



Kontaktperson

Annika Feychting
Avdelningen för trafikplanering
Telefon: 08-508 264 91
annika.feychting@tk.stockholm.se
Gatuavdelningen

Till

Trafiknämnden 2006-06-13

Säker huvudgata för Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen. Genomförandebeslut.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder på Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen i enlighet med kontorets förslag.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att begära tillstånd av Vägverket för försöksverksamhet med 40 km/tim på Enskedevägen mellan Oppundaplan och Svedmyraplan samt på Lingvägen.

Per Aronson

Göran Gahm

Anette Scheibe

Sammanfattning

Trafiknämnden beslutade den 21 juni förra året att ge kontoret i uppdrag att utveckla riktlinjer för trafiksäkerhetsåtgärder på huvudgator med Enskedevägen, Lingvägen och Herrhagsvägen som exempel. Kontoret har i en arbetsprocess med en boendegrupp tagit fram förslag till trafiksäkerhetsåtgärder för dessa vägar – ”Säker huvudgata, Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen. Program”. Projektet har också varit ett stadsdelsförnyelseprojekt för Farsta stadsdelsförvaltning. Arbetet med att ta fram åtgärdsprogram och riktlinjer för trafiksäkerhetsåtgärder på huvudgator fortsätter med dessa vägar samt med Spångavägen och Västerled som exempel.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder på Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen i

enlighet med kontorets förslag. Kontoret föreslår vidare att trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att begära tillstånd av Vägverket för försöksverksamhet med 40 km/tim på Enskedevägen mellan Oppundaplan och Svedmyraplan samt på Lingvägen.

Bakgrund

Trafiknämnden beslutade den 21 juni förra året att ge kontoret i uppdrag att utveckla riktlinjer för trafiksäkerhetsåtgärder på huvudgator med Enskedevägen, Lingvägen och Herrhagsvägen som exempel. Kontoret har tagit fram ett program med förslag till trafiksäkerhetsåtgärder för Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen.

Program för trafiksäkerhetsåtgärder på Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen

Så har arbetet bedrivits

Arbetet har skett tillsammans med en arbetsgrupp bestående av boende i området samt tjänstemän från Farsta stadsdelsförvaltning och trafikkontoret. Projektet har också varit ett stadsdelsförnyelseprojekt för stadsdelen.

Arbetsgruppen har träffats sex gånger. De två första mötena ägnades åt att kartlägga problemen utmed gatorna och få en gemensam problembild. De två följande mötena diskuterade arbetsgruppen mål och uppföljning av trafiksäkerhetsåtgärderna. Vid möte fem och sex diskuterades och enades om vilka trafiksäkerhetsåtgärder som bör genomföras.

Kartläggning av trafiksäkerhetsproblemen

En kartläggning av trafiksäkerhetsproblemen på Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen har genomförts. Underlag har inhämtats och inventerats. I underlag ingår inträffade polisrapporterade trafikolyckor, biltrafikens hastigheter, antal fotgängare som passerar övergångsställen och cyklister, biltrafikens omfattning m.m. De boendes upplevelser av problemen har också tagits med i underlaget.

Den kartläggning och analys som genomförts i första fasen visar att biltrafikens hastigheter är det stora problemet. Hastigheterna på de aktuella huvudgatorna är för höga ur trafiksäkerhetssynpunkt såväl på sträckor med skyltad hastighet 50 km/tim som på 30-sträckorna. Gatorna uppfattas som breda och inbjuder till att köra fort. De höga hastigheterna innebär olycks- och skaderisker för de oskyddade trafikanterna framför allt på övergångsställen och där cyklister är hänvisade till körbanan. Inga övergångsställen har några fysiska hastighetsdämpande åtgärder.

De senaste fem årens polisrapporterade olyckor med personskada visar att Enskedevägen på sträckan mellan Herrhagsvägen och Svedmyraplan är särskilt olycksdrabbad och anmärkningsvärt är att i nio av 16 olyckor är en

cyklist inblandad. Flera av dessa olyckor är inte hastighetsrelaterade. På Herrhagsvägen och Lingvägen är de polisrapporterade olyckorna färre och mer utspridda.

Gatorna går genom villaområden med en mängd tomtutfarter med skymd sikt som medför olycksrisker med bilar som kör ut eller backar ut från tomterna. Tomtutfarterna går även över gångbanan eller gång- och cykelbanan, vilket medför olycksrisker även för gående och cyklister.

