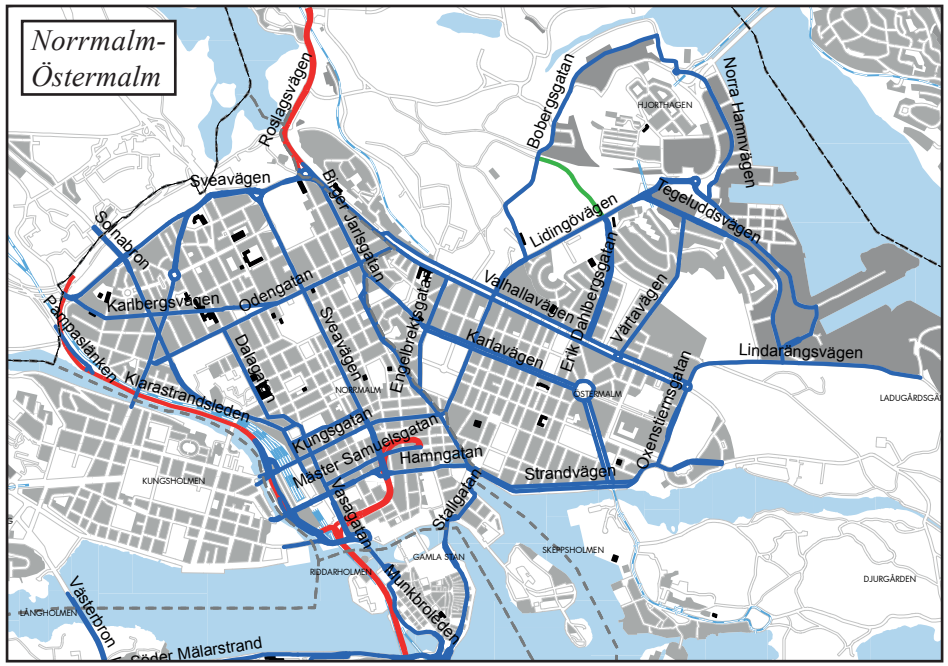
Teckenförklaring

Trafiknät - Biltrafik

- Övergripande nät
- Huvudnät
- Lokalnät
- Stadsdelsnämnd



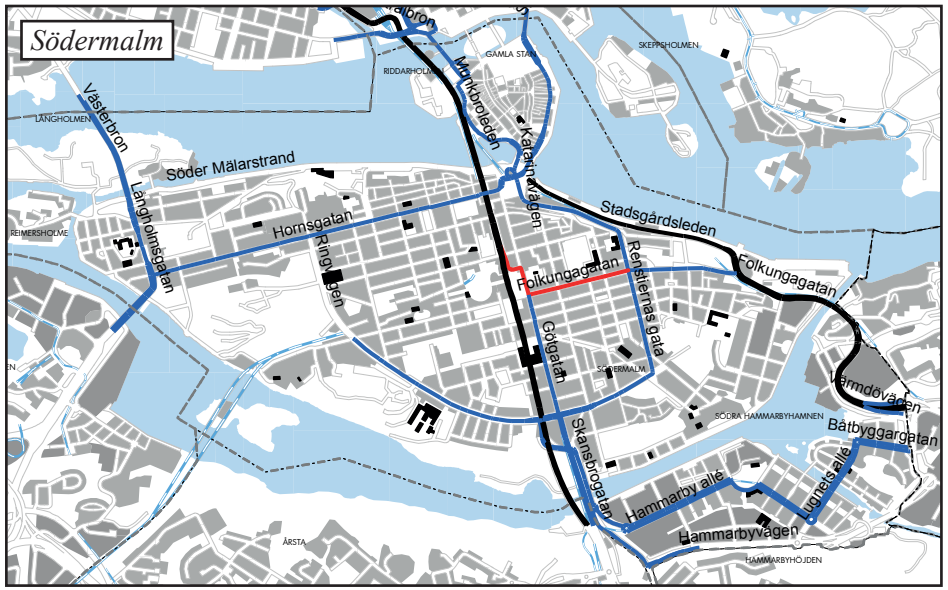


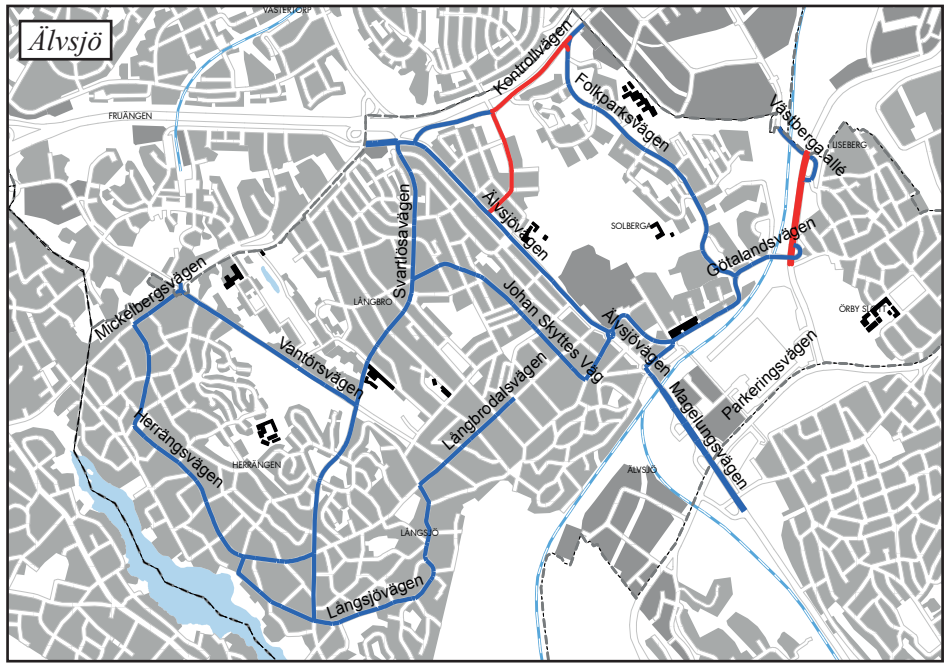


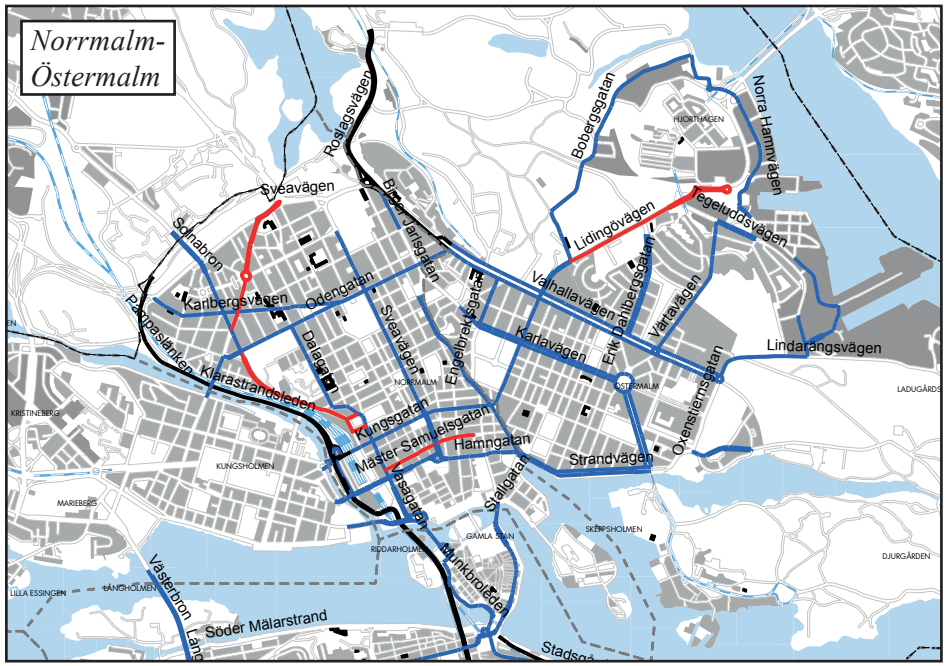
Teckenförklaring

Trafiknät - Kollektivtrafik

- Regionbuss
- Stombuss/omfattande
- Övrig stadsbuss
- Grundskola
- Kommungräns
- Stadsdelsområde





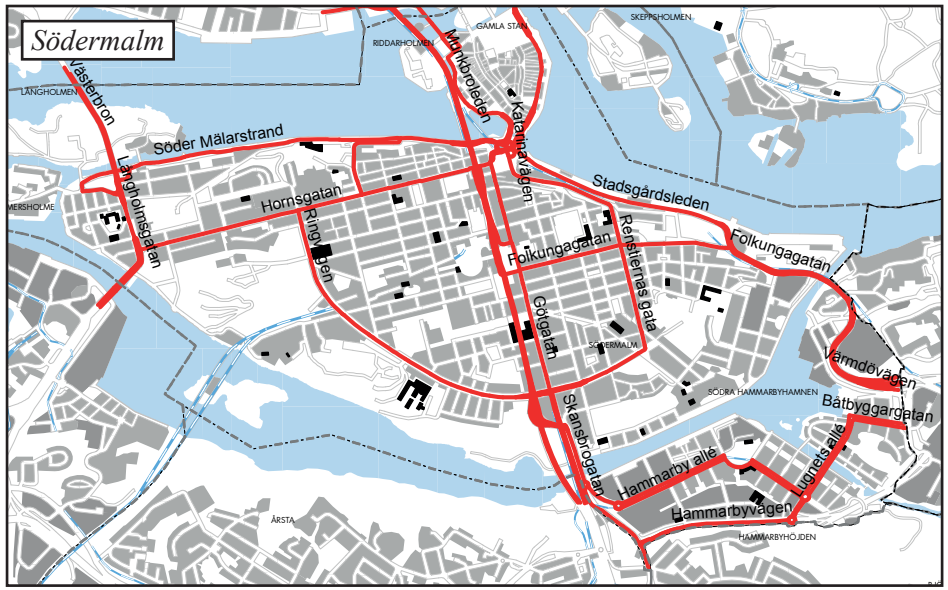


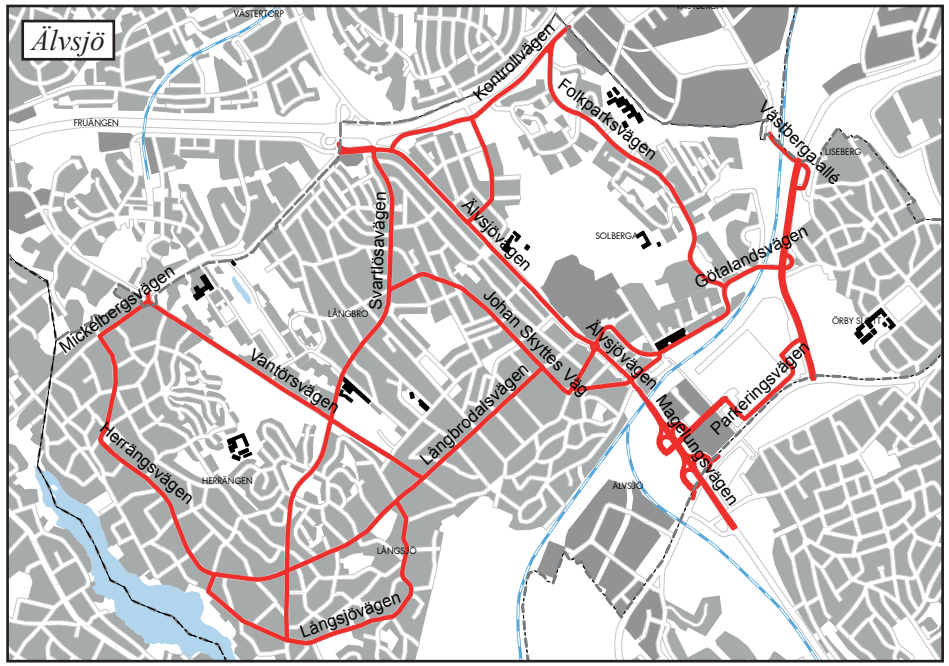
Teckenförklaring

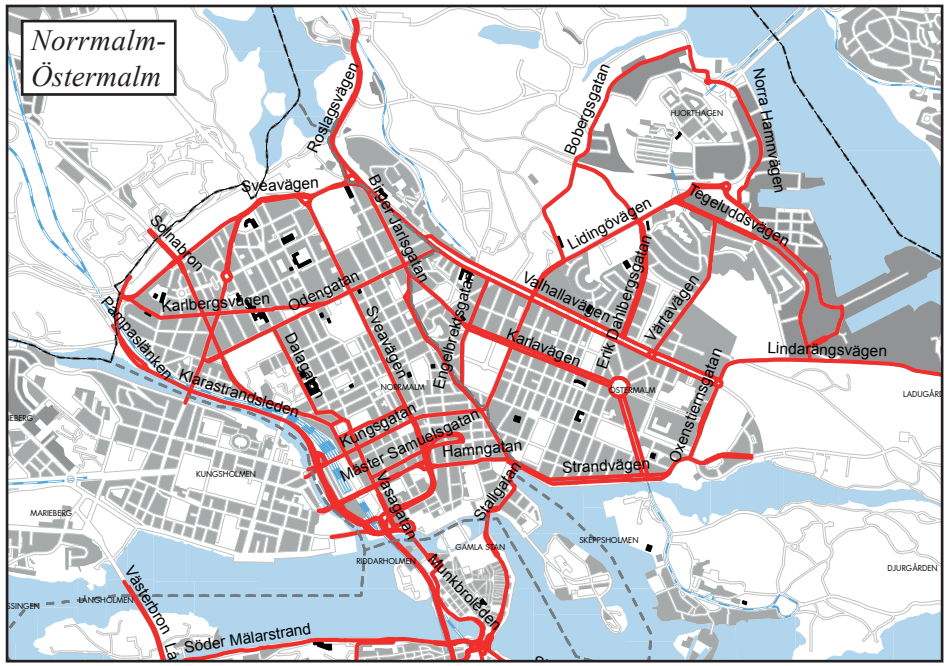
Trafiknät - Utryckning

Primär

Stadsdelsnämnd







LIVSRUM

För att kunna identifiera vilken hastighetsnivå som är lämplig i förhållande till gatans och gaturummets funktion och utformning görs en analys enligt ”Livsrumsmodellen”. I denna modell delas staden i tre olika rum: frirum, mjuktrafikrum och transportrum. Dessutom används två ”mellanrum”: integrerat frirum och integrerat transportrum.

Livsrumsmodellen används som stöd för att dela in gaturummen efter dess karaktärsdrag. Tätortens karaktär bedöms med utgångspunkt från gaturummets väggar och vilka anspråk de gör på golvet i gaturummet. Ett bra utformat gaturum med väggar som passar ihop med golvets utformning blir självförklarande och lätt att förstå för alla som vistas i rummet. För majoriteten av alla de inventerade gatorna har väggarna och golvet bedömts ha samma livsrum, men på vissa gator skiljer det sig åt vilket får ses som negativt eftersom det då blir svårt för trafikanten att uppfatta och hålla lämplig hastighet.

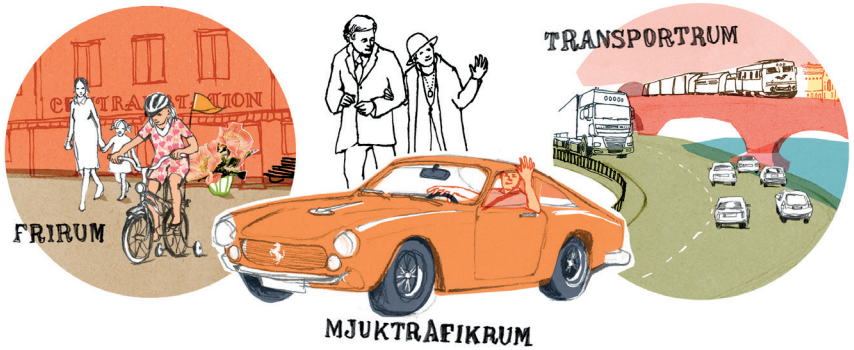


Illustration Livrumsmodellen
Källa: Trafik för en Attraktiv Stad (TRAST)

Hastighetens betydelse för karaktären gör att ett integrerat frirum max bör ha gångfart, ett mjuktrafikrum max 30 km/tim och ett integrerat transportrum max 50 km/tim för att uppnå god kvalitet för stadens karaktär, se tabellen nedan. Transportrum ingår inte i tabellen nedan eftersom i detta rum har hastighet ingen avgörande betydelse för stadens karaktär. Frirum ingår inte heller eftersom det är rum där i princip ingen motorforondstrafik bör förekomma.

Kvalitetsnivå	Integrerat frirum	Mjuktrafik-rum	Integrerat trans-portrum
God	≤ 10 km/tim	≤ 30 km/tim	≤ 50 km/tim
Mindre god	20 km/tim	40 km/tim	60 km/tim
Låg	≥ 30 km/tim	≥ 50 km/tim	≥ 70 km/tim

På nästa sida redovisas en sammanställning av livsrummens olika karaktärsdrag i form av en matris, som använts som utgångspunkt vid inventeringen av gaturummen. Utöver dessa karaktärsdrag har även hänsyn tagits till gatans läge i tätortsstrukturen. Efter matrisen redovisas ett par exempel på resultat av inventeringen av livsrummen och på sidorna 21-22 finns kartor som visar bedömningen av livsrum väggar respektive livsrum golv.

	FORDON	OSKYDDADE TRAFIKANTER	KORSNINGS-BEHOV GC	FUNKTION MILJÖ	BEBYGGELSE	ENTRÉER
FRIRUM **F**	GÅENDE / CYKLIS-TER Ingen motorfordons-trafik!			Renodlat vistelse-rum för oskyddade trafikanter såsom torg, park, gc-vägar, bilfria områden		
INTEGRERAT FRIRUM **IF**	GÅENDE / CYKLIS-TER Motorfordonstrafik	Färdas i gatan	Inget korsningsbehov, vistas redan i gatan	Yta / rum för gång- o cykeltrafikanter med angöringstrafik till fastighet	Bebyggelsen tät och i direkt kontakt med gaturummet	Många, tätt placerade entréer i direkt anslut-ning till gaturummet
MJUKTRAFIK-RUM **M**	GÅENDE / CYKLIS-TER MOTORFORDON Samspel!	Färdas i gatan, längs kanterna	Stort korsningsbehov, längs hela gatan	Större delen av tät-ortens gaturum, ofta blandad stadsbebyg-gelse	Tät eller mer gles bebyggelse, som gör anspråk på kontakt o närvaro, inte alltid i direkt anslutning	Många entréer eller tätt med entréer, indi-rekt mot gaturummet
INTEGRERAT TRANSPORTRUM **IT**	MOTORFORDON Gående / cyklister	Färdas på separerad gång- o cykelväg i gaturummet eller längs kanten av gatu-rummet	Litet korsningsbehov, endast i korsnings-punkter	Huvudsakligen ett transportrum	Bebyggelsen skapar väggar i gaturummet, men indraget utan anspråk på kontakt	Få entréer eller glest med entréer, ej i direktkontakt med gaturummet
TRANSPORTRUM **T**	MOTORFORDON Inga gående /cyklis-ter!	Färdas på helt separe-rade gång- o cykel-stråk utanför gaturum-met	Inget korsningsbehov, sker planskilt	Renodlat trans-portrum, barriärer	Ingen bebyggelse i direkt anslutning till gaturummet	Inga

Sammanställning av livsrummens olika karaktärsdrag som använts som utgångspunkt vid inventeringen av gaturummen.

Transportrum

Vägar som bedömts vara transportrum saknar bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Vissa av de vägar som har väggar av karaktären transportrum, har även golv av karaktären transportrum.

Golven har bedömts som transportrum när oskyddade trafikanter normalt inte rör sig längs vägen och deras korsningsbehov sker planskilt. På många vägar är dock inte oskyddade trafikanter separerade och då har golven bedömts vara av karaktären integrerat transportrum.

Integrerat transportrum

Integrerat transportrum är den karaktär som dominerar i analysen. Väggar som bedömts vara av karaktären integrerat transportrum kännetecknas av att det finns bebyggelse som skapar väggar i gaturummet, men det är glest med entréer och husen ligger indragna från vägen.

Golv som klassificeras som integrerat transportrum karaktäriseras av att oskyddade trafikanter rör sig längs gatan, men att de inte har något stort korsningsbehov förutom i vissa specifika punkter.

Många av de vägar som inventerats har både väggar och golv av karaktären integrerat transportrum. Det finns dock även vägar där antingen golvet eller väggarna är av annan karaktär (transportrum eller mjuktrafikrum).

Mjuktrafikrum

Sett till staden som helhet är mjuktrafik ett vanligt förekommande livsrum eftersom stora delar av en stads bostadsområden klassificeras som mjuktrafikrum. Merparten av gatorna och vägarna som ingår i analysen tillhör huvudnätet eller det övergripande nätet, och klassificeras som integrerade transportrum. I samtliga analyserades stadsdelsområden har ändå flertalet gator klassificerats som mjuktrafikrum.

I Älvsjö har några gator som i första hand är bostadsgator klassificerats som mjuktrafikrum på både väggar och golv. Husen ligger nära gatan, har utfarter mot gatan och själva gatan är relativt smal. I de centrala stadsdelsområdena Södermalm, Östermalm och Norrmalm finns flera huvudgator som fått klassificeringen mjuktrafikrum, exempelvis del av Götgatan, Del av Folkungagatan, del av Dalagatan, Hamngatan med flera. Längs dessa gator är folklivet stort och behov finns att korsa gatan på fler platser än vid korsningspunkter. Det är många entréer och tätt mellan entréer längs med dessa gator.

Integrerat frirum och frirum

Eftersom endast större gator och vägar ingår i analysen har inga integrerade frirum eller frirum identifierats.

