



TRAFIKMILJÖN I NORRA EDSBERG

NULÄGESANALYS

2020-02-13

Beställare: Gunilla Sandin, Samhällsbyggnadsavdelningen Sollentuna kommun
Handläggare: Sandra Sasu, Lucas Glasare och Agnes Lindström, Ramboll Sweden AB

Sammanfattning

Dåvarande Trafik- och fastighetskontoret i Sollentuna kommun fick år 2013 i uppdrag att se över trafikmiljön i kommunens bostadsområden. Projektet kallas Trygg i trafiken och är en process som löper över sammanlagt 4 år för varje område. Arbetsprocessen börjar med en nulägesanalys, därefter tas åtgärdsförslag fram, beslut tas om genomförande av åtgärder och slutligen, efter att åtgärderna genomförts, görs en utvärdering av åtgärderna. År 2019 har trafikmiljön i Rotebro och i norra Edsberg undersökts. Syftet med denna rapport är att beskriva dagens trafiksituation i norra Edsberg med avseende på trafiksäkerhet och trygghet.

Nulägesanalysen innehåller följande moment: enkätundersökning, dialogmöten, hastighets- och trafikflödesmätningar, olyckstatistik och platsbesök.

Enkätundersökningen är webbaserad och används för att få en uppfattning om hur de boende upplever trafikmiljön. De inkomna svaren ger en översiktlig bild av de boendes åsikter men är inget statistiskt säkerställt underlag. Den generella upplevelsen av trafikmiljön är i något större utsträckning positiv än negativ, då en sammanslagning av resultatet hos samtliga potentiella problemområden i trafikmiljön visar att 60 procent av de svarande upplever områdena som ganska små eller små problem. De områden som anses mest problematiska är ”bilister följer inte trafikregler”, ”dålig vinterväghållning” och ”trafikmiljön i området upplevs som osäker”. De boende har även fått svara på vilka områden de vill prioritera. De områden som flest vill prioritera är fler hastighetsdämpande åtgärder, bättre vinterväghållning/sandupptagning och kampanjer som uppmanar bilister och cyklister att följa trafikreglerna.

Ett dialogmöte med boende i området hölls den 11 september 2019. På dialogmötet deltog cirka 12 personer. De ämnen som diskuterades var gång- och cykeltrafik, barnens skolvägar samt hastigheter och regelefterlevnad. Flera synpunkter om Skyttevägen kom in, där de boende upplever problem med genomfartstrafik och höga hastigheter. Deltagarna upplever att det är svårt att ta sig ut på Frestavägen från Hovslagarevägen på grund av höga trafikflöden, att det är dålig hastighetsefterlevnad på Ribbings väg samt att cyklister som cyklar snabbt och på trottoarer skapar osäkerhet. Det framfördes även att de avskilda gång- och cykelbanorna i området uppskattades.

Trafikmätningar har gjorts på 7 platser i området. Ribbings väg har de högsta dygnsflödena, vilket är rimligt i och med vägens uppsamlade funktion. Medelhastigheten uppmättes på de flesta platser till något lägre eller något högre än hastighetsbegränsningen. 85-percentilen är högre än hastighetsbegränsningen på merparten av platserna. På vissa mätpunkter är 85-percentilen cirka 10 km/h över hastighetsbegränsningen.

Olyckstatistik har tagits ut för perioden 2014-2019. Under denna period skedde 21 olyckor varav majoriteten var lindriga eller måttliga olyckor. Två olyckor var allvarliga. Dessa var singelolyckor som främst berodde på halka. 11 av olyckorna var singelolyckor med fotgängare, 3 var singelolyckor med bil och 2 var singelolyckor med cykel. Majoriteten av olyckorna berodde på bristande vägbeläggning, halka och ojämnheter.

