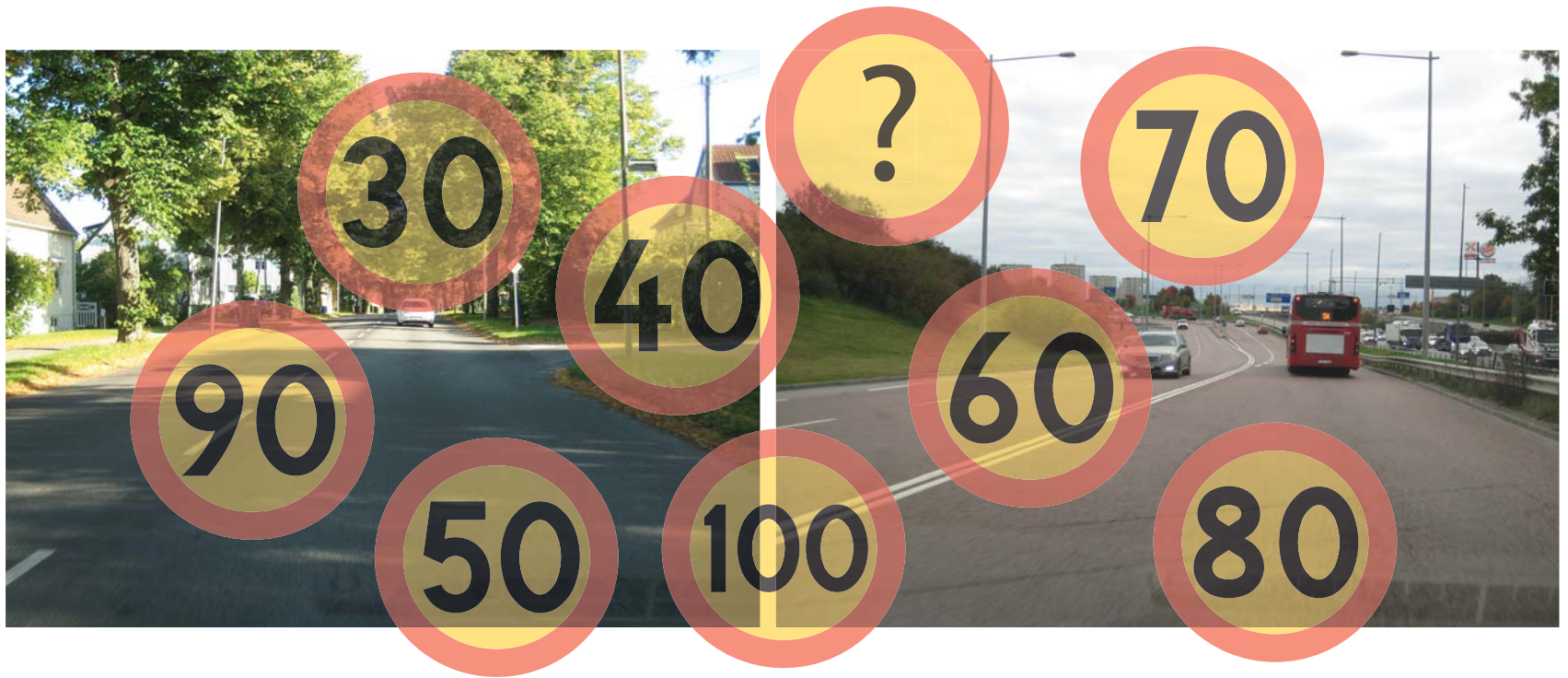




HASTIGHETSPLAN STOCKHOLM
Del 4 Bromma, Rinkeby-Kista, Enskede-Årsta-Vantör, Farsta och Skarpnäck

TITEL: HASTIGHETSPLAN STOCKHOLM; Del 4 Bromma, Rinkeby-Kista, Enskede-Årsta-Vantör, Farsta och Skarpnäck, November 2016

BESTÄLLARE: Stockholms stad, Trafikkontoret

KONSULT: Tyréns AB

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

FRAMSIDA: Foton från Alviksvägen i Bromma och Årstabergsvägen i Enskede-Årsta-Vantör

SAMMANFATTNING.....	4
Omfattning och metod.....	4
Principer för nya hastighetsgränser	4
Förslag till nya hastighetsgränser	5
Kvalitetsavvikelser med förslag till åtgärder	7
INLEDNING.....	8
Metod	10
NULÄGESBESKRIVNING	12
Befintliga hastighetsgränser	12
Trafiknät	15
Livsrum	24
Dimensionerande trafiksäkerhetssituation.....	29
Upplevda och uppmätta störningar	35
ANALYS	41
Nulägesanalys.....	41
Länkoptimering	46
Nätanpassning	48
Systemanpassning	50

FÖRSLAG TILL NYA HASTIGHETSGRÄNSER	52
Motiv till valda hastighetsgränser	52
Bromma.....	53
Rinkeby-Kista.....	75
Enskede-Årsta-Vantör	88
Farsta	121
Skarpnäck.....	140
KVALITETSAVVIKELSER	156
Avvikelser på sträckor	156
Avvikelser korsningspunkter fordonstrafik	157
Avvikelser korsningspunkter oskyddade trafikanter	157
FORTSATT ARBETE	162
REFERENSER	162

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. Den första delen genomfördes som pilotprojekt och omfattade Spånga-Tensta, Kungsholmen samt del av Hägersten-Liljeholmen. Del 2 omfattade stadsdelarna Hässelby-Vällingby, Skärholmen och återstående gator inom Hägersten - Liljeholmen. Därefter genomfördes del 3 av hastighetsplanerna omfattande områdena Södermalm, Älvsjö, Norrmalm och Östermalm. Denna del är nummer 4 i ordningen och omfattar kvarvarande fem stadsdelsområden inom Stockholm, det vill säga Bromma, Rinkeby-Kista, Enskede-Årsta-Vantör, Farsta och Skarpnäck. I stadsdelsområdena har i huvudsak huvudgatorna valts ut för analys men även några lokalgator som fungerar som uppsamlingsgator ingår.

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 Lands-ting. 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 (del 1) 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 53.

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

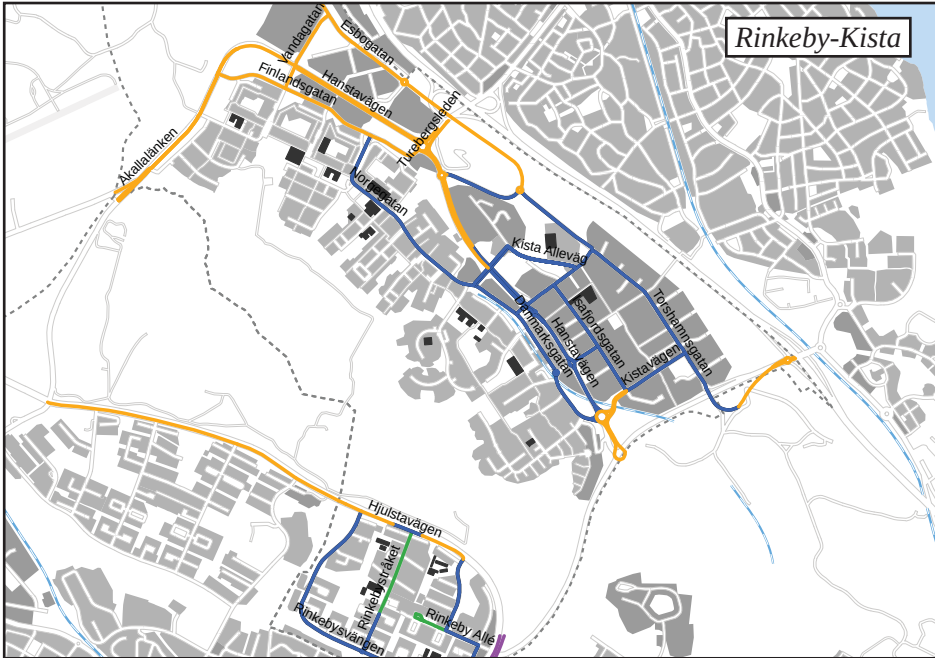
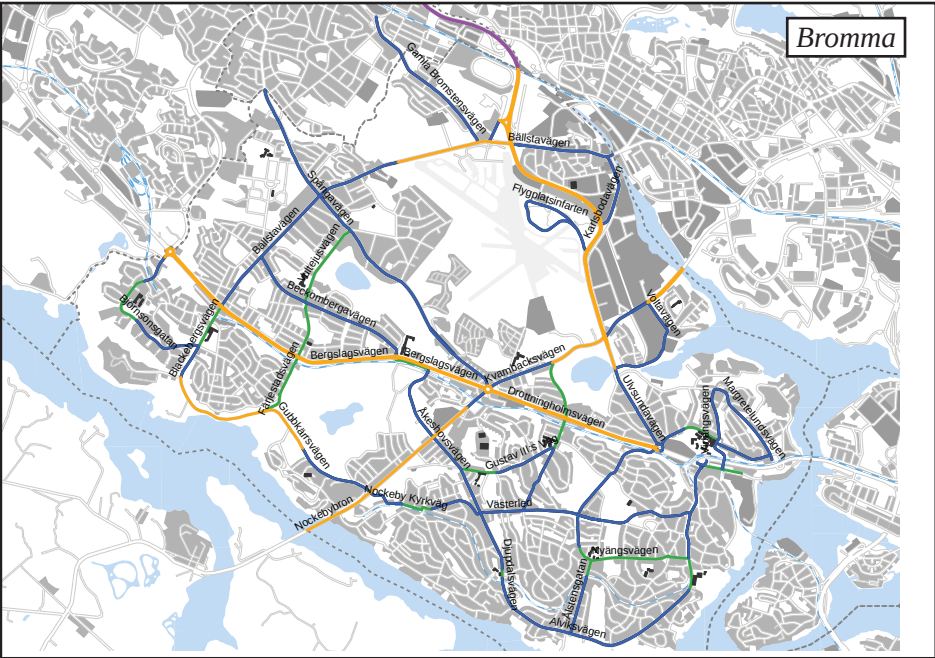
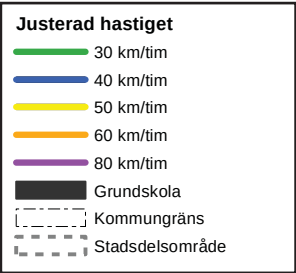
30 km/tim: Gator som ingår i lokalnätet, på huvudgator utanför grundskolor och större idrottsplatser och lekplatser, på gator där det är mycket tätt med entréer (centrummiljöer) och mycket folkliv och målpunkter samt gator som är utformade för 30 km/tim

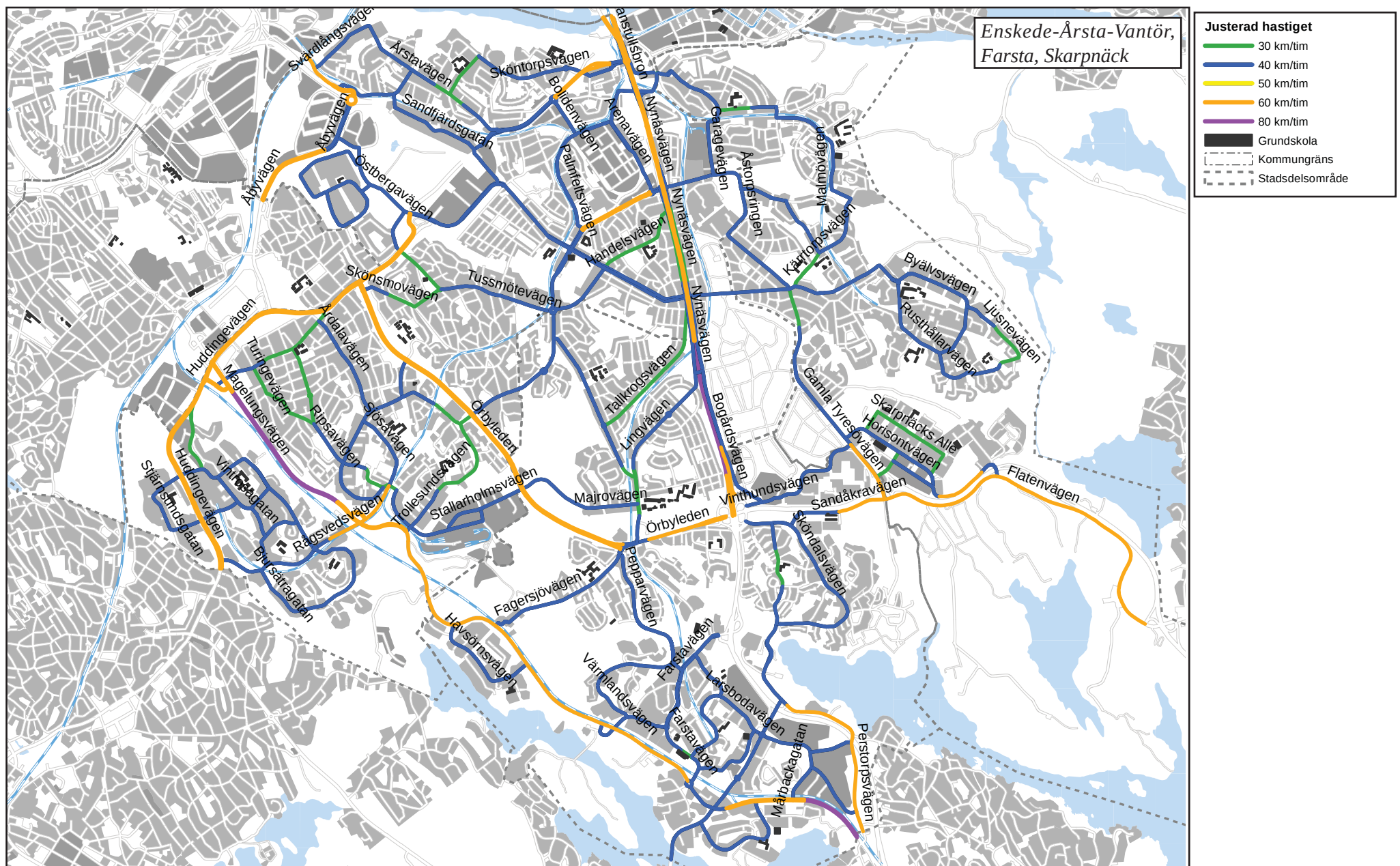
40 km/tim: Gator som ingår i huvudnätet med bebyggelse längs sträckan och många korsningspunkter, gator i industri- och verksamhetsområden samt gator som ingår i lokalnätet men som har en uppsamlande funktion.

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 korsningsavstånd på över 600 meter. 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.





KVALITETSAVVIKELSER MED FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Enligt analysmodellen för *Rätt fart i staden* bedöms fem stadsbyggnads-kvaliteter 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 kvalitetsavvikelsena 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. Under 2014 gjorde hastighetsplaner för del 3, omfattande stadsdelarna Älvsjö, Södermalm, Norrmalm och Östermalm.

I denna utredning görs på samma sätt en hastighetsöversyn för stadsdelarna Bromma, Rinkeby-Kista, Enskede-Årsta-Vantör, Farsta och Skarpnäck. När denna utredning är slutförd finns hastighetsplaner framtagna för samtliga stadsdelsområden inom Stockholms stad.



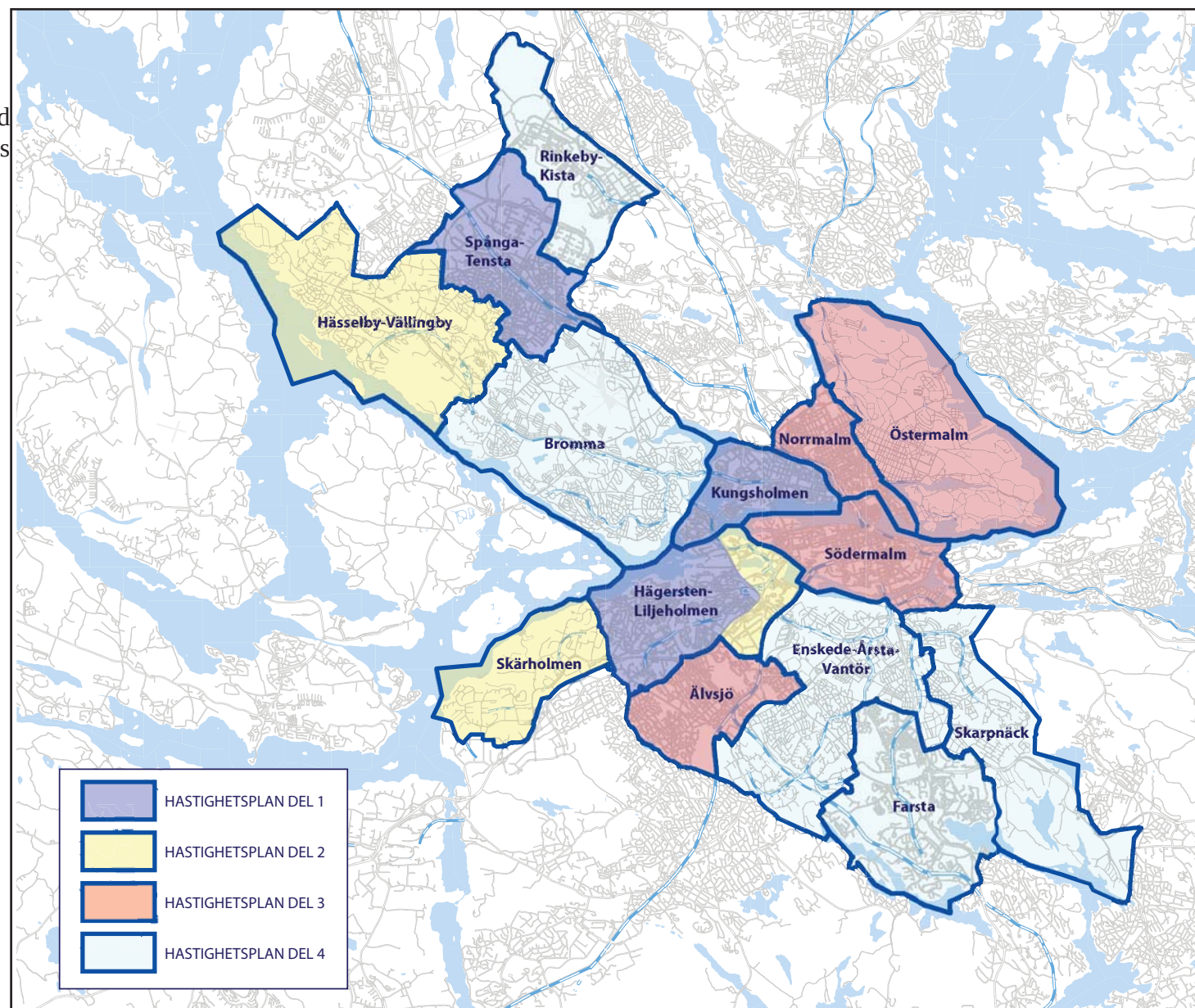
Stadsgata med befintlig 50 km/tim (Olaus Magnus gata, Skarpnäck).



Trafikled med befintlig 50 km/tim (Magelungsvägen, Farsta).

Hastighetsplanernas uppdelning

I kartan intill visas hur arbetet med Stockholms hastighetsplaner har delats upp.



METOD

Metodiken i ”Rätt fart i staden”

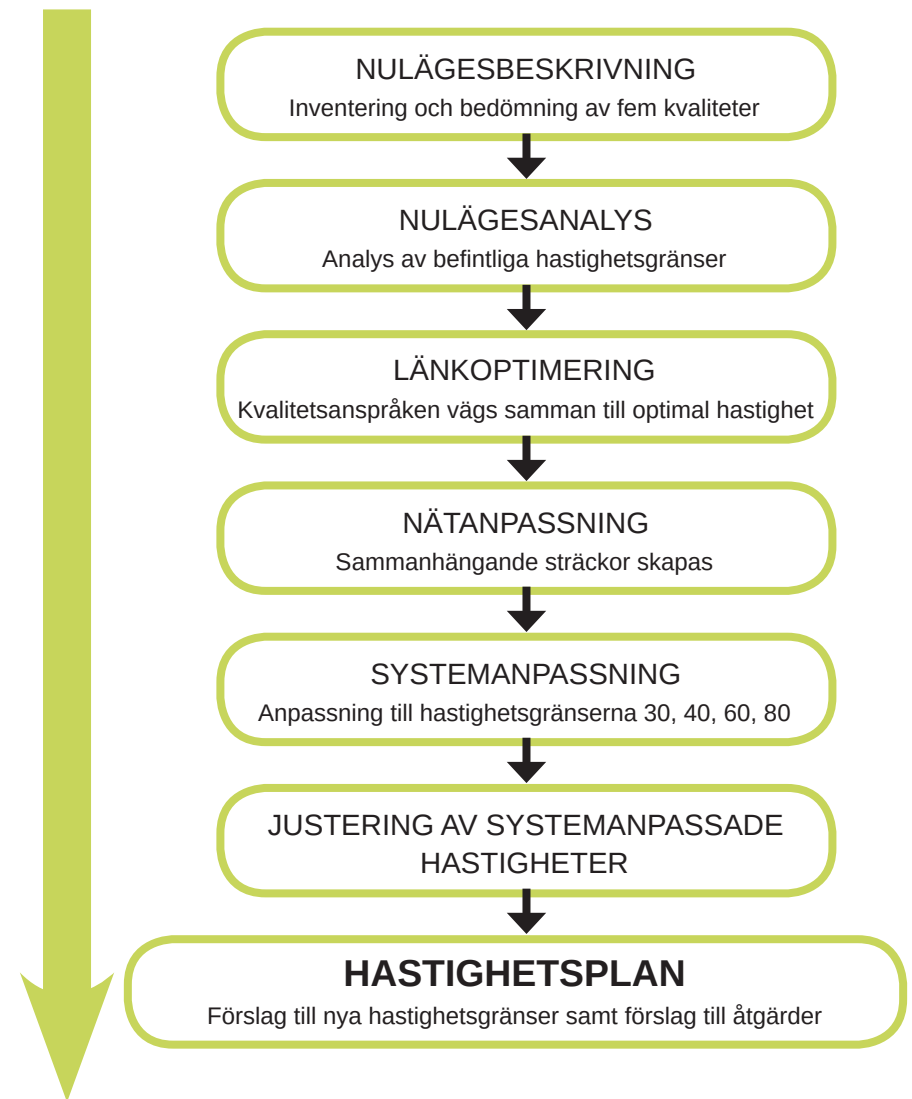
Hastighetsplanen för de fyra stadsdelsområdena i Stockholm har arbetats fram enligt metodiken i handboken ”Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad” som tagits fram av Vägverket (nuvarande Trafikverket) och Sveriges Kommuner och Landsting. Processen och de olika stegen i framtagandet 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 hastighetsgränser. 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.

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

	Livsrum		Hastighet		Tillgänglighet			Karaktär	Trygghet	TS	Miljö		Kvalitetsavvikelser		Hastighetsförändring mot befintlig
Namn	Väggar	Golv	Befintlig	Länk-optimerad	Bil	Koll	Utr				Luft	Buller	Röda	Gula	Länkoptimering
Summa													369	2283	
Vidängsvägen	IT		30	30	Mindre god	God	Primär	God	God	God	-	Mindre god	0	2	0
Vastra Sofielundspåfart	T		70	70	God	God	Primär	-	-	#SAKNAS!	Låg	Mindre god	1	1	0
	T		50	50	God	God	Primär	-	-	#SAKNAS!	Låg	Mindre god	1	1	0
	IT		50	50	Mindre god	God	Primär	God	God	God	-	Låg	1	1	0
Drottningholmsvägen	IT		50	50	God	God	Primär	God	God	God	-	Låg	1	0	0
Drottningholmsvägen	IT		50	50	Mindre god	God	Primär	God	God	God	-	Låg	1	1	0
Nyängsvägen	M		30	30	Mindre god	#SAKNAS!	Primär	God	God	God	-	Mindre god	0	2	0
Rågsvedsvägen	IT		50	50	God	God	Primär	God	God	God	-	Mindre god	0	1	0
Nynäsvägen	T		70	70	God	God	Primär	-	-	#SAKNAS!	-	Låg	1	0	0
Nynäsvägen	T		90	90	God	God	Primär	-	-	#SAKNAS!	-	Låg	0	0	0
Drottningholmsvägen	T		70	70	God	God	Primär	-	-	#SAKNAS!	-	Låg	1	0	0
Drottningholmsvägen	T		70	70	God	God	Primär	-	-	#SAKNAS!	-	Låg	1	0	0
Drottningholmsvägen	T		50	50	Mindre god	God	Primär	-	-	#SAKNAS!	-	Låg	1	1	0
Drottningholmsvägen	IT		50	50	God	God	Primär	God	God	God	-	Låg	1	0	0
Drottningholmsvägen	IT		50	50	Mindre god	God	Primär	God	God	God	-	Låg	1	1	0



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 trafiksäkerhets-situation
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 tätbebyggt område gäller den generella hastighetsbegränsningen 50 km/tim och utom tätbebyggt område gäller 70 km/tim om inget annat föreskrivs.

Majoriteten av de gator som ingår i analysen i de fem stadsdelsområdena i Stockholm har idag 50 km/tim (se kartor sidan 13 och 14). Även 30 km/tim förekommer på flertalet gator. Sett till staden som helhet, där lokalga-

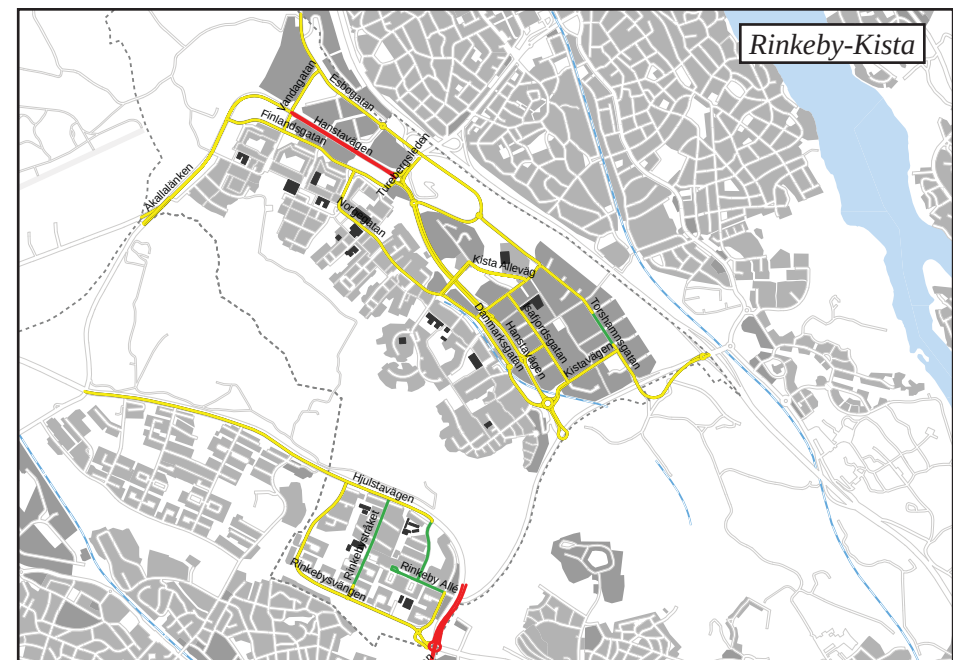
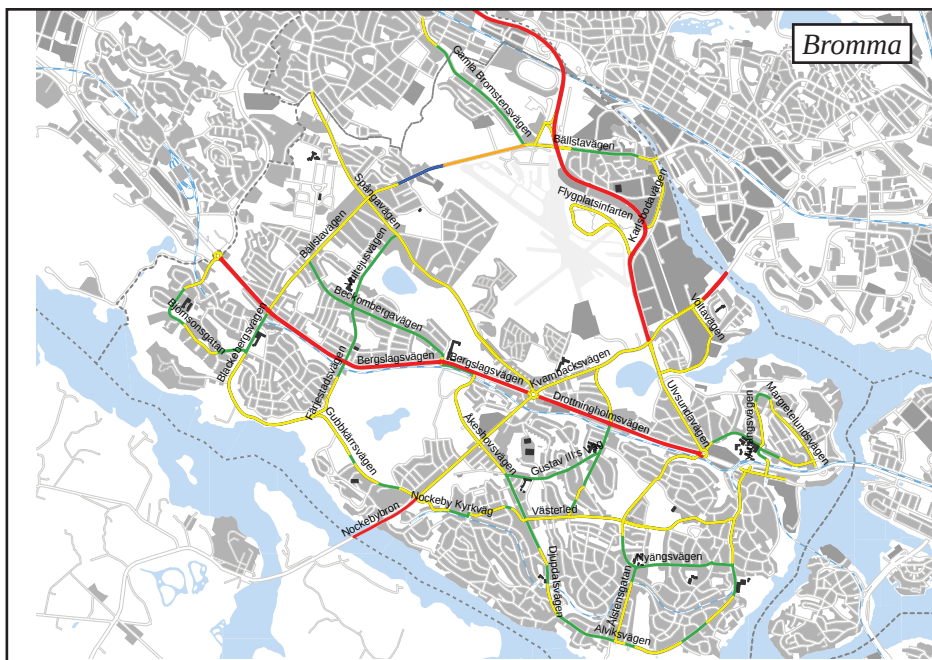
torna räknas med, är 30 km/tim den hastighetsgräns som dominerar. Merparten av gatorna i lokalnätet ingår i någon av de många zoner med 30 km/tim som finns. För dessa finns principer som pekar ut dem som lämpliga för 30 km/tim. Lokala sänkningar till 30 km/tim finns på gator med 50 km/tim där grundskolor och dess entré riktas mot gatan.

Trafikleder och andra större vägar har 70 km/tim eller högre. Endast någon enstaka gata har regleringen 40 eller 60 km/tim.

BEFINTLIGA HASTIGHETSGRÄNSER

Här redovisas dagens hastighetsgränser i stadsdelarna Bromma, Rinkeby-Kista, Enskede-Årsta-Vantör, Farsta och Skarpnäck.

Teckenförklaring	
Befintlig hastighetsgräns	
	Gångfart
	30 km/tim
	40 km/tim
	50 km/tim
	60 km/tim
	70 km/tim
	Grundskola
	Kommungräns
	Stadsdelsområde



TRAFIKNÄT

Nulägesbeskrivningen av trafiknäten är viktig för att skapa en bild över vilken funktion varje gata har för biltrafiken, kollektivtrafiken och uttryckningstrafiken. 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 och 17). 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.

