

HASTIGHETSPLAN STOCKHOLM

DELOMRÅDE 4: BROMMA, ÄLVSJÖ OCH VANTÖR



SLUTVERSION
2020-05-29

UPPDRAG

Uppdragsnamn: Rev. Hastighetsplan del 4 och 5
Titel på rapport: Hastighetsplan Stockholm
Delområde 4: Bromma, Älvsjö och Vantör
Version: Slutversion
Datum: 2020-05-29

MEDVERKANDE

Beställare: Trafikkontoret Stockholms stad
Kontaktperson: Amat Jobe

Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Marlene Sjödin
Madeleine Almqvist

Handläggare: Vera Belaieff
Jonas Frejd

Kvalitetsgranskning: Per Francke

Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 553194-7986



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING.....	4
Begreppsförklaring	4
Principer för nya hastighetsgränser	5
Åtgärdsbehov vid hastighetsjustering.....	5
Förslag till nya hastighetsgränser	5
BULLER, LUFTKVALITET OCH VIBRATIONER.....	6
Buller	6
Luftkvalitet	6
Vibrationer.....	7
BROMMA	8
ÄLVSJÖ	42
VANTÖR	56
FORTSATT ARBETE	76



INLEDNING

Stockholms stad gör en översyn av hastighetsgränserna på huvudgator och uppsamlingsgator i staden. Hastighetsplanerna har i grunden 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 (nuvarande Sveriges kommuner och regioner).

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

BEGREPPSFÖRKLARING

I Hastighetsplanen beskrivs huvudgatorna och uppsamlingsgatorna utifrån de förutsättningar och användningsområden gatan har. Begreppsförklaringen här intill presenterar kortfattat vad de olika förutsättningarna innebär.

Stombuss:

Stombussar är bussar med hög turtäthet. I Stockholm är det oftast blå bussar.

Stadsbuss:

Stadsbussar är bussar med lägre turtäthet. I Stockholm är det oftast röda bussar.

Pendlingsstråk:

Pendlingsstråk är cykelstråk med generös bredd som Stockholms stad prioriterar högt. Pendlingsstråk fungerar som regionala cykelstråk och kopplar ihop länets kommuner.

Huvudstråk:

Huvudstråk är cykelstråk som kompletteras pendelstråken för att öka finmaskigheten och genheten i cykelnätet.

Cykelstandard:

Infrastrukturen för cykel har olika god standard. Cykelbana och cykelfält innebär högre standard än cykling i blandtrafik.

Trafikseparering:

Infrastrukturen för cykel kan separeras från motorfordonstrafiken på olika sätt. Räcken, grönska, skydsremsa och kantsten är olika separeringsmetoder.

PRINCIPER FÖR NYA HASTIGHETSGRÄNSER

Hastighetsplanen är ett levande dokument. Detta innebär att planen kan komma att uppdateras i takt med staden utvecklas. Vägar och gator kan få förändrad funktion eller nya behov, exempelvis vid förtätning och exploatering. När gaturummets karaktär förändras krävs en ny översyn över hastighetsregleringen.

ÅTGÄRDSBEHOV VID HASTIGHETSJUSTERING

Åtgärdsbehov finns för de allra flesta sträckor redan idag. Det behöver 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 väg eller gata successivt bör utvecklas.

FÖRSLAG TILL NYA HASTIGHETSGRÄNSER

Stockholms stad har tagit fram principer för hastighetsreglering i staden. Vilken hastighet en gata ska ha beror på gatans förutsättningar. Stadens hastighetsprinciper presenteras här kortfattat.

Stockholms stads principer för hastighetsgränser

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

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

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

60 km/tim: Gator i det övergripande nätet med hög grad av separering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen.

80 km/tim: Gator i det övergripande nätet av trafikledskaraktär med helt separerad gång- och cykeltrafik och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Inga anslutningar på sträcka och korsningspunkter med ett korsningsavstånd på över 600m. Passager bör vara planskilda eller ligga i anslutning till större korsning med lägre hastighetsgräns. Mötesseparering med mitträcke bör finnas vid trafikmängder över 20 000 fordon/dygn eller räfflad mittremsa vid över 10 000 fordon/dygn.

BULLER, LUFTKVALITET OCH VIBRATIONER

BULLER

Riktvärdena för buller anges i dB(A), där indexet (A) visar att ljudets frekvenser viktats på ett sätt som motsvarar det mänskliga örat. Naturvårdsverkets riktvärden för buller från vägtrafik vid befintliga bostäder innebär en gräns på 55 dB(A).

En höjning av hastigheten från 30 km/h till 40 km/h beräknas endast ge en marginell skillnad. En höjning från 50 km/h till 60 km/h beräknas däremot ge en höjning på 1–2 dB(A).

LUFTKVALITET

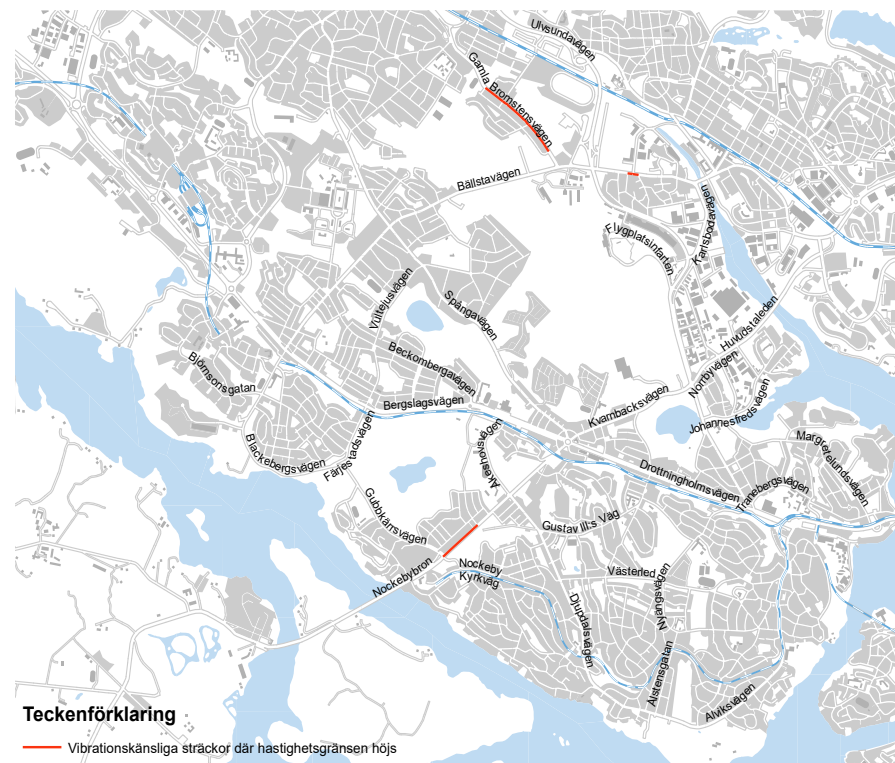
Införande av hastighetsplanen kommer att innebära en viss förändring av olika partikelhalter i luften på de vägar och gator som berörs, och i viss mån på vägar och gator som ligger i anslutning till sträckor med förändrade hastigheter. Generellt kan sägas att halterna av NO₂ ökar då hastigheterna blir lägre, och sjunker då hastigheterna höjs. PM₁₀ minskar med lägre hastighet, och ökar med ökad hastighet.

Bakgrundshalterna i Stockholm är relativt höga, och även i utgångsläget har många gator och vägar halter som tangerar miljömålets riktvärde. Resultat från stadens genomförda luftkvalitetsutredning visar att planerade hastighetsökningar har liten påverkan på halterna av luftföroreningar. Miljökvalitetsnormer för NO₂ och PM₁₀ klaras fortsatt vid alla vägsträckor. Totalt sex vägsträckor ligger dock över målvärdet för PM₁₀ och en sträcka över målvärdet för NO₂. Detta är ingen skillnad mot nuvarande situation.

VIBRATIONER

Information om vibrationer har hämtats från Stockholms stads sammanställning av gator med vibrationsproblem.

I Bromma finns flertalet vibrationskänsliga vägsträckor. I samrådsversionen har tre sträckor som planerar få höjd hastighet identifierats som vibrationskänsliga. Gamla Bromstensvägen, sträckan mellan Trågvägen - Mjolvägen, är vibrationskänslig och föreslogs höjas till 40 km/h. Även en kortare sträcka på Bällstavägen i höjd med Tappvägen är vibrationskänslig och föreslogs höjas till 40 km/h. På vibrationskänsliga Drottningholmsvägen föreslogs en höjning till 60 km/h på sträckan Gubbkärrsvägen - Rånövägen. Efter samrådet har vibrationskänsligheten beaktats på dessa gator och justerats. Gamla Bromstensvägen och Bällstavägen föreslås få en hastighet om 30 km/h på den vibrationskänsliga sträckan. Drottningholmsvägen behåller dagens hastighet om 50 km/h på den vibrationskänsliga sträckan. I Älvsjö och Vantör finns inga vibrationskänsliga vägsträckor som i samrådsversionen föreslås få någon hastighetshöjning.



BROMMA

Dagens hastigheter

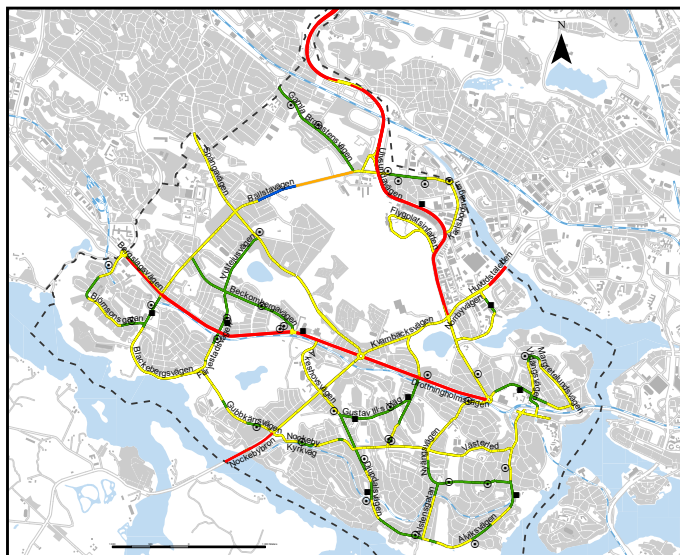
- Skolor i Bromma
- Förskolor i Bromma

Dagens hastigheter i Bromma

- 30
- 40
- 50
- 60
- 70

Delområde

- Bromma



Dagens hastigheter.

