



TRAFIKKONTORET

## Kartläggning och analys av trafiksäkerheten på Herrhagsvägen, Lingvägen och Enskedevägen



Titel: Kartläggning och analys av trafiksäkerheten på  
Herrhagsvägen, Lingvägen och Enskedevägen  
November 2005

Beställare: Trafikkontoret, Stockholms Stad  
Annika Feychting

Konsult: Carl Bro AB  
Uppdragsledare: Nils-Göran Nilsson  
Handläggare: Arvid Gentele - Håkan Lindström - Henrik Söderström  
Björn Johansson



TRAFIKKONTORET



## Innehållsförteckning

	Sammanfattning	5	7	Barn	49
1	Bakgrund och syfte	6		7.1 Barnintensiva verksamheter	49
2	Hastigheter	7		7.2 Skolvägar	49
3	Trafikflöden	8		7.3 Olycksstatistik	49
	3.1 Gående och cyklister	8	8	Sammanställning av förslag från trafik- och	
	3.2 Biltrafiken	18		gatumiljöplaner	50
	3.3 Kollektivtrafik	19	9	Trafiksäkerhets- och tillgänglighetsanalys	52
4	Genomfartstrafik	20			
5	Olycksstatistik	22			
6	Inventering av trafikmiljön	24			
	6.1 Inventeringar utförda av Carl Bro AB	24			
	6.2 Erfarenheter från de boende	36			
	6.3 Kvalitetsbedömning enligt Lugna gatan	42			
	6.4 Utryckningsnätet	48			
	6.5 Sammanfattning av inventering av trafikmiljön	48			



## Sammanfattning

I Stockholms stad rapporteras årligen knappt 1600 trafikolyckor med personskada som följd. En tredjedel av dessa inträffar på stadens lokalgator. För att minska antalet olyckor på lokalgatorna har staden infört 30-zoner.

För att minska antalet olyckor på huvudgatorna räcker det inte med att sänka den högsta tillåtna hastigheten vid problempunkter. Det krävs även fysiska trafiksäkerhetsåtgärder.

Trafikkontoret har nystartat ett arbete med att utreda effektiva trafiksäkerhetsåtgärder på stadens huvudgator.

I detta projekt studeras trafiksäkerheten på Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen. En första fas i arbetet är en kartläggning och analys av trafiksäkerheten på dessa gator vilket redovisas i denna rapport. Rapporten ligger till grund för det fortsatta arbetet med att ta fram förslag till trafiksäkerhetsåtgärder.

Med utgångspunkt från exemplet Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen kommer förslag till generella riktlinjer för trafiksäkerhetsåtgärder på stadens huvudgator att utarbetas.

Projektet är ett samarbetsprojekt mellan Trafikkontoret och stadsdelsförvaltningen där även representanter för de boende deltar.

Den kartläggning och analys som genomförts visar att biltrafikens hastigheter är det stora problemet. Hastigheten på de aktuella huvudgatorna är för hög såväl på sträckor med skyltad hastighet 50 km/h som på 30-sträckorna. De höga hastigheterna innebär olycksrisker 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 rapporterade olyckor med personskada visar att Enskedevägen på delen mellan Herrhagsvägen och Svedmyraplan är särskilt olycksdrabbad och anmärkningsvärt är att i nio av 16 olyckor är cyklist inblandad. På de andra gatorna är de rapporterade olyckorna färre och mer utspridda.

Biltrafikflöden och flöden av oskyddade trafikanter har mätts och det kan konstateras bl.a. att några övergångsställen är mer frekventerade än andra och då även speciellt av barn.

Gatorna är generellt sett relativt breda och uppfattas dessutom som mycket breda då det sällan står parkerade bilar längs kantsten. Detta bidrar till att bilisterna "lockas" att köra för fort. Gatorna går genom villaområden med en mängd tomtutfarter med skydd sikt som medför olycksrisker med bilar som kör ut eller backar ut från tomtarna. Tomtutfarterna går även över gångvägen eller gång- och cykelvägen, 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 trädskronor skymmer ljuset.

De boende har lämnat sin syn på trafiksäkerheten och pekar framför allt på de höga hastigheterna och de alltför breda gatorna. Man påtalar 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.

Den kvalitetsbedömning som gjorts enligt "Lugna gatan modellen" visar att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är av varierande kvalitet från god där det finns separata gång- och cykelvägar, med undantag av sträckor med tomtutfarter, till låg där cykling sker i körbana (Herrhagsvägen). På de platser där gående ska passera huvudgatorna är trafiksäkerheten låg till mindre god beroende på för höga hastigheter i anslutning till övergångsställena. Trafiksäkerheten för bilister är på långa sträckor låg främst beroende på för höga hastigheter i anslutning till tvärgator och tomtutfarter med risk för sidokollision. Endast kortare avsnitt kan anses ha god trafiksäkerhetsstandard.

Genomfartstrafiken på gatorna har uppmätts till ca 25 procent på Lingvägen, mellan 30 och 50 procent på Enskedevägen och mellan 33 och 57 procent på Herrhagsvägen beroende på vilken punkt på respektive sträcka som studeras.



## 1 Bakgrund och syfte

I Stockholms stad rapporteras årligen knappt 1600 olyckor med personskada som följd. En tredjedel av dessa inträffar på stadens lokalgator. För att reducera antalet olyckor på lokalgatorna beslutade Gatu- och fastighetsnämnden den 16 december 2004 att införa 30-zoner.

Resterande olyckor inträffar på stadens huvudgator och på dessa räcker det inte att sänka den högsta tillåtna hastigheten vid problempunkter. Det krävs även fysiska trafiksäkerhetsåtgärder.

För att förbättra trafiksäkerheten på stadens gator startar Trafikkontoret nu ett arbete med att utreda effektiva trafiksäkerhetsåtgärder för huvudgator i ytterstaden. Som konkreta exempel studeras i detta projekt Enskedevägen, Lingvägen och Herrhagsvägen. Med utgångspunkt från denna exempelstudie har Trafikkontoret målet att utarbeta generella riktlinjer för trafiksäkerhetsåtgärder på stadens huvudgator.

Detta projekt är första fasen i arbetet och har till syfte att kartlägga och analysera trafiksäkerhetsproblemen på Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen. Kartläggningen består bl.a. av att sammanställa trafikflöden, mäta hastigheter, identifiera problempunkter och analysera olycksstatistik. Syftet med kartläggningen och analysen är att få ett bra underlag för val av effektiva trafiksäkerhetsåtgärder.



Karta 1 Översiktsbild över de tre huvudgatorna

## 2 Hastigheter

En av de mest effektiva trafiksäkerhetsåtgärderna är hastighetsdämpande åtgärder. Som exempel kan nämnas att en hastighetsreduktion på fem procent ger en teoretisk olycksreduktion på 10 procent och en teoretisk reduktion av personskador med ca 15 procent (Carlsson, 2002).

För att identifiera platser med höga hastigheter har hastighetsmätningar utförts under hösten 2005. Platser har valts i samråd med boende längs vägarna. Hastighetsmätningarna (slangmätningar) har utförts av Trafikkontoret.

Tabell 1

Plats	Kart-referens	Mätår	Skyltad hastighet	Riktning	Medel-hastighet	85-percentil
Enskedevägen (Svedmyraplan – Herrhagsvägen)	1	2005	50 km/h	Norr	47	54
				Söder	43	50
Enskedevägen (Herrhagsvägen – Oppundaplan)	2	2005	30 km/h	Norr	39	47
				Söder	38	48
Herrhagsvägen (Grödingegatan – Torögatan)	3	2003	50 km/h	Norr + Söder	44	53
Herrhagsvägen (Torögatan – Häringsvägen)	4	2005	30 km/h	Norr	30	37
				Söder	30	37
Herrhagsvägen (Tallkrogsvägen – Hammerstavägen)	5	2005	50 km/h	Norr	41	48
				Söder	40	48
Lingvägen (Släggvägen – Diskusvägen)	6	2005	50 km/h	Norr	49	56
				Söder	48	56
Lingvägen (Olympiavägen – Maratonvägen)	7	2005	50 km/h	Norr	47	57
				Söder	47	55
Lingvägen (Kulstötärvägen – Olympiavägen)	8	2005	50 km/h	Norr	52	59
				Söder	52	58

Tabell 1 ovan sammanfattar hastighetsmätningarna. Kolumnen "Kartreferens" refererar till karta 2 till höger och visar platser för mätningarna. Kolumnen "85-percentilen" visar den hastighet som 85 procent av bilisterna ej överstiger. Normalt är det 85-percentilen som används för att göra trafiksäkerhetsbedömningar.

Högst hastighet uppmättes på Lingvägen (85-percentilen var 59 km/h). Anmärkningsvärt är den höga hastigheten på Enskedevägen vid plats 2, trots skyltad hastighet 30 km/h.



Karta 2 ovan visar ungefärlig placering av mätutrustningen



### 3 Trafikflöden

För att få en uppfattning om omfattningen av trafiken på de tre vägarna har tidigare utförda flödesmätningar som utförts av Trafikkontoret sammanställts och kompletterats med nya mätningar som utförts under hösten 2005. Trafikflödena har delats upp i trafikslagen biltrafik, gående och cyklister.

#### 3.1 Gående och cyklister

De gående- och cykelflöden som presenteras på kartorna 4 – 13 har mätts under hösten 2005 av Carl Bro. Mätningarna har utförts manuellt (en observatör räknar trafikanterna) och har i de flesta fall skett under morgonens maxtimme (kl. 7.30 – 8.30). På kartorna presenteras antal gående och cyklister på de viktigaste passagerna och utmed de viktigaste stråken. För att få en uppfattning om hur barn rör sig i området har trafikanterna delats upp i ålderskategorierna: 0 – 6 år, 7 – 12 år, 13 – 17 år samt vuxna.

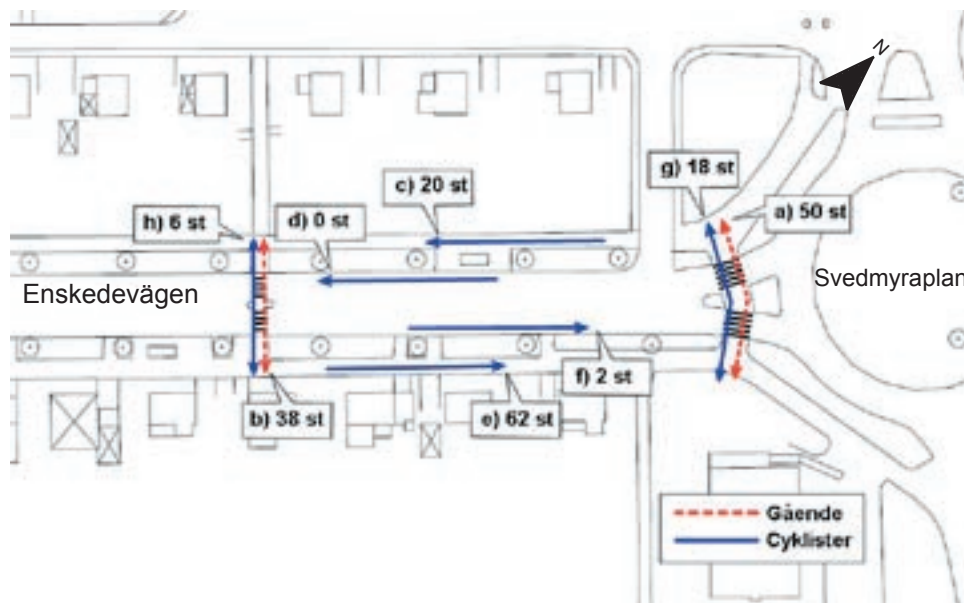
Karta 3 nedan visar platser för gåendestudierna.



Karta 3



## Plats 1 Svedmyraplan kl 7.30 - 8.30



Karta 4 Svedmyraplan

- a) Gående över Enskedevägen på signalreglerat övergångsställe vid Svedmyraplan
- b) Gående över Enskedevägen på övergångsställe vid busshållplats
- c) Cyklister på cykelvägen i riktning mot Herrhagsvägen
- d) Cyklister på bilvägen i riktning mot Herrhagsvägen
- e) Cyklister på cykelvägen i riktning mot Svedmyraplan
- f) Cyklister på bilvägen i riktning mot Svedmyraplan
- g) Cyklister över Enskedevägen på signalreglerat övergångsställe vid Svedmyraplan
- h) Cyklister över Enskedevägen på övergångsställe vid busshållplats

Flöde a) uppskattad åldersfördelning:

- 0 – 6 år: 1 st
- 6 – 12 år: 0 st
- 13 – 17 år: 9 st
- Vuxna: 40 st

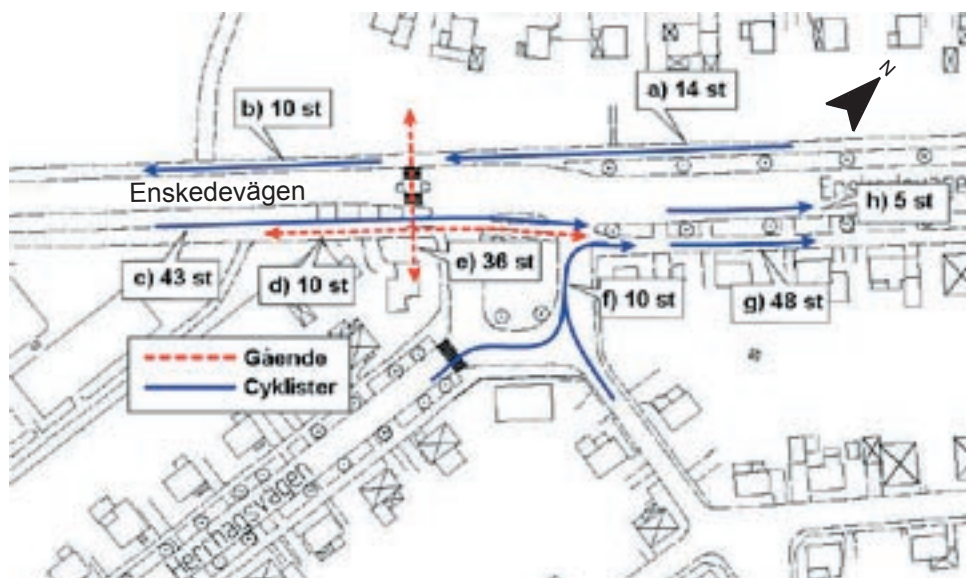
Flöde b) uppskattad åldersfördelning:

- 0 – 6 år: 2 st
- 6 – 12 år: 4 st
- 13 – 17 år: 10 st
- Vuxna: 22 st

Övriga observationer från platsen:

Signalregleringen på övergångsstället vid Svedmyraplan är otydlig. Signalen är normalt nedsläckt och för att den skall tändas upp måste gående och cyklister trycka på knappen. Om signalen är släckt råder tveksamhet om företräde mellan gående och bilister. Enligt trafikförordningen gäller att bilister skall lämna gående företräde då signalen är släckt. När gående har grönt uppstår det ibland blockeringar för biltrafiken i cirkulationsplatsen.

Plats 2 Korsningen Herrhagsvägen och Enskedevägen kl 7.30 - 8.30



Karta 5 Korsningen Herrhagsvägen och Enskedevägen

- a) Cyklister mellan Svedmyraplan och övergångsställe vid Herrhagsvägen
- b) Cyklister mellan övergångsställe vid Herrhagsvägen och Oppundaplan
- c) Cyklister från Oppundaplan som passerar Herrhagsvägen
- d) Gående som passerar Herrhagsvägen i både riktningarna
- e) Gående och cyklister som passerar övergångsställe i båda riktningarna
- f) Cyklister från Herrhagsvägen i riktning mot Svedmyraplan
- g) Cyklister mellan Herrhagsvägen och Svedmyraplan som cyklar på cykelbana
- h) Cyklister mellan Herrhagsvägen och Svedmyraplan som cyklar på bilvägen

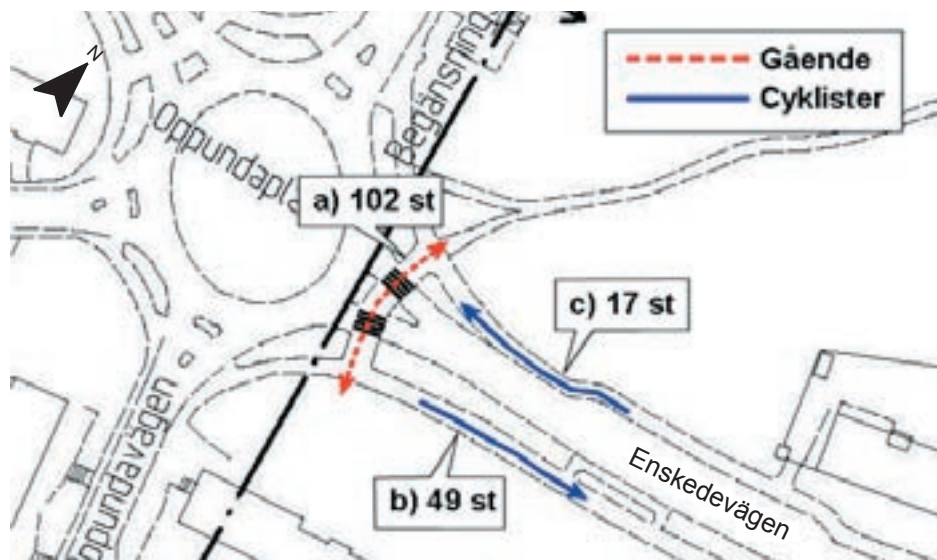
Flöde a) uppskattad åldersfördelning:

- 0 – 6 år: 3 st
- 6 – 12 år: 7 st
- 13 – 17 år: 1 st
- Vuxna: 25 st

Övriga observationer från platsen.

- Bilar håller höga hastigheter på Enskedevägen i både riktningarna. SL-bussar ser ut att ta "sats" för att få fart uppför den relativt branta backen (riktning söderut).
- Mycket trafik och höga hastigheter på Enskedevägen gör att det blir svårt för bilister från Herrhagsvägen att komma ut på Enskedevägen. För att komma ut accelererar bilister från Herrhagsvägen hårt. Kö på ca 7 – 8 bilar bildades på Herrhagsvägen 3 – 4 gånger kring kl. 8.
- Bilar från Herrhagsvägen som ska ut på Enskedevägen "tjuvar" över stopplinjen för att hinna ut och även för att se trafiken från vänster. Flera cyklister fick "runda" bilarna som stod över cykelvägen (en situation resulterade nästan i kollision).

## Plats 3 Korsningen över Enskedevägen vid Oppundaplan kl 7.30 - 8.30



Karta 6 Korsningen över Enskedevägen vid Oppundaplan

- a) Gående som passerar Enskedevägen i både riktningarna
- b) Cyklister från Oppundaplan mot Svedmyraplan
- c) Cyklister från Svedmyraplan mot Oppundaplan

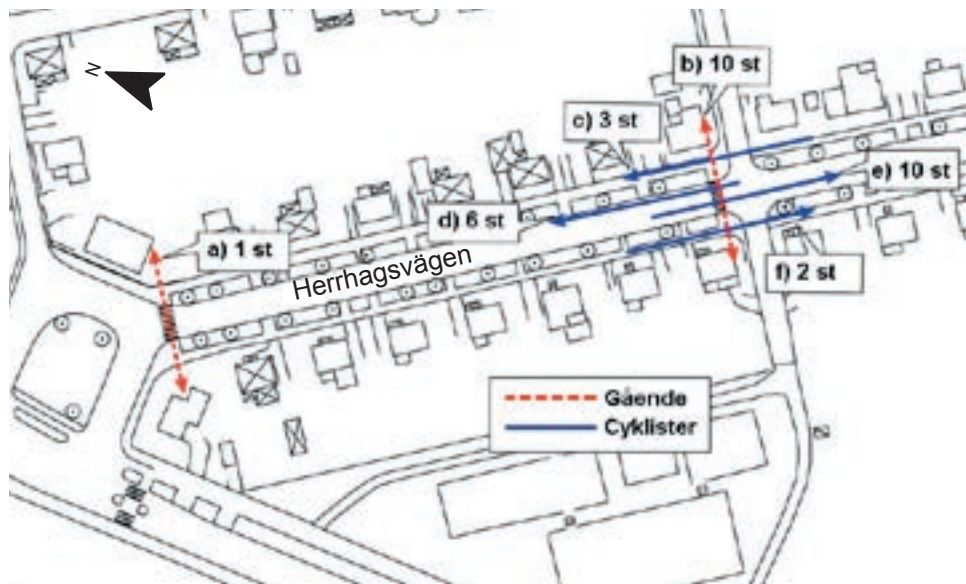
Flöde a) uppskattad åldersfördelning:

- 0 – 6 år: 6 st (varav 1 cyklist)
- 7 – 12 år: 8 st (varav 4 cyklister)
- 13 – 17 år: 9 st (varav 1 cyklist)
- Vuxna: 78 st (varav 9 cyklister)

Övriga observationer från platsen:

Signalregleringen vid övergångsställe är otydlig. Signalen är normalt nedsläckt och för att den ska tändas upp måste gående och cyklister trycka på knappen. Av de 102 passerande gick 34 under grönfas. Barn använder signalen i högre utsträckning än vuxna. Om signalen är släckt råder tveksamheter kring företräde mellan gående och bilister. Enligt trafikförordningen gäller att bilister ska lämna gående företräde då signalen är släckt. Vissa bilar stannar och släpper gående under släckt signal, andra inte. Under grönfas för gående bildas kö i cirkulationen. Gående tenderar att inte vilja "störa" biltrafiken genom att trycka på knappen och skyndar i stället över vid luckor.