Ett platsbesök genomfördes i området våren 2019. På platsbesöket studerades bland annat hastighetsgränser, gång- och cykelbanor, busshållplatser, farthinder, skyltning, siktförhållanden och beläggning. Det konstaterades bland annat att det finns brister i cykelinfrastrukturen, att övergångställena saknar hastighetssäkring och att vissa busshållplatser saknar tillgänglighetsanpassning. Brister i gatubeläggning och skyltning konstaterades på flera platser.

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	5
1.1	Bakgrund.....	5
1.1.1	Syfte.....	5
1.2	Avgränsning av området.....	6
1.3	Kommunens riktlinjer och planer.....	7
2	Enkätundersökning.....	8
2.1	Genomförande.....	8
2.2	Resultat.....	8
2.2.1	Kön, ålder och antal boende i hushåll.....	8
2.2.2	Tillgång till olika färdmedel.....	9
2.2.3	Färdmedelsanvändning.....	9
2.2.4	Attityd till bil och prioritering av färdmedel.....	11
2.2.5	Upplevelse av trafikmiljön.....	12
2.2.6	Prioritering av åtgärdsområden.....	15
2.2.7	Probleminventering.....	16
3	Dialogmöte.....	18
3.1	Genomförande.....	18
3.2	Resultat.....	18
4	Trafikmätningar.....	19
4.1	Genomförande.....	19
4.2	Resultat.....	20
5	Olycksstatistik.....	21
5.1	Genomförande.....	21
5.2	Resultat.....	21
6	Platsbesök.....	22
6.1	Genomförande.....	22
6.2	Resultat.....	22
6.2.1	Översikt.....	22

6.2.2	Hastighetsprofil.....	23
6.2.3	Gång- och cykelbanor	23
6.2.4	Övergångsställen.....	23
6.2.5	Busshållplatser	24
6.2.6	Farthinder	25
6.2.7	Beläggning och underhåll	25
6.2.8	Skyltning.....	26
7	Andra projekt i kommunal regi som påverkar området ...	27
7.1	Säkra skolvägar.....	27
7.2	Parkeringsplan för Sollentuna kommun.....	27
7.3	Cykelplan för Sollentuna kommun	27
7.4	Belysning som ett verktyg för ökad trygghet.....	28
	Bilaga 1 Inbjudan.....	29
	Bilaga 2 Enkätundersökning	31
	Bilaga 3 Kartfråga från enkätstudie	39
	Bilaga 4 Samtliga synpunkter från dialogmötet	41

1 Inledning

1.1 Bakgrund

År 2004 beslutade Sollentuna kommun att införa så kallade 30-zoner i kommunen, dvs. hastighetsbegränsningar om 30 km/h. Dessa zoner infördes i princip i alla bostadsområden i kommunen. Sedan en tid tillbaka har dock flera bostadsområden, representerade av villaägareföreningar, samfälligheter eller andra grupperingar, påtalat oro över att bilister inte respekterar hastighetsbegränsningarna i områdena. De boende har allt tydligare framfört en önskan om att kommunen ska genomföra ytterligare trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Att bilister inte respekterar gällande hastighetsbegränsningar i bostadsområden är ett problem för de boende som känner oro för framförallt barn, äldre och personer med funktionsnedsättning eller funktionshjälpmedel.

Det förekommer ofta konkreta förslag från boende på allt från enkla till mer komplicerade åtgärder som skulle göra det fysiskt omöjligt att köra fortare än 30 km/h på de sträckor som upplevs som mest utsatta. Förslagen från de boende är i regel bra men kan leda till problem för exempelvis räddningstjänsten, bussar, snöröjningen, cyklister med flera.

Enligt beslut i dåvarande Trafik- och fastighetsnämnden 2012-06-14, § 54/2012, ”Direktiv om trafiksäkerhetshöjande åtgärder i 30-områden”, bör Sollentuna kommun utreda vilka åtgärder som är möjliga att genomföra på kort och lång sikt och i vilken utsträckning det finns åtgärder som kan införas i samtliga bostadsområden med 30-begränsning.

