

**Handläggare**Mimmi Hologård  
08-508 26 369  
Susanna Lennström  
08 – 508 261 95**Till**Trafiknämnden  
2023-06-08

## Beskrivning av åtgärder per stadsdel samt tidigare beslut, Bilaga 1.

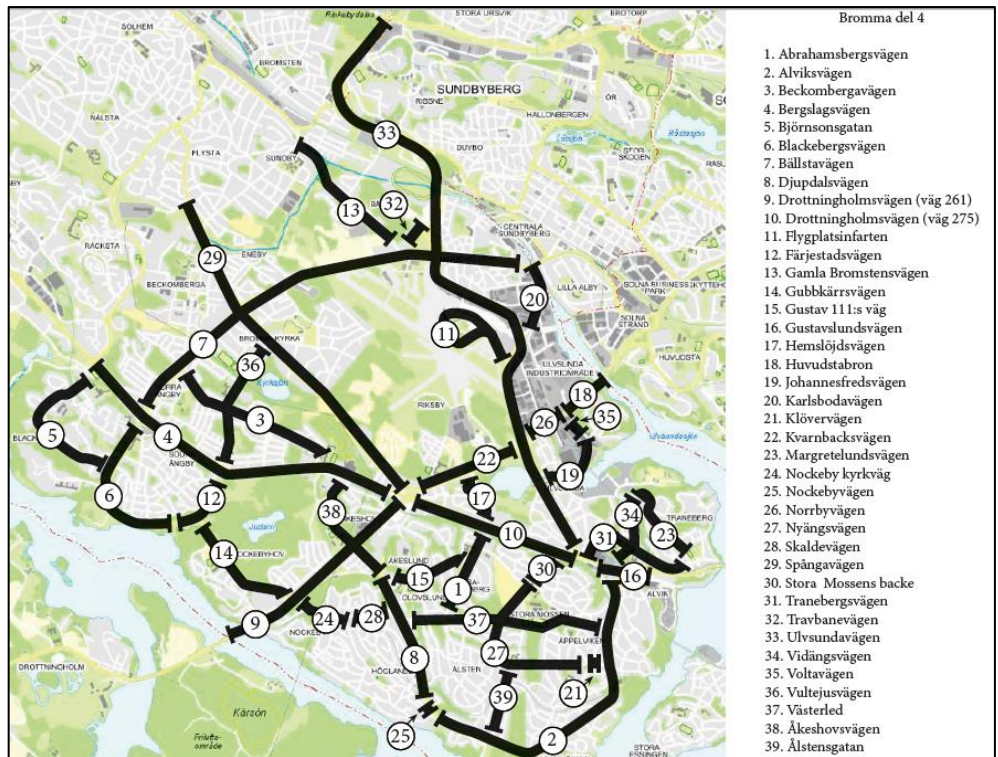
Nedan beskrivs de gator som ingår i detta ärende uppdelat per stadsdelsområde. Befintlig och beslutad hastighetsgräns anges (2019-09-26, Dnr T2016-01750 och T2016-03098 samt 2020-12-10, Dnr T2016-01750 och T2016-03098) samt en översiktlig beskrivning av föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

Totalt föreslås 71 trafiksäkerhetsåtgärder (Bromma 26 st, Vantör 17 st, Älvsjö 19 st, och Östermalm 9 st). Områdena är olika stora och därav varierar antalet åtgärder (Bromma består tex av 39 gator medan Älvsjö består av 13 gator). Vidare så har respektive område olika stort behov av trafiksäkerhetsåtgärder. Projektets kriterier har använts för att finna de platser som främst är i behov av trafiksäkerhetsåtgärder har nedanstående kriterier använts:

- Platser där många barn rör sig, dvs. kring skolor, förskolor, större idrottsplatser och större lekplatser.
- Platser med stort olycksantal.
- Platser med låg hastighetsefterlevnad, dvs. där hastigheten överskrids mycket och ofta.
- Platser där hastighetsgränsen höjs.

Till ärendet för delområde 3 etapp 1 (Farsta, Skarpnäck och Östermalm) hann trafikkontoret inte klart med utredningen för genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder på Strandvägen på Östermalm. Trafikkontoret bad om att få återkomma till trafiknämnden om föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder på Strandvägen. Utredningen presenteras i denna bilaga.

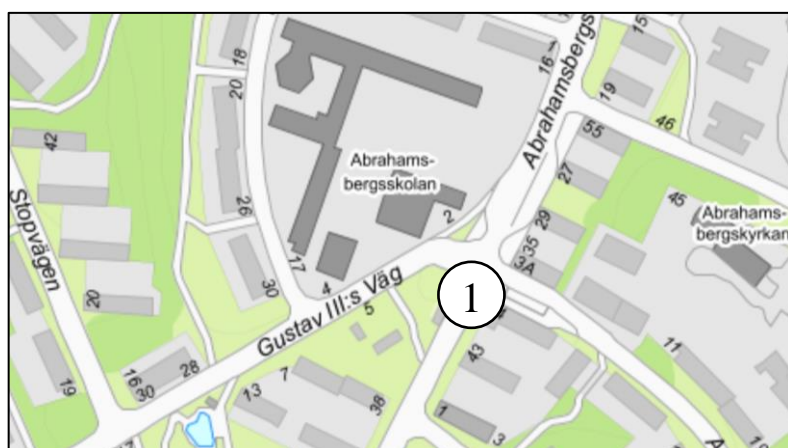
## Bromma



Figur 1 Gator som ingår i Bromma.

### Abrahamsbergsvägen

Hastighetsgränsen på Abrahamsbergsvägen är idag 30 och 50 km/h. Hastighetsgränsen kommer sänkas till 40 km/h. Hastighetsgränsen på 30 km/h bibehålls. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på en plats.



Figur 2, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintliga övergångsställen i anslutning till cirkulationsplatsen förses med mittrefuger och busskuddar. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

## Alviksvägen

Hastighetsgränsen på Alviksvägen är idag 30 och 50 km/h.

Hastighetsgräns kommer att sänkas till 30 och 40 km/h. I övrigt bibehålls 30 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på två platser.



Figur 3, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintligt övergångsställe flyttas och förses med upphöjda passager. En mittrefug anläggs. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

**Plats 2:** Övergångsstället på västra sidan tas bort. På östra sidan om Flöjelgatan utformas befintligt övergångsställe med förlängd mittrefug och busskuddar. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

## Beckomborgavägen

Hastighetsgränsen på Beckomborgavägen är idag 30 km/h.

Hastighetsgränsen kommer bibehållas. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på tre platser.



Figur 4, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintligt övergångsställe förses med busskuddar. Mittrefugan förlängs. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

**Plats 2:** Upphöjda passager anläggs vid befintligt övergångsställe. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden och för att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

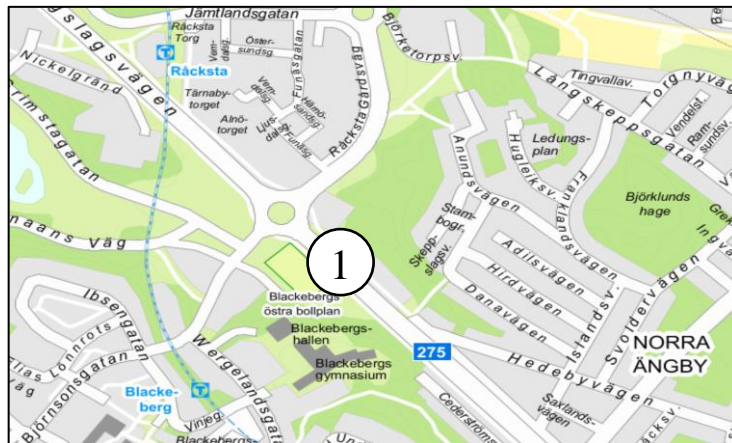
**Plats 3:** Upphöjda passager anläggs vid befintligt övergångsställe. Mittrefugerna breddas och förlängs. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden och för att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

## Bergslagsvägen

Hastighetsgränsen på Bergslagsvägen är idag 70 km/h.

Hastighetsgräns kommer att sänkas till 60 km/h.

Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på en plats.



Figur 5, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintligt övergångsställe förses med busskuddar och mittrefuger. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

## Björnsonsgatan

Hastighetsgränsen på Björnsonsgatan är idag 30 och 50 km/h.

Hastighetsgränsen kommer att sänkas till 30 och 40 km/h. I övrigt bibehålls 30 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på två platser.



Figur 6, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Upphöjda passager anläggs vid befintligt övergångsställe. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder eftersom den är olycksdrabbad.

**Plats 2:** Ett nytt övergångsställe uppförs. Övergångsstället utformas som en dubbelsidig avsmalning vilket medför att endast fordon i en riktning kan passera i taget. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Två nya belysningsstolpar uppförs. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder eftersom den är olycksdrabbad och för att öka hastighetsefterlevnaden.

### Blackebergsvägen

Hastighetsgränsen på Blackebergsvägen är idag 30 och 50 km/h. Hastighetsgränsen kommer sänkas till 40 km/h. I övrigt bibehålls 30 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på en plats.