Plats 4 Korsningar över Herrhagsvägen vid Muskögatan och vid Grödingegatan kl 7.30 - 8.30



Karta 7 Korsningar över Herrhagsvägen vid Muskögatan och vid Grödingegatan

- a) Gående över övergångsställe i närheten av Muskögatan
- b) Gående över övergångsställe vid Grödingegatan
- c) Cyklister på norra sidan av Herrhagsvägen på gångbanan
- d) Cyklister på norra sidan av Herrhagsvägen på bilvägen
- e) Cyklister på södra sidan av Herrhagsvägen på bilvägen
- f) Cyklister på södra sidan av Herrhagsvägen på gångbanan

Flöde a) uppskattad åldersfördelning:

- 0 – 6 år: 0 st
- 6 – 12 år: 0 st
- 13 – 17 år: 0 st
- Vuxna: 1 st

Flöde b) uppskattad åldersfördelning:

- 0 – 6 år: 2 st
- 6 – 12 år: 4 st
- 13 – 17 år: 0 st
- Vuxna: 4 st

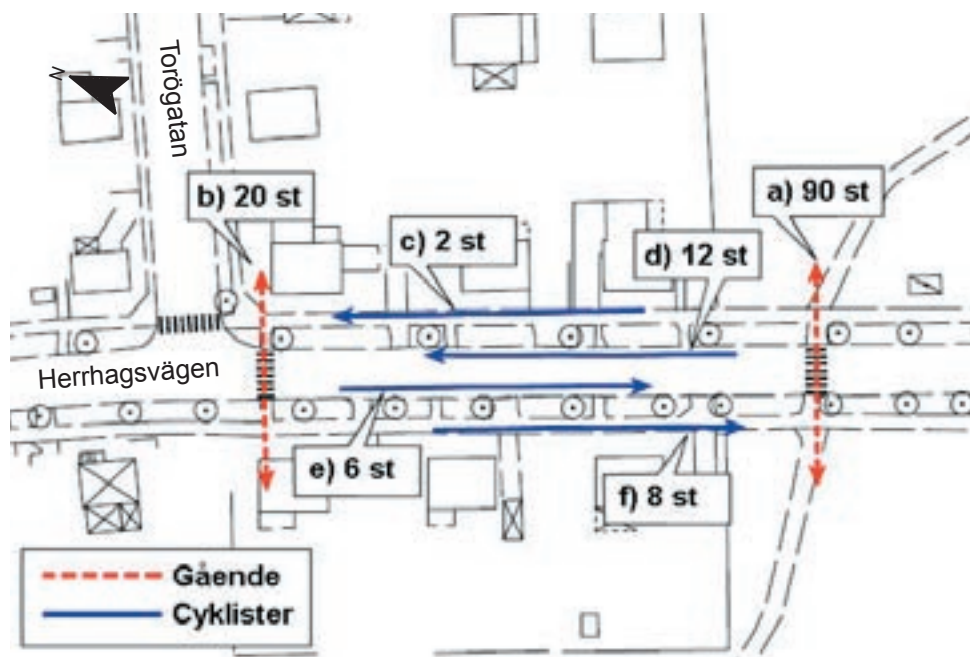
Ytterligare en observation utfördes vid övergångsstället över Herrhagsvägen i anslutning till korsningen med Grödingegatan. Denna observation utfördes mellan kl. 18.40 och 19.00 på kvällen. Ambitionen var att studera situationen i samband med aktiviteter på bollplanen. Tyvärr pågick inga aktiviteter denna kväll (observationen utfördes den 4 oktober och förmodligen var säsongen över).

Följande konstaterades:

- Endast ett fåtal gående rörde sig utmed gatan. Belysningen längs gatan är relativt nyanlagd och man får ett intryck att allmänbelysningen är god. Dock skulle belysningen lokalt kunna förstärkas i anslutning till övergångsstället.



## Plats 5 Korsningar över Herrhagsvägen vid Torögatan kl 7.30 - 8.30



Karta 8 Korsningar över Herrhagsvägen (Torögatan) vid Tallkrogsskolan

- a) Gående över signalreglerat övergångsställe
- b) Gående över oreglerat övergångsställe
- c) Cyklister mot Enskedevägen som cyklar på gångbanan
- d) Cyklister mot Enskedevägen som cyklar på bilvägen
- e) Cyklister mot Lingvägen som cyklar på gångbanan
- f) Cyklister mot Lingvägen som cyklar på bilvägen

## Flöde a) uppskattad åldersfördelning:

- 0 – 6 år: 6 st
- 6 – 12 år: 44 st
- 13 – 17 år: 2 st
- Vuxna: 38 st

## Flöde b) uppskattad åldersfördelning:

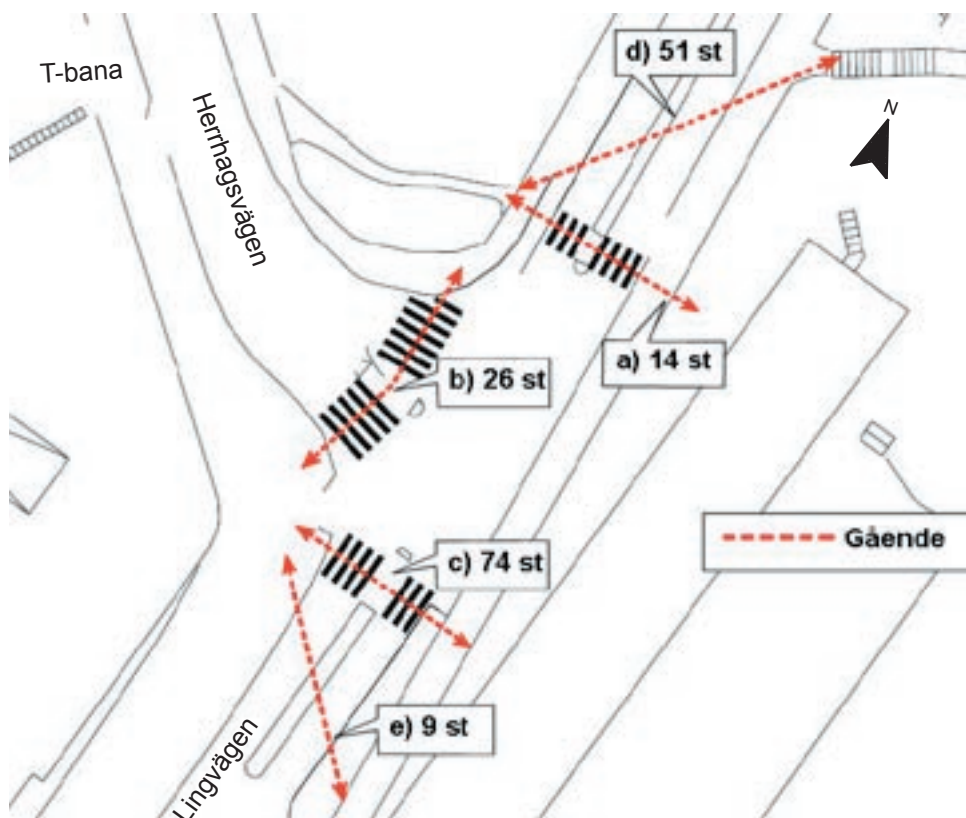
- 0 – 6 år: 2 st
- 6 – 12 år: 10 st
- 13 – 17 år: 0 st
- Vuxna: 8 st

## Övriga iakttagelser:

- Av de som cyklade på bilvägen, flöde "d" och "e", var nästan samtliga vuxna. De som cyklade på gångbanan, flöde "c" och "f" bestod till största del av barn.
- På morgonen då skolbarnen passerar finns skolpoliserna vid det signalreglerade övergångsstället.



Plats 6 Korsningen vid Lingvägen Herrhagsvägen kl 7.30 - 8.30



Karta 9 Korsningen Lingvägen Herrhagsvägen

- a) Gående som passerar Lingvägen på övergångstället norr om Herrhagsvägen.
- b) Gående som passerar Herrhagsvägen på övergångstället.
- c) Gående som passerar Lingvägen på övergångstället söder om Herrhagsvägen
- d) Gående som passerar Lingvägen norr om Herrhagsvägen men ej på övergångstället
- e) Gående som passerar Lingvägen söder om Herrhagsvägen men ej på övergångstället

Uppskattad åldersfördelningen a + d:

- 0 – 6 år: 1 st
- 7 – 12 år: 3 st
- 13 – 17 år: 5 st
- Vuxna: 56 st

Uppskattad åldersfördelningen b:

- 0 – 6 år: 4 st
- 7 – 12 år: 5 st
- 13 – 17 år: 9 st
- Vuxna: 8 st

Uppskattad åldersfördelningen c + e:

- 0 – 6 år: 5 st
- 7 – 12 år: 24 st
- 13 – 17 år: 26 st
- Vuxna: 33 st

Övriga observationer från platsen:

- Gående tenderar att gena över vägen. Detta gäller framför allt vid passage a). Dessa gående är i huvudsak på väg mot T-banestation Gubbängen och sneddar även över Herrhagsvägen i stället för att använda övergångställe b).

Plats 7 Korsningarna över Lingvägen vid Diskusvägen och Släggvägen  
kl 7.30 - 8.30



Karta 10 Korsningarna över Lingvägen vid Diskusvägen och Släggvägen

- a) Gående över Lingvägen vid Släggvägen
- b) Gående över Lingvägen vid Diskusvägen

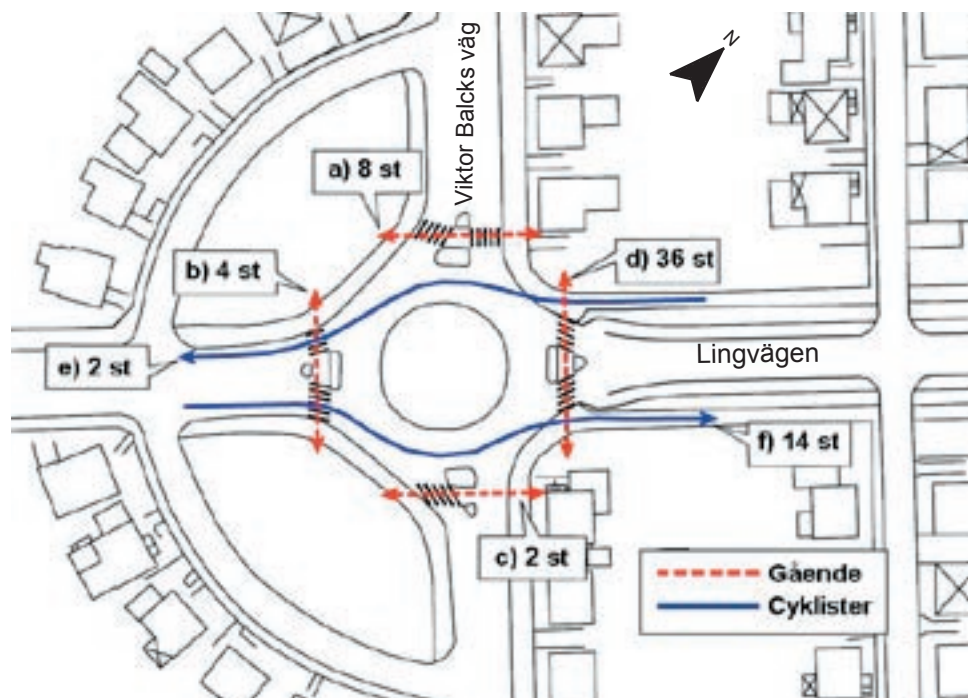
Flöde a) uppskattad åldersfördelning:

- 0 – 6 år: 3 st
- 6 – 12 år: 17 st
- 13 – 17 år: 3 st
- Vuxna: 5 st

Flöde b) uppskattad åldersfördelning:

- 0 – 6 år: 0 st
- 6 – 12 år: 2 st
- 13 – 17 år: 0 st
- Vuxna: 0 st

Plats 8 Korsningar vid cirkulationsplatsen Lingvägen/Viktor Balcks väg  
kl 7.30 - 8.30



Karta 11 Korsningar vid cirkulationsplatsen Lingvägen Viktor Balcks väg

- a) Gående över Victor Balcks väg på norra övergångstället
- b) Gående över Lingvägen på västra övergångstället
- c) Gående över Victor Balcks väg på södra övergångstället
- d) Gående över Lingvägen på östra övergångstället
- e) Cyklister på Lingvägen i riktning mot Herragsvägen
- f) Cyklister på Lingvägen i riktning mot Nynäsvägen

Flöde a) uppskattad åldersfördelning:

- 0 – 6 år: 1 st
- 6 – 12 år: 1 st
- 13 – 17 år: 2 st
- Vuxna: 5 st

Flöde b) uppskattad åldersfördelning:

- 0 – 6 år: 0 st
- 6 – 12 år: 0 st
- 13 – 17 år: 2 st
- Vuxna: 2 st

Flöde c) uppskattad åldersfördelning:

- 0 – 6 år: 0 st
- 6 – 12 år: 2 st
- 13 – 17 år: 0 st
- Vuxna: 0 st

Flöde d) uppskattad åldersfördelning:

- 0 – 6 år: 0 st
- 6 – 12 år: 5 st
- 13 – 17 år: 7 st
- Vuxna: 24 st

Plats 9 Amatörvägen och Kulstötärvägen kl 7.30 - 8.30

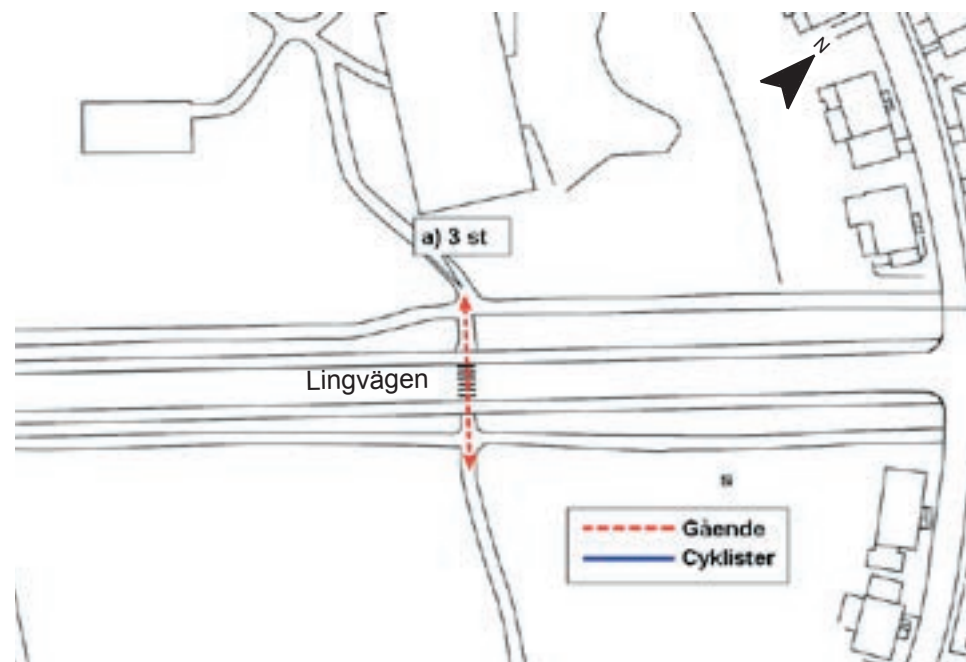


Karta 12 Amatörvägen och Kulstötärvägen

Samtidigt med studien vid Cirkulationsplatsen vid Viktor Balcks väg studerades även hur många som passerar Lingvägen på gatorna Kulstötärvägen och Amatörvägen. Vid dessa korsningar finns inga övergångsställen men passager förekommer ändå. Följande gång- och cykelflöden noterades:

- Gående över Lingvägen vid Amatörvägen och Kulstötärvägen: 24 st
- Cyklister över Lingvägen vid Amatörvägen och Kulstötärvägen: 9 st

Plats 10 Övergångsställe över Lingvägen vid Olympiaparken kl 15.45 - 16.45



Karta 13 Övergångsställe över Lingvägen vid Olympiaparken

a ) Gående över Lingvägen på övergångsstället mellan Kulstötärvägen och Olympiavägen

Flöde a) uppskattad åldersfördelning:

- |               |      |
|---------------|------|
| • 0 – 6 år:   | 0 st |
| • 6 – 12 år:  | 0 st |
| • 13 – 17 år: | 0 st |
| • Vuxna:      | 3 st |

Under den aktuella timmen passerade 3 vuxna personer övergångsstället. Det bör tilläggas att inga aktiviteter pågick vare sig på fotbollsplanen eller grönytan. Sannolikt skulle antalet passager öka, framför allt av barn, om det pågick aktiviteter.



### 3.2 Biltrafiken

Trafikkontoret utför räkningar av fordonstrafiken med hjälp av s.k. slangmätningar. Sådana mätningar ligger till grund för den flödeskarta som presenteras på karta 14. Mätningarna är utförda mellan 1999 och 2005. Enligt Trafikkontoret krävs ingen årsjustering då trafiken inte växer nämnvärt på den typ av vägar som studerats. Trafikflödena har däremot justerats efter vilken månad på året respektive mätning utförts. I tabell 2 representerar "index" omräkningsfaktor för respektive månad. Tabellen har tagits fram av Trafikkontoret.

Tabell 2

Månad	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
Index	0,97	0,98	1,00	1,04	1,09	1,09	0,75	1,03	1,02	1,01	1,01	1,03



Karta 14

De siffror på trafiken som presenteras på karta 14 är årsvardagsdygntrafik och representerar det sammanlagda trafikflödet i båda riktningarna en genomsnittlig vardag.



### 3.3 Kollektivtrafik

Området trafikeras av busslinjerna 161, 193 och 195, servicelinjen 903 samt av tunnelbana. Tillgång och närhet till busshållplatser och tunnelbanestationer är viktigt för resenärer och kvalitetsnivån med hänsyn till gångavstånd till hållplats bedöms normalt enligt tabellen nedan.

Tabell 3

Kvalitetsnivå vid angiven längd för väg till hållplats		
< 300 meter	300 - 500 meter	> 500 meter
God	Mindre god	Låg



Karta 15

Karta 15 visar hur de olika busslinjerna samt tunnelbanan trafikerar området. De gula och gröna områdena markerar avståndet fågelvägen till busshållplats eller tunnelbanestation enligt kriterierna i tabellen ovan (servicelinjerna har inte beaktats). Den längd till busshållplats som accepteras beror på vilket område som studeras. I villaområden accepteras generellt längre gångsträckor än i områden med flerfamiljshus. Anledningen är bland annat att man vill undvika att bussen trafikerar de små villagatorna.

## 4 Genomfartstrafik

För att få en uppfattning om genomfartstrafiken storlek har denna studerats med hjälp av s.k. nummerskrivning. Kunskap om andelen genomfartstrafik är intressant då gatornas funktion studeras och eventuella åtgärdsförslag tas fram. De tre gatorna är idag huvudgator och torde ha en stor andel genomfartstrafik. På Lingvägen och Herrhagsvägen råder genomfartsförbud för fordon över 3,5 tons bruttovikt.

Nummerskrivningarna har utförts en vardagsmorgon under maxtrafik på respektive väg. Endast trafikströmmen med riktning mot centrala Stockholm har mätts, d.v.s. från A till B på kartorna 16 - 18. Mätningarna delas upp i personfordon samt tunga fordon då dessa i högre grad än personfordon påverkar omgivningen. Nummerskrivningarna utfördes av studenter på KTH under hösten 2005. Vid studien noterades registreringsnummer för samtliga bilar som passerade snitt A. De bilar som även noterades vid snitt B anses vara genomfartstrafik. En förutsättning för att det ska anses som genomfartstrafik är dock att restiden mellan A och B håller sig inom det "normala".

Kartorna 16 - 18 på nästa sida visar platser för observationer.



