

# HASTIGHETSPLAN STOCKHOLM

## DELOMRÅDE 5: SÖDERMALM OCH ENSKEDE-ÅRSTA



SLUTVERSION  
2021-09-06

---

## UPPDRAG

Uppdragsnamn: Rev. Hastighetsplan del 4 och 5  
Titel på rapport: Hastighetsplan Stockholm  
Delområde 5: Enskede, Årsta och Södermalm  
Version: Granskningshandling  
Datum: 2021-09-06

## MEDVERKANDE

Beställare: Trafikkontoret Stockholms stad  
Kontaktperson: Amat Jobe

Konsult: Tyréns AB  
Uppdragsansvarig: Marlene Sjödin  
Handläggare: Madeleine Almqvist  
Vera Belaieff  
Jonas Frejd

Kvalitetsgranskning: Per Francke

## Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00  
[www.tyrens.se](http://www.tyrens.se)

Säte Stockholm  
Org.Nr: 553194-7986



---

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>INLEDNING</b> .....	4
Begreppsförklaring .....	4
Principer för nya hastighetsgränser.....	5
Åtgärdsbehov vid hastighetsjustering.....	5
Förslag till nya hastighetsgränser .....	5
<b>BULLER, LUFTKVALITET OCH VIBRATIONER</b> .....	6
Buller .....	6
Luftkvalitet .....	6
Vibrationer .....	7
<b>SÖDERMALM</b> .....	8
<b>ENSKEDE - ÅRSTA</b> .....	26
<b>FORTSATT ARBETE</b> .....	50



# INLEDNING

Stockholms stad gör en översyn av hastighetsgränserna på huvudgator 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 kompletterar 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.

*Information från Stockholms stads hemsida.*

# 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 NO<sub>2</sub> ökar då hastigheterna blir lägre, och sjunker då hastigheterna höjs. PM<sub>10</sub> 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.

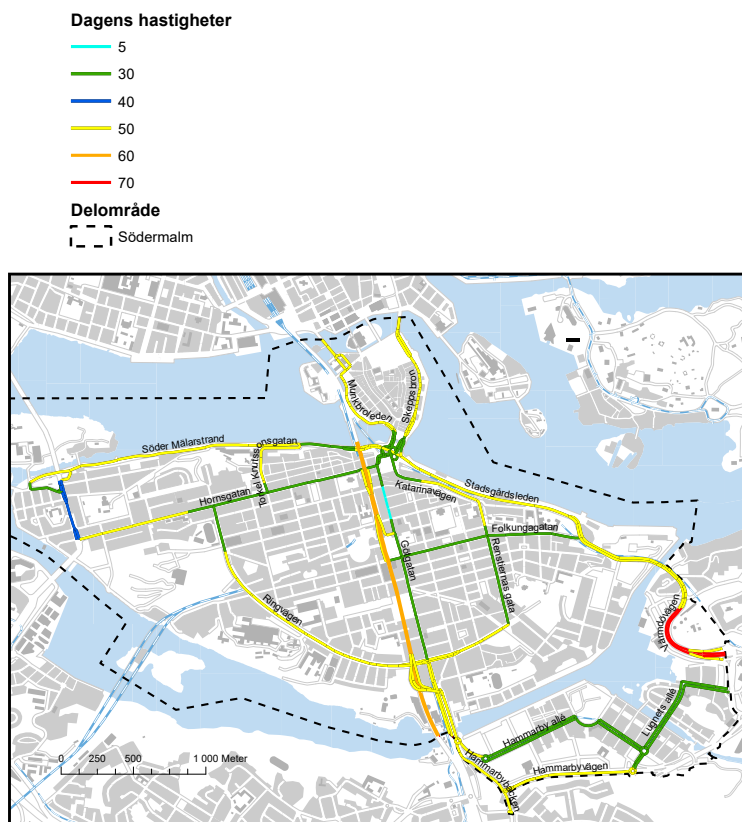
## VIBRATIONER

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

På Södermalm finns flertalet vibrationskänsliga vägsträckor. I samrådsversionen har en sträcka som föreslagits få höjd hastighet identifierats som vibrationskänslig. Detta gäller Folkungagatan i korsningen med Renstiernas Gata, sträckan mellan Nytorsgatan och Borgmästargatan, som föreslogs höjas till 40 km/h. Efter samrådet har vibrationskänsligheten beaktats, och förslaget är justerat med lägre hastighet på sträckan.

I Enskede/Årsta är fem hus längs Enskedevägen vibrationskänsliga (mellan Stralsundsgatan och Uleåborgsvägen). Sträckan föreslås få sänkt hastighetsgräns.

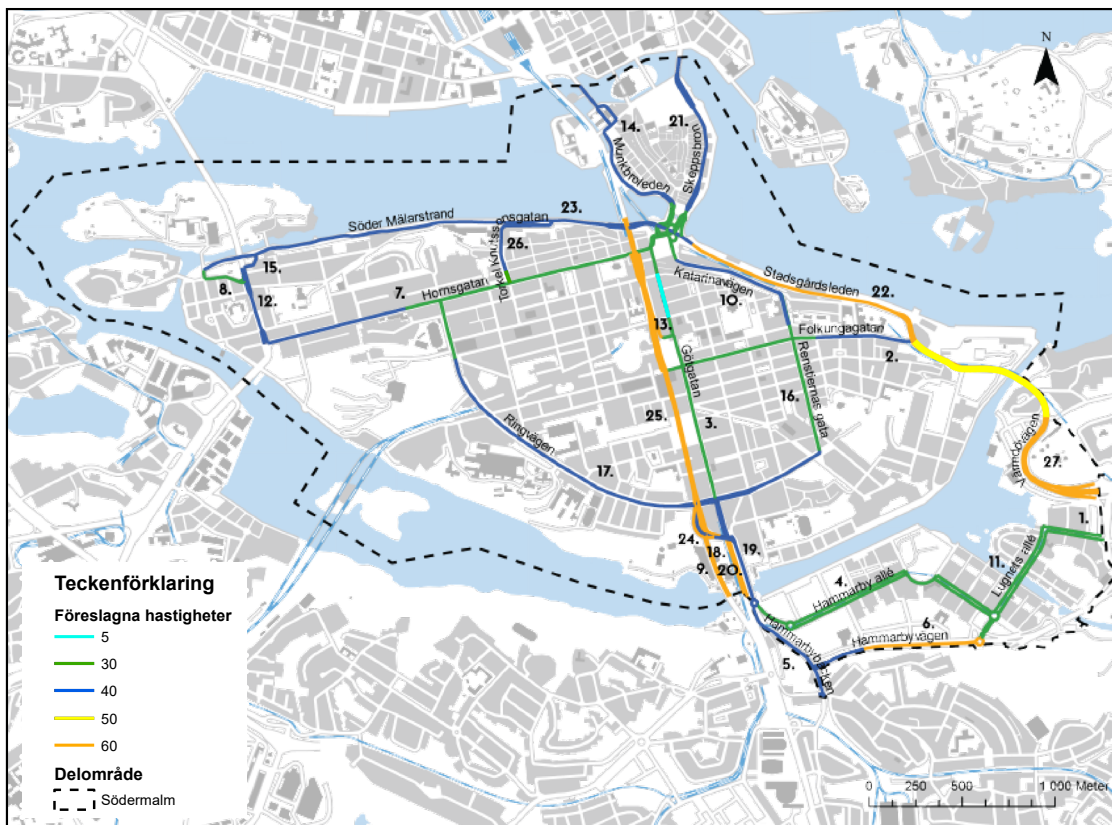
# SÖDERMALM



Dagens hastigheter.