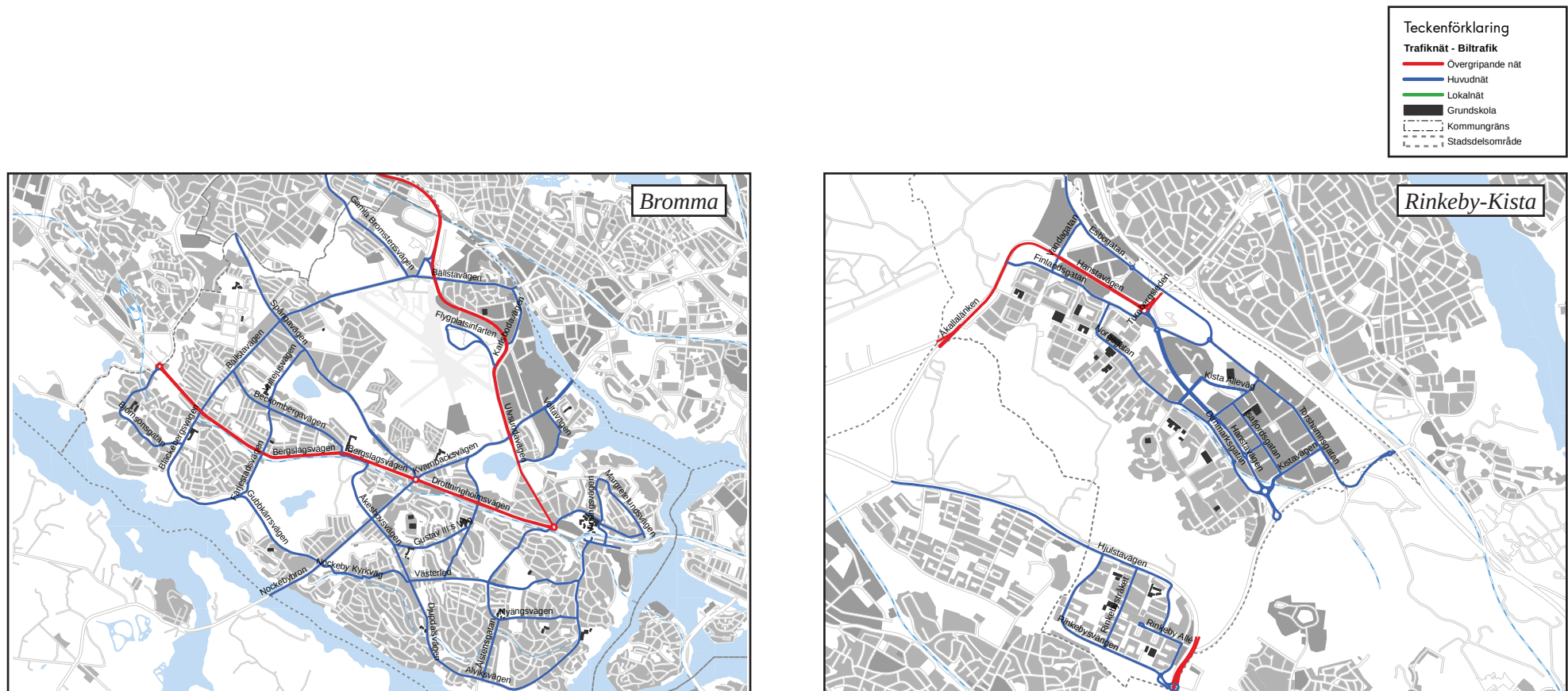
Lokalnätet har till syfte att leda trafiken inom områden fram till målpunkten och här är samspelet mellan biltrafiken och de oskyddade trafikanterna en viktig fråga. Få gator som ingår i analysen tillhör lokalnätet.

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.

Här redovisas framkomlighetsanspråken för biltrafik längs det nät av gator som ingår i analysen.



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 har angetts tillhöra nätet för stombuss och gator och vägar som trafikeras av övriga linjer har klassificerats tillhöra nätet för stadsbuss (se kartor sidan 19 och 20).

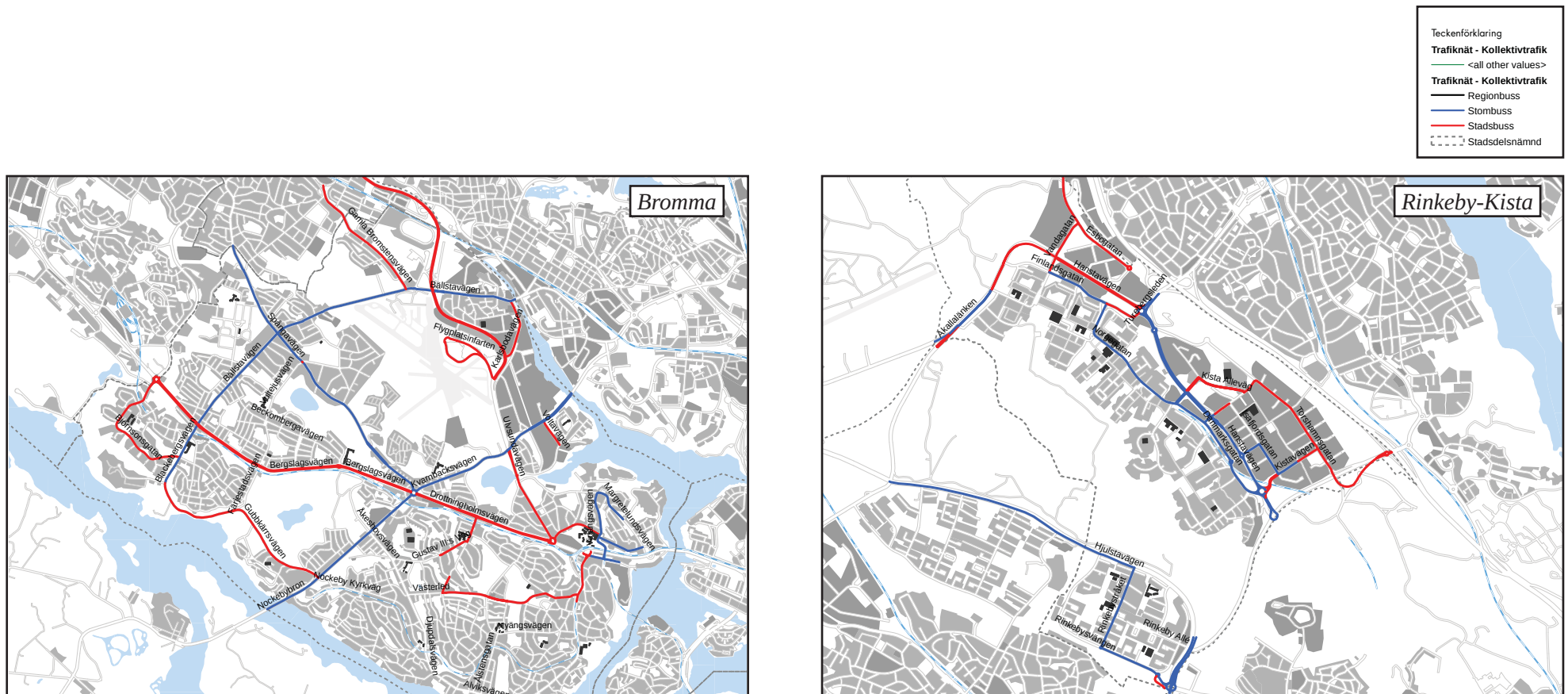
De olika nätens hastighetsanspråk redovisas i tabellen nedan. Om bussarna trafikerar vägar som får lägre hastighetsgräns än dessa fås kvalitetsavvikelser för tillgängligheten för kollektivtrafiken i den sammanvägda analysen.

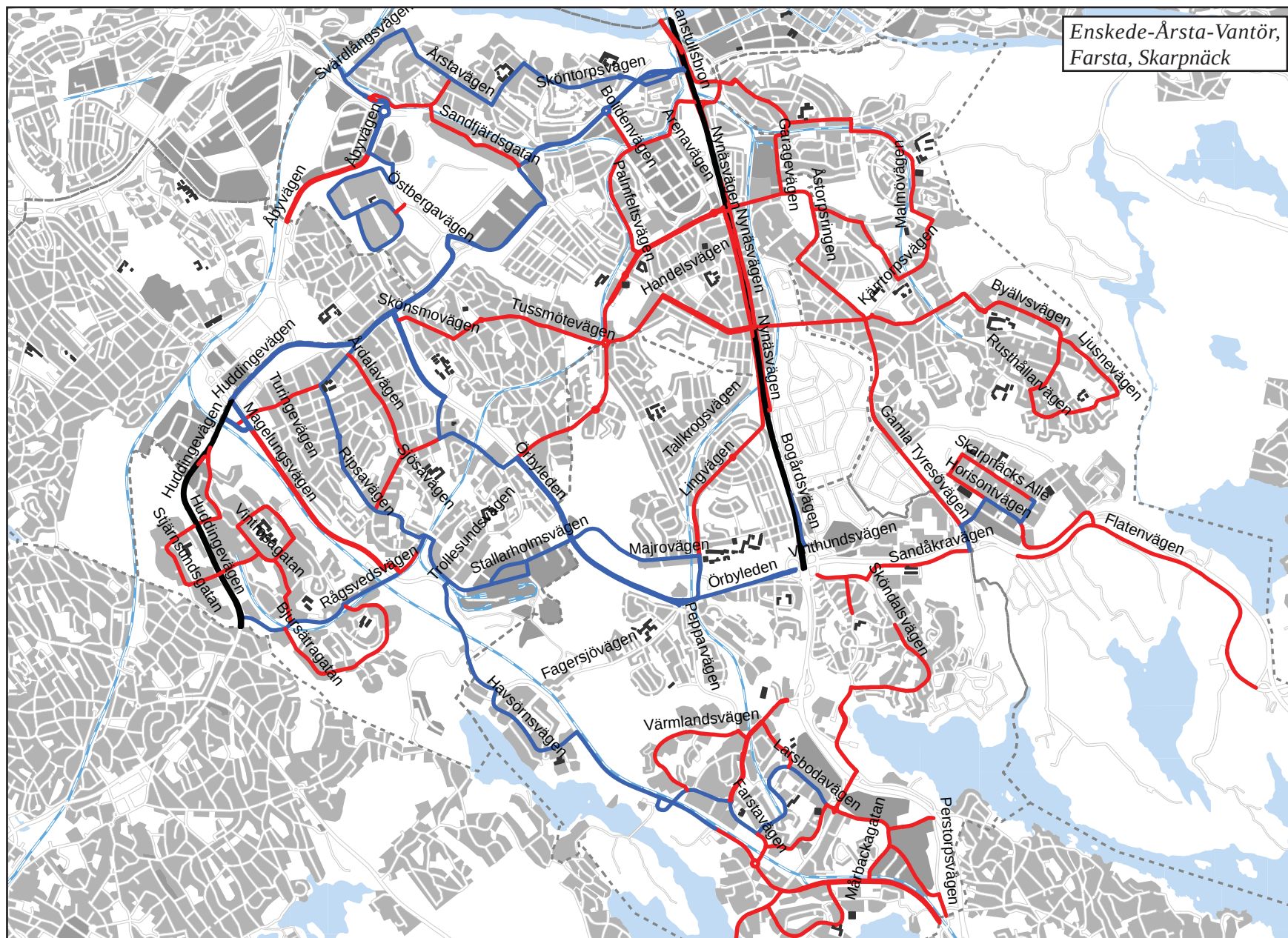
Kvalitetsnivå	Stadsbuss	Stombuss	Regionbuss
God	≥ 30 km/tim	≥ 40 km/tim	≥ 60 km/tim
Mindre god	20 km/tim	30 km/tim	40-50 km/tim
Låg	10 km/tim	20 km/tim	30 km/tim

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.

Här redovisas framkomlighetsanspråken för kollektivtrafik längs det nät av gator som ingår i analysen.



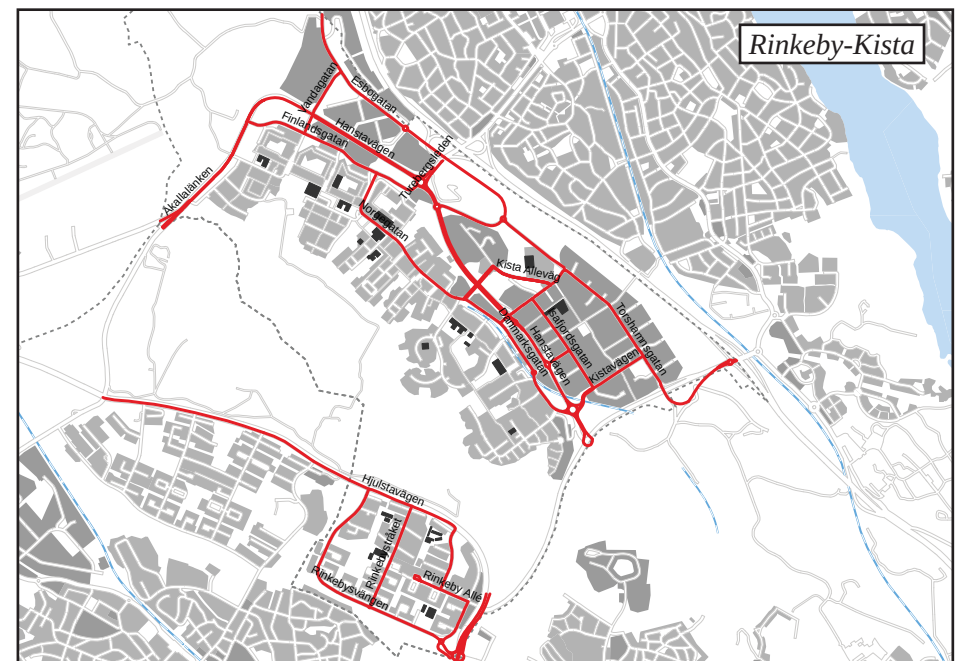


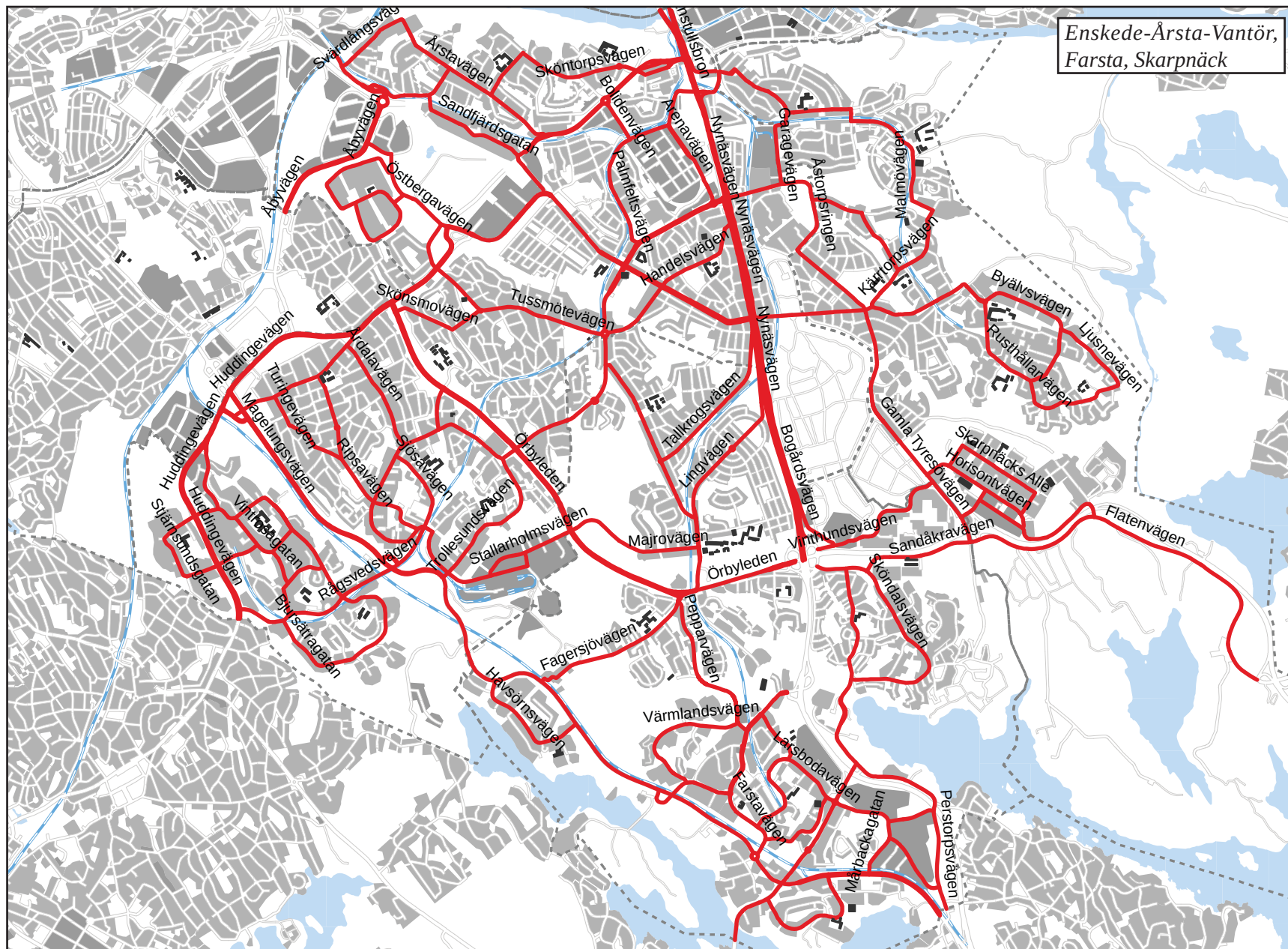
Trafiknät för utryckningstrafik

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 22 och 23).

Här redovisas framkomlighetsanspråken för utryckningstrafik längs det nät av gator som ingår i analysen.





Enskede-Årsta-Vantör,
Farsta, Skarpnäck

- Teckenförklaring
- Trafiknät - Uttryckning
 - Trafiknät - Uttryckning
 - 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 Livsrumsmodellen
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 motorfordonstrafik bör förekomma.

Kvalitetsnivå	Integrerat frirum	Mjuktrafikrum	Integrerat transportrum
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 27 och 28 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

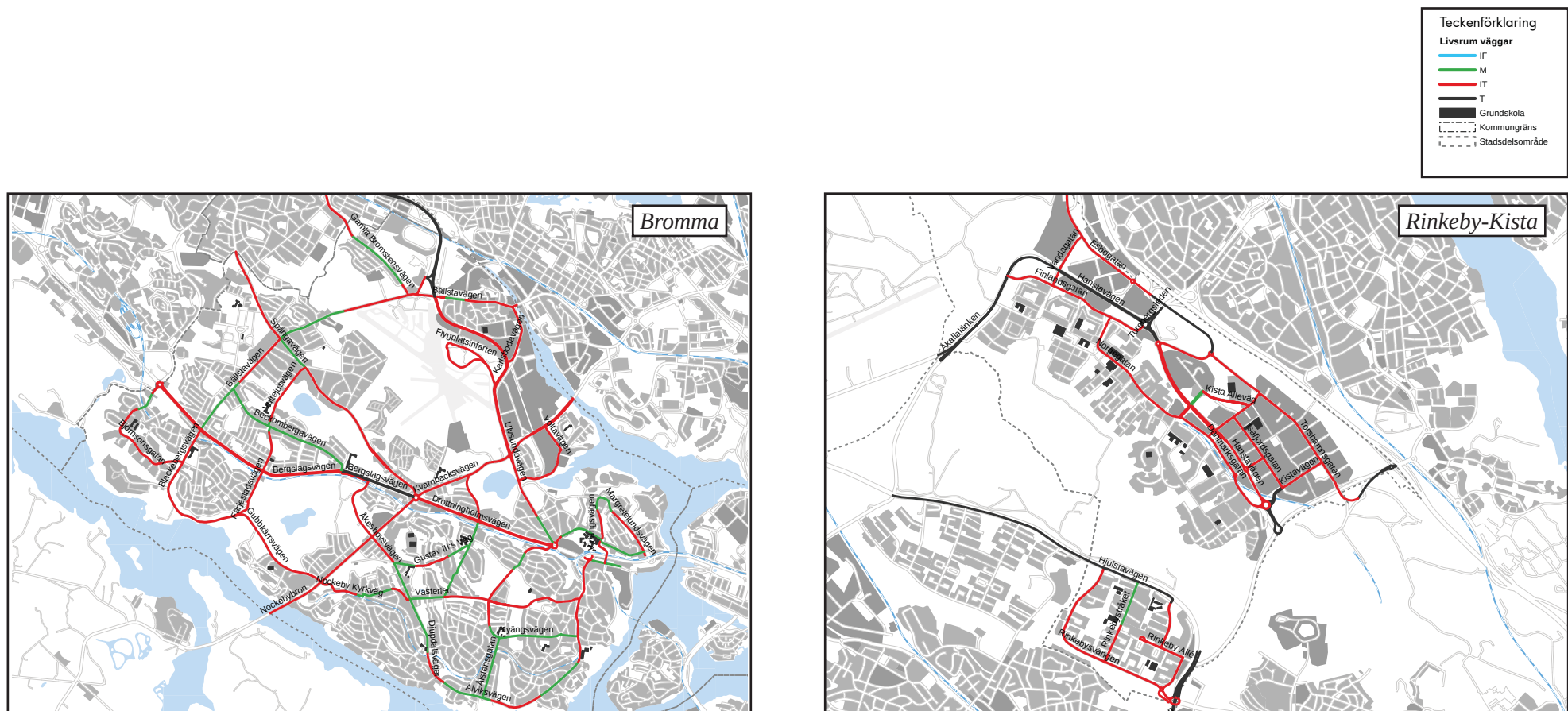
Sett till staden som helhet är mjuktrafik ett vanligt förekommande livsrum eftersom stora delar av en stads bostadsområden klassificeras som mjuktrafikrum. Merparten av gatorna och vägarna som ingår i analysen tillhör huvudnätet eller det övergripande nätet, och klassificeras ofta som

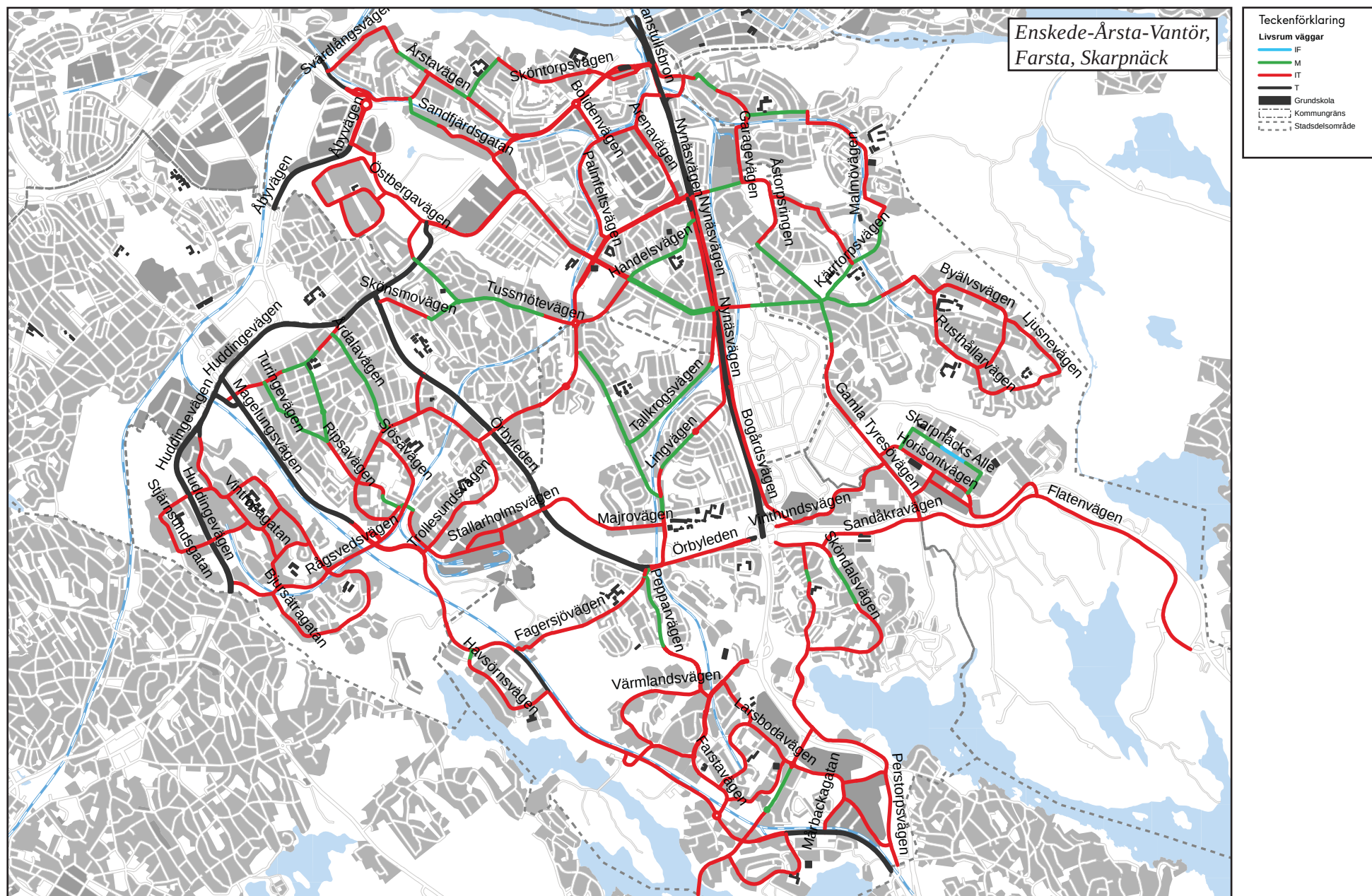
integrerade transportrum. I samtliga analyserades stadsdelsområden har ändå flera gator klassificerats som mjuktrafikrum.

Integrerat frirum och frirum

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

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

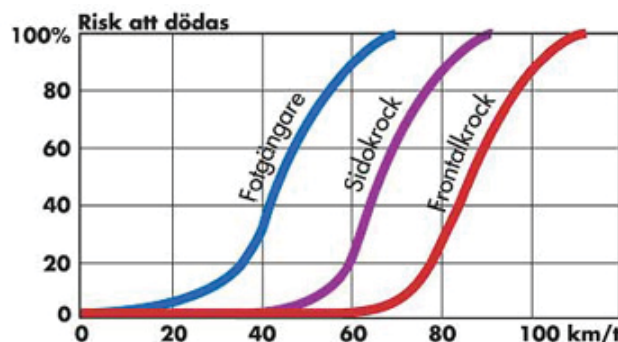




DIMENSIONERANDE TRAFIKSÄKERHETSSITUATION

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 krockvårdskurvan som visar på hur stor risken är att dödas vid en kollision för olika trafikantgrupper.



Krockvårdskurvan illustrerar risken att dödas för olika trafikantgrupper 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. DTSS och dess olika kvalitetsnivåer redovisas i tabellen nedan.

Kvalitetsnivå	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 stadsdelsområdena varierar huvudsakligen mellan gc/bil-konflikter, bil/bil korsande kurs och fast hinder (se kartor sidan 31 och 32). 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 ej eftergivliga 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.

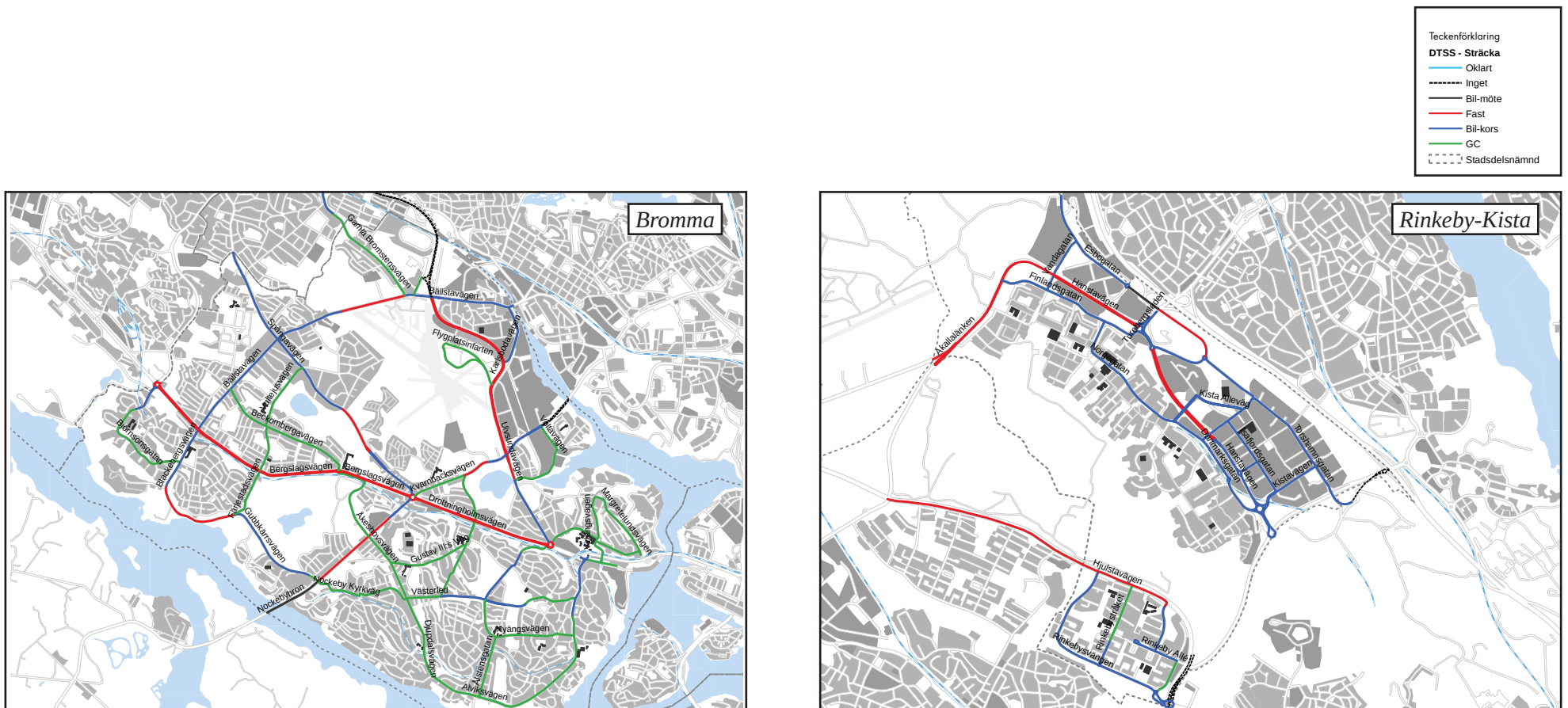


Olaus Magnus väg, Skarpnäck: Cyklister trafikerar ett målat cykelfält, vilket inte bedömts vara fullgod separering. Sträckan har klassats med DTSS gc/bil.



Tussmötevägen, Enschede-Årsta-Vantör: 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.

Här redovisas DTSS på sträckor utifrån dagens situation i respektive stadsdel.