Uppdraget påbörjades år 2013 då Edsviken valdes ut som pilotområde. Därefter har ytterligare åtta områden studerats: Silverdal, Vaxmora/Törnskogen/Edsängen/Solängen, Häggvik, Norrviken, Sjöberg, Töjnan, Helenelund och Viby. År 2019 fortsätter uppdraget i ytterligare två områden:

- Norra Edsberg
- Rotebro

Från och med 2015 går projektet under namnet Trygg i trafiken istället för 30-direktivet. Detta för att få ett projektnamn som bättre speglar projektets huvudsyfte.

1.1.1 Syfte

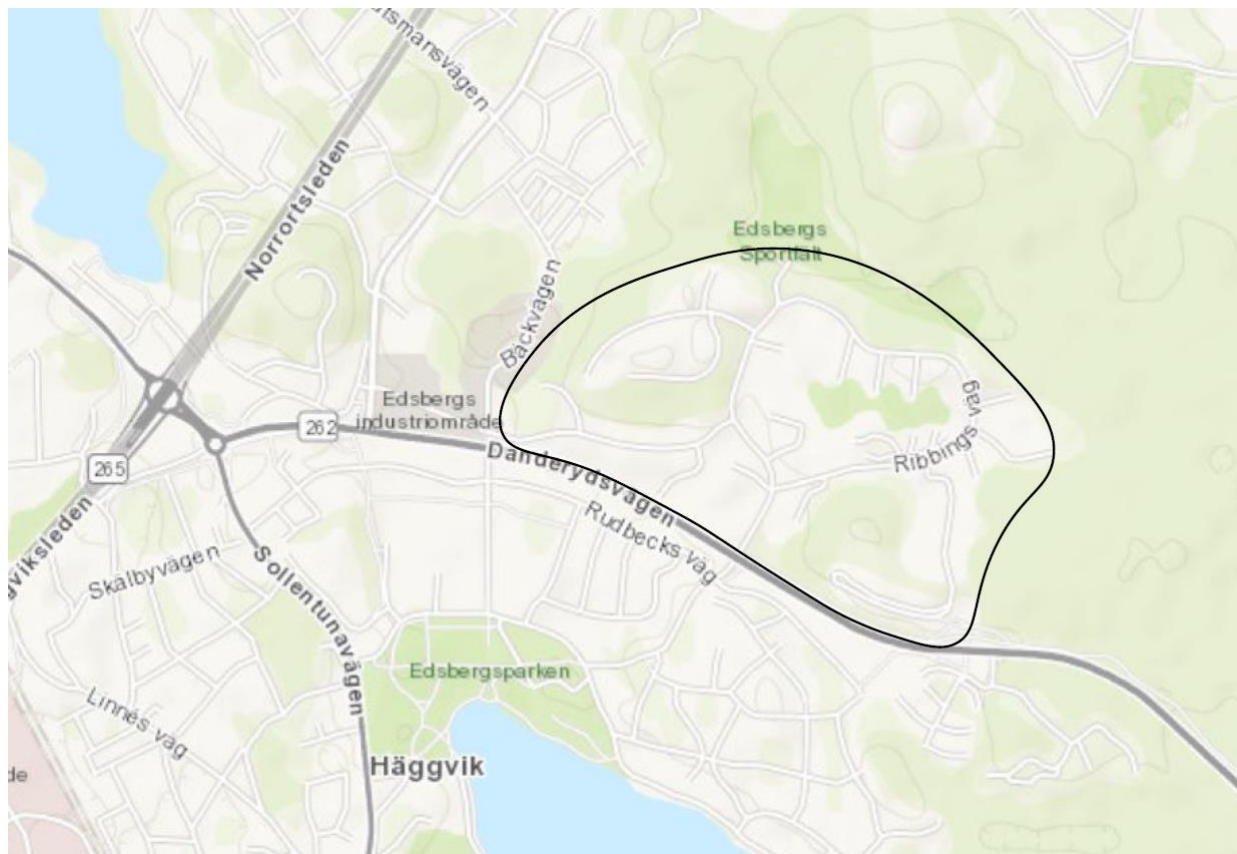
Syftet med denna rapport är att beskriva dagens situation i norra Edsberg med avseende på trafiksäkerhet och trygghet. Nulägesbeskrivningen ligger till grund för det åtgärdsförslag som presenteras för området. Åtgärder kommer att läggas fram till Natur- och tekniknämnden för beslut och genomförande.