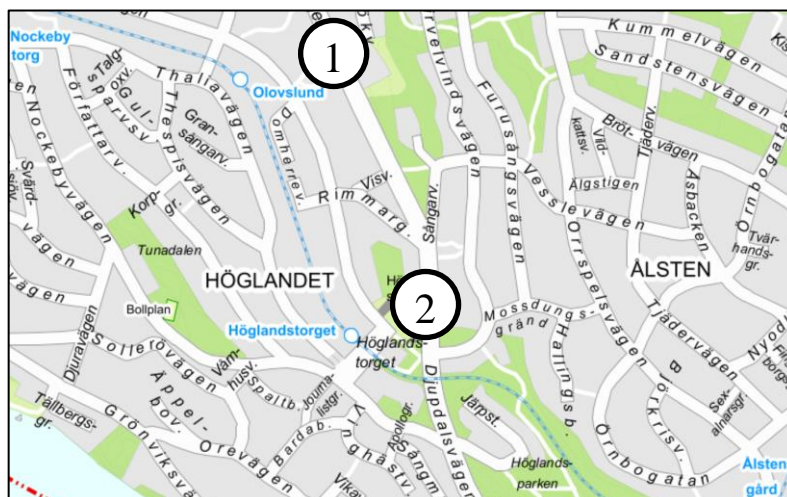


Figur 7, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintligt övergångsställe förses med busskuddar. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

### Djupdalsvägen

Hastighetsgränsen på Djupdalsvägen är idag 30 och 50 km/h. Hastighetsgränsen kommer sänkas till 40 km/h. I övrigt bibehålls 30 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på två platser.



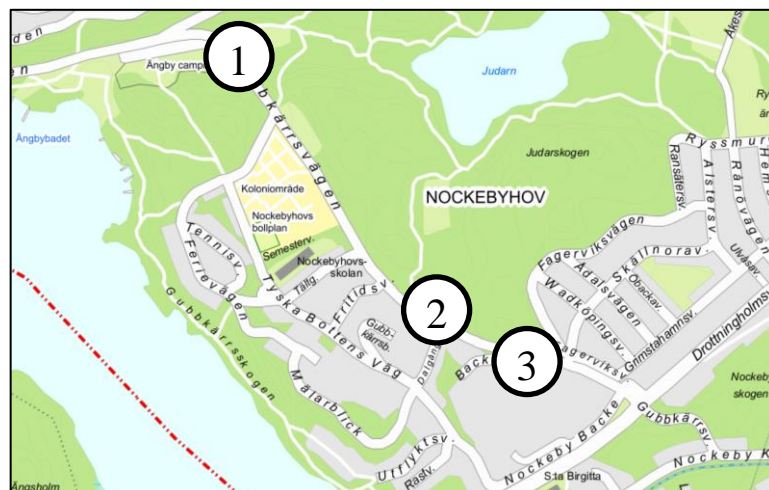
Figur 7, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Övergångsstället utformas med avsmalning vilket medför att endast ett fordon i en riktning kan passera i taget. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. En ny belysningsstolpe uppförs. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden och för att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

**Plats 2:** Befintligt övergångsställe flyttas och förses med busskuddar. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden och för att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

### Gubbkärrsvägen

Hastighetsgränsen på Gubbkärrsvägen är 50 km/h och 30 km/h. Hastighetsgränsen kommer att sänkas till 40 km/h. I övrigt bibehålls 30 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på tre platser.



Figur 8, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Upphöjda passager anläggs vid befintligt övergångsställe. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

**Plats 2:** Befintligt övergångsställe förses med busskuddar. Gångbanan breddas lokalt. En ny belysningsstolpe uppförs. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder att öka hastighetsefterlevnaden och för att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

**Plats 3:** Befintligt övergångsställe flyttas till norra sidan om korsningen och förses med busskuddar. En ny stopphållplats anläggs. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

## Gustavslundsvägen

Hastighetsgränsen på Gustavslundsvägen är idag 50 km/h.

Hastighetsgränsen kommer sänkas till 30 och 40 km/h.

Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på en plats.



Figur 9, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintligt övergångsställe förses med ett dynamiskt farthinder. Farthindret lämnar plan väg för den som håller sig inom tillåten hastighetsgräns. Vid överträdelse av hastighetsgränsen aktiveras en lucka i körbanan som sjunker ner några centimeter och skapar ett inverterat farthinder. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

## Johannesfredsvägen

Hastighetsgränsen på Johannesfredsvägen är idag 30 och 50 km/h.

Hastighetsgränsen kommer sänkas till 40 km/h. I övrigt bibehålls 30 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på två platser.



Figur 10, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintligt övergångsställe förses med busskuddar. Mittrefugerna förlängs. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.





### Stora Mossens backe

Hastighetsgränsen på Stora Mossens backe är idag 50 km/h.

Hastighetsgränsen kommer sänkas till 30 och 40 km/h.

Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på en plats.



Figur 12, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintligt övergångsställe förses med busskuddar och mittrefug. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden och för att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

### Tranebergsvägen

Hastighetsgränsen på Tranebergsvägen är idag 30 och 50 km/h.

Hastighetsgränsen kommer sänkas till 40 km/h. I övrigt bibehålls 30 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på två platser.



Figur 13, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

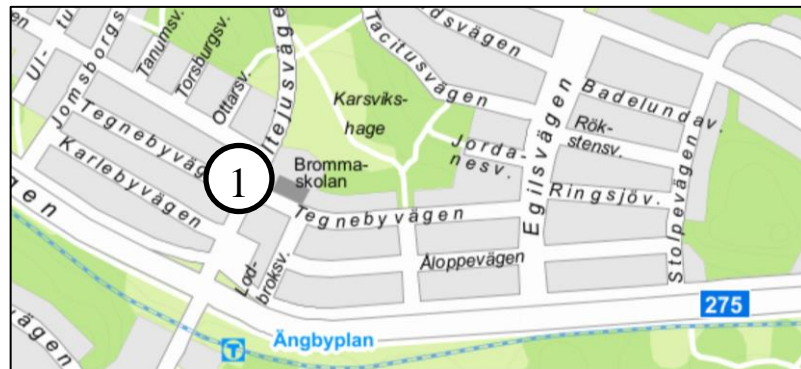
**Plats 1:** Körbanan smalnas genom en lokal breddning av gångbanan vid befintligt övergångsställe. Mittrefugerna breddas. En ny belysningsstolpe uppförs. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

**Plats 2:** Befintligt övergångsställe förses med busskuddar och mittrefug. En ny belysningsstolpe uppförs. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

## Vultejusvägen

Hastighetsgränsen på Vultejusvägen är idag 30 km/h.

Hastighetsgränsen kommer bibehållas. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på en plats.



Figur 14, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Övergångsstället utformas som en dubbelsidig avsmalning vilket medför att endast fordon i en riktning kan passera i taget. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. En ny belysningsstolpe uppförs. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden och för att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

## Västerled

Hastighetsgränsen på Västerled är idag 30 och 50 km/h.

Hastighetsgränsen kommer sänkas till 40 km/h. I övrigt bibehålls 30 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på två platser.



Figur 15, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintligt övergångsställe förses med busskuddar och mittrefug. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden och för att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

**Plats 2:** Befintligt övergångsställe förses med busskuddar. Mittrefugerna förlängs. En ny belysningsstolpe uppförs. Platsen

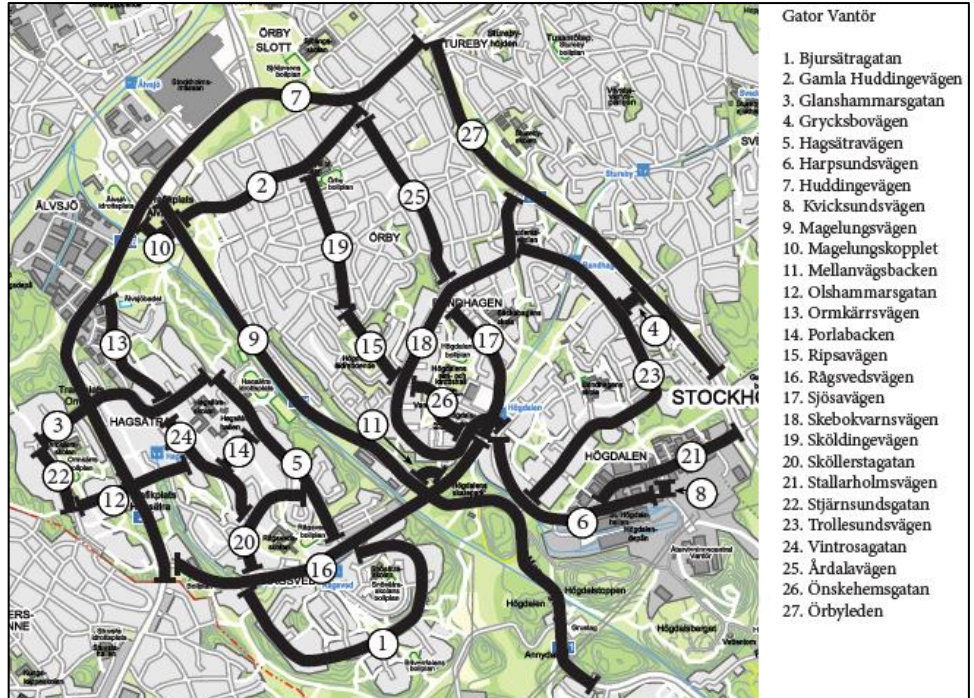
bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

### **Gator utan föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder**

Projektet har utrett behovet samt möjligheten att anlägga trafiksäkerhetsåtgärder på samtliga gator som redovisas i figur 1. I vissa fall har behovet av trafiksäkerhetsåtgärder bedömts som lågt alternativt så har lämpliga och kostnadseffektiva åtgärder inte hittats. I några fall så utreds trafiksäkerhetsåtgärder i andra projekt som kontoret bedriver. På nedanstående gator föreslås inte några trafiksäkerhetsåtgärder.