Bedömning av DTSS i punkter

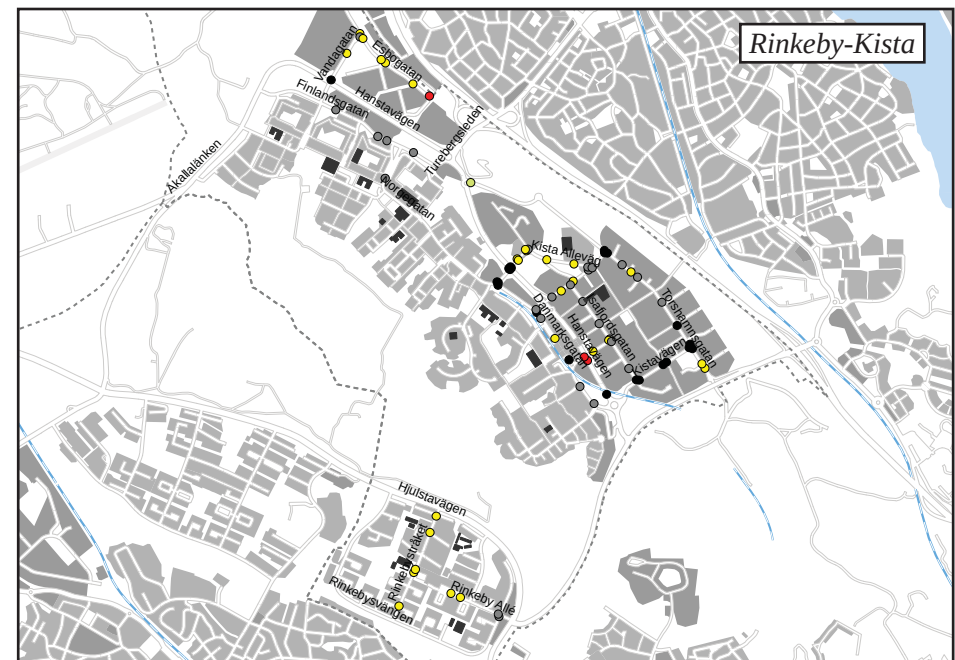
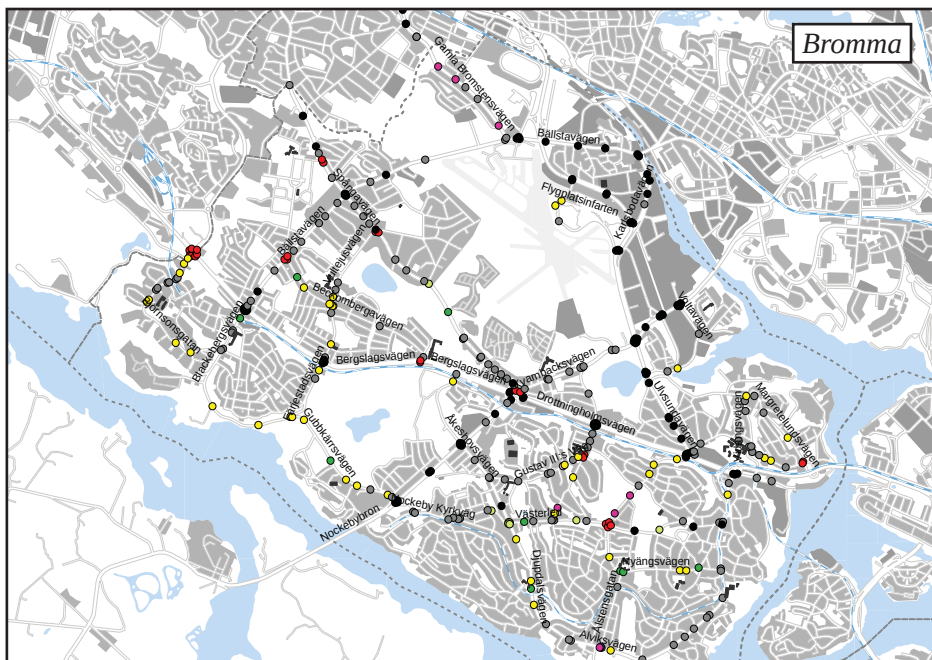
Här redovisas övergångsställen längs de analyserade gatorna i stadsdelarna Bromma, Rinkeby-Kista, Enskede-Årsta Vantör, Farsta och Skarpnäck samt övergångsställets utformning.

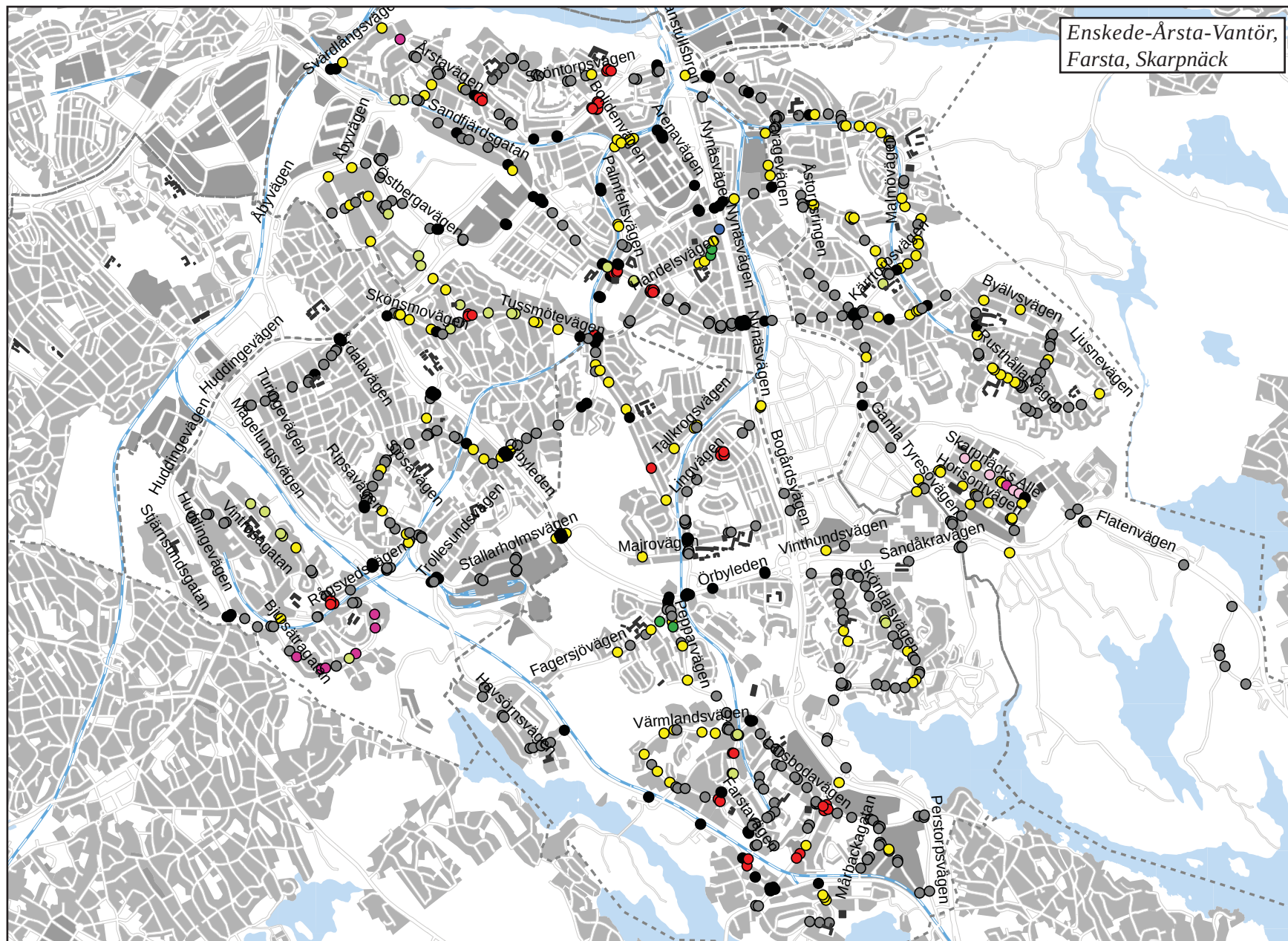
Teckenförklaring

Typ av GC-passage

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

- Grundskola
- Kommungräns
- Stadsdelsområde





Enskede-Årsta-Vantör,
Farsta, Skarpnäck

Teckenförklaring

Typ av GC-passage

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

- Grundskola
- Kommungräns
- Stadsdelsområde

UPPLEVDA OCH UPPMÄTTA STÖRNINGAR

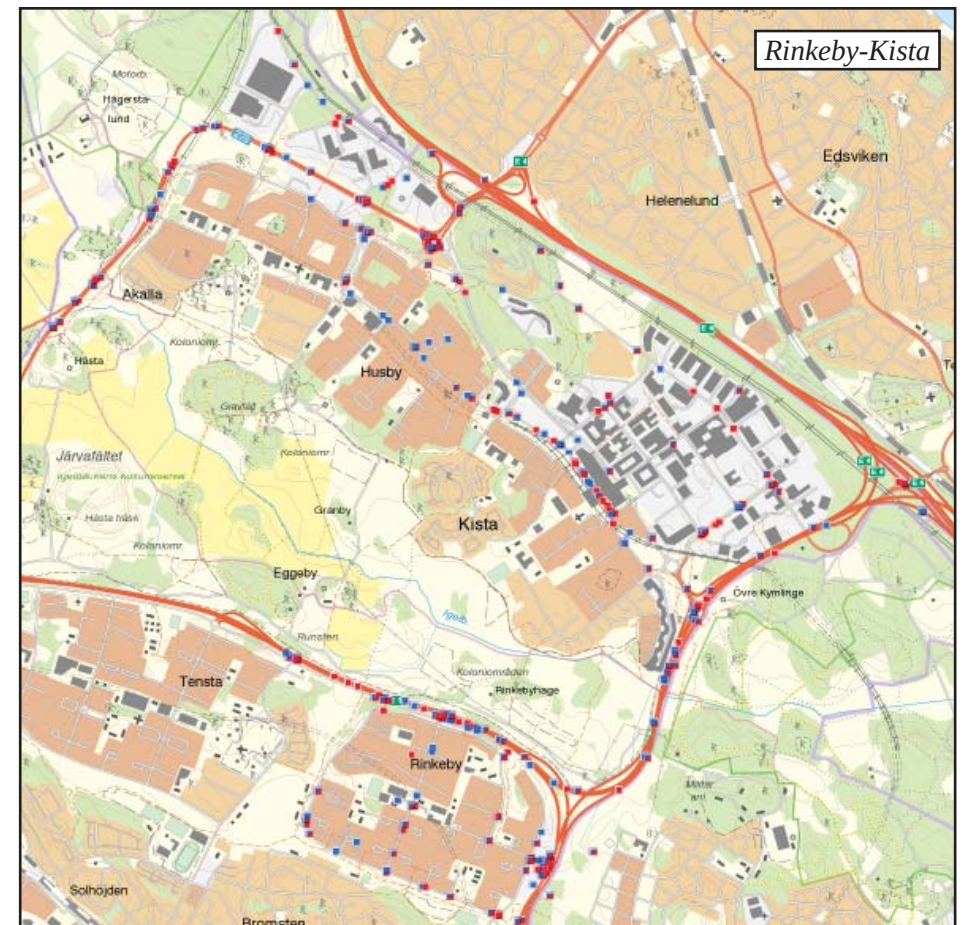
I detta kapitel redovisas kartor med en överblick av läget för trafiksäkerhet i form av olycksstatistik, buller, vibrationer och luftkvalitet.

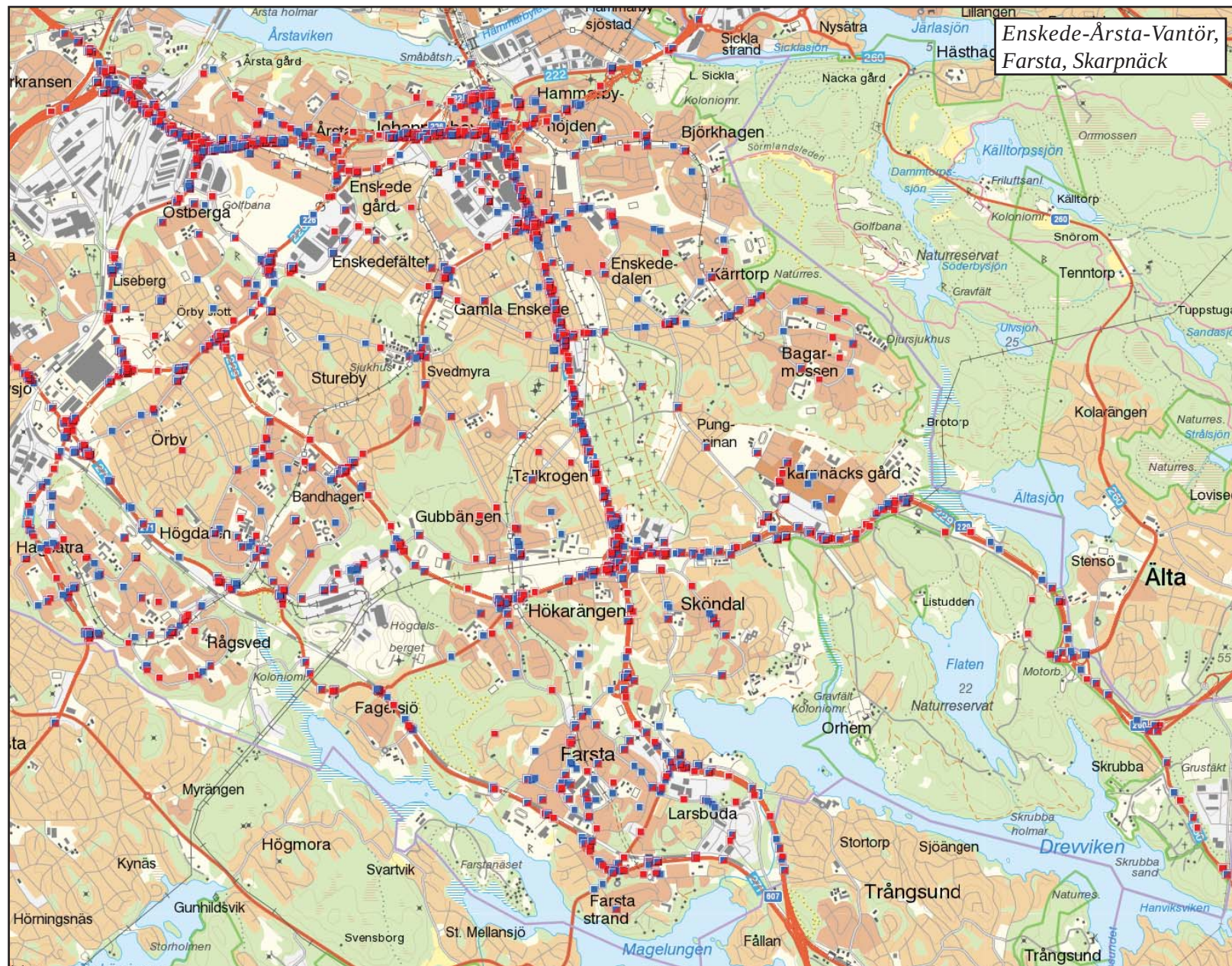
Trafiksäkerhet

Först presenteras utdrag från olycksdatabasen STRADA för en femårs-period, 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

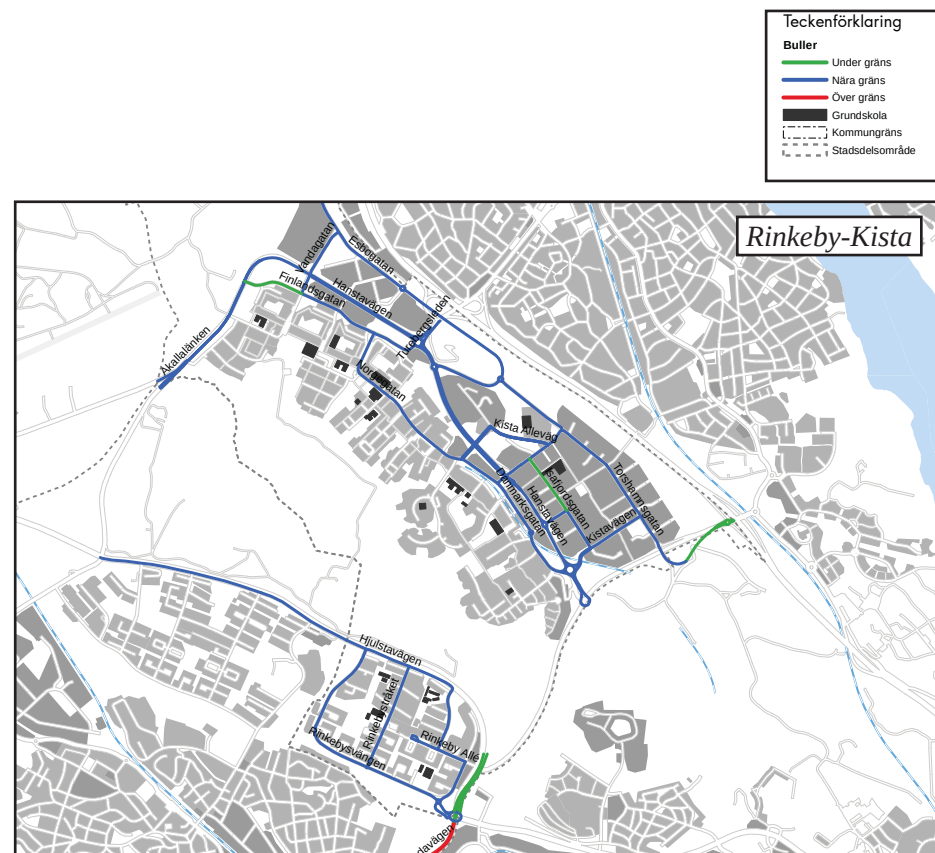
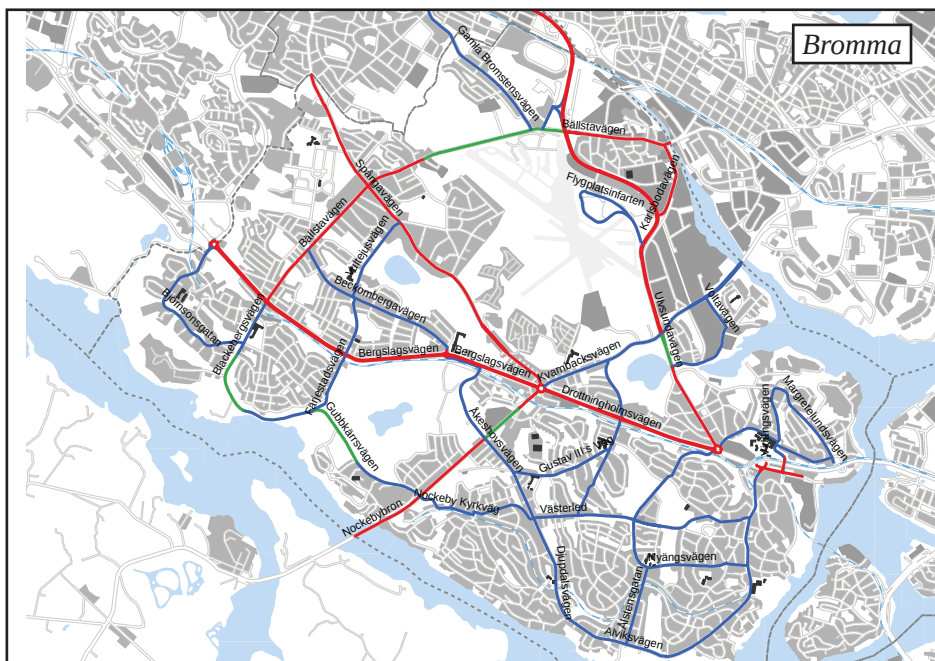




Buller

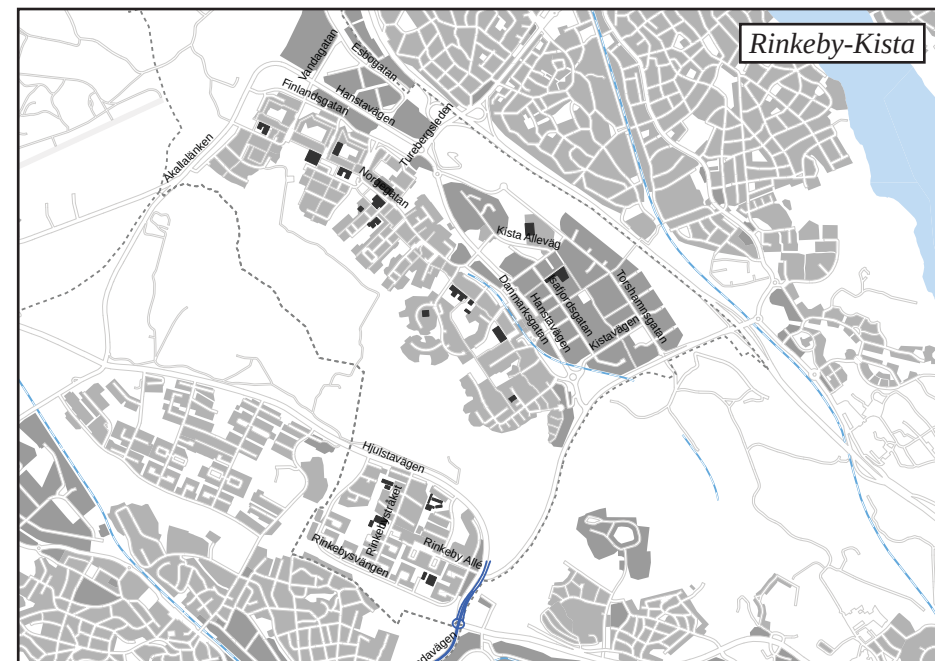
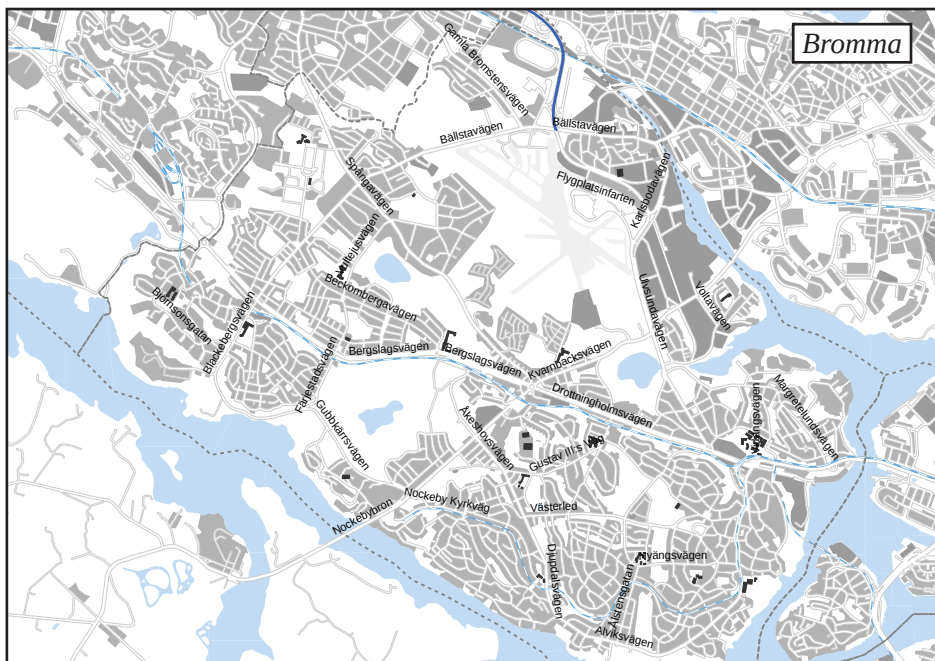
Bullersituationen redovisas som en bedömning av läget vid dagens hastighetsgränser och trafikflöden. "Under gräns" betyder under 55 dbA och "över gräns" betyder över 62 dbA. 55-62 klassificeras som "nära gräns".

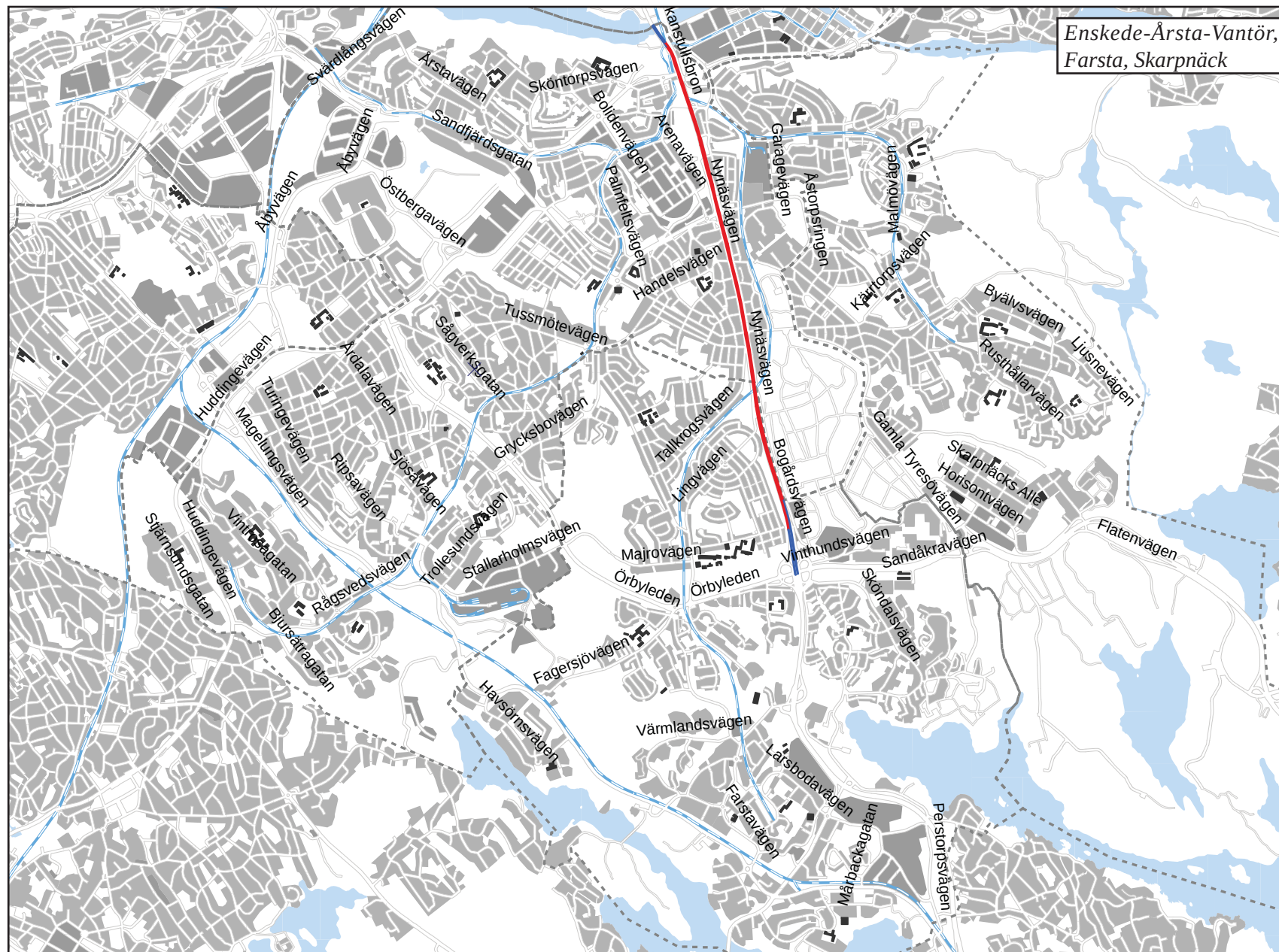
För att förenkla klassificeringen av bullernivåer har alla gator med buss-
trafik bedömts ha en bullernivå ”nära gräns” om bullerkartor inte tydligt
visat att gatan har bullernivåer över 62 dbA.



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.





Enske-Årsta-Vantör,
Farsta, Skarpnäck

Teckenförklaring	
Luftkvalitet NO2/PM10	
—	Over gräns
—	Nära gräns
	Grundskola
	Kommungräns
	Stadsdelsområde

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. Kvalitetsavvikelse är ett mått på hur väl hastighetsgränsen stämmer med kvaliteter som registrerats vid inventeringen. Målsättning är att främst antalet röda kvalitetsavvikelser ska vara så få som möjligt.

NULÄGESANALYS

Kvalitetsavvikelser på sträcka

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

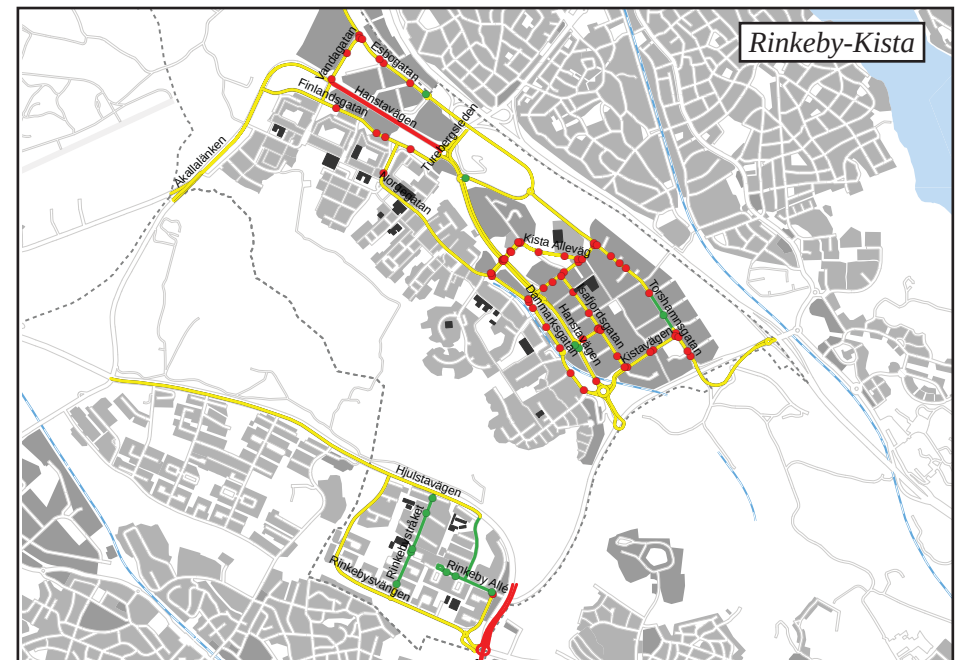
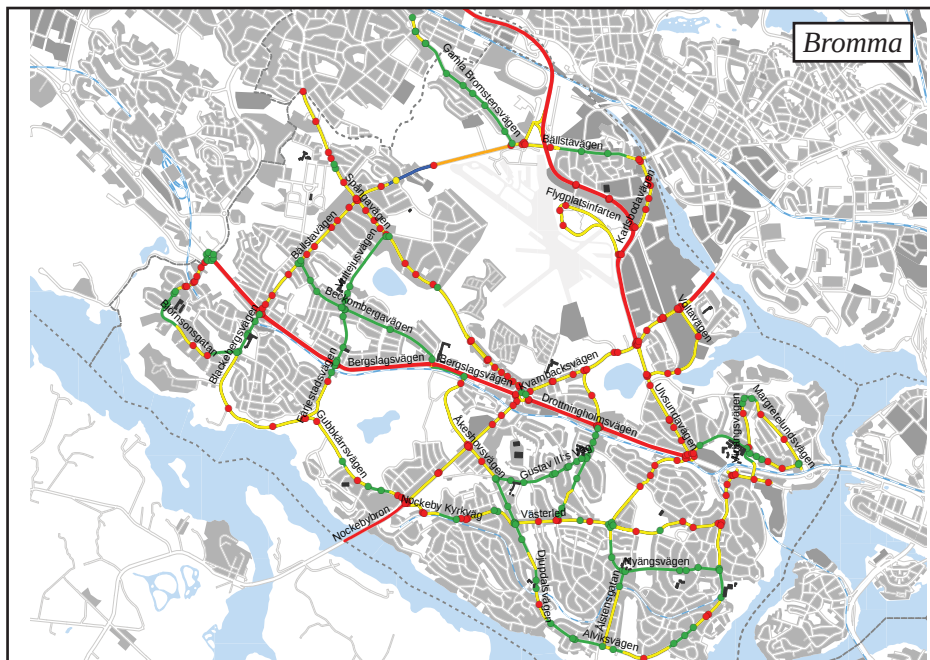
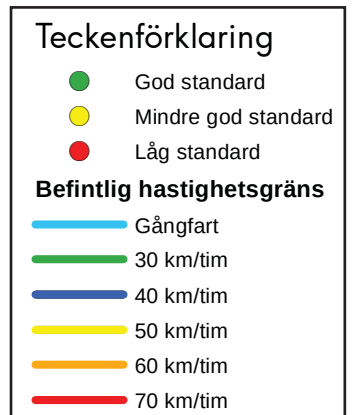
Buller och trafiksäkerhet är de kvaliteter som får flest röda avvikelser.