Ett viktigt delmål i arbetet med norra Edsberg är att involvera de boende i processen, särskilt vid kartläggningen av de befintliga förhållandena i trafiken där de boendes lokalkunskaper och upplevelser av trafikmiljön är ett värdefullt underlag för arbetet.

1.2 Avgränsning av området

Norra Edsberg ligger cirka 3 km nordost om Sollentuna centrum. Till öster gränsar området till Sjöberg och Täby kommun, till söder avgränsas området av Danderydsvägen och till väster ligger Vaxmora och Häggvik. Norr om området ligger Edsbergs sportfält, naturområden och Väsjön. Det avgränsade området visas i Figur 1. Den största gatan i området är ringleden Ribbings väg som också är kopplingen mellan den större vägen Danderydsvägen och norra Edsberg. Skyttevägen, Flintlåsvägen, Lodvägen och Kruthornsvägen är också större vägar som utgår från Ribbings väg. Kopplingen till området är främst från Danderydsvägen men även från Frestavägen i väst.

Bebyggelsen består av flerfamiljshus. Edsbergs lokala närcentrum är beläget i norra Edsberg. Där finns mataffär, restauranger, service och butiker. I närheten av centrum återfinns Edsbergs vårdcentral och Edsbergsskolan. I området finns även Rösjöskolan och ett antal förskolor.



Figur 1. Områdesavgränsning

1.3 Kommunens riktlinjer och planer

Arbetet med Trygg i trafiken behöver harmonisera med kommunens riktlinjer och övriga planer. Föreslagna åtgärder bör ta stöd i kommunens översiktsplan, parkeringsplan och cykelplan i den mån dessa har relevans. Arbetet bör synkroniseras med och ta hänsyn till parallella arbeten inom kommunen. Särskilt aktuellt i norra Edsbergs fall är arbetet med pågående planprojekt i området, inklusive utvecklingen i Väsjön.

2 Enkätundersökning

För att få en bild av vad de boende i norra Edsberg anser om trafiken i sitt närområde har en webbaserad enkätundersökning genomförts i området. Syftet med enkätundersökningen är att bidra till nulägesbeskrivningen av trafiksituationen i norra Edsberg.

2.1 Genomförande

Länken till webbenkäten gick i maj 2019 ut med posten till drygt 3 300 hushåll i norra Edsberg tillsammans med inbjudan till dialogmötet den 11 september 2019. Samtliga i hushållet var inbjudna att svara, så länge de var äldre än 15 år. 100 enkätsvar har kommit in.