- Bällstavägen
- Drottningholmsvägen (väg 261)
- Drottningholmsvägen (väg 275)
- Flygplatsinfarten
- Färjestadsvägen
- Gamla Bromstensvägen
- Gustav III:s väg
- Hemslöjdsvägen
- Huvudstabron
- Karlsbodavägen
- Klövervägen
- Kvanbacksvägen
- Nockeby Kyrkväg
- Nockebyvägen
- Norrbyvägen
- Nyängsvägen
- Skaldevägen
- Spångavägen
- Travbanevägen
- Ulvsundavägen
- Vidängsvägen
- Voltavägen
- Åkeshovsvägen
- Ålstensgatan

## Vantör

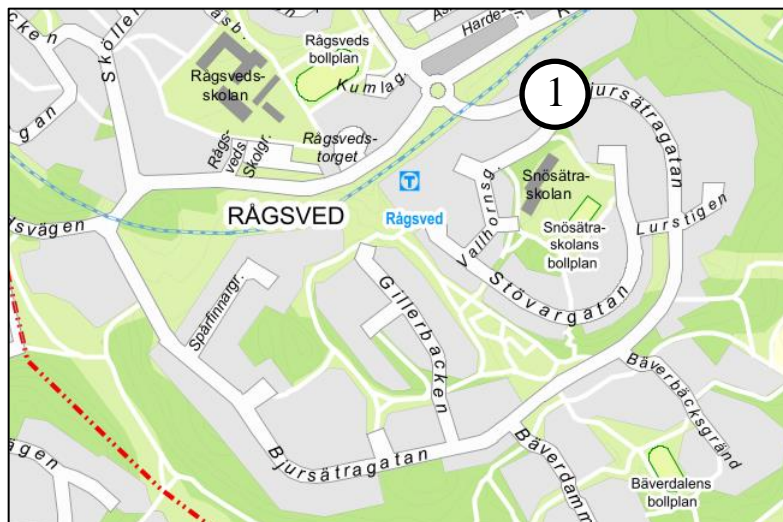


Figur 16, gator som ingår i Vantör.

### Bjursätragatan

Hastighetsgränsen på Bjursätragatan är idag 30 och 50 km/h.

Hastighetsgränsen kommer sänkas till 40 km/h. I övrigt bibehålls 30 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på en plats.



Figur 17, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintliga övergångsställen förses med busskuddar.

Mittrefugen breddas och förlängs. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

## Glanshammarsgatan

Hastighetsgränsen på Glanshammarsgatan är idag 30 och 50 km/h. Hastighetsgränsen kommer att sänkas till 30 och 40 km/h. I övrigt bibehålls 30 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på en plats.



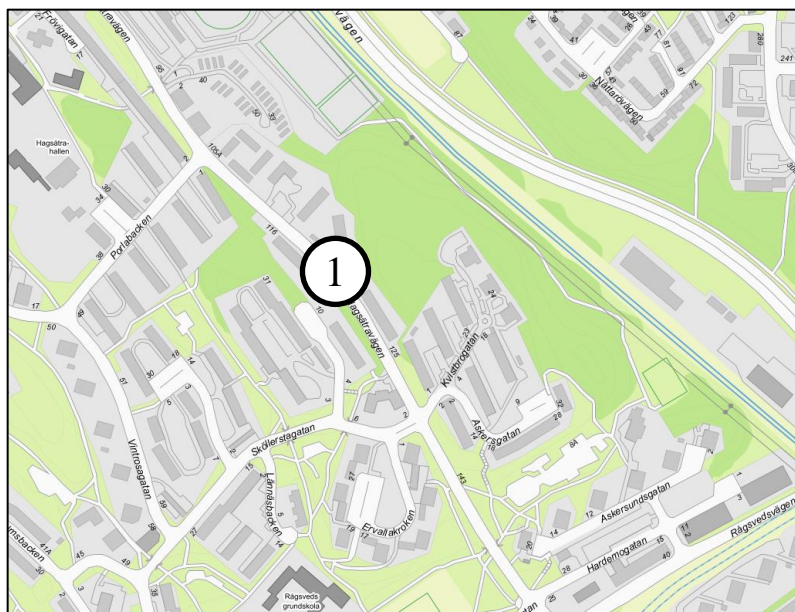
Figur 18, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

### Plats 1

Befintligt övergångsställe förses med busskuddar och mittrefuger. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

## Hagsätravägen

Hastighetsgränsh. på Hagsätravägen är idag 50 km/h. Hastighetsgränsen kommer sänkas till 30 och 40 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på en plats.

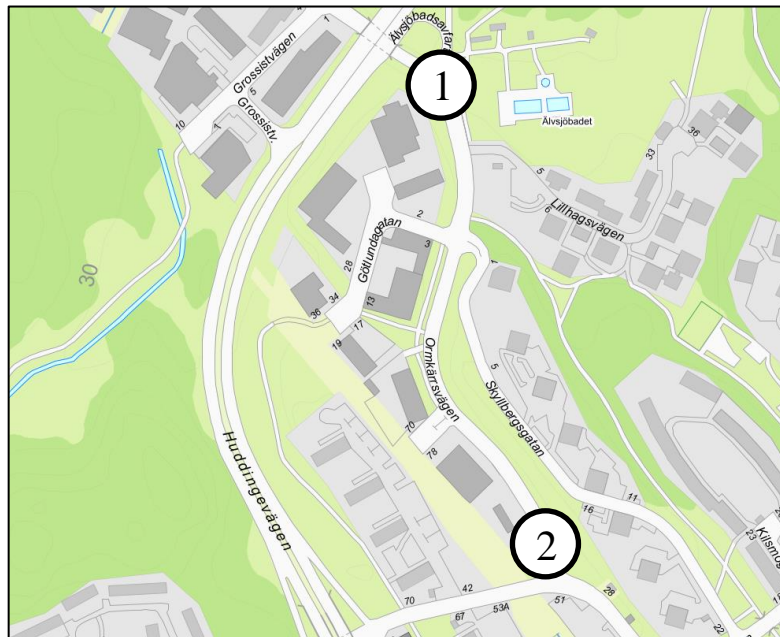


Figur 19, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** En upphöjd passage anläggs vid befintligt övergångsställe. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

### Ormkärsvägen

Hastighetsgränsen på Ormkärsvägen är idag 30 och 50 km/h. Hastighetsgränsen kommer sänkas och höjas till 40 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på två platser.



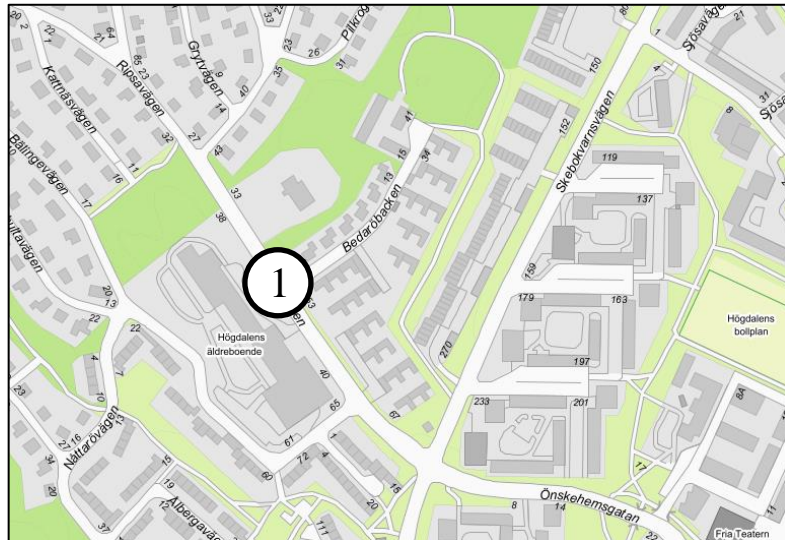
Figur 20, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintligt övergångsställe förses med busskuddar. Mittrefugen breddas och förlängs. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden, för att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen samt för att hastighetsgränsen höjs.

**Plats 2:** Upphöjda passager anläggs vid befintliga övergångsställen i korsningen. Mittrefugerna breddas och förlängs. Övergångsställena tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

### Ripsavägen

Hastighetsgränsen på Ripsavägen är idag 30 km/h. Hastighetsgränsen kommer bibehållas. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på en plats.

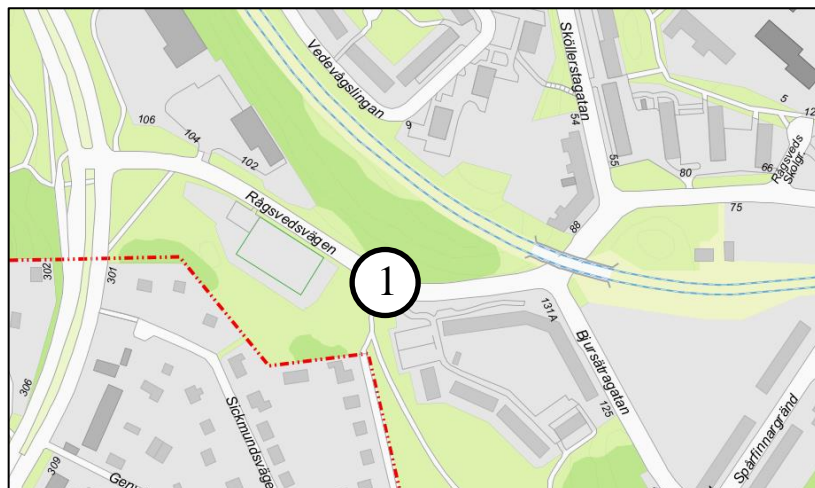


Figur 21, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintligt övergångsställe förses med busskuddar. Mittrefugen breddas och förlängs. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden och för att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

### Rågsvedsvägen

Hastighetsgränsen på Rågsvedsvägen är idag 50 km/h. Hastighetsgränsen kommer sänkas till 40 km/h på delar av sträckan. I övrigt bibehålls 50 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på en plats.