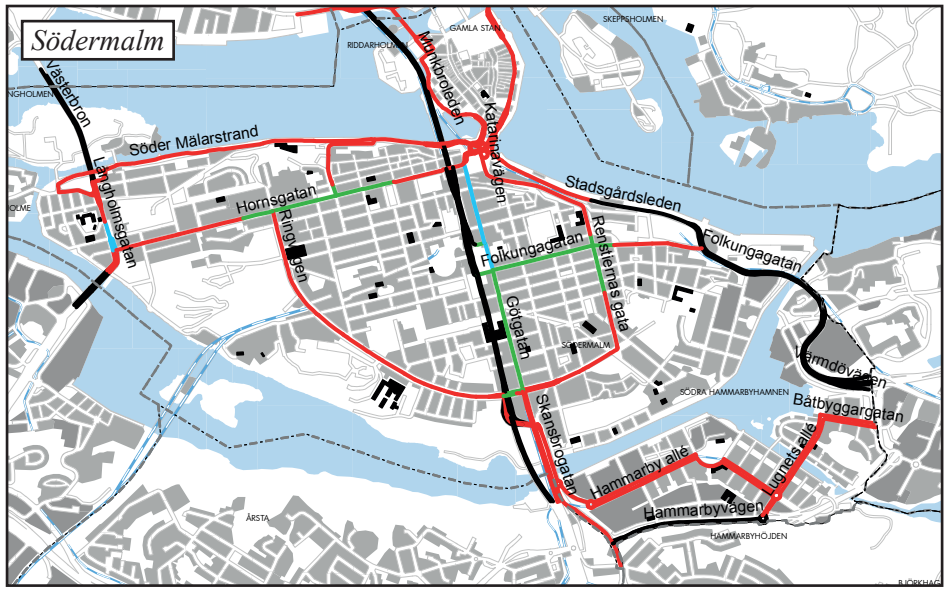
LIVSRUM

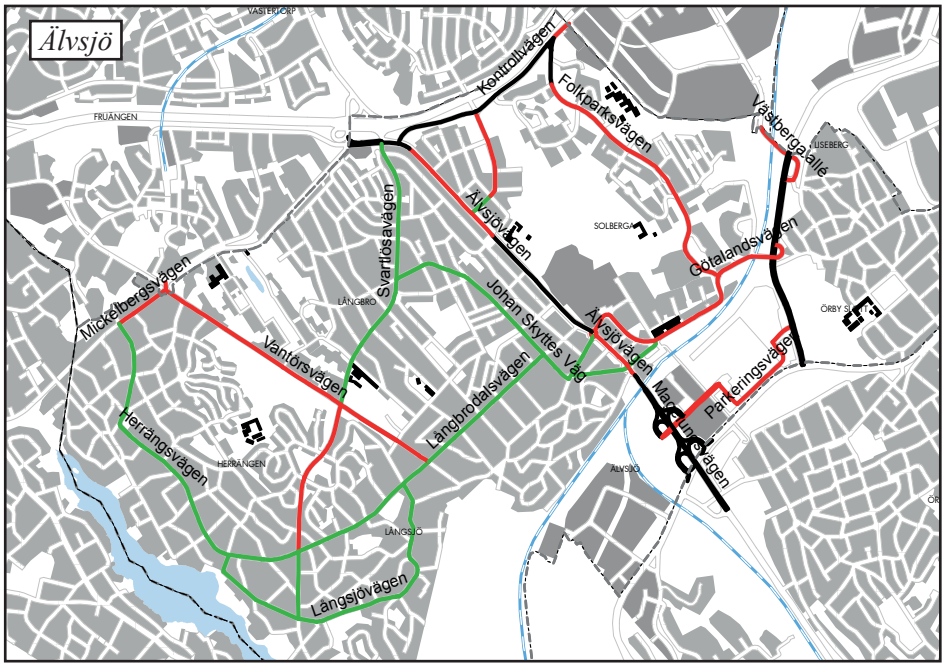
Här redovisas livsrummen (transportrum, integrerat transportrum, mjuktrafikrum, integrerat frirum och frirum) för de olika stadsdelarna.

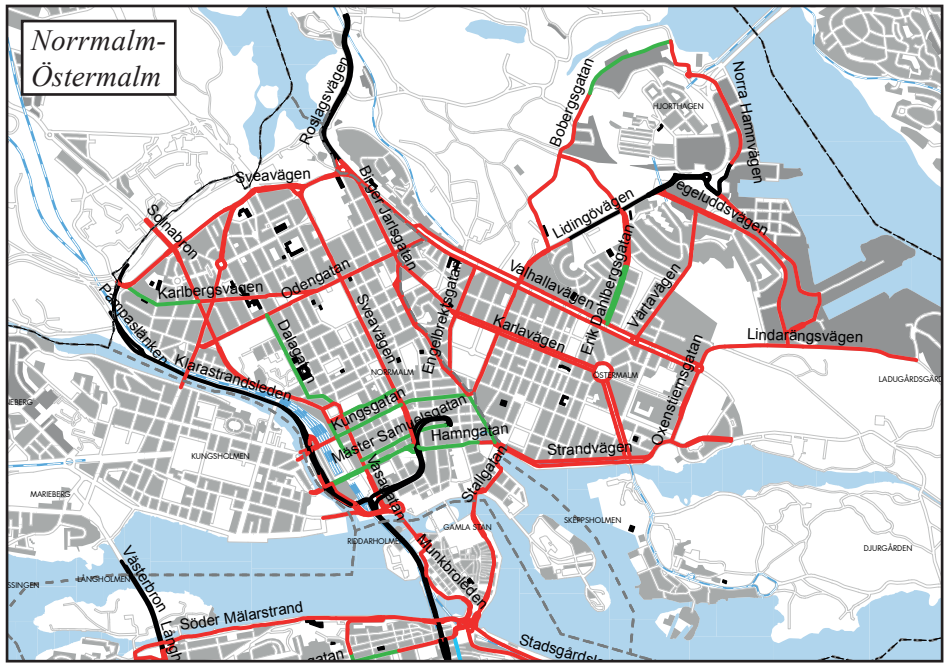
Teckenförklaring

Livsrum - Väggar

- T
- IT
- M
- IF
- Stadsdelsnämnd



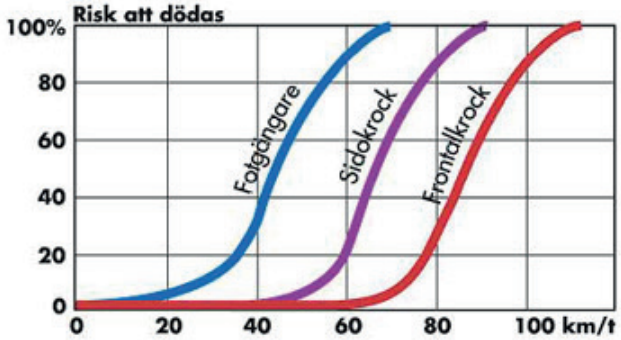




DIMENSIONERANDE TRAFIKSÄKERHETSSITUATION

Vad är dimensionerande trafiksäkerhetssituation?

Den dimensionerande trafiksäkerhetssituationen (DTSS) beskriver sambanden mellan trafiksäkerheten och hastighetsnivån och anges för en punkt eller sträcka. Hastighetsnivåerna bygger på den så kallade krockvåldskurvan som visar på hur stor risken är att dödas vid en kollision för olika trafikanter.



Krockvåldskurvan illustrerar risken att dödas för olika trafikanter vid olika hastigheter.

Den DTSS som har lägst hastighetsanspråk och som är mest förekommande blir dimensionerande för sträckan. I gaturum där gång- och cykeltrafikanterna färdas tillsammans med motorfordonstrafiken längs gatan är gc/bil alltid den dimensionerande trafiksäkerhetssituationen eftersom de oskyddade trafikanterna har högst krav på trafiksäkerhet. Detta betyder att hastigheter över 30 km/tim på dessa länkar ger en mindre god eller låg standard på trafiksäkerheten.

Enskilda punkter på sträckan kan ha ett lägre DTSS och anges då särskilt som kvalitetsavvikelser. I samband med genomförandet av hastighetsplanen görs en bedömning om punkterna behöver åtgärdas med till exempel en lokal hastighetsbegränsning eller fysisk åtgärd innan utmärkning sker. Dimensionerande trafiksäkerhetssituation och dess olika kvalitetsnivåer redovisas i tabellen nedan.

Kvalitets-nivå	Gc/bil-konflikter	Bil/bil, korsande kurs	Bil singel, fast hinder	Bil/bil, möte
God	≤ 30 km/tim	≤ 50 km/tim	≤ 60 km/tim	≤ 70 km/tim
Mindre god	40 km/tim	60 km/tim	70 km/tim	80 km/tim
Låg	≥ 50 km/tim	≥ 70 km/tim	≥ 80	≥ 90 km/tim

Metoden tar ingen hänsyn till konflikter mellan cyklister och gångtrafikanter då de gäller hastighetsgränser för motorfordon. Hänsyn måste tas till dessa konflikter i detaljutformningen.

Bedömning av DTSS på sträcka

DTSS i de fyra stadsdelsområdena varierar huvudsakligen mellan gc/bil-konflikter, bil/bil korsande kurs och fast hinder (se kartor sidan 25). Majoriteten av de största vägarna har separerad gång- och cykelbana och har därför klassificerats med annan DTSS än gc/bil. Om det är tätt med korsande vägar är bil/bil-korsande kurs den dimensionerande trafiksäkerhetssituationen. Är avstånden längre definieras DTSS utifrån om det finns fasta hinder, såsom lyktstolpar eller träd, nära körbanan eller ej.

Vid inventeringen har ett antal trafikmiljöer identifierats där det inte är självklart hur bedömningen av DTSS ska göras, vilka beskrivs nedan.

Gator med cykelfält

Cykelfält ger viss separering för cyklister men utgör inte någon fysisk åtgärd som helt skiljer dem från bilar. I den här analysen har beslutet tagits att målade cykelfält inte bedömts som fullgod separering. Ställningstagandet innebär dock inte att det inte går att ha cykelfält i framtiden, utan endast att det i den här analysen innebär att DTSS klassats som gc/bil vilket sett till trafiksäkerheten kräver låga hastigheter.

Gator med smala cykelbanor

Vissa gator har separerad cykelbana, men den är på vissa sträckor mycket smal. Mycket smala cykelbanor har beslutats inte vara fullgod separering och har därför klassats med DTSS gc/bil.

Gator med cykelbana på endast en sida

Många gator har cykelbana på båda sidor om vägen, vilket ger hög tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. I andra fall finns endast cykelbana på en sida gatan. I vissa fall bedöms detta vara tillräckligt, t.ex. med hänsyn till att målpunkter huvudsakligen finns längs en sida av vägen. I andra fall, är det uppenbart att en separerad cykelbana även borde finnas på andra sidan. I de fall det är uppenbart att det är en brist att det bara finns cykelbana på en sida av vägen, har DTSS för hela sträckan klassificerats som DTSS gc/bil.

Gator där inget behov finns av att cykla

Längs merparten av vägarna bedöms det finnas ett behov av att cykla längs bilvägen. I några undantagsfall är dock cykelnätet uppbyggt på ett sätt så att det inte finns ett behov av att cykla längs bilvägen. I dessa fall har DTSS på sträckan klassificerats som bil/bil-korsande kurs eller fast hinder.

Karlbergsvägen, Norrmalm: Cyklister är separerade med en målad linje, vilket inte bedömts vara fullgod separering. Sträckan har klassats med DTSS gc/bil.

Juvelerarvägen, Älvsjö: Cykelbanan finns endast på vägens ena sida, och ger i detta fall en tillräcklig tillgänglighet och säkerhet för oskyddade trafikanter. Sträckan har klassats med DTSS bil/korsande.

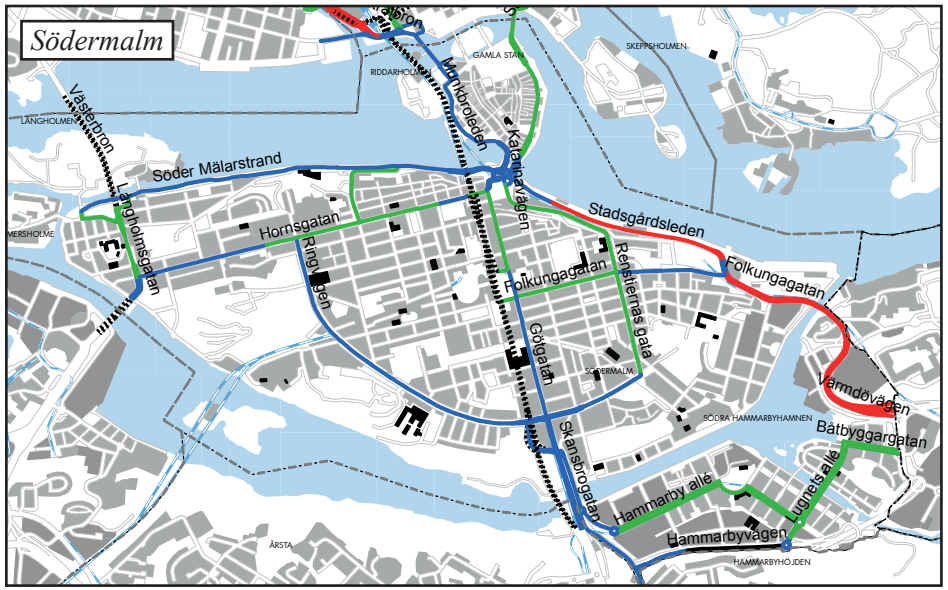
DIMENSIONERANDE TRAFIKSÄKERHETSSITUATION (DTSS)

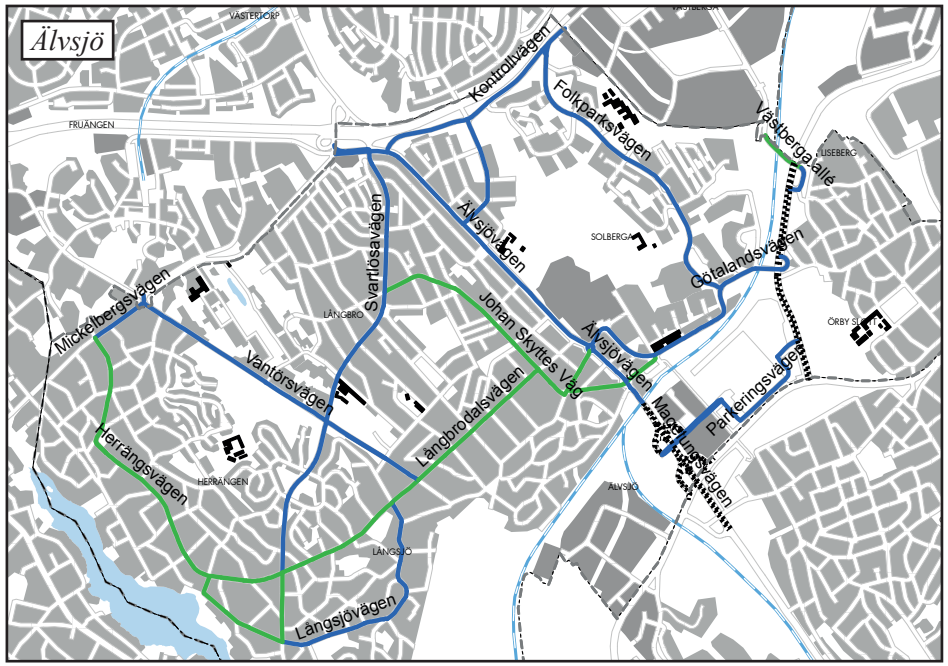
Här redovisas DTSS på sträcka och på övergångsställen utifrån dagens situation i respektive stadsdel.

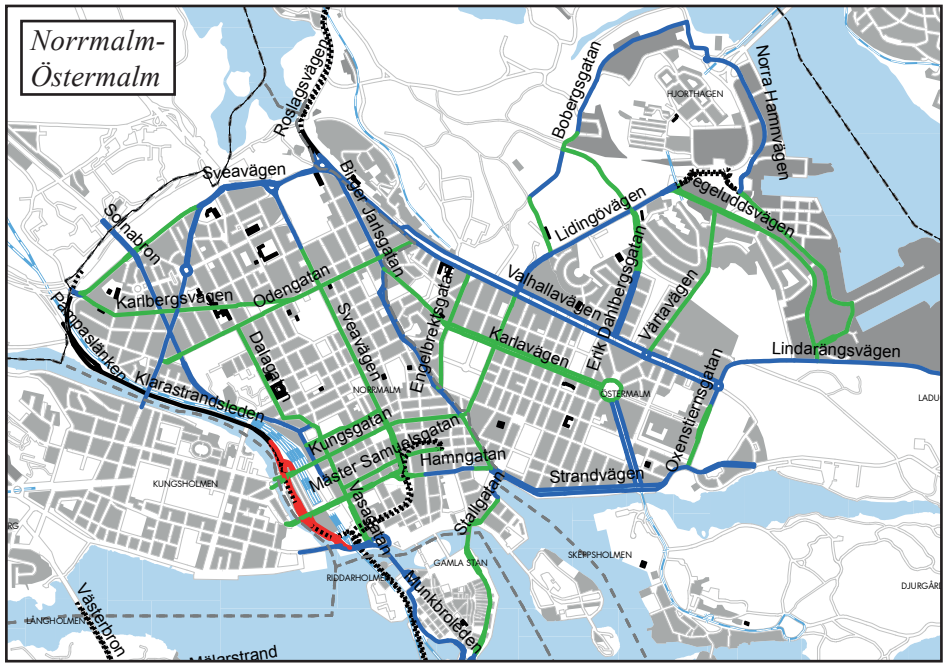
Teckenförklaring

DTSS - Sträcka

- Ingen
- Bil-möte
- Fast
- Bil-kors
- GC
- Stadsdelsnämnd



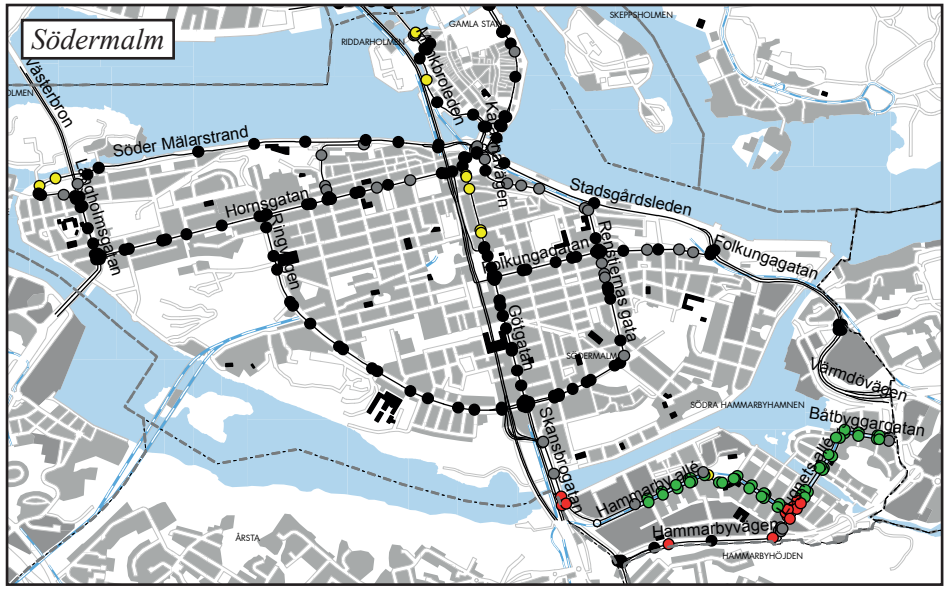


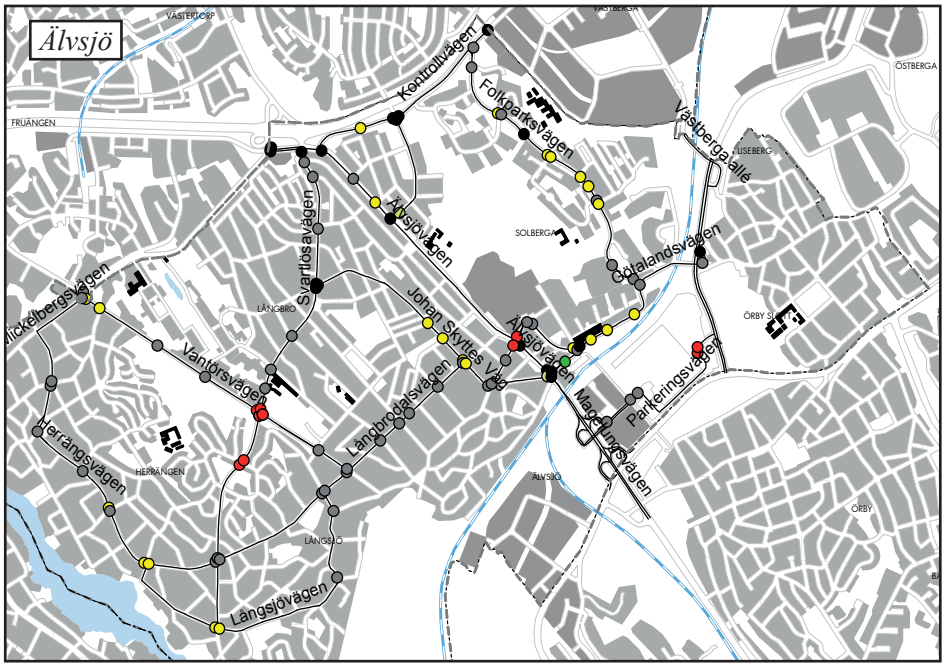


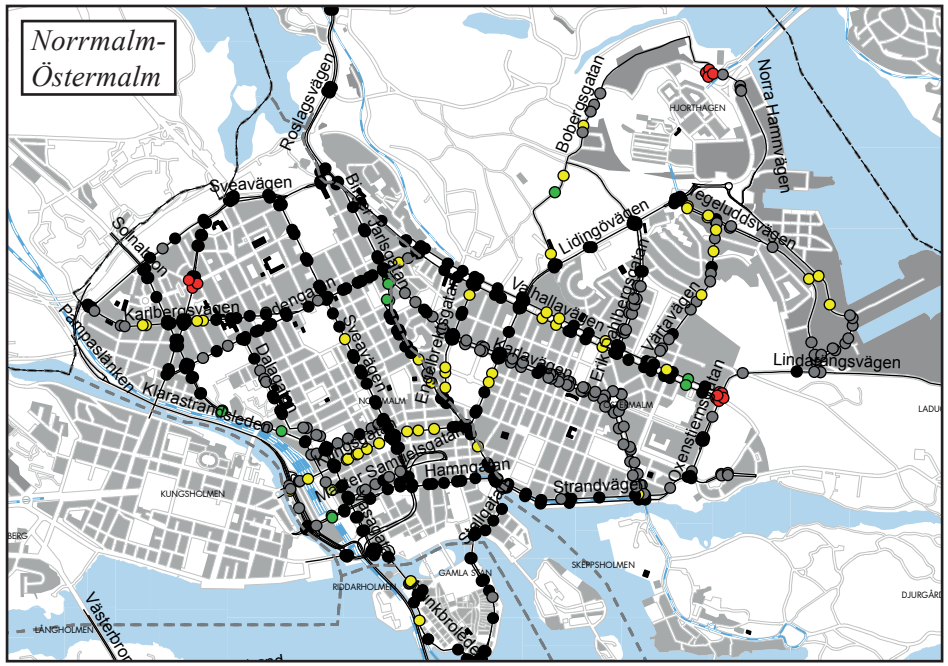
Övergångsställen typ

Typ av GC-passage

- Cirkulationsplats
- T-korsning
- Gupp
- Upphöjning
- Chikan
- Avsmalning
- Signal
- Refug
- Inget