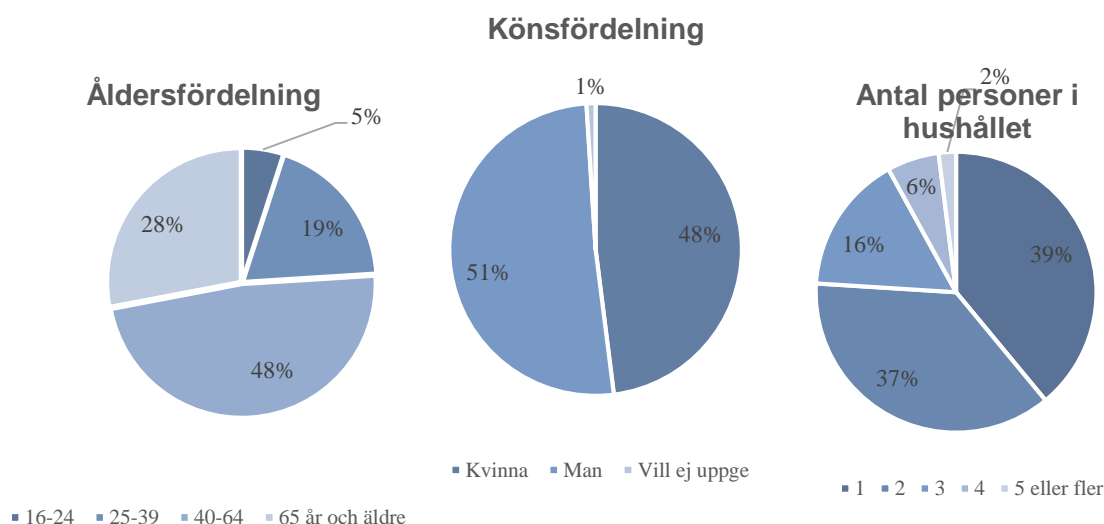
Frågorna i enkäten avser frågor om ålder, kön, tillgång till olika färdsätt, resvanor, värdering av olika problem med trafikmiljön i norra Edsberg, prioritering av olika trafiksäkerhetsåtgärder (både beteendepåverkande och fysiska) och trafikslag samt möjlighet att lämna synpunkter och kontaktuppgifter för skriftlig återkoppling av resultatet. För att ta del av de frågor som ställdes i webbenkäten se Bilaga 2 - Enkätfrågor.

2.2 Resultat

I följande kapitel redovisas resultaten från enkätundersökningen.

2.2.1 Kön, ålder och antal boende i hushåll

I Figur 2 nedan visas fördelningen av åldersgrupper, kön och antal personer i hushållet hos de 100 personer i norra Edsberg som svarade på enkäten. Nästan hälften av de svarande är i åldern 40-65 år, 28 procent är 65 år eller äldre, 19 procent är mellan 25-39 år och 5 procent är mellan 16-24 år. Könsfördelningen är 48 procent kvinnor och 51 procent män, 1 procent av de svarande har ej uppgett kön. De flesta hushåll är singelhushåll (39 procent) eller hushåll om två personer (37 procent). 16 procent av de svarande har tre personer i hushållet och resterande 8 procent har fyra eller fler personer i hushållet.



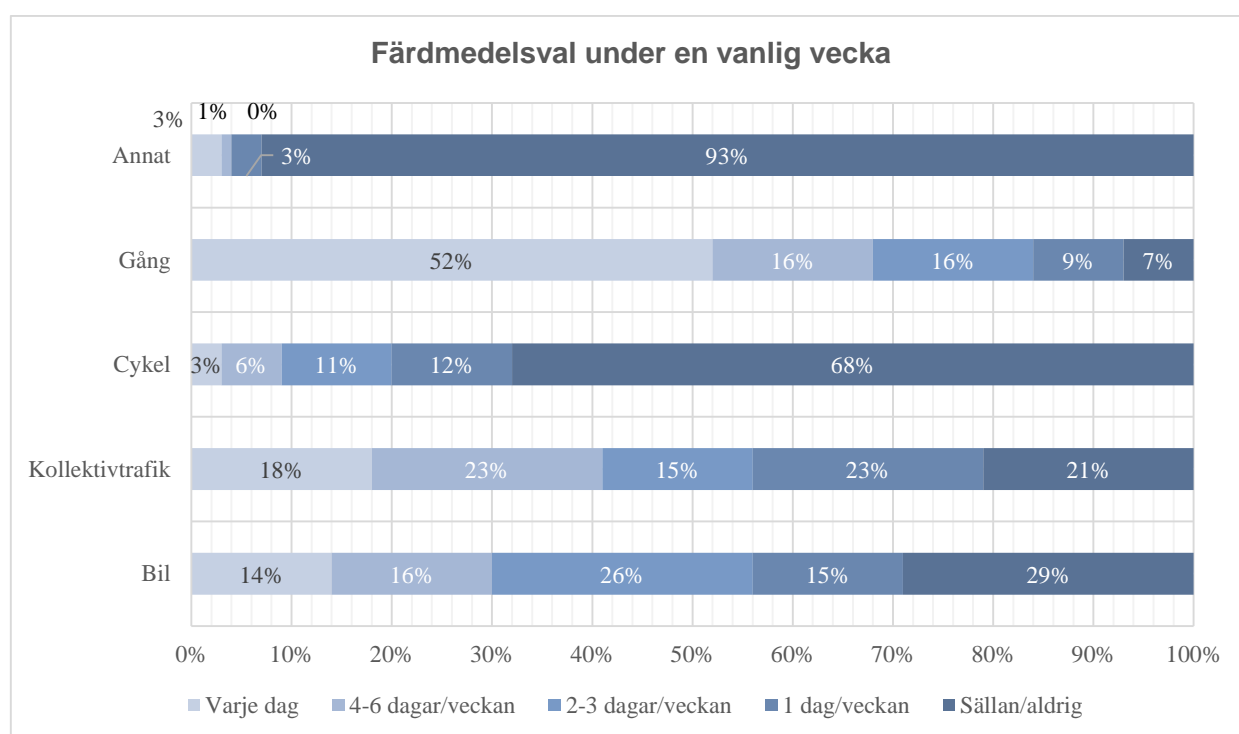
Figur 2. Åldersfördelning, könsfördelning och antal personer i hushållet hos de svarande