Figur 22, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

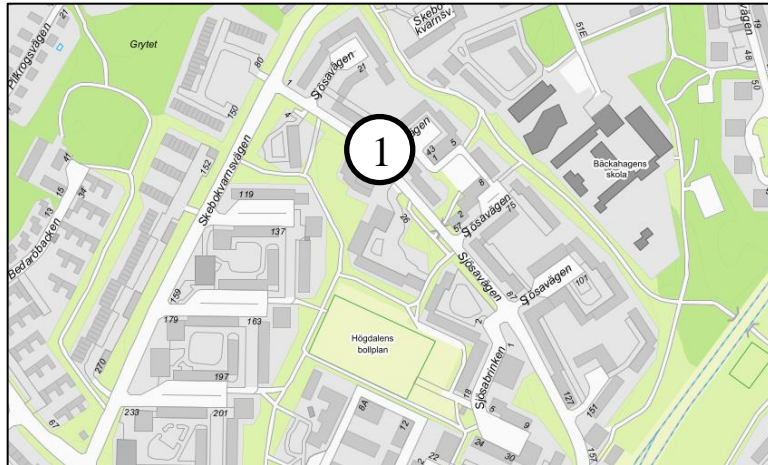
**Plats 1:** Befintligt övergångsställe förses med upphöjd passage. Övergångstället tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.



## Sjösavägen

Hastighetsgränsen på Sjösavägen är idag 30 km/h.

Hastighetsgränsen kommer bibehållas. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på en plats.



Figur 23, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

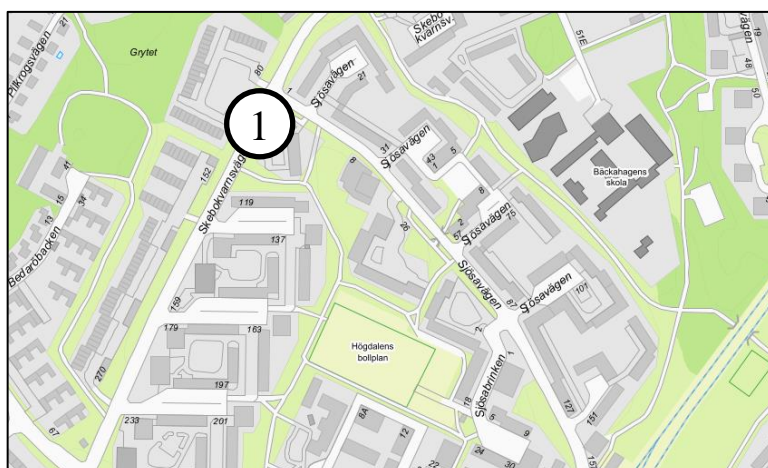
**Plats 1:** Befintligt övergångsställe förses med busskuddar.

Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

## Skebokvarnsvägen

Hastighetsgränsen på Skebokvarnsvägen är idag 30 och 50 km/h.

Hastighetsgränsen kommer sänkastill 30 och 40 km/h. I övrigt bibehålls 30 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på en plats.



Figur 24, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintliga övergångsställen förses med busskuddar.

Befintliga mittrefuger breddas och förlängs. Övergångsställena tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden och för att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

## Sköllerstagatan

Hastighetsgränsen på Sköllerstagatan är idag 30 km/h.  
Hastighetsgränsen kommer bibehållas. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på en plats.

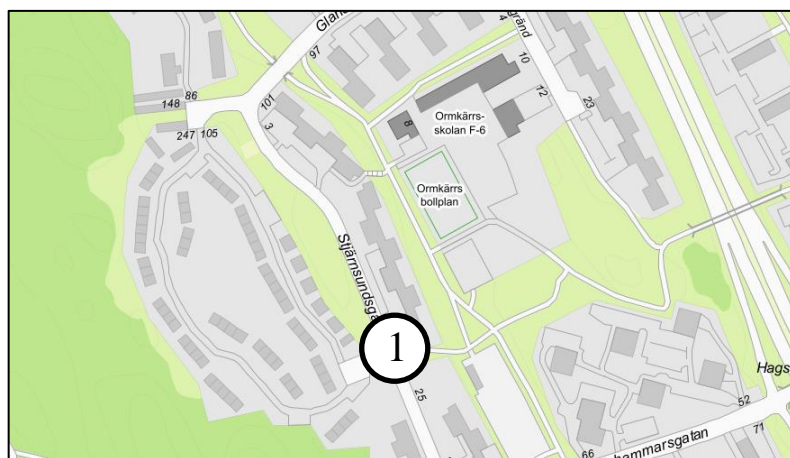


Figur 25, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintliga övergångsställen förses med busskuddar. Befintliga mittrefuger breddas och förlängs. Övergångsställena tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

## Stjärnsundsgatan

Hastighetsgränsen på Stjärnsundsgatan är idag 30 km/h.  
Hastighetsgränsen kommer bibehållas. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på en plats.

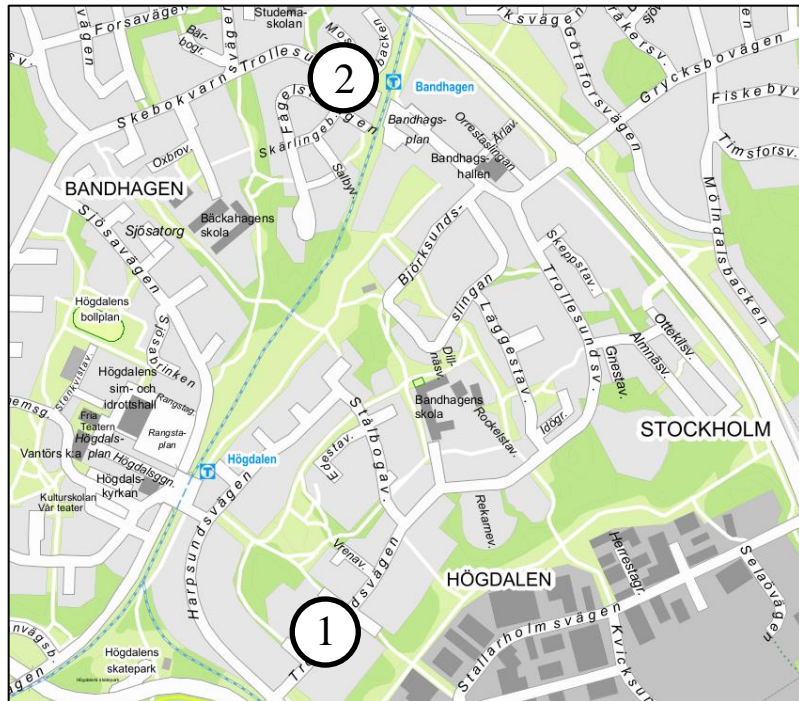


Figur 26, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintligt övergångsställe förses med busskuddar. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

## Trollesundsvägen

Hastighetsgränsen på Trollesundsvägen är idag 30 och 50 km/h. Hastighetsgränsen kommer sänkas till 40 km/h. I övrigt bibehålls 30 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på två platser.



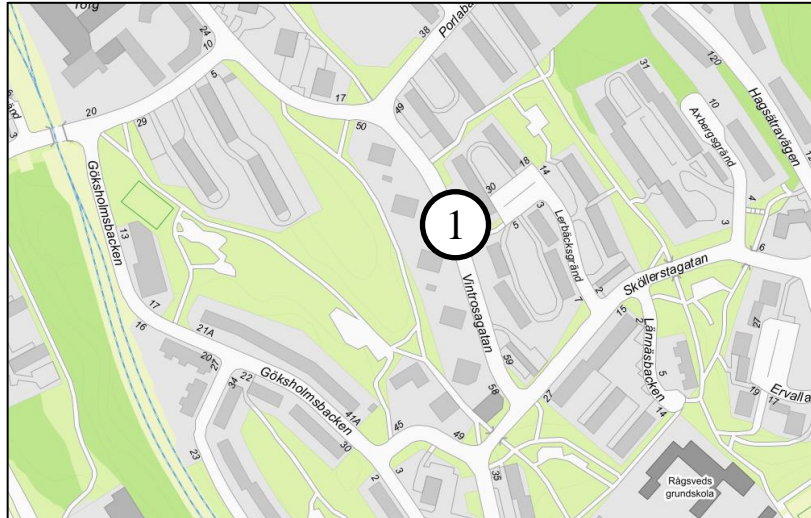
Figur 27, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Upphöjda passager anläggs vid befintligt övergångsställe. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

**Plats 2:** Befintliga övergångsställen förses med busskuddar. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder eftersom den är olycksdrabbad.

## Vintrosagatan

Hastighetsgränsen på Vintrosagatan är idag 30 km/h. Hastighetsgränsen kommer bibehållas. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på en plats.