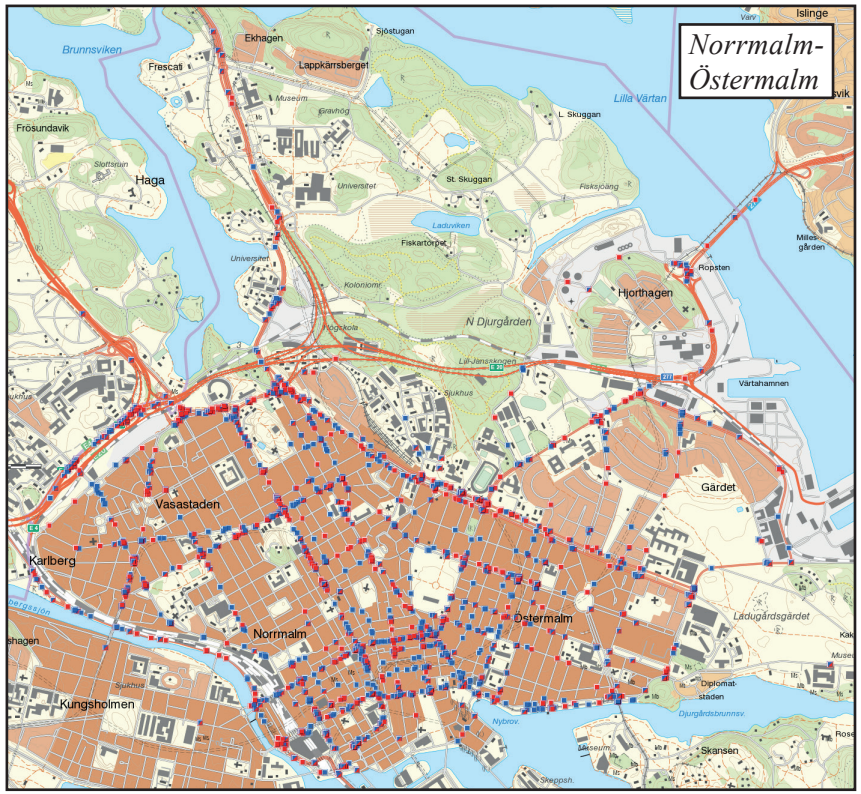
UPPLEVDA OCH UPPMÄTTA STÖRNINGAR

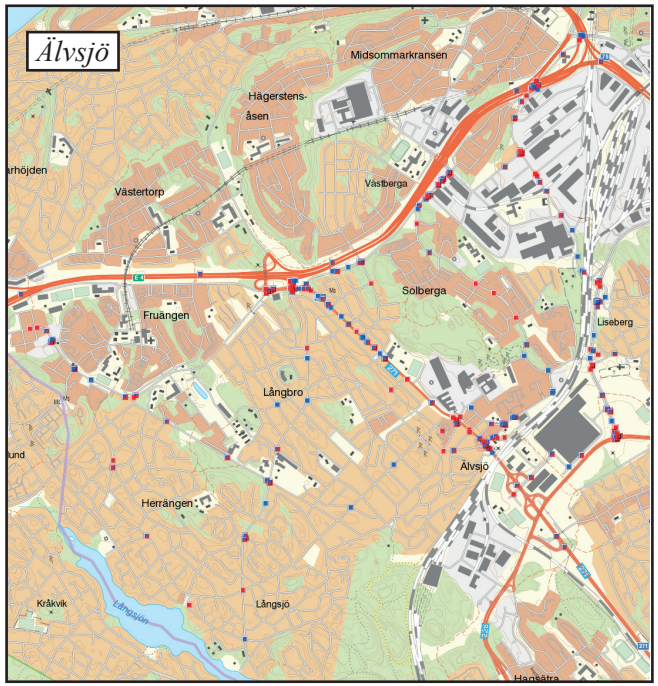
I detta kapitel redovisas kartor med en överblick av läget för trafiksäkerhets i form av olycksstatistik, buller, vibrationer och luftkvalitet.

Trafiksäkerhet

Först presenteras utdrag från olycksdatabasen STRADA för en femårsperiod, 2010-07-01 till och med 2015-06-30. Kartorna visar olyckor i huvudsak längs det inventerade gatunätet. Olyckor som enbart involverade oskyddade trafikanter är exkluderade.

Röd symbol = sjukhusrapporterade olyckor
Blå symbol = polisrapporterade olyckor





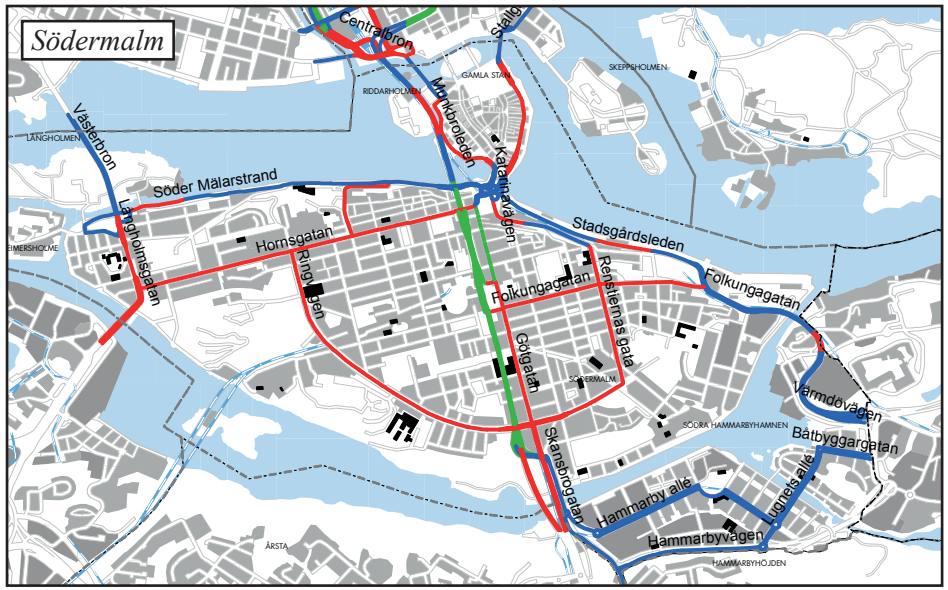
Buller

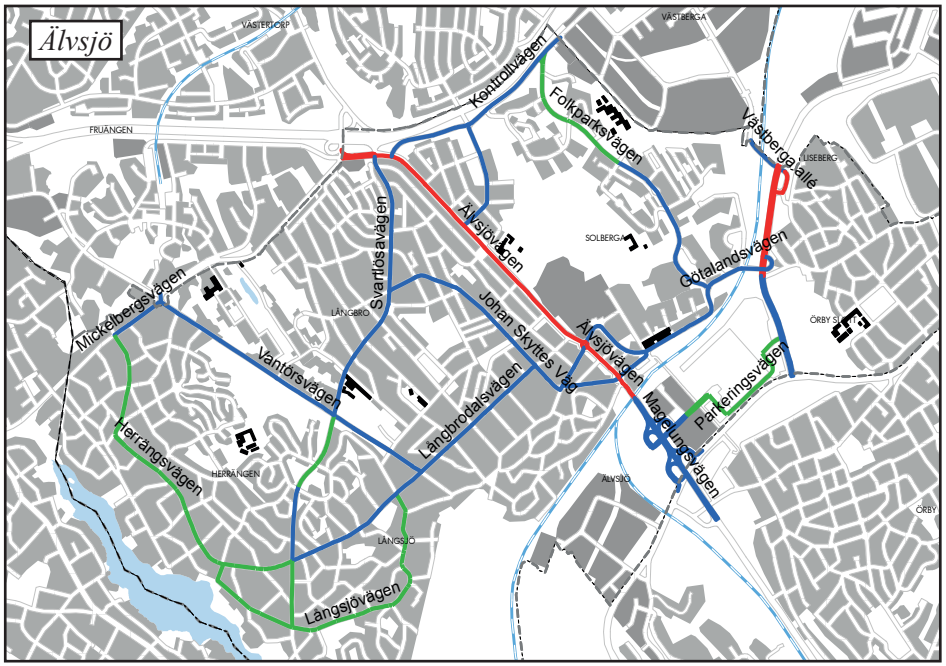
Bullersituationen redovisas som en bedömning av läget vid dagens hastighetsgränser och trafikflöden. Under gräns betyder under 55 dbA och över gräns betyder över 62 dbA.

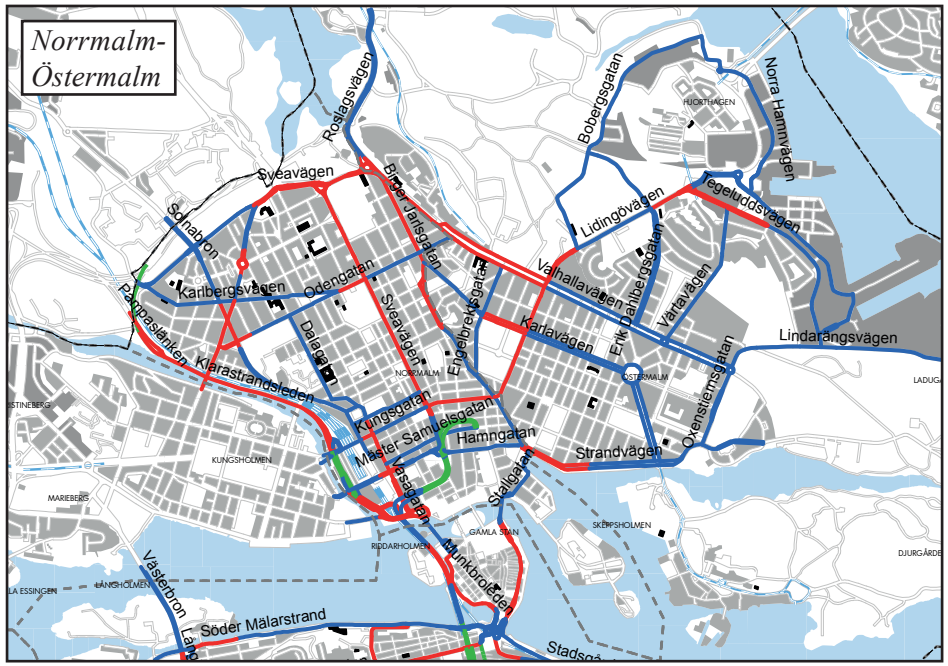
Teckenförklaring

Buller

- Under gräns
- Nära gräns
- Över gräns
- Stadsdelsnämnd

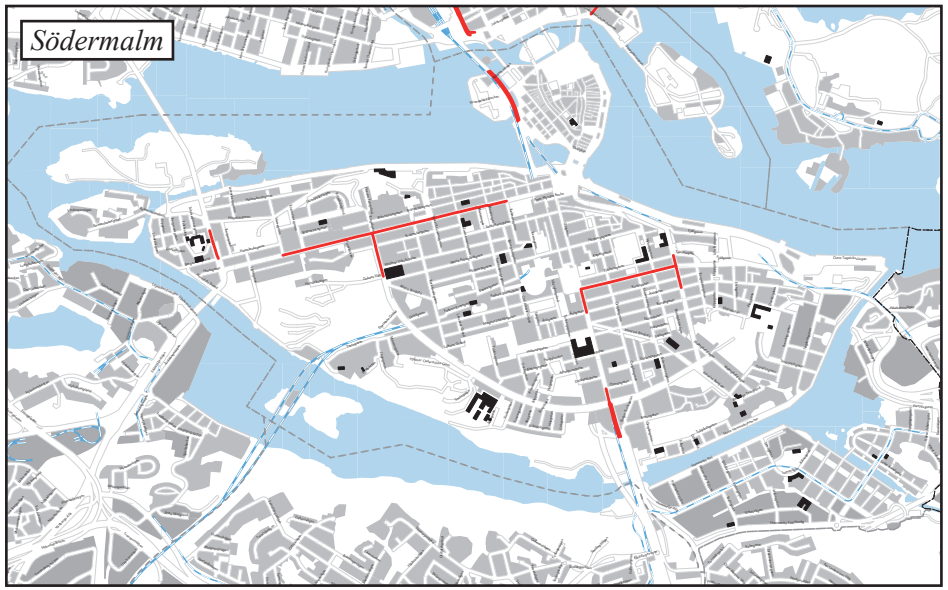


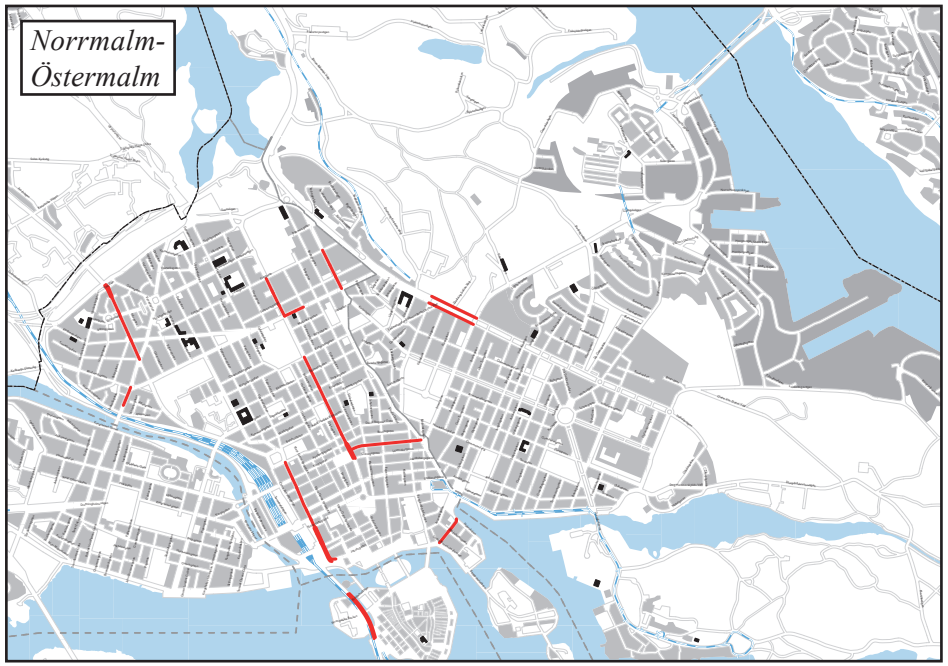




Luftkvalitet

Luftkvalitetssituationen redovisas som en bedömning av läget för uppfyllande av gränserna för miljökvalitetsnormerna för PM10 och NO2 längs de analyserade gatorna vid dagens hastighetsgränser och trafikflöden. För Älvsjö redovisas ingen karta eftersom ingen av de analyserade gatorna bedöms ligga nära gränsvärdena.





Teckenförklaring

Luftkvalitet_NO2/PM10

- Över gräns
- Nära gräns
- Stadsdelsnämnd

ANALYS

Arbetsordningen för analys av lämpliga hastighetsgränser som presenteras i handboken *Rätt fart i staden* innehåller fyra steg.

- Nulägesanalys
- Länkoptimering
- Nätanpassning
- Systemanpassning

Tabellen nedan redovisar arbetet i analysen med antalet kvalitetsavvikelser i de olika analysstegen. Kvalitetsavvikelserna är ett mått på hur väl hastighetsgränsen stämmer med kvaliteter som registrerats vid inventeringen. Målsättning är främst att antalet röda kvalitetsavvikelser ska vara så låga som möjligt.

	Norrmalm		Östermalm		Södermalm		Älvsjö	
Kvalitetsavvikelser	**Röda**	**Gula**	**Röda**	**Gula**	**Röda**	**Gula**	**Röda**	**Gula**
Nuläge	374	394	342	450	316	528	272	207
Länkoptimering	157	591	191	675	240	570	37	350
Nätanpassning	164	592	193	683	263	575	44	348
Systemanpassning	189	681	193	946	264	779	40	463

NULÄGESANALYS

Kvalitetsavvikelser på sträcka

Nulägesanalysen ger en bedömning av hur väl de nuvarande hastighetsgränserna avspeglar de krav och kriterier som det nya hastighetsgränssystemet ställer.

Buller och trafiksäkerhet är de kvaliteter som får flest röda avvikelser.
De röda avvikelserna avseende trafiksäkerheten beror huvudsakligen på att dessa gator har den befintliga hastighetsgränsen 50 km/tim men saknar separerad cykelbana. En del av dessa gator får också röda kvalitetsavvikelser på karaktären och tryggheten eftersom de klassats som mjuktrafikrum i kombination med 50 km/tim. I de fall en sträcka får tre avvikelser (trafiksäkerhet, trygghet, karaktär) signalerar detta tydligt att dagens hastighetsgräns inte är kopplad till sträckans funktion och utformning.

Kvalitetsavvikelser i punkter för oskyddade trafikanter

Nulägesanalysen visar också på brister i trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter vid övergångsställen som ligger på en gata med hastighetsgränsen är 50 km/tim eller högre och inte är hastighetssäkrade.

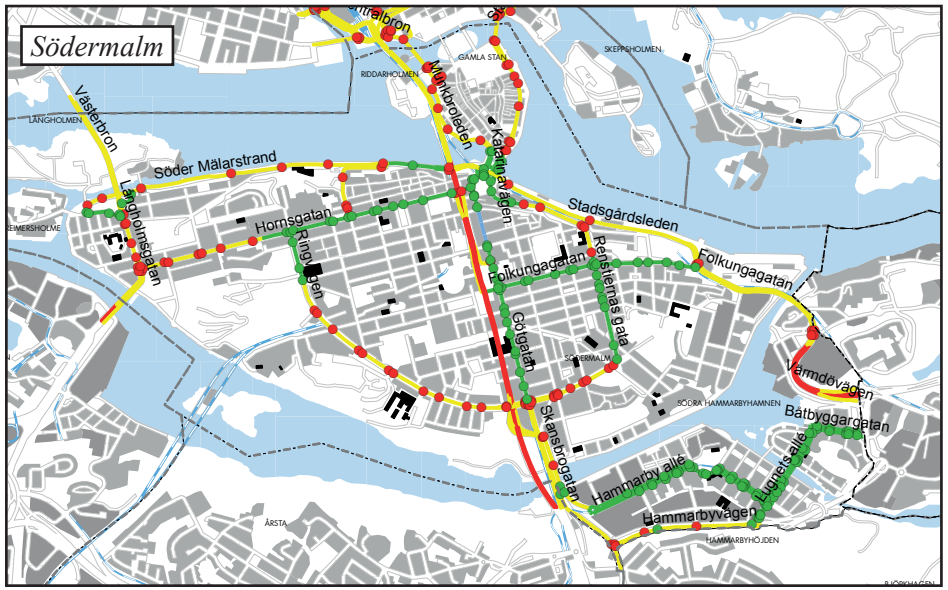
Teckenförklaring

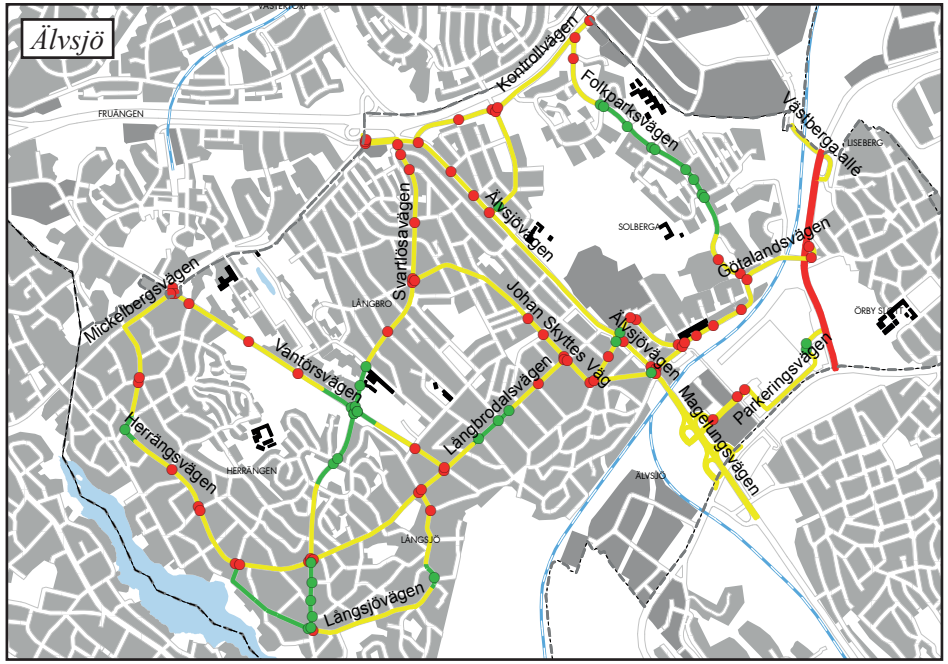
Trafiksäkerhet övergångsställen

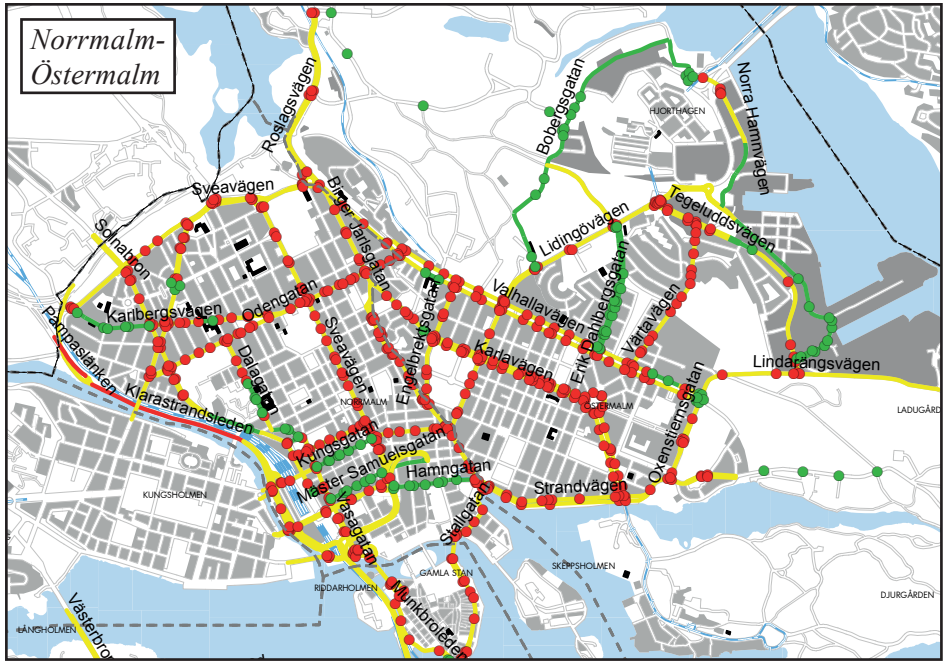
- God standard
- Mindre god standard
- Låg standard

Befintlig hastighetsgräns

- 30 km/tim
- 50 km/tim
- 70 km/tim







Kvalitetsavvikelser i punkter för biltrafik

Nulägesanalysen visar också några punkter som får låg kvalitet avseende trafiksäkerheten i korsningspunkter mellan biltrafik. De punkter som får låg trafiksäkerhet finns på gator som har hastighetsbegränsningen 70 km/tim eller högre och där korsningarna är utformade utan någon form av hastighetsdämpning.

