



Handläggare: Magnus Holmström
Region Ytterstad
Park- och gatubyrån
Tel: 508 262 47
magnus.holmstrom@gfk.stockholm.se

2005-01-11

Dnr 1994-620-02467

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Redovisning av trafikolyckor på Hägerstenvägen före och efter ombyggnad

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden godkänner redovisningen.

Olle Zetterberg

Eva Olsson
Tf

Bo Gyllsdorff

SAMMANFATTNING

1996 invigdes den ombyggda Hägerstenvägen genom Aspudden och 1997 presenterades en utvärdering och erfarenhetsåterföring för gatu- och fastighetsnämnden. I den utvärderingen saknades redovisningen om trafikolyckor men nu när det finns statistik för de fem första åren efter invigning redovisas även denna del.

Under 5-årsperioden före ombyggnad (1989-1993) rapporterades 11 st trafikolyckor med personskador. Under perioden efter ombyggnad (1996 – 2002) rapporterades 5 st. Framförallt har olyckor med fotgängare som korsar Hägerstenvägen minskat.

UTLÅTANDE

Bakgrund

I oktober 1996 invigdes den ombyggda Hägerstensvägen genom Aspudden. En utvärdering och erfarenhetsåterföring sammanställdes 1997 och presenterades för gatu- och fastighetsnämnden 1997-10-30. I den utvärderingen saknades redovisningen om trafikolyckor eftersom det då inte gått tillräckligt lång tid. Nu några år senare när det finns statistik för de fem första åren efter invigning redovisas även denna del.

Den redovisning av effekter som presenterades 1997 beskrev bland annat följande:

- trafikmängderna är i stort sett oförändrade inom hela stadsdelen
- det har inte skett någon förflyttning av trafik från Hägerstensvägen till Blommensbergsvägen
- hastigheterna utefter Hägerstensvägen har sjunkit från ca 41 km/h till ca 37 km/h, dvs med ca 10%
- det har under dagtid blivit avsevärt lättare att få parkeringsplatser, speciellt på den centrala delen av Hägerstensvägen, medan det totala antalet bilplatser minskat med 78 st, ca 11%
- fotgängare har fått det bättre vad gäller att passera gatan, en ökning med ca 40% på korsande fotgängartrafik.

En enkätstudie och intervjustudie som genomfördes före och efter ombyggnaden visar att de tillfrågade är nöjda med ombyggnaden. Ombyggnaden uppfattas som en lyckad kompromiss där många motstående intressen förenats. Bilisterna har fått stå tillbaka till förmån för en trevlig boendemiljö. Gående och cyklister har fått förbättrad säkerhet i trafikmiljön. En liten konflikt finns mellan gående och cyklister som tycker att motparten ibland inkräktar på det egna reviret.

Begränsningar

Denna sammanställning innehåller polisrapporterade olyckor för åren 1989-1993 respektive 1997-2001. Endast olyckor med personskador ingår eftersom Vägverket under de senaste åren ej bearbetat olyckor med enbart egendomsskador. Området som har beaktats är Hägerstensvägen från och med korsningen med Örnbergsvägen fram till korsningen med Kilabergsvägen.

Före ombyggnad

Under perioden 1989-1993 rapporterades 53 olyckor på Hägerstensvägen till polisen. Av dessa innebar 11 stycken personskador, samtliga bedömdes av polisen som lindriga.

- 2 av olyckorna inträffade mellan bil och moped/MC
- 4 st bil - bil
- 1 st bil - cykel
- 2 st bil - fotgängare (båda dessa på övergångsställe)

För utförligare beskrivningar se kartan i bilaga 1.

Efter ombyggnad

Under perioden 1996 – 2002 rapporterades 5 st trafikolyckor med personskador på den aktuella sträckan till polisen. Samtliga bedömdes av polisen som lindriga.

- 2 av olyckorna inträffade mellan bil och moped/MC
- 2 st bil – cykel
- 1 st cykel – fotgängare

För utförligare beskrivningar se kartan i bilaga 2.

Slutsatser

Trots att underlaget är ganska litet kan man se en viss skillnad efter ombyggnaden.

Bil

Inga olyckor mellan bil/bil efter ombyggnaden ledde till personskador vilket troligen beror på de lägre hastigheterna. I detta hänseende en lyckad åtgärd.

Moped/MC

Två olyckor både under före- och efterperioden. De två före och en av de efter ombyggnad berodde på att bilföraren ej uppmärksammat moped/MC vid sväng. Detta har sannolikt ej påverkats av ombyggnaden. Dessutom en singelolycka med moped vilket ej heller kan härledas till ombyggnaden.

Cykel

Två olyckor inträffade mellan bil och cykel i perioden efter ombyggnad. Båda dessa inträffar när en bil svänger av Hägerstensvägen och korsar de nya cykelbanorna. Under perioden innan ombyggnad fanns en olycka bil - cykel och den inträffade mitt mellan två korsningar. (öppnad bildörr?) Den tidigare utvärderingen visar att cyklisterna känner sig säkrare och cyklar snabbare efter ombyggnaden och samtidigt är cyklisterna svårare att upptäcka för svängande bilister. Båda dessa faktorer tillsammans bidrar till en ökad risk för konflikter. Antalet olyckor är dock för litet för att säga om det totalt sett blivit mer eller mindre säkert för cyklisterna.

Gående

Under perioden före ombyggnaden skedde två stycken olyckor när gående skulle passera över Hägerstensvägen. Efter ombyggnaden har det inte inträffat någon sådan olycka. Detta visar på att ett av huvudsyftena med ombyggnaden, att det ska bli lättare och säkrare för gående att korsa Hägerstensvägen, har lyckats. En olycka inträffade dock efter ombyggnaden, det var en kraftigt berusad man som blev påcyklad på cykelbanan utanför systembolaget. Den olyckan ska inte föringas då den stärker det som framkommit i enkätundersökningen, nämligen att det kan vara svårt för gående att uppmärksamma skillnaden mellan gång- och cykelbana.

Kontorets förslag/synpunkter

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden godkänner denna redovisning.

SLUT