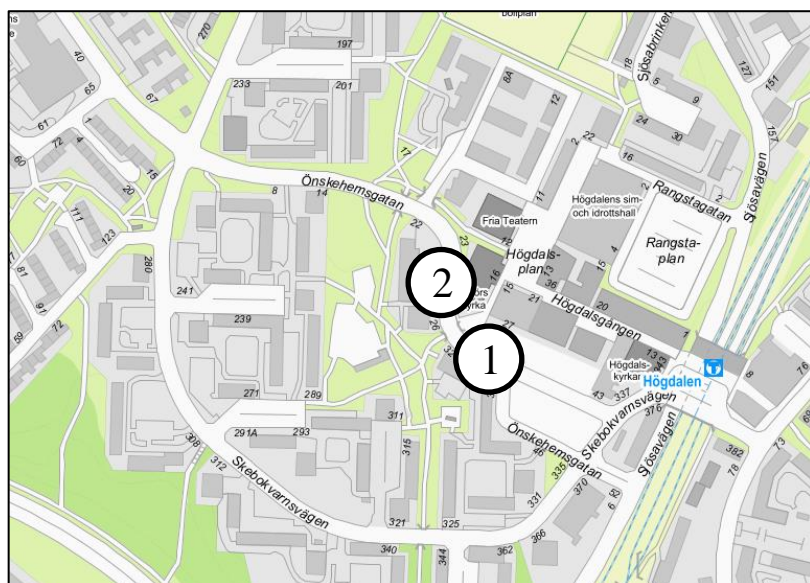


Figur 28, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Upphöjda passager anläggs vid befintligt övergångsställe. Övergångsstället förses med en mittrefug. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

### Önskehemsgatan

Hastighetsgränsen på Önskehemsgatan är idag 50 km/h. Hastighetsgränsen kommer sänkas till 30 och 40 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på två platser.



Figur 29, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintliga övergångsställen förses med busskuddar. Mittrefugen breddas och förlängs. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för och det ligger en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

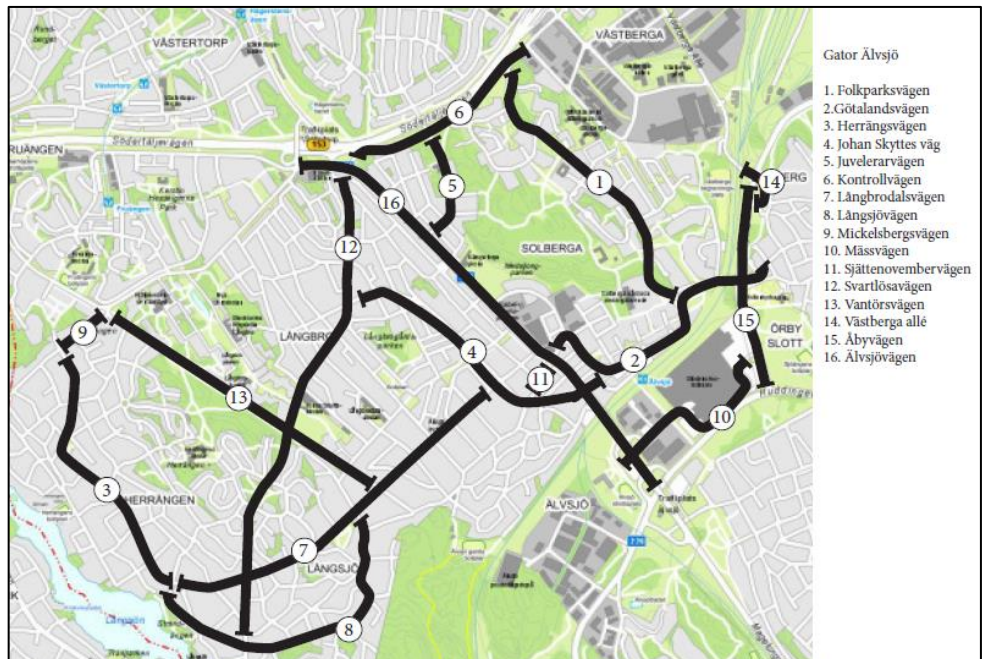
**Plats 1:** Befintligt övergångsställe förses med busskuddar. En mittrefug anläggs. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden och för att den är olycksdrabbad.

### **Gator utan föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder**

Projektet har utrett behovet samt möjligheten att anlägga trafiksäkerhetsåtgärder på samtliga gator som redovisas i figur 17. I vissa fall har behovet av trafiksäkerhetsåtgärder bedömts som lågt alternativt så har lämpliga och kostnadseffektiva åtgärder inte hittats. I några fall så utreds trafiksäkerhetsåtgärder i andra projekt som kontoret bedriver. På nedanstående gator föreslås inte några trafiksäkerhetsåtgärder.

- Gamla Huddingevägen
- Grycksbovägen
- Harpsundsvägen
- Huddingevägen
- Kvicksundsvägen
- Magelungsvägen
- Magelungskopplet
- Mellanvägsbacken
- Olshammarsgatan
- Porlabacken
- Sköldingevägen
- Stallarholmsvägen
- Årdalavägen
- Örbyleden

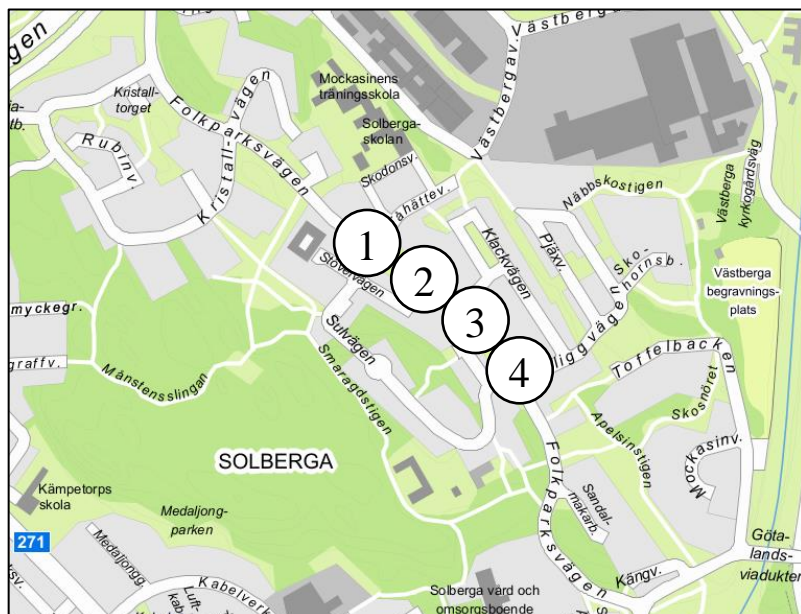
## Älvsjö



Figur 30, gator som ingår i Älvsjö.

### Folkparksvägen

Hastighetsgränsen på Folkparksvägen är idag 30 och 50 km/h. Hastighetsgränsen kommer sänkas till 40 km/h. Hastighetsgränsen på 30 km/h bibehålls. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på fyra platser.



Figur 31, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintligt övergångsställe förses med busskuddar. Mittrefugerna förlängs. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

**Plats 2:** Befintligt övergångsställe förses med busskuddar. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

**Plats 3:** Upphöjda passager anläggs vid befintligt övergångsställe. Körbanan smalnas av för att öka gångbanans bredd. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

**Plats 4:** Befintliga övergångsställen förses med busskuddar. Mittrefugerna förlängs. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

### **Götalandsvägen**

Hastighetsgränsen på Götalandsvägen är idag 50 km/h. Hastighetsgränsen kommer sänkas till 30 och 40 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på en plats.

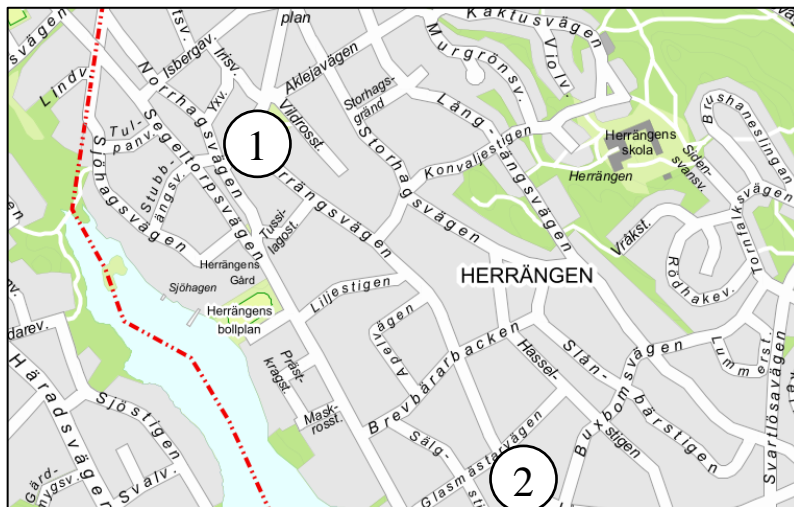


Figur 32, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintlig korsning höjs upp och förses med upphöjda passager. Befintligt övergångsställe tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder eftersom det finns en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

### **Herrängsvägen**

Hastighetsgränsen på Herrängsvägen är idag 30 och 50 km/h. Hastighetsgränsen kommer sänkas till 40 km/h. Hastighetsgränsen på 30 km/h bibehålls. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på två platser.