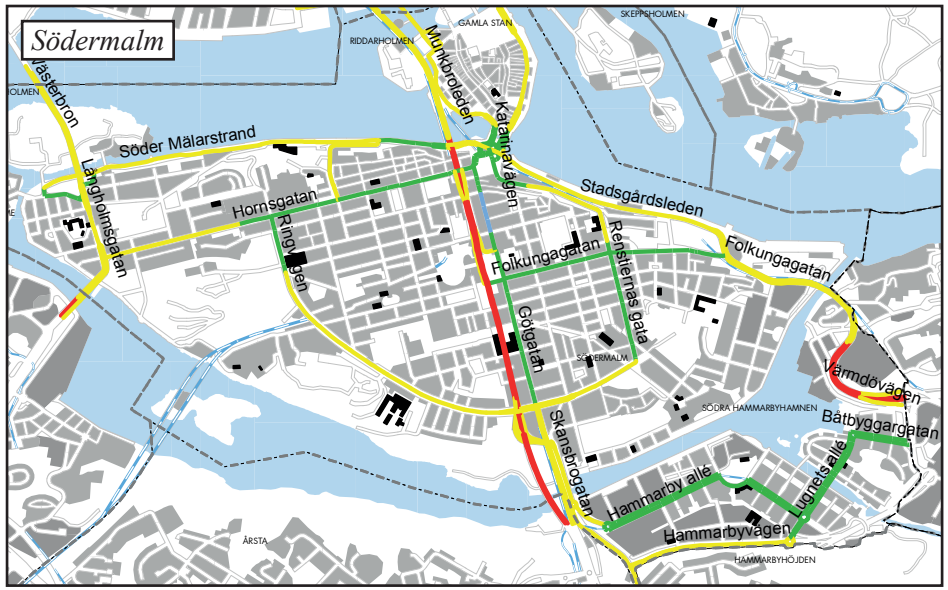
Teckenförklaring

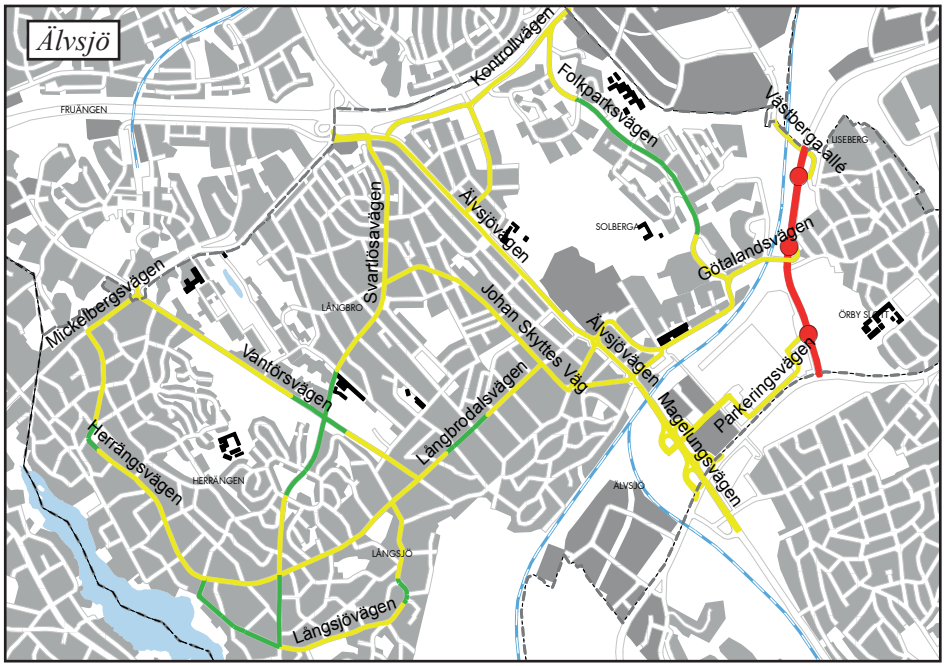
Trafiksäkerhet korsningar

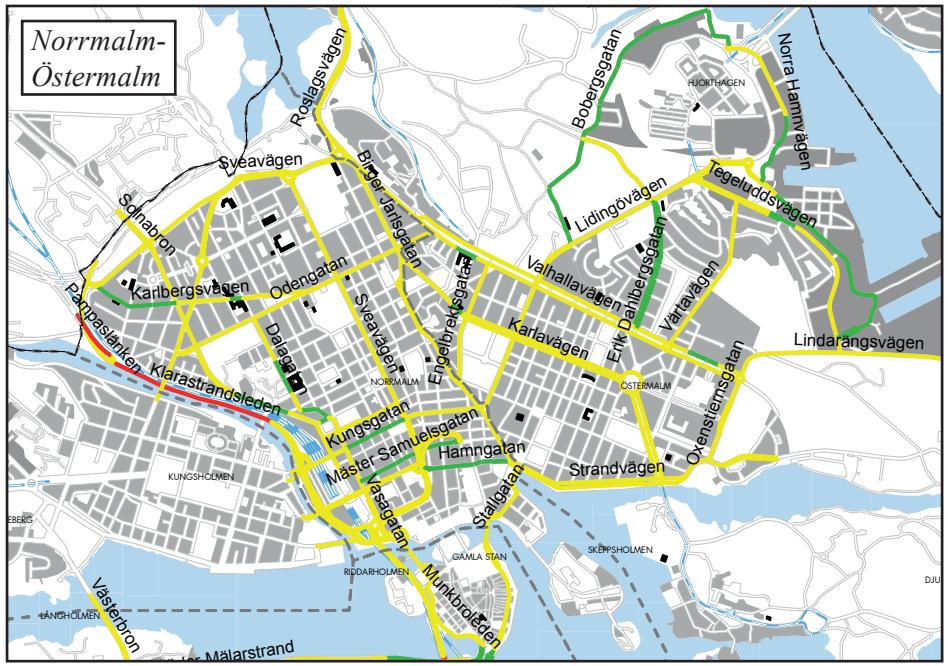
- Låg standard

Befintlig hastighetsgräns

- 30 km/tim
- 50 km/tim
- 70 km/tim
- Grundskola
- Kommungräns
- Stadsdelsområde







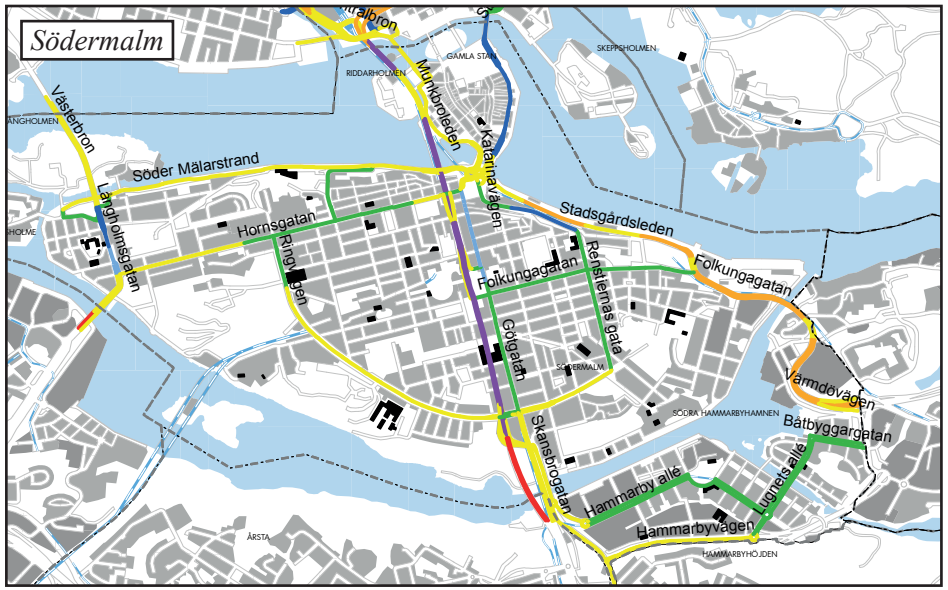
LÄNKOPTIMERING

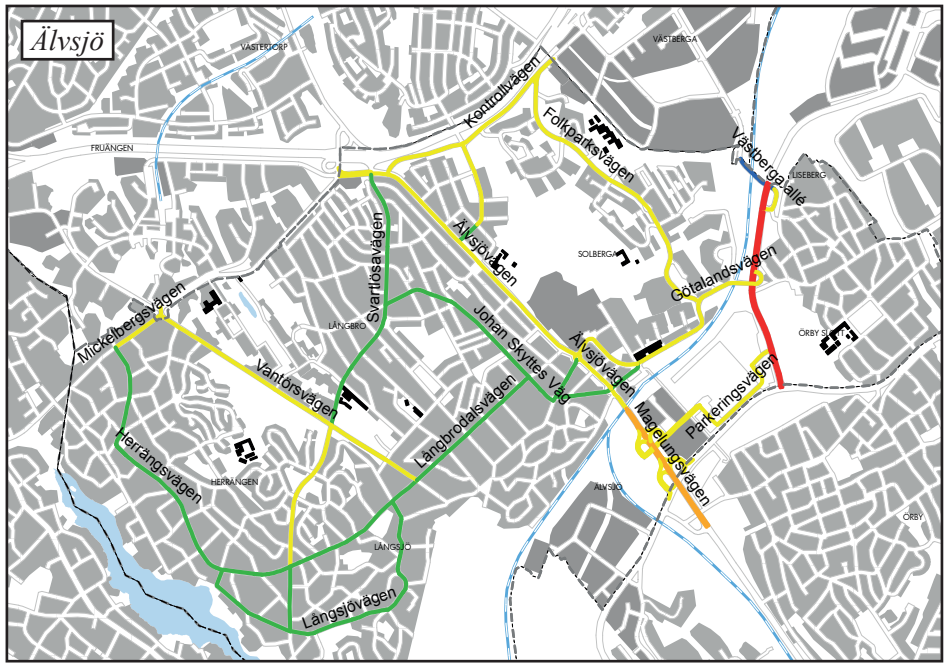
En första sammanvägning av kvalitetsanspråken görs genom den så kallade länkoptimeringen. Det görs genom att välja den hastighetsnivå som resulterar i minst antal kvalitetsavvikelser för varje sträcka utan hänsyn tagen till intilliggande sträckor. I första hand ska de röda kvalitetsavvikelserna minimeras.

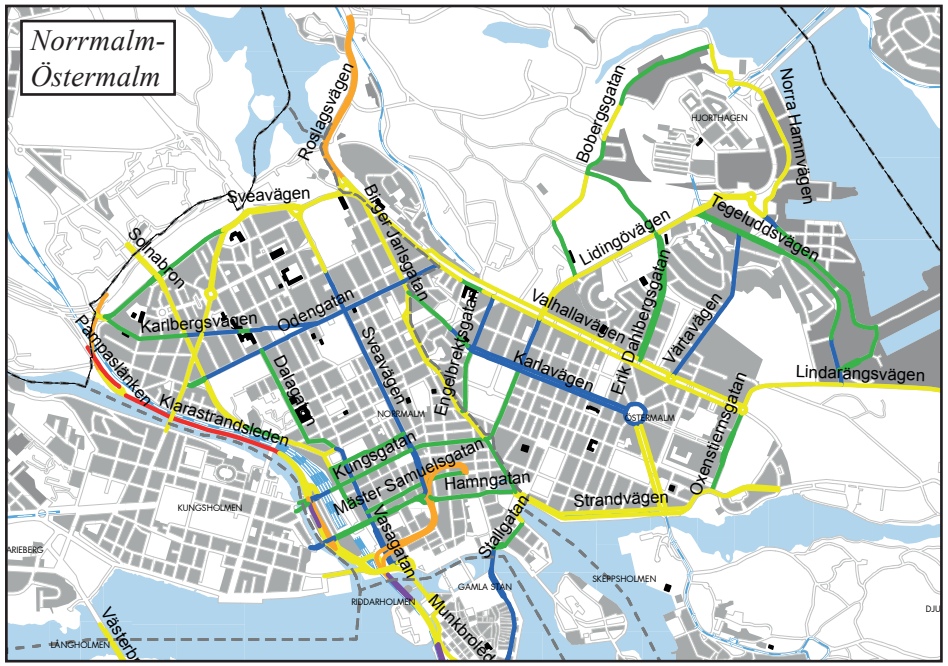
Teckenförklaring

Länkoptimerad hastighet

- Gångfart
- 30 km/tim
- 40 km/tim
- 50 km/tim
- 60 km/tim
- 70 km/tim
- 80 km/tim
- Grundskola
- Kommungräns
- Stadsdelsområde







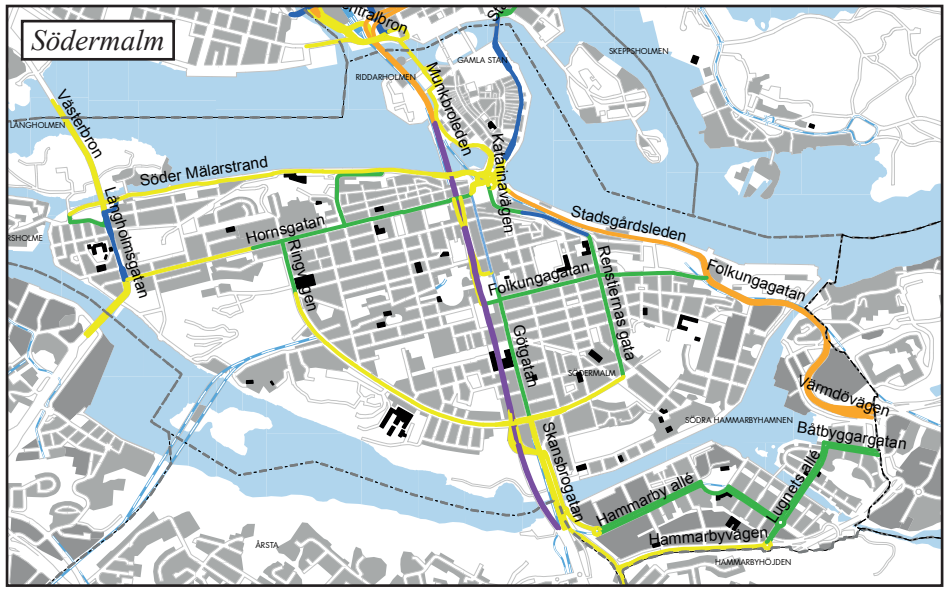
NÄTANPASSNING

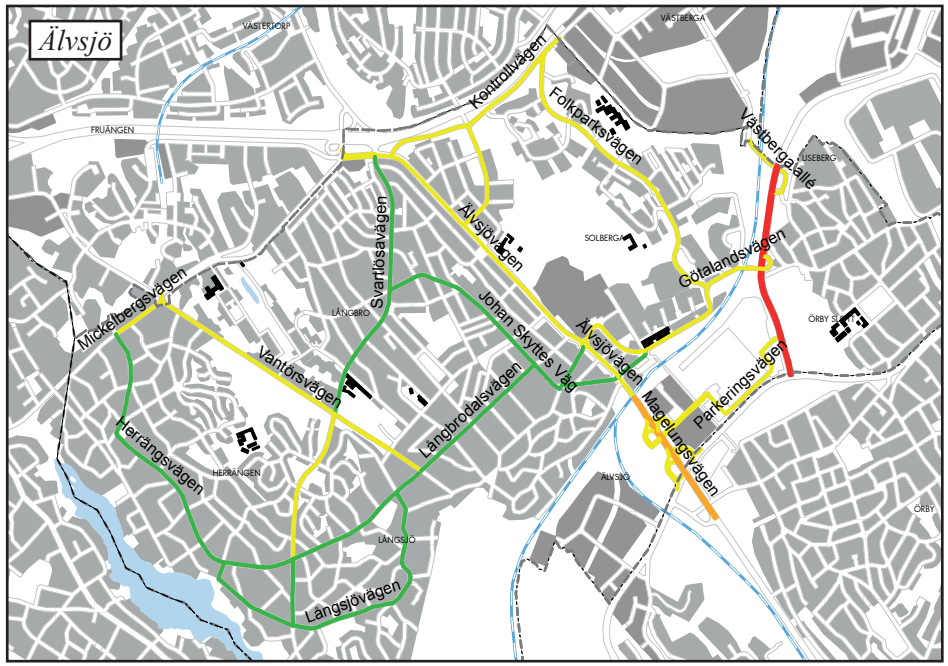
För att minimera plottrigheten för hastighetsgränserna görs en nätanpassning. Steget nätanpassning innebär att man går ifrån den enskilda länkens optimala hastighet för att anpassa den till intillliggande sträckor. Här prövas skillnader mellan höjning och sänkning av hastigheterna mot omkringliggande gator för att skapa längre sammanhållande sträckor.

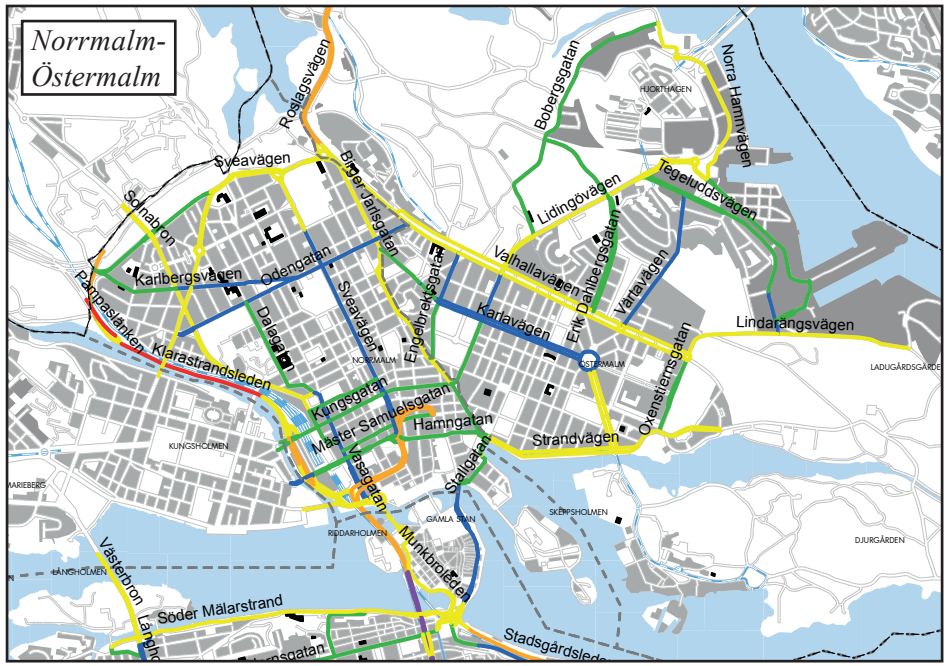
Teckenförklaring

Nätanpassad hastighet

- Gångfart
- 30 km/tim
- 40 km/tim
- 50 km/tim
- 60 km/tim
- 70 km/tim
- 80 km/tim
- Grundskola
- Kommungräns
- Stadsdelsområde







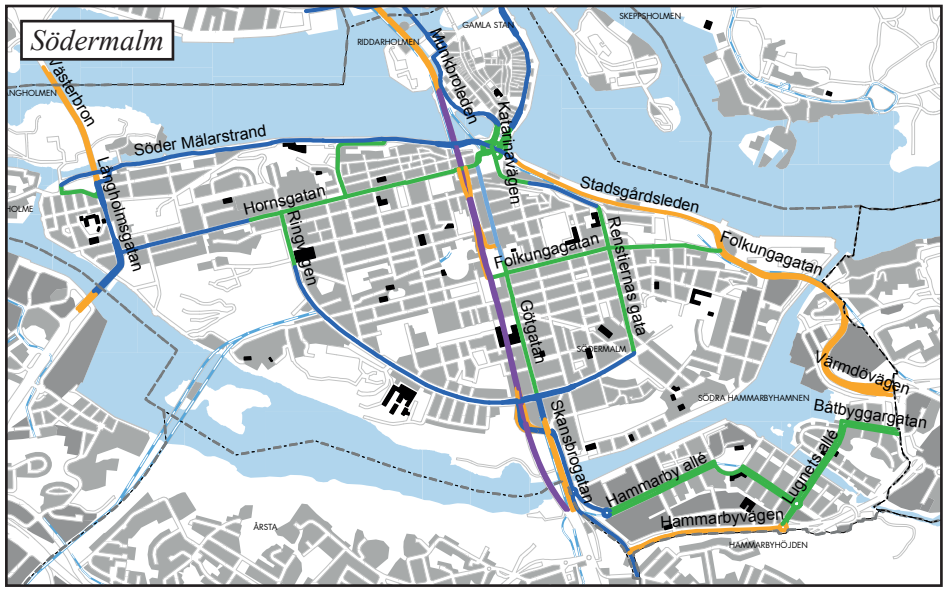
SYSTEMANPASSNING

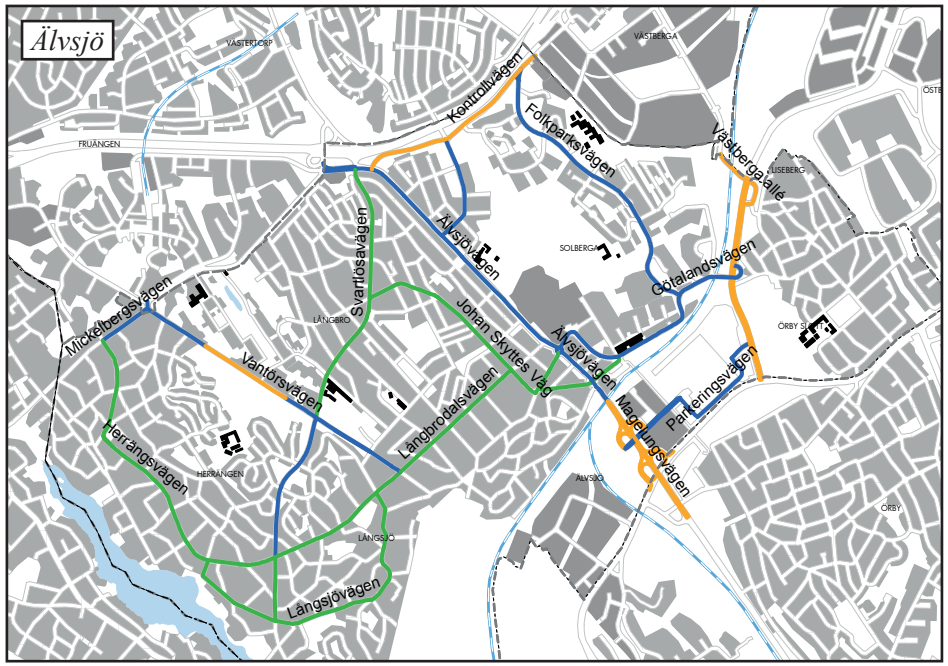
Systemanpassningen innebär att hastighetsgränserna anpassas till ett hastighetsgränssystem med jämna 20-steg samt 30 km/tim. Här görs avvägningar bland annat beroende på om oskyddade trafikanter rör sig i blandtrafik eller separerat, hur bebyggelsen ser ut, trafikmiljöns karaktär, förekomst av korsningspunkter. Även möjligheter till åtgärder vägs in.