För de många barnen i området utgör huvudgatorna en barriär som begränsar deras rörlighet generellt och innebär olycksrisker på väg till och från skola m.m. Belysningen i anslutning till övergångsställen visar brister framför allt på Enskedevägen där trädkronor skymmer ljuset. De boende har lämnat sin syn på trafiksäkerheten och pekar framför allt på de höga hastigheterna och de alltför breda gatorna. Man påtar också brister i trafiksäkerheten framför allt för barnen när de ska passera gatorna till och från olika aktiviteter. Belysningen anses generellt för dålig i anslutning till övergångsställen.

Mål för trafiksäkerhetsåtgärderna framtaget gemensamt i arbetsgruppen

Följande mål har satts upp för trafiksäkerhetsåtgärderna:

- Genomföra trafiksäkerhetsåtgärder som leder till förbättrad trafiksäkerhet på Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen. Antalet polisrapporterade trafikolyckor med personskada ska minska med 50 procent till år 2009.
- God säkerhet för gående. Hög trygghet för gående.
- God säkerhet för cyklister.
- Barn i skolåldern ska ha möjlighet att röra sig själva i sitt närområde (t.ex. gå till skolan själva).
- Motorfordon färdas i lugnt tempo och gör inte otillåtna omkörningar.
- Busshållplatserna på Enskedevägen och Lingvägen är säkra och har hög tillgänglighet.

Arbetsgruppen har också enats om att utöver detta kommer ökad trafiksäkerhet att prioriteras före parkeringsmöjligheter på gatan om en konflikt om utrymme uppstår.

Kontorets kommentar

Utöver dessa mål anser kontoret att med tanke på att detta är huvudgator ingår också att upprätthålla en rimlig framkomlighetsstandard för biltrafiken. Det innebär att oskyddade trafikanter behov av att korsa gatan får styras till lämpliga platser där övergångsställen och cykelöverfarter utformas så säkra som möjligt. Ytterligare en faktor att ta hänsyn till är att i stockholmstrafiken är det inte i första hand den högsta tillåtna hastigheten som är styrande för biltrafikens framkomlighet. Andra saker som trafiksignaler, köer etc. påverkar framkomligheten i hög grad.

Hur målen ska mätas har också tagits fram och en föremätning har gjorts. En rapport om detta finns på www.stockholm.se/tk.

Förslag till trafiksäkerhetsåtgärder i programmet

Förslagen till trafiksäkerhetsåtgärder har i programmet delats upp i två etapper. Etapp ett innehåller åtgärder som kan genomföras snabbare och är mindre kostsamma. Etapp två innehåller åtgärder som tar längre tid att förbereda innan de kan genomföras. Dessa åtgärder är även mer kostsamma. Nedan följer en beskrivning av åtgärderna i programmet. Vilka åtgärder som kontoret anser ska genomföras framgår nedan under rubriken "Kontorets förslag".

På alla vägarna föreslås hastighetsdämpande åtgärder vid övergångsställen och cykelöverfarter där det är möjligt. Vägarna är överlag breda och smalnas av med mittrefuger eller mittremsor av smågatsten eller annat material. Föreslagna åtgärder listas nedan:

Enskedevägen etapp 1:

På sträckan Herrhagsvägen – Svedmyraplan ordnas en provisorisk cykelbana i körbanan i riktning mot Svedmyraplan. Sektionen smalnas av ytterligare av en målad mittremsa och mittrefuger med ca 30 meters mellanrum.

Enskedevägen etapp 2:

En mer omfattande ombyggnad av korsningen Enskedevägen/Herrhagsvägen utförs. Syftet är att skapa bättre samspel mellan bilister och cyklister och mellan cyklister och gångtrafikanter. En cykelbana med kantsten mot körbanan byggs mellan Herrhagsvägen – Svedmyraplan.

Herrhagsvägen etapp 1

Fortsatt blandtrafik på sträckan föreslås (d.v.s. både cyklister och bilister får samsas i körbanan). För att åstadkomma en trafiksäkerhetsförbättring föreslås därför en sänkning av tillåten hastighet från dagens 50 km/tim till 30 km/tim.

Herrhagsvägen etapp 2

Cykelbana anläggs på båda sidor om vägen. För att åstadkomma detta utrymme krävs flyttning av träd längs större delen av Herrhagsvägen. Parkering kommer (med undantag från några platser per kvarter) inte att vara tillåten. Vägen skyltas åter till 50 km/tim.