Karta 16 Genomfart Enskedevägen

*Enskedevägen snitt A (norr om Örbyleden)*

- Totalt antal noterade personfordon: 774 st
- Genomfarande personfordon: 390 st - 50%
- Totalt antal noterade tunga fordon: 36 st
- Genomfarande tunga fordon: 11st - 31%

*Enskedevägen snitt B (norr om Sockenplan)*

- Totalt antal noterade personfordon: 1309 st
- Genomfarande personfordon: 390 st - 30%
- Totalt antal noterade tunga fordon: 33 st
- Genomfarande tunga fordon 11st - 33%



Karta 17 Genomfart Lingvägen

*Lingvägen snitt A (norr om Örbyleden)*

- Totalt antal noterade personfordon: 436 st
- Genomfarande personfordon: 100 st - 23%
- Totalt antal noterade tunga fordon: 12 st
- Genomfarande tunga fordon: 0 st - 0%

*Lingvägen snitt B (väster om Nynäsvägen)*

- Totalt antal noterade personfordon: 374 st
- Genomfarande personfordon: 100 st - 27%
- Totalt antal noterade tunga fordon: 12 st
- Genomfarande tunga fordon: 0 st - 0%



Karta 18 Genomfart Herrhagsvägen

*Herrhagsvägen snitt A (väster om Lingvägen)*

- Totalt antal noterade personfordon: 197 st
- Genomfarande personfordon: 112 st - 57%
- Totalt antal noterade tunga fordon: 0 st
- Genomfarande tunga fordon: 0 st - 0%

*Herrhagsvägen snitt B (öster om Enskedevägen)*

- Totalt antal noterade personfordon: 338 st
- Genomfarande personfordon: 112 st - 33%
- Totalt antal noterade tunga fordon: 2 st
- Genomfarande tunga fordon: 0 st - 0%



## 5 Olycksstatistik

En metod i arbetet med att utreda trafiksäkerheten på sträckor och i korsningar är att analysera olycksstatistik. Materialet har då ofta sitt ursprung från polisen som ska rapportera olyckor med personskador. Detta material är långt ifrån fullständigt då många olyckor inte polisrapporteras och det därför finns ett stort mörkertal i statistiken. Studier som gjorts av detta visar att i genomsnitt 1/3 av alla olyckor med svår skadeföljd eller dödsfall som följd och cirka 2/3 av alla olyckor med lindrig skadeföljd eller egendomsskador inte rapporteras till polisen och därmed inte ingår i det statistiska underlaget. Största bortfallet finns i de olyckor där en fotgängare eller en cyklist blir skadad i trafiksystemet. Undersökningar pekar på att endast 10 procent av gång- och cykelolyckor polisrapporteras.

Materialet kan dock användas för att identifiera platser som är mer olycksdrabbade än andra. Även information om olyckan, som t ex olyckstyp (om det är en singelolycka, mötesolycka etc.), kan ge ledtrådar till varför en sträcka eller korsning är extra olycksdrabbad.

Det material som studeras inom ramen för detta projekt är polisrapporterade olyckor med personskada som följd, underlaget har lämnats av Trafikkontoret. Materialet har avgränsats till en femårsperiod och omfattar de inom projektet avgränsade delarna av Enskedevägen, Lingvägen och Herrhagsvägen. Totalt inträffade 23 olyckor där 26 personer skadades under perioden. Karta 19 visar var olyckorna skett samt olyckstyp.



Karta 19

Som framgår av karta 19 är en sträcka väldigt olyckdrabbad, sträckan på Enskedevägen mellan Svedmyraplan och korsningen med Herrhagsvägen. För att tydligare visa denna sträcka finns högre detaljeringsnivå i kartans nederkant.

I karta 19 visas olyckstyper med olika symboler och bokstäver.

Tabellen nedan redovisar vilken betydelse bokstäverna har samt fördelningen mellan de olika olyckstyperna.

Tabell 4

Olyckstyp	Antal olyckor
Cykel/Moped i koll med motorfordon (C)	9
Singelolycka (S)	7
Fotgångarolycka (F)	3
Upphinnandeolycka (U)	2
Cykel/Moped (singelolycka) (G)	1
Övrigt/Okänt (V)	1

Den vanligaste olyckstypen är alltså cykel i kollision med motorfordon. Anmärkningsvärt är att alla dessa cykelolyckor har skett på Enskedevägen mellan Svedmyraplan och korsningen med Herrhagsvägen. Om man även beaktar att endast 10 procent av gång- och cykelolyckor polisrapporteras blir det verkliga antalet cykelolyckor sannolikt mycket högt på sträckan.

Tabell 5 nedan visar olyckorna uppdelat på år. Det är då flest olyckor inträffade var 2004. För att studera om denna trend fortsatt studerades även olyckor under 2005. Detta material visade sig dock vara ofullständigt (allt material var ej inlagt i trafikkontorets system) varför inga slutsatser om 2005 kan dras i skrivande stund.

Tabell 5

År	Antal olyckor
2000	3
2001	6
2002	4
2003	2
2004	8

Tabell 6

Väg	Antal olyckor
Enskedevägen	16
Lingvägen	4
Herrhagsvägen	3

I tabell 6 har olyckorna delats upp på de studerade sträckorna. De flesta olyckorna har inträffat på Enskedevägen.

Tabell 7

Ålder	Antal skadade
0 – 6	1
7 – 12	0
13 – 17	3
18 – 25	5
26 – 64	16
65 <	1

I tabell 7 studeras åldersuppdelningen. Fyra av de 26 skadade har varit barn.

Tabell 8 visar uppdelningen mellan olyckor med oskyddade trafikanter och övriga. Oskyddade trafikanter består av gående, cyklister och mopedister.

Tabell 8

Oskyddade/Övriga	Antal olyckor
Oskyddade	13
Övriga	10

Ytterligare ett sätt att studera olycksstatistik på en vägsträcka är att jämföra antal inträffade personskadeolyckor med sträckans längd. Detta görs i kolumnen "Olyckor/Sträcka" som visar antalet inträffade olyckor under den studerade fem-årsperioden per kilometer. Som tabell 9 visar inträffar det betydligt fler olyckor (per km) på Enskedevägen än de övriga sträckorna (mer än 10 gånger så många olyckor). En bidragande orsak till det förhållandevis stora antalet olyckor på denna sträcka är det större trafikflödet.

En annan förekommande jämförelse är antalet olyckor i förhållande till trafikarbetet. Trafikarbete är produkten av en sträckas längd och trafikmängden och har i tabellen enheten "M f km" (miljon fordons kilometer). I kolumnen Olyckor/Trafikarbetet har antalet olyckor justerats efter trafikarbetet och "kan man säga" visar risken för olycka per fordon. Som tabellen visar är risken mycket högre på Enskedevägen.

Tabell 9

Sträcka	Trafik-mängd (vdt)	Längd (km)	Olyckor/år	Årligt* trafikarbete M f km	Olyckor/ km och år	Olyckor/ M f km
Enskedevägen	12247	0,54	3,2	1,32	5,93	2,42
Lingvägen	5461	1,3	0,8	1,42	0,62	0,56
Herrhagsvägen	3211	1,6	0,6	1,03	0,38	0,58

\*Baseras på ett år med 200 dagar.



## 6 Inventering av trafikmiljön

### 6.1 Inventeringar utförda av Carl Bro AB

För få mer detaljerad kännedom om trafiksäkerhetsförhållandena på de tre vägarna utförde Carl Bro ett antal platsbesök. Dessa skedde vid två inledande tillfällen samt i samband med gåendeobservationer. Även cykel och bil har använts vid studierna. Vid dessa tillfällen studerades trafikseparering, siktförhållanden och vägbredder mm, men även tillgänglighetsaspekter som belysning och placering av busshållplatser.

Inventeringarna utförda av Carl Bro visas på två typer av bilder. Dels bilder med vägfakta som t.ex. vägbredder och skyltat hastighet. Den andra typen av bilder visar de problem som iakttagits som t.ex. skymd sikt och konflikter mellan olika trafikantslag.

#### Enskedevägen, vägfakta

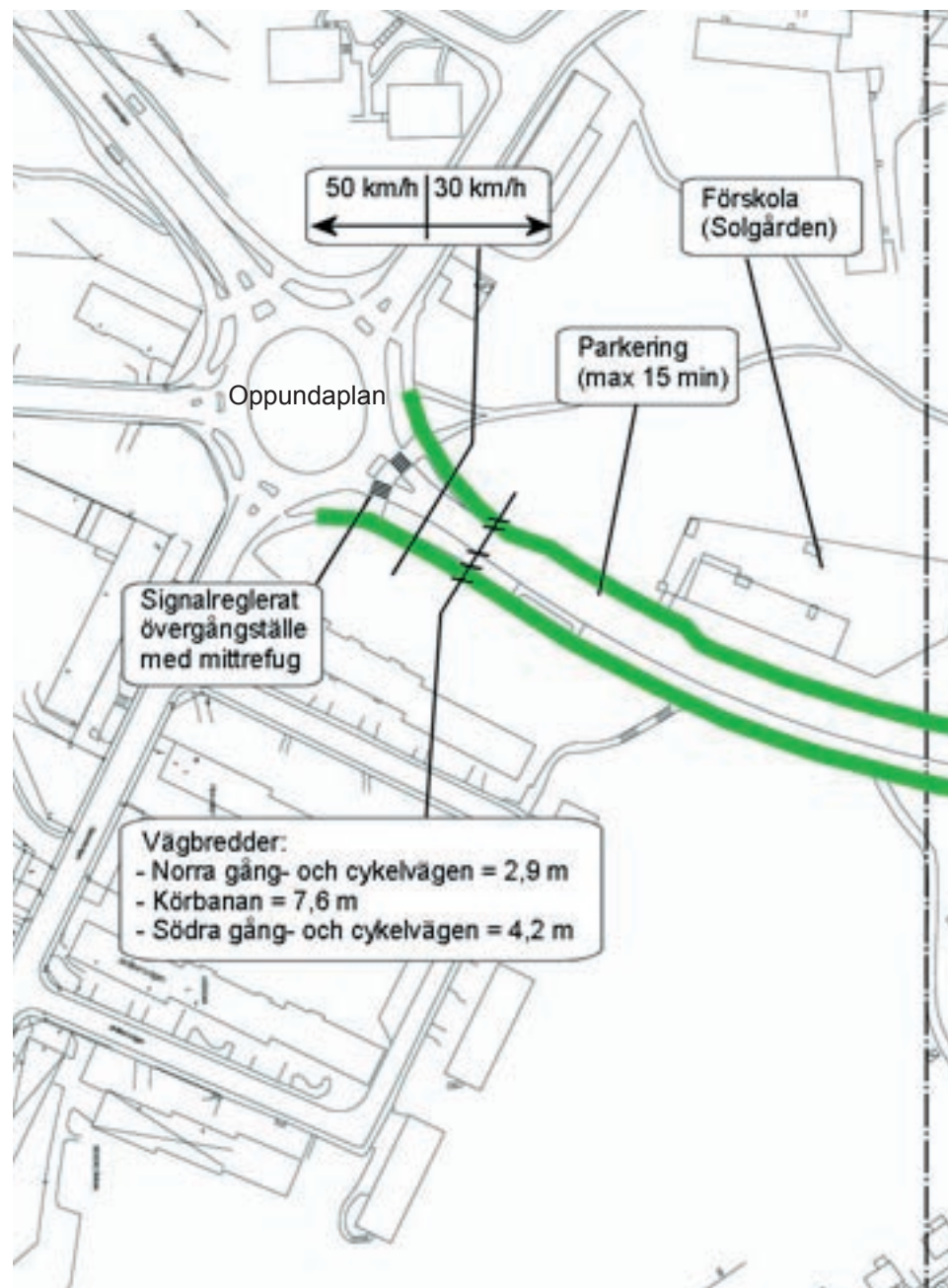
Den studerade sträckan på Enskedevägen är 550 meter.

Enskedevägen är huvudled mellan Svedmyraplan och Oppundaplan.

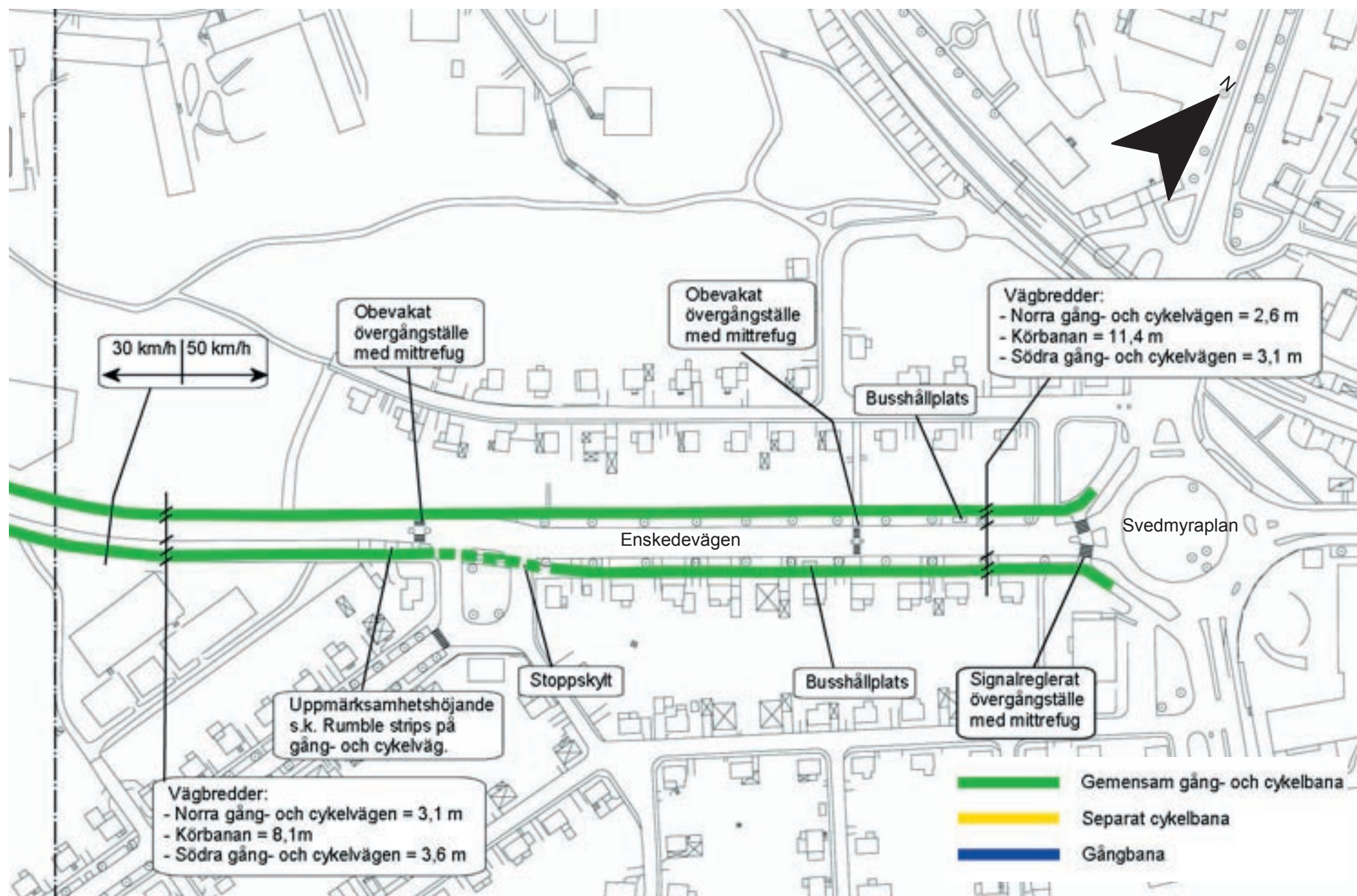
Heldragen mittlinje finns längs hela sträckan.

Parkering är förbjuden längs sträckan med undantag för en sträcka utanför förskolan Solgården.

Cykelbanorna är enkelriktade på respektive sida om körbanan.



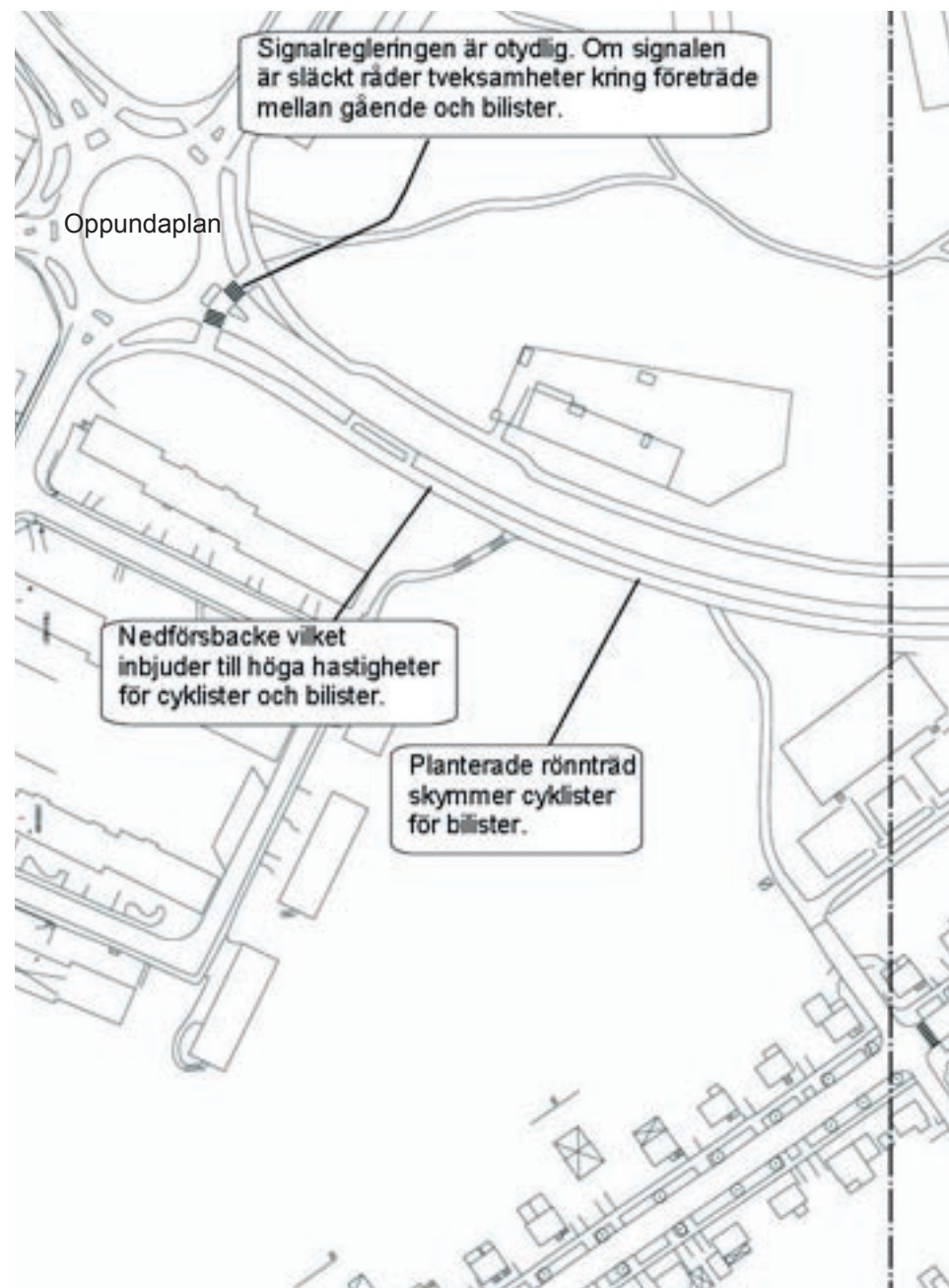
Karta 20 Enskedevägen, vägfakta



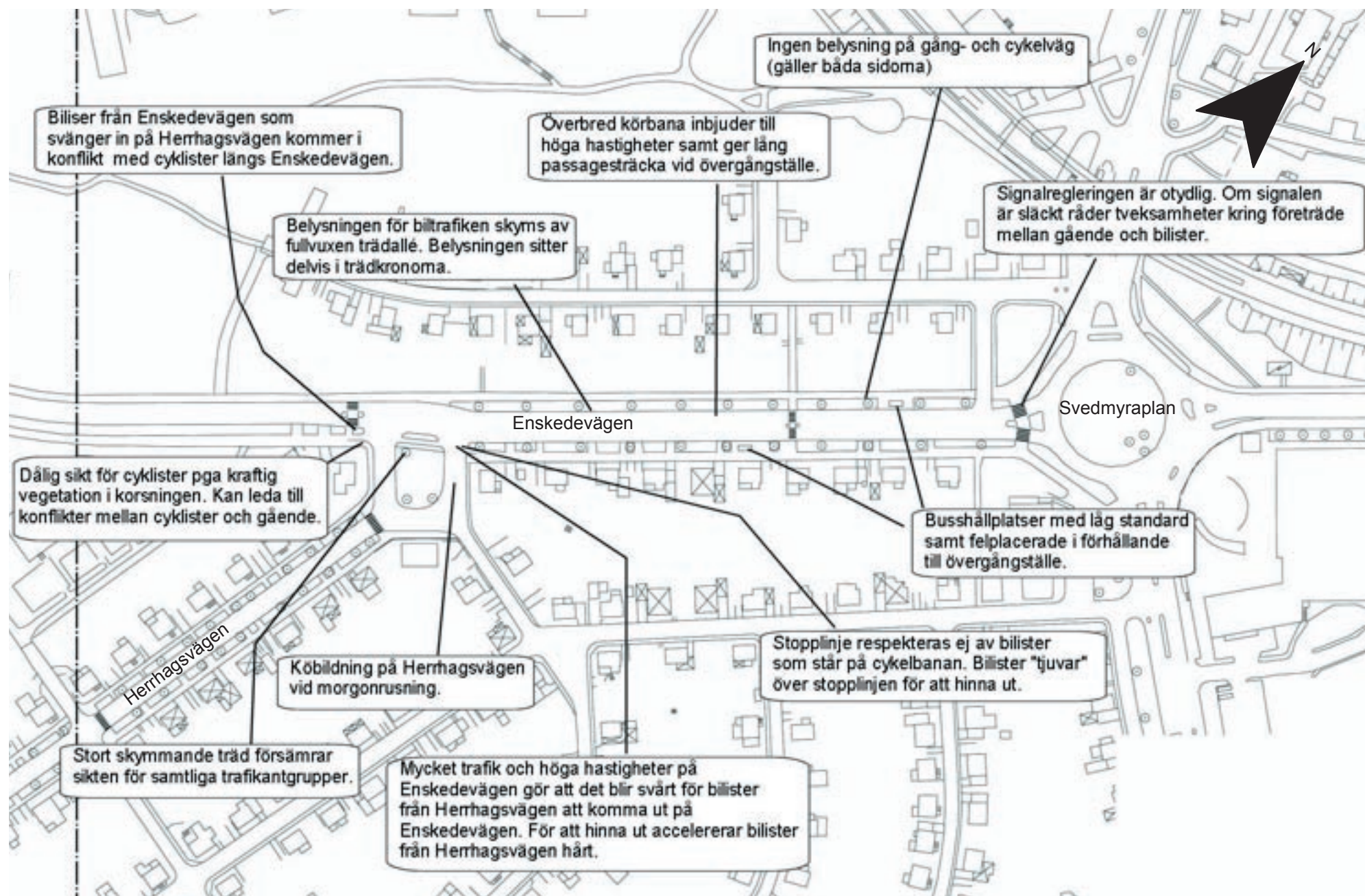


## Enskedevägen, problembeskrivning Carl Bro

Tomtutfarter mellan Herrhagsvägen och Svedmyraplan medför risk för sidokollision mellan bilister och oskyddade trafikanter.