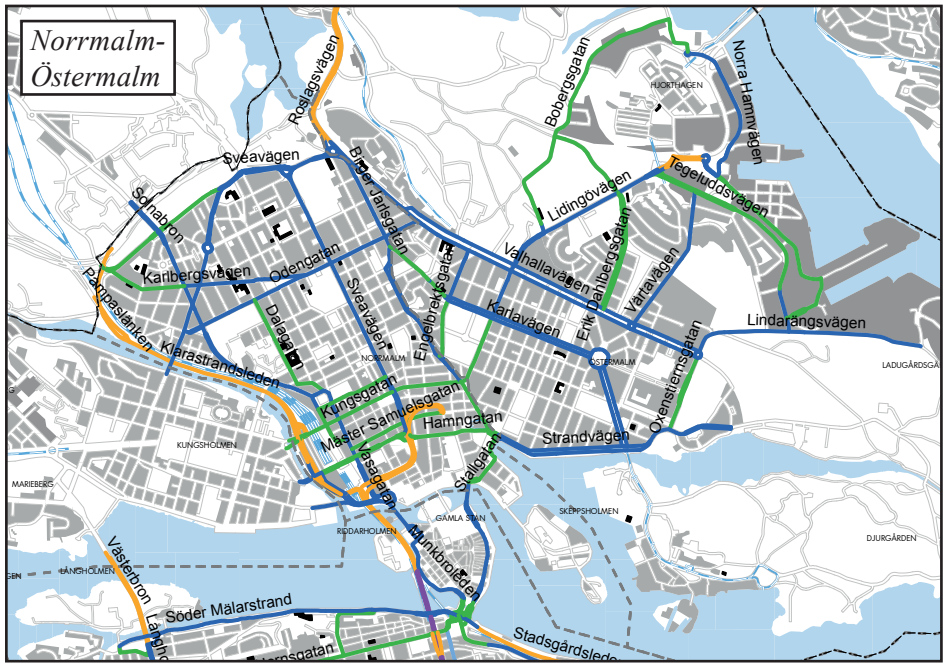
Teckenförklaring

Systemanpassad hastighet

- Gångfart
- 30 km/tim
- 40 km/tim
- 60 km/tim
- 80 km/tim
- Grundskola
- Kommungräns
- Stadsdelsområde







FÖRSLAG TILL NYA HASTIGHETSGRÄNSER

Sista steget i metoden *Rätt fart i staden* är systemanpassning. Under processens gång har det bedömts att resultatet från systemanpassningssteget behöver justeras ytterligare för att fungera i praktiken och anpassas till de planer staden har för trafikmiljöerna. De nya hastighetsgränserna kallas därför i utredningen för justerade hastighetsgränser och kommer att utgöra underlag för det som blir stadens förslag till nya hastighetsgränser. De principer för de nya hastighetsgränserna som tagits fram redovisas till höger.

MOTIV TILL VALDA HASTIGHETSGRÄNSER

I följande avsnitt ges korta motiv till valda hastighetsgränser för varje enskild gata. I de fall gatorna är långa och består av olika delsträckor har motiven delats upp per delsträcka. Beskrivningarna av motiven tar sin grund i de principer som tagits fram för nya hastighetsgränser i det tidigare Pilotprojektet.

I samband med att motiven för vald hastighet beskrivs, förs också ett övergripande resonemang om behov av åtgärder. De identifierade behoven pekar på vad som behöver göras för att nå uppsatta mål. Åtgärdsbehovet finns för de allra flesta sträckor redan idag. Det behöver därmed inte betyda att åtgärder måste genomföras innan en ny hastighetsgräns kan införas. Åtgärdsplanering är ett löpande arbete och hastighetsplanerna bidrar med motiv och inriktning för hur trafikmiljön längs en gata successivt bör utvecklas

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

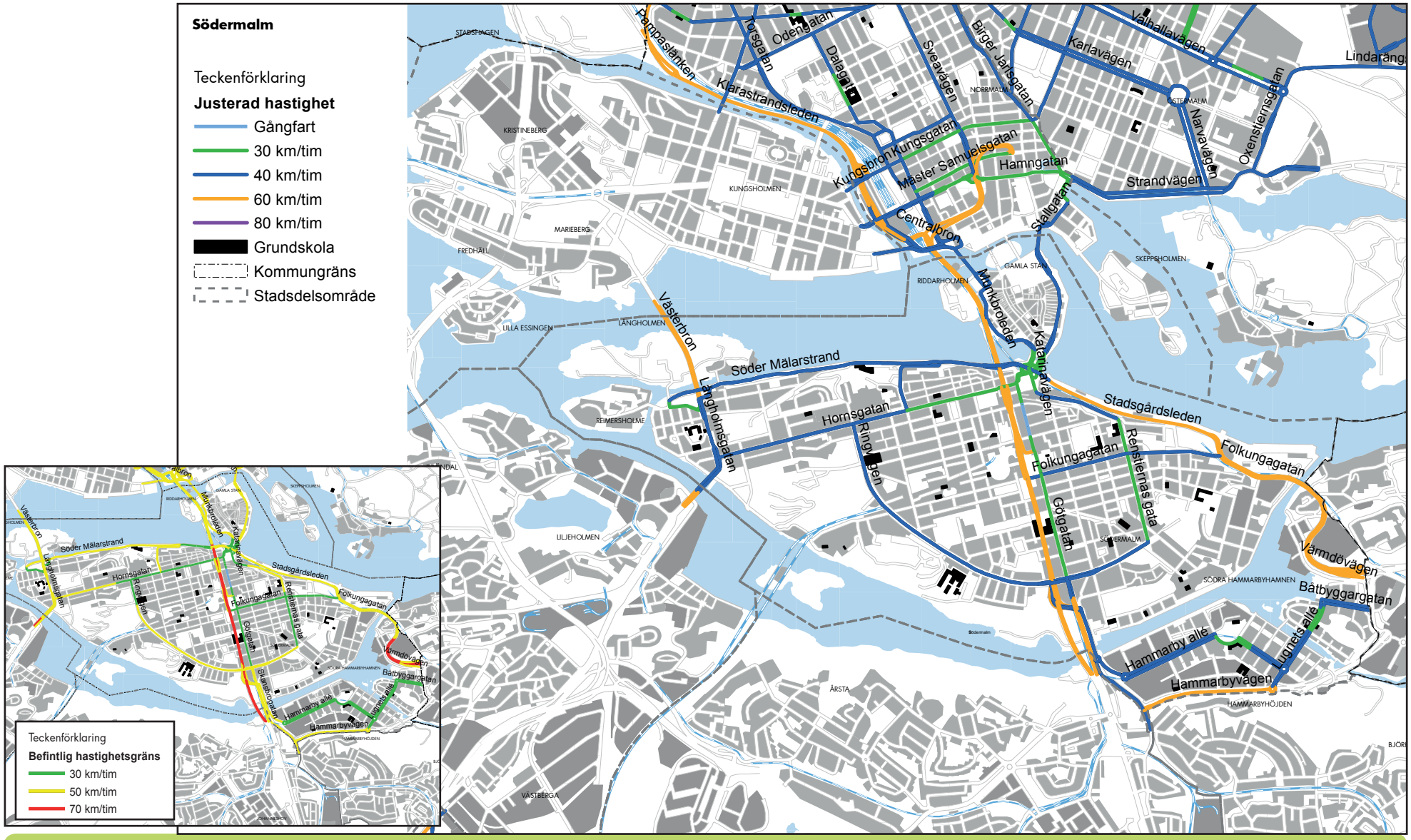
30 km/tim: Gator som ingår i lokalnätet, på huvudgator utanför grundskolor och större idrottsplatser och lekplatser, på gator där det är mycket tätt med entréer (centrummiljöer) och mycket folkliv och målpunkter samt gator som är utformade för 30 km/tim

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 korsingsavstånd på över 600m. Passager bör vara planskilda eller ligga i anslutning till större korsning med lägre hastighetsgräns. Möteseparering med mitträcke bör finnas vid trafikmängder över 20 000 fordon/dygn eller räfflad mittremsa vid över 10 000 fordon/dygn.

Inga gator och vägar inom de stadsdelsområden som omfattas av hastighetsplanerna föreslås få 90, 100 eller 110 km/tim och därför har inga principer tagits fram för dessa.


Södermalm
Teckenförklaring
Justerad hastighet
Gångfart
30 km/tim
40 km/tim
60 km/tim
80 km/tim
Grundskola
Kommungräns
Stadsdelsområde
Teckenförklaring
Befintlig hastighetsgräns
30 km/tim
50 km/tim
70 km/tim
Pampaslänken
Torsgatan
Odengatan
Dalagatan
Klarastrandsleden
Sveavägen
Birger Jarlsgatan
Karlavägen
Valhallavägen
Lindarängs
Narvavägen
Oxenstiernsgatan
Kungsbron
Kungsgatan
Mäster Samuelsgatan
Hamngatan
Strandvägen
Centralbron
Stallgatan
Munkbroleden
Karlaplanvägen
Västerbron
Söder Mälarstrand
Langholmsgatan
Hornsgatan
Ringvägen
Stadsgårdsleden
Folkungagatan
Renstiernas gata
Götgatan
Värmdövägen
Båtbyggargatan
Hammarby alle
Lugnets alle
Hammarbyvägen
STADSHAGEN
KRISTINEBERG
KUNGSHOLMEN
MARIEBERG
FREDHÄLL
LILLA ESSINGEN
LANGHOLMEN
REIMERSHOLME
LILJEHOLMEN
ÅRSTA
VÄSTBERGA
NORRMALM
ÖSTERMALM
GAMLA STAN
RIDDARHOLMEN
SKEPPSHOLMEN
SÖDERMALM
SÖDRA HAMMARBYHAMNEN
HAMMARBYHÖJDEN

Folkungagatan (väster om Borgmästaregatan)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Blandtrafik

Denna fyrfältiga huvudgata har bebyggelse nära inpå gatan, tätt mellan entréer och mycket folkliv vilket skapar korsningsbehov längs hela sträckan. Cykelbanor saknas trots att gatan är utpekad som ett pendlingsstråk för cyklister. Sträckan trafikeras av busstrafik och utformningen uppmuntrar till höga hastigheter. Samtliga korsningar regleras med trafiksignaler och gatuparkering är tillåten längs större delen av gatan. Föreslagen hastighet är en avvägning mellan olika trafikantgruppers krav på trafiksäkerhet och framkomlighet samt gatans karaktär.

Folkungagatan vid Nytorgsgatan, riktning österut

Folkungagatan (mellan Borgmästaregatan och Värmdövägen)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelbana

Gatan klassas som huvudgata med ett körfält för biltrafik i vardera riktning och pendlingsstråk för cyklister med separata gång- och cykelbanor. Stombusstrafik trafikerar sträckan mellan Renstiernas gata och Erstagatan och stadsbusstrafik även öster om Erstagatan. De flesta korsningar regleras med trafiksignaler men vid fyra platser finns obevakade övergångsställen. Gatuparkering är tillåten längs större delen av gatan. I den östra delen, nära Stadsgårdsleden blir bebyggelsen på norra sidan glesare med färre entréer och gatans karaktär förändras till mer av ett transportrum med mindre korsningsbehov.

Folkungagatan vid Sågaregatan, riktning österut

Götgatan

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelbana/fält

Huvudgata för biltrafik och pendlingsstråk för cyklister. Mycket verksamhet i gatuplanet bidrar till stort folkliv. Söder om Folkungagatan finns ett körfält i vardera riktning för biltrafik och cykeltrafiken färdas på cykelfält eller separata cykelbanor. Parkering, lastning och lossning förekommer i stor omfattning längs gatans båda sidor. Norr om Folkungagatan är gatan smal, och mer begränsad biltrafik förekommer. Föreslagen hastighet är en sammanvägning av olika trafikantgruppers krav på trafiksäkerhet och framkomlighet samt gatans karaktär med folkliv och butiker. Mellan Högbergsgatan och Sankt Paulsgatan föreslås gångfartsområde.

Götgatan vid Asögatan, riktning norrut

Hammarby Allé (öster om Fredriksdalsgatan) och Lugnets allé

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelnät:**	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelfält

Gatan är utformad som en stadsgata med spårväg på banvall i gaturummets mitt. Bebyggelse finns längs hela sträckan med många entréer direkt mot gatan. Gatuparkering är tillåten längs kantstenen och trädrader skiljer körbanan från banvallen. Gatan är utpekad som ett huvudstråk för cykeltrafik och cykelfält finns mellan kantstensparkeringen och körbanan. Samtliga övergångsställen är hastighetssäkrade och tillfredsställer i stort de gåendes behov av att korsa vägen i och med att banvallen hindrar korsningsbehov på sträcka. Lokala hastighetssänkningar till 30 km/tim föreslås vid två skolor.

Hammarby Allé vid Styrbordsgatan, riktning västerut

Hammarby Allé (väster om Fredriksdalsgatan)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelväg

Kortare sträcka som förbinder Hammarby allé med Skansbron. På sträckan saknas intilliggande bebyggelse och ingen angöring eller gatuparkering sker längs gatan. Oskyddade trafikanter har inget behov av att korsa gatan. Sträckan är ett huvudstråk för cykeltrafik och har separat gång- och cykelväg längs södra sidan och gångbana längs gatans norra sida.

Bild saknas då Hammarby Allé vid Fredriksdalsgatan,under framtagandet av hastighetsplanen var avstängd för ombyggnad.

Hammarbybacken

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelbana

Norr om Hammarbyvägen saknas helt intilliggande bebyggelse och oskyddade trafikanter har inget behov av att korsa gatan. Sträckan trafikeras av omfattande busstrafik. En dubbelriktad gång- och cykelbana finns på gatans västra sida och gatan är ett huvudstråk för cykeltrafik. Söder om Hammarbyvägen finns dubbelriktade gång- och cykelvägar på gatans bägge sidor och gaturummet är mer stadslikt. Bebyggelsen är dock indragen men trafiksignalsreglerade korsningar förekommer tätt. Gatan har två körfält i varje riktning och vid Olaus Magnus väg finns en korttidsparkering längs vägens östra sida. 40 km/tim föreslås vilket är en avvägning mellan gatans olika anspråk.

Hammarbybacken vid Arenagatan, riktning norrut

Hammarbyvägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelbana

Hammarbyvägen förbinder Hammarbybacken med Södra länken och är ett pendlingsstråk för cyklister. Gatan är främst ett transportrum utan bebyggelse intill vägen och långt avstånd mellan korsningarna. På norra sidan av gatan går parallella lokalgatorna varifrån angöring till intilliggande bebyggelse sker. Separata gång- och cykelvägar finns längs gatans båda sidor väster om Textilgatan och längs den södra sidan av vägen öster om Textilgatan. Oskyddade trafikanters behov av att korsa gatan tas om hand genom hastighetsdämpade övergångsställen vid cirkulationsplatserna vid Textilgatan och Lugnets Allé.

Hammarbyvägen vid Textilgatan, riktning österut

Hornsgatan (väster om Torkel Knutssonsgatan)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendl.stråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Bana/fält

Gatan är kantad av bebyggelse med en del entréer och en del mindre butiker. Gatan är bred och storskaligt utformad med fyra körfält och trafikeras av stombusstrafik. Gatan är klassificerad som pendlingsstråk för cyklister och det finns cykelbanor i västra delen och cykelfält i den östra delen. Gatuparkering är tillåten längs båda sidorna på större delen av gatan. Gatan har en storskalighet och anspråk på hög framkomlighet för samtliga transportslag, samtidigt som bebyggelsen är tät och korsningsbehovet högt vid några platser. 40 km/tim föreslås vilket är en avvägning mellan gatans olika anspråk.

Hornsgatan vid Lignagatan, riktning österut

Hornsgatan (öster om Torkel Knutssonsgatan)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelfält

Gatan har karaktär av mjuktrafikrum med bebyggelse intill gatan med många entréer och butiker som skapar ett stort folkliv. Gatan är ett pendlingsstråk för cyklister och är utformad med övervägande cykelfält och några kortare sträckor cykelbana. Det finns ett körfält i vardera riktning med och gatan trafikeras av omfattande busstrafik. Gatuparkering är tillåten längs båda sidorna på större delen av gatan. 30 km/tim föreslås vilket motiveras av att det är centrummiljö med stort folkliv, att cykeltrafik sker i cykelfält och att det finns ett stort korsningsbehov hos oskyddade trafikanter.

Hornsgatan vid Timmermansgatan, riktning österut

Högalidsgatan (mellan Långholmsgatan och Bergsundsgatan)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelnät:**	-
Förslag ny hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget

Kort sträcka med enkelsidig bebyggelse utan entréer mot gatan. Gatan binder samman Långholmsgatan med Söder Mälarstrand och fungerar som ett komplement till Pålsundsbacken för vissa körrelationer. Sträckan saknar separata cykelbanor och är inte utpekad i cykelplanen. 30 km/tim föreslås vilket är en avvägning mellan oskyddade trafikanters krav på säkerhet och framkomlighetsanspråk hos biltrafik.

Högalidsgatan vid Folkskolegatan, riktning österut

Johanneshovsbron

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelväg

Vägen är en flerfilig trafikled i det övergripande nätet och är ett transportrum med en stor trafikmängd. Bron är pendlingsstråk för cyklister och gång- och cykelbanor finns längs vägen bägge sidor. Inga korsningar förekommer på den 600 meter långa sträckan fram till Gullmarsplan. 60 km/tim föreslås och högre hastigheter hindras av det korta avståndet mellan på- och avfartsramper kring Gullmarsplan samt att bullernivåerna skulle öka.

Johanneshovsbron, riktning söderut

Katarinavägen (öster om Östra Slussgatan)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelbana/fält

Öster om Östra slussgatan är karaktären ett integrerat transportrum. Gatan är klassificerad som pendlingsstråk för cyklister och har cykelfält eller cykelbana längs hela sträckan. Gatan trafikeras av stombusstrafik. Övergångsställena är obevakade och är inte hastighetssäkrade. Den föreslagna hastigheten är en sammanvägning av olika trafikantgruppers krav på trafiksäkerhet och framkomlighet.

Katarinavägen vid fjällgatan, riktning västerut

Katarinavägen (väster om Östra Slussgatan)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelfält

Vägen har en stadslik karaktär och dubbelsidig gatuparkering förekommer. Denna del av Katarinavägen har mycket tätt mellan korsningar och övergångsställen. Folklivet är omfattande och fotgängare gör anspråk på att korsa vägen på andra ställen än vid övergångsställena. Gatan är pendlingsstråk för cykeltrafik och cykelfält finns längs vägen. Gatan trafikeras av stombusstrafik och busshållplatserna är stora målpunkter.

Katarinavägen vid Södermalmstorg, riktning norrut

Långholmsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget/cykelfält

Bebyggelse kantar gatans båda sidor och har många entreér och målpunkter och verksamheter som skapar ett stort folkliv. Korsningsbehovet är stort vid de signalreglerade övergångsställena. Gatan är hårt trafikerad, har ett brett gaturum med flera körfält för biltrafik och ibland även körfält reserverade för busstrafik. Gatan är pendlingsstråk för cykeltrafik men längs vissa sträckor saknas cykellösning. Föreslagen hastighet 40 km/tim är en avvägning av olika trafikantgruppers krav på trafiksäkerhet och framkomlighet.