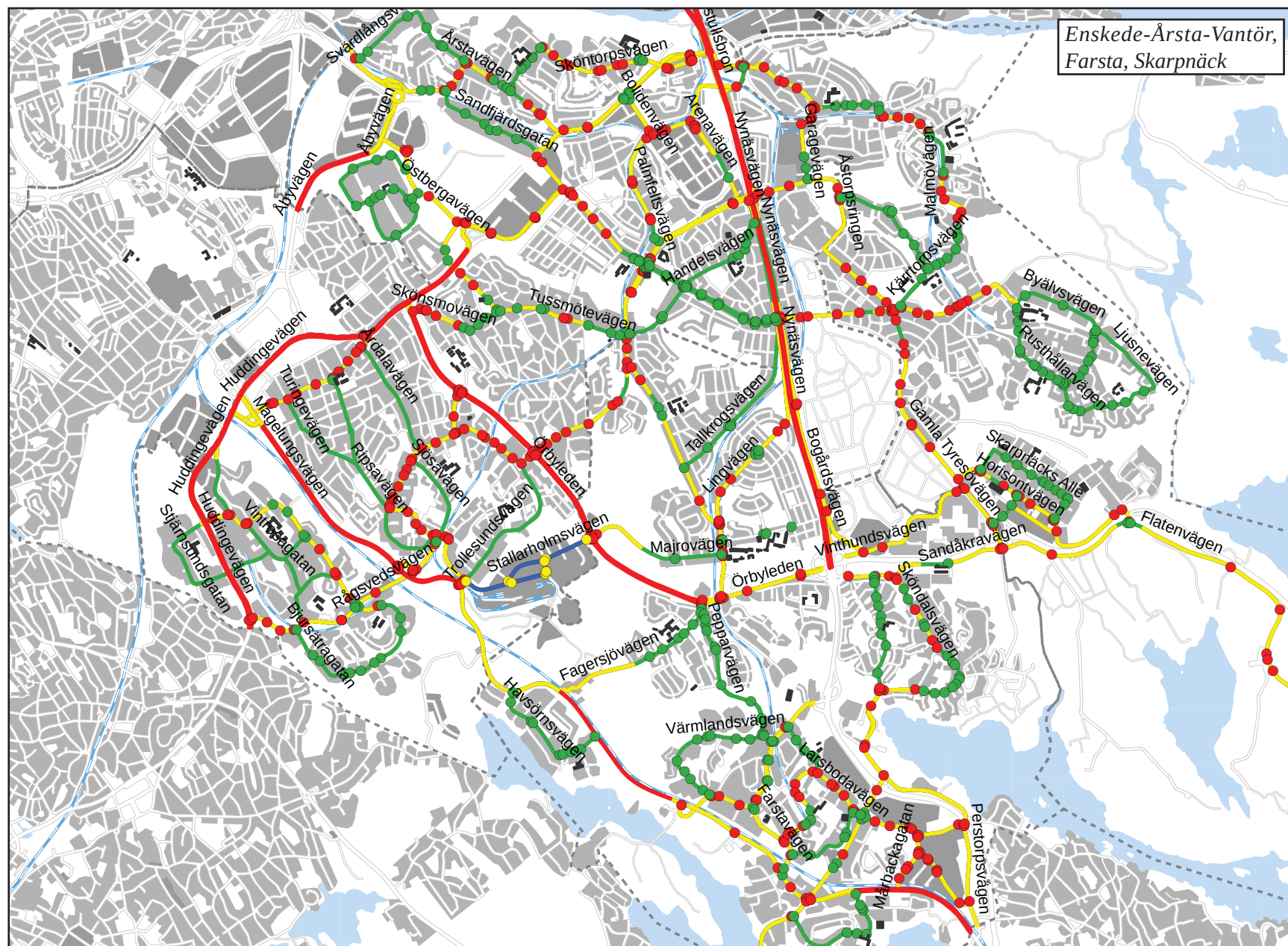
De röda avvikelserna avseende trafiksäkerheten beror huvudsakligen på att dessa gator har den befintliga hastighetsgränsen 50 km/tim men saknar separerad cykelbana. En del av dessa gator får också röda kvalitetsavvikelser avseende karaktär och trygghet eftersom de klassats som mjuktrafikrum i kombination 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.

	Bromma		Rinkeby-Kista		Enskede-Årsta-Vantör		Farsta		Skarpnäck	
Kvalitetsavvikelser	Röda	Gula	Röda	Gula	Röda	Gula	Röda	Gula	Röda	Gula
Nuläge	358	443	21	221	279	603	152	345	82	206
Länkoptimering	118	549	0	224	130	703	44	412	4	248
Nätanpassning	118	549	0	224	136	705	44	416	4	251
Systemanpassning	135	778	0	389	147	954	52	556	4	328

Kvalitetsavvikelser i punkter för oskyddade trafikanter

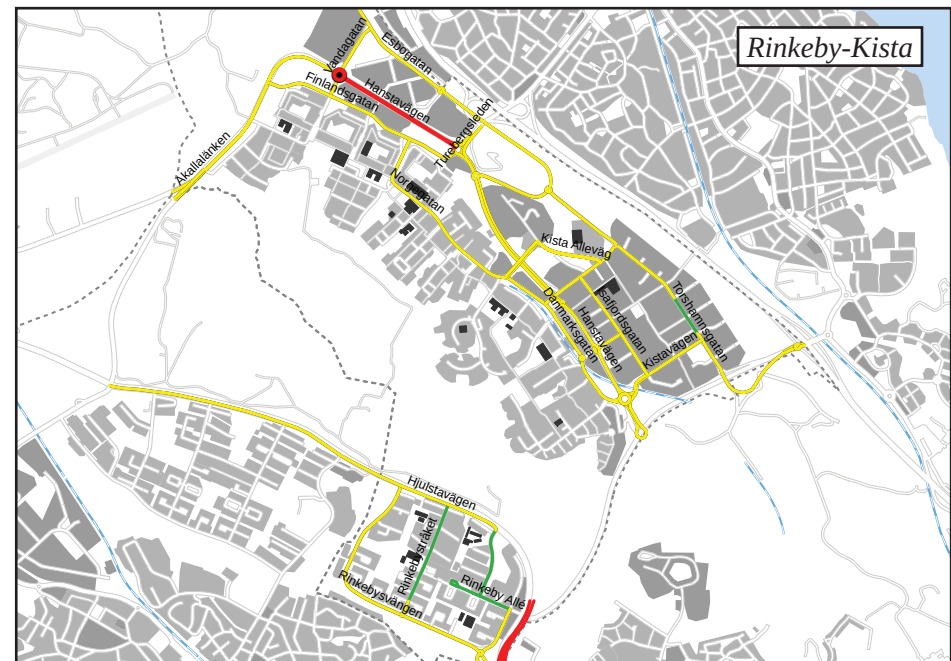
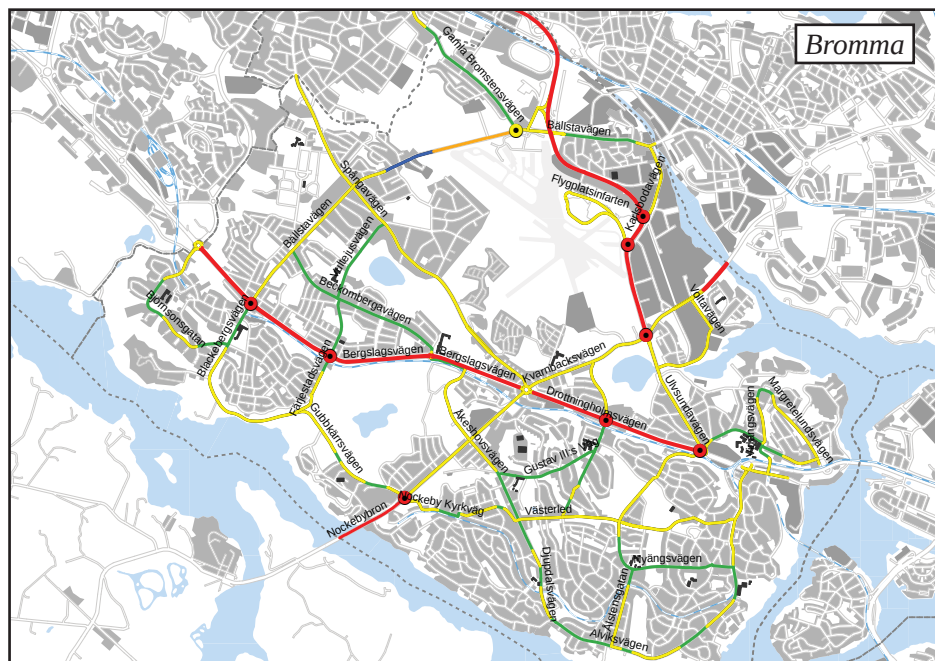
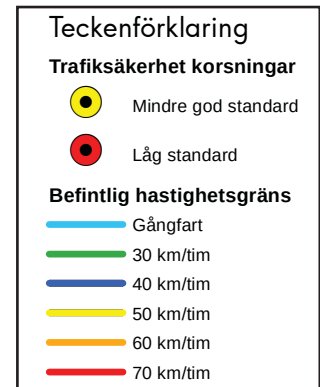
Nulägesanalysen visar också på brister i trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter vid övergångsställen som ligger på en gata med hastighetsgränsen är 50 km/tim eller högre och inte är hastighetssäkrade.

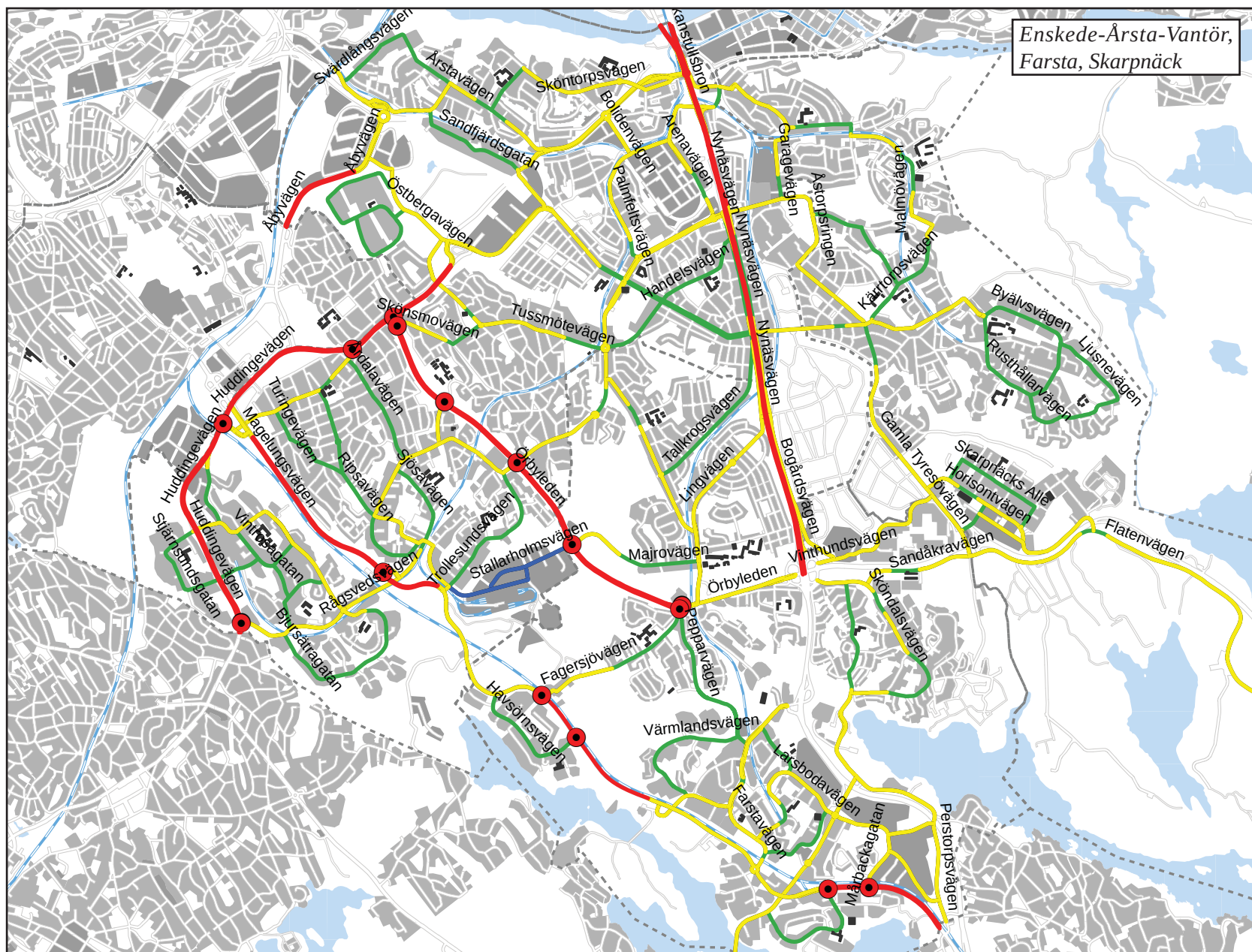




Kvalitetsavvikelser i punkter för biltrafik

Nulägesanalysen visar också några punkter som får låg kvalitet avseende trafiksäkerheten i korsningspunkter mellan biltrafik. De punkter som får låg trafiksäkerhet är på gator som har hastighetsbegränsningen 70 km/tim eller högre och där korsningarna är utformade utan någon form av hastighetsdämpning. Korsningar med 50 km/tim betraktas ha god standard för biltrafik.





Enskede-Årsta-Vantör,
Farsta, Skarpnäck

Teckenförklaring

Trafiksäkerhet korsningar

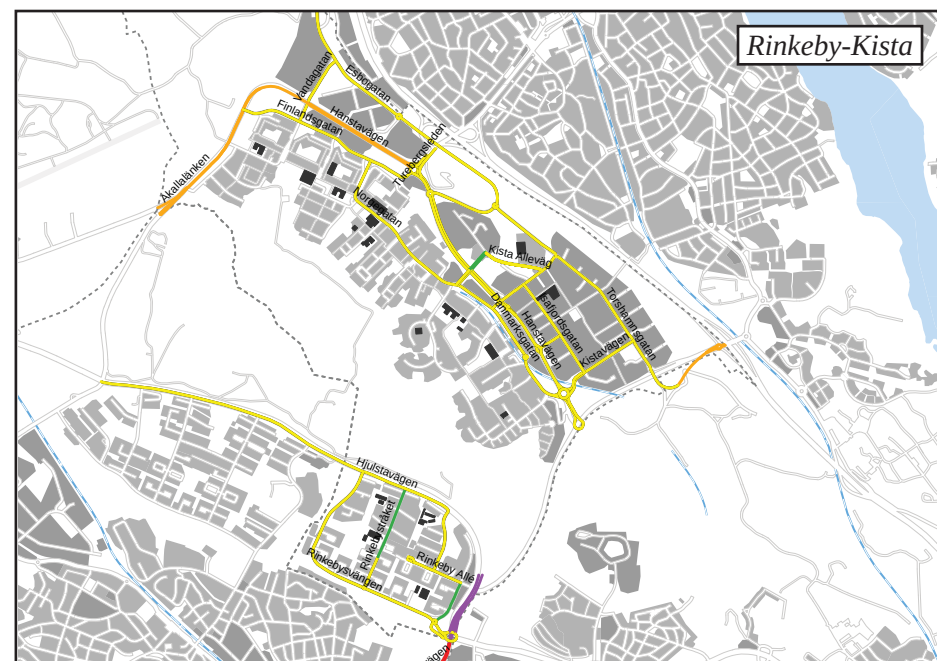
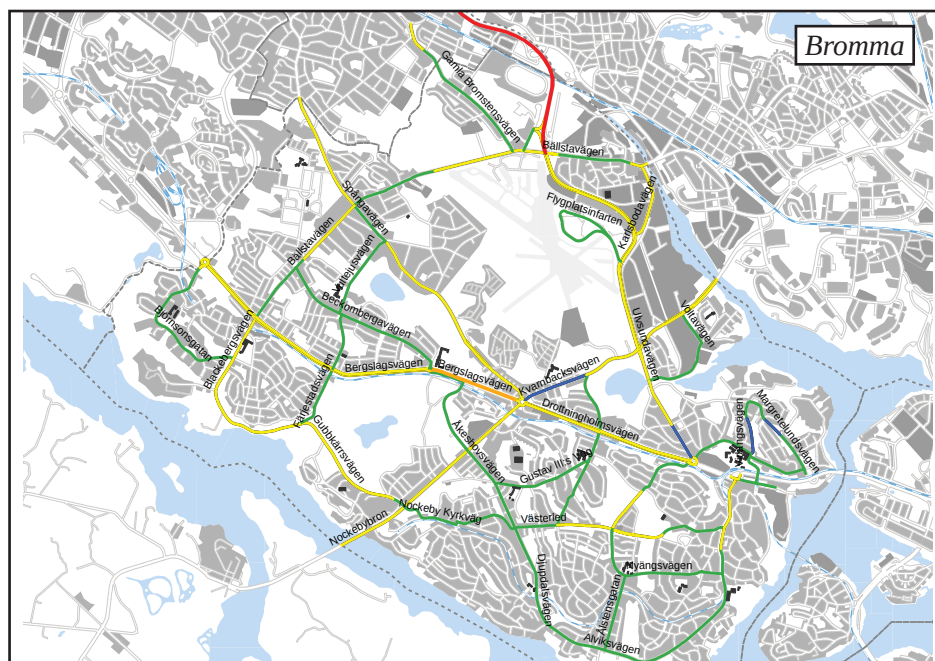
- Mindre god standard
- Låg standard

Befintlig hastighetsgräns

- Gångfart
- 30 km/tim
- 40 km/tim
- 50 km/tim
- 60 km/tim
- 70 km/tim

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 kvalitetsavvikelsena minimeras.



Teckenförklaring

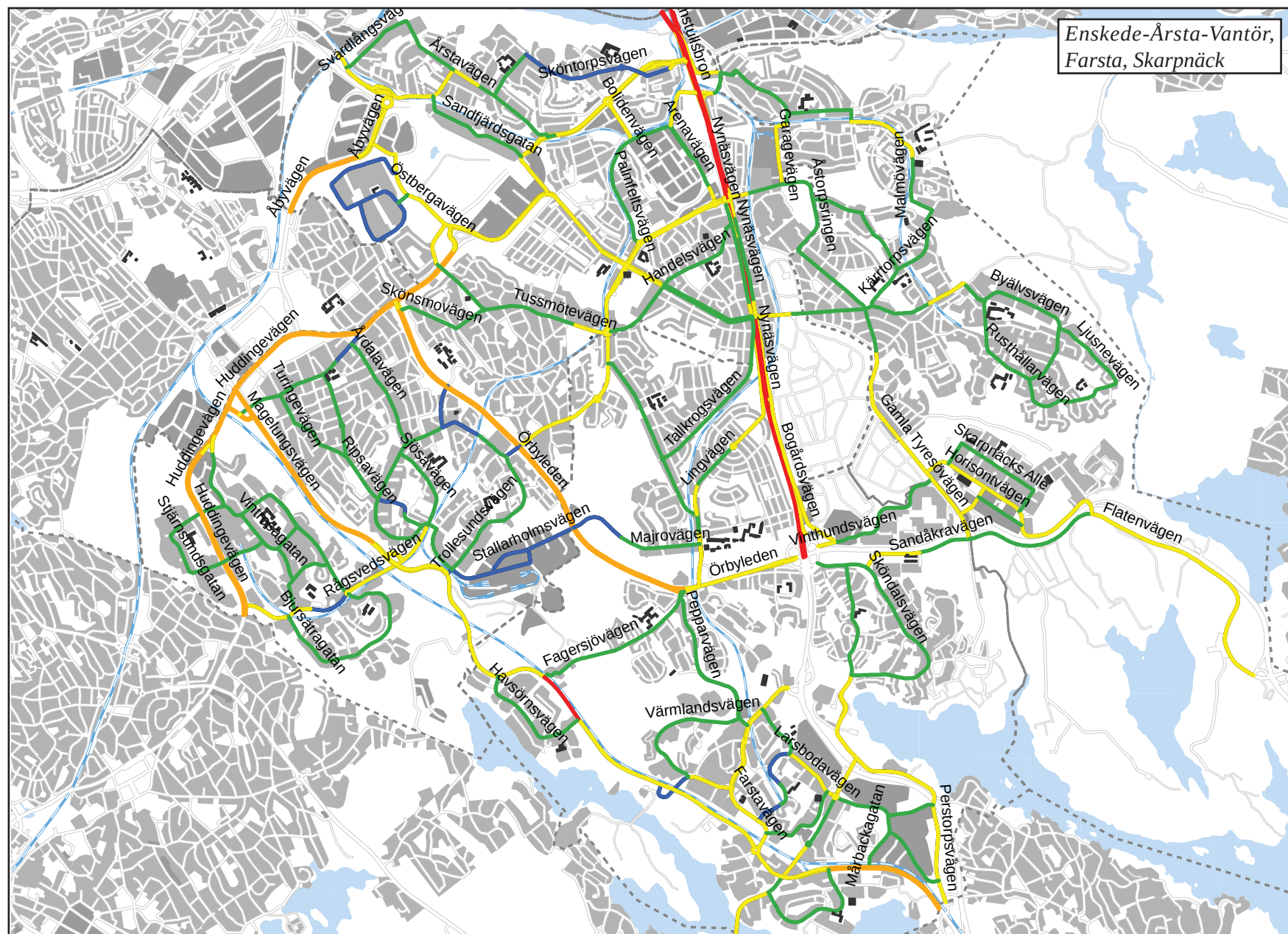
Länkoptimerad hastighet

- 30 km/tim
- 40 km/tim
- 50 km/tim
- 60 km/tim
- 70 km/tim
- 80 km/tim
- 90 km/tim

Grundskola

Kommungräns

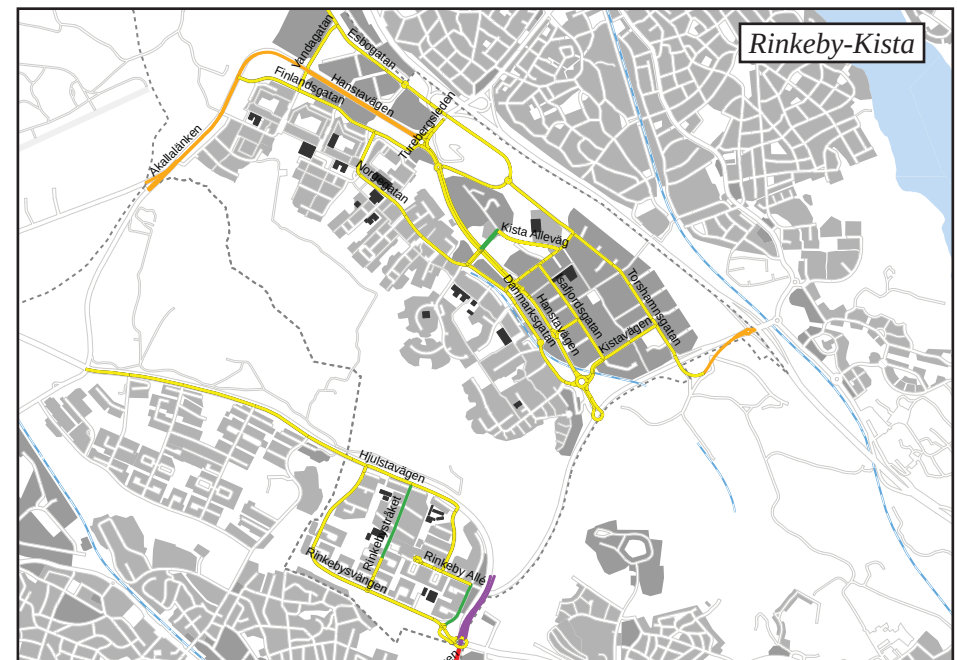
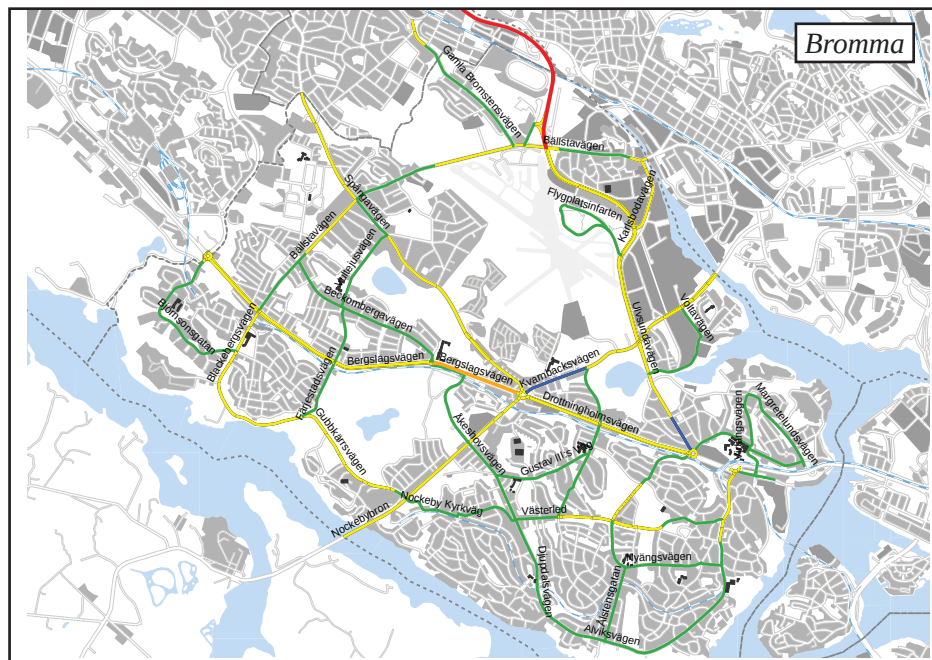
Stadsdelsområde



Teckenförklaring	
Länkoptimerad hastighet	
—	30 km/tim
—	40 km/tim
—	50 km/tim
—	60 km/tim
—	70 km/tim
—	80 km/tim
—	90 km/tim
	Grundskola
	Kommungräns
	Stadsdelsområde

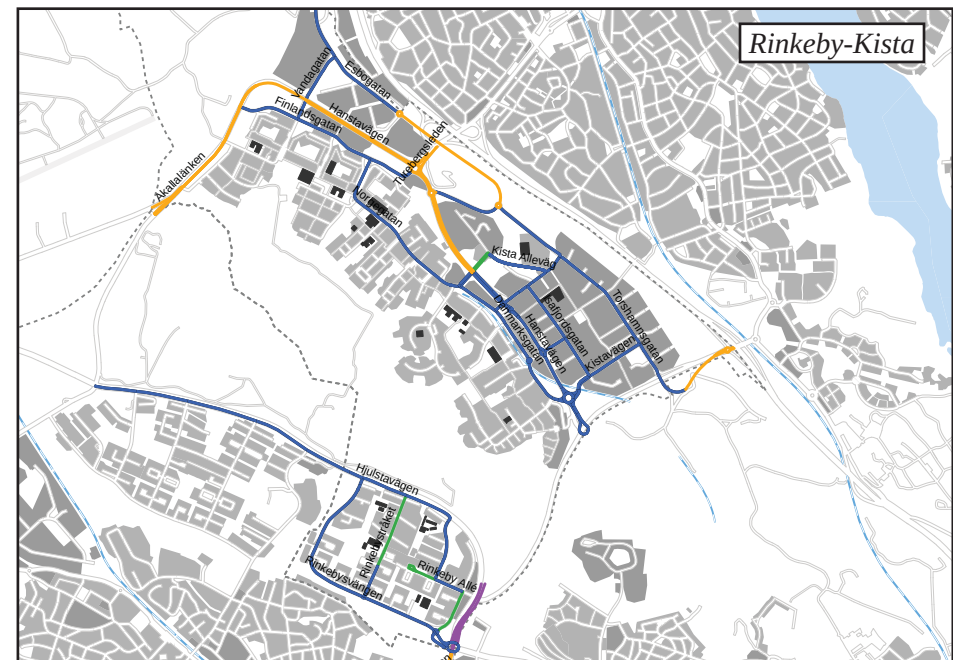
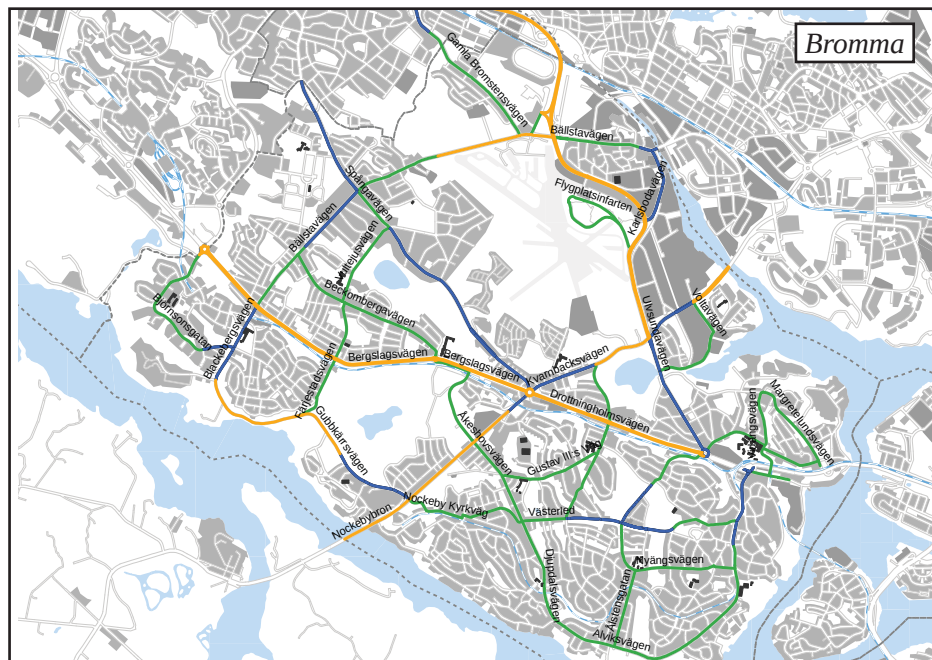
NÄTANPASSNING

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 intilliggande sträckor. Här prövas skillnader mellan höjning och sänkning av hastigheterna mot omkringliggande gator för att skapa längre sammanhållande sträckor.