Föreslagna hastigheter

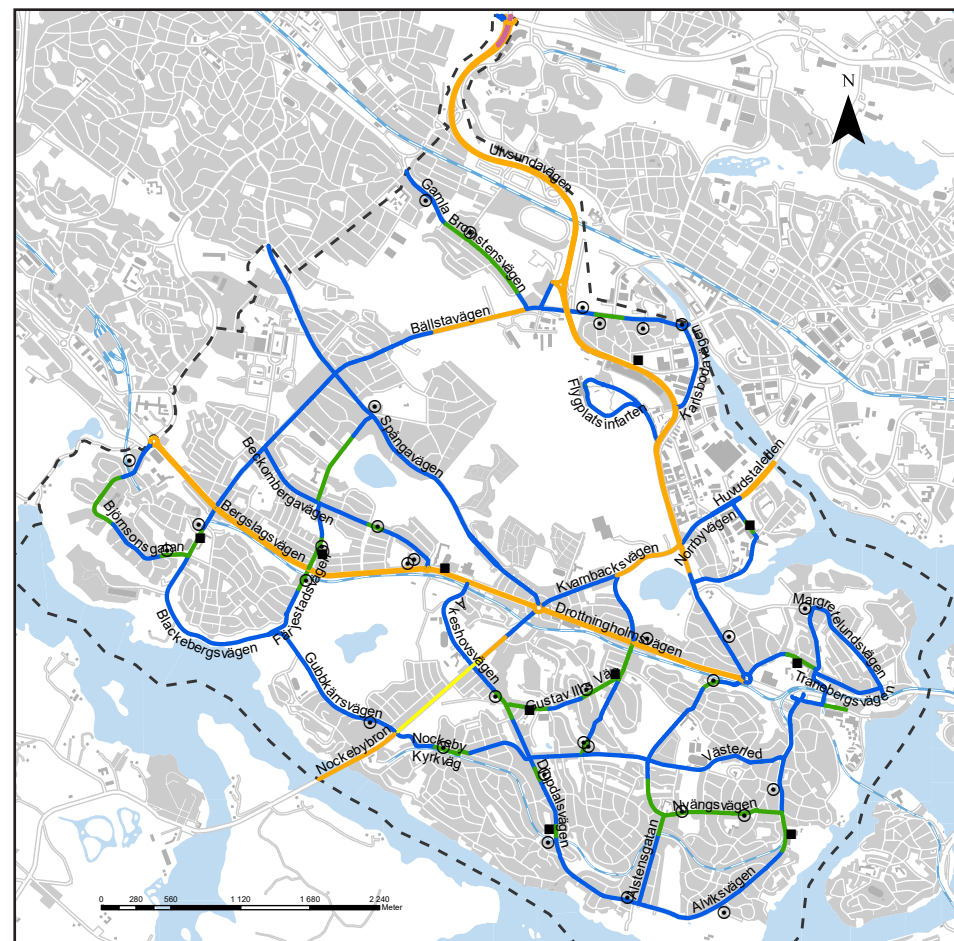
- Skolor i Bromma
- Förskolor i Bromma

Föreslagna hastigheter i Bromma

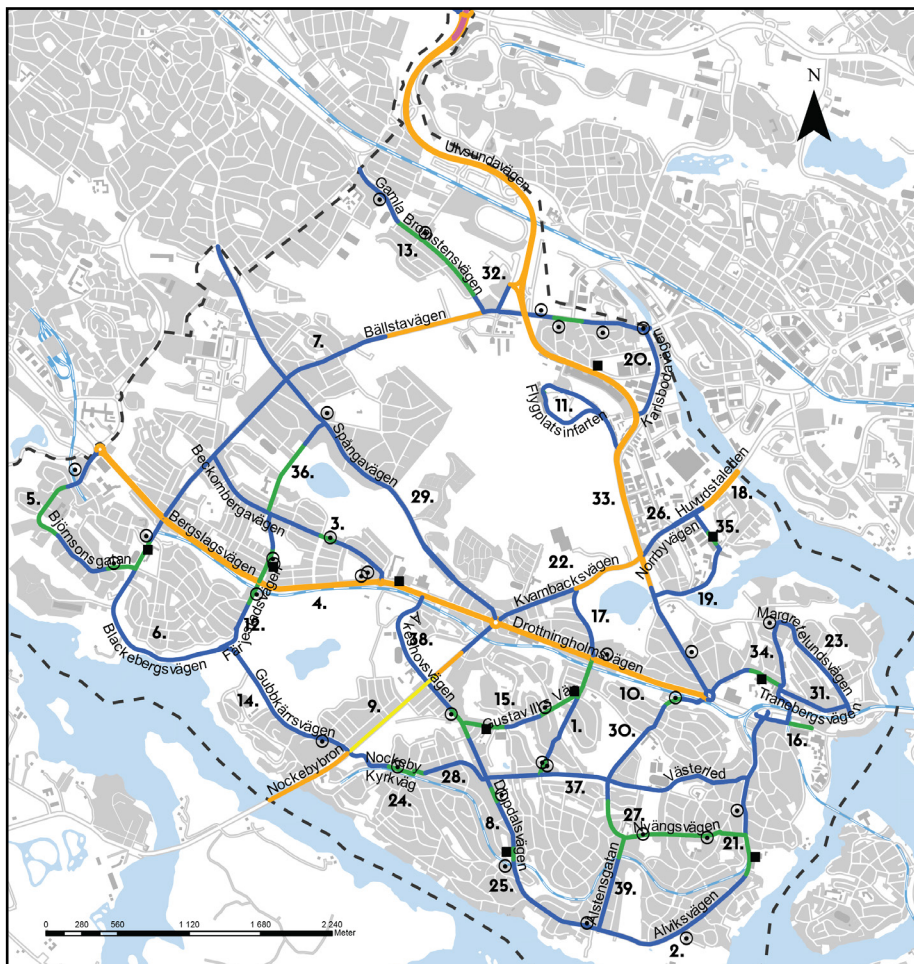
- 30
- 40
- 50
- 60
- 80

Delområde

- Bromma



Föreslagna hastigheter.



Föreslagna hastigheter kopplade till gatunamn.

- | | |
|---|-------------------------|
| 1. Abrahamsbergsvägen | 22. Kvarnbacksvägen |
| 2. Alviksvägen | 23. Margaretelundsvägen |
| 3. Beckomberga vägen | 24. Nockeby Kyrkväg |
| 4. Bergslagsvägen | 25. Nockebyvägen |
| 5. Björnsonsgatan | 26. Norrbyvägen |
| 6. Blackebergsvägen | 27. Nyängsvägen |
| 7. Bällstavägen | 28. Skaldevägen |
| 8. Djupdalsvägen | 29. Spångavägen |
| 9. Drottningholmsvägen (väg 261) | 30. Stora Mossens Backe |
| 10. Drottningholmsvägen (väg 275) | 31. Tranebergsvägen |
| 11. Flygplatsinfarten | 32. Travbanevägen |
| 12. Färjestadsvägen | 33. Ulvsundavägen |
| 13. Gamla Bromstensvägen | 34. Vidängsvägen |
| 14. Gubbkärrsvägen | 35. Voltavägen |
| 15. Gustav III:s väg | 36. Vultejusvägen |
| 16. Gustavslundsvägen | 37. Västerled |
| 17. Hemslöjdsvägen | 38. Åkeshovsvägen |
| 18. Huvudstaboron | 39. Ålstensgatan |
| 19. Johannesfredsvägen | |
| 20. Karlsbodavägen | |
| 21. Klövernvägen (öster om Nyängsvägen) | |

ABRAHAMSBERGSVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid förskolor 30 km/h)	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss (delvis)	Trafikseparering	-

Vägen har flerbostadsbebyggelse, med indragna fasader, på båda sidor. Stadsbuss trafikerar vägens södra och norra del, och i norra änden ligger Abrahamsbergs tunnelbanestation. Flera förskolor finns i direkt anslutning till vägen. Dessa påverkar föreslagna hastigheten och utanför förskolorna föreslås hastigheten regleras till 30 km/h. På övriga sträckor föreslås 40 km/h i enlighet med stadens principer kring hastighetsgränser.



Abrahamsbergsvägen vid Byggmästarevägen, riktning söderut.

ALVIKSVÄGEN (NORR OM VÄSTERLED)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten

Vägsträckan kantas huvudsakligen av bebyggelse på ena sidan och Nockebybanans spår på andra. Passage förbi spåret möjliggörs endast vid hållplatslägen. Föreslagen hastighetsbegränsning är 40 km/h i enlighet med stadens principer kring hastighetsgränser.



Alviksvägen vid Allévägen, riktning norrut.

ALVIKSVÄGEN (SÖDER OM VÄSTERLED)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid förskolor 30 km/h)	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	-

Vägsträckan kantas av bostadsbebyggelse på båda sidor. Även gångbanor finns på båda sidor, men cykling sker i blandtrafik. En skola finns i direkt anslutning till vägen, vilket motiverar en hastighetsreglering om 30 km/h på sträckan utanför denna. På resterande sträckor föreslås 40 km/h i enlighet med stadens principer kring hastighetsgränser.



Alviksvägen vid Sundbydalsvägen, riktning västerut.

BECKOMBERGAVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid förskola 30 km/h)	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	-

Beckombergvägen är en villagata med bebyggelse och utfarter längs hela sträckan. En förskola finns i direkt anslutning till gatan. På sträckan vid förskolan motiveras att behålla en hastighetsbegränsning om 30 km/h. På resterande sträckor föreslås 40 km/h i enlighet med stadens principer kring hastighetsgränser.



Beckombergvägen vid Liljegrensvägen, riktning söderut.

BERGSLAGSVÄGEN (VÄSTER OM BECKOMBERGAVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	60 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Nattbuss	Trafikseparering	Grönremsa

Vägsträckan är bred med två körfält i vardera riktning samt mittbarriär. Tunnelbanan och en separerad gång- och cykelbana finns på ena sidan av vägen och en parallell lokalgata med bebyggelse på den andra. Hastighetsbegränsningen föreslås till 60 km/h i enlighet med stadens principer för hastighetsgränser.



Bergslagsvägen vid Bällstavägen, riktning västerut.

BERGSLAGSVÄGEN (ÖSTER OM BECKOMBERGAVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	60 km/h	Cykelstandard:	-
Kollektivtrafik:	Nattbuss	Trafikseparering	-

Vägsträckan är bred med två körfält i vardera riktning samt mittbarriär. Parallella lokalgator med bebyggelse finns på båda sidor. Gång- och cykeltrafik hänvisas till lokalgatorna. Hastighetsbegränsningen föreslås till 60 km/h i enlighet med stadens principer för hastighetsgränser.



Bergslagsvägen vid Åkeshovs tunnelbanestation, riktning västerut.

BJÖRNSSONSGATAN

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid förskola 30 km/h)	Cykelstandard:	Blandtrafik/ Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Grönremsa

Gatan har flerbostadsbebyggelse på båda sidor. Norr om Wergelandsgatan finns cykelbana men i övrigt sker cykling i blandtrafik. En förskola finns på sträckan i direkt anslutning till gatan. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 30 km/h mellan Blackebergsvägen - Porthansvägen via förskolan, samt från nummer 185 till Ibsegatan. Resterande sträckor föreslås regleras med 40 km/h.