Långholmsgatan vid Folkskolegatan, riktning söderut

Munkbroleden, Munkbron,Vasabron

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelbana

Antalet körfält varierar längs sträckan och vissa sträckor är körfält reserverade för busstrafik. Gatan är utpekad som ett pendlingsstråk för cyklister och en smal dubbelriktad cykelbana finns på vägens västra sida. Gatan har enkelsidig bebyggelse utan särskilt många entréer mot gatan. Tunnelbanestation utgör stor målpunkt på västra sidan och i övrigt är korsningsbehovet lågt. Det är glest mellan övergångsställen och gatan har karaktär av ett integrerat transportrum, 40 km/tim föreslås.

Munkbroleden vid Kåkbrinken, riktning norrut

Renstiernas gata

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelstandard:**	Blandtrafik

Gatan klassas som huvudgata med omfattande busstrafik och klassificering som pendlingsstråk för cyklister. Gata med relativt mycket folkliv och tät biltrafik där cyklister färdas i blandtrafik. Stombusstrafik trafikerar sträckan.

Renstiernas gata vid Folkungagatan, riktning norrut

Ringvägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	varierar

Vägen har bebyggelse längs bägge sidor, men indragen från gatan och med entréer mot parallella lokalgator reglerade till 30 km/tim. Gatan har fyra körfält, och ibland även körfält reserverade för busstrafik. Längs stora delar av gatan trafikerar stombuss. Gatan är utpekad som pendlingsstråk för cyklister vilka färdas utanför gaturummet längs lokalgatorna eller på separerade cykelbanor. Parkering sker ej på Ringvägen utan endast längs lokalgatorna. Det breda gaturummet ger karaktären av transportrum och acceptansen kan vara dålig för låga hastigheter. Gatan utgör en barriär för oskyddade trafikanter. Föreslagen hastighet 40 km/tim bedöms vara en lämplig avvägning mellan oskyddade trafikanters säkerhetskrav och fordonstrafikens tillgänglighetsanspråk.

Ringvägen vid Götgatan, riktning österut

Skansbrogatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	-

Huvudgata med två till fyra körfält för biltrafik som fungerar som ramper mellan Ringvägen, Söderledstunneln och Skansbron. Gatan saknar intilliggande bebyggelse och kan klassas som ett transportrum. Stadsbuss trafikerar gatan och inga oskyddade trafikanter rör sig i gaturummet. Egenskaperna ger anspråk på höga hastigheter. 40 km/tim föreslås vilket är en avvägning mellan att avståndet till korsningar är litet och utformningen ej stödjer högre hastigheter på grund av små kurvradier och korta vävningssträckor.

Skansbrogatan vid Skanstull, riktning norrut

Skansbron

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelbana

Huvudgata på bro med två körfält för biltrafik som på lokal nivå kopplar samman Södermalm med Hammarbyhamnen. Gatan trafikeras av omfattande stadsbusstrafik. Längs delar av gatan finns kontorsbebyggelse längs östra sidan med entreér mot gatan. Vid tre platser finns obevakade övergångsställen varav ett vid cirkulationsplats. Ingen angöring för fordonstrafik finns. Sträckan är utpekad som huvudstråk för cykeltrafik och smala gång- och cykelbanor finns längs båda sidor. 40 km/tim är en avvägning mellan gatans olika anspråk, med relativt lågt korsningsbehov och avsaknad av tät bebyggelse.

Skansbron vid Hammarbyslussen, riktning norrut

Skeppsbron

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelbana/fält

Bebyggelse finns längs båda sidor och på östra sidan är skalan låg och bebyggelsen är vänd från gatan. Längs västra sidan ligger många entreér och verksamheter med angöringsbehov. Korsningsbehovet är koncentrerat till ett antal övergångsställen där alla utom ett är signalreglerat. Gaturummet är brett med fyra körfält varav ett körfält i vardera riktning är reserverat för stombusstrafik. Gång- och cykelbana finns längs delar av den östra sidan medan västra sidan har cykelfält. 40 km/tim är en avvägning mellan gatans olika anspråk.

Skeppsbron vid Drakens gränd, riktning söderut

Stadsgårdsleden

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelväg

Hårt trafikerad huvudgata med sex körfält, omfattande regional busstrafik och klassificering som pendlingsstråk för cyklister. Två körfält i vardera riktning och körfält reserverade för busstrafik. Eftersom cykeltrafiken sker utanför gaturummet har gatan karaktär av transportrum. Det finns få korsningpunkter men eftersom bebyggelse och målpunkter saknas längs den södra sidan finns inget korsningsbehov.

Stadsgårdsleden vid Fotografiska museet, riktning västerut

Söder Mälarstrand

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelväg

Tvåfältig gata med separerering av gång- och cykeltrafik, oftast avskild med räcke och kantsten. Väster om Eolsgatans förlängning saknas bebyggelse och gatan går i mer parkliknande miljö, vilket uppmuntrar till höga hastigheter. Öster om Eolsgatans förlängning finns storskalig bebyggelse, indragen från gaturummet med få entréer längs södra sidan av gatan. Längs kajen på norra sidan ligger ett antal båtar med publika verksamheter samt gångstråk som skapar ett visst korsningsbehov i några platser. Alla övergångsställen utom de två i väster är reglerade med trafiksignaler och korsningsbehovet är koncentrerat till dessa platser. Det är relativt glest mellan korsningar men utfarter förekommer längs hela den östra delen.

Söder Mälarstrand vid Eolsgatan, riktning västerut

Södergatskopplet

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	-
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	**Cykelstandard:**	-

Förbindelselänk och påfartsramp mellan Skansbrogatan och Söderledstunneln utformat som ett rent transportrum där inga oskyddade trafikanter rör sig eller korsningspunkter finns. Vägens utformning tillåter reglering till 60 km/tim.

Södergatskopplet, riktning norrut

Söderledstunneln

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/tim	**Cykelnät:**	-
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	**Cykelstandard:**	-

Tunnel under Södermalm med två körfält i vardera riktning i det övergripande vägnätet med höga framkomlighetsanspråk. Tunnlarna är mötesseparerade men avståndet mellan på- och avfarter i de tre trafikplatserna är cirka 500-800 meter och vävningssträckorna har låg standard. Det leder till att en höjning av hastighetsgränsen till 80 km/tim ej är lämplig. Tunneln är hårt trafikerad och har många körfältsbyten kring trafikplatserna vilket motiverar en hastighet på 60 km/tim.

Söderledstunneln, riktning norrut

Torkel Knutssonsgatan (norr om Hornsgatan)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Blandtrafik

Huvudgata för biltrafik och huvudstråk för cyklister. Bebyggelse finns främst enkelsidigt förutom närmast Hornsgatan där båda sidor har bebyggelse och en innerstadskaraktär med ett något större korsningsbehov. Gatuparkering förekommer längs hela sträckan och cykelbanor saknas. Ny hastighet föreslås till 40 km/tim vilket är en avvägning mellan det låga korsningsbehovet och avsaknaden av cykellösning.

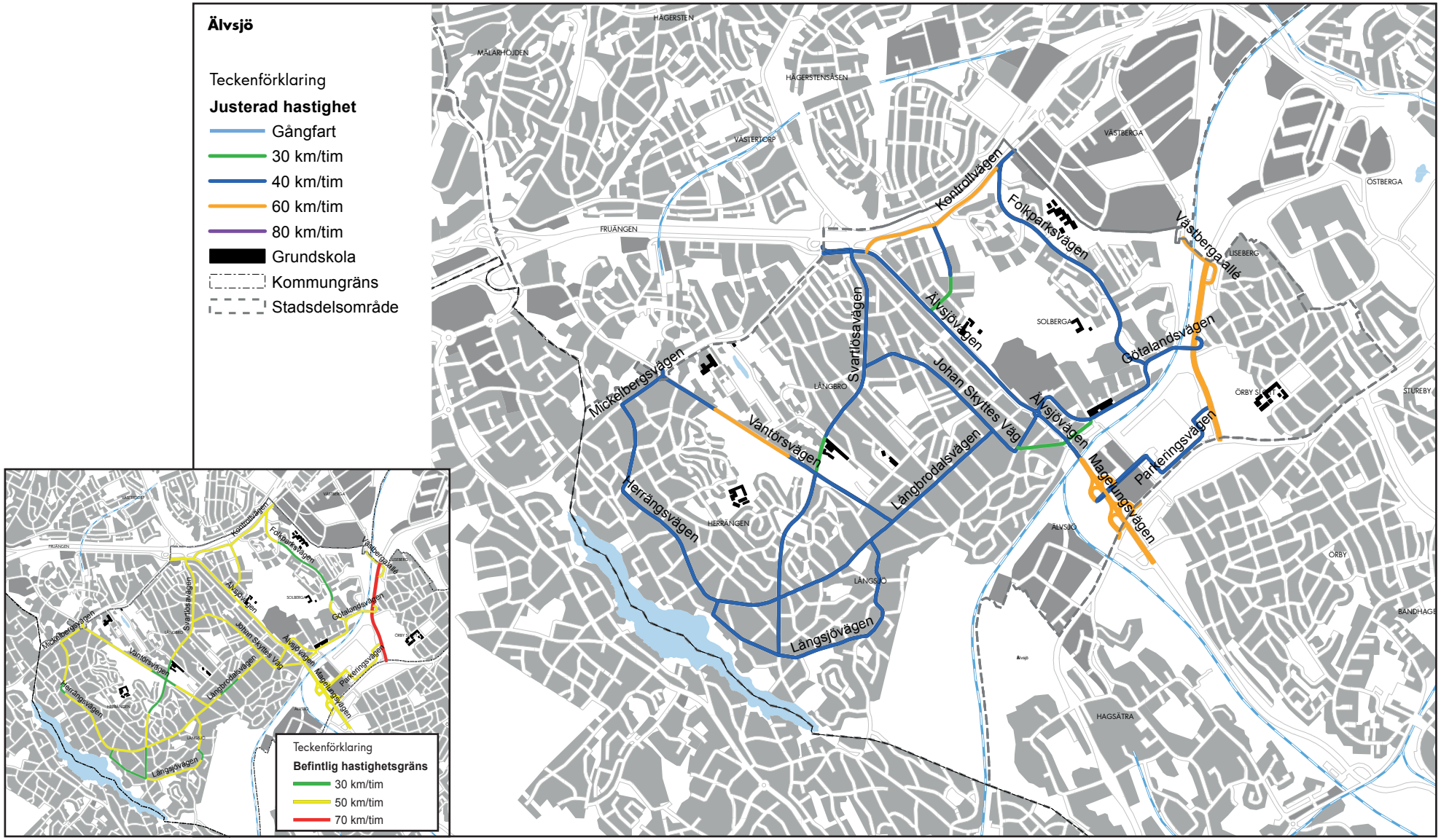
Torkel Knutssonsgatan vid Duvogränd, riktning norrut.

Värmdövägen (mellan Folkungagatan och Kvarnholmsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelväg

Trafikled i det övergripande vägnätet med tre körfält i vardera riktning varav ett är avsett för kollektivtrafik. Gång- och cykelvägar finns och är separerade från biltrafik. Korsningar regleras med trafiksignaler och gatuparkering förekommer inte. Ingen bebyggelse finns i vägens närhet. Korsningsbehovet för oskyddade trafikanter sker vid fem korsningspunkter som antingen är signalreglerade eller planskilda.

Värmdövägen (mellan Folkungagatan och Kvarnholmsvägen)


Älvsjö
Teckenförklaring
Justerad hastighet
Gångfart
30 km/tim
40 km/tim
60 km/tim
80 km/tim
Grundskola
Kommungräns
Stadsdelsområde
HÄGERSTEN
MÅLARHÖJDEN
HÄGERSTENSÅSEN
VÄSTERTORP
FRUÄNGEN
VÄSTBERGA
ÖSTBERGA
LISEBERG
SOLBERGA
LÅNGBRO
HERRÄNGEN
LÅNGSJÖ
ÄLVSJÖ
ÖRBY
STUREBY
BANDHAGE
HAGSÄTRA
Kontrollvägen
Folkparksvägen
Västberga allé
Älvsjövägen
Svartlösavägen
Johan Skyttes Väg
Götalandsvägen
Mickelbergsvägen
Vantörsvägen
Herrängsvägen
Långbrodalsvägen
Magelungsvägen
Parkeringsvägen
Långsjövägen
Teckenförklaring
Befintlig hastighetsgräns
30 km/tim
50 km/tim
70 km/tim

Folkparksvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	**Cykelnät:**	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelbana

Folkparksvägen trafikeras av busstrafik och är huvudstråk för cyklister. Idag finns cykelbana längs vägen, men den gör uppehåll vid busshållplatser. På östra delen av gatan finns en dubbelriktad cykelbana på södra sidan av vägen som väldigt smal. Övergångsställena längs gatan är obevakade och bebyggelsen är indragen från gatan.

Folkparksvägen vid Pliggvägen, riktning söderut. Bilden tagen innan cykelbana byggts ut.

Götalandsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelväg

Tvåfilig huvudgata med separat cykelväg och omfattande busstrafik. I väster kantas vägen av tätare bebyggelse ganska nära inpå vägen, medan det i öster saknas bebyggelse helt längs vägen. Längs gatan finns obevakade övergångsställen och bilkorsningar med jämna mellanrum.

Götalandsvägen vid Toffelbacken, riktning västerut.

Herrängsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Blandtrafik

Gata genom villaområde i västra Älvsjö som trafikeras av omfattande busstrafik. Längs gatan är det är tätt mellan korsningar reglerade med högerregeln och direktutfarter från villabebyggelse. Obevakade övergångsställen förekommer med jämna mellanrum. Gatan utgör huvudstråk för cykeltrafik men separat cykelväg saknas. Föreslagen hastighetsgräns är en avvägning mellan bil- och busstrafikens anspråk av hög tillgänglighet och oskyddade trafikanters krav på hög trafiksäkerhet.

Herrängsvägen

Johan Skyttes väg (öster om Älvsjövägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelstandard:**	Blandtrafik

Johan Skyttes väg öster om Älvsjövägen är pendlingsstråk för cykeltrafik, samtidigt som omfattande busstrafik förekommer. Cykelbana finns endast längs en del av gatan och ingen biltrafik är tillåten. Oskyddade tafikanters behov av att korsa vägen är stort och ett samspel krävs mellan oskyddade trafikanter och motorfordon.

Johan Skyttes väg vid Älvsjövägen, riktning österut

Johan Skyttes väg (Mellan Älvsjövägen och Svartlösavägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	**Cykelstandard:**	Blandtrafik

Vägen går genom villaområde där korsningar och direktutfarter från villor förekommer tätt. Omfattande busstrafik trafikerar gatan och cykelbana saknas. Söder om Sjättenovembervägen föreslås 30 km/tim eftersom omkringliggande bebyggelse ligger relativt tätt inpå gaturummet samt att det finns verksamheter längs vägen där människor samlas och folklivet är större. Längs övriga delar av vägen föreslås 40 km/tim vilket är en avvägning mellan bil- och busstrafikens anspråk av hög tillgänglighet och oskyddade trafikanters krav på hög trafiksäkerhet.

Johan Skyttes väg vid Harvstigen, riktning norrut

Juvelerarvägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelbana

Juvelerarvägen har en separat gång- och cykelbana längs vägens västra sida och gatan trafikeras av busstrafik. Kvarteren närmast Älvsjövägen, söder om Smyckesgränd, har mer stadskaraktär och korsningen med Nippervägen är upphöjd och hastighetssäkrad. Längs de norra delarna ändrar gaturummet karaktär och hastighetsnivåerna ökar eftersom bebyggelsen är enkelsidig eller indragen från gaturummet. Söder om Smyckesgränd föreslås hastigheten till 30 km/tim och norr om Smyckesgränd till 40 km/tim.

Juvelerarvägen

Kontrollvägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40/60 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelbana

Parallellgata till E4 utan intilliggande bebyggelse, förutom längs i öster där verksamheter finns på södra sidan. Huvudsstråk för cyklister och vägen har separat gång- och cykelbana. Inget behov finns hos oskyddade trafikanter att korsa vägen förutom i den östligaste delen där visst behov föreligger. Längst i öster förekommer också bebyggelse på båda sidor om vägen och hastigheten föreslås till 40 km/tim från denna punkt.

Kontrollvägen vid Diamantbacken, riktning norrut

Långbrodalsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	**Cykelnät:**	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget

Gata genom villaområde som klassificeras som mjuktrafikrum och där korsningar reglerade med högerregeln förekommer med cirka 50-100 meters mellanrum. Många direktutfarter från villatomter förekommer. Nästan hela gatan trafikeras av omfattande busstrafik och hela gatan är huvudstråk för cykeltrafik men separat cykelväg saknas. Obevakade övergångsställen förekommer med jämna mellanrum. Föreslagen hastighetsgräns är en avvägning mellan bil- och busstrafikens anspråk av hög tillgänglighet och oskyddade trafikanters krav på hög trafiksäkerhet.

Långbrodalsvägen

Långsjövägen (mellan Herrängsvägen och Bromsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	**Cykelnät:**	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget

Gata genom villaområde som klassificeras som mjuktrafikrum och där korsningar reglerade med högerregeln förekommer tätt. Många direktutfarter från villatomter förekommer. Gatan trafikeras av omfattande busstrafik och är huvudstråk för cykeltrafik men separat cykelväg saknas. Obevakade övergångsställen förekommer med jämna mellanrum. Föreslagen hastighetsgräns är en avvägning mellan bil- och busstrafikens anspråk av hög tillgänglighet och oskyddade trafikanters krav på hög trafiksäkerhet.

Långsjövägen

Mickelsbergsvägen (väster om Vantörsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget

Gatan utgör huvudstråk för cykeltrafik och trafikeras av omfattande busstrafik. Cykelbana saknas och många direktutfarter från villatomter förekommer. Föreslagen hastighetsgräns är en avvägning mellan bil- och busstrafikens anspråk av hög tillgänglighet och oskyddade trafikanters krav på hög trafiksäkerhet.

Mickelsbergsvägen vid Solrosvägen, riktning västerut

Sjättenovembervägen (norr om Johan Skyttes väg)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget

Gata genom villaområde som har tätt mellan korsningar och direktutfarter från villor. Omfattande busstrafik trafikerar gatan och cykelbana saknas. Övergångsställen med mittrefug finns på tre platser längs sträckan. Föreslagen hastighetsgräns är en avvägning mellan bil- och busstrafikens anspråk av hög tillgänglighet och oskyddade trafikanters krav på hög trafiksäkerhet.

Sjättenovembervägen vid Blackensvägen, riktning söderut

Svartlösavägen (norr om Långbrodalsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendl. stråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelbana

Huvudgata med busstrafik och separat cykelbana längs hela sträckan. Ett pendlingsstråk för cyklister går längs hela sträckan. Sänkning av befintlig hastighetsgräns till 30 vid skola på sträckans mitt kvarstår. Vägen är ett mjuktrafikrum och det är tätt mellan korsningar och direktutfarter från villor. Föreslagen hastighetsgräns är en avvägning mellan bil- och busstrafikens anspråk av hög tillgänglighet och oskyddade trafikanters krav på hög trafiksäkerhet.

Svartlösavägen vid Krattvägen, riktning söderut

Vantörsvägen (väster om Långbrodalsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	**Cykelnät:**	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40/60 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelbana

Vägen karaktäriseras som ett integrerat transportrum med separerad gång- och cykelbana. Delen norr om Långbrodalsvägen har så pass långa länklängder och långt avstånd mellan övergångsställen att 60 km/tim föreslås, men det kräver att två övergångsställen hastighetssäkras. Inför en eventuell höjning till 60 km/tim bör även bullersituationen studeras närmare.

Vantörsvägen

Västberga allé

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Huvud/Pendl.
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget

Delen mellan Drivhjulsvägen och järnvägsbron är ett pendlingsstråk för cyklister, övrig del är huvudstråk. På bron över järnvägen är vägen ett transportrum trots att cykelbana saknas och oskyddade trafikanter färdas i blandtrafik.

Västberga Allé vid Elektravägen, riktning söderut.

Åbyvägen

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/tim	**Cykelnät:**	Pendl./ Huvud
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelväg

Vägen är ett transportrum och gång- och cykelvägar finns utbyggda utanför gaturummet. Korsningsavståndet är stort och varierar mellan 300 - 600 meter och korsningarna regleras med trafiksignaler.

Åbyvägen

Älvsjövägen (norr om Herr Stens väg)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelväg

Söder om Sjättenovembervägen är gatan fyrfilig och har stadskaraktär. Gång- och cykelvägar finns utbyggt längs sträckan och vägen är klassificerad som pendlingsstråk för cyklister. Norr om Sjättenovembervägen har gatan karaktären av ett transportrum. Separata gång- och cykelvägar finns utanför gaturummet och gatan är ett pendlingsstråk för cyklister. Vägens länklängder är cirka 400-500 meter och gatan har bullervärden över tillåten norm.