2.2.2 Tillgång till olika färdmedel

En stor andel av de svarande i norra Edsberg, 87 procent, har körkort. Av de svarande har 69 procent alltid eller oftast tillgång till hushållets bil(ar). 57 procent har alltid eller ofta tillgång till cykel och 32 procent har svarat att de inte har tillgång till cykel.

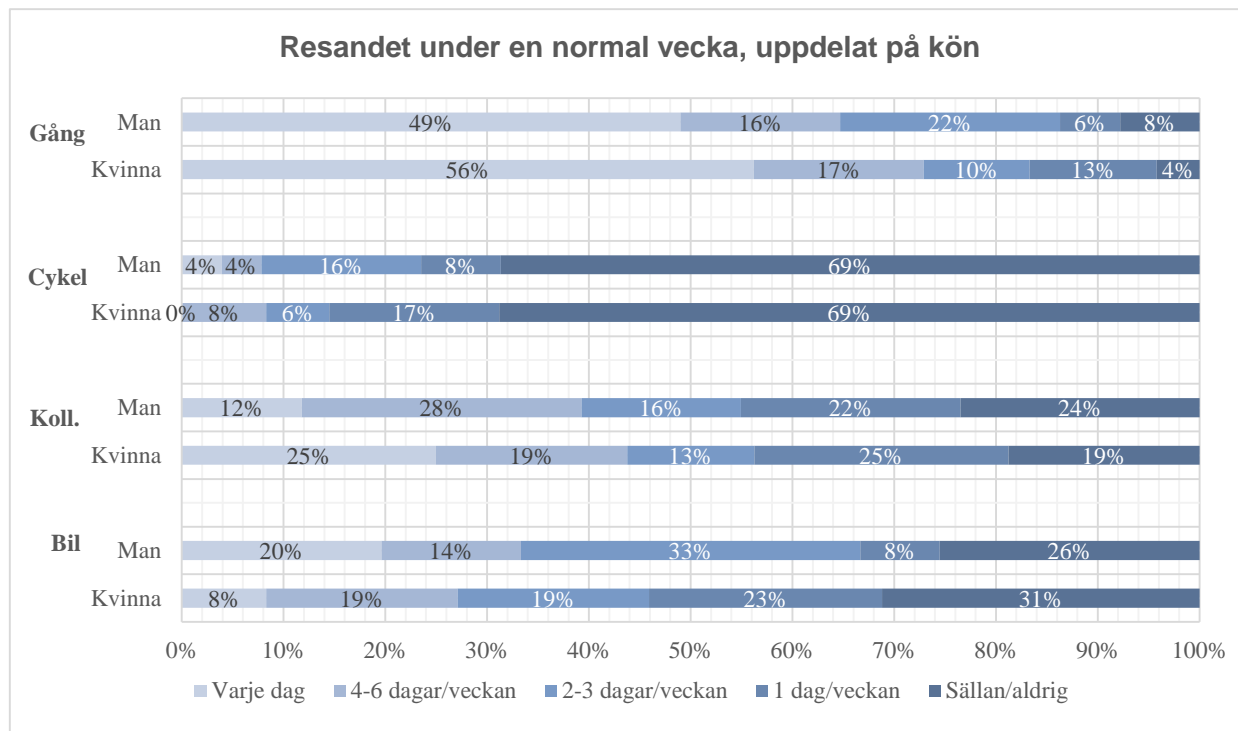
2.2.3 Färdmedelsanvändning

Deltagarna i enkätundersökningen har svarat på hur ofta de använder olika färdmedel i sina dagliga resor (dvs. resor till och från arbetet, för fritidsaktiviteter och för inköp) under en vanlig vecka, se Figur 3. Högst andel har gång fått, där 52 procent anger att de går varje dag. Därefter