Figur 33, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintlig korsning höjs upp och förses med upphöjda passager. Mittrefugen förlängs. Anslutande övergångsställen och närliggande busshållplats tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder eftersom det finns en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

**Plats 2:** Gångbanan breddas. Körbanan smalnas av för att öka gångbanans bredd. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder eftersom det finns en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

### Johan Skyttes väg

Hastighetsgränsen på Johan Skyttes väg är idag 50 km/h. Gatan kommer att få en sänkt hastighetsgräns till 30 och 40 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på två platser.



Figur 34, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintlig korsning höjs upp och förses med upphöjda passager. Befintligt övergångsställe tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

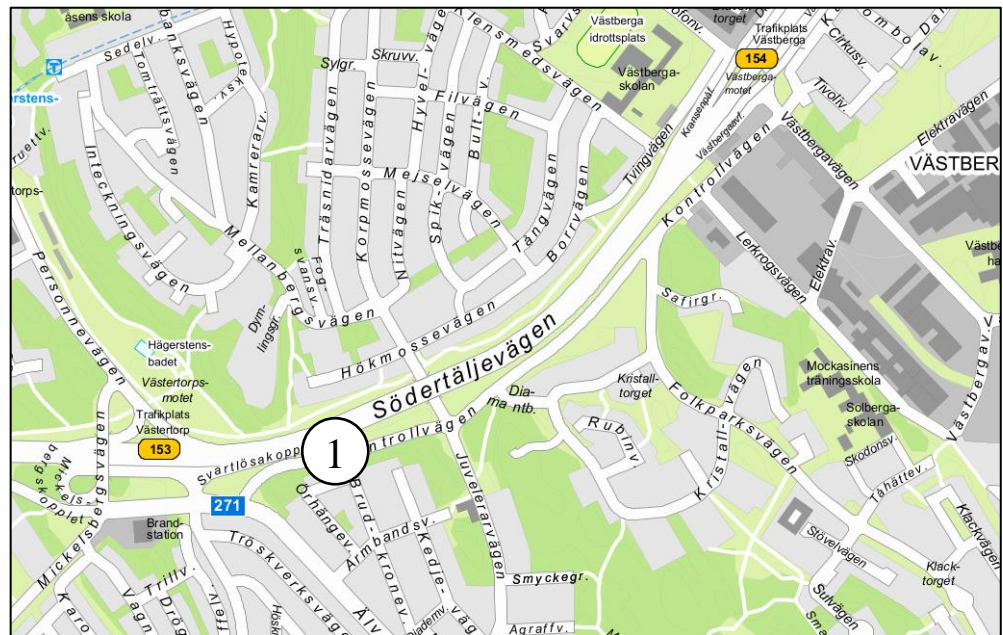


**Plats 2:** Befintligt övergångsställe förses med upphöjda passager. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

### Kontrollvägen

Hastighetsgränsen på Kontrollvägen väg är idag 50 km/h.

Hastighetsgränsen kommer höjas till 60 km/h och sänkas till 40 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på en plats.



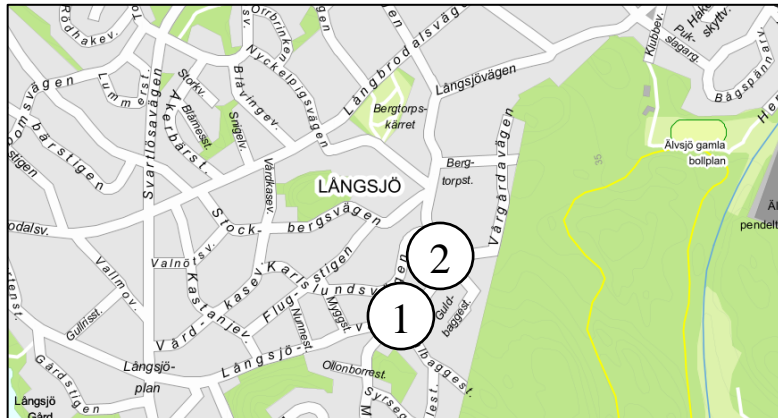
Figur 35, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Upphöjda passager anläggs vid befintligt övergångsställe. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Befintliga busshållplatser flyttas och tillgänglighetsanpassas. Cykelbanan placeras bakom busshållplatsens väderskydd. Tre nya belysningsstolpar uppförs. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

### Långsjövägen

Hastighetsgränsen på Långsjövägen väg är idag 30 och 50 km/h.

Gatan kommer att få en sänkt hastighetsgräns till 30 och 40 km/h. I övrigt bibehålls 30 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på två platser.



Figur 36, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintligt övergångsställe förses med busskuddar. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

**Plats 2:** Körbanan smalnas av för att öka gångbanans bredd. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

### Svartlösavägen

Hastighetsgränsen på Svartlösavägen är idag 30 och 50 km/h. Hastighetsgränsen kommer sänkas till 30 och 40 km/h. I övrigt bibehålls 30 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på tre platser.



Figur 37, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

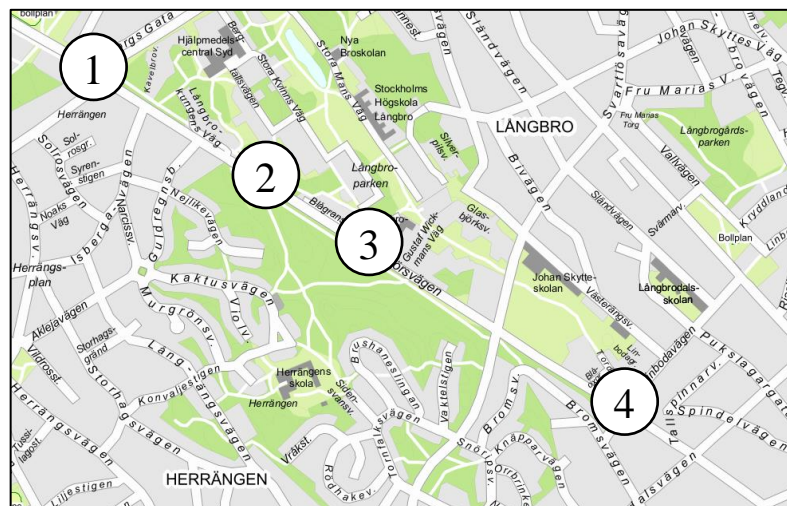
**Plats 1:** Befintliga övergångsställen förses med busskuddar. Mittrefugerna förlängs. Övergångsställena tillgänglighetsanpassas. Fyra nya belysningsstolpar uppförs. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden och för att det finns en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

**Plats 2:** Befintliga övergångsställen förses med busskuddar. Mittrefugerna förlängs. Övergångsställena tillgänglighetsanpassas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

**Plats 3:** Befintliga övergångsställen förses med busskuddar. Mittrefugerna förlängs och breddas. Övergångsställena tillgänglighetsanpassas. Körbanan smalnas av för att öka gångbanans bredd. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

### Vantörsvägen

Hastighetsgränsen på Vantörsvägen väg är idag 30 och 50 km/h. Gatan kommer att få en sänkt hastighetsgräns 40 km/h. I övrigt bibehålls 30 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på fyra platser.



Figur 38, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Upphöjda passager anläggs vid befintligt övergångsställe. Övergångsstället tillgänglighetsanpassas. En ny belysningsstolpe uppförs. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att den är olycksdrabbad.

**Plats 2:** Upphöjda passager anläggs vid befintligt övergångsställe. Mittrefuger förlängs. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

**Plats 3:** Befintligt övergångsställe förses med busskuddar. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden och för att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

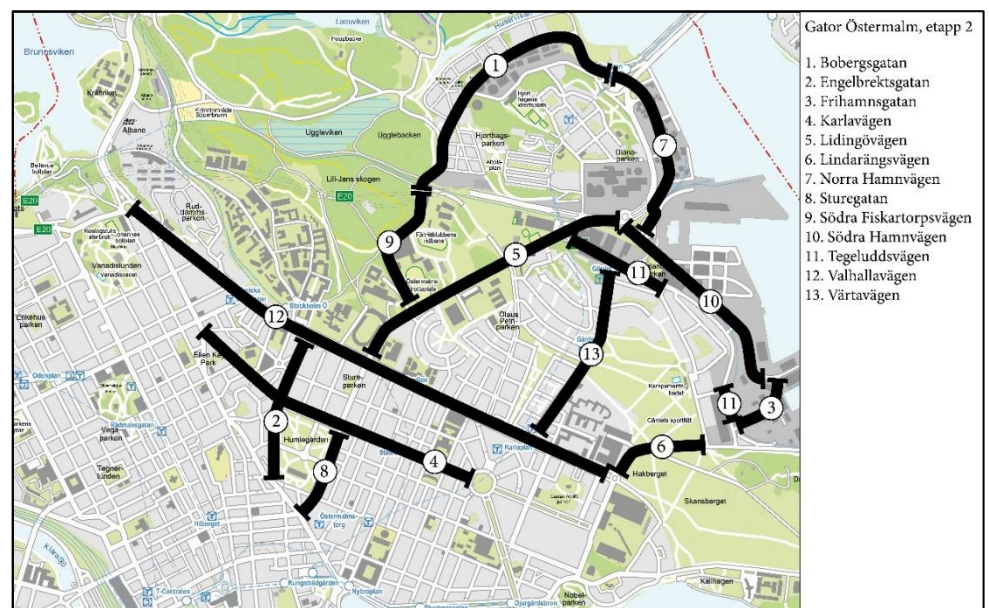
**Plats 4:** Befintligt övergångsställe flyttas till nytt läge och förses med busskuddar. Övergångsstället förses med busskuddar och mittrefug. Tillgänglighetsanpassning sker. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

### Gator utan föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder

Projektet har utrett behovet samt möjligheten att anlägga trafiksäkerhetsåtgärder på samtliga gator som redovisas i figur 31. I vissa fall har behovet av trafiksäkerhetsåtgärder bedömts som lågt alternativt så har lämpliga och kostnadseffektiva åtgärder inte hittats. I några fall så utreds trafiksäkerhetsåtgärder i andra projekt som kontoret bedriver. På nedanstående gator föreslås inte några trafiksäkerhetsåtgärder.