Karta 21 Enskedevägen, problembeskrivning Carl Bro





## Lingvägen, vägfakta

Den studerade sträckan på Lingvägen är ca 1200 meter.

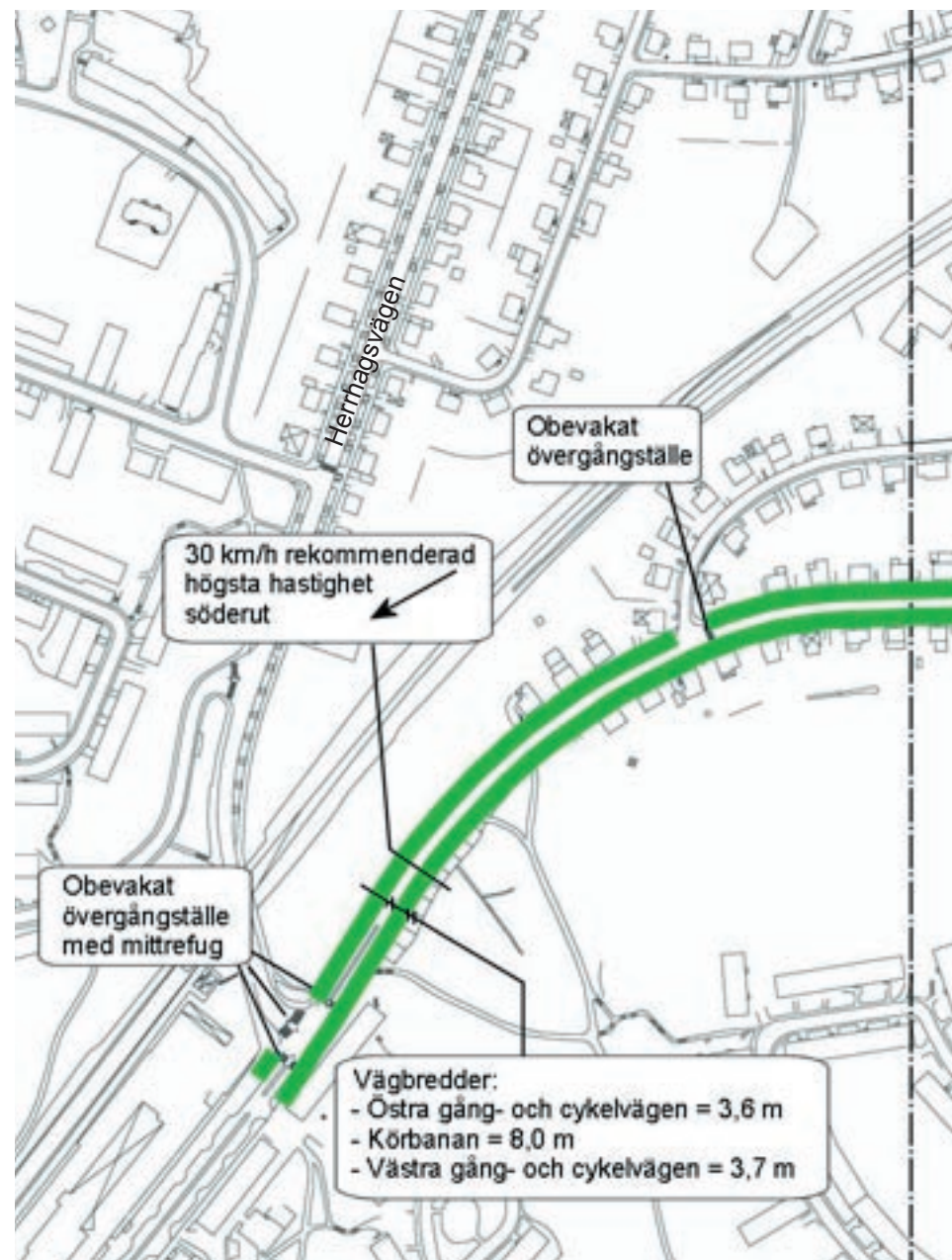
Parkering tillåten längs hela sträckan med undantag för sträcka i närheten av Nynäsvägen.

Högsta tillåtna hastighet är 50 km/h längs hela sträckan.

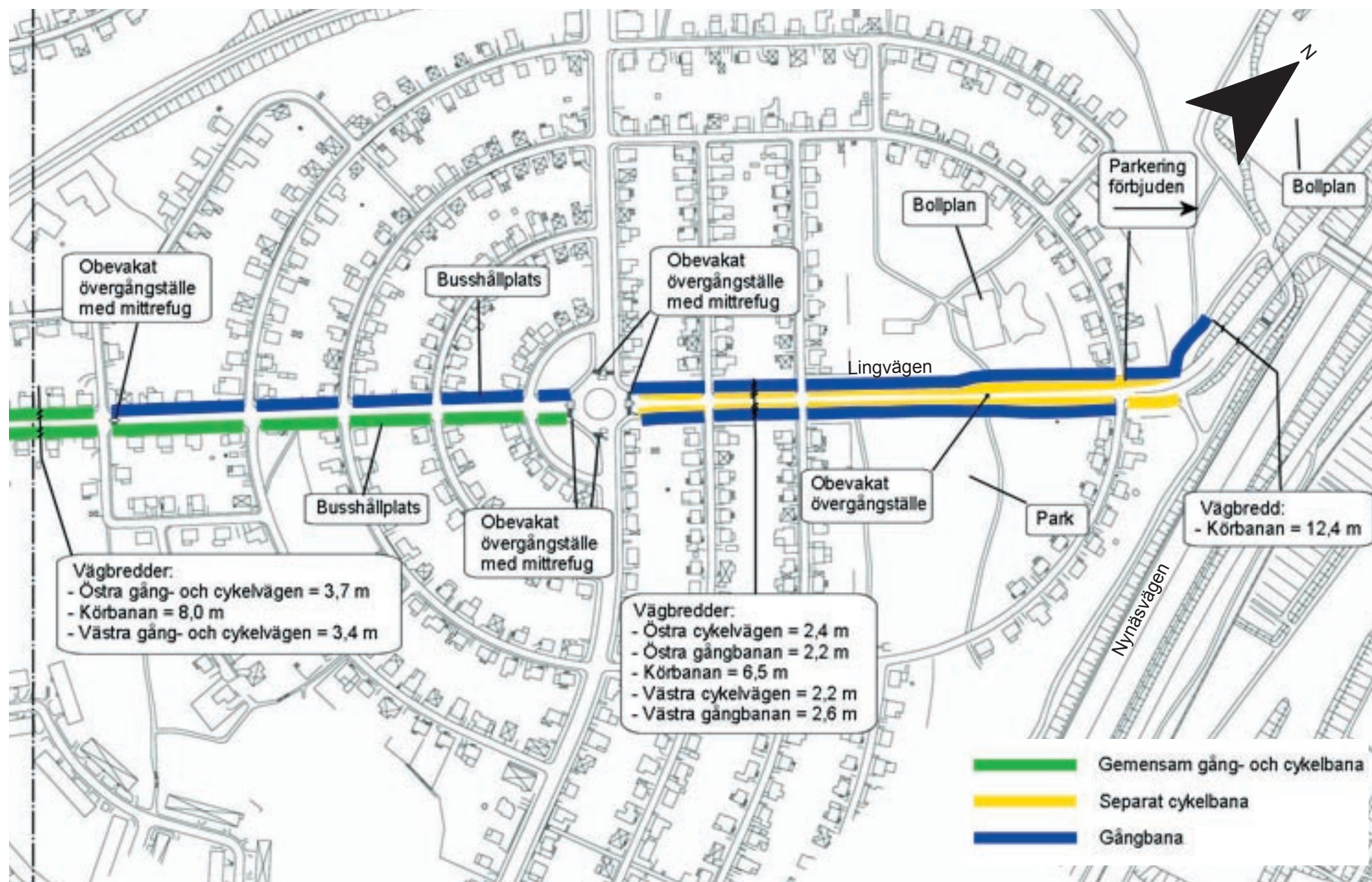
Genomfartsförbud för trafik över 3,5 ton.

Cykelbanorna är enkelriktade på respektive sida om körbanan.

Karta 22 Lingvägen, vägfakta





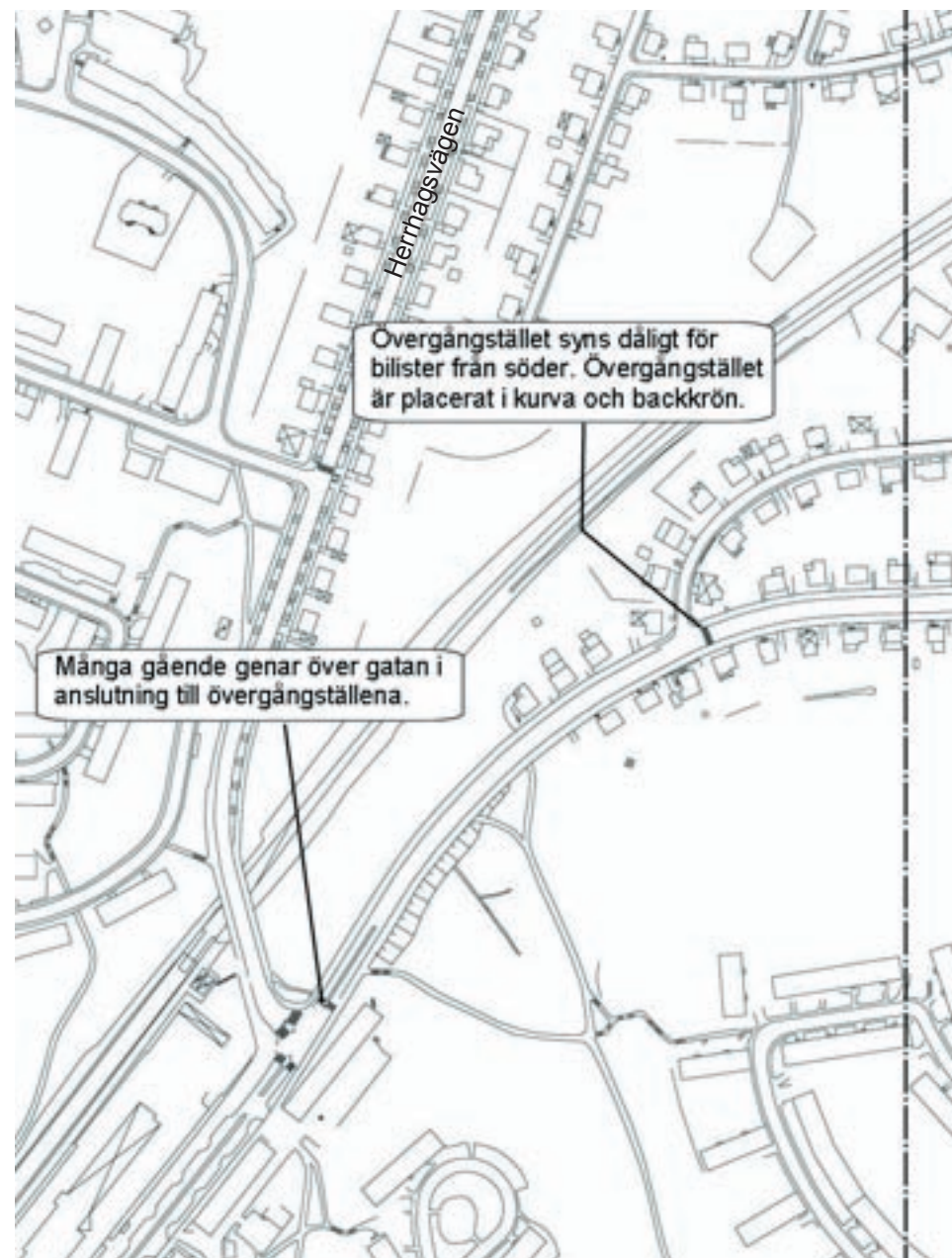


### Lingvägen, probleminventering Carl Bro

Tomtutfarter mellan Herrhagsvägen och Maratonvägen medför risk för sidokollision mellan bilister och oskyddade trafikanter.

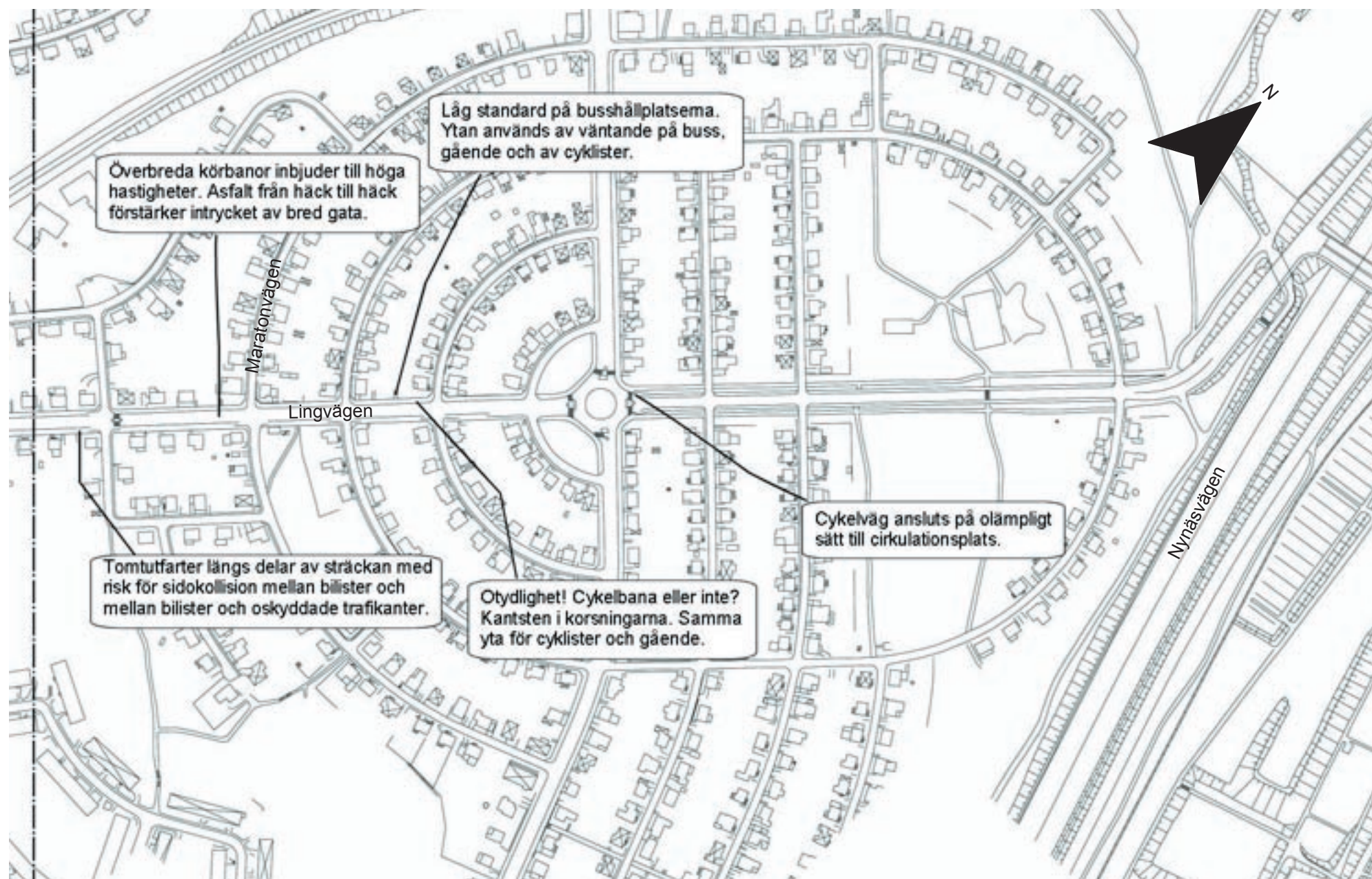
Cykelbanorna korsar tvärgator på flera platser med risk för sidokollision mellan cyklister och bilister.

Skymd sikt vid tomtutfarter och korsningar (häckar m.m.).