Lingvägen etapp 1

En cykelbana ordnas även på sträckan mellan Släggvägen och Victor Balcks väg genom att kantstenen sänks och vägmärken för cykelbana sätts upp. En mittlinje målas för att skilja cyklister och fotgängare åt och cykelsymboler målas på cykeldelen. Norr om Olympiavägen anläggs en

vägport/entré till området genom att gatan smalnas av. Denna vägport/entré går även att utforma på annat sätt.

Lingvägen etapp 2

Cykelbanorna och gångbanorna på respektive sida om gatan förbättras genom att anlägga genomgående gång- och cykelbanor i samtliga korsningar mellan Victor Balcks väg och Herrhagsvägen.

Kostnader

	Etapp 1	Etapp 2	Totalt
Enskedevägen	1 000 000 kr	3 500 000 kr	4 500 000 kr
Herrhagsvägen	1 000 000 kr	8 500 000 kr	9 500 000 kr
Lingvägen	1 600 000 kr	2 200 000 kr	3 800 000 kr

Åtgärder och kostnader finns beskrivna i bifogade informationsbroschyrer. Den fullständiga rapporten "Säker huvudgata, Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen. Program" finns på www.stockholm.se/tk.

Information och samråd

Förslagen till trafiksäkerhetsåtgärder har arbetats fram i en arbetsgrupp, se ovan. Därefter har förslagen ställts ut i Gubbängens bibliotek under perioden 10 – 16 april. 24 synpunktslappar har kommit in från personer som besökt utställningen. Huvuddelen av dem tillstyrker förslagen men har synpunkter på detaljutformningen.

Trafikkommittén och Handikapprådet har informerats om förslagen. Stockholms brandförsvaret har skrivit ett yttrande och framhåller vikten av hög framkomlighet. Handikapprådet anser att övergångsställen inte bör finnas i många olika varianter, att de ska utformas enligt den s.k. stockholmsmodellen och att trafiksäkerhet och tillgänglighet bör förenas. Kontoret har även haft möte med SL. SL anser att upphöjningar måste utformas som plåtaupphöjningar och att körbanorna inte får göras alltför smala.

Farsta stadsdelsnämnd har yttrat sig över förslagen. Stadsdelsnämnden beslutade den 20 april att godkänna åtgärder för ökad trafiksäkerhet på huvudgatorna Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen i enlighet med vad som föreslås i rapporten från trafikkontoret.

Analys och konsekvenser

Trafiksäkerhet

Förslagen till trafiksäkerhetsåtgärder kommer att förbättra trafiksäkerheten avsevärt på Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen. Hastigheten kommer att bli lägre både vid övergångsställen och på sträckor mellan dessa. Därmed minskar olycksrisken både för oskyddade trafikanter och biltrafiken

väsentligt liksom skaderisken om en olycka ändå inträffar. Kontoret bedömer att målet om en halvering av antalet polisrapporterade trafikolyckor med personskada kan uppnås.

Framkomlighet

När det gäller framkomligheten för biltrafiken så ökar restiden något. Det gäller framför allt Herrhagsvägen, där högsta tillåten hastighet i etapp ett föreslås sänkas till 30 km/tim. Restiden beräknas öka med cirka en minut. Kollektivtrafiken berörs främst på Enskedevägen. Lingvägen trafikeras endast nattetid. Körtiden här ökar något på grund av farthindren. För gående och cyklister förbättras däremot framkomligheten eftersom det blir säkrare och enklare att passera över gatorna.

Trygghet

Tryggheten ökar för oskyddade trafikanter genom de lägre hastigheterna på bilarna. Även den avskiljande målningen mellan fotgängare och cyklister ökar tryggheten för dessa trafikantgrupper.

Barn

Trafiksäkerheten för barnen förbättras med åtgärderna. Därmed förbättras också barnens tillgänglighet. Möjligheterna ökar för barnen att själva gå till skolan eller till andra aktiviteter i närområdet.

Miljö

Miljöeffekterna kommer att vara i stort sett oförändrade. De minskade hastigheterna kommer att minska bullret något. Avgasutsläppen kommer att vara i stort sett oförändrade.

Driftskostnader

Driftskostnaderna kommer att öka något till följd av ytterligare anordningar att underhålla samt något försvårad snöröjning.