- Juvelerarvägen
- Långbrodalsvägen
- Mickelsbergsvägen
- Mässvägen
- Sjättenovembervägen
- Västberga allé
- Åbyvägen
- Älvsjövägen

## Östermalm



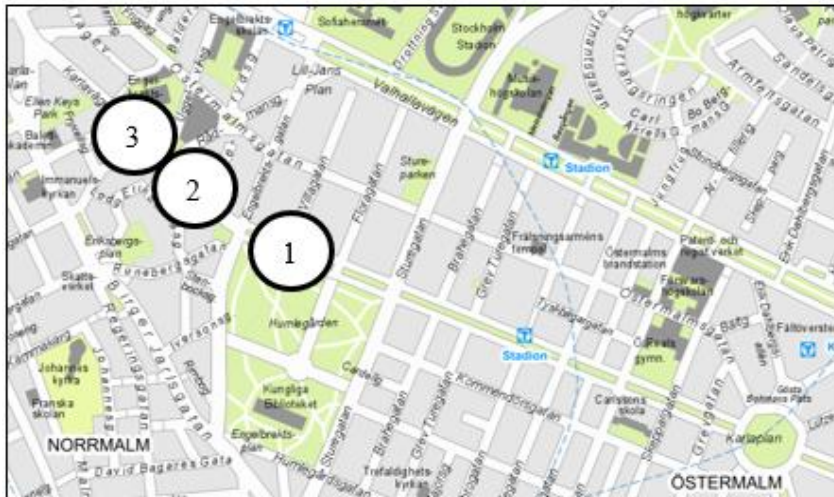
Figur 39, gator som ingår i Östermalm etapp 2.

## Karlavägen

Hastighetsgränsen på Karlavägen är idag 50 km/h.

Hastighetsgränsen har sänkts till 30 och 40 km/h.

Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på tre platser.



Figur 40, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Upphöjda passager anläggs vid befintliga övergångsställen. Övergångsställena tillgänglighetsanpassas. Gångbanan breddas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder eftersom den är olycksdrabbad och för att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

**Plats 2:** Upphöjda passager anläggs vid befintligt övergångsställe. Mittrefugerna förlängs. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder eftersom den är olycksdrabbad och för att det ligger en skola/förskola/större idrottsplats vid vägen.

**Plats 3:** Upphöjda passager anläggs vid befintligt övergångsställe. Mittrefugerna förlängs. Gångbanan breddas. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder eftersom den är olycksdrabbad.

## Lindarängsvägen

Hastighetsgränsen på Lindarängsvägen är idag 50 km/h.

Hastighetsgränsen har sänkts till 40 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på två platser.



Figur 41, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintligt övergångsställe tas bort då det finns ett befintligt signalreglerat övergångsställe cirka 40 meter från detta. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

**Plats 2:** Befintliga övergångsställen över Lindarängsvägen förses med busskuddar. Mittrefugerna breddas och förlängs. Befintligt övergångsställe över Sandhamnsvägen förses med upphöjda passager. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder eftersom den är olycksdrabbad och för att öka hastighetsefterlevnaden.

### Norra Hamnvägen

Hastighetsgränsen på Norra Hamnvägen är idag 30 och 50 km/h. Hastighetsgränsen har sänkts till 40 km/h. Hastighetsgränsen kommer att höjas till 40 km/h då åtgärderna byggs. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på två platser.



Figur 42, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintligt övergångsställe förses med en busskudde. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

**Plats 2:** Befintligt övergångsställe tillgänglighetsanpassas och förses med en busskudde. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden.

### Tegeluddsvägen

Hastighetsgränsen på Tegeluddsvägen är idag 30 och 50 km/h. Hastighetsgränsen har sänkts till 40 km/h. I övrigt bibehålls 30 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på en plats.

### Föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder



Figur 43, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintligt övergångsställe förses med en busskudde. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder eftersom den är olycksdrabbad och för att öka hastighetsefterlevnaden.

### Valhallavägen

Hastighetsgränsen på Valhallavägen är idag 30 och 50 km/h. Hastighetsgränsen har sänkts till 40 km/h. I övrigt bibehålls 30 km/h. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på en plats.



Figur 45, föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder.

**Plats 1:** Befintliga busskuddar flyttas närmare övergångsstället. Platsen bedöms vara i behov av trafiksäkerhetsåtgärder eftersom den är olycksdrabbad.

### Gator utan föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder

Projektet har utrett behovet samt möjligheten att anlägga trafiksäkerhetsåtgärder på samtliga gator som redovisas i figur 40. I vissa fall har behovet av trafiksäkerhetsåtgärder bedömts som lågt alternativt så har lämpliga och kostnadseffektiva åtgärder inte hittats. I några fall så utreds trafiksäkerhetsåtgärder i andra projekt som kontoret bedriver. På nedanstående gator föreslås inte några trafiksäkerhetsåtgärder.

- Bobergsgatan
- Engelbrektsgatan
- Frihamnsgatan
- Lidingövägen
- Sturegatan
- Södra Fiskartorpsvägen
- Södra Hamnvägen
- Värtavägen



## **Redovisning av ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder på Strandvägen**

Till ärendet för delområde 3 etapp 1 (Farsta, Skarpnäck och Östermalm) hann trafikkontoret inte klart med utredningen för genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder på Strandvägen på Östermalm. Trafikkontoret bad om att få återkomma till trafiknämnden om föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder på Strandvägen.

På Strandvägens raksträcka, mellan Skeppargatan och Narvavägen, är samtliga passager för gång- och cykeltrafik signalreglerade. Detta innebär att det normalt inte utreds trafiksäkerhetsåtgärder inom hastighetsplanen. På Strandvägen har emellertid en skrivelse från politiken och önskemål från invånare medfört att utredning av trafiksäkerhetsåtgärder genomförts. Redovisning för denna utredning finns nedan.

### **Dagens situation på Strandvägen**

Hastighetsgränsen på Strandvägen sänktes under 2022 till 40 km/h. Strandvägen trafikeras av busslinjerna 69 och 76 och av spårvagnslinje 7. Trafikflödet på Strandvägen är enligt trafikmätningar från oktober 2021 cirka 12 800 fordon per dygn, varav 12 % utgörs av tung trafik.

Förutsättningarna att anlägga trafiksäkerhetsåtgärder på Strandvägen begränsas bland annat av vibrationsproblem, ledningar och av spårtrafiken.

Markförhållandena, i kombination med fastigheternas utformning och vissa fastigheters grundläggning, medför att fastigheterna längs med Strandvägen är mycket vibrationskänsliga. Under sommaren och hösten 2021 genomfördes försök med tillfälliga farthinder längs Strandvägen. Enligt mätningar gav de tillfälliga farthindren upphov till mycket stora vibrationer i fastigheterna.

Utöver detta finns detektorer för trafiksignaler och ledningar som begränsar var på sträckan trafiksäkerhetsåtgärder kan placeras. Spårvagnarna transporteras regelbundet på lastbilar till Lidingö för underhåll och detta begränsar även möjligheter till anläggande av åtgärd, då yta för lastning och lossning av spårvagnar krävs.

Spårtrafiken och dess kontaktledning begränsar när i tid åtgärder kan genomföras. Åtgärder som kan genomföras snabbt är att föredra på sträckan.

### Utredda alternativ

Flera olika alternativ med trafiksäkerhetsåtgärder har utretts inom hastighetsplanen. Bland annat har olika alternativ med busskuddar i ena eller båda riktningarna utretts. Utifrån tidigare erfarenheter med tillfälliga farthinder på sträckan, har trafikkontoret valt att inte gå vidare med att anlägga busskuddar som trafiksäkerhetsåtgärd inom hastighetsplanen.

Ett annat alternativ som har utretts är dynamiska farthinder. Dynamiska farthinder innebär att en lucka monteras i körbanan och att hastigheten på fordon som närmar sig mäts med radar. Om fordonets hastighet överstiger den föreskrivna hastighetsbegränsningen faller luckan ner så att en kant bildas. Dynamiska farthinder kräver en radarmätare, vilket är svårt att placera på Strandvägen på grund av spårtrafiken och dess kontaktledning. Därför har alternativ med placering av radarmätare på en portalliknande arm studerats.

Dynamiska farthinder riskerar att ge upphov till vibrationer i fastigheterna längs med Strandvägen. Det är svårt att uppskatta hur stora vibrationsstörningarna kan bli, men trafikkontoret bedömer att vibrationer som överstiger gränsvärdena kan uppstå då fordon kör över en nerfälld lucka, särskilt när det rör sig om större fordon.