Karta 23 Lingvägen, probleminventering Carl Bro



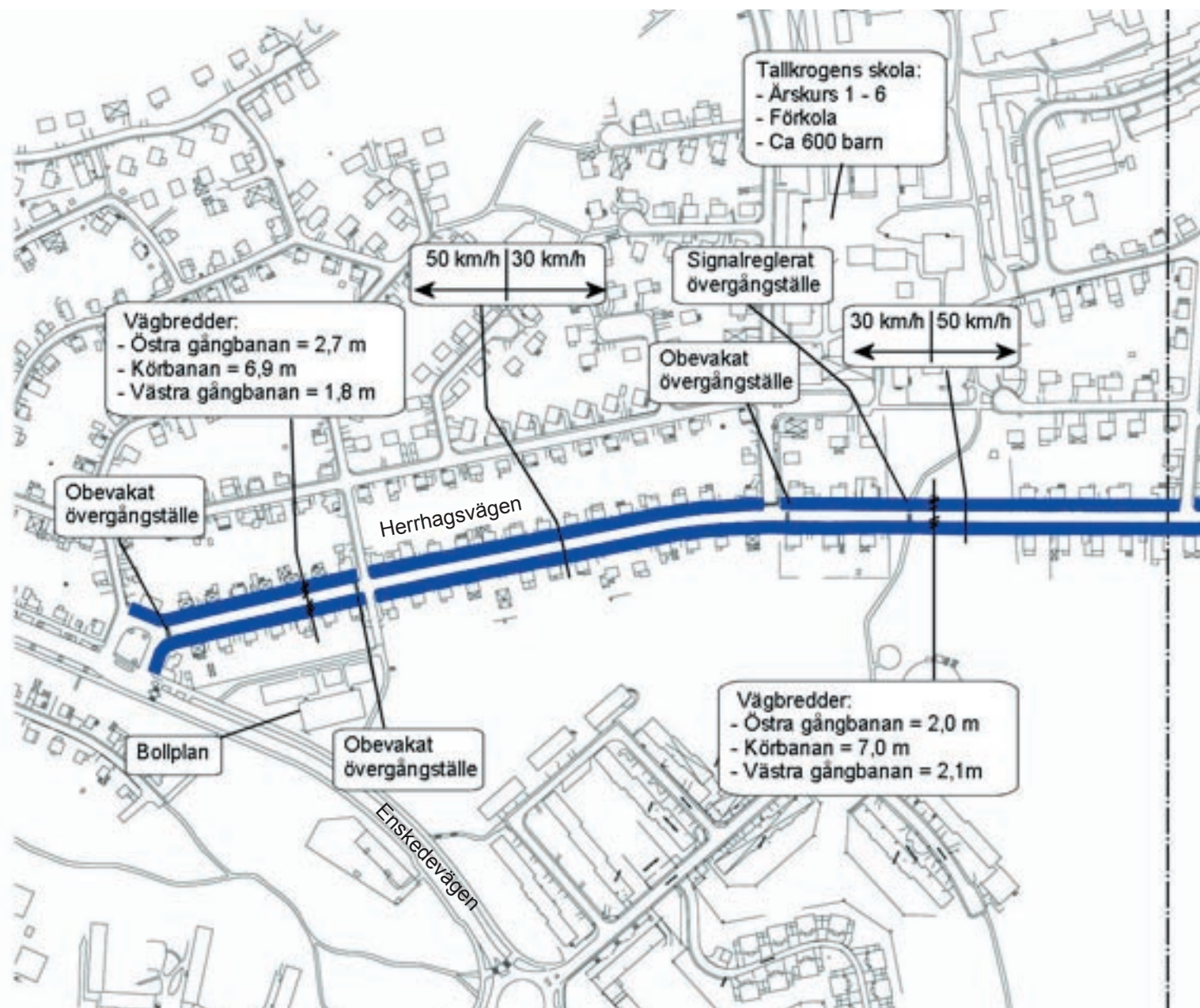




## Herrhagsvägen, vägfakta

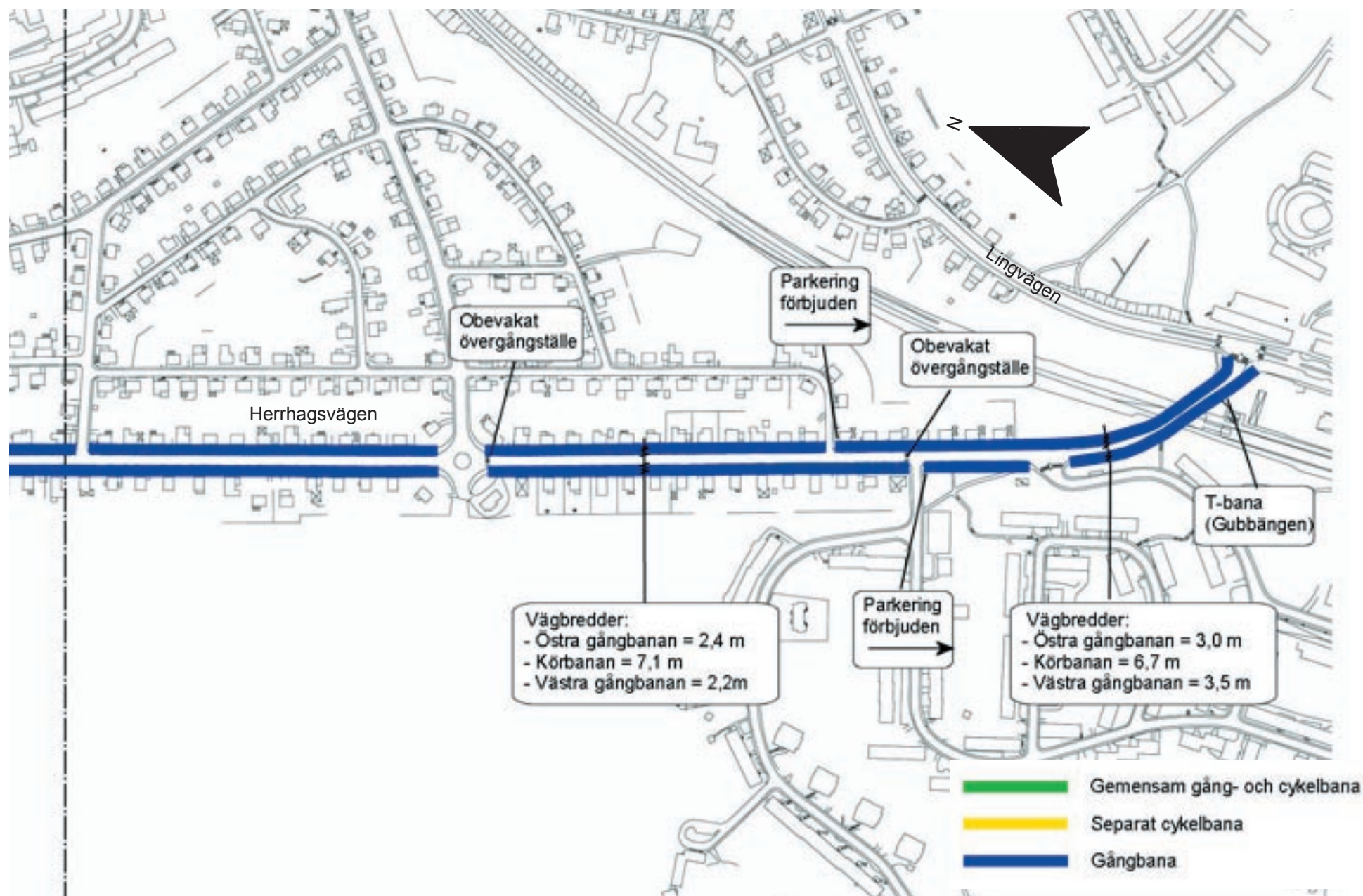
Parkering tillåten längs hela sträckan med undantag vid T-banestation

Genomfartsförbud för trafik över 3,5 ton.



Karta 24 Herrhagsvägen, vägfakta







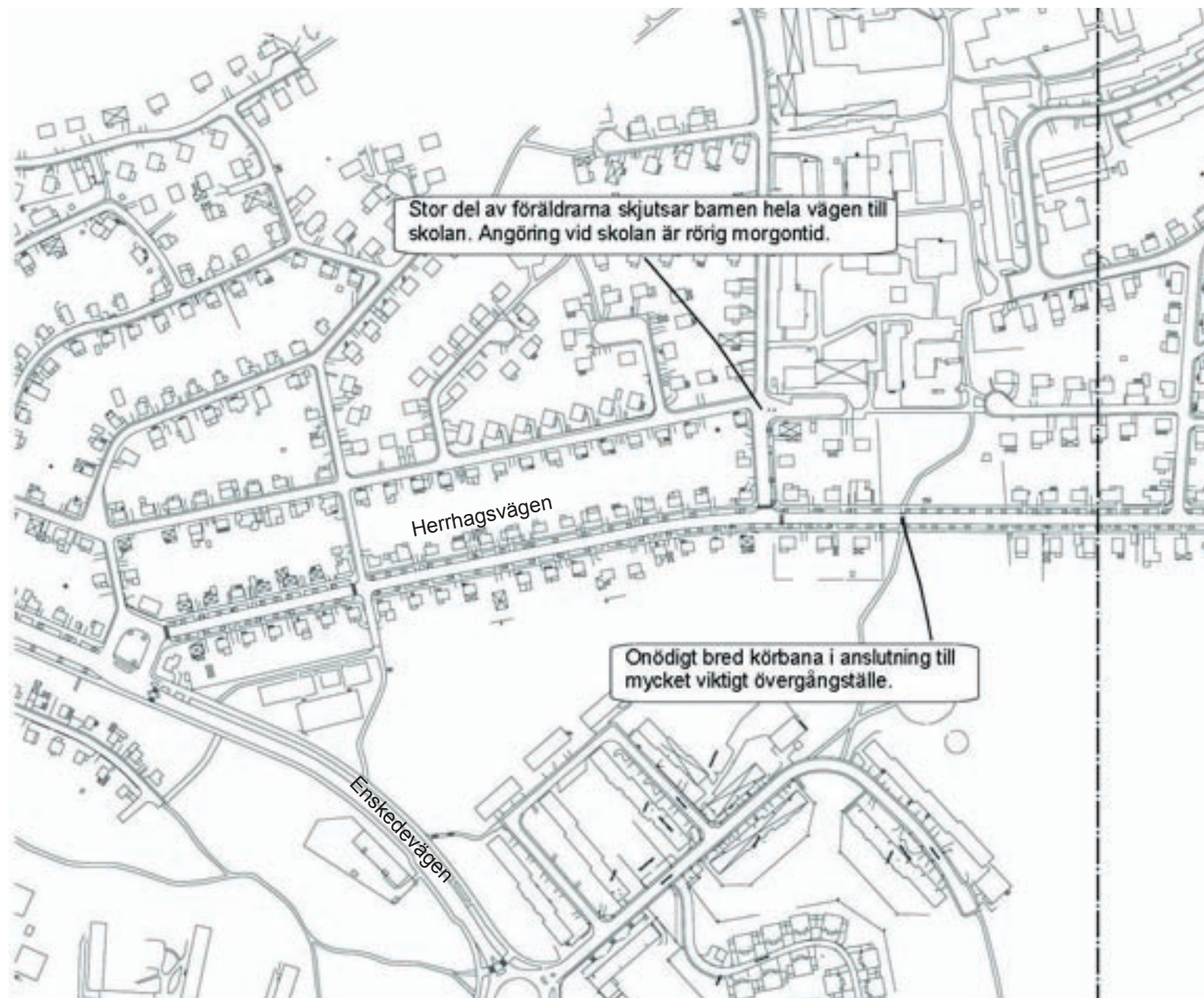
## Herrhagsvägen, probleminventering Carl Bro

Cykelbana saknas längs hela sträckan. Cyklister hänvisas till bilvägen med blandtrafik i 50 km/h. Cykling förekommer dock på gångbanan (till största delen av barn).

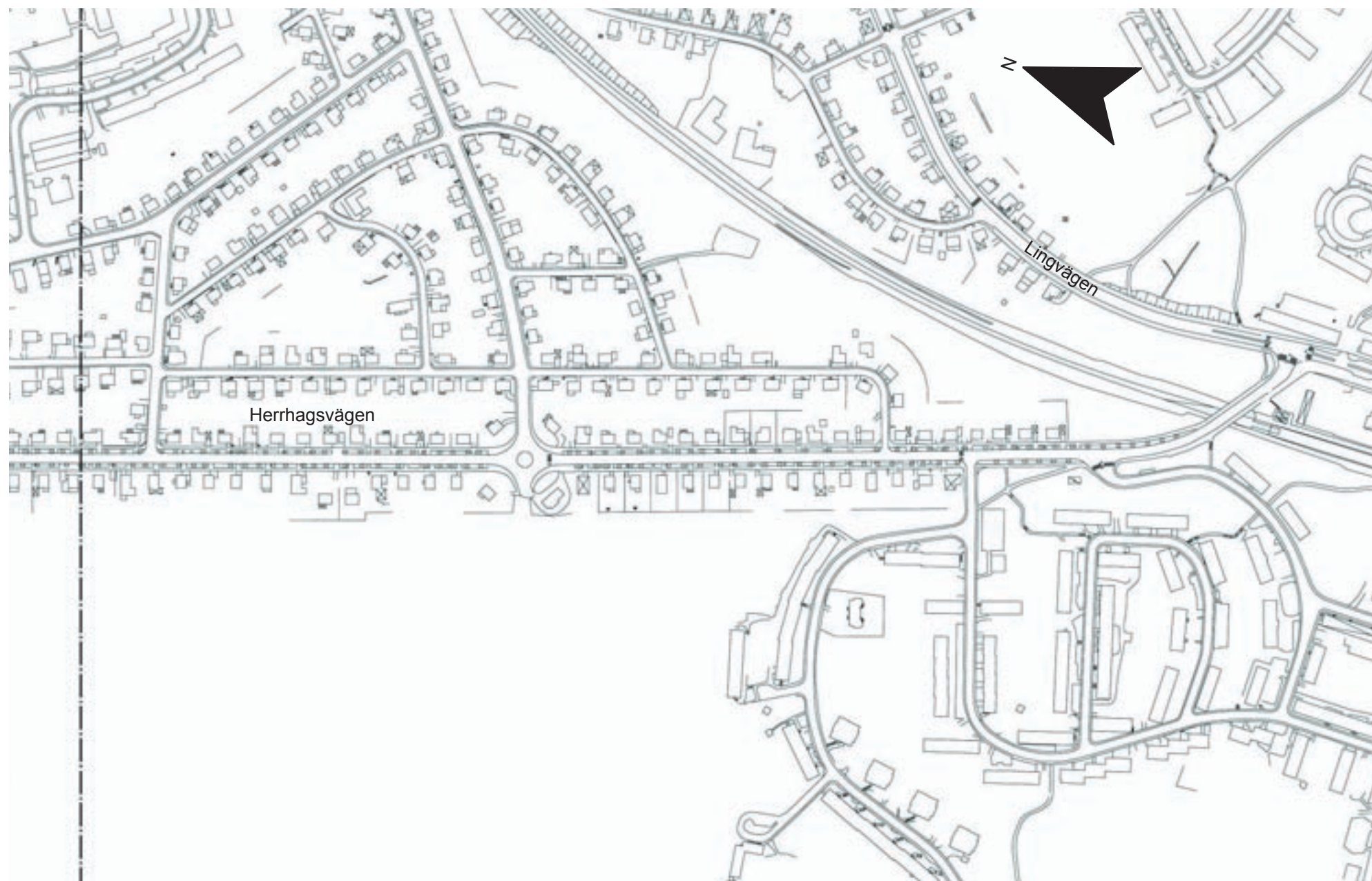
Låg standard på beläggning längs hela sträckan.

Cyklister på gångbanan skymms av häckar för bilister på tomtutfarter. Risk för kollision.

Tomtutfarter längs hela sträckan medför risk för sidokollision mellan bilister och oskyddade trafikanter.



Karta 25 Herrhagsvägen,  
probleminventering Carl Bro





## 6.2 Erfarenheter från de boende

Förutom de observationer som utförts av Carl Bro samlades erfarenheter från de boende in. Detta gjordes med hjälp av en referensgrupp för respektive väg. Referensgrupperna markerade problempunkter på kartor med beskrivande text. Kartorna sammanfattar de boendes probleminventering.

### Enskedevägen, problembeskrivning boende

*För bred och rak vägbana inbjuder till för höga hastigheter och livsfarliga omkörningar (trots heldragen mittlinje)*

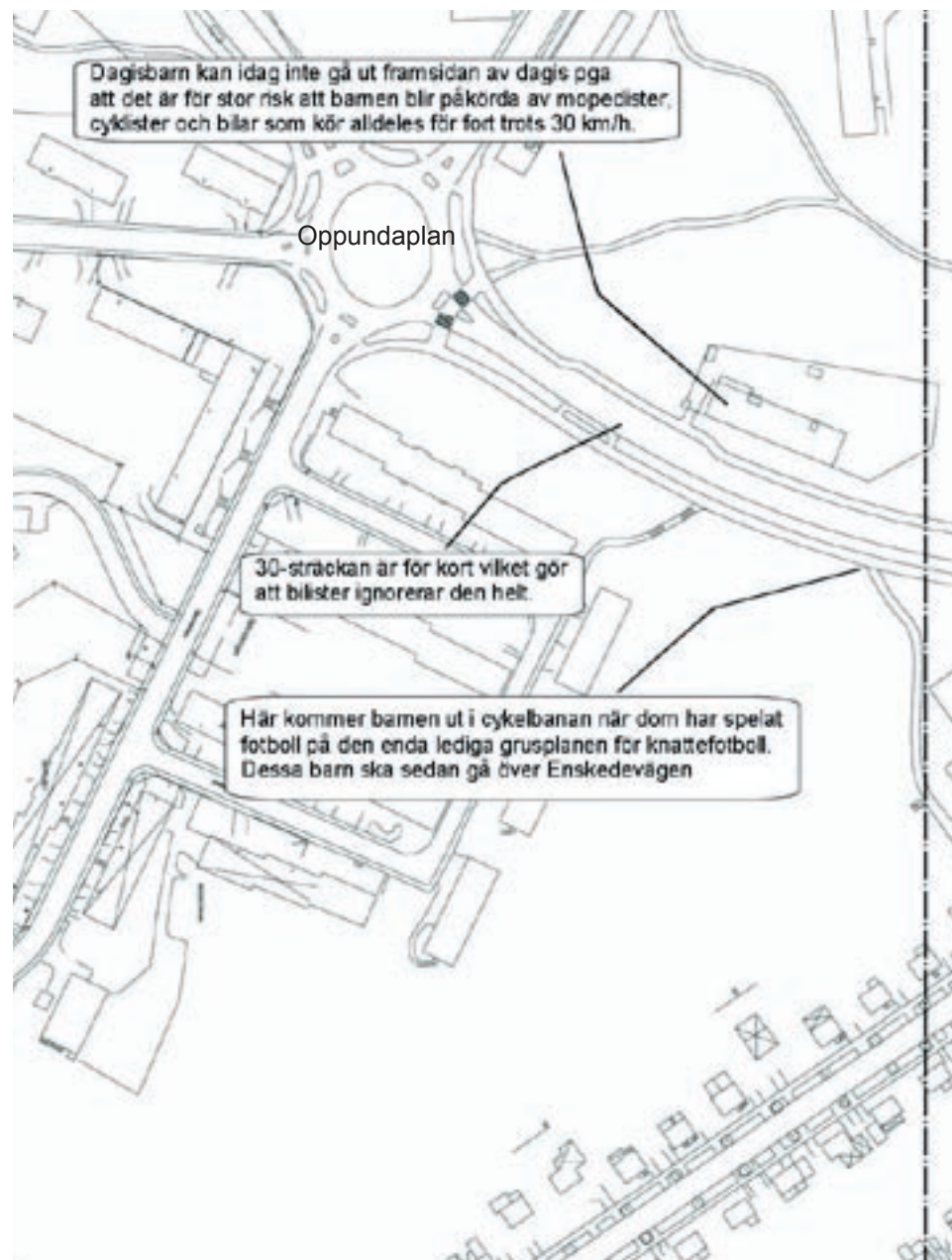
*Stort antal oskyddade trafikanter, gång och cykel, passerar över vägen dagligen. Övervakade övergångsställen.*

*Samtliga in- och utkörningar, till och från fastigheter, är förenade med livsfara. Inte "bara" beroende på de höga hastigheterna på vägen, ett minst lika stort problem är cyklisterna och mopedisterna på cykelbanan (vilken ligger bredvid gångbanan och inte på vägbanan).*

*Stort antal tunga fordon passerar dagligen och dessa kör överlag för fort.*

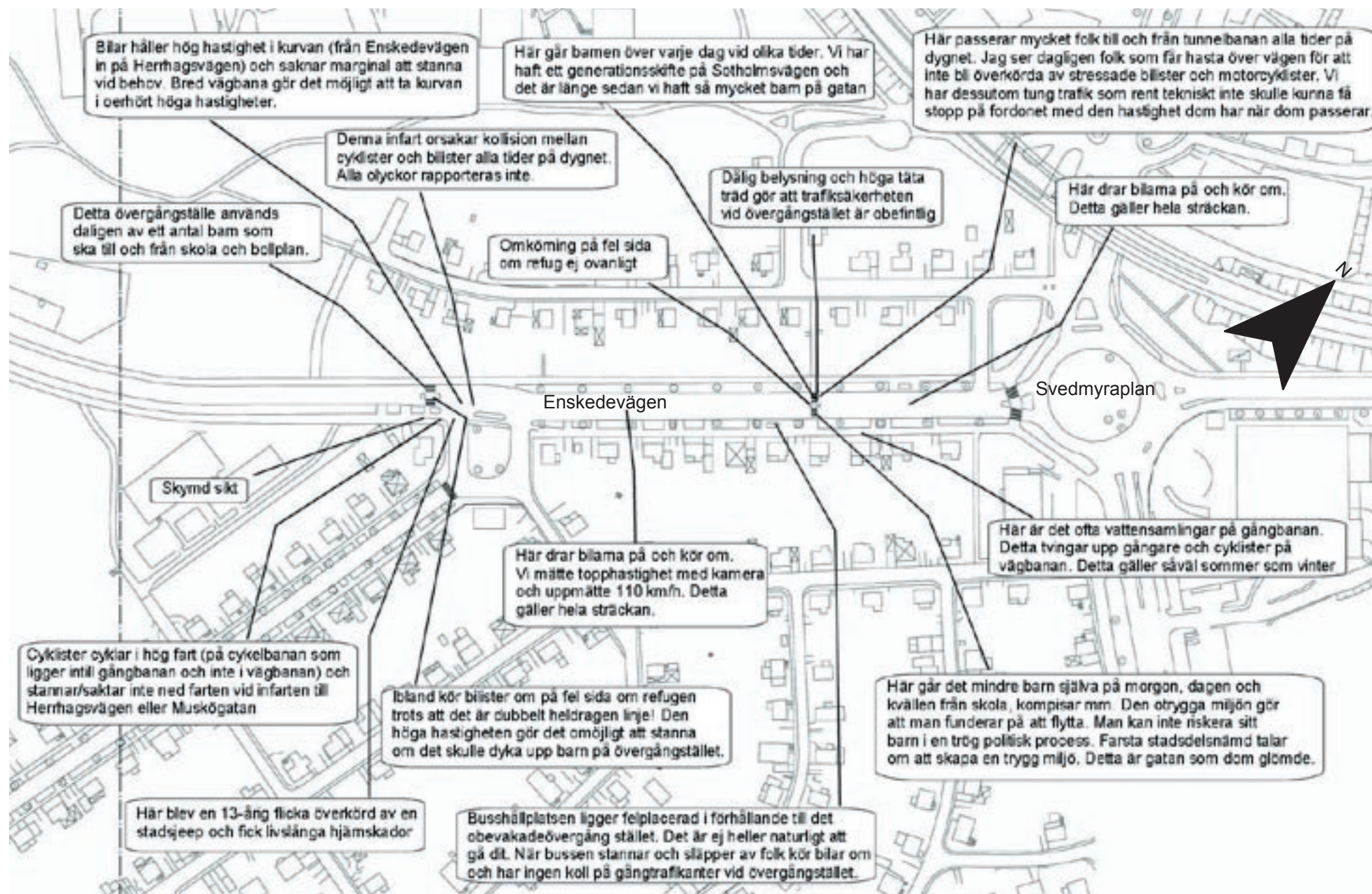
*Bilarna kör med väldigt hög fart i båda riktningarna och det var en sådan bil som körde rätt in i en villaträdgård. Det var ett hårstrå från att bilisten körde över en lärare och några barn. Denna gång var det bara två betongstolpar och en husgrund som blev förstörd. Cykelbana intill gångbanan vid in- och utfarterna till fastigheterna resulterar i olyckor mellan bilister, gångtrafikanter och cyklister.*