Björnssonsgatan vid nr 64, riktning österut.

BLACKEBERGSVÄGEN (NORR OM CARL-LARSSONS VÄG)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Förslag ny hastighet:	40 km/h (vid skola 30 km/h)	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten/ grönremsa

Utmed sträckan på Blackebergsvägen finns en skola, idrottsplats samt Islandstorgets tunnelbanestation. Gaturummets utformning motiverar en hastighetsbegränsning om 30 km/h i enlighet med stadens principer.



Blackebergsvägen vid Södra Ängby skola, riktning norrut.

BLACKEBERGSVÄGEN (SÖDER OM CARL-LARSSONS VÄG)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafik-separering	Kantsten

Vägsträckan kantas huvudsakligen av grönområden och på en begränsad sträcka av Ängbybadets anläggning. Sträckan föreslås regleras till 40 km/h i enlighet med stadens principer för hastighetsgränser. Sommartid föreslås att hastigheten begränsas till 30 km/h förbi badplatsen.



Blackebergsvägen vid anslutande gångväg från Ängbyhöjden, riktning österut.

BÄLLSTAVÄGEN (VÄSTER OM TORNVAKTARGRÄND)

Befintlig hastighetsgräns:	40/50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/hög täthet	Trafik-separering	Kantsten/Grönremsa

Sträckan på Bällstavägen är en villagata med utfarter ut mot gatan. De två körfälten separeras längs större delen av sträckan av en mittremsa av gatsten. Sträckan är ett pendelcykelstråk. De gemensamma gång- och cykelbanorna är dock så smala att cykling i praktiken sker i blandtrafik. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en reglering med 40 km/h längs sträckan.



Bällstavägen vid Kyrkoherdevägen, riktning västerut.

BÄLLSTAVÄGEN (TORNVAKTAGRÄND - ULVSUNDAVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	40/50/60 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40/60 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/hög täthet	Trafikseparering	Kantsten

Vägsträckan passerar Brommafältet och saknar helt bebyggelse. Över en del av sträckan sker inflygning till Bromma flygplats. Vägen korsas av en friliggande gång- och cykelväg. Sträckan från Tornvaktargränd till och med den korsande gång- och cykelvägen föreslås regleras till 40 km/h, och likaså sträckan närmast Ulvsundavägen där busshållplats finns. Resterande sträcka regleras till 60 km/h i enlighet med stadens principer.



Bällstavägen vid Brommafältet, riktning österut.

BÄLLSTAVÄGEN (ÖSTER OM ULVSUNDAVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	30/40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana/Cykelväg
Kollektivtrafik:	Stombuss/hög täthet	Trafikseparering	Kantsten

Vägsträckan kantas av bostadsbebyggelse och viss centrumverksamhet. Delar av sträckan i anslutning till centrumverksamheten är vibrationskänslig. Med anledning av detta föreslås hastigheten regleras till 30 km/h mellan Hagelstavägen och Tegelbergsvägen, där sträckan inkluderar det känsliga området samt centrumområdet. Övriga sträckor föreslås få en hastighetsreglering om 40 km/h i enlighet med stadens principer.



Bällstavägen vid Hagelstavägen, riktning österut.

DJUPDALSVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid förskolor 30 km/h)	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	-

Djupdalsvägen är en villagata med utfarter och smala gångbanor separerade med grönska. Cykling sker dock i blandtrafik. Längs sträckan finns två förskolor i direkt anslutning till vägen. Dessa förskolor, samt en kortare vibrationskänslig sträcka intill, motiverar att vägsträckorna utanför de respektive förskolorna regleras till 30 km/h. Övriga sträckor föreslås få en hastighetsreglering om 40 km/h i enlighet med stadens principer.



Djupdalsvägen vid nr 74, riktning söderut.

DROTTNINGHOLMSVÄGEN 261 (VÄSTER OM GUBBKÄRRSVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	60 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/hög täthet	Trafikseparering	Kantsten/Räcke

Vägsträckan består dels av en fyrfältig bro mot Kärsön och en lika bred väg med ensidig bebyggelse. Osammanhängande separering med räcke finns på delar av bron. På sträckan föreslås 60 km/h i enlighet med stadens principer för hastighetsgränser.



Drottningholmsvägen vid bron mot Kärsön, riktning västerut.

DROTTNINGHOLMSVÄGEN 261 (GUBBKÄRRSVÄGEN-ÅKESHOVSVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	50 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/hög täthet	Trafik-separering	Grönremsa

Vägsträckan är en fyrfältig väg. Väster om Gurlitavägen finns separerad cykelbana och på övriga sträckor hänvisas cyklister till parallella lokalgator. En del av sträckan är känslig för vibrationer och den signalreglerade korsningen på sträckan saknar vänstersvängfält. Med anledning av detta föreslås att 50 km/h kvarstår, likt dagens hastighetsgräns.



Drottningholmsvägen vid Gubbkärrsvägen, riktning sydväst.

DROTTNINGHOLMSVÄGEN 261 (ÖSTER OM ÅKESHOVSVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40/50/60 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/hög täthet	Trafik-separering	Kantsten/Grönremsa

Vägsträckan är fyrfältig och har sparsamt med bebyggelse längs sidorna. Vägen passerar dock Brommaplans busstation. En signalreglerad korsning utan vänstersvängkörfält finns mot Åkeshovsvägen, varför hastigheten genom korsningen föreslås kvarstå som 50 km/h. Sträckan närmast Brommaplan föreslås få 40 km/h och övrig sträcka föreslås få en reglering om 60 km/h i enlighet med stadens principer.



Drottningholmsvägen vid Knyppestavägen, riktning sydväst.

DROTTNINGHOLMSVÄGEN 275

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	60 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Nattbuss	Trafikseparering	Grönremsa

Drottningholmsvägen, sträckan väster om Stora Mossens backe, är en fyrfärlig väg med bebyggelse längs en parallell lokalgata på ena sidan. Tunnelbana och pendlingsstråk på cykelväg finns på andra sidan gatan. Sträckan föreslås få en reglering om 60 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



Drottningholmsvägen vid Riksbysvängen, riktning österut.

FLYGPLATSINFARTEN

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	-

Flygplatsinfarten utgör en slinga för transport till och från Bromma flygplats. Ingen trafikseparering finns för cyklister. Gatan föreslås få en reglering om 40 km/h i enlighet med stadens principer.



Flygplatsinfarten vid Ulvsundavägen, riktning söderut.

FÄRJESTADSVÄGEN (NORR OM ÄNGBYHÖJDEN)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	30/40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafik-separering	-

Vägsträckan har centrumverksamhet i norra änden intill Ängbyplans tunnelbanestation, och resterande sträcka har bostadsbebyggelse på ena sidan och grön- och rekreationsområden på andra. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en begränsning om 30 km/h vid tunnelbanestationen och 40 km/h på resterande sträcka.



Färjestadsvägen vid Roslinvägen, riktning norrut.

FÄRJESTADSVÄGEN (SÖDER OM ÄNGBYHÖJDEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafik-separering	-

Vägsträckan är smal och kantas av skog på båda sidor. En gångbana finns men cykling sker i blandtrafik. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en begränsning om 40 km/h på sträckan.



Färjestadsvägen vid Gubbkärrsvägen, riktning norrut.

GAMLA BROMSTENSVÄGEN (ÖSTER OM TRÅGVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	30/40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik/ Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Grönremsa

Sträckan är en villagata med bebyggelse på ena sidan. Körfälten separeras med refuger för att hålla ner hastigheten på gatan. Gatan har problem med vibrationer och hastighetshöjning är inte att rekommendera. En kort sträcka närmast Bällstavägen har separerad cykelbana, men i övrigt sker cykling i blandtrafik. På den korta sträckan närmast Bällstavägen föreslås 40 km/h och på resterande sträcka 30 km/h med hänsyn till vibrationskänsligheten.



Gamla Bromstensvägen vid Mjölvägens södra anslutning, riktning norrut.

GAMLA BROMSTENSVÄGEN (VÄSTER OM TRÅGVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid förskola 30 km/h)	Cykelstandard:	Blandtrafik/ Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten

Sträckan har huvudsakligen villabebyggelse på ena sidan och grönområden på andra. Cykelbana finns på sträckan närmast Sundbyvägen, men i övrigt sker cykling i blandtrafik. En förskola finns på sträckan i direkt anslutning till vägen. Förskolan motiveras till 30 km/h på en sträcka utanför denna, och på övriga sträckor föreslås 40 km/h i enlighet med stadens riktlinjer.



Gamla Bromstensvägen vid Ekstocksvägen, riktning nordväst.

GUBBKÄRRSVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafik-separering	Kantsten

Vägen saknar bebyggelse, med undantag från några enstaka platser. Separat cykelbana finns. Enligt stadens principer för hastighetsgränser föreslås 40 km/h på vägen.



Gubbkärrsvägen vid Tältgatan, riktning söderut.

GUSTAV III:S VÄG

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid förskola och skolor 30 km/h)	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss (delvis)	Trafik-separering	-

Vägen har huvudsakligen dubbelsidig bebyggelse där cykling sker i blandtrafik. Buss trafikerar gatan öster om Rörläggärvägen. En förskola och två skolor finns på sträckan i direkt anslutning till vägen. Förskolan och skolorna motiverar en hastighetsbegränsning om 30 km/h på de två sträckorna utanför dessa. I övrigt föreslås 40 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



Gustav III:s väg vid Olovslundsvägen, riktning österut.

GUSTAVSLUNDSVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	30/40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/hög täthet	Trafikseparering	Kantsten

Gustavslundsvägen, sträckan parallellt med Drottningholmsvägen, har dubbelsidig bebyggelse och centrumbildning. Gatan korsas i en punkt av tvärbanan. En bussterminal ligger intill och bussar trafikerar sträckan. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en reglering om 30 km/h öster om och 40 km/h väster om Vidängsvägen.



Gustavslundsvägen vid Alviksvägen, riktning österut.

HEMSLÖJDSVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	-

Gatan har flerbostadsbebyggelse på ena sidan och längs stora delar av sträckan ett koloniområde på den andra sidan. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en reglering om 40 km/h på vägen.



Hemslöjdsvägen vid Dukvägen, riktning norrut.

HUVUDSTABRON

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	60 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten/ Räcke

Bron kopplar samman Bromma med Solna och är ett hårdtrafikrum. Ett pendlingsstråk passerar bron och cykelbana finns som delvis är separerad med räcke. Bron föreslås få en reglering om 60 km/h i enlighet med stadens principer.



Huvudstabron, riktning sydväst.

JOHANNESFREDSVÄGEN (VÄSTER OM BJÖRNBACKSVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	-

Vägsträckan är smal och kantas av grönska och berg i dagen. En gång- och cykelväg finns, friliggande från gaturummet. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en reglering om 40 km/h på sträckan.



Johannesfredsvägen vid Björnbacksvägen, riktning västerut.