SYSTEMANPASSUNG

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.



Teckenförklaring

Systemanpassad hastighet

30

40

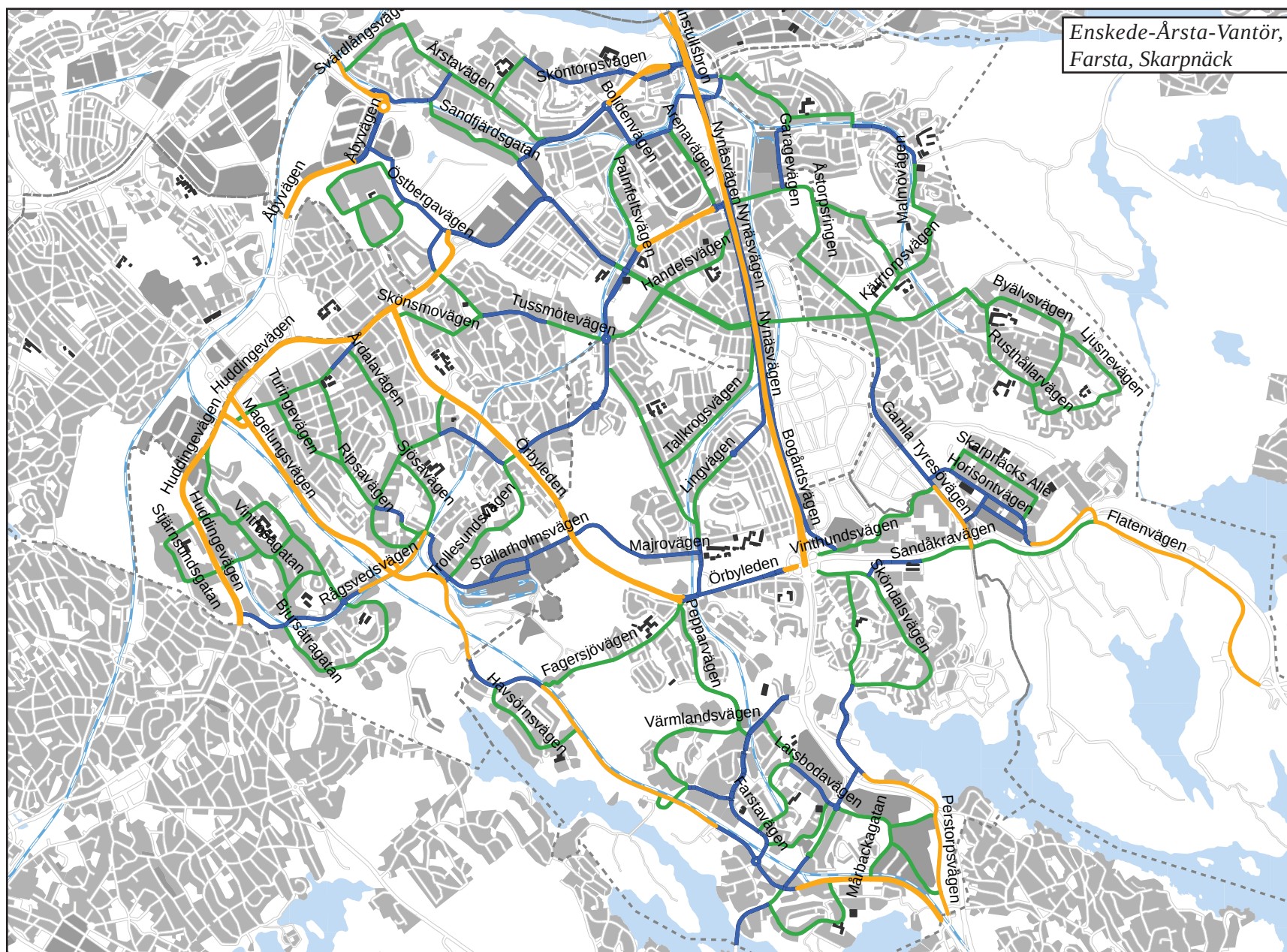
60

80

Grundskola

[] Kommungräns

Stadsdelsområde



Teckenförklaring	
Systemanpassad hastighet	
—	30
—	40
—	60
—	80
	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, vilket visas på föregående sida, behöver justeras ytterligare för att fungera i praktiken och anpassas till de planer staden har för trafikmiljöerna. Det 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 behövs 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.

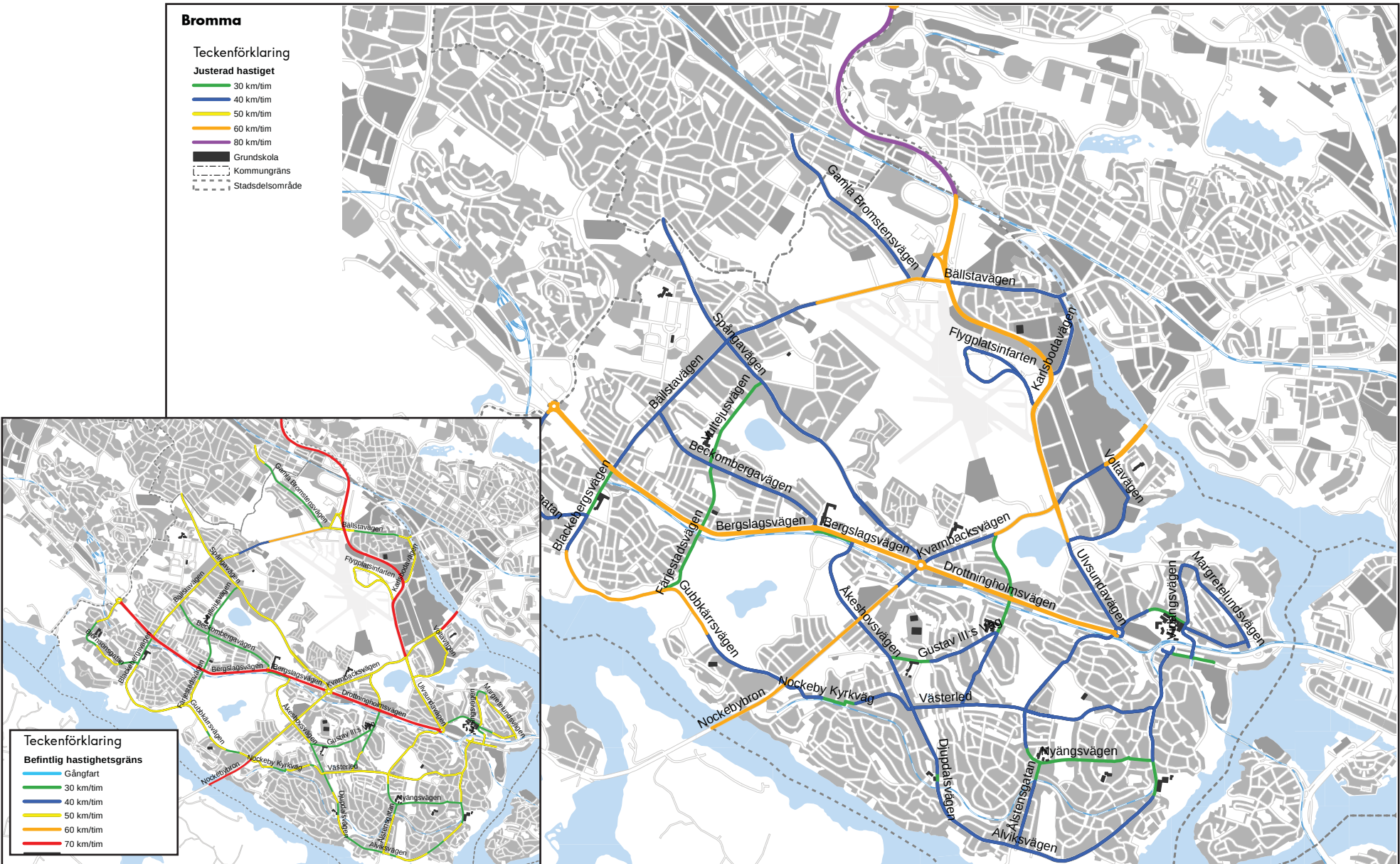
30 km/tim: Gator som ingår i lokalnätet, på huvudgator utanför grundskolor och större idrottsplatser och lekplatser, på gator där det är mycket tätt med entréer (centrummiljöer) och mycket folkliv och målpunkter samt gator som är utformade för 30 km/tim

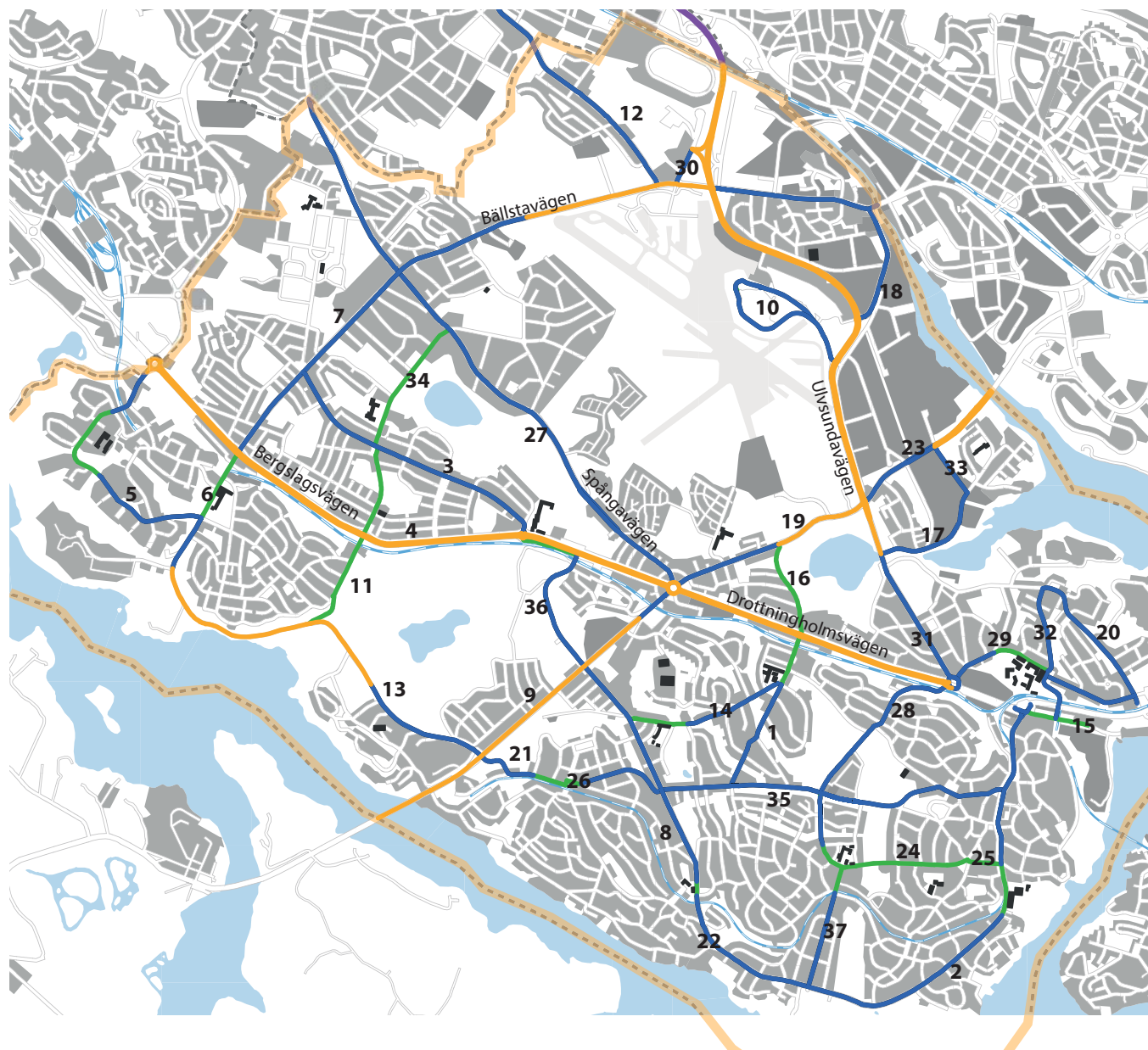
40 km/tim: Gator som ingår i huvudnätet med bebyggelse längs sträckan och många korsningspunkter, gator i industri- och verksamhetsområden samt gator som ingår i lokalnätet men som har en uppsamlande funktion.

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

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.





Bromma

1. Abrahamsbergsvägen
2. Alviksvägen
3. Beckombergavägen
4. Bergslagsvägen
5. Björnsonsvägen
6. Blackebergsvägen
7. Ballstavägen
8. Djupdalsvägen
9. Drottningholmsvägen
10. Flygplatsinfarten
11. Färjestadsvägen
12. Gamla Bromstensvägen
13. Gubbkärrsvägen
14. Gustav III:s väg
15. Gustavslundsvägen
16. Hemslöjdsvägen
17. Johannesfredsvägen
18. Karlsbodavägen
19. Kvarnbacksvägen
20. Margaretelundsvägen
21. Nockeby Kyrkväg
22. Nockebyvägen
23. Norrbyvägen/Huvudstabron
24. Nyängsvägen
25. Klövervägen
26. Skaldevägen
27. Spångavägen
28. Stora Mossens backe
29. Tranebergsvägen
30. Travbanevägen
31. Ulvsundavägen
32. Vidängsvägen
33. Voltavägen
34. Vultejusvägen
35. Västerled
36. Åkeshovsvägen
37. Ålstensgatan

Abrahamsbergsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss/ inget		

Gatan är en bostadsgata och längs vissa delar finns kantstensparkering. Cykling sker i blandtrafik utmed gatan som har bebyggelse på båda sidor. Stadsbuss trafikerar delar av gatan. Det finns flera obebakade övergångsställen utmed sträckan och i den norra delen finns både skola och tunnelbanestation. Två farthinder i form av gupp finns längs gatan och ett övergångsställe är avsmalnat.

Alviksvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	Cykelstandard:	Inget/bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss/ inget		

Gata som delvis har tvåsidig bebyggelse och delvis helt saknar bebyggelse utmed sidorna. Stadsbuss trafikerar endast sträckan norr om Västerled som också har cykelbana. I övrigt sker cykling i blandtrafik. Det finns ett flertal obebakade övergångsställen utmed sträckan. Utmed delar av gatan går Nockebybanan längsmed Alviksvägen vilket endast möjliggör passage vid hållplatslägena.



Abrahamsbergsvägen vid Byggmästarevägen, riktning söderut



Alviksvägen vid Vallarestigen, riktning österut

Beckombergvägen

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

Villagata med bebyggelse längs hela sträckan. Cykling sker i blandtrafik och gatan saknar helt busstrafik. Kantstensparkering förekommer.



Beckombergvägen vid Liljegrensvägen, riktning söderut

Bergslagsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Nattbuss		

Vägen är bred med två körfält i vardera riktning. Tunnelbanan går på ena sidan av vägen och bebyggelse på den andra. Gång- och cykelpassager finns endast vid korsningar. Nattbuss trafikerar vägen. Separat cykelväg finns längs hela sträckan.



Bergslagsvägen vid Bällstavägen, riktning västerut

Björnsonsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnet:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	Cykelstandard:	Inget/bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan har bostadsbebyggelse på båda sidor och kantstensparkering utmed större delen av sträckan. Cykling sker i blandtrafik söder om Wergelands-gatan och på cykelbana norr om Wergelandsgatan. Stadsbuss trafikerar sträckan.

Blackebergsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnet:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40/60 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/stads-buss		

Väg vars västra del passerar skola, tunnelbanestation och annan bebyggelse men där resterande del saknar bebyggelse utmed sträckan. Flera övergångsställen korsar vägen, dels vid skolan och tunnelbanan, dels mellan bebyggelsen och vattnet/Ängbybadet. Buss trafikerar vägen.



Björnsonsgatan vid nr 64, riktning österut



Blackebergsvägen vid anslutande gångväg från Ängbyhöjden, riktning österut

Bällstavägen (väster om Tornvaktaregränd)

Befintlig hastighetsgräns:	40/50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Villagata med utfarter ut mot gatan. De två filerna separeras längs större delen av sträckan av en mittremsa med gatsten. Gatan är ett pendelcykelstråk, de gemensamma gång- och cykelbanorna är så smala att cykling i praktiken sker i blandtrafik. En kort sträcka med hastighetsgräns 30 km/tim. Buss trafikerar sträckan.



Bällstavägen vid Kyrkoherdevägen, riktning västerut

Bällstavägen (öster om Tornvaktaregränd)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50/60 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40/60 km/tim	Cykelstandard:	Bana/fält
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Sträckan väster om Ulvsundavägen saknar helt bebyggelse utmed sidorna, över en del av sträckan sker inflygning till Bromma flygplats. Öster om Ulvsundavägen finns det bebyggelse utmed vägen. Sträckan är utpekad som cykelstråk och cykling sker i cykelfält eller på cykelbana. Buss trafikerar sträckan. Delar av sträckan har haft problem med vibrationer som har åtgärdats.



Bällstavägen vid Mariehällsvägen, riktning västerut

Djupdalsvägen

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

Villagata med utfarter, kantstensparkering, smala gångbanor och cykling i blandtrafik. Ingen busstrafik utmed gatan.



Djupdalsvägen vid nr 74, riktning söderut

Drottningholmsvägen (söder om Bergslagsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50/70 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40/60 km/tim	Cykelstandard:	Bana/inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Fyrfältig väg med bebyggelse med dels ensidig, dels dubbelsidig bebyggelse. Sträckan är ett pendlingsstråk och cykelbana finns längs större delen av sträckan.

Cykelbanan är mycket smal längs vissa delar. Vissa sträckor sker cykling i blandtrafik. Tät busstrafik förekommer på gatan.



Drottningholmsvägen vid Gubbkärrsvägen, riktning söderut

Drottningholmsvägen (öster om Bergslagsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	Cykelstandard:	-
Kollektivtrafik:	Nattbuss		

Fyrfältig väg med bebyggelse längs lokalgata på ena sidan av gatan och med tunnelbanan och pendlingsstråk på cykelväg på andra sidan. Nattbuss trafikerar sträckan. Flera övergångsställen finns vid alla korsningar och gångflödet är relativt stort vid övergångsställen vid tunnelbanestationer.



Drottningholmsvägen vid Riksbysvägen, riktning österut

Flygplatsinfarten

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

Gata utgör en slinga för transport till och från Bromma flygplats med stor andel buss- och taxitrafik. Cykling sker i blandtrafik.



Flygplatsinfarten vid Ulvsundavägen, riktning söderut

Färjestadsvägen

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

Gata med delvis ensidig bebyggelse som är något indragen, delvis saknas bebyggelse utmed sträckan. Gatan utgör ett huvudcykelstråk där cykling sker i blandtrafik. Ingen kollektivtrafik utmed gatan.



Färjestadsvägen vid Roslinvägen, riktning norrut

Gamla Bromstensvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/40 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Villagata med både ensidig och dubbelsidig bebyggelse. Körbanorna separeras med refuger för att hålla ner hastigheten på gatan. Gatan utgör ett pendelcykelstråk och cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar gatan. Gatan har problem med vibrationer och dessa behöver åtgärdas för att kunna höja hastigheten till 40 km/tim.



Gamla Bromstensvägen vid Mjölvägens södra anslutning, riktning norrut

Gubbkärrsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40/60 km/tim	Cykelstandard:	Bana/inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Väg utan bebyggelse utmed sträckan undantaget från några enstaka platser. Vägen utgör ett huvudcykelstråk för cykel. Cykelstråket fortsätter på parallella Fagerviksvägen längst österut på sträckan. Buss trafikerar gatan.



Gubbkärrsvägen vid Tältgatan, riktning söderut

Gustav III:s väg

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss/ inget		

Väg med mestadels dubbelsidig bebyggelse, cykling sker i blandtrafik, flera övergångsställen utmed sträckan. Buss trafikerar delar av sträckan.



Gustav III:s väg vid Olovslundsvägen, riktning österut

Gustavslundsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cyklennät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gata med dubbelsidig bebyggelse och centrumbildning. Gatan korsas av tvärbanan. Bussterminal ligger invid gatan och bussar trafikerar Gustavslundsvägen. Gatan utgör ett huvudstråk för cykel och cykling sker i huvudsak i blandtrafik. På en del av sträckan finns en enkelriktad, mycket smal cykelbana.



Gustavslundsvägen vid Alviksvägen, riktning österut

Hemslöjdsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cyklennät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Inget		

Gata med ensidig bostadsbebyggelse och längs stora delar av sträckan ett koloniområde på den andra sidan. Gatan är ett huvudcykelstråk och cykling sker i blandtrafik. Ingen busslinje trafikerar gatan.



Hemslöjdsvägen vid Dukvägen, riktning norrut

Johannesfredsvägen (väster om Voltavägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana/inget
Kollektivtrafik:	Inget		

Större delen av gatan passerar genom ett industriområde. Gatan saknar bostadsbebyggelse i direkt anslutning. Huvudstråk för cykel där cykelbana finns längs södra delen men saknas norr om tvärbanan. Ingen busstrafik utmed gatan.



Johannesfredsvägen, 100 meter öster om Björkbacksvägen, riktning västerut

Karlsbodavägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gata med gång- och cykelbana utmed ena sidan och tvärbanan utmed andra sidan. Stadsbuss trafikerar gatan.



Karlsbodavägen vid Gärdsfogdevägen, riktning norrut

Kvarnbacksvägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40/60 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Väster om Hemslöjdsvägen har vägen bebyggelse utmed båda sidorna som i huvudsak har entréer åt andra håll. Gång- och cykelbanor finns utmed bägge sidor av gatan. Öster om Hemslöjdsvägen saknas bebyggelse utmed sidorna och det finns ett kollektivtrafikkörfält i östlig riktning. Buss trafikerar hela sträckan.



Kvarnbacksvägen vid Linta Gårdsväg, riktning österut

Margretelundsvägen (öster om Vidängsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ inget		

Bostadsbebyggelse utmed ena sidan av gatan, kantstensparkering på bägge sidor. Gatan är ett huvudcykelstråk där cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar delar av sträckan.



Margretelundsvägen vid Kinnekullevägen, riktning söderut

Nockeby Kyrkväg (öster om Gubbkärrsvägen)

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

Gatan har indragen bostadsbebyggelse på ena sidan och Nockebybanan längs andra sidan. Gatan är ett huvudcykelstråk och cykling sker i blandtrafik. Ingen busstrafik utmed gatan.



Nockeby Kyrkväg

Nockebyvägen (söder om Djupdalsvägen)

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

Sträcka utan bebyggelse. Gatan är ett huvudcykelstråk med cykling i blandtrafik. Ingen busstrafik utmed sträckan. Flera signalreglerade övergångsställen utmed sträckan.



Nockebyvägen vid Järpstigen, riktning söderut

Norrbyvägen/Huvudstabron

Befintlig hastighetsgräns:	50/70 km/tim	Cyklennät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40/60 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gata med gång- och cykelbanor på bägge sidor med bitvis bostadsbebyggelse och industrifastigheter.

Nyängsvägen (väster om Klövervägen)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cyklennät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Inget		

Gatan har bebyggelse utmed stora delar av gatan uppblandat med grön- och koloniområden. På en kortare sträcka norr om Västerled finns en dubbelriktad cykelbana på ena sidan av gatan. Gatan är ett huvudcykelstråk väster om Alstengatan. Ingen busstrafik utmed gatan.



Norrbyvägen vid Ekbacksvägen, riktning österut



Nyängsgatan vid Stenhuggarevägen, riktning österut

Klörevägen (väster om Alviksvägen)

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

Smal villagata med gångbana enbart på ena sidan av gatan. Cykling i blandtrafik och ingen busstrafik.



Klörevägen

Skaldevägen (väster om Västerled)

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

Gatan har bebyggelse på båda sidor av gatan med vissa butiker i bottenvåningarna. Cykling sker i blandtrafik och sträckan utgör ett huvudcykelstråk. Ingen busstrafik utmed sträckan.



Skaldevägen vid Västerled, riktning västerut

Spångavägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Väg med gång- och cykelbanor utmed bägge sidor. Vägen har tre olika karaktärer utmed sträckan med villabebyggelse i väster, flerbostadshusbebyggelse i öster och grönområden däremellan. Vägen utgör ett pendlingscykelstråk och buss trafikerar sträckan. Flera övergångsställen finns utmed sträckan.



Spångavägen vid Klockarstigen, riktning norrut

Stora Mossens Backe

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

Gatan har villabebyggelse och cykelbana utmed gatans södra del och norra delen kantas av grönområden och tunnelbanespår. På den norra delen av gatan sker cykling i blandtrafik och gatan är utpekad som ett huvudstråk. Ingen busstrafik går utmed gatan.



Stora Mossens Backe vid Drottningholmsvägen, riktning västerut

Tranebergsvägen (väster om Margretelundsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	Cykelstandard:	-
Kollektivtrafik:	Stombuss/ stadsbuss		

Gatan kantas av bostadshus utmed hela sträckan. Kantstensparkering finns på båda sidor av gatan och cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar gatan.



Tranebergsvägen vid Hunnebergsvägen, riktning österut

Travbanevägen (söder om påfart mot Ulvsundavägen)

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

Väg med två körfält i vardera riktning som leder fram till Solvalla travbana samt utgör en på- och avfart till Ulvsundavägen. Vägen saknar bebyggelse utmed sidorna. Cykling sker i blandtrafik och ingen busstrafik trafikerar vägen.



Travbanevägen vid Bällstavägen, riktning norrut

Ulvsundavägen (söder om Norrbyvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnet:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40/60 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gata med två körfält i vardera riktning med i huvudsak bostadsbebyggelse utmed sträckan. Gatan är ett pendlingsstråk för cykel och cykelbana finns på båda sidor av sträckan. Flera signalreglerade övergångsställen finns utmed sträckan. Stadsbuss trafikerar sträckan.



Ulvsundavägen vid Fältmarskalksvägen, riktning söderut

Ulvsundavägen (norr om Norrbyvägen till Enköpingsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/tim	Cykelnet:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	Cykelstandard:	Bana/Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss/ inget		

Väg med mittbarriär och två körfält i vardera riktning som strax norr om Karlsbodavägen är helt separerad från gående och cyklister. Söder om Bällstavägen är sträckan utpekad som pendlingsstråk för cykel och separerad cykelbana finns utmed sträckan. Norr om Bällstavägen finns cykelbanan utanför gaturummet. Buss trafikerar delar av sträckan. Signalreglerade övergångsställen finns vid korsningarna.



Ulvsundavägen vid Karlsbodavägen, riktning norrut

Vidängsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gata med bostadsbebyggelse, grönområden och centrumfunktioner utmed sträckan. Kantstensparkering förekommer och cykling sker i blandtrafik, sträckan är utpekad som huvudcykelstråk. Buss trafikerar gatan.



Vidängsvägen vid Sareksvägen, riktning söderut

Voltavägen

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

Gatan kantas av kontors- och verksamhetsbebyggelse på ena sidan och grönområde på den andra. Gatan är ett huvudcykelstråk och cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar gatan.



Voltavägen vid Norrbyvägen, riktning söderut

Vultejusvägen

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

Villagata som bitvis kantas av grönområde. Smala gångbanor finns längs gatan och cykling sker i blandtrafik. Ingen busslinje trafikerar sträckan.

Västerled

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana/Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss/ inget		

Gata som kantas både av bebyggelse och grönområden. Gatan är ett huvudcykelstråk där cykelbana finns mellan Abrahamsbergsvägen och Svedjevägen. Buss trafikerar delar av sträckan.



Vultejusvägen vid Dybecksvägen, riktning norrut



Västerled vid Stugvägen, riktning västerut

Åkeshovsvägen

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

Öster om Drottningholmsvägen har gatan en karaktär av bostadsgata medan delen väster om Drottningholmsvägen i huvudsak passerar genom grönområden. Vägen är ett huvudcykelstråk där cykling sker i blandtrafik. Ingen busslinje trafikerar gatan.