*Vägens och asfaltens kvalitet är dålig. Ständigt nya sprickor och potthål uppstår trots lagning av dem. Svackor i vägbanan, upplevs som större hela tiden.*



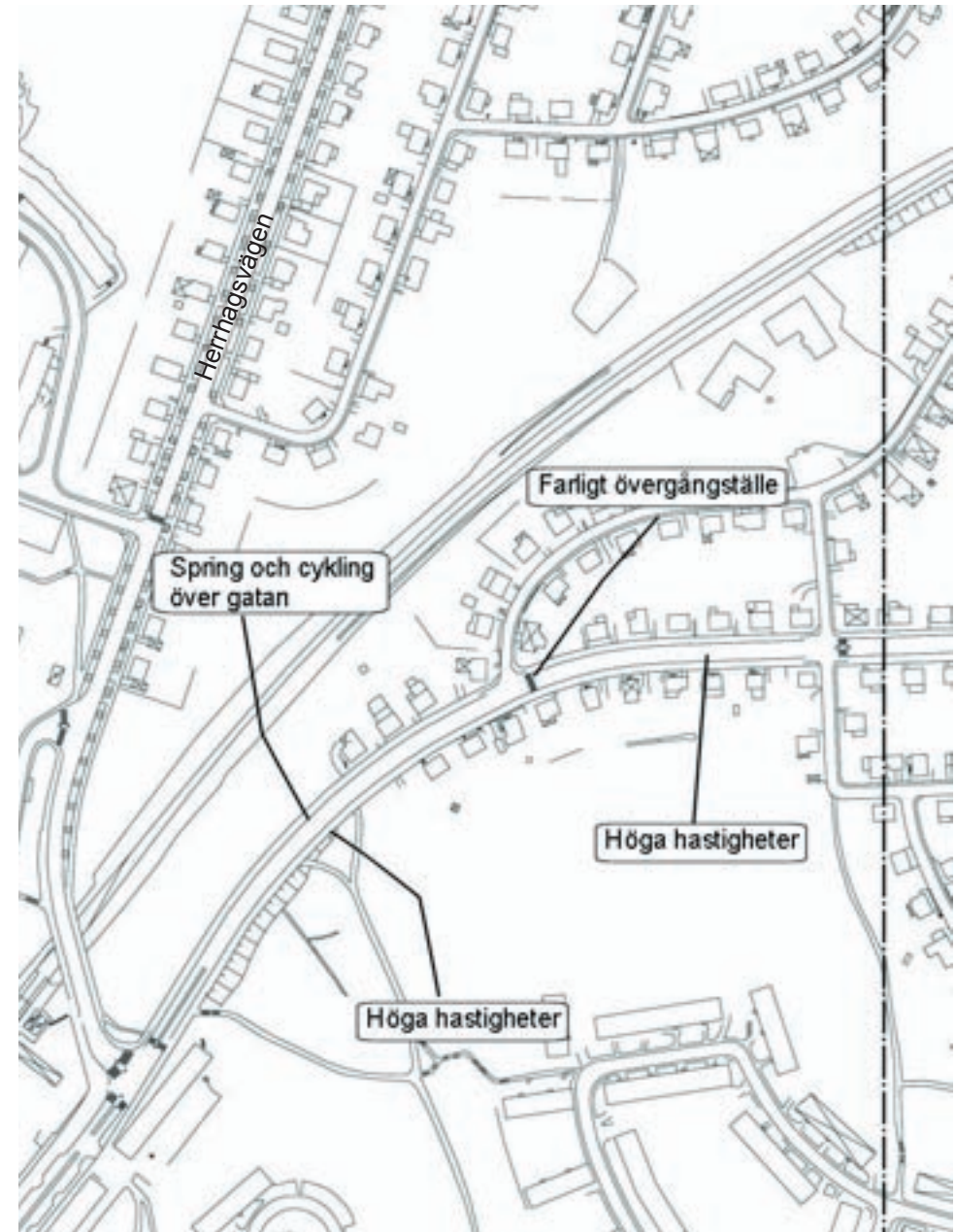
Karta 26 Enskedevägen, problembeskrivning boende





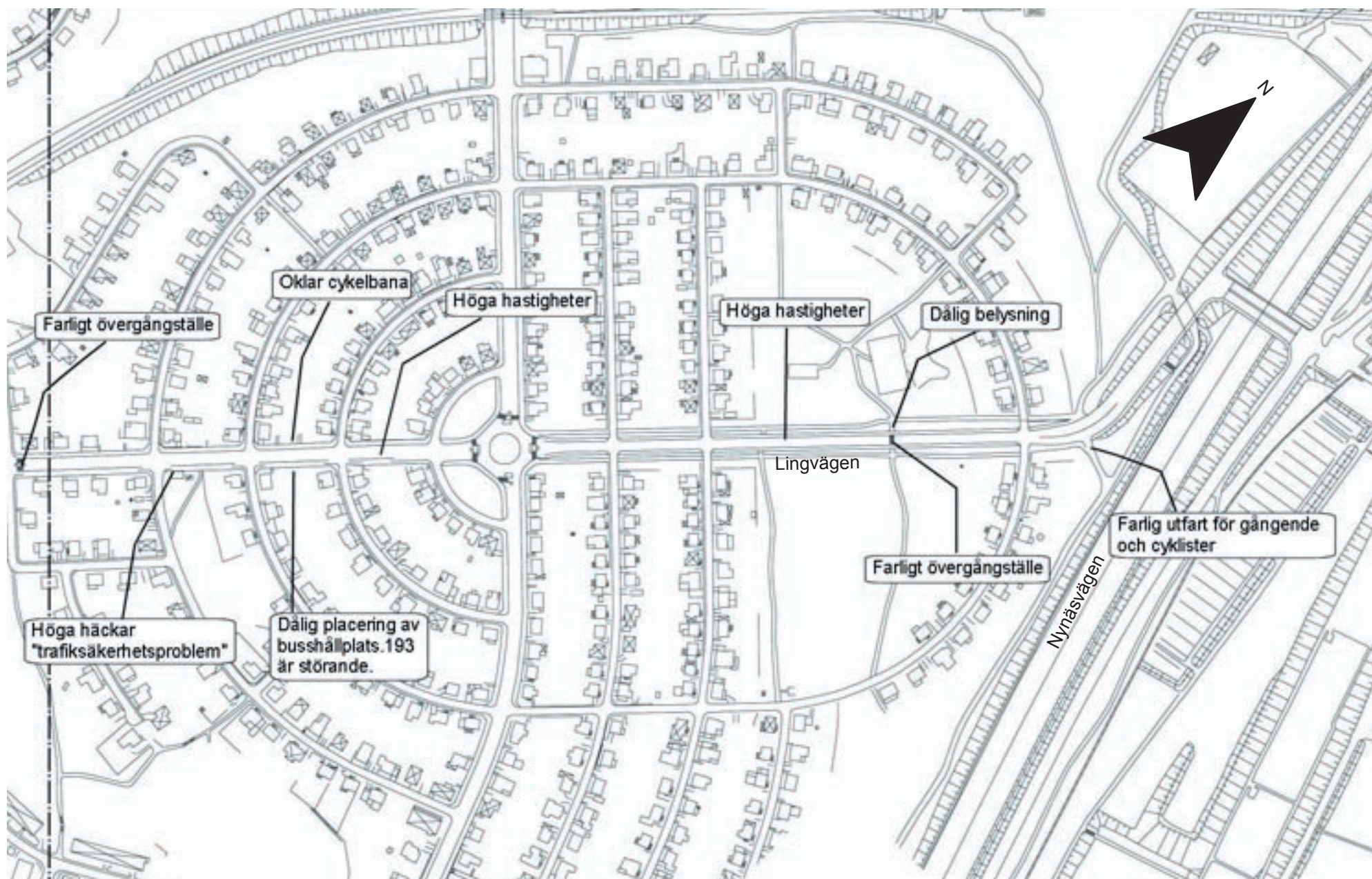
## Lingvägen, probleminventering boende

*Dålig belysning vid övergångsställen och längs hela Lingvägen generellt.*



Karta 27 Lingvägen, probleminventering boende

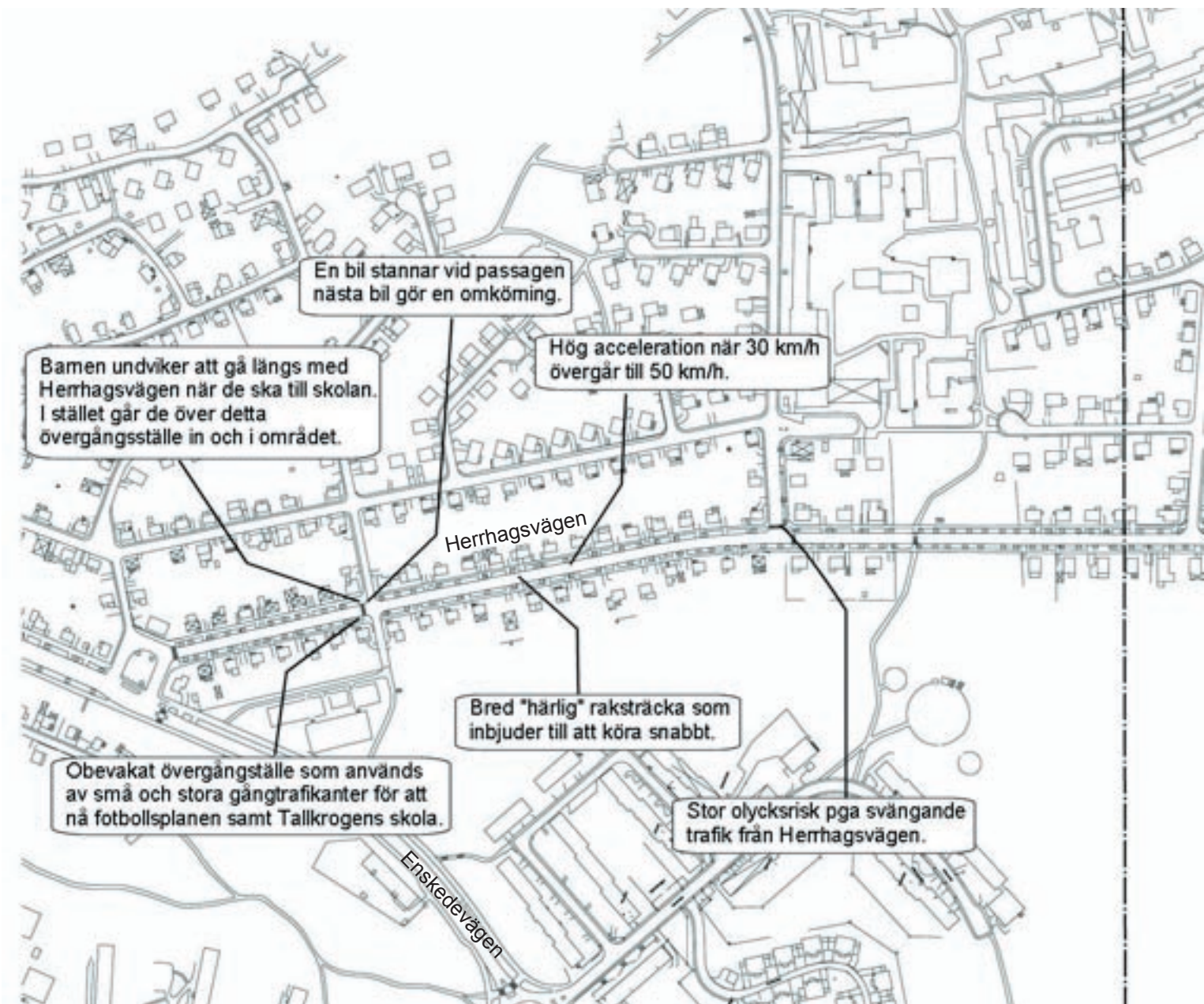






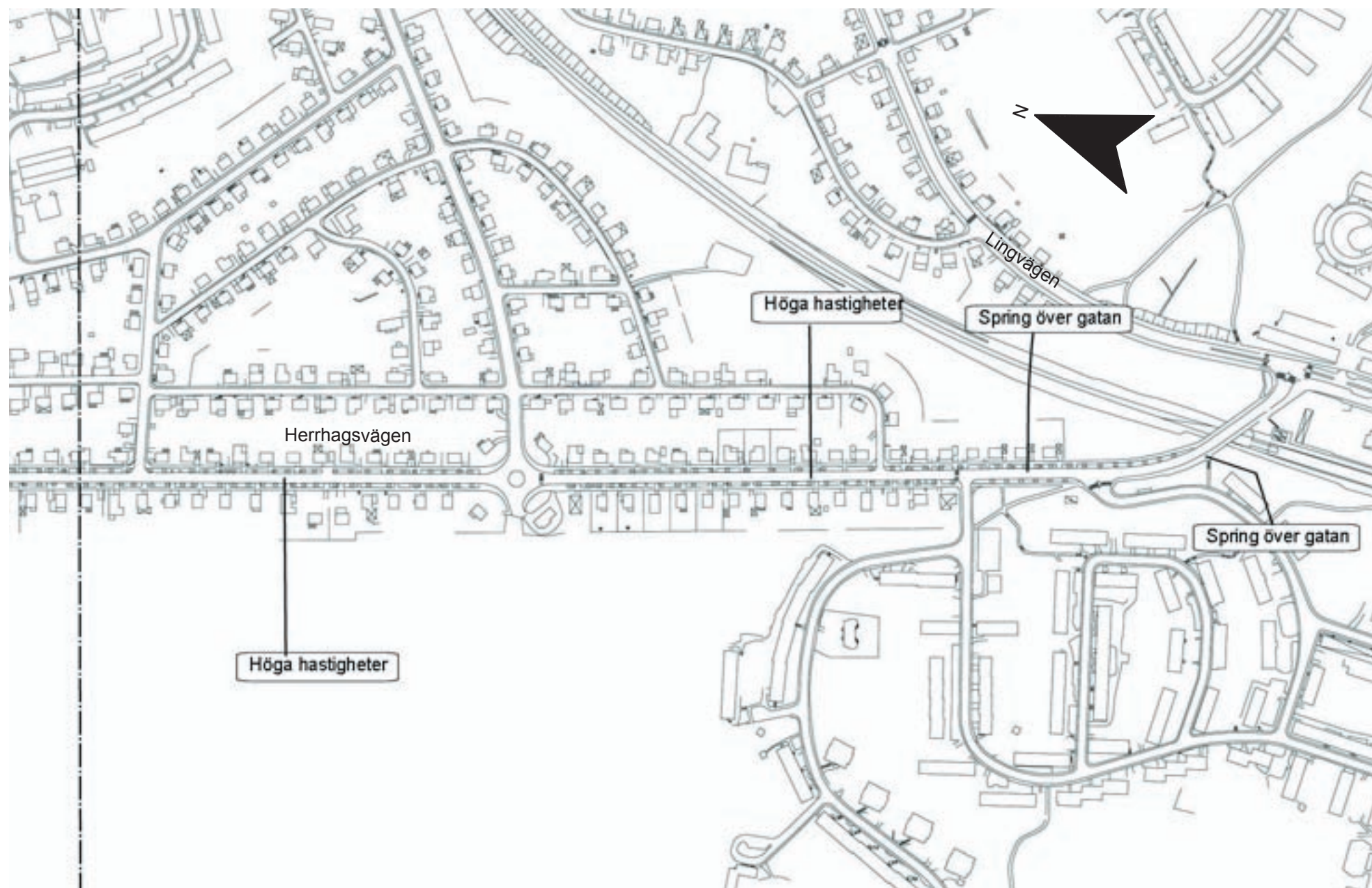
## Herrhagsvägen, probleminventering boende

Hela sträckan har onödigt  
bred körbana. Främst dagtid  
då antalet parkerade fordon  
är lågt.



Karta 28 Herrhagsvägen,  
probleminventering boende





### 6.3 Kvalitetsbedömning enligt "Lugna gatan"

En metod som ofta används för att kvalitetsbedöma vägnäten för olika trafikslag med avseende på trafiksäkerheten är "Lugna gatan". Skriften "Lugna gatan" togs fram 1998 i samarbete mellan Svenska Kommunförbundet, Vägverket och Rikspolisstyrelsen. Metoden används bland annat för att göra trafiknätsanalyser. Trafiknätsanalysen ger en objektiv och genomarbetad helhetsbild av trafiksäkerhets-situationen i kommunen och utgör grunden för kommunens trafiksäkerhetsarbete. I trafiknätsanalysen identifieras var i stadens trafiknät de olika trafikslagen har motstridiga anspråk på framkomlighet och säkerhet, varefter åtgärder föreslås för att minska eller eliminera dessa konflikter. Vid avvägning mellan olika intressen prioriteras säkerhet för oskyddade trafikanter framför framkomlighet för biltrafiken.

#### Arbetsgång "Lugna gatan"

Den inledande aktiviteten i "Lugna gatan" är att göra en funktionsindelning för de olika trafikslagen. Detta innebär t ex att bilvägnätet delas in i funktionerna huvudgata, uppsamlingsgata och lokalgata. Samtidigt redovisas de anspråk som de olika trafikslagen ställer på framkomlighet och trafiksäkerhet, d.v.s. ett önskat läge för framkomlighet och trafiksäkerhet för respektive trafikslag. Därefter beskrivs hur väl de olika anspråken tillgodoses i dagens trafiknät, d.v.s. kvaliteten i dagens trafiknät bedöms utifrån de anspråk som konstaterats i det inledande arbetet. Bedömningen görs i en tregradig skala där kvalitetsnivåerna för olika sträckor och korsningar i trafiknätet anges som god kvalitet, mindre god kvalitet och låg kvalitet. Kvalitetsbedömningen omfattar framkomlighet och säkerhet. Slutligen föreslås vilka platser och sträckor som bör åtgärdas samt förslag ges på principåtgärder för hur olika brister i trafiknäten och i konfliktpunkter kan åtgärdas.

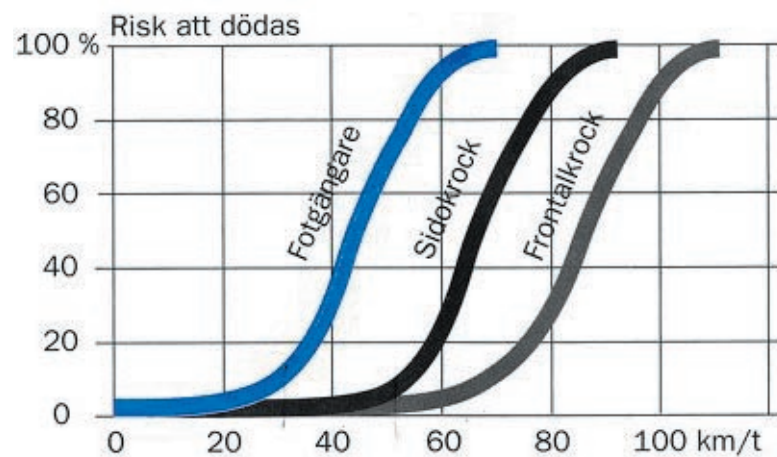
#### Anpassning av "Lugna gatan" för detta projekt

Lugna gatan är alltså en process med flera steg, från funktionsindelning till åtgärdsförslag. Detta format passar inte fullt ut detta projekt. Det inledande momentet "funktionsindelning" är redan utfört (de tre studerade vägarna har tidigare klassats att ha funktionen "huvudgata") och det sista momentet åtgärdsförslag utförs först i nästa steg i detta projekt.

I detta projekt används metoden "Lugna gatan" för att utföra en kvalitetsbedömning med avseende på trafiksäkerheten på bilnätet och gång- och cykelnätet.