JOHANNESFREDSVÄGEN (ÖSTER OM BJÖRKBACKSVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	Kantsten

Vägsträckan passerar genom ett industriområde och saknar bostadsbyggnad i direkt anslutning. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en reglering om 40 km/h på sträckan.



Johannesfredsvägen vid Voltavägen, riktning sydväst.

KARLSBODAVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten

Vägen går parallellt med tvärbanan på ena sidan, och på motsatt sida finns verksamheter. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en reglering om 40 km/h på sträckan.



Karlsbodavägen vid Gårdsfogdevägen, riktning norrut.

KLÖVERVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	30 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	-

Klövervägen, väster om Alviksvägen, är en smal villagata med cykling i blandtrafik. Vägens utformning motiverar i enlighet med stadens hastighetsprinciper till en fortsatt reglering om 30 km/h.



Klövervägen vid Nyängsvägen, riktning österut.

KVARNBACKSVÄGEN (VÄSTER OM HEMSLÖJDSVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Hög täthet	Trafikseparering	Kantsten

Vägsträckan har flerbostadsbebyggelse utmed båda sidorna, som dock i huvudsak har entréer åt andra håll. Gatrummet motiverar i enlighet med stadens hastighetsprinciper till en hastighetsbegränsning om 40 km/h.



Kvarnbacksvägen vid Spetsvägen, riktning sydväst.

KVARNBACKSVÄGEN (ÖSTER OM HEMSLÖJDSVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	60 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Hög täthet	Trafikseparering	Kantsten/ Grönremsa

Vägsträckan omges av grönområden i form av skogspartier och fält. Gång- och cykelbanor finns på båda sidor, där norra sidan närmast Ulvsundavägen är separerad med grönremsa. I enlighet med stadens principer föreslås en hastighet om 60 km/h.



Kvarnbacksvägen vid Ulvsunda kvarn, riktning sydväst.

MARGRETELUNDSVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stombuss (delvis)	Trafikseparering	-

Längs Margretelundsvägen, öster om Vidängsvägen, finns bostadsbebyggelse utmed ena sidan av gatan och grönområde på andra. Ingen trafikseparering finns för cyklister. I enlighet med stadens principer föreslås en hastighet om 40 km/h.



Margretelundsvägen vid Kinnekullevägen, riktning söderut.

NOCKEBY KYRKVÄG

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid skola 30 km/h)	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	-

Nockeby kyrkväg, öster om Gubbkärrsvägen, har indragen bostadsbebyggelse på ena sidan och Nockebybanan längs andra sidan. En separerad gångbana finns men cykling sker i blandtrafik. En skola finns på sträckan i direkt anslutning till vägen. En hastighetsgräns på 30 km/h är föreslagen utanför skolan, och resterande sträcka föreslås få en reglering om 40 km/h.



Nockeby Kyrkväg vid Svanhildsvägen, riktning österut.

NOCKEBYVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	-

Nockebyvägen, mellan Alviksvägen och Djupdalsvägen, är en sträcka utan bebyggelse. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en reglering om 40 km/h på sträckan.



Nockebyvägen vid Järpstigen, riktning söderut.

NORRBYVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	50/70 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40/60 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Hög täthet	Trafikseparering	Kantsten

Vägen kantas huvudsakligen av industrifastigheter och berg i dagen. En cykelbana separerad med kansten finns. I enlighet med stadens principer föreslås en reglering om 40 km/h genom korsningen med Voltavägen samt väster om Voltavägen. Öster om Voltavägen föreslås 60 km/h.



Norrbyvägen vid Ekbacksvägen, riktning sydväst.

NYÄNGSVÄGEN (NORR OM VÄSTERLED)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	Kantsten

Gatusträckan kantas av bostadsbebyggelse utmed ena sidan och på andra sidan huvudsakligen av ett koloniområde. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en reglering om 40 km/h på sträckan.



Nyängsgatan vid Mosskroken, riktning norrut.

NYÄNGSVÄGEN (SÖDER OM VÄSTERLED)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid skola 30 km/h)	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafik-separering	-

Gatusträckan kantas delvis av villabebyggelse och delvis av skogs- och grönområden. En skola finns på sträckan intill vägen och vid denna samt på majoriteten av sträckan föreslås en hastighet om 30 km/h. Resterande sträcka närmast korsningen med Västerled föreslås få en reglering på 40 km/h i enlighet med stadens principer.



Nyängsgatan vid Betesgränd, riktning norrut.

SKALDEVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	30 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafik-separering	-

Skaldevägen, sträckan mellan Nockeby torg och Västerled, har bebyggelse på båda sidor av gatan med viss centrumverksamhet i bottenvåningarna. Separerad gångbana finns men cykling sker i blandtrafik. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en reglering om 30 km/h.



Skaldevägen vid Västerled, riktning västerut.

SPÅNGAVÄGEN (ÖSTER OM SEDUMSBACKEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Hög täthet	Trafikseparering	Kantsten

Vägsträckan kantas av flerbostadshus, flertalet med indragna fasader. Cykelbanor finns på båda sidor av gatan och körfälten är delvis separerade av en grön remsa. I enlighet med stadens principer för hastighetsreglering föreslås en hastighet om 40 km/h på sträckan.



Spångavägen vid Salixvägen, riktning österut.

SPÅNGAVÄGEN (SEDUMSBACKEN - BROMMA KYRKVÄG)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Hög täthet	Trafikseparering	Kantsten

Vägsträckan har skogs- och grönområden samt cykelbanor på båda sidor. Ingen bebyggelse finns på sträckan. I enlighet med stadens principer för hastighetsreglering föreslås en begränsning om 40 km/h på sträckan.



Spångavägen vid Bromma Kyrkväg, riktning österut.

SPÅNGAVÄGEN (VÄSTER OM BROMMA KYRKVÄG)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Hög täthet	Trafikseparering	Kantsten

Vägsträckan är en villagata men bebyggelse på båda sidor. Cykelbanor finns på båda sidor om vägen. I enlighet med stadens principer för hastighetsreglering föreslås en begräning om 40 km/h på sträckan.



Spångsvägen vid Vultejusvägen, riktning österut.

STORA MOSSENS BACKE (NORR OM HERMELINSTIGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid förskola 30 km/h)	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	-

Gatusträckan kantas av grönområde på ena sidan och tunnelbanespår och Stora Mossens tunnelbanestation på andra. En förskola finns på sträckan i direkt anslutning till gatan. Med anledning av förskolan föreslås en sträcka utanför denna regleras till 30 km/h. Resterande sträcka föreslås få 40 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



Stora Mossens Backe vid Stora Mossens tunnelbanestation, riktning nordöst.

STORA MOSSENS BACKE (SÖDER OM HERMELINSTIGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	Kantsten

Gatusträckan är en villagata med bebyggelse på båda sidor. Hastigheten föreslås regleras till 40 km/h i enlighet med stadens principer kring hastighetsgränser.



Stora Mossens Backe vid Stavgårdsvägen, riktning norrut.

TRANEBERGSVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30/50km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid skola 30 km/h)	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Stadsbuss	Trafikseparering	-

Tranebergsvägen, väster om Margaretelundsvägen, kantas av bostadshus utmed hela sträckan. En skola finns i direkt anslutning till vägen, och utanför skolan är hastigheten föreslagen att vara 30 km/h. På reserande sträckor föreslås en hastighet om 40 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



Tranebergsvägen vid Hunnebergsvägen, riktning österut.

TRAVBANEVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	50km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	-

Travbanevägen, söder om påfarten mot Ulvsundavägen, har två körfält i vardera riktning. Vägen saknar bebyggelse utmed sidorna. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en reglering om 40 km/h på vägen. Exploateringsplaner finns för området Södra Solvallastaden. Hastighetsregleringen behöver ses över när exploatering sker.



Travbanevägen vid Bällstavägen, riktning norrut.

ULVSUNDAVÄGEN (SÖDER OM JOHANNESFREDSVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten

Vägsträckan har två körfält i vardera riktning med i huvudsak bostadsbebyggelse utmed sträckan. Hastigheten föreslås regleras till 40 km/h i enlighet med stadens principer kring hastighetsgränser.



Ulvsundavägen vid Fältmarskalksvägen, riktning söderut.

ULVSUNDAVÄGEN (JOHANNESFREDSVÄGEN - KVARNBACSVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40/60 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten/Skyddsremsa

Vägsträckan har mittbarriär och två körfält i vardera riktning. Sträckan saknar intilliggande bebyggelse och kantas av grönområden. Cykelbana finns på båda sidor av vägen, där båda sidor separeras av kantsten och ena sidan även av en skiljeremsa. Signalreglerade korsningspunkter utan vänstersvängfält finns. På sträckor genom korsningarna föreslås en hastighet om 40 km/h. Övrig sträcka föreslås få 60 km/h.



Ulvsundavägen norr om Johannesfredsvägen, riktning norrut.

ULVSUNDAVÄGEN (KVARNBACSVÄGEN - BÄLLSTAVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	60 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Grönremsa/Räcke/Kantsten

Vägsträckan passerar intill Bromma Blocks med större butiksverksamheter. Vägen har mittbarriär och två körfält i vardera riktning. Cykelbana finns och är i huvudsak separerad med räcke eller grönremsa, förutom en kortare sträcka närmast Kvarnbacksvägen. Föreslagen hastighet är enligt stadens principer 60 km/h.



Ulvsundavägen vid Bromma Blocks, riktning nordväst.

ULVSUNDAVÄGEN (NORR OM BÄLLSTAVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50/70 km/h	Cykel nät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	60/80 km/h	Cykelstandard:	-
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	-

Vägsträckan har mittbarriär och två körfält i vardera riktning. Bebyggelse saknas längs vägen som är ett hårdtrafikrum. Cyklister hänvisas till andra vägar. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en hastighetsreglering om 60/80 km/h.



Ulvsundavägen vid Karlsbodavägen, riktning norrut.

VIDÄNGSVÄGEN (NORR OM TRANEBERGSVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykel nät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Hög täthet	Trafikseparering	-

Vägsträckan kantas av bostadsbebyggelse och grö- och rekreationsområden. I enlighet med stadens principer om hastighetsgränser föreslås en begränsning på 40 km/h på sträckan.



Vidängsvägen vid Sareksvägen, riktning söderut.

VIDÄNGSVÄGEN (SÖDER OM TRANEBERGSVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Hög täthet	Trafikseparering	-

Längs vägsträckan finns flerbostadsbebyggelse samt viss centrumverksamhet. Även Alviks station med tunnelbana och spårvägar ligger intill vägen. I enlighet med stadens principer om hastighetsgränser föreslås en begränsning om 40 km/h på sträckan.



Vidängsvägen vid Alvik station, riktning norrut.

VOLTAVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid skola 30 km/h)	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	-

Vägen kantas av kontors- och verksamhetsbebyggelse på ena sidan och grönområde på den andra. En skola finns på sträckan i direkt anslutning till vägen. Skolan motiverar en hastighet om 30 km/h på en sträcka utanför. I övrigt föreslås en reglering om 40 km/h.