Åkeshovsvägen vid Åkeshov BP, riktning norrut

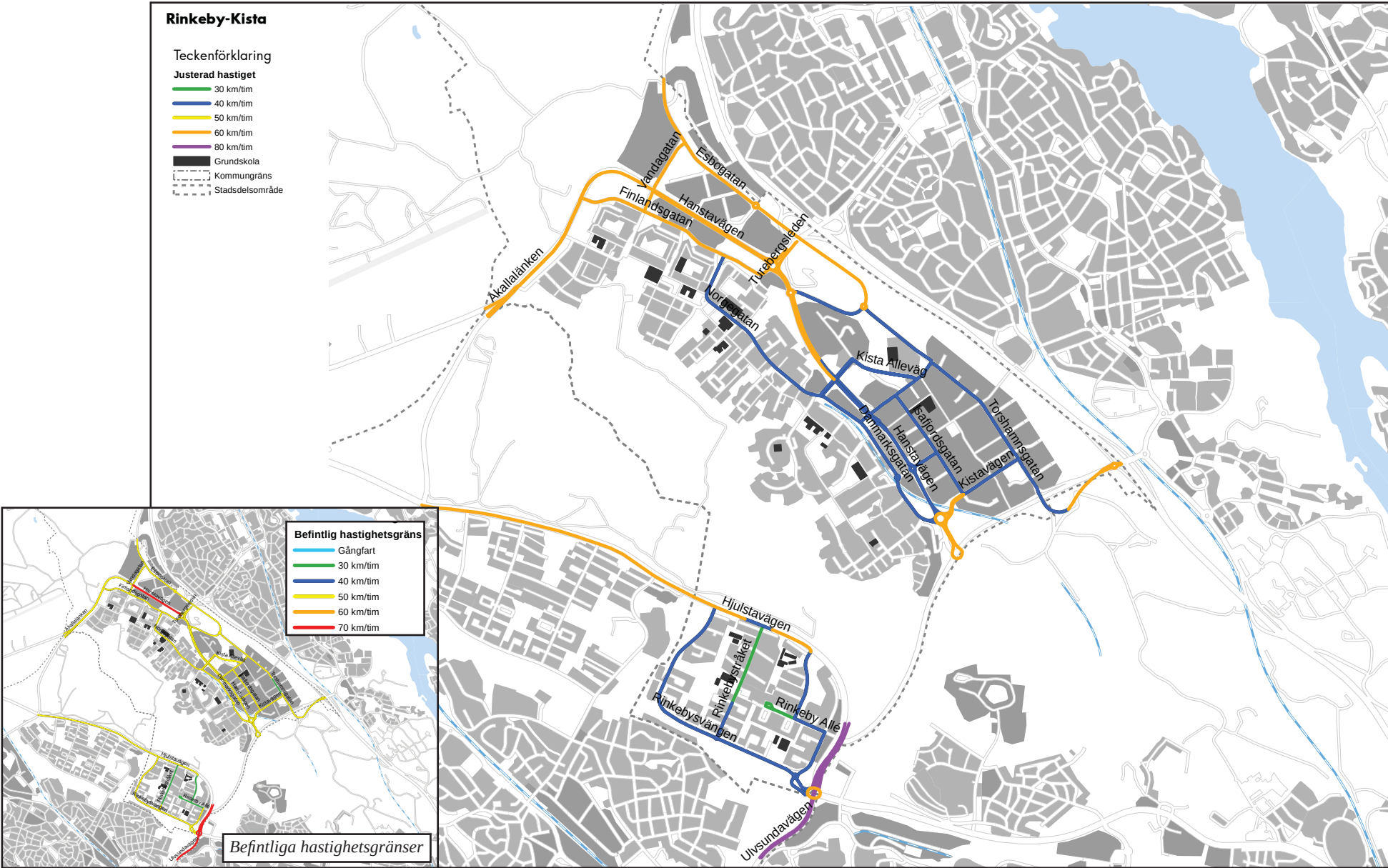
Ålstensgatan

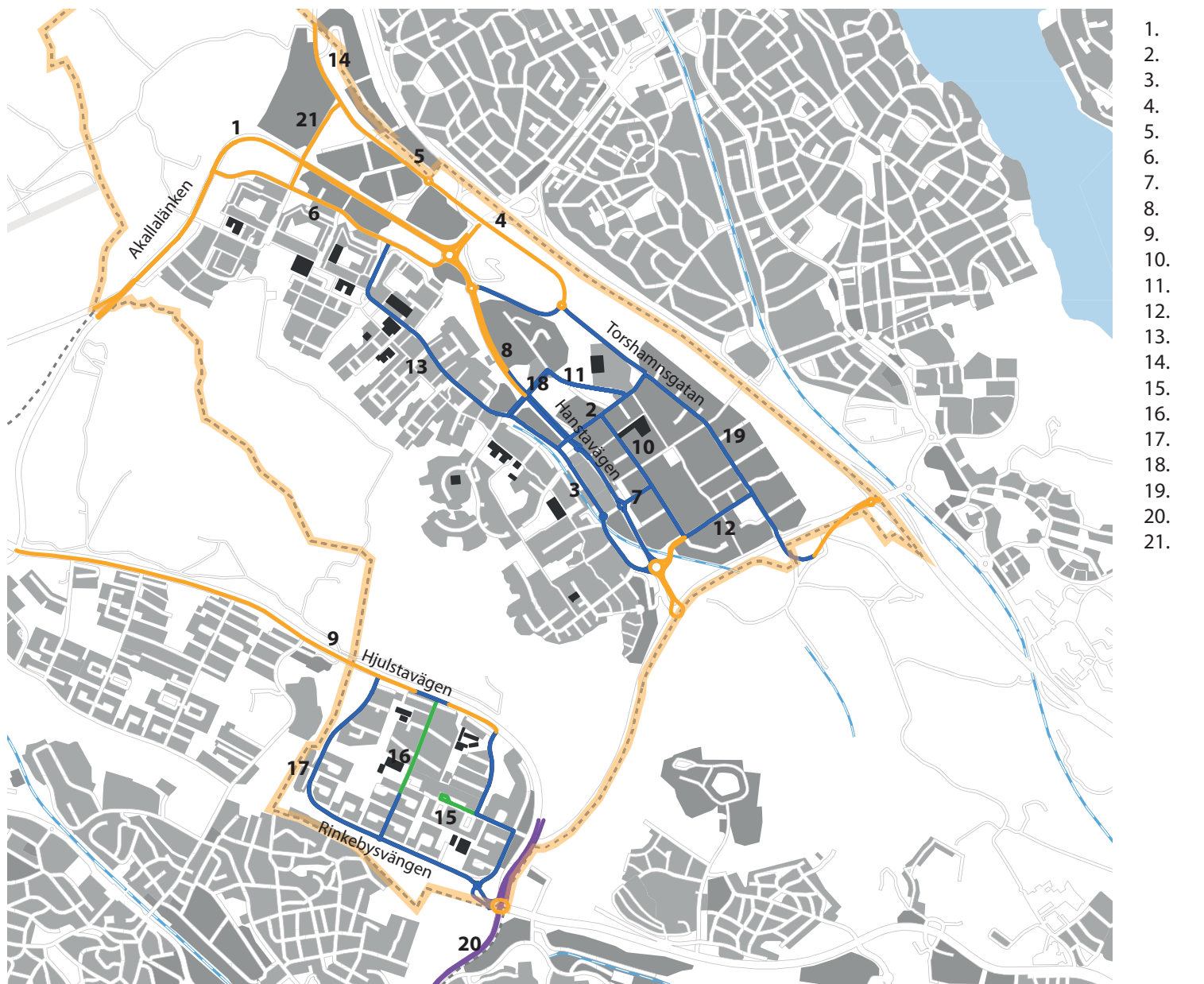
Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Inget		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse utmed hela sträckan. Kantstensparkering finns på båda sidor av gatan. Gatan är ett huvudcykelstråk och cykling sker i blandtrafik. Ingen busslinje trafikerar gatan.



Ålstensgatan vid Bågvägen, riktning söderut





1. Akallalänken
2. Borgarfjordsgatan
3. Danmarksgatan
4. Esbobron/-tunneli
5. Esbogatan
6. Finlandsgatan
7. Färögatan
8. Hanstavägen
9. Hjulstavägen
10. Isafjordsgatan
11. Kista Alléväg
12. Kistavägen
13. Norgegatan
14. Norra Kolonnväge
15. Rinkeby Allé
16. Rinkebystråket
17. Rinkebysvängen
18. Skagafjordsgatan
19. Torshamnsgatan
20. Ulvsundavägen
21. Vandagatan

Akallalänken

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnet:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ stadsbuss		

Väg med två körfält i vardera riktning där biltrafiken är helt separerad från gång- och cykelnet. Cykelbana finns utanför transportrummet och är utpekad som pendlingsstråk. Buss trafikerar sträckan. Oskyddade trafikanter korsar vägen vid planskilda korsningar.



Akallalänken vid Norrviksvägen, riktning norrut

Borgarfjordsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnet:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ stadsbuss		

Gatan kantas av kontorsbebyggelse. Cykelbana finns utmed hela sträckan. Buss trafikerar delar av sträckan.



Borgarfjordsgatan vid Kista Alléväg, riktning västerut

Danmarksgatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gata med tunnelbanan på ena sidan och kontorsbebyggelse samt Kista galleria på den andra. Gångbana och dubbelriktad cykelbana på ena sidan av gatan. Bussar trafikerar sträckan.



Danmarksgatan vid Fyngatan, riktning österut

Esbobron och Esbotunneln

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

Väg helt separerad från gång- och cykeltrafik.



Esbobron vid Esbogatan, riktning österut

Esbogatan och Norra Kolonnvägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gata med separat gång- och cykelväg som är ett pendlingsstråk för cyklister. Gatan kantas av grönområden och större kontor och industriverksamheter. Buss trafikerar sträckan.

Finlandsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ stadsbuss		

Gata som kantas av kontorsbebyggelse och grönområden. Gång- och cykelväg är indragen från gatan. Det är möjligt att passera gatan både planskilt och på övergångsställen. Buss trafikerar gatan. Kantstensparkering på västra delen av gatan kan behöva utredas vid införande av ny hastighetsgräns.



Esbogatan vid Kronåsvägen, riktning österut



Finlandsgatan vid Vandavägen, riktning österut

Färögatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet	

Gatan kantas av kontorsbebyggelse. Cykelbana finns utmed hela sträckan. Buss trafikerar gatan.



Färögatan

Hanstavägen

Befintlig hastighetsgräns:	50/70 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40/60 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stom-/stads- buss		

Gata med två körfält i vardera riktning där gående och cyklister inte vistas i gaturummet väster om Turebergsleden. Öster om Turebergsleden sker cykling på dubbelriktad cykelbana. Sträckan är ett utpekat pendlingsstråk för cyklister. Öster om Oddegatan ändras gatans karaktär vid två kvarter där den kantas av bostäder. I övrigt kantas Hanstavägen av grönområden och kontorsbebyggelse. Större delen av bebyggelsen vänder sig dock bort från gatan. Buss trafikerar sträckan.



Hanstavägen vid Finlandsgatan, riktning västerut

Hjulstavägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnet:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40/60 km/tim	Cykelstandard:	Bana/inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Vägen är ett transportrum parallellt med E18. Ingen gång- och cykeltrafik i gaturummet.



Hjulstavägen vid Tenstasträket, riktning västerut

Isafjordsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnet:	
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	
Kollektivtrafik:	Stombuss/ inget		

Gatan kantas av kontorsbebyggelse. Cykelbana finns utmed hela sträckan. Buss trafikerar delar av sträckan.



Isafjordsgatan

Kista Alléväg (öster om Skagafjordsgatan)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnet:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan har kantstensparkering på båda sidor av gatan och en dubbelriktad cyelbana på ena sidan. Gatan kantas av grönområden och kontorsbebyggelse. Buss trafikerar gatan.



Kista Alléväg vid Borgarfjordsgatan, riktning österut

Kistavägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnet:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40/60 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ stadsbuss		

Gata med två körfält i vardera riktning samt med kantstensparkering på båda sidor. Indragen kontorsbebyggelse kantar gatan. Cykelbana/-väg finns utmed gatan. Buss trafikerar sträckan.



Kistavägen vid Grönlandsgången, riktning västerut

Norgegatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gatan är separerad från gång- och cykelnätet som går i ett plan ovanför. Upptrampade stigar längs gatan visar dock att gångtrafik förekommer utmed gatan. Bebyggelse finns längs sträckan, dock huvudsakligen med entréer mot gång- och cykelvägnätet. Buss trafikerar gatan.



Norgegatan vid Stavangergatan, riktning söderut

Rinkeby Allé

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

Gatan är separerad från gång- och cykelnätet som går i ett plan ovanför. Upptrampade stigar längs gatan visar dock att gångtrafik förekommer utmed gatan. Bebyggelse utmed sträckan, dock huvudsakligen med entréer mot gång- och cykelvägnätet. Buss trafikerar delar gatan.



Rinkeby Allé vid Rinkebysvängen, riktning västerut

Rinkebystråket

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Norr om Skråbygränd kantas gatan av restauranger och butiker. Här sker cykling i blandtrafik. Söder om Skråbygränd sker gång- och cykeltrafik i ett högre plan. Där är bebyggelsen indragen och entréerna vända bort från gatan. Gatan utgör ett pendlingsstråk för cyklister och buss trafikerar gatan.



Rinkebystråket vid Hällbybacken, riktning söderut

Rinkebysvängen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ inget		

Gata med indragen bostadbebyggelse på ena sidan och grönområde i ett lägre plan på den andra där gång- och cykelnätet ligger. Cykelstråket är ett pendlingsstråk på delar av sträckan. Buss trafikerar delar av gatan.



Rinkebysvängen vid Rinkebystråket, riktning österut

Skagafjordsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnet:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gata med två körfält i vardera riktning samt med dubbelsidig bostadsbebyggelse med entréer mot gatan. Cykelbanor finns på båda sidor av gatan. Stadsbuss trafikerar gatan.

Torshamnsgatan (söder om Österögatan)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnet:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40/60 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan fungerar som på och avfart till E18/E4. Gång- och cykelbana finns separat längs gatan. Övergångsställen finns där gående och cyklister kan passera. Stadsbuss trafikerar gatan.



Skagafjordsgatan vid Hanstavägen, riktning norrut



Torshamnsgatan vid E18, riktning västerut

Torshamnsgatan (norr om Österögatan)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss/ inget		

Gata med kontorsbebyggelse utmed sidorna, separat cykelbana som utgör ett pendlingsstråk. Flera övergångsställen finns utmed sträckan. Stadsbuss trafikerar gatan.



Torshamnsgatan vid Borgarfjordsgatan, riktning österut

Ulvsundavägen (mellan Enköpingsvägen och E18)

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	80 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Vägen har motorvägsstandard och bebyggelsen längs vägen är indragen och riktad från vägen. Gång- och cykeltrafik sker utanför gaturummet. Stadsbuss trafikerar gatan.

Ulvsundavägen (bild saknas)

Vandagatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

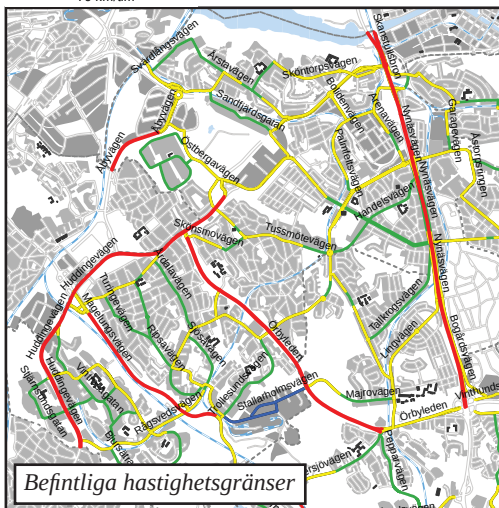
Gatan kantas av grönområden och viss indragen industri. och kontorsbebyggelse. Gång- och cykelstråk går separat längs vägen och utgör ett pendlingsstråk för cykel. Stadsbuss trafikerar gatan.



Vandagatan vid Hanstavägen, riktning norrut

Befintlig hastighetsgräns

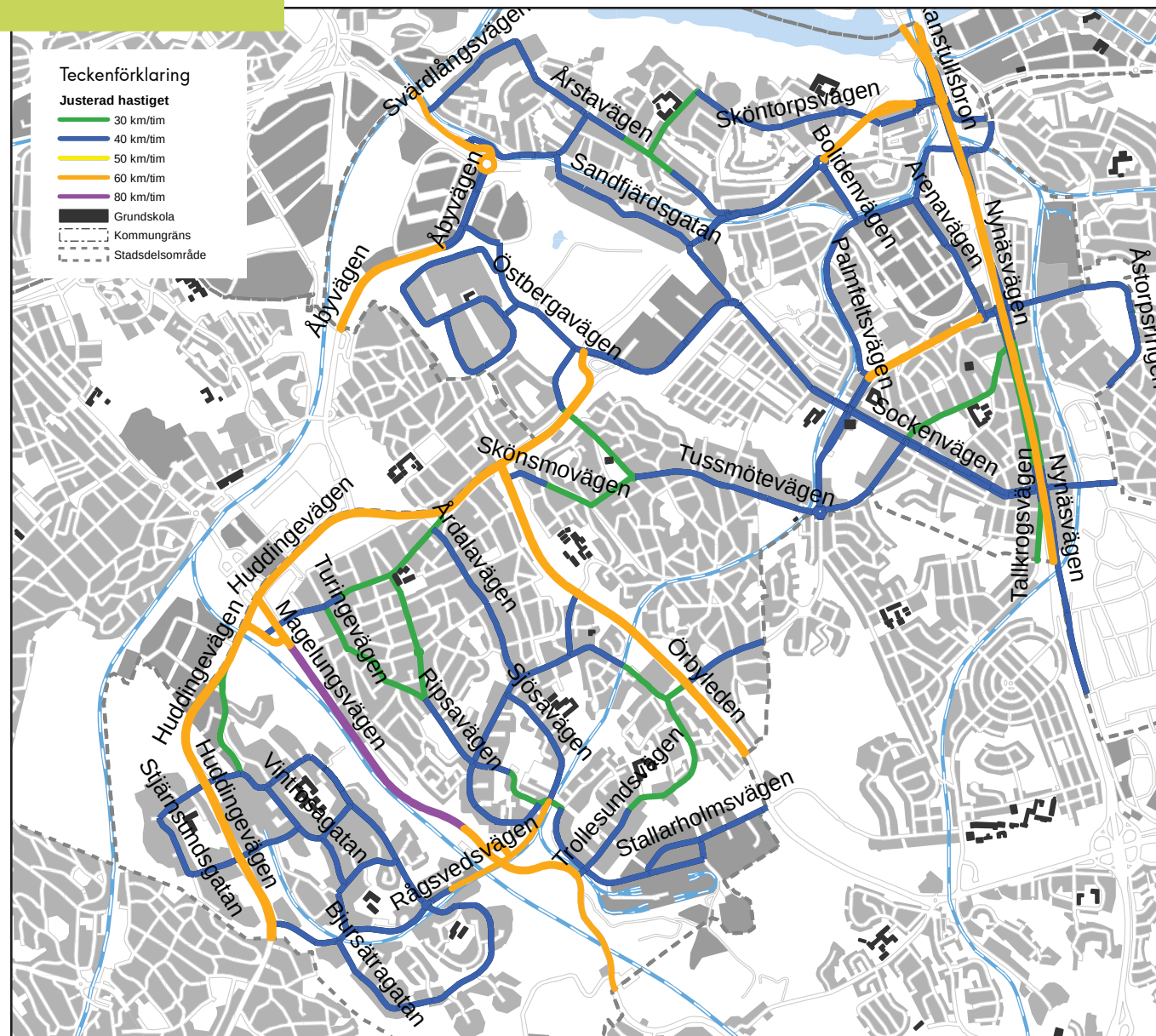
- Gångfart
- 30 km/tim
- 40 km/tim
- 50 km/tim
- 60 km/tim
- 70 km/tim



Teckenförklaring

Justerad hastighet

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





Enske-Årsta-Vantör

- | | |
|------------------------|----------------------|
| 1. Arenavägen | 37. Stjärnsundsgatan |
| 2. Bjursåtravägen | 38. Stockholmsvägen |
| 3. Bolidenvägen | 39. Svärdlångsvägen |
| 4. Ersta Gårdsväg | 40. Tallkrogsvägen |
| 5. Enske-Årsta-Vantör | 41. Trollesundsvägen |
| 6. Gamla Huddingevägen | 42. Turingevägen |
| 7. Glanshammarsvägen | 43. Tussmötevägen |
| 8. Grycksbovägen | 44. Vintrosagatan |
| 9. Gullmarsvägen | 45. Åbyvägen |
| 10. Hagsåtravägen | 46. Åmänningevägen |
| 11. Handelsvägen | 47. Årdalavägen |
| 12. Harpsundsvägen | 48. Årstabergsvägen |
| 13. Helgestavägen | 49. Årstavägen |
| 14. Hjälmarsvägen | 50. Åstorpsringen |
| 15. Huddingevägen | 51. Älvkällvägen |
| 16. Johanneshovsvägen | 52. Önskehemsgatan |
| 17. Kviksundsvägen | 53. Örbyleden |
| 18. Kubikenborgsvägen | 54. Östbergabackarna |
| 19. Magelungsvägen | 55. Östbergavägen |
| 20. Mellanvägsbacken | |
| 21. Nynäsvägen | |
| 22. Olshammarsgatan | |
| 23. Ormkärsvägen | |
| 24. Palmfeltsvägen | |
| 25. Porlabacken | |
| 26. Ripsavägen | |
| 27. Rågsvedsvägen | |
| 28. Sandfjärdsgatan | |
| 29. Sjösavägen | |
| 30. Skebokvarnsvägen | |
| 31. Sködingevägen | |
| 32. Skönsmovägen | |
| 33. Sköntorpsvägen | |
| 34. Sockenvägen | |
| 35. Sofielundsvägen | |
| 36. Stallarholmsvägen | |

Arenavägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana/inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss/ inget		

Gatan kantas av kontors- och verksamhetsbebyggelse samt delvis av tunnelbanespår. En del av gatan passerar under Tele2 Arena. Kantstensparkering förekommer. Gatan är ett huvudstråk och cykling sker i huvudsak i blandtrafik.



Arenavägen vid Palmfeltsvägen, riktning norrut

Bjursätravägen

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gata med i huvudsak indragen bostadsbebyggelse på båda sidor av gatan. Kantstensparkering finns utmed gatan och cykling sker i blandtrafik. Stadsbuss trafikerar gatan.



Bjursätravägen vid Lurstigen, riktning söderut

Bolidenvägen

Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim
Kollektivtrafik: Stadsbuss

Cykelnät: Huvudstråk
Cykelstandard: Bana

Gata med två körfält i vardera riktning. Enkelsidig kontors- och verksamhetsbebyggelse med parkerings- och uppställningsytor på den andra sidan. Huvudcykelstråk med cykelbana. Stadsbuss trafikerar gatan.

Ersta Gårdsväg (väster om Östbergavägen)

Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
Förslag ny hastighetsgräns: 40 km/tim
Kollektivtrafik: Stombuss/
hög täthet

Cykelnät: Huvudstråk
Cykelstandard: Bana

Gata där gång- och cykeltrafik sker utanför gataurummet på separata gång- och cykelvägar som utgör huvudcykelstråk. Buss trafikerar gatan.



Bolidenvägen



Ersta Gårdsväg vid Åbyvägen, riktning österut

Enskedevägen (norr om Handelsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cyklennät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Vägen är smalare söder om Enskede IP och bredare norr om denna punkt. Gatan kantas av grönområden, både villa- och flerbostadshusbebyggelse. Bebyggelsens entréer är i huvudsak vända från vägen. Cykelbanor finns utmed hela sträckan som är ett huvudstråk för cykel. Stadsbuss trafikerar vägen.



Enskedevägen vid Handelsvägen, riktning norrut

Gamla Huddingevägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cyklennät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ stadsbuss		

Gata med bostadsbebyggelse utmed båda sidor av gatan. Gatan är ett pendlingsstråk för cyklister och cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar sträckan.



Gamla Huddingevägen vid Toresundsvägen, riktning österut

Glanshammarsgatan (väster om Huddingevägen)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse som är något indragen från gatan. Kantstensparkering förekommer utmed gatan. Cykling sker i blandtrafik. Stadsbuss trafikerar gatan.

Glanshammargatan (öster om Huddingevägen)

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

Gatan kantas av bostadsbebyggelse som är något indragen från gatan. Kantstensparkering förekommer utmed gatan. Cykling sker i blandtrafik. Stadsbuss trafikerar gatan.



Glanshammarsgatan vid Esplundagränd, riktning österut



Glanshammargatan vid Ormkärsvägen, riktning söderut

Grycksbovägen (söder om Jösseforsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas i huvudsak av indragen bebyggelse och grönområden. Sträckan mellan Jösseforsvägen och Söråkersvägen kantas av villabebyggelse. Cykelbanor finns utmed hela sträckan som är ett utpekat huvudcykelstråk. Stadsbuss trafikerar gatan.



Grycksbovägen vid Söråkersvägen, riktning österut

Gullmarsvägen (öster om Sköntorpsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gata med kantstensparkering. Indragen bostadsbebyggelse kantar gatan. Cykling sker i blandtrafik. Tät busstrafik trafikerar gatan.



Gullmarsvägen vid Gullmarsplan, riktning västerut

Hagsätravägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss/ inget		

Gatan kantas av grönområden och indragen bostadsbebyggelse. Kantstensparkering förekommer. Cykling sker i blandtrafik och buss trafikerar delar av gatan.

Handelsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss/ inget		

Gatan kantas av både villor och flerbostadshus. Kantstensparkering finns utmed båda sidor av gatan, cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar delar av sträckan.



Hagsätravägen vid Klockhammarsgränd, riktning söderut



Handelsvägen vid Plantskolevägen, riktning norrut

Harpsundsvägen (mellan Högdalsgången och Trollesundsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gatan kantas av flerbostadsbebyggelse, där husens entréer i de flesta fall är vända bort från gatan. Kantstensparkering förekommer och cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar gatan.



Harpsundsvägen vid nr 143, riktning norrut

Harpsundsvägen (öster om Trollesundsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gatan kantas delvis av grönytor och passerar genom ett industriområde. Endast västra delen är huvudstråk och där finns cykelbana som går avskilt från gatan. Resterande sträcka sker cykling i blandtrafik. Buss trafikerar sträckan.



Harpsundsvägen vid Stallarholmsvägen, riktning österut

Helgestavägen (väster om Ripsavägen)

Befintlig hastighetsgräns: 30 km/tim
Förslag ny hastighetsgräns: 30 km/tim
Kollektivtrafik: Inget

Cykelnät: -
Cykelstandard: Inget

Villagata med direktutfarter. Cykling sker i blandtrafik. Ingen busstrafik på gatan.



Helgestavägen vid Trosavägen, riktning västerut

Hjälmarsvägen

Befintlig hastighetsgräns: 30 km/tim
Förslag ny hastighetsgräns: 30 km/tim
Kollektivtrafik: Stombuss/
hög täthet

Cykelnät: Huvudstråk
Cykelstandard: -

Gata med bostadshus och butiker, kantstensparkering sker på båda sidor av gatan. Cykelbanor finns på båda sidor av gatan som är ett huvudcykelstråk. Tät busstrafik förekommer.



Hjälmarsvägen vid Borensvägen, riktning västerut

Huddingevägen

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	Cykelstandard:	
Kollektivtrafik:	Regional-/ stombuss		

Vägen utgör ett transportrum där biltrafiken är helt separerad från gång- och cykeltrafiken. Pendlingsstråk för cyklister går utanför gaturummet längs nästan hela sträckan. Regionalbuss trafikerar vägen.



Huddingevägen vid Magelungsvägen, riktning norrut

Johanneshovsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40/60 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gatan är under ombyggnad med nya bostadshus längs gatan. Längs stora delar av sträckan kantas gatan av grönområden och kontors- och verksamhetsbyggnader. Gatan utgör ett pendlingsstråk för cyklister och cykelbana/-väg finns utmed gatan. Buss trafikerar gatan.



Johanneshovsvägen vid Bolidenvägen, riktning västerut

Kvicksundsvägen (norr om Harpsundsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gata genom industriområde. Cykling sker i blandtrafik och buss trafikerar gatan.

Kubikenborgsvägen

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

Villagata med direktutfarter. Cykling sker i blandtrafik. Stadsbuss trafikerar gatan.



Kvicksundsvägen vid Harpsundsvägen, riktning norrut



Kubikenborgsvägen vid Uddeholmsvägen, riktning västerut

Magelungsvägen (väster om Mellanvägsbacken)

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60/80 km/tim	Cykelstandard:	-
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Vägen utgör ett transportrum där biltrafiken är helt separerad från gång- och cykeltrafiken. Pendlingsstråk för cyklister går utanför gaturummet längs nästan hela sträckan. Buss trafikerar vägen.

Magelungsvägen (öster om Mellanvägsbacken)

Befintlig hastighetsgräns:	50/70 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ inget		

Väg som saknar angränsande bebyggelse förutom vid Farstavägen där bostadsbebyggelse kantar vägen. Pendlingscykelstråket går antingen på bana längs vägen eller på separat cykelväg en bit ifrån vägen. Buss trafikerar större delen av sträckan. Flera övergångsställen finns på sträckan.



Magelungsvägen



Magelungsvägen vid Snösätravägen, riktning norrut

Mellanvägsbacken

Befintlig hastighetsgräns: 50 km/tim
Förslag ny hastighetsgräns: 60 km/tim
Kollektivtrafik: Stadsbuss

Cykelnät: Huvudstråk
Cykelstandard: Bana

Väg med separat gång- och cykelbana som utgör ett huvudcykel stråk. Vägen passerar genom grönområden. Vägen trafikeras av buss.

Nynäsvägen (norr om Röksvampsvägen)

Befintlig hastighetsgräns: 70 km/tim
Förslag ny hastighetsgräns: 60 km/tim
Kollektivtrafik: Regional-/ stadsbuss

Cykelnät: Pendlingsstråk
Cykelstandard: -

Vägen utgör ett transportrum där biltrafiken är helt separerad från gång- och cykeltrafiken. Pendlingsstråk för cyklister går utanför gaturummet längs nästan hela sträckan. Regionbuss trafikerar vägen. Det är tätt mellan på- och avfarterna, framförallt längs den nordligaste delen av vägen.



Mellanvägsbacken vid Rågsvedsvägen, riktning västerut



Nynäsvägen vid Södra Länken, riktning söderut

Nynäsvägens lokalkörbana (norr om Skolvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Nattbuss		

Enkelriktad gata som även är ett dubbelriktat pendlingsstråk för cyklister. Längs det nordligaste kvarteret saknas cykelbana men cykelstråket är indraget på lokalgatunätet öster om bebyggelsen och behovet av separat cykelbana är litet. Korsningsbehov för oskyddade trafikanter finns endast vid cirkulationsplatser vid Sofielundsvägen.



Nynäsvägens östra lokalkörbana vid Sofielundsvägen, riktning norrut

Olshammarsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse som är något indragen från gatan. Kantstensparkering förekommer utmed gatan. Cykling sker i blandtrafik. Stadsbuss trafikerar gatan.



Olshammarsgatan vid Huddingevägen, riktning västerut

Ormkärrsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av ett industriområde på ena sidan och ett grönområde på den andra. Norra delen av gatan utgör ett pendlingsstråk för cyklister och det finns cykelbana utmed hela gatan. Stadsbuss trafikerar gatan.

Palmfeltsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana/fält
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Norr om Bolidenvägen har gatan två körfält i vardera riktning och har cykelbana, här kantas gatan av kontorsfastigheter och tunnelbanespår. Söder om Bolidenvägen har gatan cykelfält, här kantas gatan av både villa- och flerbostadshusbebyggelse på ena sidan och tunnelbanespår på den andra. Hela gatan är ett huvudcykelstråk. Stadsbuss trafikerar sträckan.



Ormkärrsvägen vid Lillhagsvägen, riktning norrut



Palmfeltsvägen vid Arenavägen, riktning västerut

Porlabacken

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse som har sina entréer vända bort från gatan. Kantstensparkering förekommer. Cykling sker i blandtrafik och stadsbuss trafikerar sträckan.



Porlabacken vid Vintrosagatan, riktning norrut

Ripsavägen

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Villagata med direktutfarter. Cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar gatan.



Ripsavägen vid Ärjavägen, riktning västerut

Rågsvedsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40/60 km/tim	Cykelstandard:	Bana/inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ stadsbuss		

Gatan kantas av grönområden, tunnelbanespår samt industri- och verksamhetsbebyggelse som vänder sig bort från gatan. Gatan är ett huvudcykelstråk och cykelbana finns, dock ej på sträckan mellan Hagsätravägen och Rågsveds Skolgränd.

Sandfjärdsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse både invid gatan och något indragen från gatan. Kantstensparkering förekommer utmed gatan. Cykling sker i blandtrafik. Stadsbuss trafikerar gatan.



Rågsvedsvägen vid Magelungsvägen, riktning västerut



Sandfjärdsgatan vid Valla Torg, riktning västerut

Sjösavägen

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

Gatan kantas av bostadsbebyggelse som är något indragen från gatan. Kantstensparkering förekommer utmed gatan. Cykling sker i blandtrafik. Stadsbuss trafikerar gatan.



Sjösavägen vid nr 87, riktning söderut

Skebokvarnsvägen (norr om Önskehemsgatan)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana/inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse som är något indragen från gatan. Kantstensparkering förekommer utmed gatan. Cykling sker i blandtrafik längs södra delen av gatan och cykelbana finns på norra delen av gatan. Endast huvudstråk mellan Trollesundsvägen och Kallforsvägen. Stadsbuss trafikerar gatan.



Skebokvarnsvägen vid Bärbogränd, riktning norrut

Skebokvarnsvägen (söder om Önskehemsgatan)

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

Gatan kantas av bostadsbebyggelse som är något indragen från gatan. Kantstensparkerings förkommer utmed gatan. Cykling sker i blandtrafik. Ingen buss trafikerar gatan.



Skebokvarnsvägen

Sköldingevägen

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Villagata med direktutfarter. Cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar gatan.



Sköldingevägen vid Hyltingevägen, riktning söderut

Skönsmovägen

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

Gatan kantas av bostadsbebyggelse som i huvudsak vänder sig bort från gatan samt grönområden. Cykling sker i blandtrafik. Stadsbuss trafikerar gatan.



Skönsmovägen

Sköntorpsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Huvudnät
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse vilka delvis har entréer ut mot gatan. Gatan utgör ett huvudcykelstråk där cykling sker i blandtrafik. Busstrafik förekommer utmed gatan.



Sköntorpsvägen

Sockenvägen (väster om Ålandsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ inget		

Gatan kantas av indragen villabebyggelse som har sina entréer och utfarater mot andra gator. Västra delen av gatan kantas av verksamhetsbebyggelse med många korsningspunkter. Gatan är ett cykelstråk och cykling sker på separat cykelväg. Busstrafik på delar av gatan.



Sockenvägen vid Bägersta Byväg, riktning österut

Sockenvägen (öster om Ålandsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	
Kollektivtrafik:	Stadsbuss/ inget		

Körfälten är uppdelade av en trädrad i mitten och gatan kantas av både villa- och flerbostadsbebyggelse, idrottsplats tunnelbanestation och kyrkogårdar. Gatan är ett pendlingsstråk och det finns cykelbana utmed hela sträckan. Buss trafikerar delar av gatan.



Sockenvägen

Sofielundsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av bostadshus, dels indragen med bortvända entréer, dels i direkt anslutning till gatan med entréer mot gatan. Gatans västra del är ett pendlingscykelstråk och östra delen är ett huvudstråk, cykelbana finns utmed hela gatan. Stadsbuss trafikerar gatan.



Sofielundsvägen vid Vingavägen, riktning österut

Stallarholmsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gata genom industriområde. Cykling sker i blandtrafik och buss trafikerar gatan. Cykelväg går utanför gaturummet längs nästan hela sträckan.



Stallarholmsvägen vid Kvicksundsvägen, riktning österut

Stjärnsundsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse som är något indragen från gatan. Kantstensparkering förekommer utmed gatan. Cykling sker i blandtrafik. Stadsbuss trafikerar gatan.



Stjärnsundsgatan vid nr 21, riktning norrut

Stockholmsvägen

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

Gata med bostadsbebyggelse, både villor och flerbostadshus, utmed båda sidor av gatan. Cykling sker i blandtrafik. Ingen buss trafikerar sträckan.



Stockholmsvägen vid Triangelvägen, riktning norrut

Svärdlångsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	Inget
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse som har sina entréer vända bort från gatan på ena sidan och industrifastigheter på den andra. Kantstensparkering förekommer. Cykling sker i blandtrafik och buss trafikerar sträckan.



Svärdlångsvägen vid Arstavägen, riktning söderut

Tallkrogsvägen (norr om Röksvampsvägen)

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

Villagata med bebyggelse på ena sidan av gatan. Cykling sker i blandtrafik och ingen busslinje går på gatan.



Tallkrogsvägen

Trollesundsvägen (norr om Grycksbovägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gatan kantas av bostads- och centrumbebyggelse på båda sidor av gatan. Cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar sträckan.

Trollesundsvägen (söder om Grycksbovägen)

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

Gatan kantas av något indragen bostadsbebyggelse som har sina entréer vända bort från gatan. Cykling sker i blandtrafik. Ingen buss trafikerar sträckan.



Trollesundsvägen vid Skebokvarnsvägen, riktning västerut



Trollesundsvägen vid Rockelstavägen, riktning västerut

Turingevägen

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

Villagata med direktutfarter. Cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar delar av gatan.



Turingevägen (ny bild behövs)

Tussmötevägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas till största del av villor med utfarter mot gatan. Längst i öster och längst i väster kantas gatan av indragen bebyggelse med bortvända entréer. Delar av gatan utgör ett pendlingsstråk (väster om Huddingevägen), övrig del är huvudstråk och cykelbana finns utmed hela sträckan. Buss trafikerar gatan.



Tussmötevägen vid Ostbergavägen, riktning söderut

Vintrosagatan

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	-
Kollektivtrafik:	Stadsbuss/ inget		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse som har sina entréer vända bort från gatan. Kantstensparkerings förekommer. Cykling sker i blandtrafik och buss trafikerar delar av sträckan.



Vintrosagatan vid Sköllerstagan, riktning norrut

Åbyvägen (norr om Västberga Allé)

Befintlig hastighetsgräns:	50/70 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40/60 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ stadsbuss		

Fyrfältig väg separerad från gång- och cykeltrafik. Vägen kantas av industri- och verksamhetsbebyggelse samt grönområden. Cykling sker utanför transportrummet på separat cykelväg som utgör ett pendlingsstråk. Buss trafikerar sträckan.



Åbyvägen vid Grosshandlarvägen, riktning söderut

Åmänningevägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana/inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse som till viss del har sina entréer vända bort från gatan. Kantstensparkering förekommer. Cykling sker på cykelbana, dock saknas cykelbana något kvarter i sydlig riktning längst norrut. Stadsbusslinje trafikerar sträckan.



Amänningevägen vid nr 23, riktning norrut

Årdalavägen

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Villagata med direktutfarter. Cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar gatan.



Årdalavägen vid Aspövägen, riktning söderut

Årstabergsvägen (öster om Svärdlångsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cyklennät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Väg med två körfält i vardera riktning, separerad från gång- och cykeltrafik. Cykling sker utanför transportrummet på separat cykelväg som utgör ett pendlingsstråk. Buss trafikerar sträckan.

Årstavägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cyklennät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	Cykelstandard:	Bana/inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gata med bostadshus och butiker, kantstensparkering sker på båda sidor av gatan. Cykelbanor finns mellan Åmänningevägen och Bråviksvägen på båda sidor av gatan som är ett huvudcykelstråk (pendlingsstråk sista biten längs västerut). Tät busstrafik förekommer.



Årstabergsvägen vid Amänningevägen, riktning österut



Årstavägen vid Skedviksvägen, riktning västerut

Åstorpsringen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gata som till största delen kantas av grönområden. Några indragna flerbostadshus finns längs sträckan. Separat cykelbana/-väg finns utmed hela sträckan. Buss trafikerar gatan.



Åstorpsringen vid Fyrskjeppsvägen, riktning norrut

Älvkällevägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gata som kantas av indragen industri- och verksamhetsbebyggelse. Gatan är ett huvudcykelstråk och separat cykelväg finns utmed hela gatan. Buss trafikerar sträckan.



Älvkällevägen vid Sockenvägen, riktning norrut

Önskehemsgatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gatan kantas av bostads- och centrumbebyggelse som har sina entréer vända bort från gatan. Cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar sträckan.

Örbyleden

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	Cykelstandard:	-
Kollektivtrafik:	Stombuss/ inget		

Väg med två körfält i vardera riktning som är helt separerad från gång- och cykeltrafik. Vägen är ett pendlingsstråk och separat cykelväg finns utanför gaturummet. Buss trafikerar delar av vägen.



Önskehemsgatan



Örbyleden

Östbergabackarna

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gatan kantas av grönområden och indragen bostadsbebyggelse med i huvudsak entréer från andra gator. Kantstensparkering förekommer. Cykling sker i blandtrafik och buss trafikerar delar av gatan.



Östbergabackarna vid Slättåkragränd, riktning västerut

Östbergavägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	-
Kollektivtrafik:	Stombuss/ inget		

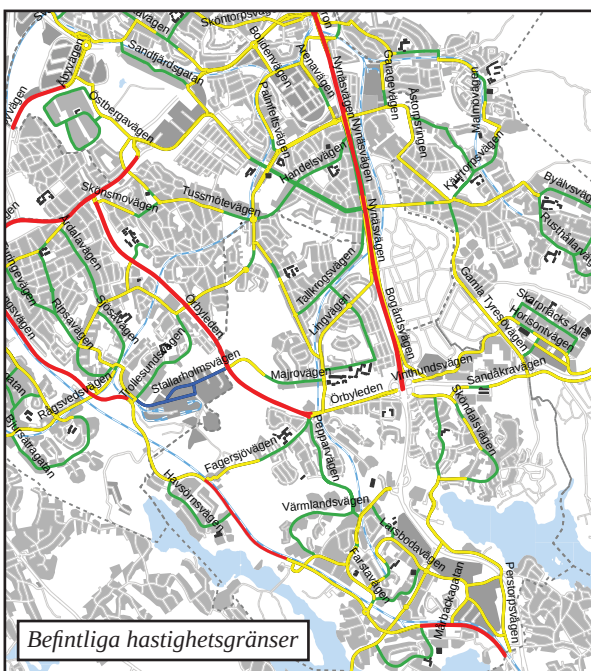
Gata som saknas intilliggande bebyggelse. Gatan är ett huvudcykelstråk och cykelbana/-väg finns utmed hela gatan. Buss trafikerar delar av sträckan.



Östbergavägen vid Östbergabackarna, riktning österut

Befintlig hastighetsgräns

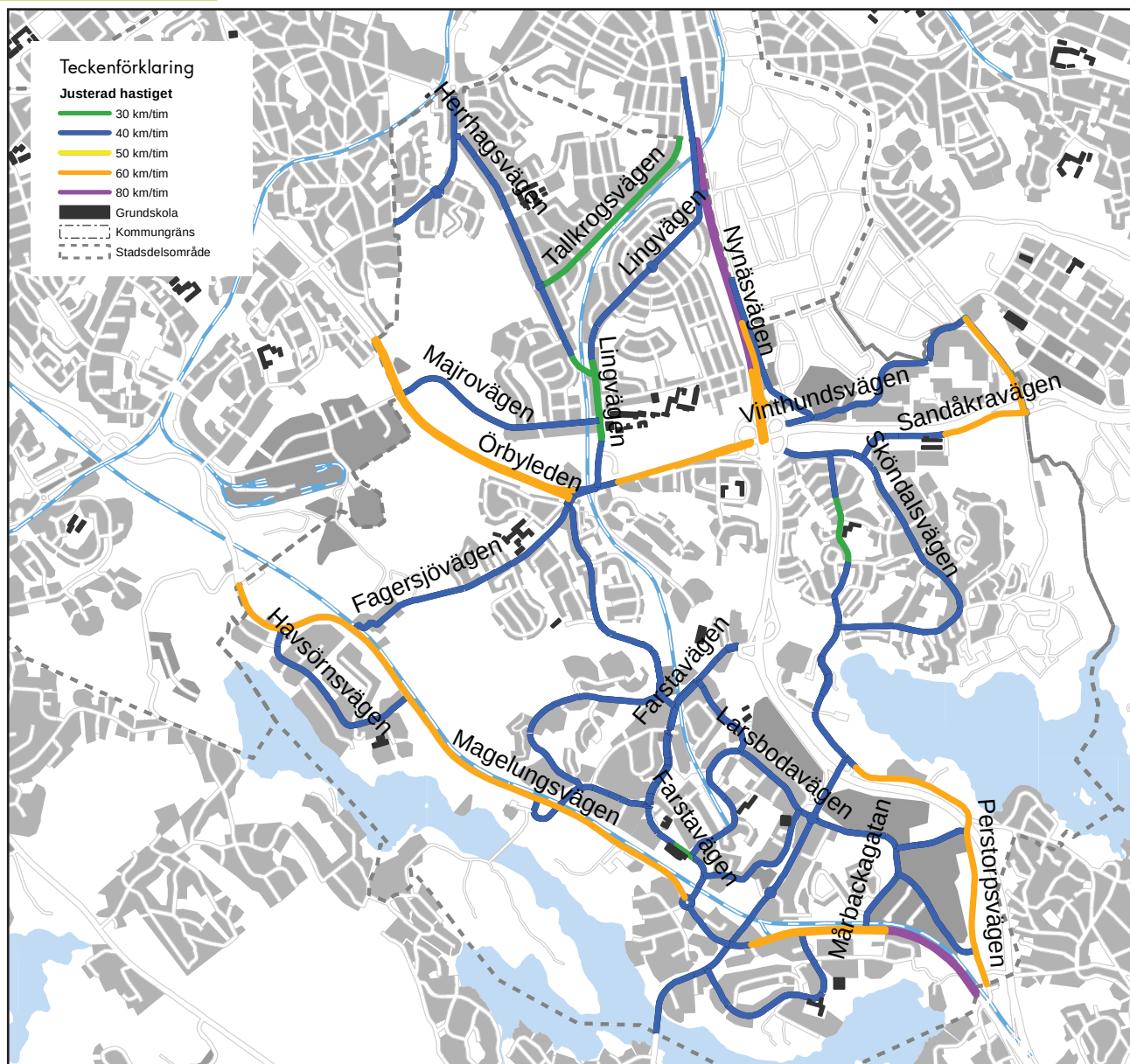
- Gångfart
- 30 km/tim
- 40 km/tim
- 50 km/tim
- 60 km/tim
- 70 km/tim

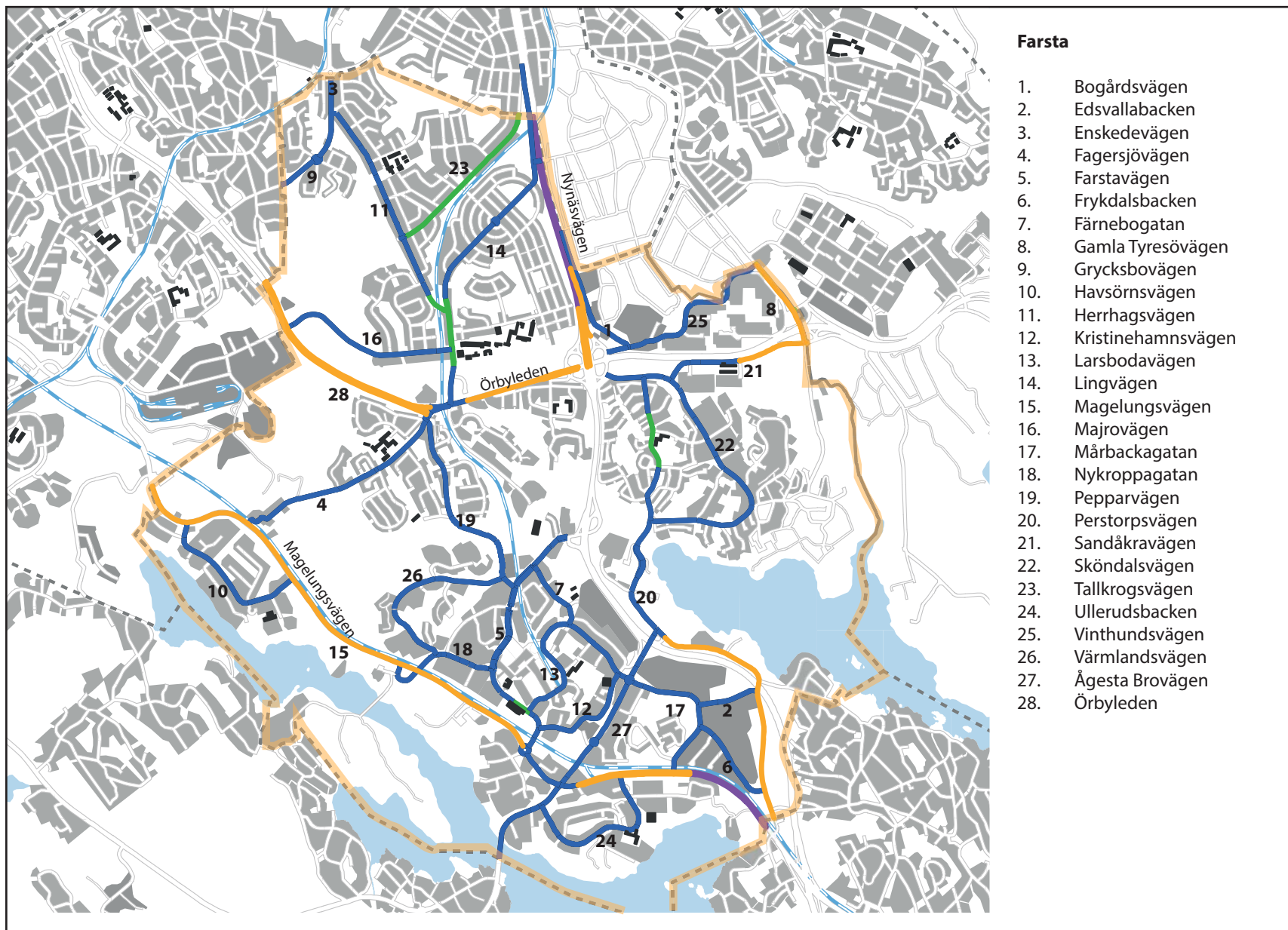


Teckenförklaring

Justerad hastighet

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





Bogårdsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Pendelstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Inget		

Gatan går parallellt med Nynäsvägen och kantas större delen av Skogskyrkogården samt av blandad verksamhetsbebyggelse. Gatan utgör ett pendlingsstråk och cykelbana finns. Gatan trafikeras inte av buss.

Edsvallabacken

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

Gata genom industriområde. Cykling sker i blandtrafik och buss trafikerar gatan.



Bogårdsvägen



Edsvallabacken vid Mårbackagatan, riktning österut

Enskedevägen (söder om Handelsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av grönområden och villabebyggelse. Cykelbanor finns utmed hela gatan som är ett huvudstråk för cykel. Stadsbuss trafikerar gatan.



Enskedevägen vid Oknebovägen, riktning norrut

Fagersjövägen (väster om Budbärvägen)

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

Gatan kantas av villabebyggelse med direktutfarter samt av grönområden. Gatan är ett huvudcykelstråk där cykling sker i blandtrafik utmed sträckan. Ingen buss trafikerar gatan.



Fagersjövägen vid Magelungsvägen, riktning västerut

Fagersjövägen (öster om Budbärravägen)

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

Gatan kantas av bostadsbebyggelse som är något indragen från gatan. Gatan är ett huvudcykelstråk där cykling sker i blandtrafik utmed sträckan. Ingen buss trafikerar gatan.

Farstavägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ stadsbuss		

Gatan kantas av grönområden och mycket indragen bebyggelse med entréer mot andar gator. Gatan utgör ett huvudcykelstråk och cykelbana finns utmed hela gatan. Buss trafikerar sträckan.



Fagersjövägen vid Tobaksvägen, riktning västerut



Farstavägen vid Larsbodavägen, riktning österut

Frykdalsbacken

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

Gata genom industriområde. Cykling sker i blandtrafik och buss trafikerar gatan.



Frykdalsbacken vid Perstorpsvägen, riktning österut

Färnebogatan

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse som är något indragen från gatan. Cykling sker i blandtrafik utmed sträckan. Stadsbuss trafikerar gatan.



Färnebogatan vid Larsbodavägen, riktning norrut

Gamla Tyresövägen (söder om Horisontvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ stadsbuss		

Gatan kantas av grönområden och av ensidig radhusbebyggelse som är mycket indragen och vänd mot andra gator. Gatan är ett cykelstråk där cykling sker på cykelbana. Stombuss trafikerar delar av sträckan och stadsbuss trafikerar resterande del.

Grycksbovägen (norr om Jösseforsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas i huvudsak av grönområden. Cykelbanor finns utmed hela sträckan som är ett utpekat huvudcykelstråk. Stadsbuss trafikerar gatan.



Gamla Tyresövägen vid Horisontgatan, riktning söderut



Grycksbovägen vid Jösseforsvägen, riktning norrut

Havsörnsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Väg som kantas av villabebyggelse med utfarter, indragen flerbostadsbebyggelse och grönområden. Cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar sträckan.



Havsörnsvägen vid Ejdervägen, riktning söderut

Herrhagsvägen

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

Villagata med bebyggelse på ena sidan av gatan. Gatan är ett huvudcykelstråk där cykling sker i blandtrafik och ingen busslinje går på gatan.



Herrhagsvägen vid Tallkrogsvägen, riktning norru

Kristinehamnsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse, på vissa sträckor ensidig, som är något indragen från gatan. Cykling sker på separat cykelväg utmed större delen av gatan och i blandtrafik utmed delar av sträckan. Stadsbuss trafikerar gatan.

Larsbodavägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse som är något indragen från gatan. Cykling sker på separat cykelväg utmed större delen av gatan och i blandtrafik utmed delar av sträckan. Buss trafikerar gatan.



Kristinehamnsvägen vid Farstavägen, riktning österut



Larsbodavägen vid Torsbygatan, riktning västerut

Lingvägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	Cykelstandard:	Bana/inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse, i huvudsak villor vars entréer vänder sog både ut mot gatan och mot andra gator. Gatan passerar även genom Gubbängens centrum med handelslokaler och torgytor mot gatan. Gatan är ett huvudcykelstråk och delar av gatan har cykelbana, i övrigt sker cykling i blandtrafik. Buss trafikerar gatan.



Lingvägen

Magelungsvägen (väster om Ullerudsbacken)

Befintlig hastighetsgräns:	50/70 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40/60 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ stadsbuss		

Väg (två körfält i vardera riktning öster om Ågesta broväg) kantad av i huvudsak grönområden och järnvägsspår. Kring kvarteren vid Farstavägen finns bostadsbebyggelse med bortvända entréer. Vägen är ett pendelcykelstråk och cykelbana finns utmed hela sträckan. Buss trafikerar större delen av gatan.



Magelungsvägen vid Farstaängsvägen, riktning österut

Magelungsvägen (öster om Ullerudsbacken)

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	80 km/tim	Cykelstandard:	-
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Väg med två körfält i vardera riktning som är helt separerad från gång- och cykeltrafik. Vägen är ett pendlingsstråk och separat cykelväg finns utanför gaturummet. Buss trafikerar gatan.

Majrovägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Flerbostadshus med entréer vända bort från gatan samt grönområden kantar gatan. Endast busstrafik i genomfart då spårviddshinder spärrar vägen mot Målkurvan för övriga fordon. Cykling sker i blandtrafik.



Magelungsvägen vid Ullerudsbacken, riktning österut



Majrovägen vid Getfotsvägen, riktning västerut

Mårbackagatan

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

Gata genom industri- och grönområde. Cykling sker i blandtrafik och buss trafikerar gatan.



Mårbackagatan vid Edsvallabacken, riktning västerut

Nykroppagatan

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög häthet		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse som är mycket indragen med entréer från gatan på den östra halvan av gatan. Den västra delen av gatan passerar över järnvägsspår och kantas av grönområden. Cykling sker på separat cykelväg utmed östra delen av gatan och i blandtrafik utmed västra delen av sträckan. Buss trafikerar gatan.



Nykroppagatan vid Farstavägen, riktning västerut

Pepparvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	-
Kollektivtrafik:	Inget		

Gatans norra del kantas av flerbostadshus med entréer ut mot gatan. Den södra delen av gatan kantas av grönområden och industri- och verksamhetsbebyggelse. Gatan utgör ett huvudcykelstråk där cykling sker i blandtrafik. Ingen busstrafik längs gatan.



Pepparvägen vid Värmlandsvägen, riktning norrut

Perstorpsvägen (söder om Sköndalsvägens södra anslutning)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Väg kantad av grönområden. Vägen är ett pendlingsstråk på delar av sträckan och därutöver huvudstråk med cykelbana utmed vägen och cykelväg utanför gaturummet. Längs vägens södra del sker cykling i blandtrafik. Buss trafikerar hela vägen.



Perstorpsvägen vid Frykdalsbacken, riktning norrut

Perstorpsvägen (norr om Sköndalsvägens södra anslutning)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss/ inget		

Gatan kantas av grönområden och viss villabebyggelse som vänder sig mot andra gator. Cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar delar av sträckan.



Perstorpsvägen vid Mazarinvägen, riktning norrut

Sandåkravägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40/60 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Vägen kantas längs ena sidan av bebyggelse med entréer från andra gator, längs den andra sidan går Tyresövägen. Vägen är ett pendlingsstråk med cykelbana. Buss trafikerar sträckan.



Sandåkravägen

Sköndalsvägen (väster om Sandåkravägen)

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

Gatan kantas av grönområden och frånvänd villabebyggelse. Gång- och cykelvägar finns utanför gaturummet. Buss trafikerar delar av gatan.

Sköndalsvägen (öster om Sandåkravägen)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss/ inget		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse som i vissa fall är indragen. Gatan är ett huvudstråk där cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar delar av sträckan.



Sköndalsvägen vid Perstorpsvägen, riktning västerut



Sköndalsvägen vid Sandåkravägen, riktning söderut

Tallkrogsvägen (söder om Röksvampsvägen)

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

Villagata med bebyggelse på ena sidan av gatan. Cykling sker i blandtrafik och ingen busslinje går på gatan.



Tallkrogsvägen

Ullerudsbacken

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av grönområden och indragen bostadsbebyggelse med i huvudsak entréer från andra gator. Kantstensparkering förekommer. Cykling sker i blandtrafik och buss trafikerar gatan.



Ullerudsbacken vid Agesta Broväg, riktning söderut

Vinhundsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnet:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Inget		

Gatan kantas av indragen radhusbebyggelse, grönområden och verksamheter. Cykling sker i blandtrafik och gatan trafikeras inte av buss.



Vinhundsvägen

Värmlandsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnet:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av grönområden och radhusbebyggelse med entréer vända mot andra gator. Cykling sker i blandtrafik och buss trafikerar gatan.



Värmlandsvägen

Ågesta Broväg

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss/ inget		

Väg som mellan mårbackagatan och järnvägsspåret kantas av flerbostadshus med entrér ut mot gatan. Övriga sträckor kanats av grönområden. Gatan är ett pendelstråk med cykelbana. Buss trafikerar delar av sträckan.



Ågesta Broväg vid Rådagatan, riktning västerut

Örbyleden (mellan Mölndalsbacken 142 och Fagersjövägen)

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	Cykelstandard:	-
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Väg med två körfält i vardera riktning som är helt separerad från gång- och cykeltrafik i öster medan den västra delen passerar Hökarängen där gång- och cykeltrafik sker i gaturummet med övergångsställen och buss-hållplatser. Vägen är ett pendlingsstråk och separat cykelväg finns delvis utanför gaturummet, delvis längsmed. Buss trafikerar vägen.



Örbyleden vid Stallarholmsvägen, riktning söderut

Örbyleden (öster om Fagersjövägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40/60 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

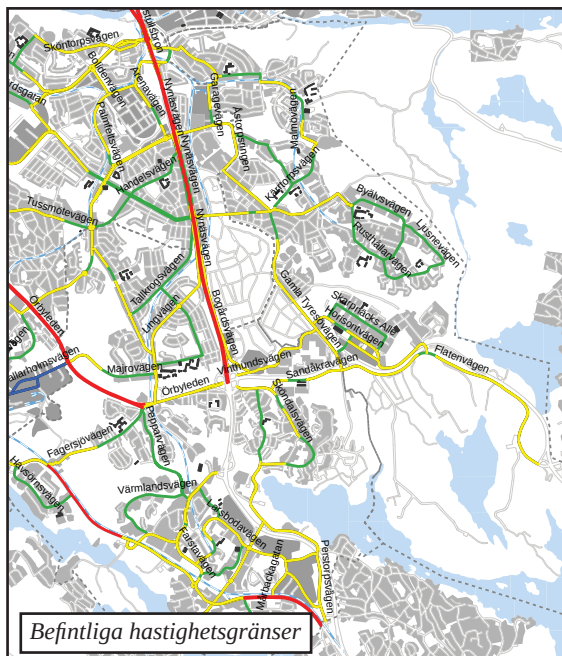
Väg med två körfält i vardera riktning som är helt separerad från gång- och cykeltrafik. Vägen är ett pendlingsstråk och separat cykelväg finns utanför gaturummet. Buss trafikerar vägen.