kommer kollektivtrafik, där 18 procent anger att de åker kollektivt varje dag. Bil används dagligen av 14 procent och cykel används bara av tre procent varje dag. 68 procent anger att de sällan eller aldrig cyklar.



Figur 3. Färdmedelsval under en vanlig vecka

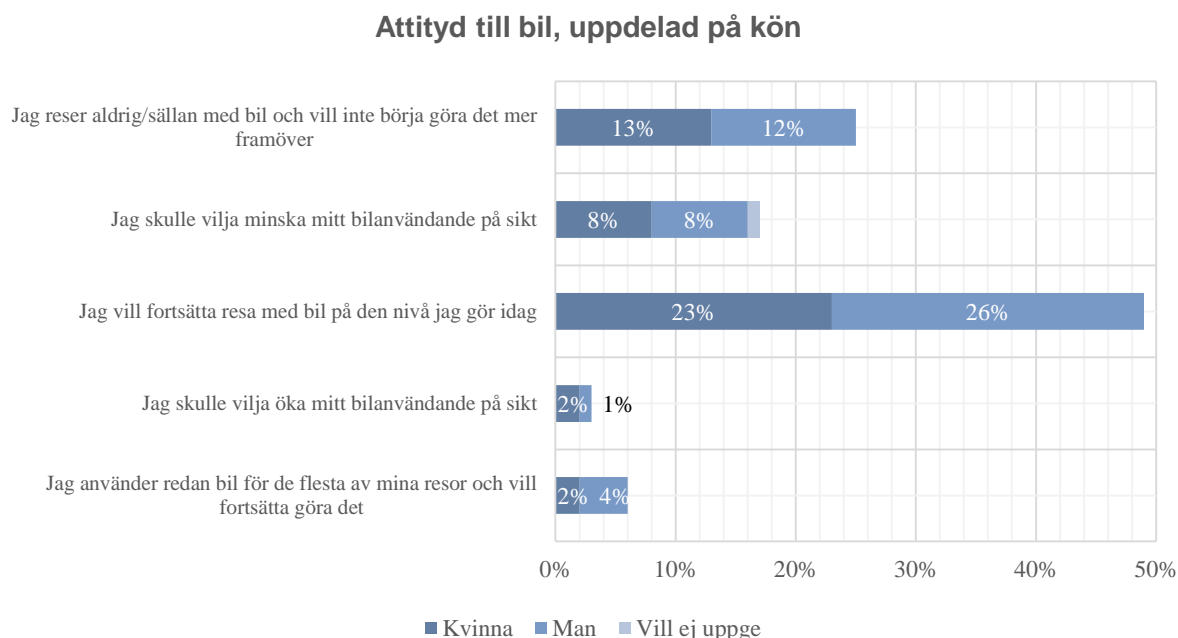
Resandet under en normal vecka uppdelat på kön redovisas i Figur 4. Män reser med bil i högre utsträckning än kvinnor. Nästan 20 procent av männen reser med bil varje dag medan motsvarande andel för kvinnor är 8 procent. Kvinnor reser däremot mer kollektivt än män, 25 procent av kvinnorna reser kollektivt varje dag jämfört med 12 procent av männen.