Voltavägen vid Norrbyvägen, riktning söderut.

VULTEJUSVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid skola 30 km/h)	Cykelstandard:	Blandtrafik/ Cykelbana
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	Grönremsa

Vägen är en villagata som bitvis kantas av grönområde. En delsträcka av vägen har cykelbana. En skola finns längs vägen. På sträcka vid skolan samt sträcka närmast Bergslagsvägen föreslås 30 km/h. Sträckan närmast Spångavägen samt söder om korsningen med Beckomberga vägen föreslås regleras till 40 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



Vultejusvägen vid Dybecksvägen, riktning norrut.

VÄSTERLED (VÄSTER OM ABRAHAMSBERGSVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	-

Gatusträckan är en villagata där separerade gångbanor finns men cykling sker i blandtrafik. I enlighet med stadens principer kring hastighetsgränser föreslås gatan regleras till 40 km/h.



Västerled vid stugvägen, riktning västerut.

VÄSTERLED (ABRAHAMSBERGSVÄGEN-SVEDJEVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten/ Grönremsa

Gatusträckan kantas huvudsakligen av grönområden och viss bostadsbebyggelse på ena sidan. Cykelbanor finns på båda sidor. I enlighet med stadens principer kring hastighetsgränser föreslås gatan regleras till 40 km/h.



Västerled mellan Orrspelsvägen och Grundläggärvägen, riktning österut.

VÄSTERLED (ÖSTER OM SVEDJEVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	-

Gatusträckan kantas av flerbostadsbebyggelse med viss verksamhet i bottenvåningarna. I enlighet med stadens principer kring hastighetsgränser föreslås gatan regleras till 40 km/h.



Västerled vid Gårdsbrogatan, riktning österut.

ÅKESHOVSVÄGEN (NORR OM DROTTNINGHOLMSVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering:	Grönremsa

Vägsträckan kantas på ena sidan huvudakligen av grönområden och på andra av en skola och idrottsanläggning. En grönseparerad cykelbana finns men upphör norrut närmast Bergslagsvägen. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en reglering om 40 km/h.



Åkeshovsvägen vid Åkeshov BP, riktning norrut.

ÅKESHOVSVÄGEN (SÖDER OM DROTTNINGHOLMSVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid förskola 30 km/h)	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering:	Grönremsa

Vägsträckan har flerbostadsbebyggelse på båda sidor. En förskola motiverar att 30 km/h föreslås utanför denna. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en reglering om 40 km/h.



Åkeshovsvägen vid Gurlitavägen, riktning norrut.

ÅLSTENSGATAN (NORR OM BERGVIKSVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	30 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	-

Gatusträckan kantas av bostadsbebyggelse och centrumverksamhet och intill sträckan ligger även Nockebybanans station Ålstensgatan. I enlighet med stadens riktlinjer kring hastighetsgränser föreslås att en reglering om 30 km/h behålls på sträckan.



Ålstensgatan vid Nyängsvägen, riktning söderut.

ÅLSTENSGATAN (SÖDER OM BERGVIKSVÄGEN)

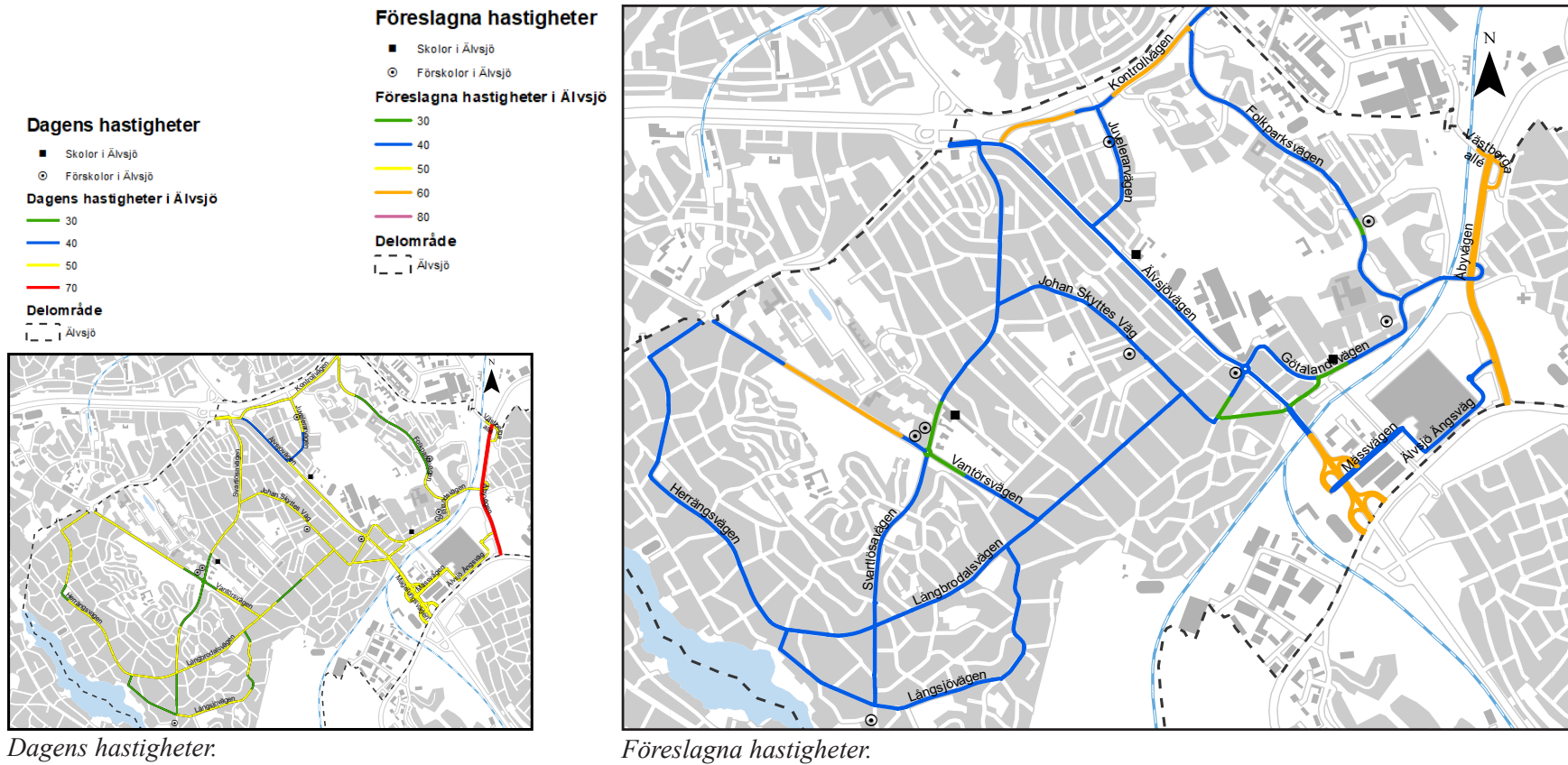
Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	Grönremsa

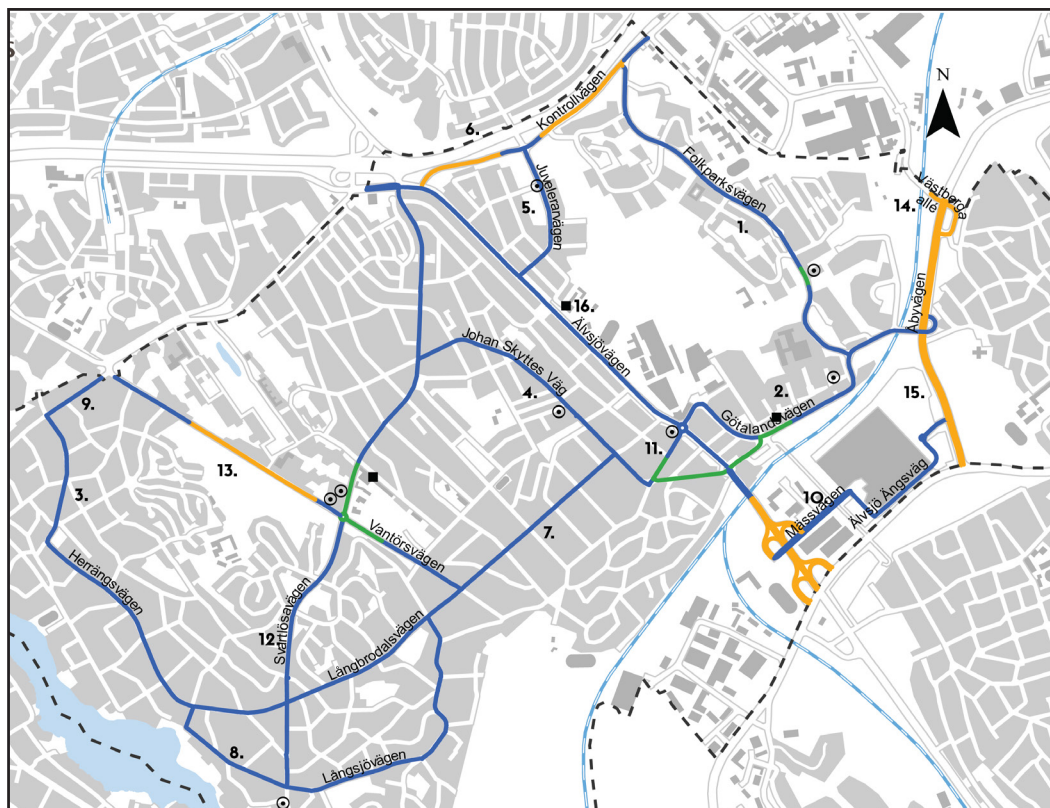
Gatusträckan kantas av flerbostadsbebyggelse och kedjehus utmed hela sträckan, med delvis indragna fasader eller entréer åt andra håll. I enlighet med stadens principer kring hastighetsgränser föreslås en reglering om 40 km/h på sträckan.



Ålstensgatan vid Alviksvägen, riktning norrut.

ÄLVSJÖ





1. Folkparksvägen
2. Götlandsvägen
3. Herrängsvägen
4. Johan Skyttes väg
5. Juvelerärvägen
6. Kontrollvägen
7. Långbrodalsvägen
8. Långsjövägen
9. Mickelsbergsvägen
10. Mässvägen
11. Sjättenovembervägen
12. Svartlösavägen
13. Vantörsvägen
14. Västberga Allé
15. Äbyvägen
16. Älvsjövägen

Föreslagna hastigheter kopplade till gatunamn.

FOLKPARKSVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid skola 30 km/h)	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten/Grönremsa

Folkparksvägen har varierande enkel- och dubbelsidig flerbostadsbebyggelse, indragen från vägen. En förskola finns intill vägen, vilken motiverar en hastighetsreglering om 30 km/h utanför fastigheten. Resterande sträcka föreslås få en reglering om 40 km/h, i enlighet med stadens principer kring hastighetsgränser.