Örbyleden vid Lingvägen, riktning österut

Befintlig hastighetsgräns

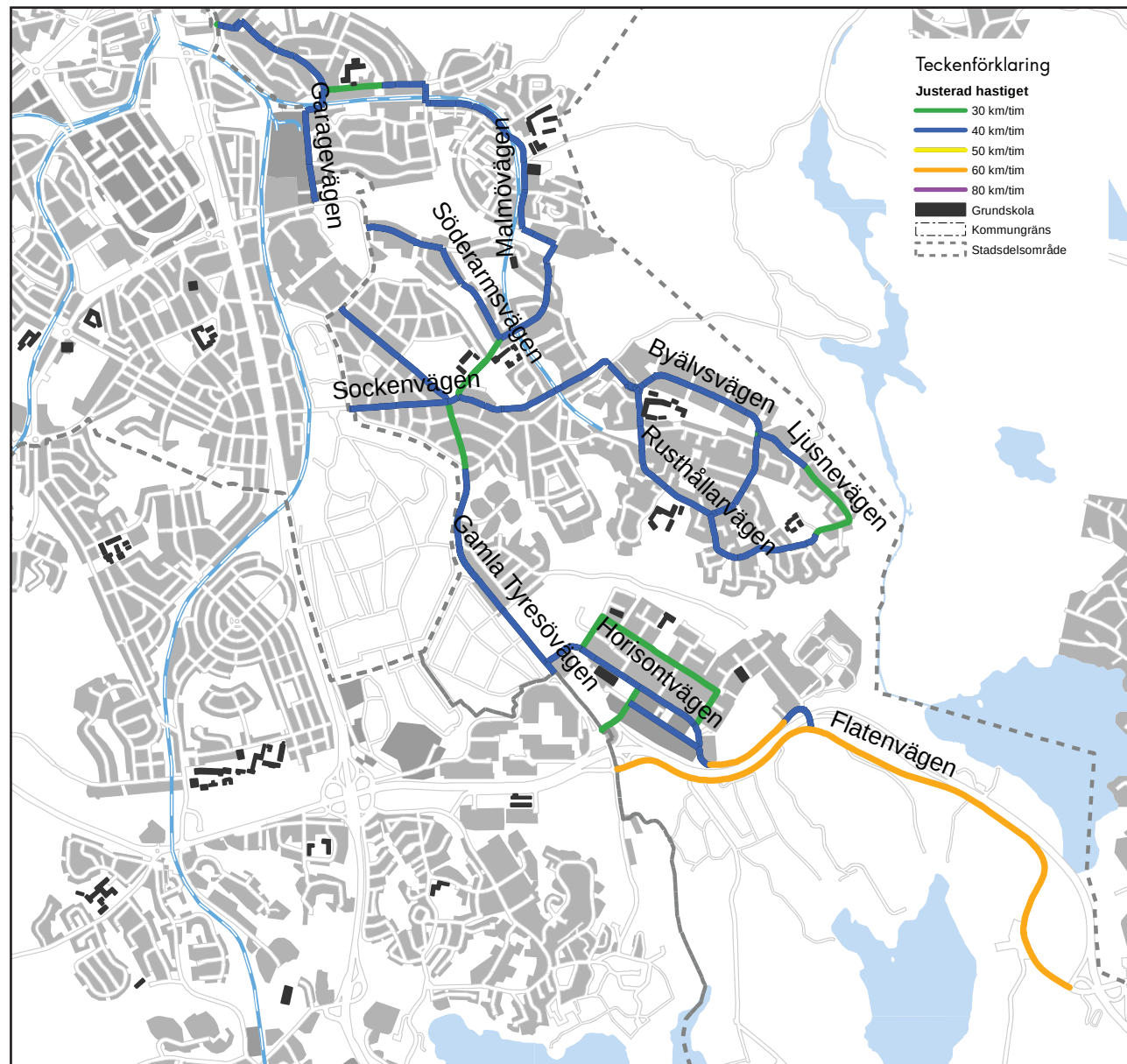
- Gångfart
- 30 km/tim
- 40 km/tim
- 50 km/tim
- 60 km/tim
- 70 km/tim

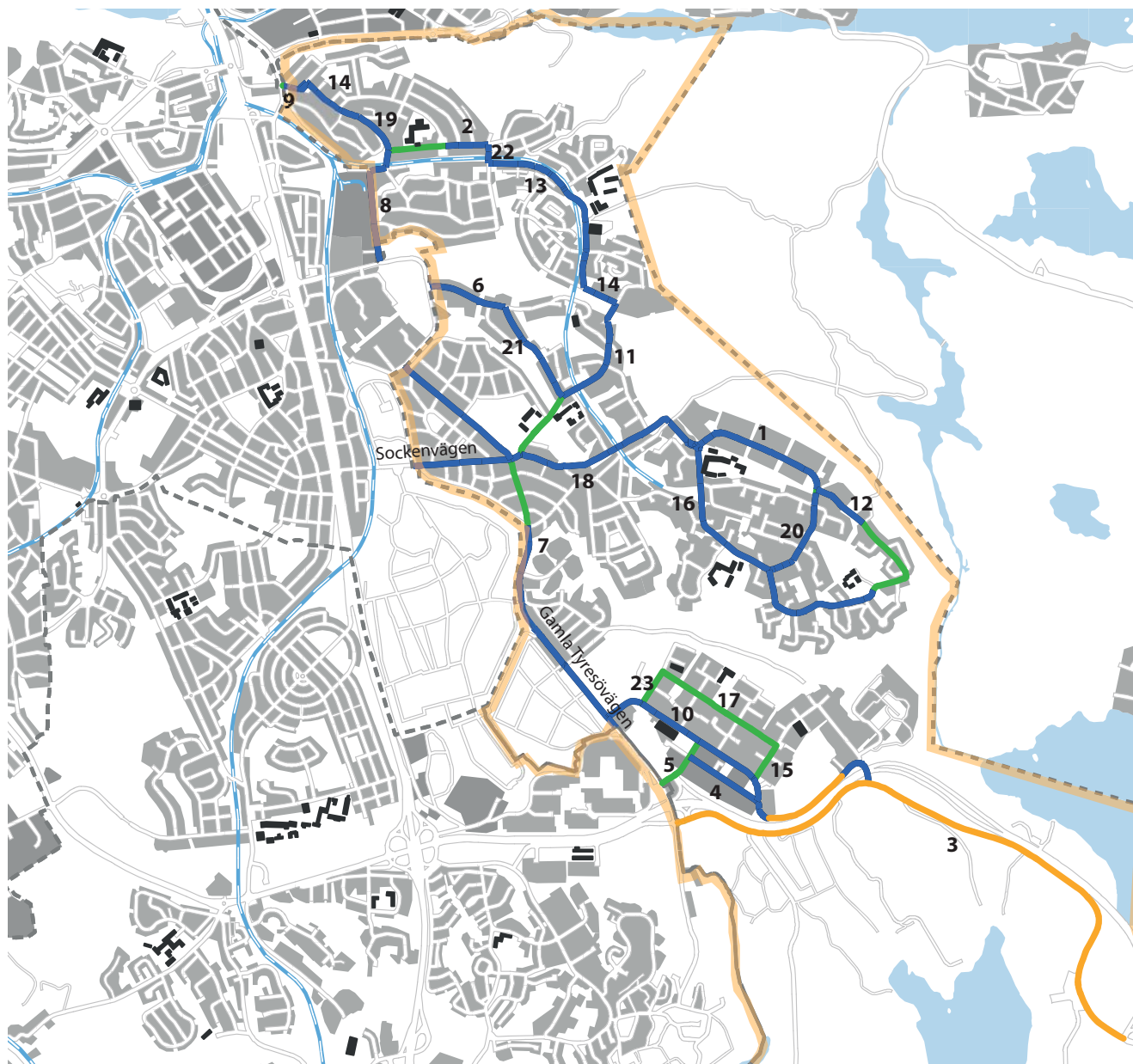


Teckenförklaring

Justerad hastighet

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





Skarpnäck

1. Byälsvägen
2. Finn Malmgrens väg
3. Flatenvägen
4. Flygfältsgatan
5. Flygledargatan
6. Fyrskedpsvägen
7. Gamla Tyresövägen
8. Garagevägen
9. Hammarbybacken
10. Horisontvägen
11. Kärrtorpsvägen
12. Ljusnevägen
13. Malmövägen
14. Olaus Magnus väg
15. Pilotgatan
16. Rusthållarvägen
17. Skarpnäcks Allé
18. Sockenvägen
19. Sparrmansvägen
20. Stångåvägen
21. Söderarmsvägen
22. Ulricehamnsvägen
23. Vinggatan
24. Ystadvägen

Byälsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gata med indragen bostadsbebyggelse där entréerna vänder sig bort från gatan. Cykling sker i blandtrafik och buss trafikerar gatan.



Byälsvägen vid nr 205, riktning västerut

Finn Malmgrens väg (väster om Ulricehamnsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	Cykelstandard:	-
Kollektivtrafik:	Nattbuss		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse som i huvudsak har entréer mot gatan samt en centrumbildning. Kantstensparkering förekommer. Gatan är ett huvudcykelstråk och cykling sker i blandtrafik. Stadsbuss trafikerar gatan.



Finn Malmgrens väg vid Petrejusvägen, riktning österut

Flatenvägen

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	60 km/tim	Cykelstandard:	Bana/inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Vägen går parallellt med Tyresövägen och kantas av grönområden. Vägen är ett pendlingsstråk och separat cykelväg finns öster om Tåtorpsvägen. Väster om denna sker cykling i blandtrafik. Buss trafikerar vägen.

Flygfältsgatan (söder om Horisontvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40/60 km/tim	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas till största del av grönområden och cykelbana/-väg finns utmed hela sträckan. Buss trafikerar sträckan.



Flatenvägen vid Tåtorpsvägen, riktning österut



Flygfältsgatan vid Tåtorpsvägen, riktning österut

Flygfältsgatan (väster om Horisontvägen)

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

Gatan går genom ett industriområde där cykling sker i blandtrafik. Kantstensparkering förekommer. Ingen busstrafik på sträckan.



Flygfältsgatan vid Flygledargatan, riktning österut

Flygledargatan (öster om Gamla Tyresövägen)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:			

Södra delen av gatan har två körfält i vardera riktning och kantas av grönytor medan den norra delen är smalare och kantas av kontors- och verksamhetslokaler. Separat cykelväg finns utmed gatan som trafikeras av buss.



Flygledargatan vid flygfältsgatan, riktning norrut

Fyrskeppsvägen (öster om Söderarmsvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse och cykling sker i blandtrafik utmed gatan. Kantstensparkering förekommer. Buss trafikerar gatan.

Gamla Tyresövägen (mellan Sockenvägen och Horisontvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas i norr av villor med entréer mot andra gator och i söder av grönytor och radhusbebyggelse utmed lokalgator. Gatan är ett pendlingsstråk norr om Skarpnäcksvägen och söder om denna är sträckan ett huvudcykelstråk. Cykelbana finns utmed hela sträckan. Buss trafikerar gatan.



Fyrskeppsvägen vid Astorpsringen, riktning österut



Gamla Tyresövägen vid Hagtornsvägen, riktning söderut

Gamla Tyresövägen (norr om Sockenvägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gata kantad av villor med utfarter. Gatan utgör ett pendlingsstråk och cykelbana finns utmed hela sträckan. Buss trafikerar gatan.



Gamla Tyresövägen vid Skördevägen, riktning norrut

Garagevägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana/Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas på ena sidan av ett instängslat depåområde och på andra sidan av grönytor och bostadshus med entréer mot gatan. Kantstensparkering förekommer. Gatan är ett huvudcykelstråk och cykling sker på cykelbana (norra delen saknar cykellösning). Buss trafikerar sträckan.



Garagevägen vid Hållövägen, riktning norrut

Hammarbybacken

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Treflig väg kantad av grönområden. Vägen utgör ett huvuscykelstråk och det finns cykelbana utmed hela sträckan. Buss trafikerar hela sträckan.



Hammarbybacken vid Olaus Magnus väg, riktning söderut

Horisontvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gatan kantas av indragen bostads - och verksamhetsbebyggelse samt grönytor. Cykling sker på separat cykelväg utmed hela sträckan. Buss trafikerar gatan.



Horisontvägen

Kärrtorpsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana/Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss/ inget		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse, skolor och idrottsplats. Kantstensparkering förekommer. Endast södra delen är huvudcykelstråk och där finns cykelbana. Längs norra delen av gatan sker cykling i blandtrafik. Buss trafikerar delar av gatan.



Kärrtorpsvägen vid Vikstensvägen, riktning söderut

Ljusnevägen

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	30/40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av radhusbebyggelse med entréer ut mot gatan. Cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar gatan.



Ljusnevägen

Malmövägen

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana/inget
Kollektivtrafik:	Nattbuss		

Längs med ena sidan av gatan ligger tunnelbanespår och den andra kantas av bostadsbebyggelse som i huvudsak är vänd bort från gatan utom vid centrubildningen i Björkhagen. Gatan utgör ett huvudcykelstråk där cykling sker delvis i blandtrafik, delvis på cykelbana. Buss trafikerar gatan.

Olaus Magnus väg

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget/fält
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av bostadshus, på vissa sträckor med handelslokaler i bottenvåningarna. Gatan utgör ett huvudcykelstråk där cykling sker i cykelfält. Gatan trafikeras av buss.



Malmövägen vid Ulricehamnsvägen, riktning österut



Olaus Magnus väg vid Hammarbybacken, riktning österut

Pilotgatan

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stombuss/ hög täthet		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse med entréer vända bort från gatan. Cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar gatan.



Pilotgatan

Rusthållarvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss/ inget		

Gatan kantas av något indragen bebyggelse med i huvudsak entréer vända från gatan. Kantstensparkering förekommer. Cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar delar av gatan.



Rusthållarvägen vid Sockenvägen, riktning söderut

Skarpnäcks Allé

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

Gatan kantas av bostadsbebyggelse med bitvis handel i bottenplanen. Cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar gatan. Delar av gatan skyltas idag som gångfartsgata.



Skarpnäck Allé vid Segelflygsgatan, riktning österut

Sockenvägen (mellan Kyrkogårdsvägen och Gamla Tyresövägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana/inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av villabebyggelse med en del utfarter mot gatan. Sträckan är ett pendlingsstråk och cykling sker på cykelbanor eller i blandtrafik. Buss trafikerar sträckan.



Sockenvägen vid Kyrkogårdsvägen, riktning österut

Sockenvägen (öster om Gamla Tyresövägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Bana/inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gata som kantas av dels villor med utfarter, dels flerbostadshus med entréer ut mot gatan. Sträckan är ett huvudstråk där cykelbana finns utmed hela sträckan utom längst österut. Buss trafikerar gatan.



Sockenvägen vid Statsrådsvägen, riktning österut

Sparrmansvägen

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

Grönområden kantar gatan som är ett huvudcykelstråk där cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar gatan.



Sparrmansvägen vid Finn Malmgrens väg, riktning söderut

Stångåvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av indragen bostadsbebyggelse, kantstensparkering finns utmed sträckan. Cykling sker i blandtrafik, buss trafikerar gatan.

Söderarmsvägen

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	-
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av flerbostadshus med entréer ut mot gatan. Cykling sker i blandtrafik och gatan trafikeras av buss.



Stångåvägen vid Ljusnevägen, riktning norrut



Söderarmsvägen vid Karlsövägen, riktning söderut

Ulricehamnsvägen (mellan Finn Malmgrens väg och Malmövägen)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/tim	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gata som kantas av bostadshus, stationentré till tunnelbanan och en park. Sträckan utgör ett huvudcykelstråk och cykling sker i blandtrafik. Gatan trafikeras av buss.



Ulricehamnsvägen vid Finn Malmgrens väg, riktning söderut

Vinggatan

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

Längs med gatans ena sida finns bostadshus med entréer ut mot gatan. Den andra sidan av gatan kantas av grönytor. Separat cykelväg finns utmed gatan. Gatan trafikeras av buss.



Vinggatan

Ystadvägen (öster om Malmövägen)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/tim	Cykelnät:	Inget
Förslag ny hastighetsgräns:	40 km/tim	Cykelstandard:	Inget
Kollektivtrafik:	Stadsbuss		

Gatan kantas av bostadsbebyggelse med bortvända entréer längs ena sidan och med grönyta utmed den andra. Kantstensparkering förekommer längs gatan. Cykelbana finns inte utmed gatan men en cykelväg finns parallellt i parken.



Ystadvägen vid Malmövägen, riktning österut

KVALITETSAVVIKELSER

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

AVVIKELSER PÅ STRÄCKOR

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.

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 beror på 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.

	Bromma		Rinkeby-Kista		Enskede-Årsta-Vantör		Farsta		Skarpnäck	
Kvalitetsavvikelser	Röda	Gula	Röda	Gula	Röda	Gula	Röda	Gula	Röda	Gula
Nuläge	358	443	21	221	279	603	152	345	82	206
Länkoptimering	118	549	0	224	130	703	44	412	4	248
Nätanpassning	118	549	0	224	136	705	44	416	4	251
Systemanpassning	135	778	0	389	147	954	52	556	4	328
Förslag till nya hastighetsgränser	142	1033	0	445	152	1202	77	766	11	476

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 uppvägs 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") eller busstrafik med hög turtäthet får 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 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 vägarna 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

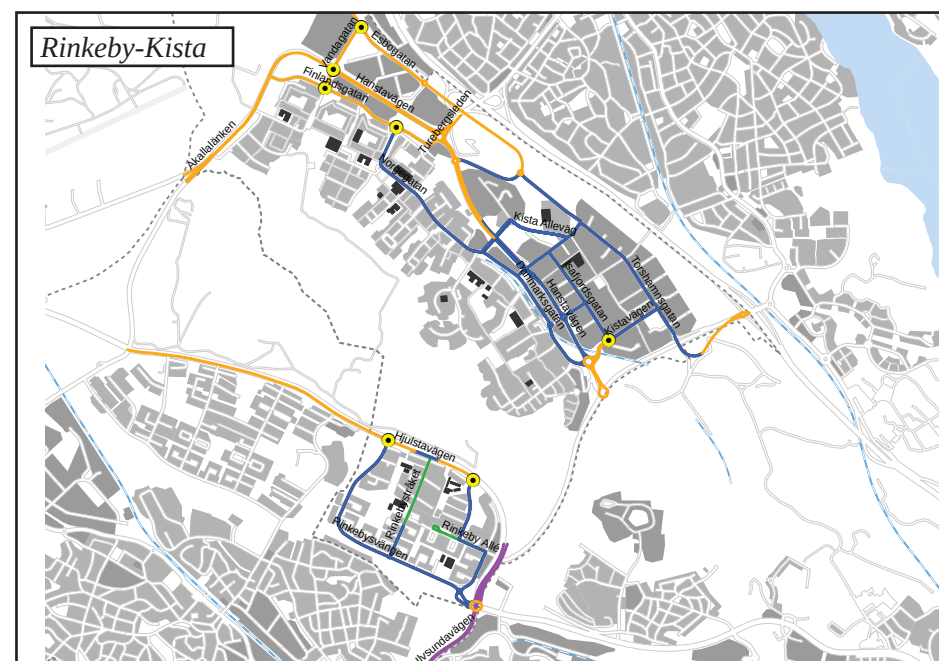
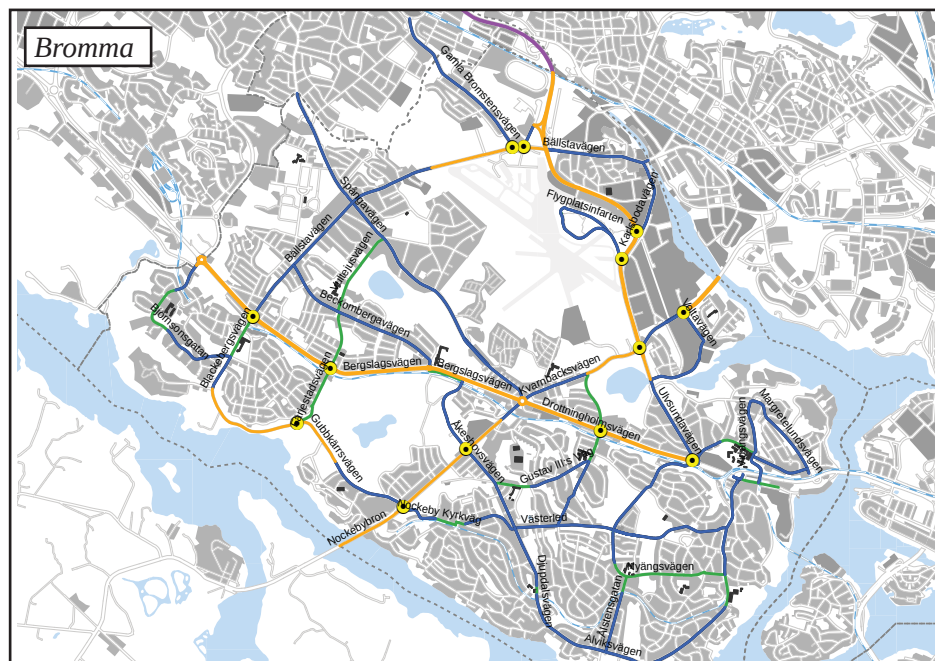
— 30 km/tim

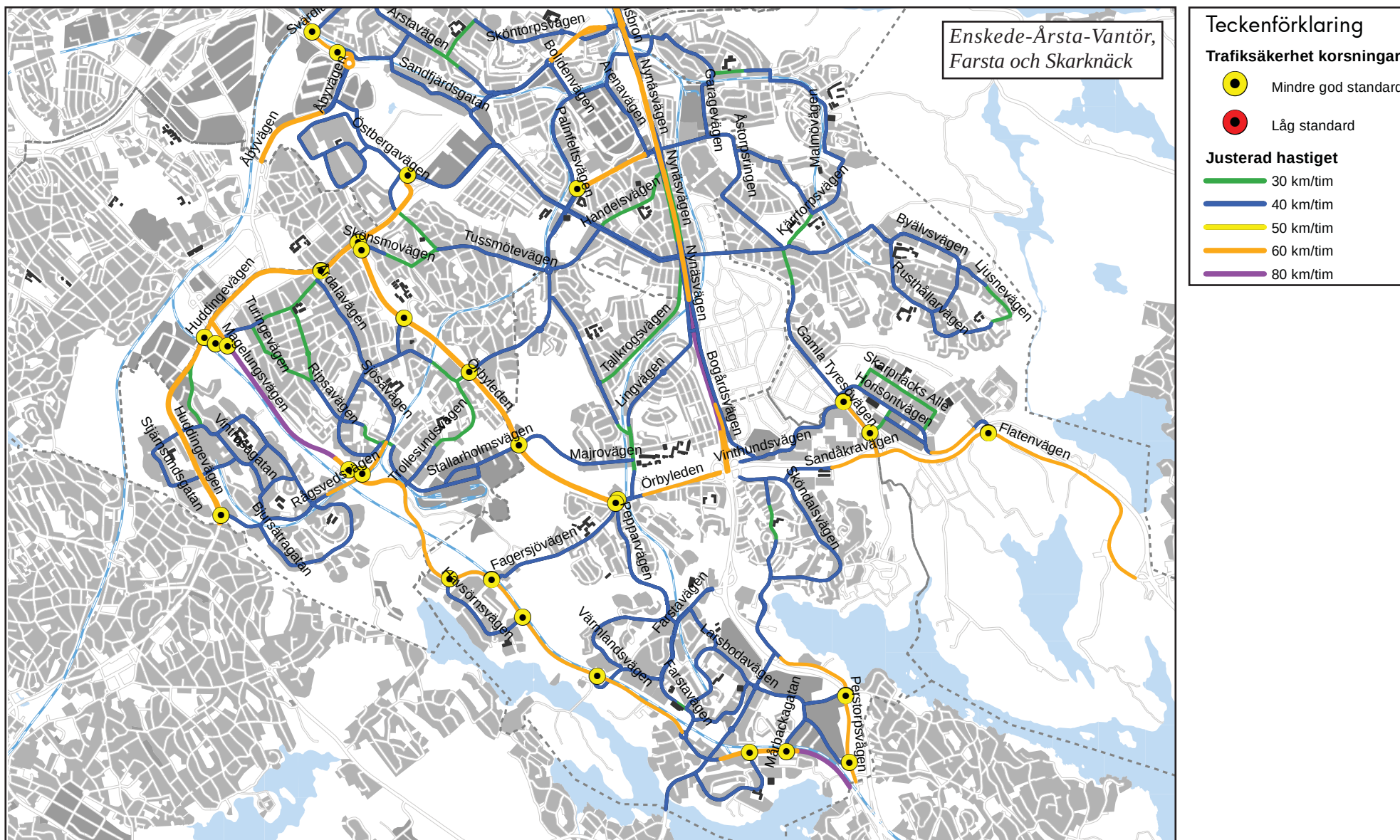
— 40 km/tim

— 50 km/tim

— 60 km/tim

— 80 km/tim



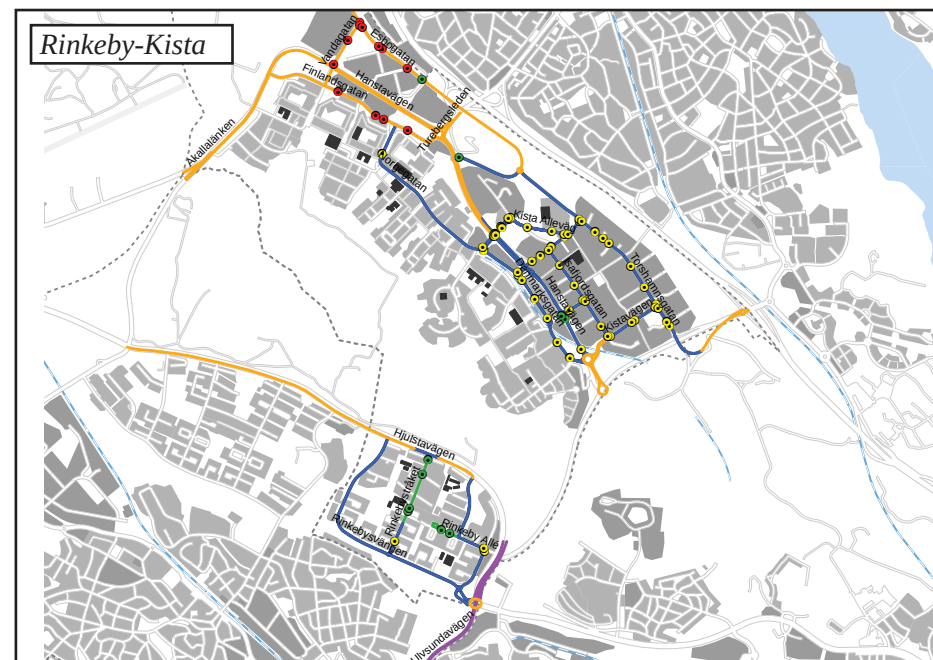
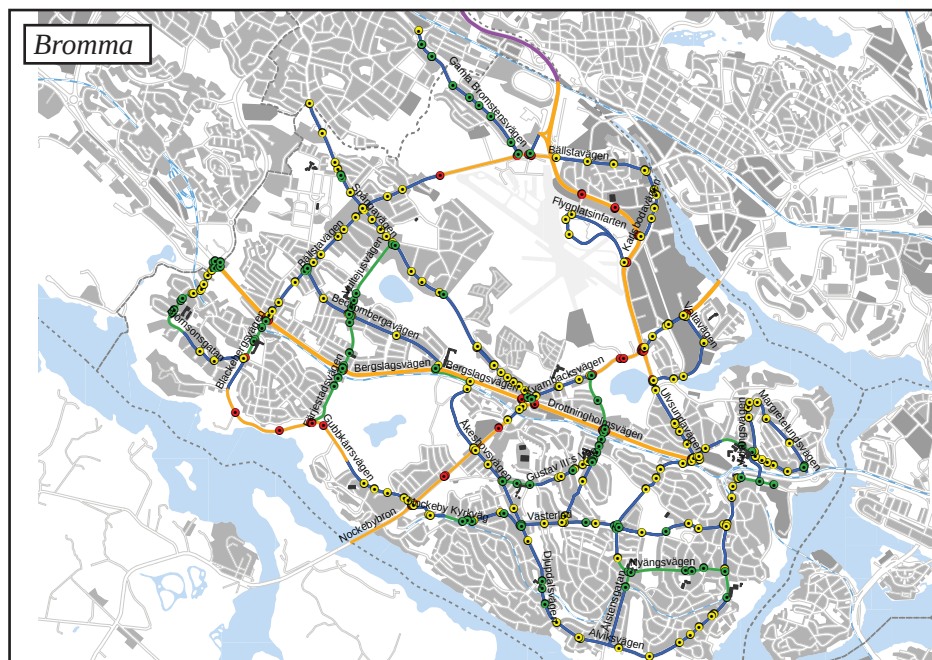


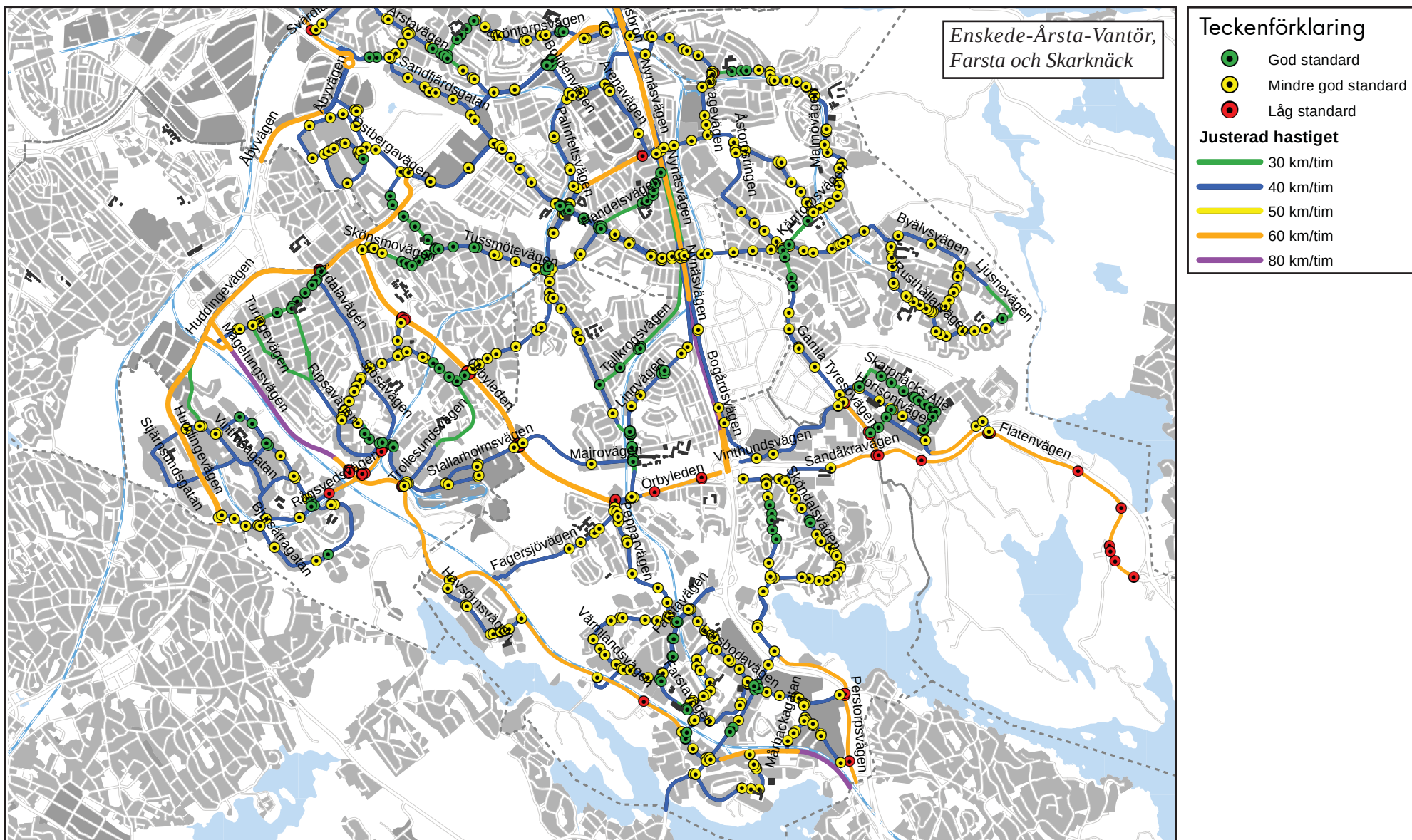
Teckenförklaring

- God standard
- Mindre god standard
- Låg standard

Justerad hastighet

- 30 km/tim
- 40 km/tim
- 50 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 fjärde och sista fortsättningsutredningen som gjorts av hastighetsgränser av stadsdelsområden inom Stockholms stad.

Kommande arbete, efter att planen gått på remiss och antagits, innebär att skylta om till nya hastighetsgränser samt genomföra åtgärder som stödjer hastighetsvalet.

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.