Föreslagna hastigheter.



Föreslagna hastigheter kopplade till gatunamn.

- |  |                          |
|--|--------------------------|
| 1. Båtbyggargatan                      | 15. Pålsundsbacken       |
| 2. Folkungagatan                       | 16. Renstiernas gata     |
| 3. Götgatan                            | 17. Ringvägen            |
| 4. Hammarby Allé                       | 18. Skansbrogatan        |
| 5. Hammarbybacken                      | 19. Skansbron            |
| 6. Hammarbyvägen                       | 20. Skanstullsbron       |
| 7. Hornsgatan                          | 21. Skeppsbron           |
| 8. Högalidsgatan                       | 22. Stadsgårdsleden      |
| 9. Johanneshovsbron                    | 23. Söder Mälarstrand    |
| 10. Katarinavägen                      | 24. Södergatskopplet     |
| 11. Lugnets Allé                       | 25. Söderledstunneln     |
| 12. Långholmsgatan                     | 26. Torkel Knutssongatan |
| 13. Noe Arksgränden                    | 27. Värmdöleden          |
| 14. Munkbron/Munkbroleden/<br>Vasabron |                          |



## BÅTBYGGARGATAN

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	30 km/h	Cykelstandard:	Cykelfält
Kollektivtrafik:	Stadsbuss, tvärbanan	Trafik-separering	-

Gatan är utformad som en stadsgata med spårväg på banvall i gaturummets mitt. Bebyggelse finns längs hela sträckan med flera entréer direkt mot gatan. Kantstensparkering finns innanför cykelfält. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås fortsatt en hastighetsbegränsning om 30 km/h på gatan.



*Båtbyggargatan vid Lugnets Allé, riktning österut.*

## FOLKUNGAGATAN (VÄSTER OM STADSGÅRDSLEDEN)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	30/40 km/h	Cykelstandard:	Cykelfält, cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss, stadsbuss	Trafik-separering	Kantsten

Sträckan har två körfält i vardera riktning och kantas av bebyggelse. Entréer till butiker ligger tätt och skapar ett stort folkliv. Cykelfält finns väster om Renstiernas gata, och cykelbana öster om. Parkering, lastning och lossning förekommer i stor omfattning. På grund av vibrationskänslighet föreslås 30 km/h intill korsningen med Renstiernas gata samt sträckan väster om korsningen. Öster om korsningen föreslås en hastighet om 40 km/h i enlighet med hastighetsprinciperna.



*Folkungagatan vid Nytorpgatan, riktning österut.*

## FOLKUNGAGATAN (ÖSTER OM STADSGÅRDSLEDEN)

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

Gatusträckan är en del av länsväg 222 och har begränsad bebyggelse intill gatan. Väster om Kvastmakargatan är cykelbanan på norra sidan separerad med grönska och på södra med kansten. Öster om Kvastmakargatan är cykelbanan separerad med grönska och räcke. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 60 km/h på sträckan.



Folkungagatan vid Stadsgårdsleden, riktning österut.

## GÖTGATAN (NORR OM NOE ARKSGRÄNDEN)

Befintlig hastighetsgräns:	gågata/30 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	gågata/30 km/h	Cykelstandard:	Cykelfält, blandtrafik
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	Tuff-curbs

Gatusträckan är reglerad som gågata mellan Högbergsgatan - Sankt Paulsgatan. Sträckan har ett stort folkliv med butiker och verksamheter i gatuplan med entréer mot gatan. Norr om Sankt Paulsgatan finns cykelfält i södergående riktning, och söder om Högbergsgatan finns cykelfält i norrgående riktning. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås gatusträckan fortsatt regleras som gågata respektive med 30 km/h.



Götgatan vid Högbergsgatan, riktning norrut.



## GÖTGATAN (SÖDER OM NOE ARKSGRÄNDEN)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	30/40 km/h	Cykelstandard:	Cykelfält, cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss, stadsbuss	Trafikseparering	Tuff-curbs

Gatusträckan har mycket butiker och verksamheter i gatuplan med entréer mot gatan. Norr om Folkungagatan är gatan smalare med begränsad biltrafik. Söder om Folkungagatan finns ett körfält i vardera riktning och parkering, lastning och lossning förkommer i stor omfattning. Cykling sker främst på cykelfält, delvis separerade med tuff-curbs. Gatan föreslås i huvudsak regleras till 30 km/h. Söder om Ringvägen föreslås 40 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciperna.



*Götgatan vid Åsögatan, riktning norrut.*

## HAMMARBY ALLÉ

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	30 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana, cykelfält
Kollektivtrafik:	Stadsbuss, tvärbana	Trafikseparering	Grönremsa

Gatan är utformad som en stadsgata med spårväg på banvall i gaturummets mitt. Bebyggelse finns längs hela sträckan med entréer direkt mot gatan. Cykelbana finns mellan Skansbron och Fredriksdalsgatan och på resterande sträcka finns cykelfält. Gaturummet tillsammans med en förskola och en skola motiverar en hastighet om 30 km/h, i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



*Hammarby Allé vid Styrbordsgatan, riktning västerut.*

## HAMMARBYBACKEN

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h
Kollektivtrafik:	Stadsbuss

Cykelnät:	Huvudstråk
Cykelstandard:	Cykelbana
Trafikseparering	Kantsten, räcke

Hammarbybacken, sträckan norr om Olaus Magnus väg, saknar helt intilliggande bebyggelse på sträckan norr om Hammarbyvägen medan indragen bebyggelse finns söder om Hammarbyvägen. I norra änden av backen är cykelbanan separerad från biltrafiken med en mindre nivåskillnad samt med räcke, och på resterande sträcka sker separering med kantsten. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 40 km/h på sträckan.



Hammarbybacken vid Arenagatan, riktning norrut.

## HAMMARBYVÄGEN (VÄSTER OM TEXTILVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h

Kollektivtrafik: -

Cykelnät:	Pendlingsstråk
Cykelstandard:	Cykelbana
Trafikseparering	Grönremsa, kantsten

På norra sidan vägen ligger gymnasiet och ungdomsverksamheten Fryshuset, med angoring från en mindre parallellgata. Cykelbana separerad med grönska finns på norra sidan och på södra sidan är cykelbanan endast separerat med kantsten. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 40 km/h på sträckan.