#### Kvalitetsnivåer

Målet för allt trafiksäkerhetsarbete är att minska risken för att dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Gående och cyklister bör inte hindras eller störas av biltrafiken så att deras livskvalitet avsevärt begränsas. Det är särskilt viktigt att barn, äldre och funktionshindrade kan förflytta sig tryggt och säkert mellan bostaden och de vardagliga målpunkterna. Krockvårdskurvan, se figur 1 nedan, illustrerar sambandet mellan hastighet och risk för dödsfall eller allvarlig skada i en trafikolycka. Ur kurvan kan utläsas att i genomsnitt åtta av 10 gående som blir påkörda i 50 km/tim riskerar att dödas. Om hastigheten däremot sänks till 30 km/tim minskas risken till ett dödsfall vid 10 olyckor. Biltrafikens hastighet bör således inte vara högre än 30 km/timmen där gående och cyklister korsar gatan. Vidare bör hastigheten inte vara högre än 50 km/timme där det finns risk för sidokollision mellan två personbilar. Kvalitetsbedömningen av trafiksäkerheten baseras på hur väl dessa villkor är tillgodosedda.



Figur 1 Krockvårdskurva (Lugna gatan, Svenska kommunförbundet, 1998)

### Kvalitetsnivåer på gång- och cykelvägnätet

För att kunna bedöma säkerheten för de oskyddade trafikanterna krävs en uppfattning om hastigheten på biltrafiken. Tabellen nedan visar de hastighetsanspråk biltrafiken normalt har på olika länktyper enligt lugna gatan.

Tabell 10

Hastighetsanspråk (biltrafiken)	
Länktyp	Färdhastighet
Huvudgata	50 km/h
Uppsamlingsgata	50 km/h på sträcka 30 km/h vid GC-passage
Lokalgata	30 km/h eller lägre
Under bilresans första respektive sista 100 meter inom ett område kan hastighetsanspråket begränsas till gångfart.	

Kvalitetskriterierna för cyklister och gåendes säkerhet beaktas utifrån vuxna trafikanters trafikförmåga. Blandtrafik på gator med högre färdhastighet än 30 km/timmen för biltrafiken bedöms inte ha god kvalitet med avseende på gåendes och cyklister säkerhet. De tre vägarna har klassats som huvudgator och har således hastighetsanspråket 50 km/h.

Tabellen nedan visar kvalitetsnivåerna för gång- och cykeltrafiken på "sträckor" med avseende på trafiksäkerheten enligt "Lugna gatan"

Tabell 11

Kvalitetsnivå på cykelnätet "sträckor" med avseende på säkerhet		
Länktyp	Separat gång- och cykelbana	Oseparerad gång- och Cykelbana
Gång- och cykeltrafik på huvudvägnätet	God	Låg
Gång- och cykeltrafik på Uppsamlingsgata	God	Mindre God
Gång- och cykeltrafik på Lokalgator	God	God

### Kvalitetsnivåer på gång- och cykelpassager

Trafiksäkerheten på gång- och cykelpassager bedöms utifrån fysisk separering och biltrafikens hastighet. De fordon som har högst hastighet avgör kvalitetsnivån för gång- och cykelpassagen. God kvalitet uppnås enbart då biltrafikens hastighet

är låg. Därför har trafiksäkerheten bedömts efter den hastighet som hålls av 85 procent av bilisterna (den så kallade 85-percentilen). Bilarnas hastighet har bedömts utifrån skyltad hastighet, de hastighetsmätningar som utförts samt bedömningar från de boende i området.

Signalreglerade övergångsställen bedöms generellt inte vara lika säkra som de övergångsställen med hastighetssäkrande åtgärder så som t.ex. gupp. Ofta krävs särskilda åtgärder som t.ex. gupp för att hastigheten ska begränsas till högst 30 km/tim.

Tabellen nedan anger kvalitetsnivåerna för oskyddade trafikanter vid passager enligt "Lugna gatan"

Tabell 12

Kvalitetsnivå för korsande GC-trafikanter vid hastighet som accepteras av 85% av bilisterna.			
Länktyp	< 30 km/h eller planskildhet	30 - 50 km/h	> 50 km/h
Alla	God	Mindre god	Låg

### Kvalitetsnivåer på bilvägnätet

Sidokollision tillsammans med upphinnandeolyckor är de olyckstyper som oftast leder till personskada vid kollision mellan fordon inom tätort. Sidokollisioner sker i korsningar och vid utfarter. Upphinnandeolyckor inträffar ofta vid alltför höga hastigheter i komplexa trafikmiljöer som t ex korsningar. I nedanstående tabell sammanfattas kvalitetsnivåer och rekommenderade hastigheter för att uppnå god kvalitet för biltrafikanternas säkerhet enligt "Lugna gatan".

Tabell 13

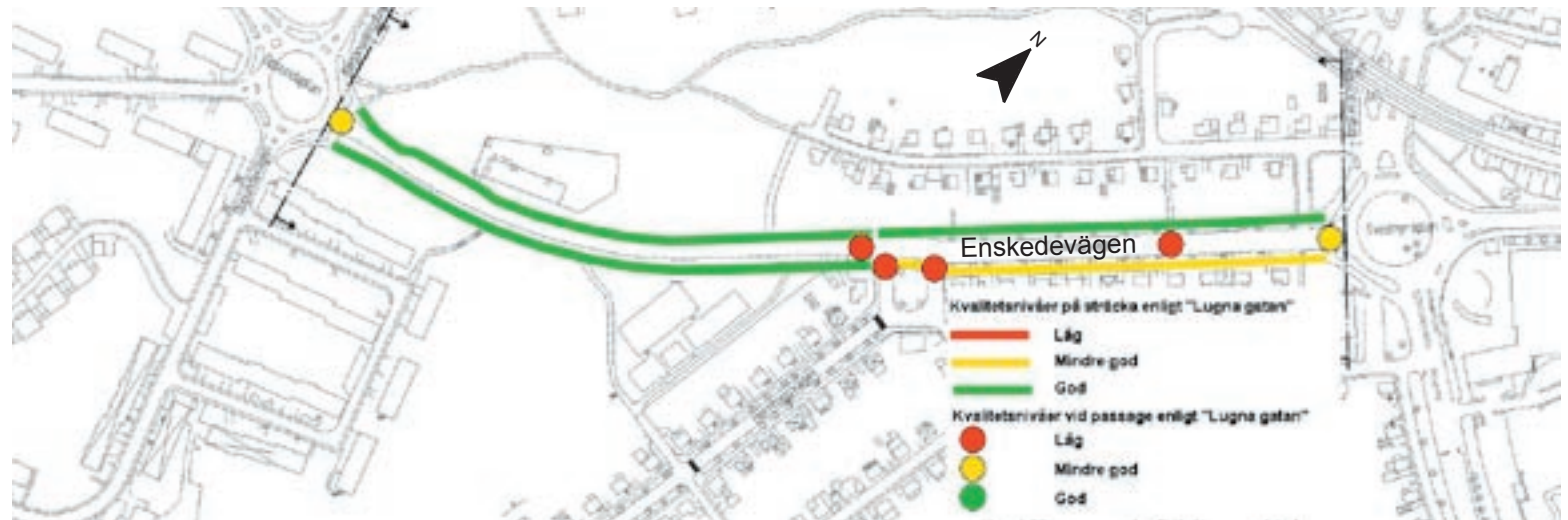
Kvalitetsnivå vid angiven kollisionshastighet (km/tim 85%-percentil)				
Länktyp	< 40 km/tim	40-50 km/tim	50-70 km/tim	>70 km/tim
Sidokollision	God	Mindre god	Låg	Låg
Frontalkollision	God	God	Mindre god	Låg

De största trafiksäkerhetsproblemen för biltrafiken längs Enskedevägen, Lingvägen och Herrhagsvägen finns på de sträckor som har tomtutfarter och korsande lokalgator vilket ger risk för sidokollision. Enligt kriterierna i "Lugna gatan" ovan får dessa sträckor en "röd" bedömning.

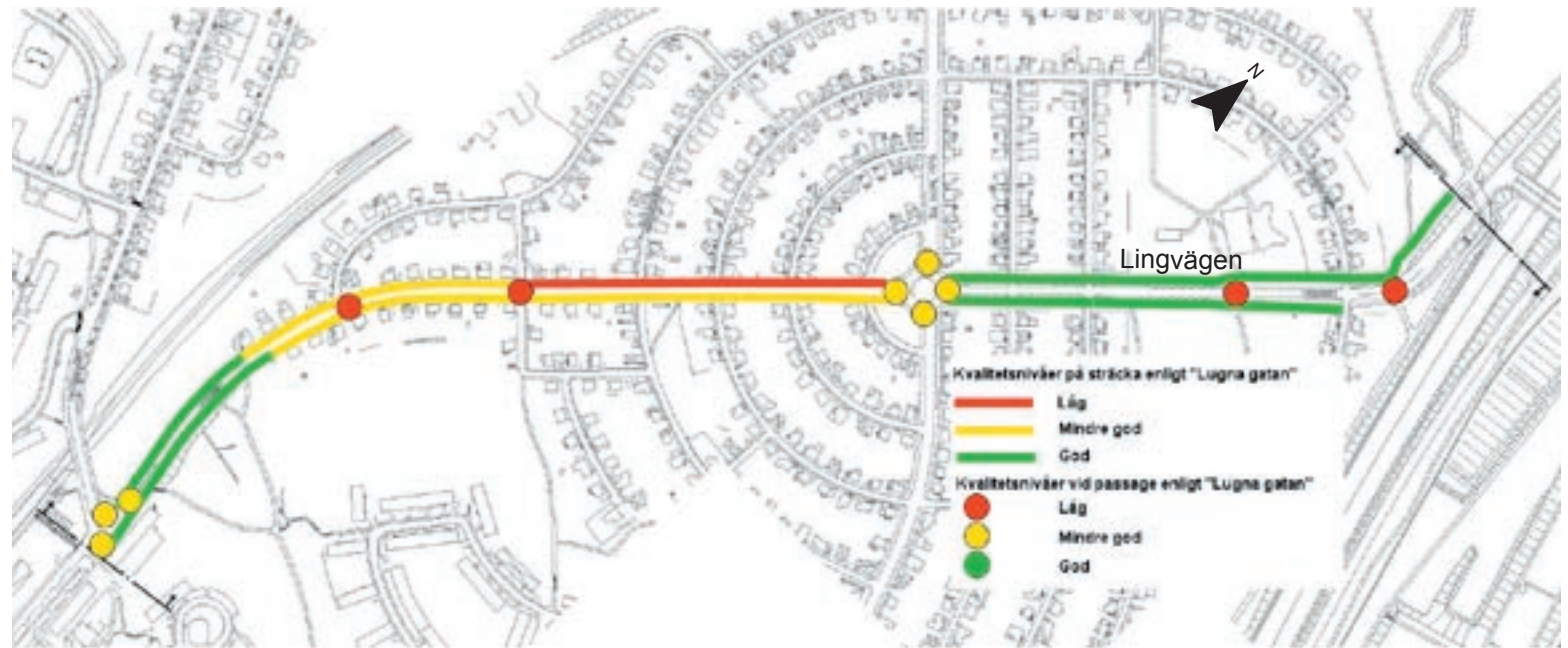


Kvalitetsbedömning  
gång- och  
cykeltrafik

Karta 29 Enskedevägen



Karta 30 Lingvägen

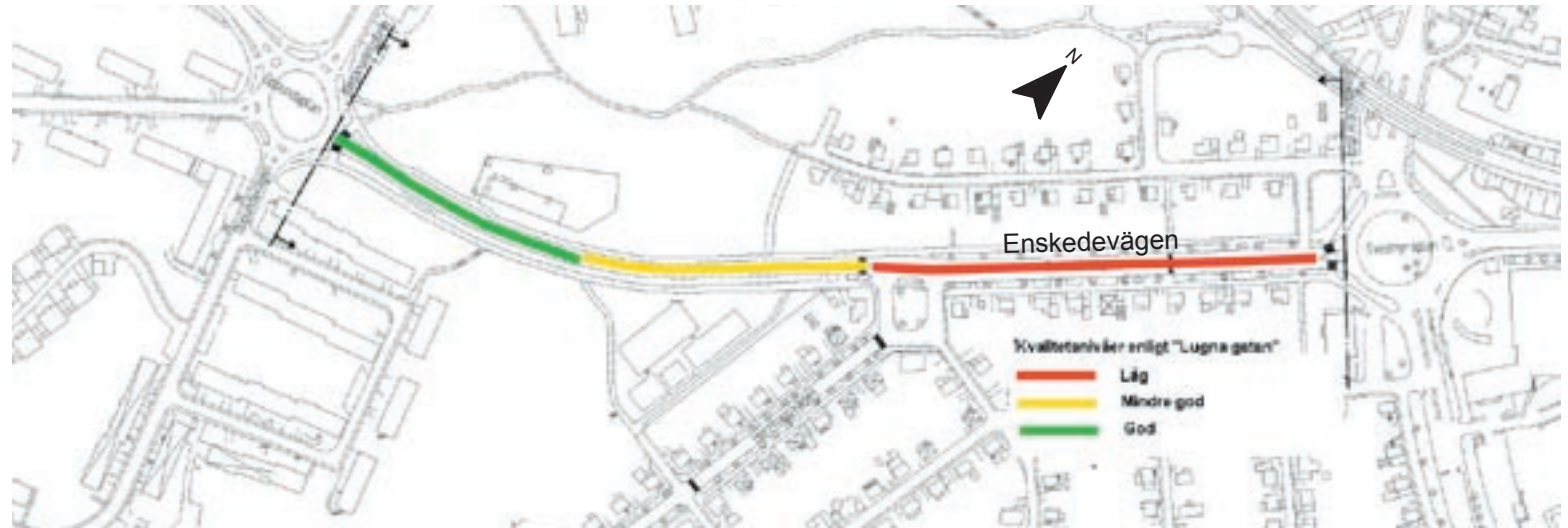




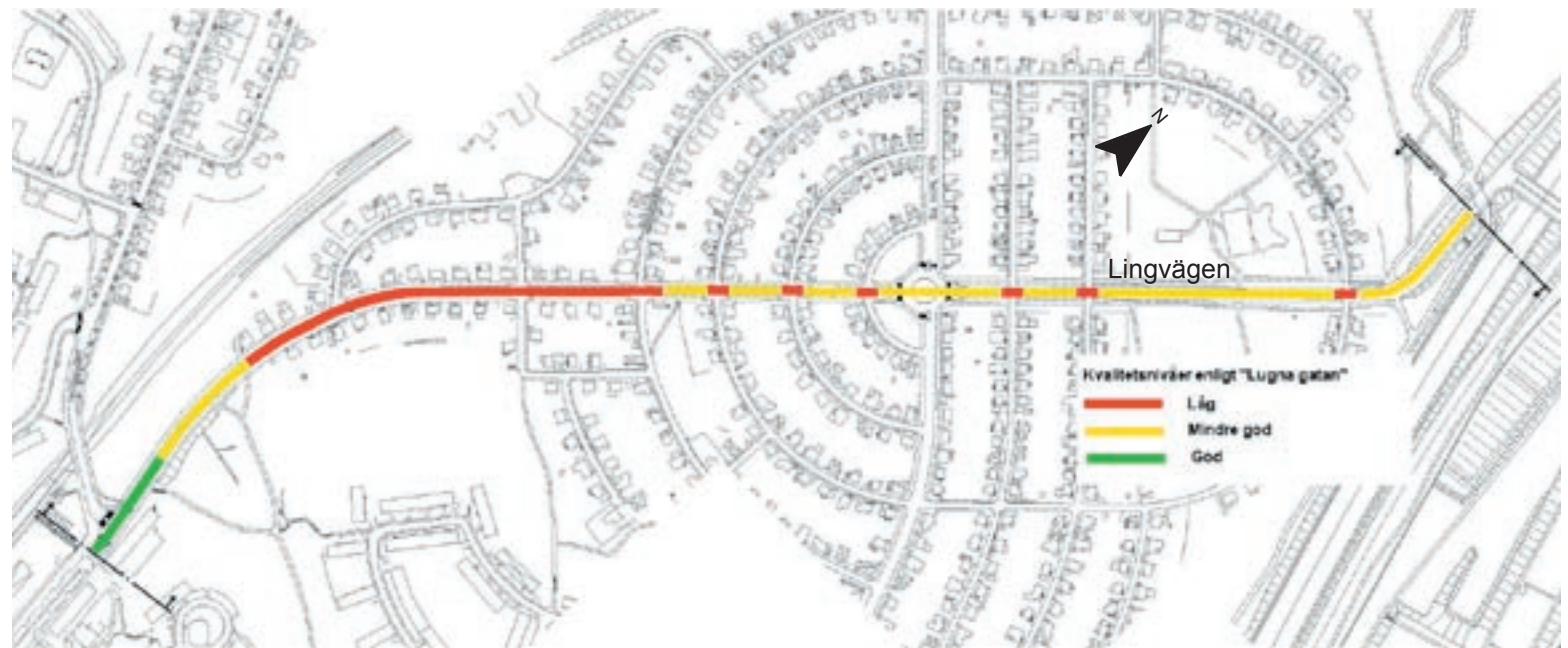
Karta 31 Herrhagsvägen



Kvalitetsbedömning biltrafik

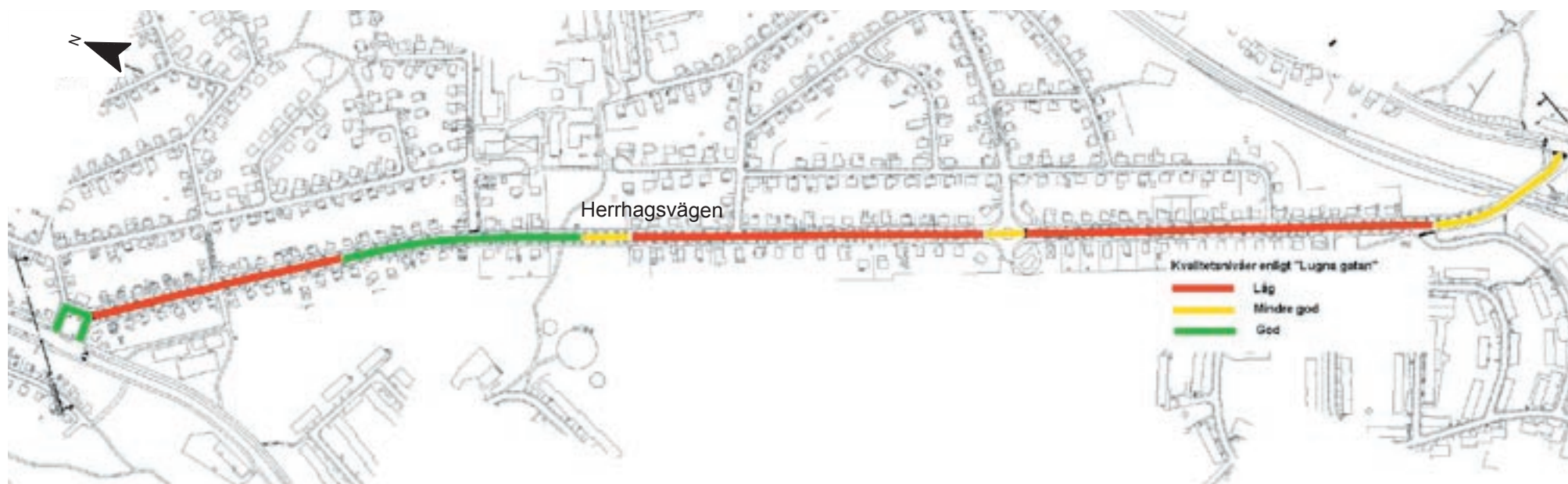


Karta 32 Enskedevägen



Karta 33 Lingvägen





Karta 34 Herrhagsvägen

## 6.4 Utryckningsnätet

Utryckningstrafikens (brandförsvaret, ambulans och polis) inställelsetider till olika målpunkter är beroende av i vilken hastighet fordonen kan färdas, liksom framkomligheten i korsningarna längs träckorna. Primära utryckningsvägar för brandkåren och ambulanstransporter bör därför ges stor vikt vid hastighetsklassificering av bilnätet. För att undvika att utsätta patienter för onödigt lidande har ambulanstransporter även anspråk på en jämn och rak färdväg.

I senare skeden, då åtgärdsförslag diskuteras, är det av vikt att känna till vilka krav utryckningstrafiken ställer på sina utryckningsvägar. För att få kännedom om utryckningsvägarna i området intervjuades Bengt Öbom på Farsta brandstation. Följande information framkom vid intervjun:

- På Farsta brandstation har man inte utfört någon klassing av vägnätet med avseende på primära utryckningsvägar. Alla de tre studerade vägarna används dock som utryckningsvägar.
- Lingvägen används i allt lägre grad då vägen bitvis är mycket smal (en del av Lingvägen vid Gubbängen som inte studeras i detta projekt). I stället för Lingvägen används Örbyleden för att nå väg 73.
- Herrhagsvägen används då den är den snabbaste vägen att nå Stureby sjukhus och områdena däromkring.
- På Enskedevägen används sträckan Herrhagsvägen – Svedmyraplan på för att nå Stureby sjukhus medan sträckan Herrhagsvägen – Oppundaplan används mindre frekvent.

## 6.5 Sammanfattning av inventering av trafikmiljön

Enskedevägen, Lingvägen och Herrhagsvägen är relativt raka och breda vilket leder till höga hastigheter speciellt då det framför allt dagtid inte finns några bilar uppställda utmed kantsten. Längs Enskedevägen råder ständigt p-förbud så där finns nästan aldrig uppställda bilar. Intrycket av stor bredd förstärks ytterligare på Lingvägen där asfalten breder ut sig från häck till häck utan någon mellanliggande grönska. Den relativt stora gatubredd ger långa gångsträckor vid övergångsställena.