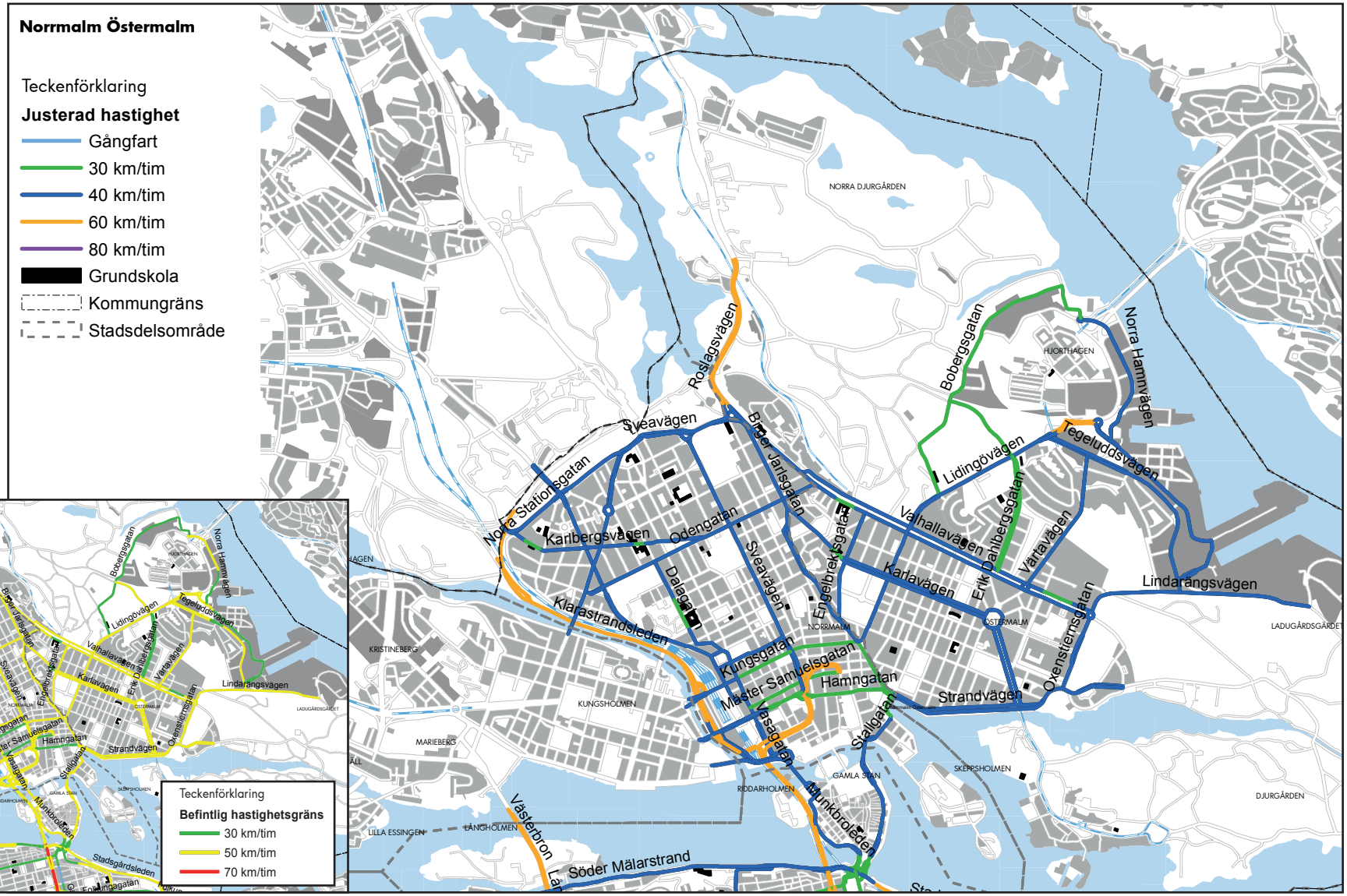
Älvsjövägen vid Kämpetorpsskolan, riktning norrut

Älvsjövägen (söder om Herr Stens väg)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelväg

Vägen är ett rent transportrum och oskyddade trafikanter förekommer inte inom gaturummet. Bullerstudier behöver inte genomföras före höjningen eftersom ingen bostadsbebyggelse finns i vägens närhet.

Älvsjövägen vid Mässvägen, riktning norrut


Norrmalm Östermalm
Teckenförklaring
Justerad hastighet
Gångfart
30 km/tim
40 km/tim
60 km/tim
80 km/tim
Grundskola
Kommungräns
Stadsdelsområde
NORRA DJURGÅRDEN
Roslagsvägen
Sveavägen
Norra Stationsgatan
Karlbergsvägen
Odengatan
Birger Jarlsgatan
Dalagatan
Klarastrandsleden
Kungsgatan
Mäster Samuelsgatan
Hamngatan
Strandvägen
Vasagatan
Stallgatan
Munkbroleden
Engelbrektsgatan
Karlavägen
Valhallavägen
Erik Dahlbergsgatan
Värtavägen
Oxenstiernsgatan
Bobergsgatan
Lidingövägen
Tegeluddsvägen
Norra Hamnvägen
Lindarängsvägen
Västerbron
Söder Mälarstrand
NORRMALM
ÖSTERMALM
KUNGSHOLMEN
KRISTINEBERG
MARIEBERG
GAMLA STAN
RIDDARHOLMEN
SKEPPSHOLMEN
LANGHOLMEN
LILLA ESSINGEN
DJURGÅRDEN
LADUGÅRDSGÄRDET
HJORTHAGEN
Teckenförklaring
Befintlig hastighetsgräns
30 km/tim
50 km/tim
70 km/tim

Birger Jarlsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	**Cykelstandard:**	Bana/fält

Gatan kantas av tät bebyggelse, ofta med verksamhet i bottenvåningen. Eftersom trafiken är tät korsar oskyddade trafikanter gatan vid korsningspunkter, trots att korsningsbehovet egentligen är större än så. Söder om Kungsgatan är folklivet och korsningsbehovet särskilt stort och på denna del finns endast cykelfält. Norr om Kungsgatan finns cykelbana blandat med korta sträckor med cykelfält. Gatan är ett pendlingsstråk för cyklister och stombusstrafik trafikerar gatan söder om Rehnsgatan och längs några sträckor finns reserverade busskörfält. Gatuparkering är tillåten längs större delen av gatan. 40 km/tim föreslås norr om Kungsgatan och 30 km/tim föreslås söder om Kungsgatan.

Birger Jarlsgatan vid Odengatan, riktning norrut

Bobergsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelstandard:**	Bana/fält

Gatan går genom nybyggd innerstadsbebyggelse och förbi befintliga verksamhetsområden. Korsningsbehovet hos oskyddade trafikanter kanaliseras till övergångsställen som är utformade med mittrefug. Gatan är ett pendlingsstråk för cyklister och cykelbanor blandat med cykelfält finns utbyggda. Sträckan trafikeras av omfattande kollektivtrafik. Föreslagen hastighet är en avvägning mellan oskyddade trafikanters behov av hög trafiksäkerhet samt tillgänglighetsanspråk för bil- och busstrafik.

Bobergsgatan vid Jaktgatan, riktning norrut

Cederdalsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelbana

En kort sträcka i det övergripande huvudnätet för biltrafik som förbinder Sveavägen med Valhallavägen och Roslagsvägen. Gatan är ett integrerat transportrum och skapar en barriär i staden men samtidigt finns i princip ingen bebyggelse vänd mot gaturummet. Endast en utfart förekommer på den 300 meter långa sträckan och korsningsbehovet är lågt. Längs norra sidan av gatan går ett dubbelriktat pendlingsstråk för cyklister, delvis utanför gaturummet, och på södra sidan en enkelriktad cykelbana avskild från biltrafik med kantsten.

Cederdalsgatan vid Sveavägen, riktning österut

Dag Hammarskjölds väg

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelväg

Bred huvudgata i parkmiljö med 2-4 körfält och mittallé. I mittallén förekommer delvis parkeringsplatser. Bebyggelsen är gles och ligger indragen från gaturummet och korsningsbehovet hos oskyddade trafikanter är lågt. Sträckan är ett huvudstråk för cykeltrafik och en smal dubbelriktad gång- och cykelväg finns längs den södra sidan. Gatan trafikeras av ommfattande kollektivtrafik. Föreslagen hastighet är 40 km/tim vilket innebär en bättre avvägning mellan de anspråk som finns på gatan. Gatans körfält är mycket breda vilket gör att hastighetsefterlevnaden kan vara låg.

Dag Hammarskölds väg vid Laboratoriegränd, riktning österut

Dalagatan (söder om Odengatan)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	**Cykelnät:**	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget

Gatan har breda körbanor och tät bebyggelse i direkt anslutning till gaturummet. Det är relativt tätt med entreér och verksamheter finns i gatuplanet. I södra delen är det glesare mellan entréerna. Omfattande kollektivtrafik trafikerar gatan och bilparkering är tillåten längs kantstenen. Gatan är ett huvudstråk för cykeltrafik men cykling sker i blandtrafik. 40 km/tim förelsås vilket är en avvägning mellan bil- och busstrafikens tillgänglighetskrav och oskyddade trafikanters behov av hög trafiksäkerhet. Den lokala sänkningen till 30 förbi en skolan behålls.

Dalagatan vid Kungstensgatan, riktning söderut

Engelbrektsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget

Enkelriktad bred tvåfilig gata med parkeringsrader längs vardera sida. Tät bostadsbebeyggelse med entréer direkt mot gatan och det finns flera övergångsställen utan hastighetssäkring eller mittrefug som korsar två körfält i ett svep. Gatan är ett huvudstråk för cykeltrafik men cykling sker i blandtrafik och är endast tillåten i en riktning. Norr om Karlavägen trafikeras gatan av omfattande busstrafik. 40 km/tim föreslås vilket är en avvägning mellan gatans olika anspråk. Gatans bredd och enkelriktning uppmuntrar till höga hastigheter.

Engelbrektsgatan vid Ostermalmsgatan, riktning söderut

Erik Dahlbergsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	**Cykelnät:**	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelväg

Gatans körriktningar separeras av en bred mitt-allé. Gatan är huvudstråk för cyklister och separat cykelväg i mittallén finns söder om Blanchegatan. Längs norra delen av gatan sker cykling i blandtrafik. Bilparkering är tillåten längs bägge sidor av körbanorna och tät bebyggelse förekommer längs hela sträckan. Omfattande busstrafik trafikerar gatan. Gatans karaktär är väl anpassad till 30 km/tim.

Erik Dahlbergsgatan vid Strindbergsgatan, riktning norrut

Frihamnsgatan (söder om Södra hamnvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget

Gatan går genom ett industri- och hamnområde öster om Stockholms innerstad. Gatan trafikeras av stombusstrafik som har sin ändhållplats längs gatan. Flertalet övergångsställen finns längs sträckan och på två platser korsas gatan av industrispår. Gatan är utpekat som ett pendlingsstråk och som ett särskilt utredningsobjekt i cykelplanen men i nuläget finns inga cykelbanor utan cyklister trafikerar gatan i blandtrafik. Det är relativt tätt mellan utfarter, entréer och korsningar och hastighetsvalet 40 km/tim är en avvägning mellan busstrafikens krav på framkomlighet samt säkerhetskraven för oskyddade trafikanter.

Frihamnsgatan

Hamngatan

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelstandard:**	Bana/fält

Brett gaturum med fyra körfält varav 1-2 är reserverade för kollektivtrafik. Bebyggelse med besöksintensiva verksamheter kantar gatan liksom två parker vilket skapar ett stort korsningsbehov och ett intensivt folkliv längs hela sträckan. Spårväg och stombusstrafik trafikerar gatan som också är klassificerat som pendlingsstråk för cyklister. Cykelbanor och cykelfält finns utbyggt längs med sträckan.

Hamngatan vid Norrlandsgatan, riktning västerut

Karlavägen (väster om Karlaplan)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget/fält

Gatan har 1-2 körfält i vardera riktning, öster om Engelbrektsgatan separerat av en bred mittallé. Bebyggelsen längs vägen har många entreér och målpunkter finns längs bägge sidor. Parkering finns längs båda sidor av vägen och omfattande kollektivtrafik trafikerar gatan. Bitvis finns separata kollektivkörfält. Karlavägen är ett pendlingsstråk för cyklister och har cykelfält längs större delen av gatan. Mellan Nybrogatan och Floragatan saknas cykellösning. Vid skolan väster om korsningen med Engelbrektsgatan föreslås den lokala sänkningen till 30 km/tim att behållas.

Karlavägen vid Grevgatan, riktning västerut

Karlbergsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	**Cykelnät:**	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget/fält

Gatan är bred och har 2-3 körfält i vardera riktning och bebyggelsen längs sträckan är något indragen. Gatans bredd och den hårda trafiken gör att oskyddade trafikanter endast korsar vägen vid övergångsställen. Väster om Torsgatan är gaturummet tätare och mer intimt. Gatan trafikeras av omfattande kollektivtrafik och vägen är utpekad som huvudstråk för cykeltrafik. Cykelfält finns större delan av sträckan och föreslagen hastighet 40 km/tim bedöms vara en rimlig avvägning mellan gatans olika anspråk och funktion. Befintlig lokal sänkning till 30 km/tim vid skolan samt väster om Norrbackagatan föreslås behållas.

Karlbergsvägen vid Upplandsgatan, riktning västerut

Klarabergsgatan/ Klarabergsviadukten

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendl. stråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget

Bred och storskaligt utformad gata med 2-3 körfält i vardera riktning som kantas av tät bebyggelse med många entreér. Folklivet är omfattande pch korsningsbehovet är stort. Gatan är pendlingsstråk för cyklister men cykling sker i blandtrafik. Omfattande busstrafik trafikerar gatan. Gatans bredd och avstånd mellan övergångsställena ger en barriäreffekt. Gaturummet planeras för ombyggnation och spårväg ska trafikera gatan. Efter ombyggnad tillåts endast busstrafik på delar av gatan.

Klarabergsgatan vid Klara Ostra kyrkogata, riktning österut

Klarastrandsleden

Befintlig hastighetsgräns:	50/70 km/tim	**Cykelnät:**	-
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	**Cykelstandard:**	-

Trafikled med två körfält i det övergripande vägnätet. Längs vägen gäller omkörningsförbud och bebyggelse och entreér saknas längs sträckan. . Ingen gång- och cykeltrafik förekommer inom gaturummet. Sträckan trafikeras av regionbusstrafik och åtgärder mot bullerspridning finns. Mellan Kungsbron och Pampaslänken saknas dessutom anslutningar något som sammantaget kan motivera högre hastigheter. Den höga trafikmängden under delar av dygnet, avsaknaden av mittseparering och bullersituationen gör att 60 km/tim bedöms vara en rimlig hastighetsgräns.

Klarastrandsleden, riktning västerut

Kungsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendl. stråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget

Kungsgatan har två körfält och delvis utrymme för parkerade fordon längs kanterna. Gatan kantas av tät bebyggelse med besöksintensiva verksamheter som skapar ett intensivt folkliv med stort korsningsbehov längs hela gatan. Delar av gatan är avstängd för biltrafik och reserverad för stombusstrafik. Gatan är ett pendlingsstråk för cyklister men cykling sker i blandtrafik. 30 km/tim föreslås längs större delen gatan vilket är en avvägning mellan de anspråk som finns på gatan. Väster om Vasagatan, där gatan har en annan karaktär, föreslås hastigheten bli 40 km/tim.

Kungsgatan vid Målargatan, riktning västerut

Lidingövägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendl. stråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40/60 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelväg

Storskalig gata med flera körfält i varje riktning. Viss storskalig bebyggelse finns men indragen från vägen och utan entréer mot gatan. Oskyddade trafikanter har endast korsningsbehov vid gatukorsningar. Lidingövägen är utpekad som pendlingstråk för cyklister med separata gång- och cykelbanor på var sida om vägen. Relativt långa avstånd mellan korsningspunkter och få utfarter uppmuntrar till högre hastigheter öster om Tegeluddsvägen och där föreslås 60 km/tim. Väster om Tegeluddsvägen ökar korsningsbehovet och gatan föreslås få 40 km/tim.

Lidingövägen vid Fiskartorpsvägen, riktning österut

Lindarängsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelväg

Vägen saknar intilliggande bebyggelse och utformningen, siktsträckor och länklängder uppmuntrar till höga hastigheter. Sträckan är pendlingsstråk för cyklister och gång- och cykelväg finns utbyggd längs vägen. Sträckan trafikeras av omfattande busstrafik. 40 km/tim förslås vilket än en avvägning mellan de anspråk som finns på gatan och dess funktion inom parkmiljön.

Lindarängsvägen vid Gärdet, riktning österut

Mäster Samuelsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelnät:**	-
Förslag ny hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelstandard:**	-

Gatan har tät bebyggelse med verksamheter i bottenvåningar och entreér vända mot gatan. Cykling sker i blandtrafik och parkering är tillåten längs större delen av sträckan. Det är väldigt tätt mellan korsningar och utfarter. Gaturummets utformning uppmuntrar till låg hastighet och 30 km/tim bedöms vara en rimlig avvägning mellan trafiksäkerhet och biltrafikens framkomlighetskrav.

Mäster Samuelsgatan öster om Regeringsgatan, riktning västerut

Narvavägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelväg

Vägen har ett körfält i vardera riktning separerad av en bred mittallé. Bostadsbebyggelse finns tätt inpå vägen på båda sidor och entreér vetter mot gaturummet. Parkering finns längs kantstenen på båda sidor samt i mittallén längs i stort sett hela sträckan. Omfattande busstrafik trafikerar vägen som också är ett pendlingsstråk för cyklister med cykelbanor i mittallén. 40 km/tim föreslås vilket är en avvägning mellan gatans olika anspråk och utformningen med mittallé som ger ett trängre gaturum.

Narvavägen vid Karlavägen, riktning norrut

Norra Stationsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelfält

Pendlingsstråk för cyklister och idag lågt behov hos oskyddade trafikanter att korsa vägen eftersom bebyggelse till stor del saknas på gatans norra sida. Gatan har karaktären av intergrerat transportrum och cykelfält finns längs hela sträckan. Tät bebyggelse är under uppförande norr om gatan som kommer ge gatan en stadsmässig karaktär med bebyggelse och många entréer längs båda sidor.

Norra Stationsgatan vid Dalagatan, riktning österut

Nybrohamnen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelstandard:**	Bana

Nybrohamnen är en enkelriktad gata med två körfält i samma riktning. Bebyggelse saknas längs sträckan då den sträcker sig genom torgmiljö längs Nybrokajen. Torget och kajen är målpunkter som skapar ett korsningsbehov längs hela gatan. Sträckan är pendlingsstråk för cyklister och en otydlig och cykelbana anlagd längs vägen. Gatan är utformad med stenbeläggning för att integreras i den omgivande miljön och 30 km/tim bedöms vara en rimlig hastighetsgräns som ger en avvägning mellan de anspråk som finns på gatan och minska gatans barriäreffekt mellan torg och kaj.

Nybrohamnen, riktning österut

Odengatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget/fält

Gatan kantas av tät bebyggelse längs båda sidor och många verksamheter och entreér i bottenvåningarna. Detta skapar ett korsningsbehov vid de många övergångsställen som finns längs gatan. Övergånggställena är mestadels trafiksignalreglerade. Gatan är pendlingstråk för cykeltrafik men cykling sker mestadels i blandtrafik eller i cykelfält. Gatan trafikeras av stombusstrafik och har en bred körbana. 40 km/tim föreslås på sträckan vilket är en avvägning mellan de olika anspråken på gatan.

Odengatan vid Döbelnsgatan, riktning västerut

Olof Palmes gata

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget

Uppsamlingsgata med obevakade övergångsställen och avsaknad av cykelfält eller cykelbanor. Gatan är enkelriktad kvarteret närmast Östra Järnvägsgatan.

Olof Palmes gata vid Upplandsgatan, riktning österut

Oxenstiernsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Bana/fält/inget

Bebyggelsen är enkelsidig på stor del av sträckan och indragen på övrig del, vilket ger gatan karaktären av ett integrerat transportrum. Gatan är ett pendlingsstråk för cyklister och separata cykelbanor och cykelfält finns längs delar av sträckan. Flera obevakade övergångsställen förekommer längs sträckan.

Oxenstiernsgatan vid Karlavägen, riktning norrut

Roslagsvägen (söder om Lilla Frescativägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendl. stråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelväg

Ingår i det övergripande huvudnätet som trafikeras av omfattande busstrafik. Vägen är ett pendlingsstråk för cyklister och har separata cykelvägar, delvis helt utanför vägområdet. Länklängderna är långa och korsningarna längs sträckan är oreglerade eller signalreglerade.

Roslagsvägen vid Brunnsviksvägen, riktning norrut

Sankt Eriksgatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Bana/fält

Hela den fyrfiliga huvudgatan är utbyggd med separata cykelbanor och gatan är en viktig länk i pendlingsnätet för cyklister. På Sankt Eriksgatan går flera olika busslinjer och södra delen trafikeras av stombuss. Längs gatan förekommer mycket folkliv och gaturummet uttrycker hög urbanitet.

Sankt Eriksgatan vid Torsgatan, riktning söderut

Stallgatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget/fält

Stallgatan är en tvåfältig gata som är enkelriktad i nordlig riktning. Gatan är ett pendlingsstråk för cyklister men cykelbana saknas och cykling kan endast ske i nordlig riktning. Gatan föreslås få en hastighetsgräns på 40 km/tim som en avvägning mellan trafiksäkerhet och bilarnas framkomlighet.

Stallgatan vid Blasieholmstorg, riktning norrut

Strandvägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelbana

Gatan är ett pendlingsstråk för cyklister och cykelbana finns utbyggt hela sträckan. Spårväg färdas i gaturummets mittallé. Gatan skiljer sig åt i de olika färdriktningarna. I västlig riktning är det tätt mellan korsningar, gatuparkering är tillåten och bebyggelse kantar gaturumnet. I östlig riktning är gaturummet mer öppet och länklängder är uppemot 600 meter vilket gör att hastighetsefterlevnaden kan bli låg.

Strandvägen vid Skeppargatan, riktning österut

Sturegatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget/fält/bana

Gatan är ett viktigt pendlingsstråk för cyklister och delvis saknas separat cykelbana. Gatan trafikeras av omfattande busstrafik, däribland stombussar och flera obevakade övergångsställen förekommer.

Sturegatan vid Humlegårdsvägen, riktning norrut

Sveavägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget/fält/bana

Sveavägen trafikeras av stadsbuss och är ett pendlingsstråk för cyklister. Gatan har cykelbanor längs större delen av sträckan men cykelbanorna bryts av och övergår i fält eller blandtrafik vid några platser. Samtliga korsningar regleras med trafiksignaler.

Sveavägen vid Kammakargatan, riktning norrut

Södra Fiskartorpsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelnät:**	Pend/Huvud
Förslag ny hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget/bana

Gatan är pendlingsstråk och huvudstråk för cyklister. Bebyggelsen längs den södra delen närmast Lidingövägen är indragen och gång- och cykelvägen avgränsas från körytan med en grönremsa. Hastigheten föreslås här till 30 km/tim på grund av närheten till skola men ett övergångsställe bör ändå hastighetssäkras för att öka förutsättningarna för en god hastighetsefterlevnad och hög trafiksäkerhet. Längs den norra delen går ett nybyggt pendlingsstråk för cyklister med god standard, övergångsställen är hastighetssäkrade.

Södra Fiskartorpsvägen vid Lidingövägen, riktning söderut

Södra Hamnvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget/fält/bana

Gatan går genom ett industriområde och folklivet är litet. Gatan är ett pendlingsstråk för cyklister men cykelbanor saknas. Behovet hos oskyddade trafikanter att korsa vägen är lågt och övergångsställen saknas.

Södra Hamnvägen vid Lagerhusgränd, riktning norrut

Tegeluddsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendl. stråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget

Gatan går delvis parallellt med järnväg vilket gör att gaturummet inte får särskilt stark stadskaraktär. Gatan är ett pendlingsstråk för cyklister men cykelbanor saknas. En lokal hastigetssänkning sker vid en skola nära Sandhamnsplan.