Antalet vibrationsstörningar bedöms vara mindre med dynamiska farthinder jämfört med andra typer av trafiksäkerhetsåtgärder, då andra typer av åtgärder ger upphov till vibrationer varje gång fordon passerar över dem, medan de dynamiska farthindren endast ger vibrationer då fordon kör i för hög hastighet och därefter kör över en nerfälld lucka. Baserat på erfarenheter från tidigare projekt och uppmätta fordonsflöden på Strandvägen bedömer trafikkontoret ändå att vibrationer över gränsvärdena skulle uppstå ett stort antal gånger per dygn. På grund av detta har trafikkontoret inte gått vidare med alternativet inom hastighetsplanen.

### Fortsatt arbete utanför hastighetsplanen

Under 2022 har vidare utredning skett utanför projektet Hastighetsplanen. Utredningen har bland annat studerat fastigheternas grundläggning närmare i detalj, i syfte att hitta optimal placering av åtgärder utifrån vibrationshänseende. Eftersom ytterligare fortsatt utredning krävs och passagerna längs med Strandvägen är signalreglerade, vilka normalt inte utreds inom hastighetsplanen, kommer utredningen fortsättningsvis ske utanför hastighetsplanen.

## Tidigare beslut

### Hela staden

Beslut i trafiknämnden 2017-05-18 och kommunfullmäktige 2017-06-12

Trafiknämnden (2017-05-18, Dnr T2015-00921) och kommunfullmäktige (2017-06-12, Dnr 124-893/2017) fattade inriktningsbeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden till en totalutgift om 750 mnkr.

### Delområde 1 (Hägersten, Kungsholmen och Spånga/Tensta)

Beslut i trafiknämnden 2015-09-24

Beslut om nya hastighetsgränser i delområde 1 (Hägersten, Kungsholmen och Spånga/Tensta) togs av trafiknämnden (2015-09-24, Dnr T2015-00921). I nämndens beslut framgår att eventuella hastighetshöjningar ska föregås av att trafiksäkerhetsåtgärder genomförs samt utredningar gällande luft och buller.

I samband med att trafiknämnden behandlade ärendet att ändra hastighetsgränserna inom delområde 1, den 24 september 2015, fick kontoret i uppdrag att genomföra omskyltning och kommunikationsinsatser av nya hastighetsgränser i Hägersten, Kungsholmen och Spånga/Tensta. Nämnden fattade också följande beslut:

- Föreslagna hastighetshöjningar ska föregås av trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt utredningar av luft och buller.
- Vid hastighetshöjningar ska i möjligaste mån trafikseparering ske på gator där detta saknas mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik.
- Hastighetshöjningar till 60 km/h ska endast ske på gator i det övergripande nätet med hög grad av separering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen.
- Höjningar till 60 km/h ska normalt inte ske på gator där det saknas fysisk separering utöver kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafiken. Saknas separering ska fysiska åtgärder genomföras för att separera vägbana och

oskyddade trafikanter. I annat fall ska detta prövas av nämnden.

#### **Beslut i trafiknämnden 2016-10-20**

Trafikförvaltningen vid Region Stockholm har framfört kritik mot antalet trafiksäkerhetsåtgärder som kontoret planerat och då framförallt på gator som trafikeras av högfrekvent busstrafik. Kritiken grundar sig i att trafikförvaltningen anser att trafiksäkerhetsåtgärderna kan försämra busstrafikens framkomlighet.

Trafikkontoret kom därmed överens med trafikförvaltningen om att genomföra tester för att utvärdera trafiksäkerhetsåtgärdernas effekt på bland annat bussarnas restid och resenärernas komfort. Trafiksäkerhetsåtgärder utvärderades på Rålambsvägen och Bäckvägen/Sparbanksvägen. Genomförandebeslut för teststräckorna längs Rålambsvägen och Bäckvägen/Sparbanksvägen togs i trafiknämnden 2016-10-20, Dnr T2015-00921.

#### **Beslut i kommunfullmäktige 2017-04-24**

I samband med att kommunfullmäktige (2017-04-24, Dnr 123-306/2017) behandlade inriktningsbeslutet för delområde 1 gällande trafiksäkerhetsåtgärder fick kontoret i uppdrag att sänka hastighetsgränsen till 30 km/h vid alla förskolor, om inte rimliga skäl för annat föreligger. Ärendet gällande trafiksäkerhetsåtgärder för delområde 1 återremitterades och trafiknämnden fick i uppdrag att återkomma med ett inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden.

#### **Beslut i trafiknämnden 2017-05-18 och kommunfullmäktige 2017-06-12**

Trafiknämnden (2017-05-18, Dnr T2015-00921) och kommunfullmäktige (2017-06-12, Dnr 124-894/2017) fattade genomförandebeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1 etapp 1 (Spånga/Tensta och Hägersten).

#### **Beslut i trafiknämnden 2017-11-23**

Trafiknämnden (2017-11-23, Dnr T2016-00712 och T2016-01750) fattade genomförandebeslut gällande nya hastighetsgränser i delområde 2 (Hässelby-Vällingby, Norrmalm, Skärholmen och del av Liljeholmen inkl. Fruängen).

#### **Beslut i trafiknämnden 2020-12-10**

Trafiknämnden (2020-12-10, Dnr T2020-00415) fattade genomförandebeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1 etapp 2 (Spånga/Tensta och Kungsholmen).

**Beslut i trafiknämnden 2022-05-12**

Trafiknämnden (2022-05-12, Dnr T2015-00921) godkände slutredovisning gällande trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1 etapp 1 (Hägersten med del av Liljeholmen och Spånga-Tensta).

**Delområde 2 (Norrmalm, Hässelby/Vällingby, Skärholmen och Liljeholmen/Fruängen)****Beslut i trafiknämnden 2017-11-23**

I enlighet med trafikkontorets tjänsteutlåtande skulle kontoret innan genomförandebeslut, i separata ärenden, återkomma till nämnden med en precisering av vilka gator som kontoret avser att arbeta vidare med gällande trafiksäkerhetsåtgärder. Val av gator för trafiksäkerhetsåtgärder skulle utgå från bedömningskriterierna. Trafiknämnden (2017-11-23, Dnr T2015-00921) fattade beslut gällande denna precisering för gator inom etapp 1 samt om hastighetsgränser för gator inom delområde 2 (Norrmalm, Hässelby/Vällingby, Skärholmen och Liljeholmen/Fruängen), och beslöt om avsteg från kravet på trafikseparering för ett antal gator där hastigheten höjs till 40 km/h respektive 60 km/h.

**Beslut i trafiknämnden 2018-08-30 och kommunfullmäktige 2018-11-05**

Trafiknämnden (2018-08-30, Dnr T2015-00921) och kommunfullmäktige (2018-11-05, KS 2018/1250) fattade genomförandebeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder för delområde 2 etapp 1 (Norrmalm, Hässelby/Vällingby, Skärholmen och Liljeholmen/Fruängen).

**Beslut i trafiknämnden 2019-08-29**

Trafiknämnden (2019-08-29, Dnr T2019-02166) fattade genomförandebeslut gällande dynamiska farthinder på Vårholmsbackarna och Sörgårdsvägen.

**Beslut i trafiknämnden 2020-12-10**

Trafiknämnden (2020-12-10, Dnr T2020-00872) fattade genomförandebeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 2 etapp 2 (Norrmalm, Hässelby/Vällingby och Liljeholmen inkl. Fruängen).

**Beslut i trafiknämnden 2022-08-25**

Trafiknämnden (2022-08-25, Dnr T2019-02166) godkände slutredovisning av dynamiska farthinder på Sörgårdsvägen och Vårholmsbackarna.

### **Delområde 3 (Farsta, Skarpnäck, Östermalm och Rinkeby/Kista)**

#### **Beslut i trafiknämnden 2019-09-26**

Trafiknämnden (2019-09-26, Dnr T2016-01750 och T2016-03098 samt Dnr T2015-00921) fattade beslut om hastighetsgränser i delområde 3 (Farsta, Skarpnäck, Östermalm och Rinkeby/Kista). Vid samma tillfälle fattades ett preciserat inriktningsbeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3 etapp 1 (Farsta, Skarpnäck och Östermalm).

#### **Beslut i trafiknämnden 2020-12-10 och kommunfullmäktige 2021-02-15**

Trafiknämnden (2020-12-10, Dnr T2019-03781) och kommunfullmäktige (2021-02-15, KS 2020/1682) fattade genomförandebeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder för delområde 3 etapp 1 (Farsta, Skarpnäck och Östermalm).

Till ärendet hann trafikkontoret inte klart med utredningen för genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder på Strandvägen på Östermalm. Trafikkontoret bad om att få återkomma till trafiknämnden om föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder på Strandvägen. Utredningen presenteras i denna bilaga.

#### **Beslut i trafiknämnden 2022-08-25**

Trafiknämnden (2022-08-25, Dnr T2022-00563) fattade genomförandebeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3 etapp 2 (Farsta, Skarpnäck och Rinkeby-Kista).

### **Delområde 4 (Bromma, Vantör och Älvsjö)**

#### **Beslut i trafiknämnden 2020-12-10**

Trafiknämnden (2020-12-10, Dnr T2016-01750 och T2016-03098) fattade genomförandebeslut gällande hastighetsgränser i delområde 4 (Bromma, Vantör och Älvsjö).

### **Delområde 5 (Enskede-Årsta och Södermalm)**

#### **Beslut i trafiknämnden 2022-06-09**

Trafiknämnden (2022-06-09, Dnr T2022-01379) fattade genomförandebeslut gällande hastighetsgränser i delområde 5 (Enskede-Årsta och Södermalm).

## **Slut**