De breda gatorna i kombination med att det saknas hastighetsdämpande åtgärder gör att trafiksäkerheten vid övergångsställena är låg. På flera platser förekommer även att gående passerar gatan utan att använda övergångsställe.

Många barn rör sig i området och huvudgatorna utgör för dem en barriär som begränsar deras möjlighet att röra sig mellan olika målpunkter.

Gatorna har i huvudsak karaktär av villagator. Det finns en mängd tomtutfarter och tvärgator som ger en ökad risk för sidokollision mellan bilar. Även gående och cyklister utsätts för ökade risker bl.a. med bilar som kör eller backar ut från tomtarna.

Samtliga gator har brister med avseende på säkerheten för cyklister. Avsaknaden av cykelbanor längs Herrhagsvägen gör att cyklister färdas i blandtrafik där tillåten hastighet i huvudsak är 50 km/h. Trots att det inte är tillåtet förekommer cykling längs gångbanorna där det finns skymda tomtutfarter och korsande tvärgator.

Längs Lingvägen saknas cykelbana på del av sträckan och där cykelbana finns uppstår konflikter vid de många tomtutfarterna.

I korsningen Enskedevägen/Herrhagsvägen finns flera brister, bl.a. skymd sikt och cyklisters höga hastigheter, som leder till olyckor och konflikter framför allt mellan cyklar och bilar.

På Enskedevägen försämras gatubelysningen av att belysningsarmaturerna skymms av trädskronorna.

Enskedevägen och Lingvägen trafikeras av buss i linjetrafik. Samtliga busshållplatser håller låg standard med avseende på utformning. Vid busshållplatserna på Lingvägen stiger busspassagerarna av direkt på gång- och cykelbanan. På Enskedevägen innebär hållplatslägena att sikten vid övergångsstället försämras.

De boendes längs de tre vägarna anser gemensamt att ett stort problem är höga hastigheter på biltrafiken. Morgontid rör sig ett stort antal barn i området på väg till skolan och även kvällstid på väg till bollplaner. Barnen ska passera gatorna med passager som är oregrerade och ej heller hastighetssäkrade. Många föräldrar vågar inte släppa iväg sina barn själva och kör dem istället hela vägen till skolan vilket bidrar till att försämma trafikmiljön. Ett annat problem som återkommer är hänsynslöshet hos bilister med bland annat omkörningar på fel sida om refuger.

## 7 Barn

I trafiksäkerhetsarbetet ska säkerheten för barn särskilt beaktas. Inom området Tallkrogen – Svedmyra bor och vistas många barn. Barnen rör sig i trafiken på väg till och från skola, kamrater och olika aktiviteter.

### 7.1 Barnintensiva verksamheter.

Inom området och i nära anslutning till området finns följande barnintensiva verksamheter (se karta 35)

- Låg- mellan- och högstadieskolor:  
Tallkrogens skola som ligger inom området har 400 elever i årskurserna 1 – 6 samt 200 barn i förskoleverksamhet.  
Gubbängsskolan med 650 elever i årskurs 1 – 9 och Internationella Engelska skolan med 600 elever i årskurs 6 – 9 ligger i utkanten av området men många barn på väg till och från dessa skolor passerar de här aktuella huvudgatorna.
- Fritidshem ligger i anslutning till skolorna
- Sexårsverksamhet finns i anslutning till skolorna
- Förskoleverksamhet finns på olika platser i området
- Bollplaner och spontana lekplatser

### 7.2 Skolvägar

Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen löper igenom bostadsområden där också ovan nämnda verksamheter finns. Ofta måste barnen passera någon av huvudgatorna för att nå sitt mål. Flertalet barn går eller cyklar själva till och från skola och fritidshem. Många barn blir dock skjutsade av föräldrar till skolan och det uppstår då ofta röriga trafiksituationen i samband med avlämningen. Barn på väg till och från förskola har så gott som alltid sällskap av vuxen.

På fritiden måste barnen ofta passera huvudgatan för att leka med kamrater eller spela fotboll på någon av bollplanerna.

Huvudgatorna utgör generellt sett en barriär för barnen men vissa platser är mer använda av barn som skolväg och passage av huvudgata:

- Det signalreglerade övergångsstället över Enskedevägen vid Oppundarondellen (På morgonen i samband med att skolan börjar finns skolpolis på platsen)
- Övergångsställena över Enskedevägen vid Herrhagsvägen och busshållplatsen

- Det signalreglerade övergångsstället över Herrhagsvägen
- Övergångsstället över Herrhagsvägen vid Torögatan
- Korsningen Lingvägen/Herrhagsvägen
- Övergångsställena i anslutning till cirkulationsplatsen Lingvägen/Viktor Balcks väg

### 7.3 Olycksstatistik

De senaste fem årens polisrapporterade olyckor med personskada redovisar fyra olyckor med barn mellan 0 – 17 år:

- Tvååring, passagerare på cykel i kollision med bil, Enskedevägen/Herrhagsvägen, lindrigt skadad
- 13-åring, cyklist i kollision med bil, Enskedevägen/Herrhagsvägen, svårt skadad
- 14-åring, gående singelolycka, Lingvägen, lindrigt skadad
- 16-åring, lätt motorcykel, upphinnandeolycka, Enskedevägen



Karta 35 Barnintensiva verksamheter



## 8 Sammanställning av förslag från trafik- och gatumiljöplaner

Trafik- och gatumiljöplanen för området Gamla Enskede, Tallkrogen, Gubbängen och Hökarängen togs fram under 1996 och godkändes av gatu- och fastighetsnämnden 1997-01-21.

Åtgärdsförslagen i planen avser kollektivtrafik, biltrafik, gång- och cykeltrafik, miljöförhållanden samt stadsmiljö. Nedan följer en redovisning av de åtgärder som är utförda respektive de åtgärder som återstår längs Herrhagsvägen samt de aktuella delarna av Lingvägen och Enskedevägen.

### Herrhagsvägen

I planen föreslås i första hand åtgärder i anslutning till Tallkrogens skola.

Många barn lämnas vid skolan av bilburna föräldrar vilket ofta leder till en anhopning av bilar invid skolan på morgonen. För att förbättra trafiksäkerheten föreslås att angöringsmöjligheterna förbättras genom upprustning av vändplanen. Parkeringsförbud införs efter västra gatusidan. Övervakningen intensifieras för att förhindra otillåten parkering.

Villaägarna bör förmås att klippa häckar längs Torögatans norra del så att gångbanorna kan användas bättre. Om ytterligare behov av skyddad angöring finns kan angöringsfickor anordnas närmast skolfastigheten i ett senare skede.

Ett stort antal barn passerar Herrhagsvägen, främst över det signalreglerade övergångsstället, på väg till och från skolan varför det föreslås att Herrhagsvägen smalnas av i anslutning till övergångsstället.

Underhåll av körbanebeläggningen prioriteras för att minska olägenheter av vibrationer.

Genomförda åtgärder:

- Inga av de i planen föreslagna åtgärderna har genomförts förutom möjligen att häckar klippts utmed Torögatans gångbana.

Ej genomförda åtgärder:

- Vändplanen rustas och avskiljs mot parkeringen med en refug.
- De befintliga parkeringsplatserna markeras med målning.
- Parkeringsförbud införs Fållnäs gatans västra sida mellan Torögatan och vändplan.
- Avsmalning av Herrhagsvägen vid det signalreglerade övergångsstället.
- Underhåll av körbanebeläggningen.

### Lingvägen mellan Nynäsvägen och Herrhagsvägen

Längs Lingvägen föreslås att gång- och cykelbanor ska ordnas på hela sträckan. I planen anges att befintliga gång- och cykelbanor som är avgränsade från körbanan finns mellan Herrhagsvägen och Viktor Balcks väg. Detta är dock inte en korrekt beskrivning då gång- och cykelbanor saknas på gatans västra sida mellan Viktor Balcks väg och Släggvägen.

Vidare föreslås att Lingvägen i korsningen med Släggvägen smalnas av till 6 meter för att öka trafiksäkerheten vid övergångsstället.

I korsningen Lingvägen/Herrhagsvägen föreslås en minirondell.

Genomförda åtgärder:

- På delen mellan Nynäsvägen och Viktor Balcks väg har cykelbanor byggts och den friliggande gångbanan breddats och rustats upp.
- I stället för att smalna av Lingvägen i korsningen med Släggvägen till 6 meter har en mittrefuge byggts på övergångsstället.

Ej genomförda åtgärder:

- Avsmalning av Lingvägen i korsningen med Släggvägen till 6 meter.
- Minirondell i korsningen Lingvägen/Herrhagsvägen är inte byggd.
- Cykelbana saknas på västra sidan mellan Viktor Balcks väg och Släggvägen.

### Enskedevägen mellan Svedmyraplan och Oppundarondellen

I planen föreslås att Enskedevägen på aktuell sträcka ska få separata gång- och cykelbanor längs gatans båda sidor.

Oppundarondellen och Svedmyraplan ska byggas om och "smalnas av" för att öka säkerheten för de oskyddade trafikanterna.

Körbanorna på Enskedevägen och Herrhagsvägen smalnas av i anslutning till korsningen.

Buskar planteras i anslutning till Oppundarondellen och mellan körbana och gång- och cykelbana längs Enskedevägen genom grönområdet.

En ny gång- och cykelväg föreslås mellan Sotholmsvägen och Enskedevägen.

Fönsteråtgärder föreslås på vissa hus för att få ner bullernivåerna inomhus.

Genomförda åtgärder:

- Oppundarondellen har byggts om och buskar och träd planterats i anslutning till rondellen och genom grönområdet.
- Svedmyraplan har byggts om.
- Friliggande gång- och cykelbanor har byggts mellan Oppundarondellen och Herrhagsvägen.
- En ny GC-anslutning har anlagts mellan Sotholmsvägen och gång- och cykelbanan längs Enskedevägen.
- Vissa hus har gjort fönsterbyten

Ej genomförda åtgärder:

- Körbanorna i korsningen Enskedevägen och Herrhagsvägen har inte smalnats av.

## 9 Trafiksäkerhets- och tillgänglighetsanalys

### Enskedevägen

Den studerade delen av Enskedevägen trafikeras dagligen av ca 12 000 fordon varav ca sju procent är tunga fordon. Under morgontrafiken är en stor del av trafiken genomfartstrafik, mellan 30 och 50 procent.

Genomförda hastighetsmätningar visar ganska höga hastigheter på 50-sträckan, medelhastigheten är ca 47 km/h och 85-percentilen 54 km/h. Hastigheten vid mätplatsen kan dock vara missvisande då trafiken delvis består av utsvängande bilar från Herrhagsvägen som vid mätplatsen inte hunnit få upp farten. På 30-sträckan uppmättes dock höga hastigheter, medelhastigheten 39 km/h och 85-percentilen 47 km/h, vilket får anses var mycket höga hastigheter och tydligt visar att hastighetsrestriktionen inte respekteras.

Längs sträckan finns fyra övergångsställen varav två är signalreglerade. Samtliga passager används i stor omfattning under morgontid. Vid Oppundaplan uppmättes över 100 passager mellan kl. 7.30 och 8.30.

Gång- och cykelpassagera över Enskedevägen håller låg standard med avseende på säkerheten. Inga hastighetsdämpande åtgärder har genomförts längs sträckan och höga hastigheter vid övergångsställena gör att trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna blir låg. De signalreglerade övergångsställena i anslutning till cirkulationsplatserna är normalt nedsläckta vilket leder till tveksamheter om man ska trycka på knappen eller inte. Många trafikanter går då signalen är släckt vilket leder till tveksamheter kring företräde mellan trafikantlagen.

På sträckan finns separerad gång- och cykelbana som trafikeras av många cyklister, ca 70 cyklister uppmättes under morgonens maxtimme.

Under perioden 2000 - 2004 har 16 olyckor inträffat på sträckan. Detta är ett relativt stort antal olyckor och anmärkningsvärt är att samtliga dessa olyckor har inträffat på sträckan mellan Herrhagsvägen och Svedmyraplan som utgör mindre än halva sträckan.

Olycksstatistiken visar tydligt att det stora problemet är konflikter mellan cyklister och bilister. I 9 av de 16 olyckorna är cyklister inblandade. I korsningen Enskedevägen/Herrhagsvägen finns flera brister, bl.a. skydd sikt och cyklisters höga hastigheter, som leder till olyckor och konflikter framför allt mellan cyklister och högersvängande bilar. Cyklisternas säkerhet försämrats ytterligare av en mängd tomtutfarer som ger en ökad risk för sidokollision då bilar kör eller backar ut från tomterna.

Enskedevägen är bitvis mycket bred, över 11 meter vid Svedmyraplan. Dessutom råder parkeringsförbud längs sträckan vilket ytterligare bidrar till en känsla av mycket bred körbana. Den breda och raka vägen i kombination med nedförsbacke (från söder till norr) bidrar sannolikt till bilisternas alltför höga hastigheter. Även cyklister får en hög hastighet nedför backen fram mot Herrhagsvägen där konflikter uppstår med högersvängande bilar men även med gående som kommer från Herrhagsvägen.

### De boendes åsikter

De boendes längs Enskedevägen anser att ett stort problem är bilarnas höga hastigheter.

Mycket barn rör sig till och från skola, tunnelbana och bollplan. Det stora antalet barn i kombination med farliga passager och stressade bilister gör att trafikmiljön känns mycket otrygg som förälder. Som speciellt problematiskt plats nämns korsningen Enskedevägen – Herrhagsvägen med konflikter mellan cyklister och bilister.

### Slutsats

För att öka trafiksäkerheten längs Enskedevägen på aktuellt avsnitt bör i första hand biltrafikens hastighet sänkas och då särskilt i anslutning till övergångsställen och förskolan. Det är också av stor vikt att trafiksäkerheten höjs i anslutning till korsningen med Herrhagsvägen.

### Lingvägen

Lingvägen trafikeras dagligen av ca 5500 fordon. Inga säkra uppgifter finns på andelen tung trafik. Då genomfartstrafik av tunga fordon är förbjuden på Lingvägen bör andelen tung trafik vara relativt låg. Andelen genomfartstrafik under morgonen är mellan 23 och 27 procent.

Vid mätningar som utförts har det konstaterats att det inte förekommer genomfart av tung trafik vilket visar att rådande förbud mot genomfart med tung trafik efterlevs.

På Lingvägen har tre hastighetsmätningar genomförts. Alla mätningar visar att bilisterna generellt kör för fort längs Lingvägen. På sträckan mellan Kulstötärvägen och Lingvägen uppmättes medelhastigheten till 52 km/h och 85-perscentilen till 59 km/h.

På sträckan finns sex platser med övergångsställen som alla är oreglerade. Hastighetsdämpande åtgärder saknas och höga hastigheter vid övergångsställena



gör att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter blir låg. Passagerna vid korsningarna med Herrhagsvägen och med Viktor Balcks väg är de som används mest frekvent under morgonen. Vid korsningen med Herrhagsvägen som är en trevägskorsning med tre övergångsställen passerade 174 gående under morgonens maxtimme. Många gående sneddar över gatan vid sidan om övergångsstället. Ett av övergångsställena (vid Diskusvägen) är placerat i en kurva och i ett backkrön vilket gör att det syns dåligt för bilister.

Cykelbanorna längs sträckan är av skiftande karaktär och på norra sidan mellan Viktor Balcks väg och Släggvägen saknas cykelbana vilket ger låg säkerhet. På vissa sträckor är cykelbanan separerad från gångbanan medan andra sträckor har gemensam bana för gående och cyklister. Cykelbanan på Lingvägens norra sida ansluts på ett olämpligt sätt till Cirkulationsplatsen i korsning med Viktor Balcks väg.

Under perioden 2000 - 2004 har fyra olyckor med personskada inträffat på sträckan. I tre av dessa har gående varit inblandade.

Körbanan på Lingvägen är ca åtta meter bred. Under dagtid då få bilar är parkerade längs vägen upplevs den som onödigt bred. Intrycket av stor bredd, vilket inbjuder till höga hastigheter, förstärks ytterligare då asfalten breder ut sig från häck till häck utan någon mellanliggande grönya. Längs delar av Lingvägen finns tomtutfarer som medför risk för sidokollision mellan bilar och mellan bilar och oskyddade trafikanter.

### De boendes åsikter

Boende upplever höga hastigheter längs i stort sätt hela sträckan. Flera av passagerna anses osäkra och spring över gatan förekommer utmed sträckor där det inte finns övergångsställen. Situationen vid passagerna försämras ytterligare av belysningen är dålig utmed sträckan.

### Slutsats

För att öka trafiksäkerheten längs Lingvägen bör i första hand biltrafikens hastighet sänkas och då särskilt i anslutning till övergångsställen. Cykelstråket bör kompletteras med den del som saknas och risken för konflikter i anslutning till tomtutfarer studeras.

## Herrhagsvägen

Herrhagsvägen trafikeras av ca 3000 fordon per dygn. Inga uppgifter finns om andelen tung trafik men andelen tunga fordon bör vara låg då genomfartstrafik av tunga fordon är förbjuden. Andelen genomfartstrafik är mellan 33 och 57 procent under morgonrusningen. Enligt mätningarna finns ingen genomfart av tung trafik.

De hastighetsmätningar som utförts på gatan visar att bilister inte respekterar hastighetsgränsen på 30-sträckan vid Torögatan. Medelhastigheten uppmättes där till 30 km/h och 85-percentilen till 37 km/h. På 30-sträckan finns övergångsställen där barn till och från Tallkrogskolan passerar.

Längs Herrhagsvägen finns sex övergångsställen varav ett är signalreglerat. Hastighetsdämpade åtgärder saknas och höga hastigheter vid övergångsställena gör att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter blir låg. Det signalreglerade övergångsstället i anslutning till skolan används mest frekvent. Vid en mätning mellan kl 7.30 och 8.30 passerade totalt 90 personer varav 52 var barn. Herrhagsvägen saknar separerad cykelväg och cyklister hänvisas till bilvägen. Dock förekommer cykling på gångbanan, främst av barn. Vid mätillfället ovan noterades 28 cyklister utmed Herrhagsvägen.

Under perioden 2000 - 2004 har tre olyckor med personskada inträffat på sträckan. Två av dessa har varit bilister i singelolyckor (det finns ingen uppgift kring orsaken till den tredje olyckan).

Herrhagsvägen har i huvudsak karaktär av villagata och hela sträckan har tomtutfarer. Det saknas cykelbanor längs hela Herrhagsvägen. Cyklisterna är därmed hänvisade att cykla i körbanan bland bilarna där hastigheten mestadels är skyltad till 50 men den verkliga är högre. Några cyklister i huvudsak barn väljer att cykla på gångbanan, vilket inte är tillåtet, med risk för kollision med bilar från tomtutfarer. Trafiksäkerheten för cyklister är låg.

### De boendes åsikter

Boende längs Herrhagsvägen upplever att bilisterna håller för hög hastighet, bland annat beroende på raksträckor och för bred körbana. Ett återkommande problem på de tre vägarna som nämns är bilisters hänsynslöshet med bland annat omkörningar på fel sida om refuger. Många föräldrar vågar inte släppa iväg sina barn själva och kör dem istället hela vägen till skolan vilket bl.a. leder till en stökig trafiksituation vid skolan.

### Slutsats

För att öka trafiksäkerheten längs Herrhagsvägen bör i första hand biltrafikens hastighet sänkas och då särskilt i anslutning till övergångsställen. Det är även angeläget att förbättra trafiksäkerheten för cyklisterna längs gatan.

### Barn

I området finns flera skolor, fritidshem och bollplaner vilket gör att det rör sig ett stort antal barn i området. Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen löper igenom bostadsområden där också ovan nämnda verksamheter finns. Ofta måste barnen passera någon av huvudgatorna för att nå sitt mål. Huvudgatorna utgör därmed barriärer som begränsar barnens möjligheter att röra sig fritt. Flertalet barn går eller cyklar själva till och från skola och fritidshem. Många barn blir dock skjutsade av föräldrar till skolan och det uppstår då ofta röriga trafiksituationen i samband med avlämningen.

### Tillgänglighet

Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen utgör generellt sett barriärer på grund av stora trafikflöden vilket försämrar tillgängligheten till olika målpunkter. Närhet till kollektivtrafiken visas på karta 15. I villaområden är det normalt att ha något längre gångväg till kollektivtrafiken då man ogärna drar in busslinjer på smågatorna i områdena. Busshållplatserna i sig utgör dock ett problem. Samtliga busshållplatser håller låg standard med avseende på utformning. Vid busshållplatserna på Lingvägen stiger busspassagerarna av direkt på gång- och cykelbanan. På Enskedevägen innebär hållplatslägena att sikten vid övergångsstället försämras. Tillgängligheten till stationer och busshållplatser försämras delvis av dåligt belysta gångvägar, framför allt på Enskedevägen.







---

[www.carlbro.se](http://www.carlbro.se)