Hammarbyvägen väster om Textilgatan, riktning österut.

## HAMMARBYVÄGEN (ÖSTER OM TEXTILVÄGEN)

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

Vägen är främst ett transportrum utan bebyggelse direkt intill vägen. På norra sidan av gatan går en parallell lokalgata varifrån angöring till intilliggande bebyggelse sker. Cykelbana separerad med grönska finns längs hela sträckan. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 60 km/h på sträckan.



*Hammarbyvägen vid Heliosgatan, riktning österut.*

## HORNSGATAN (VÄSTER OM HORNSKROKSTRAPPAN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss, stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten, skyddsremsa

Gatusträckan mellan Hornskrokstrappan och Långholmsvägen kantas av bostadsbebyggelse och mindre butiker och verksamheter med entréer mot gatan. Gaturummet är brett med två körfält i vardera riktning. Cykelbanor finns på båda sidor. Öster om Pipmakartrappan separeras södra cykelbanan av kantsten. I övrigt finns separering med skyddsremsa samt träd. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 40 km/h på sträckan.



*Hornsgatan vid Lignagatan, riktning österut.*



## HORNSGATAN (ÖSTER OM HORNSKROKSTRAPPAN)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	30 km/h	Cykelstandard:	Cykelfält, cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss (delvis), stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten, skyddsremsa

Gatusträckan har bebyggelse intill gatan med många entréer, butiker och verksamheter som skapar ett stort folkliv. Ett körfält i vardera riktning finns och gatuparkering finns på båda sidor. Stombuss trafikerar sträckan väster om Ringvägen. På södra sidan av gatan finns cykelfält och på norra sidan är det varierande cykelfält och cykelbana. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 30 km/h behållas på sträckan.



*Hornsgatan vid Timmermansgatan, riktning österut.*

## HÖGALIDSGATAN

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

Högalidsgatan, sträckan mellan Långholmsgatan och Bergsundsgatan, har bebyggelse längs ena sidan men inga entréer mot gatan. Sträckan har en karaktär som en 40-gata, men föreslås fortsatt få en hastighetsreglering om 30 km/h eftersom cykelinfrastruktur saknas och buss trafikerar gatan.



*Högalidsgatan vid Folkskolegatan, riktning österut.*

## JOHANNESHOVSBRON

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

Johanneshovsbron är en trafikled med flera körfält i vardera riktning och en stor trafikmängd. Cykling är förbjudet på bron och cyklister hänvisas till broar och gator i närheten. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 60 km/h på sträckan.



*Johanneshovsbron, riktning söderut.*

## KATARINAVÄGEN (VÄSTER OM BORMÄSTARTRAPPAN)

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

Katarinavägens västra del är idag under ombyggnad i samband med arbetet med Slussen. Ingen biltrafik förekommer på sträckan men en gång- och cykelbana finns. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 30 km/h på sträckan väster om och 40 km/h öster om Östra Slussgatan.



*Katarinavägen vid Östra Slussgatan, riktning österut.*

## KATARINAVÄGEN (ÖSTER OM BORGÄSTARTRAPPAN)

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

Vägsträckan kantas av grönska på södra sidan och öppen vy över Salt-sjön på norra, med Stadsgårdaleden i en lägre nivå intill vattnet. Cykelbana med kantsten finns på södra sidan och cykelfält finns på norra sidan av vägen. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 40 km/h på sträckan.



Katarinavägen vid Fjällgatan, riktning västerut.

## LUGNETS ALLÉ

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	30 km/h	Cykelstandard:	Cykelfält
Kollektivtrafik:	Stadsbuss, tvärbana	Trafik-separering	-

Lugnets Allé, sträckan söder om Båtbyggargatan, är utformad som en stadsgata med spårväg på banvall i gaturummets mitt. Bebyggelse finns längs hela sträckan med entréer direkt mot gatan. Gaturummet tillsammans med en förskola och en skola motiverar fortsatt en hastighet om 30 km/h, i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



Lugnets Allé vid Sickla kaj, riktning söderut.



## LÅNGHOLMSGATAN

Befintlig hastighetsgräns:	40 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana, cykelfält
Kollektivtrafik:	Stombuss, stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten, skyddsremsa

Gatan kantas av bebyggelse på båda sidor och har fler butiker och verksamheter som skapar ett stort folkliv. Gatan är bred med fler körfält i vardera riktning samt är hårt trafikerad. Östra sidan av gatan har huvudsakligen cykelfält och västra sidan cykelbana. Norr om Högalidsgatan finns cykelbanor med skyddsremsor på båda sidor gatan. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås 40 km/h på sträckan.



Långholmsgatan vid Hornstull, riktning norrut.

## NOE ARKSGRÄNDEN

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	30 km/h	Cykelstandard:	-
Kollektivtrafik:	Stombuss, stadsbuss	Trafikseparering	-

Gränden fungerar som en anslutning till Söderledstunneln och är enkelriktad västerut in i tunneln. Gränden kantas av bebyggelse på båda sidor med ett fåtal entréer mot gränden. Cykling är ej tillåtet på sträckan. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 30 km/h på gränden.



Noe Arksgränden vid Götgatan, riktning västerut.



## MUNKBRON/MUNKBROLEDEN/VASABRON

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss, stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten, räcke

Sträckan kantas av bebyggelse på norra sidan med ett fåtal entréer mot gatan. Väster om gaturummet ligger Gamla stans tunnelbanestation. Antalet körfält varierar på sträckan. Cykelbanan separeras huvudsakligen med kantsten och på kortare sträckor även av räcken. Vid Munkbron är cykelbanan friliggande från gaturummet via nivåskillnad. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 40 km/h på sträckan.



*Munkbroleden vid Kåkbrinken, riktning norrut.*

## PÅLSUNDSBACKEN

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

Backen kantas av bostadsbebyggelse på ena sidan gatan och grönområde på andra. Backen saknar cykellösning men tillhör stadens pendlingsstråk. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 40 km/h på sträckan.



*Pålsundsbacken, riktning österut.*

## RENSTIERNAS GATA

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	30 km/h	Cykelstandard:	Cykelfält, blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stombuss (delvis), stadsbuss	Trafikseparering	-

Gatan kantas av bebyggelse på båda sidor, med fler entréer mot gatan och relativt mycket folkliv. Stombuss trafikerar sträckan söder om Folkungagatan. Cykling sker huvudsakligen i blandtrafik, utom mellan Katarinavägen och Tjärhovsgatan där cykelfält finns. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 30 km/h majoriteten av gatan, förutom en sträckan med cykelfält närmast Katarinavägen som regleras med 40 km/h.