Tegeluddsvägen vid Sehlstedtsgatan, riktning norrut

Torsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Bana/fält

Torsgatan är en viktig gata i stadens kollektivtrafiknät. Norr om Odensgatan trafikerar stombusslinjer gatan och längs resterande delar stadsbussar. Gatan är även ett pendlingsstråk för cykeltrafik och cykelbana och cykelfält finns utbyggt längs hela gatusträckningen. Många övergångsställen finns över gatan och de flesta är signalreglerade, förutom i södra delen då några är oreglerade och utformade med farthinder. 40 km/tim föreslås på sträckan vilket är en avvägning mellan de olika anspråken på gatan.

Torsgatan vid Karlbergsvägen, riktning norrut

Valhallavägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Cykelväg

Valhallavägen är en hårt trafikerad väg i norra innerstaden. Hela sträckan är ett pendlingsstråk för cykeltrafik och cykelvägar finns utbyggda i gatans mittallé, förutom i västra delen då cyklister färdas på parkeringsgator och cykelbanor norr om vägen. De flesta övergångsställen längs sträckan regleras med trafiksignaler, förutom cirka 4-6 stycken öster om Lidingövägen som är oreglerade och går över två körfält i samma riktning. Hela gatan trafikeras av omfattande busstrafik och hastighetsvalet 40 km/tim är en avvägning mellan framkomlighetskrav för bil- och kollektivtrafik samt säkerhetsanspråk hos oskyddade trafikanter. Den lokala hastighetssänkningen till 30 km/tim utanför Gärdesskolan behålls.

Valhallavägen vid Artillerigatan, riktning österut

Vasagatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget/fält/bana

Pendlingsstråk för cyklister men cykellösning saknas eller är ofullständig norr om Vasaplan. Samtliga korsningar och övergångsställen regleras med trafiksignaler och folklivet, främst i gatans södra del, är stort. Gatan trafikeras av omfattande busstrafik.

Vasagatan vid Vasaplan, riktning norrut

Värtavägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget

Bebyggelsen är något indragen längs sträckan och delvis enkelsidig. Gatan är pendlingsstråk för cyklister men ingen cykellösning finns längs sträckan. Få entréer och verksamheter finns mot gatan och folklivet är ej särskilt stort.

Värtagatan vid Sandhamnsgatan, riktning söderut

Östra Järnvägsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	**Cykelnät:**	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	**Cykelstandard:**	Inget/fält/bana

Pendlingsstråk för cyklister men ingen cykellösning finns längs gatan. Få entréer och verksamheter finns mot gatan och folklivet är ej särskilt stort. Gatuparkering är tillåten stora delar av sträckan, mycket lastning och lossning är styrd till gatan och känslan av bakgata är påtaglig.

Ostra Järnvägsgatan vid Olof Palmes gata, riktning söderut

KVALITETSAVVIKELSER

I detta kapitel beskrivs de kvalitetsavvikelser som förslaget till nya hastighetsgränser ger upphov till. De föreslagna hastighetsgränserna ger totalt sett betydligt färre allvarliga kvalitetsavvikelser än vad dagens hastighetsgränser ger även om de införs utan några direkta åtgärder.

Tabellen nedan sammanfattar antalet kvalitetsavvikelser som förslaget till nya hastighetsgränser innebär. Tabellen visar också antalet kvalitetsavvikelser dels för nuläget med nuvarande hastighetsgränser, dels hur kvalitetsavvikelserna förändrats under de olika stegen i analysen.

	Norrmalm		Östermalm		Södermalm		Älvsjö	
Kvalitetsavvikelser	**Röda**	**Gula**	**Röda**	**Gula**	**Röda**	**Gula**	**Röda**	**Gula**
Nuläge	374	394	342	450	316	528	272	207
Länkoptimering	157	591	191	675	240	570	37	350
Nätanpassning	164	592	193	683	263	757	44	348
Systemanpassning	189	681	193	946	264	779	40	463
Förslag till nya hastighetsgränser	186	789	193	997	294	847	40	624

Röda kvalitetsavvikelser

Som tabellen visar är antalet röda kvalitetsavvikelser färre med förslaget till nya hastighetsgränser än nuvarande hastighetsgränser vilket är positivt.

De röda kvalitetsavvikelser som kvarstår är främst på grund av buller och luftkvalitet och att dessa inte enbart kan elimineras genom hastighetsförändring utan kräver ytterligare åtgärder. Oavsett vilken hastighetsgräns som väljs kommer dessa röda avvikelser att kvarstå i metoden och behöver ses över i en särskild utredning. Övriga röda kvalitetsavvikelser utgörs av gatulänkar som fått en föreslagen hastighet på 60 km/tim trots att det saknas separat cykelbana eller fått en hastighet på 30 km/tim eller mer trots att livsrummet klassats som intregrerat frirum.

Gula kvalitetsavvikelser

Föreslagen hastighetsplan innebär ett stort antal gula kvalitetsavvikelser. I vissa fall kan man godta mindre god kvalitet om det samtidigt innebär att andra kvaliteter erhåller god kvalitet och att låg kvalitet undviks. I andra fall visar gula avvikelser på att man behöver vidta åtgärder.

Nedan beskrivs de typer av avvikelser som är vanligt förekommande. På vissa länkar finns inga gula avvikelser medan andra kan ha en eller flera. När flera avvikelser uppstår på en länk, är det resultatet av att flera anspråk står mot varandra som är svåra att väga samman.

Tillgänglighet för biltrafik

De gula kvalitetsavvikelser som kvarstår eller uppkommer handlar till exempel om tillgängligheten för biltrafiken i huvudnätet som blir något sämre vid förändring från 50 km/tim till 40 km/tim. Ofta har det uppvägts av att trafiksäkerheten samtidigt blivit bättre.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken får med förslaget generellt god tillgänglighet. De gator och vägar som trafikeras av bussar klassificerade som stombussar (”blåbussarna”) få gula kvalitetsavvikelser på de sträckor som föreslås få 30 km/tim, vilket endast är ett fåtal sträckor.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten blir mindre god på de gator som föreslås få 40 km/tim men som saknar separerad gång- och cykelbana, vilket är en stor mängd gator. På sikt bör kommunen sträva efter att ha separerad gång- och cykelbana längs alla huvudgator som föreslås få 40 km/tim eller högre. I vissa fall finns dock inget behov eftersom gående och cyklister har andra alternativ. Trafiksäkerheten blir även mindre god på gator som föreslås få 60 km/tim och där det är tätt (mindre än 150 meter) mellan anslutande gator.

Karaktär och trygghet

I stadsdelsområdena finns en del gator vars livsrum bedömts som mjuktrafikrum men som föreslås få 40 km/tim. För karaktären och tryggheten innebär detta mindre god kvalitet. Karaktären och tryggheten får också mindre god kvalitet på de gator som föreslås få 60 km/tim och där väggarna bedömts som integrerat transportrum.

Buller och luftkvalitet

Buller och luftkvalitet i alla tre stadsdelsområdena ger en del gula avvikelser som behöver ses över vid hastighetsförändringar.

Övriga avvikelser

Utryckningstrafiken har stort behov av god tillgänglighet. I många fall är inte hastighetsbegränsningen det mest relevanta för utryckningstrafikens tillgänglighet, utan att det inte finns för stora hinder i vägen. Därför görs i analysen ingen direkt bedömning av hur förslaget till nya hastighetsgränser påverkar utryckningstrafikens tillgänglighet. Det är däremot mycket viktigt att hänsyn tas till utryckningstrafikens tillgänglighet vid utformning av hastighetsdämpande åtgärder. Sett till utryckningstrafikens tillgänglighet bör man på de primära utryckningsvägarna undvika hastighetsdämpande åtgärder i form av gupp eller upphöjda övergångsställen. Istället är det bättre med till exempel sidoförskjutningar. Samtidigt kan gupp och upphöjda övergångsställen ibland vara den klart bästa lösningen sett till trafiksäkerheten. Samråd bör ske med räddningstjänsten när man planerar nya hastighetsdämpande åtgärder.

AVVIKELSER KORSNINGSPUNKTER FORDONSTRAFIK

En bilkorsning som ligger på en sträcka med 60 km/tim får en gul avvikelse, vilken betyder en mindre god trafiksäkerhetsstandard medan en korsning som ligger på sträckor med 70 km/tim eller högre får en röd avvikelse, vilket betyder en låg trafiksäkerhetsstandard. Endast gatukorsningar är med i inventeringen då mindre trafikerade utfarter inte bedöms vara dimensionerande punkter om de inte är mycket tätt förekommande. Cirkulationsplatser bedöms vara säkrade eftersom utformningen i sig ska medföra att fordonens hastigheter är lägre än 50 km/tim i korsningen. Ingen detaljerad bedömning av varje cirkulationsplats har dock genomförts.

AVVIKELSER KORSNINGSPUNKTER OSKYDDADE TRAFIKANTER

Förekommer ett övergångsställe på en sträcka som föreslås få hastighetsgränsen 40 km/tim och platsen inte är hastighetssäkrad redovisas det som en gul avvikelse vilket innebär mindre god standard. På vägar med 50 km/tim eller högre blir avvikelsen röd om ingen åtgärd finns, vilket innebär låg trafiksäkerhetsstandard.

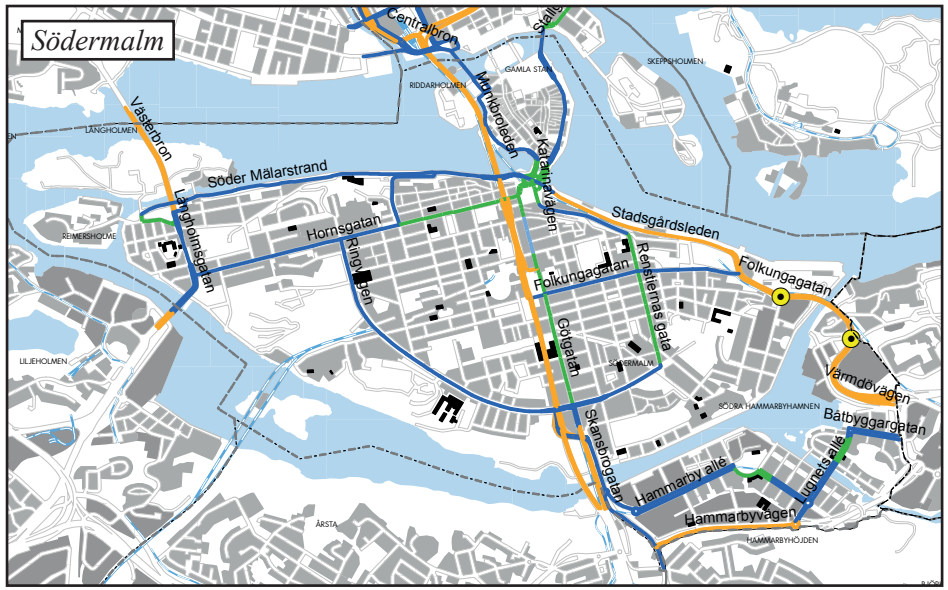
Teckenförklaring

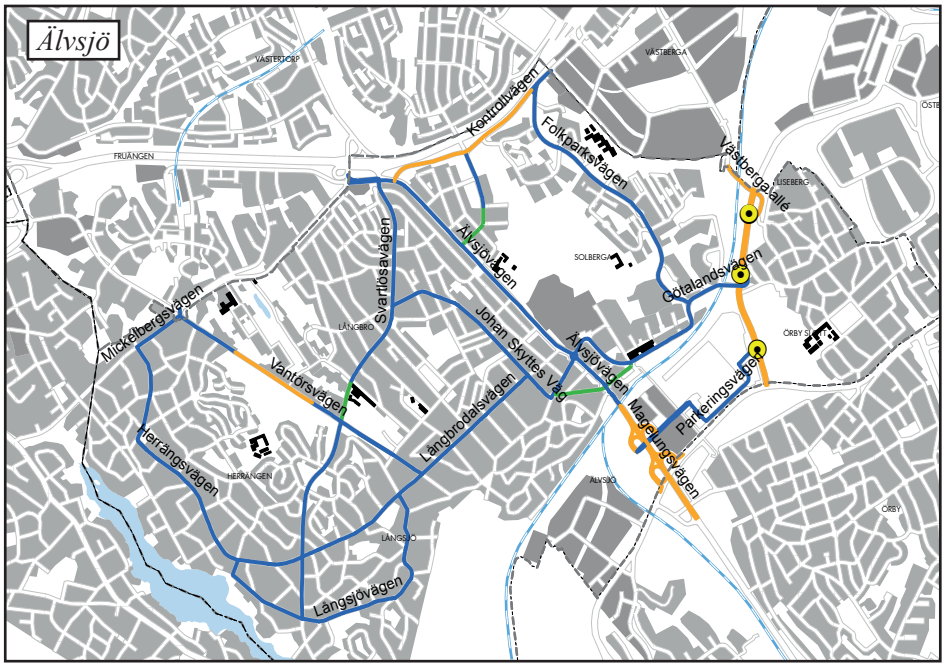
Trafiksäkerhet korsningar

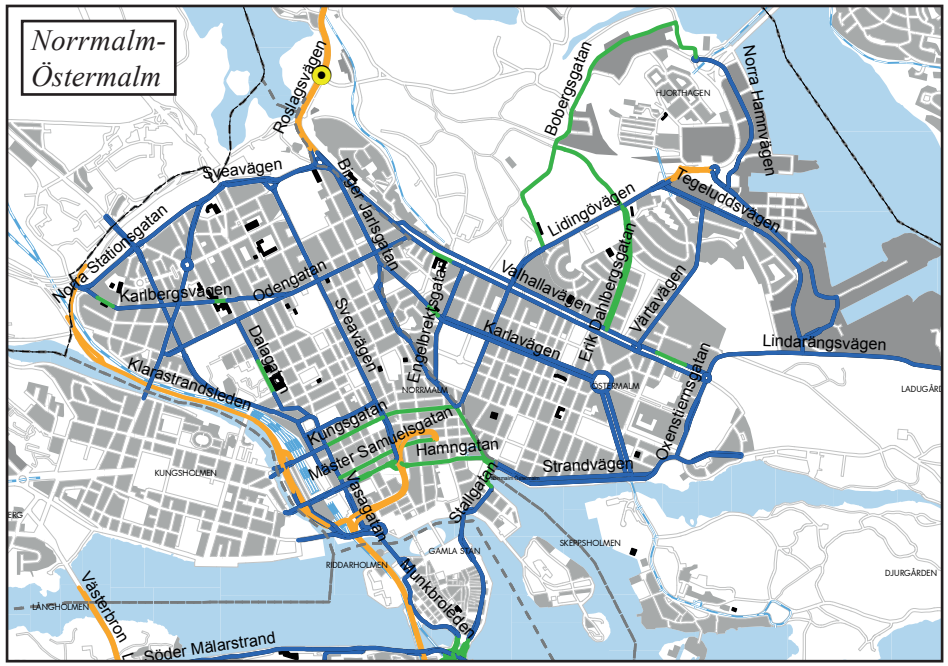
- Mindre god standard
- Låg standard

Justerad hastighet

- Gångfart
- 30 km/tim
- 40 km/tim
- 60 km/tim
- 80 km/tim







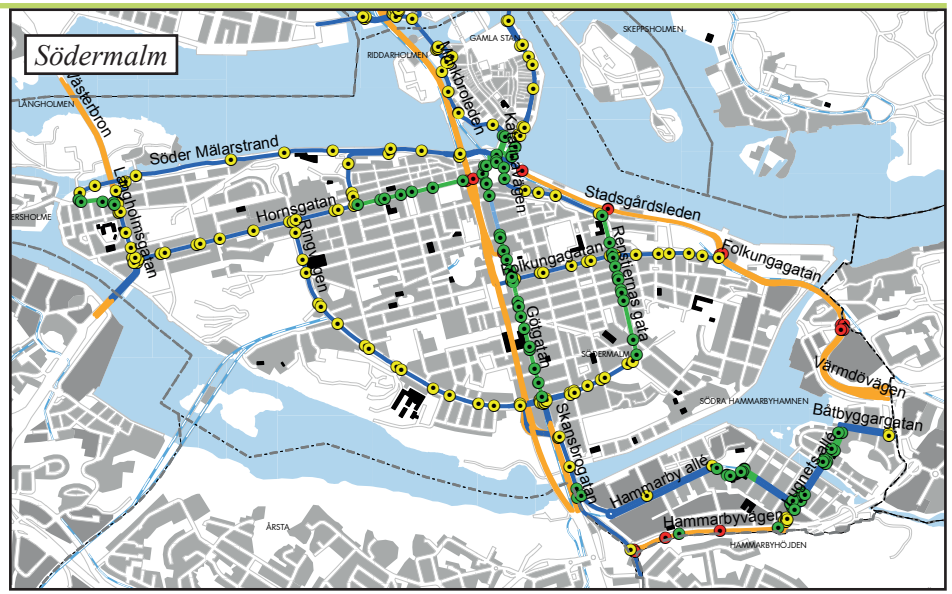
Teckenförklaring

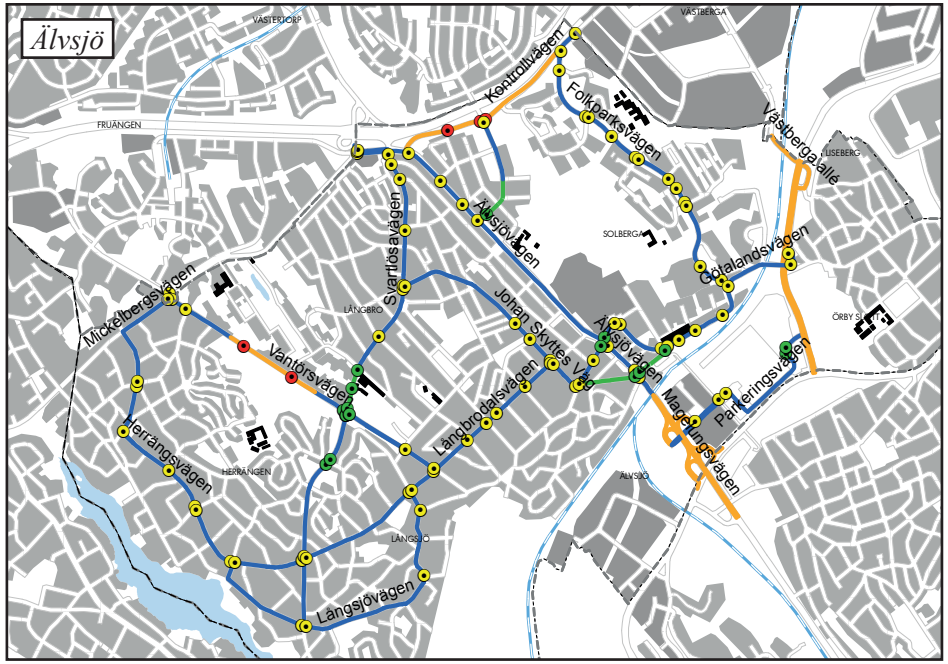
Trafiksäkerhet övergångsställen

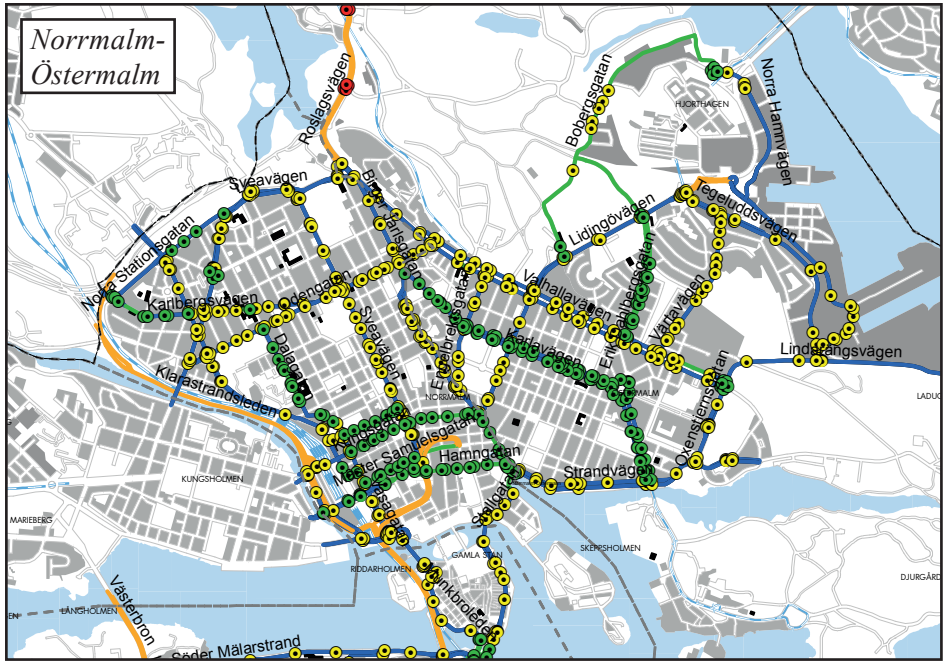
- God standard
- Mindre god standard
- Låg standard

Justerad hastighet

- Gångfart
- 30 km/tim
- 40 km/tim
- 60 km/tim
- 80 km/tim







FORTSATT ARBETE

Arbetet med hastighetsplaner för Stockholms stad utgår från det Pilotprojekt som genomfördes under 2012. Den här utredningen är den andra fortsättningsutredningen som gjorts av hastighetsgränser för nya områden. Planer finns att fortsätta ta fram hastighetsplaner för samtidliga stadsdelar i kommunen.

För att kunna införa de nya hastighetsgränserna kommer ytterligare utredningar att behövas. Bland annat kommer bullersituationen att behöva studeras närmare på flera platser innan eventuella höjningar kan göras. Även trafiksäkerhetsåtgärder, hastighetssänkande åtgärder och cykellösningar kommer att behöva studeras vidare innan vissa hastighetsgränser kan ändras.

REFERENSER

Vägverket. TR10A 2009:9819 – Bilaga: Långsiktiga stödkriterier för landsbygds- och tätortsmiljöer, Borlänge, 2009

Sveriges kommuner och landsting och Vägverket. Rätt fart i staden. Stockholm : Sveriges kommuner och landsting och Vägverket, 2008.