Folkparksvägen vid Tåhättevägen, riktning söderut.

GÖTALANDSVÄGEN (VÄSTER OM SOLBERGA ÄNGSVÄG)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid förskola 30 km/h)	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten

Vägsträckan kantas av centrumverksamhet, Älvsjö station och tätare flerbostadsbebyggelse och lokaler nära inpå vägen. En förskola finns slängs gatan, utanför vilken 30 km/h föreslås. Resterande sträcka föreslås få en reglering med 40 km/h, i enlighet med stadens principer kring hastighetsgränser.



Götalandsvägen vid Älvsjö station, riktning österut.

GÖTLANDSVÄGEN (ÖSTER OM SOLBERGA ÄNGSVÄG)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering:	Kantsten

Vägsträckan har ett körfält i vardera riktning med huvudsakligen separat cykelväg utanför vägområdet. Över bron finns cykelbana. Bebyggelse saknas generellt längs vägen. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en reglering om 40 km/h.



Götalandsvägen vid Toffelbacken, riktning västerut.

HERRÄNGSVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering:	-

Vägen går genom ett villaområde med bebyggelse på båda sidor. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en reglering om 40 km/h.



Herrängsvägen vid Tussilagostigen, riktning.

JOHAN SKYTTE VÄG (VÄSTER OM SJÄTTENOVEMBERVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafik-separering	-

Vägsträckan går genom villaområde med bebyggelse på båda sidor. Busstrafik trafikerar längs hela sträckan. I enlighet med stadens principer kring hastighetsgränser föreslås en reglering om 40 km/h.



Johan Skyttes väg vid Harvstigen, riktning norrut.

JOHAN SKYTTE VÄG (ÖSTER OM SJÄTTENOVEMBERVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	30 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik/ Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Stadsbuss (delvis)	Trafik-separering	Kantsten

Vägsträckan kantas av bostadsbebyggelse och viss centrumverksamhet. Cykling sker generellt i blandtrafik, men en kortare sträcka intill Älvsjö stationsgata har cykelbana. Buss trafikerar endast öster om Älvsjövägen. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås sträckan regleras med 30 km/h.



Johan Skyttes väg vid Älvsjövägen, riktning österut.

JUVELERARVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	40/50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten

Juvelerarvägen kantas av varierande enkel- och dubbelsidig bostadsbebyggelse samt grönska. Kvarteret närmast Älvsjövägen har även mindre centrumverksamheter. Vägen föreslås få en hastighet om 40 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



Juvelerarvägen vid Smyckegränd, riktning söderut.

KONTROLLVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40/60 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten

Vägen saknar intilliggande bebyggelse, förutom längst i öster där verksamheter finns på södra sidan. Cykelbana finns, separerad med kansten. Den signalreglerade korsningen med Juvelerarvägen har inget vänstervägfält, varför 40 km/h föreslås genom korsningen. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås vägen i övrigt regleras till 60 km/h.



Kontrollvägen vid Diamantbacken, riktning norrut.

LÅNGBRODALSVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss (delvis)	Trafik-separering	-

Långbrodalsvägen går genom ett villaområde med utfarter direkt från villatomter. Nästan hela gatan trafikeras av busstrafik, utom sträckan mellan Svartlösavägen och Långsjövägen. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en reglering om 40 km/h.



Långbrodalsvägen vid Spindelvägen, riktning norrut.

LÅNGSJÖVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafik-separering	-

Långsjövägen, sträckan mellan Herrängsvägen och Bromsvägen, går genom ett villaområde med bebyggelse på båda sidor. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en reglering om 40 km/h.



Långsjövägen vid Svartlösavägen, riktning österut.

MAGELUNGSVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	60 km/h	Cykelstandard:	-
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Stadsbuss	Trafik-separering	-

Magelungsvägen, mellan Älvsjövägen och Huddingevägen, utgör ett transportrum där biltrafiken är helt separerad från gång- och cykeltrafiken. Pendlingsstråk för cyklister går utanför gaturummet längs hela sträckan. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås sträckan till 60 km/h.



Magelungsvägen vid Mässkopplet, riktning västerut.

MICKELSBERGSVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafik-separering	-

Mickelsbergsvägen, sträckan väster om Vantörsvägen, går igenom ett villaområde med bebyggelse på båda sidor. En hastighetsreglering till 40 km/h föreslås i enlighet med stadens principer för hastighetsgränser.



Mickelsbergsvägen vid Solrosvägen, riktning västerut.

MÄSSVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten/ Grönremsa

Vägen utgör en entrégata till Stockholmsmässan och ytterligare ett par verksamheter finns längs sträckan. Cykelbanor finns på båda sidor och är huvudsakligen separerad med kantsten. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en reglering om 40 km/h.



Mässvägen vid Älvsjö Gårdsväg, riktning österut.

SJÄTTENOVEMBERVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	30/40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	-

Sjättenovembervägen, sträckan norr om Johan Skyttes väg, går genom ett villaområde med bebyggelse på båda sidor. I enlighet stadens principer kring hastighetsgränser föreslås att sträckan regleras till 30 km/h söder om och 40 km/h norr om Blackensvägen.



Sjättenovembervägen vid Blackensvägen, riktning söderut.

SVARTLÖSAVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid skola 30 km/h)	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten

Svartlösavägen, norr om Långsjövägen, kantas huvudsakligen av grönska och villor. Ett mindre antal flerbostadshus och små centrumverksamheter finns längs sträckan. En skola finns i direkt anslutning till vägen. Med anledning av skolan föreslås en kortare sträcka regleras till 30 km/h. Resterande sträcka föreslås regleras till 40 km/h i enlighet med stadens principer kring hastighetsgränser.



Svartlösavägen vid Krattvägen, riktning söderut.

VANTÖRSVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40/60 km/h (vid förskola 30 km/h)	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss (delvis)	Trafikseparering	Kantsten/ Grönremsa

Vägen har bebyggelse på ena sidan och grönområden på andra. Cykelbanan varierar mellan att vara separerad med grönska och helt friliggande. Kvarteret mellan Lindbodavägen och Långbrodalsvägen har villor på båda sidor och cykelbanan separeras endast med kantsten. En förskola motiverar 30 km/h på en sträcka öster om Svartlösavägen. En sträcka strax väster om Svartlösavägen regleras med 60 km/h och resterande delsträckor med 40 km/h i enlighet med stadens principer.



Vantörsvägen vid Lindbodavägen, riktning söderut.

VÄSTBERGA ALLÉ

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	60 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Räcke

Västberga allé, sträckan på bron över Åbyvägen och järnvägen, är ett transportrum utan bebyggelse. Cykelbana finns och är huvudsakligen separerad med räcke och delvis helt friliggande på en cykelbro. I enlighet med stadens principer om hastighetsgränser föreslås en reglering om 60 km/h på bron.



Västberga Allé på bron över Åbyvägen, riktning västerut.

ÅBYVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	60 km/h	Cykelstandard:	-
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	-

Vägen är ett transportrum med två körfält i vardera riktning, separerade av en mittbarriär. Gång- och cykelvägar finns utanför gaturummet. En hastighet om 60 km/h föreslås i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



Åbyvägen vid Brännkyrka Kyrka, riktning söderut.

ÄLVSJÖVÄGEN (VÄSTER OM KONTROLLVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Stadsbuss	Trafikseparering	Grönremsa

Vägsträckan är ett trafikrum med två körfält och utan bebyggelse längs sidorna, med anslutande på- och avfarter till Södertäljevägen/E4. I enlighet med stadens principer om hastighetsgränser föreslås en reglering om 40 km/h på vägsträckan.



Älvsjövägen vid Svartlösavägen, riktning västerut.

ÄLVSJÖVÄGEN (KONTROLLVÄGEN - JUVELARVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	40/50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Stadsbuss	Trafikseparering	Grönremsa

Sträckan har villabebyggelse på ena sidan och en cykelbana och grön-ska på andra sidan. I enlighet med stadens principer om hastighetsgränser föreslås en reglering om 40 km/h på vägsträckan.



Älvsjövägen vid Juvelarvägen, riktning norrut.

ÄLVSJÖVÄGEN (JUVELARVÄGEN - SJÄTTENOVEMBERVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Stadsbuss	Trafik-separering	Kantsten/ Räcke

Sträckan har bebyggelse i form av både bostäder och verksamheter på ena och delvis båda sidor vägen. Cykelbanan är delvis helt friliggande. I enlighet med stadens principer om hastighetsgränser föreslås en reglering om 40 km/h på vägsträckan.



Älvsjövägen vid Kämpetorpshallarna, riktning norrut.

ÄLVSJÖVÄGEN (ÖSTER OM SJÄTTENOVEMBERVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Stadsbuss (delvis)	Trafik-separering	Kantsten

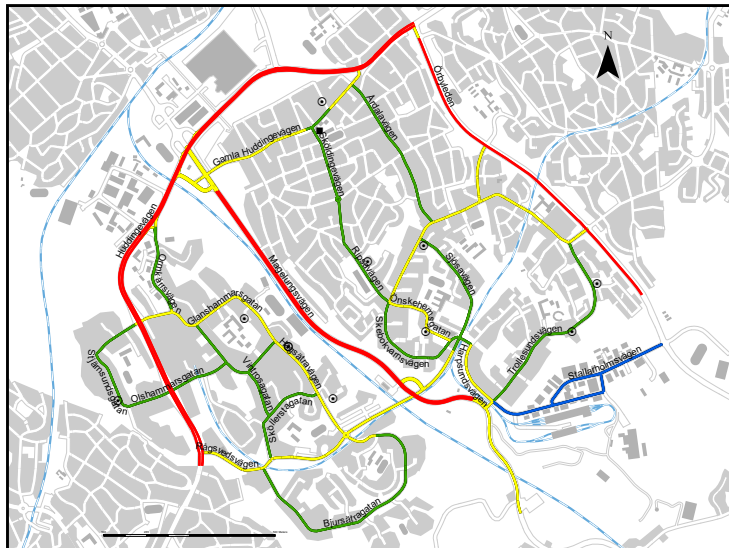
Sträckan kantas huvudsakligen av flerbostadshus på båda sidor intill vägen, där även cykelbanor finns på båda sidor. I enlighet med stadens principer om hastighetsgränser föreslås en reglering om 40 km/h på sträckan.