*Renstiernas gata vid Folkungagatan, riktning norrut.*

## RINGVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	30/40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana, cykelfält
Kollektivtrafik:	Stombuss, stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten, grönremsa

Vägen är bred och har bebyggelse längs båda sidor, men indragen från gatan och med entréer mot parallella lokalgator. Cykelstandarden längs vägen varierar. Cyklister hänvisas huvudsakligen till de parallella lokalgatorna och på begränsade sträckor till cykelbanor med olika grad av separering. En skola motiverar 30 km/h på sträckan närmast Hornsgatan, och på resterande sträckor föreslås 40 km/h i enlighet med stadens principer för hastighetsgränser.



*Ringvägen vid Blekingegatan, riktning österut.*

## SKANSBROGATAN

Befintlig hastighetsgräns: 50 km/h  
Föreslagen ny hastighet: 40 km/h  
Kollektivtrafik: Stadsbuss

Cykelnät: -  
Cykelstandard: -  
Trafikseparering: -

Gatan är ett transportrum som saknar intilliggande bebyggelse och har två körfält i vardera riktning. Cykling är inte tillåtet på gatan och cyklister hänvisas till närliggande friliggande cykelväg eller andra gator. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 40 km/h på gatan.



Skansbrogatan vid Skanstull, riktning norrut.

## SKANSBRON

Befintlig hastighetsgräns: 50 km/h  
Föreslagen ny hastighet: 40 km/h  
Kollektivtrafik: Stadsbuss

Cykelnät: Huvudstråk  
Cykelstandard: Cykelbana  
Trafikseparering: Kantsten

På bron finns två körfält i vardera riktning. Längs delar av gatan finns bebyggelse på östra sidan med entréer mot gatan. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 40 km/h på bron.



Skansbron vid Hammarbysslussen, riktning norrut.



## SKANSTULLSBRON

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykel nät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40/60 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss, stadsbuss	Trafik-separering	Räcke, kantsten

Bron har fem körfält och trafiken är mötteseparerad. Gång- och cykelbana finns på bronns båda sidor, i huvudsak skilda från körfälten med räcke. Undantag är en kortare sträcka där bron övergår till Götgatan. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 40 km/h på den kortare sträckan utan räcke närmast Götgatan och 60 km/h på resterande av Skanstullsbron.



*Skanstullsbron, riktning söderut.*

## SKEPPSBRON

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykel nät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelfält, cykelbana
Kollektivtrafik:	Stombuss, stadsbuss	Trafik-separering	Kantsten

Längs Skeppsbron finns bebyggelse på båda sidor. På östra sidan är skalan låg och entréer vända bort ifrån gatan. Två körfält finns i vardera riktning. På västra sidan av gatan finns cykelfält, delvis mycket smala, och på östra sidan varierande cykelfält och cykelbana. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 40 km/h på sträckan.



*Skeppsbron vid Drakens gränd, riktning söderut.*

## STADSGÅRDSLEDEN

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

På norra sidan om trafikleden ligger Saltsjön och ett större färjeläge medan södra sidan kantas av en bergvägg. Trafikleden påverkas av bygget kring Slussen och fungerar delvis av byggarbetsplats. En kortare sträcka närmast Slussen föreslås få en hastighet om 40 km/h och resterande sträcka 60 km/h i enlighet med stadens principer för hastighetsgränser. En delsträcka får föreslås få hastighetsbegränsningen 50 km/h på grund av höga bullernivåer.



Stadsgårdsleden vid Fotografiska museet, riktning västerut.

## SÖDERLEDSTUNNELN

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

Tunneln är mötteseparerad med två körfält i vardera riktning. Cykling är inte tillåtet i tunneln och cyklister hänvisas till andra gator. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 60 km/h genom tunneln.



Söderledstunneln, påfart.

## SÖDER MÄLARSTRAND

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Räcke

Öster om Eolsgatans förlängning finns storskalig bebyggelse med få entréer längs södra sidan av gatan, indragen från gaturummet. Väster om Eolsgatans förlängning saknas bebyggelse och gatan går genom en parkliknande miljö. Längs kajen på norra sidan ligger ett antal båtar med publika verksamheter samt en gång- och cykelbana. Stråket övergår till en friliggande gång- och cykelväg väster om Påsundsbron. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 40 km/h på sträckan.



*Söder Mälarstrand vid Eolsgatan, riktning västerut.*

## SÖDERGATSKOPPLET

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	-
Föreslagen ny hastighet:	60 km/h	Cykelstandard:	-
Kollektivtrafik:	-	Trafikseparering	-

Södergatskopplet fungerar som en förbindelselänk och påfartsramp, utformat som ett rent transportrum. Cykling är inte tillåtet på gatan och cyklisterna hänvisas till andra gator. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 60 km/h på sträckan.



*Södergatskopplet, riktning norrut.*



## TORKEL KNUTSSONSGATAN

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

Torkel Knutssonsgatan, sträckan norr om Hornsgatan, kantas av viss indragen bebyggelse, murar samt utsikt över Riddarfjärden. Gatan är ett huvudcykelstråk men cykling sker i blandtrafik. Kantstensparkering förekommer på båda sidor. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 30 och 40 km/h på gatan.



*Torkel Knutssonsgatan vid Duvogränd, riktning norrut.*

## VÄRMDÖVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	50/70 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	60 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Räcke, skyddsremsa

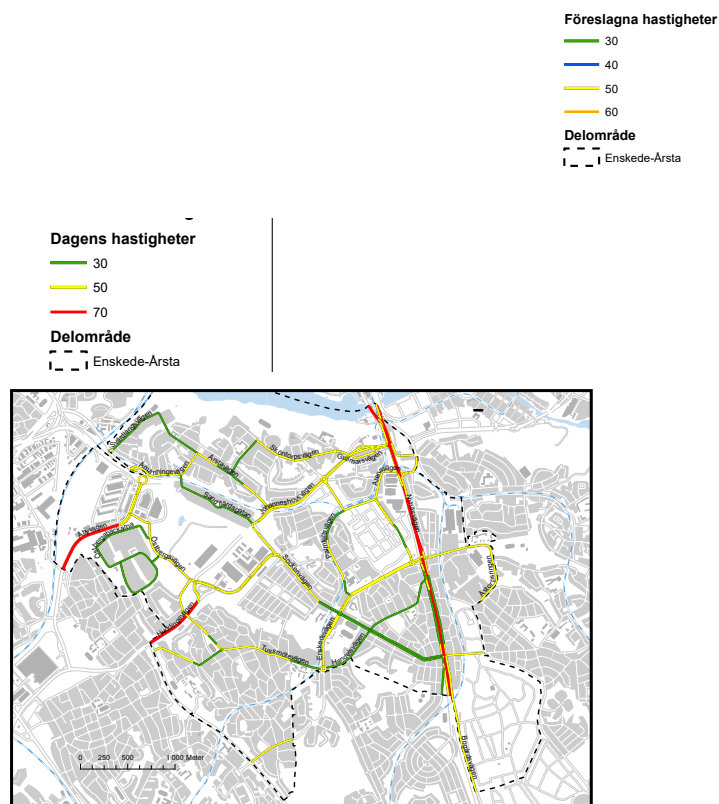
Värmdövägen, sträckan väster om Sicklavägen, är en trafikled med tre förfält i vardera riktning och saknar bebyggelse i direkt närhet. Norr om Kvarnholmsvägen finns cykelbanor separerade med räcke eller skyddsremsa. Söder om Kvarnbackevägen är cykling förbjudet och cyklister hänvisas till intilliggande gator. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 60 km/h på sträckan.