Synpunkter inarbetas

Kontoret anser att det är nödvändigt att pröva bra trafiksäkerhetsåtgärder. De mest effektiva trafiksäkerhetsåtgärderna är upphöjningar av olika slag. Det är viktigt att brandförsvaret och SL deltar i det fortsatta arbetet med detaljutformning av åtgärderna, så att synpunkterna så långt möjligt kan tillgodoses. När det gäller detaljutformningen av övergångsställen och busshållplatser så kommer stockholmsmodellen att tillämpas. Övergångsställena kommer därutöver även att utformas så att de blir så säkra som möjligt.

Fortsatt arbete med åtgärdsprogram för Säker huvudgata

Kontoret fortsätter arbetet med Säker huvudgata och åtgärdsprogram för huvudgator. Trafiksäkerhetsläget på huvudgatorna kommer att beskrivas

översiktligt och övergripande förslag till trafiksäkerhetsåtgärder kommer att tas fram. Effekterna av förslagen kommer att beskrivas och ett prioriterat program tas fram. Detta kommer att tas upp i trafiknämnden för beslut under hösten.

Genomföra fysiska trafiksäkerhetsåtgärder snabbt

Trafiksäkerhetsproblemen på huvudgatorna i staden är stora. Två tredjedelar av polisrapporterade trafikolyckor med personskada inträffar på dessa gator. Enligt målet i trafiksäkerhetsprogrammet ska risken att dödas eller skadas svårt minskas snabbast för de svaga och mest utsatta trafikantgrupperna, främst barn, äldre, fotgängare och cyklister. I programmet är också åtgärdsområdet *"Säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter"* det mest omfattande åtgärdsområdet. Fysiska trafiksäkerhetsåtgärder med inriktning på oskyddade trafikanter ger också goda trafiksäkerhetseffekter för skyddade trafikanter. Förslaget för trafiksäkerhetsåtgärder för Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen har därför i huvudsak inriktats på åtgärder som förbättrar för oskyddade trafikanter. Det är angeläget att snabbt ta fram exempel på trafiksäkerhetsåtgärder som tillämpas även på andra gator. Kontoret anser därför att åtgärderna i pilotprojektet med trafiksäkerhetsåtgärder på Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen bör genomföras i här angiven takt.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att etapp två (inklusive de delar av etapp 1 som finns med i etapp två) av förslagen för Enskedevägen och Lingvägen genomförs under 2007. För Herrhagsvägen anser kontoret att kostnaderna för etapp två är för stora i förhållande till trafiksäkerhetsnyttan som kan uppnås med etapp ett. Etapp två innebär stora kostnader för flyttning av träd för att tillskapa utrymme för en cykelbana. Trafiksäkerheten för cyklister blir god med lösningen i etapp ett. Kontoret föreslår därför att etapp ett av förslagen för Herrhagsvägen genomförs under 2007. Kontoret föreslår att etapp två inte genomförs.

Under 2007 är det tidigaste som åtgärderna kan genomföras med hänsyn till projektering och upphandling. Kontoret föreslår att enklare åtgärder från etapp ett, så som målningsåtgärder i körbanan på vägarna och provisoriska refuger på Enskedevägen mellan Herrhagsvägen och Svedmyraplan, genomförs under kommande höst. Dessa åtgärder behöver inte projekteras och kan därför genomföras snabbt.

Försök med 40 km/tim

Vägverket har på uppdrag av regeringen tagit fram ett förslag till nytt hastighetsgränssystem för Sverige. Stockholms stad har yttrat sig över förslaget. Ärendet behandlades i trafiknämnden den 29 november 2005 och i kommunstyrelsen den 11 januari i år. Vägverkets förslag innehåller hastighetsgränser med intervallen 10 km/tim. 40 km/tim är en



hastighetsgräns som kan vara lämplig att använda på huvudgator där det förekommer blandtrafik. Kontoret anser att en försöksverksamhet med 40 km/tim kan vara bra på Enskedevägen mellan Oppundaplan och Svedmyraplan i avvaktan på beslut om Vägverkets förslag. Vägverket måste ge tillstånd till en sådan försöksverksamhet. Kontoret vill betona att det handlar om försöksverksamhet på två gator och att den utvärderas noga.

Kontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder på Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen i enlighet med kontorets förslag. Kontoret föreslår vidare att trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att begära tillstånd av Vägverket för försöksverksamhet med 40 km/tim på Enskedevägen mellan Oppundaplan och Svedmyraplan samt på Lingvägen.

SLUT