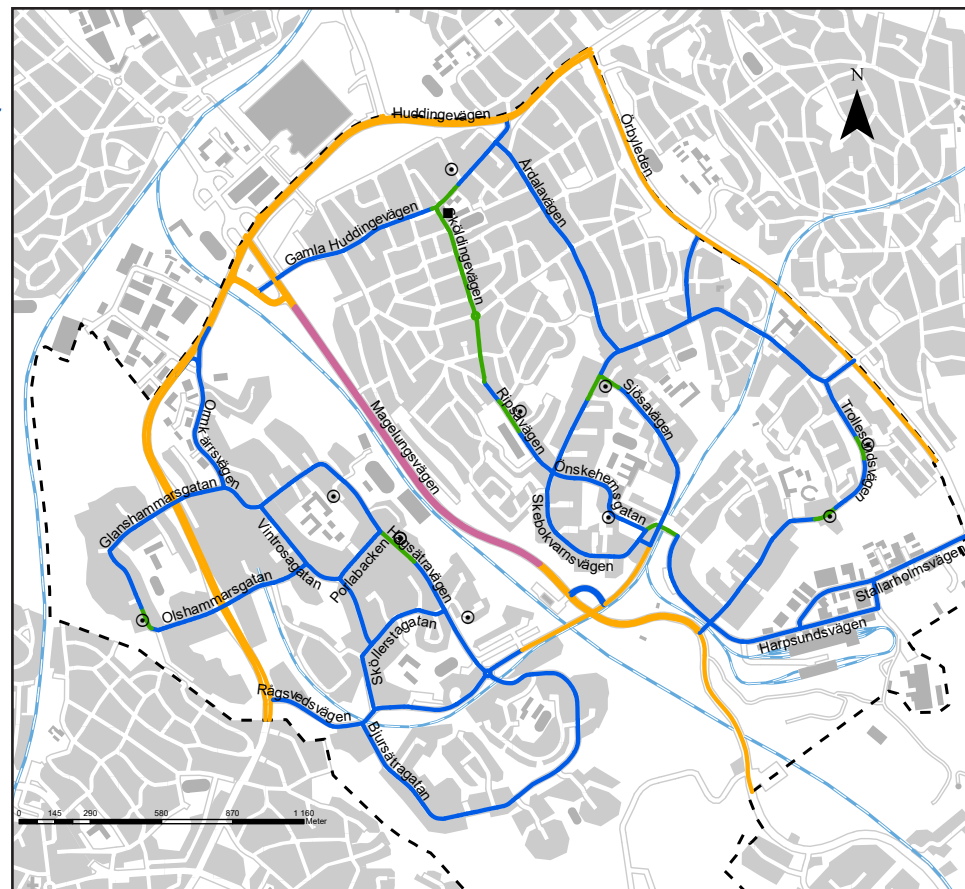
Älvsjövägen vid Sjättenovembervägen, riktning norrut.

VANTÖR

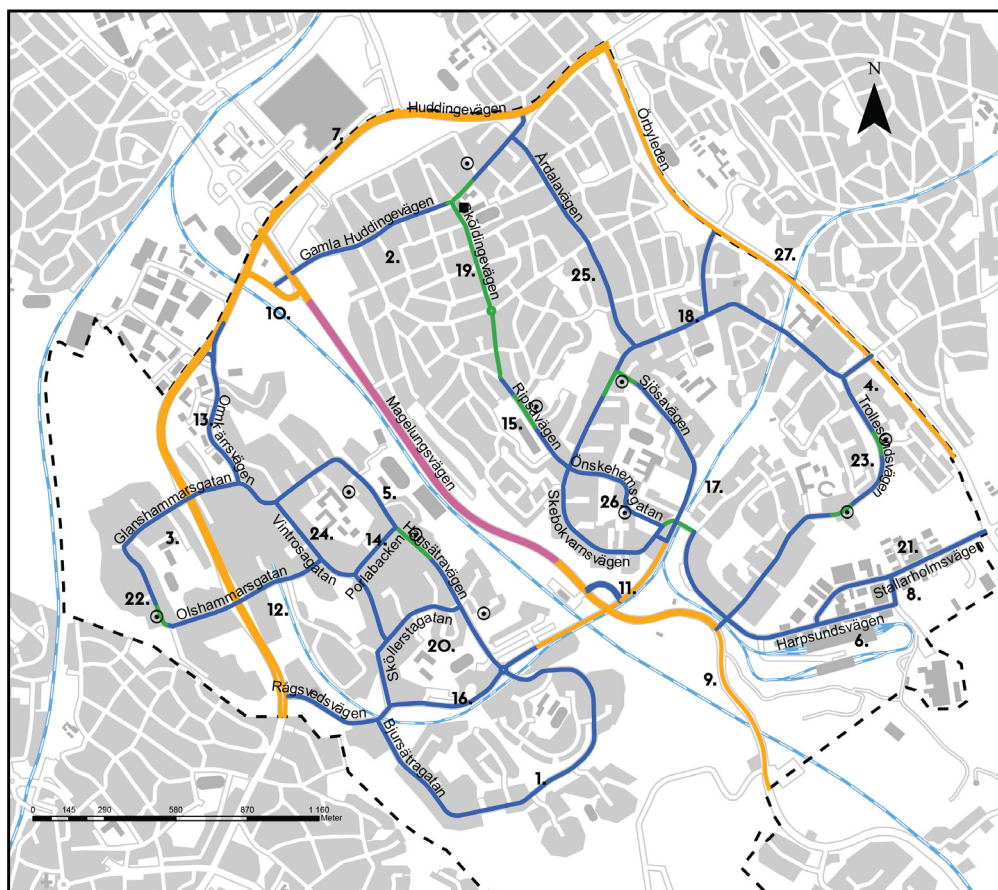
- Dagens hastigheter**
- Skolor i Vantör
 - ⊙ Förskolor i Vantör
- Dagens hastigheter i Vantör**
- 30
 - 40
 - 50
 - 70
- Delområde**
- Vantör
- Föreslagna hastigheter**
- Skolor i Vantör
 - ⊙ Förskolor i Vantör
- Föreslagna hastigheter i Vantör**
- 30
 - 40
 - 50
 - 60
 - 80
- Delområde**
- Vantör



Dagens hastigheter.



Föreslagna hastigheter.



Föreslagna hastigheter kopplade till gatunamn.

- | | |
|------------------------|-----------------------|
| 1. Bjursätragatan | 18. Skebokvarnsvägen |
| 2. Gamla Huddingevägen | 19. Sköldingsvägen |
| 3. Glanshammarsgatan | 20. Sköllerstagatan |
| 4. Grycksbovägen | 21. Stallarholmsvägen |
| 5. Hagsättravägen | 22. Stjärnsundsgatan |
| 6. Harpsundsvägen | 23. Trollesundsvägen |
| 7. Huddingevägen | 24. Vintrosagatan |
| 8. Kviksundsvägen | 25. Årdalavägen |
| 9. Magelungsvägen | 26. Önskehemsgatan |
| 10. Magelungskopplet | 27. Örbyleden |
| 11. Mellanvägsbacken | |
| 12. Olshammargatan | |
| 13. Ormkärsvägen | |
| 14. Porlabacken | |
| 15. Ripsavägen | |
| 16. Rågsvedsvägen | |
| 17. Sjösavägen | |

BJURSÄTRAGATAN

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	-

Gatan har huvudsakligen flerbostadsbebyggelse på båda sidor, indragen från gatan. Ingen trafikseparering finns mellan cyklisterna och motorfordon. I enlighet med stadens principer kring hastighetsgränser föreslås en reglering om 40 km/h.



Bjursättravägen vid Lurstigen, riktning söderut.

GAMLA HUDDINGEVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid skola 30 km/h)	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten

Gatan har flerbostadsbebyggelse utmed båda sidor av gatan, samt ett fåtal verksamheter. En skola finns längs vägen och utanför denna är hastigheten föreslagen att vara 30 km/h. På resterande sträckor föreslås en reglering om 40 km/h.



Gamla Huddingevägen vid Jädersvägen, riktning österut.

GLANSHAMMARSGATAN (VÄSTER OM HUDDINGEVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafik-separering	-

Gatusträckan kantas av flerbostadsbebyggelse som är något indragen från gatan. Sträckan föreslås få en reglering om 30 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



Glanshammarsgatan vid Esplundagränd, riktning österut.

GLANSHAMMARGATAN (ÖSTER OM HUDDINGEVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafik-separering	-

Gatusträckan kantas av flerbostadsbebyggelse som är något indragen från gatan. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en reglering om 40 km/h på sträckan.



Glanshammargatan vid Ormkärsvägen, riktning söderut.

GRYCKSBOVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Stadsbuss	Trafik-separering	-

Grycksbovägen, mellan Örbyleden och Trollesundsvägen, saknar bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Sträckan är ett huvudstråk men cykling sker i blandtrafik. Ett ytterligare friliggande cykelstråk korsar vägen. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en reglering om 40 km/h på vägen.



Grycksbovägen vid Trollesundsvägen, riktning norrut.

HAGSÄTRAVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid förskola 30 km/h)	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss (delvis)	Trafik-separering	-

Vägen kantas av grönområden och indragen flerbostadsbebyggelse. En förskola finns i direkt anslutning till vägen. Utanför förskolan föreslås en hastighet på 30 km/h och på resterande sträckor 40 km/h i enlighet med stadens principer för hastighetsgränser.



Hagsätravägen vid Klockhammarsgränd, riktning söderut.

HARPSUNDSVÄGEN (VÄSTER OM TROLLESUNDSVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Hög täthet	Trafik-separering	-

Vägsträckan kantas av flerbostadsbebyggelse, där husens entréer i de flesta fall är vända bort från gatan. Cykling sker i blandtrafik men friliggande parallella gång- och cykelvägar finns i närheten. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås 40 km/h längs sträckan.



Harpsundsvägen vid nr 143, riktning norrut.

HARPSUNDSVÄGEN (ÖSTER OM TROLLESUNDSVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	40 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Hög täthet	Trafik-separering	-

Vägsträckan passerar huvudaskligen genom ett industriområde. Endast västra delen närmast Trollesundavägen, vilken kantas av grönska, är huvudstråk. Där finns cykelbana som går avskilt från gatan och sedan övergår i en friliggande gång- och cykelväg bakom industrierna. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås 40 km/h på sträckan.



Harpsundsvägen vid Stallarholmsvägen, riktning österut.

HUDDINGEVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	60 km/h	Cykelstandard:	-
Kollektivtrafik:	Regional-/Stombuss	Trafikseparering	-

Vägen utgör ett transportrum där biltrafiken är helt separerad från gång- och cykeltrafiken. Ett pendlingsstråk för cyklister går utanför gaturummet längs nästan hela sträckan. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en reglering om 60 km/h längs vägen.



Huddingevägen vid Magelungsvägen, riktning norrut.

KVICKSUNDSVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	40 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	-

Kvicksundsvägen, sträckan mellan Harpsundsvägen och Stallarholmsvägen, passerar ett industriområde. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en fortsatt reglering om 40 km/h längs sträckan.



Kvicksundsvägen vid Harpsundsvägen, riktning norrut.

MAGELUNGSVÄGEN (VÄSTER OM MELLANVÄGSBACKEN)

Befintlig hastighetsgräns:	70 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	60/80 km/h	Cykelstandard:	-
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	-

Vägsträckan utgör ett transportrum där biltrafiken är helt separerad från gång- och cykeltrafiken. Pendlingsstråk för cyklister går utanför gaturummet längs hela sträckan. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås sträckan mellan Magelungskopplet och nästan hela vägen fram till Mellanvägsbacken regleras med 80 km/h. Resterande, yttre sträckor, föreslås regleras till 60 km/h.