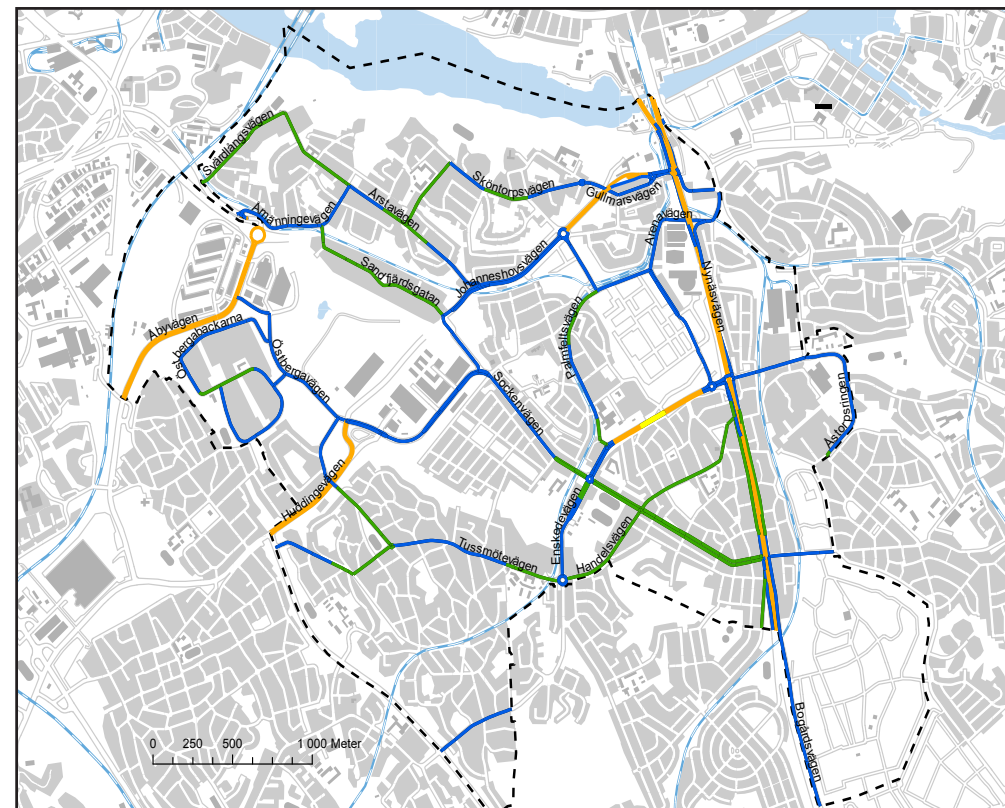
*Värmdövägen vid Kvarnholmsvägen, riktning söderut.*



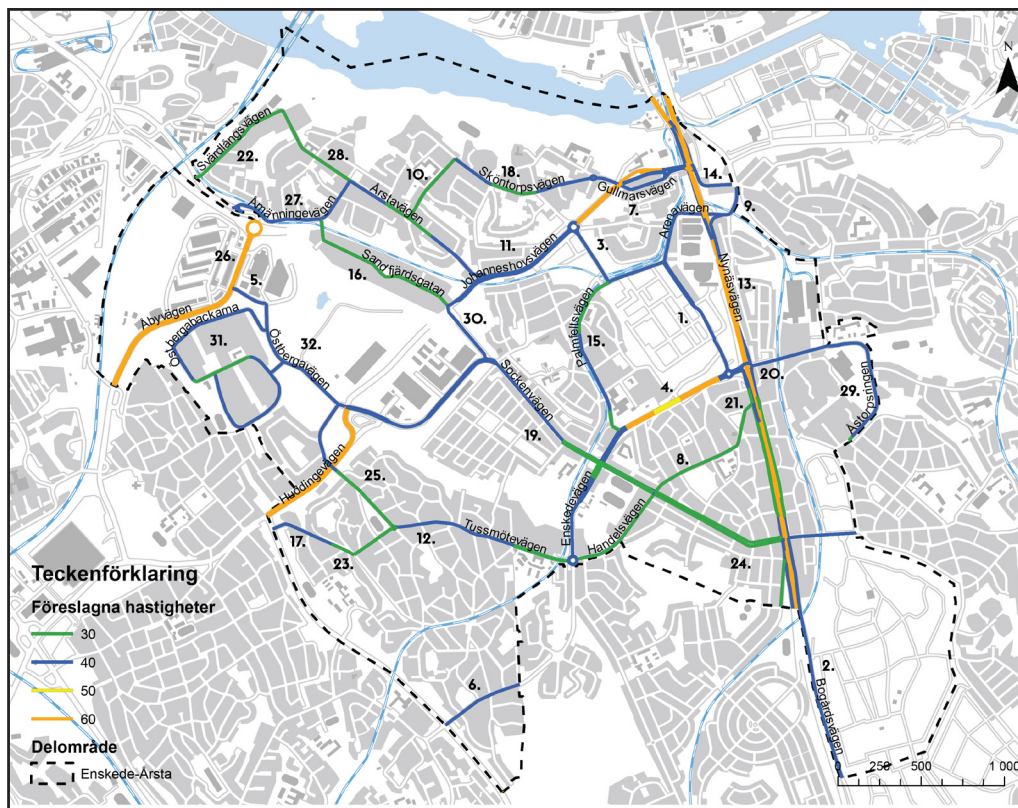
# ENSKEDE - ÅRSTA



Dagens hastigheter.



Föreslagna hastigheter.



- |                       |                      |
|-----------------------|----------------------|
| 1. Arenavägen         | 17. Skönsmovägen     |
| 2. Bogårdsvägen       | 18. Sköntorpsvägen   |
| 3. Bolidenvägen       | 19. Sockenvägen      |
| 4. Enskedevägen       | 20. Sofielundsvägen  |
| 5. Ersta gårdsväg     | 21. Stockholmsvägen  |
| 6. Grycksbovägen      | 22. Svärdlångsvägen  |
| 7. Gullmarsvägen      | 23. Sågverksvägen    |
| 8. Handelsvägen       | 24. Tallkrogsvägen   |
| 9. Hammarbybacken     | 25. Tussmötevägen    |
| 10. Hjälmarsvägen     | 26. Åbyvägen         |
| 11. Johanneshovsvägen | 27. Åmänningevägen   |
| 12. Kubikborgsvägen   | 28. Årstavägen       |
| 13. Nynäsvägen        | 29. Åstorpsringen    |
| 14. Olaus Magnus väg  | 30. Älvkällvägen     |
| 15. Palmfeltsvägen    | 31. Östbergabackarna |
| 16. Sandfjärdsgatan   | 32. Östbergavägen    |

Föreslagna hastigheter kopplade till gatunamn.

## ARENAVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykel nät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss (delvis)	Trafik-separering	Kantsten, räcke

Vägen kantas av kontors- och verksamhetsbebyggelse samt delvis av tunnelbanespår. En del av gatan passerar under Tele2 Arena. Cykelbana finns och är i huvudsak separerad av kantsten, men sträckan under arenan separeras med hjälp av pelare. Buss trafikerar sträckan norr om Palmfeltsvägen. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 40 km/h på vägen.



*Arenavägen vid Palmfeltsvägen, riktning norrut.*

## BOGÅRD SVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykel nät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	-	Trafik-separering	Grönremsa

Vägen har Skogskyrkogårdens grönområde på östra sidan och Nynäsvägen på västra. Cykelbana finns huvudsakligen intill grönområdet. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 40 km/h på vägen.



*Bogårdsvägen vid Lingvägen, riktning norrut.*



## BOLIDENVÄGEN

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

Vägen har två körfält i vardera riktning. Kontors- och verksamhetsbebyggelse finns på ena sidan av gatan och parkeringsytor på andra. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 40 km/h på vägen.



*Bolidenvägen vid Johanneshovsvägen, riktning söderut.*

## ENSKEDEVÄGEN (ÖSTER OM PALMFELTSVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40/50/60 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafik-separering	Grönremsa, plank

Enskedevägen, stäckan öster om Palmfeltsvägen, har bostadsbebyggelse på båda sidor med entréer mot parallella lokalgator. Mellan lokalgatorna och Enskedevägen står bullerplank. Delar av cykelbanan är friliggande och går bakom plank. Intill cirkulationsplatsen vid Arenavägen samt korsningen med Palmfeltsvägen föreslås 40 km/h. Förbi busshållplats Lindevägen föreslås 50 km/h, och på resterande sträcka 60 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



*Enskedevägen vid Palmfeltsvägen, riktning norrut.*

## ENSKEDEVÄGEN (VÄSTER OM PALMFELTSVÄGEN)

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

Enskedevägen, mellan Palmfeltsvägen och Tussmötevägen, kantas av viss bostadsbebyggelse, tunnelbanespår samt mindre verksamheter. Vägsträckan är mötteseparerad med två körfält i vardera riktning från Palmfeltsvägen och förbi Enskede IP, och söder om Enskede IP blir vägen smalare. Cykelbanan är i huvudsak separerad med kantsten, endast sträckan intill Enskede IP har grönremsa. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 30 och 40 km/h på sträckan.



*Enskedevägen vid Enskede IP, riktning norrut.*

## ERSTA GÅRDSVÄG

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykel nät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafik-separering	Grönremsa

Ersta gårdsväg, sträckan väster om Östbergavägen, har indragen bebyggelse i form av kontor och industri på norra sidan om vägen, med entréer åt annat håll. Söder om vägen ligger ett mindre grönområde. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 40 km/h på vägen.



*Ersta gårdsväg vid Åbyvägen, riktning österut.*

## GRYCKSBOVÄGEN

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

Grycksbovägen, sträckan mellan Jösseforsvägen och Örbyleden, kantas norr om Söråkesvägen av villabebyggelse på båda sidor och söder om Söråkesvägen av indragen bebyggelse och grönområde. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 40 km/h på vägen.



*Grycksbovägen vid Söråkersvägen, riktning österut.*

## GULLMARSVÄGEN

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

Vägen kantas huvudsakligen av indragen bostadsbebyggelse och i båda ändarna finns viss mindre centrumverksamheter. Sträckan över bron har ingen bebyggelse. Vägen trafikeras högfrekvent av busstrafik, och klassas som huvudstråk för cyklister på sträckan väster om Johanneshovsvägen. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 40 km/h på vägen.



*Gullmarsvägen vid Gullmarsplan, riktning västerut.*



## HANDELSVÄGEN

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

Vägen kantas av villabebyggelse och flerbostadshus. Kantstensparkering finns på båda sidor. Buss trafikerar sträckan söder om Sockenvägen. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås fortsatt 30 km/h på vägen.



*Handelsvägen vid Plantskolevägen, riktning norrut.*

## HAMMARBYBACKEN

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

Hammarbybacken, sträckan söder om Olaus Magnus väg, har huvudsakligen grönområden på båda sidor. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås 40 km/h på sträckan.



*Hammarbybacken vid Arenavägen, riktning söderut.*



## HJÄLMARSVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	30 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten, skyddsremsa

Vägen kantas av bostadshus och mindre centrumverksamhet. Cykelbana finns på båda sidor av gatan, där den östra sidan har skyddsremsa och västra endast kantsten. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 30 km/h behållas på vägen.



*Hjälmarsvägen vid Borensvägen, riktning västerut.*

## JOHANNESHOVSVÄGEN (ÖSTER OM GULLMARSVÄGENS PLANKORSNING)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40/60 km/h	Cykelstandard:	Cykelväg
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Friliggande

Vid Gullmarsplans tunnelbanestation finns tre körfält i vardera riktning, med stationshuset på södra sidan om vägen. Vägsträckan väster om Gullmarsplan är helt mötesseparerad med ett körfält i vardera riktning. Bebyggelse finns på båda sidor men är indragna och med entréer åt annat håll. Vid Gullmarsplan föreslås 40 km/h och väster om Gullmarsplan 60 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



*Johanneshovsvägen vid planskilda Gullmarsvägen, riktning österut.*

## JOHANNESHOVSVÄGEN (GULLMARSVÄGEN - LINDE TVÄRBANESTATION)

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

Vägsträckan är mötesseparerad med två körfält i vardera riktning. Sträckan kantas av grönområden och indragen bebyggelse med entréer åt annat håll. Cykling sker på friliggande cykelväg norr om Bolidenvägen och strax söder om Bolidenvägen övergår cykelstandarderna till en kantstensseparerad cykelbana. Öster om Bolidenplan föreslås 40 och 60 km/h och väster om 40 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



*Johanneshovsvägen vid Bolidenvägen, riktning söderut.*

## JOHANNESHOVSVÄGEN (VÄSTER OM LINDE TVÄRBANESTATION)

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

Vägsträckan kantas av bostadsbebyggelse på båda sidor, huvudsakligen med entréer mot vägen. Kantstensparkering förekommer på västra sidan och cykelbana finns på båda sidor. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 40 km/h på sträckan.



*Johanneshovsvägen vid Linde station, riktning västerut.*

## KUBIKENBORGSVÄGEN

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

Kubikenborgsvägen kantas av viltbebyggelse med direktutfarter på båda sidor. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 30 km/h behållas på vägen.



*Kubikenborgsvägen vid Uddeholmsvägen, riktning västerut.*

## NYNÄSVÄGEN (HUVUDLED)

Befintlig hastighetsgräns:	50/70 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40/60	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten, räcke

Nynäsvägen, sträckan norr om trafikplats Gubbängen, utgör ett huvudtransportrum. Pendlingsstråk för cyklister går generellt utanför gaturummet, men cykelbana med varierande separering om räcke och kantsten finns på delsträcka på norra delen. Det är tätt mellan på- och avfarterna, framförallt längs den nordligaste delen av vägen. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 60 km/h på vägen och 40 km/h på av- och påfarter.



*Nynäsvägen vid Södra Länken, riktning söderut.*



## NYNÄSVÄGEN (PARALLELLA LOKALGATOR)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	30/40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering	Kantsten, skyddsremsa

Längs Nynäsvägens huvudled sträcker sig lokalgator på båda sidor. Östra lokalgatan är enkelriktad norrut och västra söderut. Gatorna kantas av flerbostadshus, mindre verksamheter och grönska. Cykelbanorna längs båda lokalgatorna separeras huvudsakligen av remsa och kantstensparkering förekommer. Lokalgatorna föreslås huvudsakligen regleras med 30 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciper, men vid påfarter till leden samt söder om Sockenvägen med 40 km/h.



*Nynäsvägens ena lokalgata vid Stora Gungans väg, riktning söderut.*

## OLAUS MAGNUS VÄG

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

Olaus Magnus väg, sträckan väster om Hammarbybacken, kantas av Kolerakyrkogården på ena sidan och bostadshus samt Nynäsvägen på andra. Sträckan har huvudsakligen cykelbana separerad med kantsten, men på sträckan väster om Skansbacken är cykel ej tillåtet och cykling sker på parallell cykelväg. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 40 km/h på sträckan.



*Olaus Magnus väg vid Skansbacken, riktning österut.*

## PALMFELTSVÄGEN (ÖSTER OM BOLIDENVÄGEN)

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

Vägsträckan har två körfält i vardera riktning, och kantas av Globens tunnelbanestation på norra sidan och kontorsfastigheter på södra. En dubbelriktad cykelbana finns på norra sidan vägen. Kantstensparkering förekommer. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 40 km/h på sträckan.



*Palmfeltsvägen vid Arenavägen, riktning västerut.*

## PALMFELTSVÄGEN (VÄSTER OM BOLIDENVÄGEN)

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

Vägsträckan är smal och kantas av bostadshus på östra sidan och tunnelbanespår och Enskede gårds station på västra sidan. Cykling sker huvudsakligen på smala cykelfält, cykelbana finns på en mycket kort sträcka. En skola samt utpekad skolväg motiverar 30 km/h på två delsträckor. Resterande sträcka föreslås få 40 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



*Palmfeltsvägen vid Drivhusvägen, riktning söderut.*



## SANDFJÄRD SGATAN

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

Gatan kantas av bostadsbebyggelse, i huvudsak indragen men en del med entréer direkt mot gatan. Stadsbuss trafikerar sträckan öster om Valla torg. Kantstensparkering förekommer på båda sidor. En skola motiverar 30 km/h och därför föreslås fortsatt 30 km/h på hela gatan i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



*Sandfjärdsgatan vid Valla Torg, riktning västerut.*

## SKÖNSMOVÄGEN

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

Vägen kantas huvudsakligen av indragen bebyggelse med entréer åt andra håll. En hastighet om 30 km/h föreslås på sträckan öster om och 40 km/h väster om Sägverksgatans busshållplats, i enlighet med stadens principer för hastighetsgränser.



*Skönsmovägen vid Sägverksgatans busshållplats, riktning österut.*

## SKÖNTORPSVÄGEN

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

Vägen kantas av flerbostadshus, huvudsakligen med entréer åt andra håll. Vägen utgör ett huvudstråk men cykling sker i blandtrafik. Kantensparkering förekommer. En skola motiverar att en delsträcka regleras med 30 km/h. Resterande sträcka föreslås få en hastighet om 40 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



Sköntorpsvägen vid Ymsevägen, riktning västerut.

## SOCKENVÄGEN (VÄSTER OM ÅLANDSVÄGEN)

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

Vägsträckan har indragen villabebyggelse på båda sidor med entréer mot andra gator. Gång- och cykelbana separerad med nyplanerade träd finns på båda sidor. Buss trafikerar sträckan väster om Älvkällevägen. Några vibrationskänsliga hus finns längs sträckan. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 40 km/h på sträckan.



Sockenvägen vid Viborska vägen, riktning österut.



## SOCKENVÄGEN (ÅLANDSVÄGEN-NYNÄSVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	30 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	30 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana, blandtrafik
Kollektivtrafik:	Stadsbuss (delvis)	Trafikseparering:	Skyddsremsa

Vägsträckan kantas av främst villabebyggelse, med infarter delvis mot vägen. Körriktningarna separeras av en trädallé i mitten av vägen. Stadsbuss trafikerar sträckan öster om Handelsvägen. Cykelbanor separerade med trädremsa finns väster om Handelsvägen, och öster om denna sked cykling i blandtrafik. Kanstensparkering förekommer. Sträckan är vibrationskänslig och delar av den har risk för höga bullernivåer. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås hastighetsgränsen 30 km/h behållas.



*Sockenvägen vid Mellanvägen, riktning österut.*

## SOCKENVÄGEN (ÖSTER OM NYNÄSVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelfält, cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering:	Skyddsremsa

Vägsträckan kantas av delvis av flerbostadshuse och delvis av grönska. Stadsbuss trafikerar sträckan. Kanstensparkering förekommer. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 40 km/h på sträckan.



*Sockenvägen vid Enskedevägen, riktning österut.*



## SOFIELUNDSVÄGEN (VÄSTER OM RÖDA BACKENS VÄG)

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

Vägsträckan är bred med två till tre körfält i vardera riktning. Sträckan kantas av indragen bebyggelse med entréer mot andra gator, samt av mindre grönområden. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 40 km/h på sträckan.



*Sofielundsvägen vid Röda backens väg, riktning västerut.*

## SOFIELUNDSVÄGEN (ÖSTER OM RÖDA BACKENS VÄG)

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

Vägsträckan kantas av flerbostadshus med entréer mot gatan. Två körfält finns i vardera riktning och är mötteseparerade. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås en hastighet om 40 km/h på sträckan.



*Sofielundsvägen vid Vingavägen, riktning österut.*

## STOCKHOLMSVÄGEN

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

Stockholmsvägen, sträckan mellan Nynäsvägen och Handelsvägen, kantas huvudsakligen av bostadsbebyggelse på båda sidor. Kanstensparkering förekommer. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 30 km/h behållas på sträckan.