Magelungsvägen vid Gamla Magalungsvägen, riktning norrut.

MAGELUNGSVÄGEN (ÖSTER OM MELLANVÄGSBACKEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50/70 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	60 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss (delvis)	Trafikseparering	Kantsten

Vägsträckan utgör ett transportrum och kantas huvudsakligen av skogs- och grönområden. Närmast Mellanvägsbacken passerar vägen en brädåkningspark. En cykelbana separerad med kantsten finns. I enlighet med stadens principer kring hastighetsgränser föreslås sträckan regleras till 60 km/h.



Magelungsvägen vid Högdalens Brädåkningspark, riktning norrut.

MAGELUNGSKOPPLET

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	60 km/h	Cykelstandard:	-
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Stadsbuss	Trafik-separering	-

Magelungskopplet är en vägsträcka som kopplar samman Huddingevägen med Magelungsvägen. En bensinmack finns med infart från tvärgata, i övrigt är vägsträckan fri från intilliggande bebyggelse. Ingen cykelinfrastruktur finns och cyklister hänvisas till kringliggande friliggande stråk. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås 60 km/h.



Magelungskopplet vid Huddingevägen, riktning österut.

MELLANVÄGSBACKEN

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafik-separering	Räcke

Mellanvägsbacken kopplar Magelungsvägen med Rågsvedsvägen och kantas av skogspartier. Vägen har signalreglerade korsningar, utan fullständiga vänstersvängfält, i båda ändar. Dessa signalkorsningar motiverar en hastighet om 40 km/h längs hela vägen.



Mellanvägsbacken vid Rågsvedsvägen, riktning västerut.

OLSHAMMARSGATAN

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	-

Gatan kantas av flerbostadsbebyggelse som är något indragen från gatan och med entréer huvudsakligen från kvartersgator. Ingen trafikseparering finns. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en hastighet om 40 km/h på gatan.



Olshammsgatan vid Huddingevägen, riktning västerut.

ORMKÄRRSVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten

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. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås reglering om 40 km/h behållas.



Ormkärsvägen vid Lillhagsvägen, riktning norrut.

PORLABACKEN

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	-

Gatan kantas av flerbostadsbebyggelse som har sina entréer vända bort från gatan. Ingen trafikseparering finns mellan cyklisterna och motorfordon. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en reglering om 40 km/h.



Porlabacken vid Vintrosagatan, riktning norrut.

RIPSAVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid förskola 30 km/h)	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Hög täthet	Trafikseparering	-

Vägen är en villagata med direktutfarer. En förskola ligger intill vägen och ingen trafikseparering finns. På en sträcka utanför förskolan föreslås en hastighet om 30 km/h och på övriga sträckor 40 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



Ripsavägen vid Arjavägen, riktning västerut.

RÅGSVEDSVÄGEN (VÄSTER OM RÅDSVEDS SKOLGRÄND)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten

Gatusträckan kantas främst av grönområden och flerbostadsbebyggelse. Närmast Huddingevägen finns ett fåtal verksamheter. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en hastighet om 60 km/h.



Rågsvedsvägen vid Huddingevägen, riktning västerut.

RÅGSVEDSVÄGEN (RÅDSVEDS SKOLGRÄND - BJURSÄTRAGATAN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Stadsbuss	Trafikseparering	-

Vägsträckan passerar Rågsveds tunnelbanestation. Centrumverksamheten vid stationen är planskild från vägen. I övrigt kantas vägsträckan av grönområden. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en reglering om 40 km/h på sträckan.



Rågsvedsvägen vid Rågsveds centrum, riktning västerut.

RÅGSVEDSVÄGEN (ÖSTER OM BJURSÄTRAGATAN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40/60 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten

Vägsträckan går parallellt med tunnelbanespåret. På andra sidan finns viss bebyggelse, men inga entréer mot vägen. Cykelbana finns och är separerad med kantsten. Föreslagen hastighetsbegränsning är 40 km/h väster om Garphyttegränd samt närmast Sjösavägen. Resterande sträcka föreslås få 60 km/h enligt stadens principer.



Rågsvedsvägen vid Magelungsvägen, riktning västerut.

SJÖSAVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid förskola 30 km/h)	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	-

Vägen kantas av flerbostadsbebyggelse som är något indragen från gatan. Ingen trafikseparering finns mellan cyklister och motorfordon. Längs sträckan finns en förskola i direkt anslutning till vägen. Förskolan motiverar en hastighet om 30 km/h utanför och på resterande sträckor föreslås 40 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



Sjösavägen vid nr 87, riktning söderut.

SKEBOKVARN SVÄGEN (NORR OM ÖNSKEHEMSGATAN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid förskola 30 km/h)	Cykelstandard:	Blandtrafik/ Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten

Gatan kantas huvudsakligen av flerbostadsbebyggelse som är något indragen från gatan. Sträckan mellan Trollesundsvägen och Örbyleden är ett huvudstråk och cykelbana finns, men i övrigt sker cykling i blandtrafik. En förskola finns längs vägen och utanför denna föreslås en hastighet om 30 km/h. På resterande sträckor föreslås 40 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



Skebokvarnsvägen vid Bärbovränd, riktning norrut.

SKEBOKVARN SVÄGEN (SÖDER OM ÖNSKEHEMSGATAN)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	-

Gatan kantas av flerbostadsbebyggelse som är något indragen från gatan. Ingen cykelinfrastruktur finns. I enlighet med stadens hastighetsplan föreslås en hastighet om 40 km/h på sträckan.



Skebokvarnsvägen vid Nättarövägen, riktning söderut.

SKÖLDINGEVÄGEN (NORR OM ASPÖVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	30 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Hög täthet	Trafik-separering	Kantsten

Vägsträckan kantas av villor, flerbostadsbebyggelse och en skola. Befintlig hastighet om 30 km/h föreslås av behållas i enlighet med stadens principer för hastighetsgränser.



Sköldingevägen vid Örbyskolan, riktning söderut.

SKÖLDINGEVÄGEN (SÖDER OM ASPÖVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	30 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Hög täthet	Trafik-separering	-

Vägen är en villagata med bebyggelse och utfarter på båda sidor. Befintlig hastighet om 30 km/h föreslås av behållas i enlighet med stadens principer för hastighetsgränser.



Sköldingevägen vid Hyltingevägen, riktning söderut.

SKÖLLERSTAGATAN

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss (delvis)	Trafik-separering	-

Gatan kantas av flerbostadsbebyggelse, mestadels indragen från gatan. Buss trafikerar mellan Vintrosagatan och Rågsvedsvägen. I enlighet med stadens principer om hastighetsgränser föreslås en reglering om 40 km/h.



Sköllerstagatan vid Lännäsbacken, riktning österut.

STALLARHOLMSVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	40 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Hög täthet	Trafik-separering	-

Vägen går genom ett industriområde med verksamheter på båda sidor. På gatan sker cykling i blandtrafik, men en friliggande gång- och cykelbana finns i närheten i parallellt med vägen. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås hastigheten om 40 km/h behållas på vägen.



Stallarholmsvägen vid Kvicksundsvägen, riktning österut.

STJÄRNSUNDSGATAN

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid förskola 30 km/h)	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	-

Gatan kantas av flerbostadsbebyggelse som är något indragen från gatan. En förskola finns som motiverar 30 km/h utanför denna. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en reglering om 40 km/h på resterande delar av gatan.



Stjärnsundsgatan vid nr 21, riktning norrut.

TROLLESUNDSVÄGEN (VÄSTER OM GRYCKSBOVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Hög täthet	Trafikseparering	-

Vägen kantas främst av flerbostadshus och viss centrumverksamhet på båda sidor. Vägen korsas planskilt av tunnelbanespår och passerar Rågsveds tunnelbanestation. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en hastighet på 40 km/h på vägsträckan.



Trollesundsvägen vid Skebokvarnsvägen, riktning västerut.

TROLLESUNDSVÄGEN (SÖDER OM GRYCKSBOVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h (vid förskolor 30 km/h)	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	-

Vägen kantas av något indragen flerbostadsbebyggelse som har sina entréer vända bort från gatan. Flera förskolor finns längs sträckan i direkt anslutning till vägen. Utanför förskolor föreslås 30 km/h och på resterande sträckor 40 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



Trollesundsvägen vid Rockelstavägen, riktning västerut.

VINTROSAGATAN

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss (delvis)	Trafikseparering	-

Gatan kantas av flerbostadsbebyggelse som har sina entréer vända bort från gatan. Cykling sker i blandtrafik på gatan men en parallell friliggande gång- och cykelbana finns i närheten. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås en begränsning om 40 km/h på gatan.



Vintrosagatan vid Sköllerstagatan, riktning norrut.

ÅRDALAVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	-

Vägen är en villagata med direktutfarer mot vägen. Ingen trafikseparering finns. I enlighet med stadens principer kring hastighetsgränser föreslås en hastighet om 40 km/h.



Årdalavägen vid Aspövägen, riktning söderut.

ÖNSKEHEMSGATAN

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stombuss/ Hög täthet	Trafikseparering	-

Gatan kantas av bostads- och centrumbebyggelse som huvudsakligen har sina entréer vända bort från gatan. På gatan föreslås en reglering om 30 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



Önskehemsgatan vid Skebokvarnsgatan, riktning österut.

ÖRBYLEDEN

Befintlig hastighetsgräns:	50/70 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	60 km/h	Cykelstandard:	-
Kollektivtrafik:	Stadsbuss/ Stombuss (delvis)	Trafikseparering	-

Vägen har två körfält i vardera riktning separerade med en mittbarriär. Vägen är helt separerad från gång- och cykeltrafik. Vägen är ett pendlingsstråk och separat cykelväg finns utanför gaturummet. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en reglering på 60 km/h.



Örbyleden vid Gryckesbovägen, riktning österut.

FORTSATT ARBETE

I samband med att hastigheterna förändras på stadens gator görs även i vissa fall hastighetsdämpande åtgärder. Behov av åtgärder finns för de allra flesta sträckor redan idag, men behovet innebär inte att åtgärder måste genomföras innan en ny hastighetsgräns kan införas. Arbetet med hastighetsdämpande åtgärder sker löpande och hastighetsgränser ger en indikation för hur trafikmiljön längs gator och vägar bör utvecklas. De viktigaste åtgärderna är:

- Hastighetsdämpande åtgärder i anslutning till övergångsställen. Exempelvis fartgupp, cirkulationsplatser och avsmalningar av körbana.
- Utredningar av och åtgärder för att minska buller och vibrationer samt för att förbättra luftkvaliteten.
- Gång- och cykelbanor separerade från motorfordonstrafiken.



Tyréns AB, 118 86 Stockholm, www.tyrens.se