*Stockholmsvägen vid Triangelvägen, riktning norrut.*

## SVÄRDLÅNGSVÄGEN

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

Vägen kantas av bostadsbebyggelse, som har sina entréer vända bort från gatan, på ena sidan och industrifastigheter och Årstabergr station på den andra. Vägen trafikeras högfrekvent av busstrafik och viss kantstensparkering förekommer. En förskola och idrottsplats finns intill gatan. Hela gatan föreslås regleras med 30 km/h i enlighet med stadens principer för hastighetsgränser.



*Svärdlångsvägen vid nummer 30, riktning söderut..*

## SÅGVERKSGATAN

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

Sågverksgatan, den mycket korta sträckan mellan Kubikensborgsvägen och Skönsmovägen som ingår i aktuellt stadsdelsområde, har indragen bebyggelse på båda sidor men inga entréer mot gatan. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 30 km/h behållas på sträckan.



*Sågverksgatan vid Kubikensborgsgatan, riktning västerut.*

## TALLKROGSVÄGEN

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

Tallkrogsvägen, sträckan norr om Röksvampsvägen, är smal och kantas av bostadsbebyggelse på västra sidan och grönska mot Nynäsvägen på östra. Kantstensparkering förekommer. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 30 km/h behållas på sträckan.



*Tallkrogsvägen vid nummer 16, riktning söderut.*



## TUSSMÖTEVÄGEN (VÄSTER OM HUDDINGEVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Pendlingsstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss (delvis)	Trafikseparering	Skyddsremsa

Vägsträckan kantas av grönområden och indragen flerbostadshusbebyggelse och mindre grönområden. Buss trafikerar sträckan söder om Stamgatan. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 40 km/h på sträckan.



*Tussmötevägen vid Östbergavägen, riktning söderut.*

## TUSSMÖTEVÄGEN (ÖSTER OM HUDDINGEVÄGEN)

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	30/40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana, cykelfält
Kollektivtrafik:	Stadsbuss (delvis)	Trafikseparering	Kantsten, grönremsa

Vägsträckan kantas av bostadsbebyggelse, både villor och flerbostadshus, med från vägen indragna fasader. Cykelbana finns längs sträckan och separeras huvudsakligen av grönremsa men på kortare sträckor av kantsten. Buss trafikerar sträckan öster om Kubiksborgsvägen samt väster om Bjulevägen. Förskolor och vibrationsrisker motiverar 30 km/h på delsträckor. Resterande sträcka föreslås få 40 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



*Tussmötevägen vid Kubiksborgsvägen, riktning österut.*

## ÅBYVÄGEN

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

Åbyvägen, sträckan norr om Västberga Allé, är mötesseparerad och har två körfält i vardera riktning. Sträckan kantas av industri- och verksamhetsbebyggelse samt grönområden. Buss trafikerar sträckan norr om Brunnbyvägen. Cykling sker delvis helt friliggande från vägen och delvis på separerad cykelbana. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 60 km/h på sträckan.



Åbyvägen vid Grosshandlarvägen, riktning söderut.

## ÅMÄNNINGEVÄGEN (ÖSTER OM SANDFJÄRDSGATAN)

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

Vägsträckan kantas av bostadsbebyggelse som till viss del har sina entréer vända bort från gatan. Kantstensparkering förekommer. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 40 km/h på sträckan.



Åmänningevägen vid Siljansvägen, riktning norrut.

## ÅMÄNNINGEVÄGEN (VÄSTER OM SANDFJÄRD SGATAN)

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

Vägsträckan kantas av indragen bebyggelse på ena sidan och tvärbans spår på andra. Öster om Storsjövägen är finns cykelbana klassad som ett huvudstråk, och väster om Storsjövägen hänvisas cykling till parallella gator och friliggande cykelväg. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 40 km/h på sträckan.



Åmänningevägen vid Årstafältets station, riktning norrut.

## ÅRSTAVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	30/50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	30/40 km/h	Cykelstandard:	Blandtrafik, cykelbana
Kollektivtrafik:	Stadsbuss	Trafikseparering:	Kantsten, skyddsremsa

Vägen kantas av främst av flerbostadshus och centrumverksamheter i bottenvåningarna kring Årsta torg. Cykelbana finns mellan Åmänningevägen och Hjälmarsvägen, men på resterande sträckor sker cykling i blandtrafik. I enlighet med stadens hastighetsprinciper föreslås 40 km/h på sträckan med separering och 30 km/h på resterande sträckan.



Årstavägen vid Hjälmarsvägen, riktning västerut.



## ÅSTORPSRINGEN (NORR OM FYRSKEPPSVÄGEN)

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

Sträckan kantas huvudsakligen av grönområden och viss bebyggelse. Cykling sker på separerad cykelbana som på delsträckor är helt friliggande från gaturummet. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 40 km/h på sträckan.



Åstorpsringen vid Fyrskeppsvägen, riktning norrut.

## ÅSTORPSRINGEN (SÖDER OM FYRSKEPPSVÄGEN)

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

Sträckan kantas av flerbostadshus, delvis med entréer mot gatan och delvis indragen med entréer mot andra gator. En förskola motiverar att en sträcka regleras med 30 km/h. Resterande sträcka föreslås få 40 km/h i enlighet med stadens principer för hastighetsreglering.



Åstorpsringen vid nummer 35, riktning söderut.

## ÄLVKÄLLEVÄGEN

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

Vägen kantas av staket och indragen industriverksamhet på båda sidor. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 40 km/h på sträckan.



Älvkällevägen vid Sockenvägen, riktning norrut.

## ÖSTBERGABACKARNA

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

Östbergabackarna kantas av grönområden och indragen bostadsbebyggelse. Cykling kan ske i blandtrafik alternativt i det friliggande gång- och cykelnätet beroende på målpunkt. En sträcka närmast Östbergsvägen har cykelbana. Kantstensparkering förekommer. En skola och en förskola motiverar 30 km/h på en delsträcka. Resterande sträcka föreslås få 40 km/h i enlighet med stadens hastighetsprinciper.



Östbergabackarna vid Slättåkragränd, riktning västerut.

## ÖSTBERGAVÄGEN

Befintlig hastighetsgräns:	50 km/h	Cykelnät:	Huvudstråk
Föreslagen ny hastighet:	40 km/h	Cykelstandard:	Cykelbana, cykelväg
Kollektivtrafik:	Stadsbuss (delvis)	Trafikseparering	Kantsten, friliggande

Vägen saknar intilliggande bebyggelse och kantas av grönområden. Cykling sker på friliggande cykelväg mellan Östbergabackarnas två korsningspunkter, och på resterande sträcka på cykelbana. Buss trafikerar sträckan norr om norra korsningspunkten med Östbergabackarna. I enlighet med stadens principer för hastighetsgränser föreslås 40 km/h på sträckan.



*Östbergavägen vid Östbergabackarna, 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](http://www.tyrens.se)