Figur 4. Resande under en normal vecka, uppdelat på kön

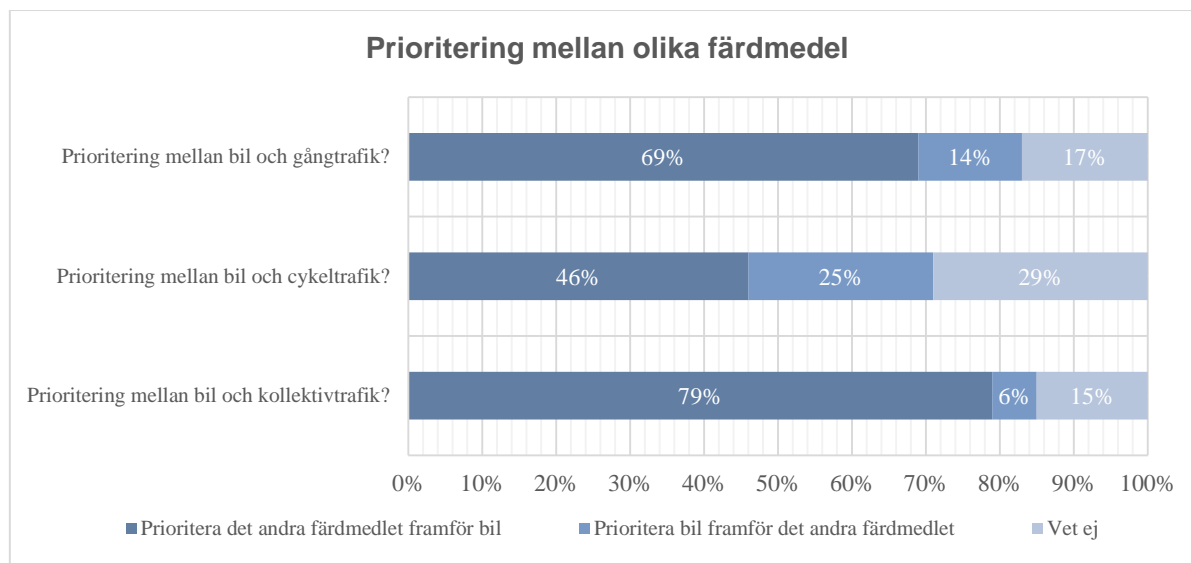
2.2.4 Attityd till bil och prioritering av färdmedel

Enkäten innefattar en fråga om attityd till bil och andra färdmedel. Detta är av intresse för att få en uppfattning om de boendes benägenhet att ändra sina resvanor till mer hållbara transportmedel och deras inställning till att bilen får mindre utrymme i trafikmiljön, till fördel för mer hållbara färdmedel. I Figur 5 nedan visas sammanställningen av de boendes attityd till bil och deras resvanor uppdelat på kön. Könsfördelningen är ganska jämn i alla svarsalternativ. Det är något större andel män som vill fortsätta resa med bil på samma nivå som idag. Det är också en något större andel män som använder bil för de flesta ärenden idag och vill fortsätta göra det. En fjärdedel av de svarande reser aldrig eller sällan med bil och vill inte heller börja göra det mer framöver. 17 procent svarar att de vill minska sitt bilanvändande på sikt. Nästan hälften av de svarande vill fortsätta resa med bil på samma nivå som idag. 6 procent svarar att de vill öka sitt bilanvändande på sikt.



Figur 5. Attityd till bil, uppdelad på kön

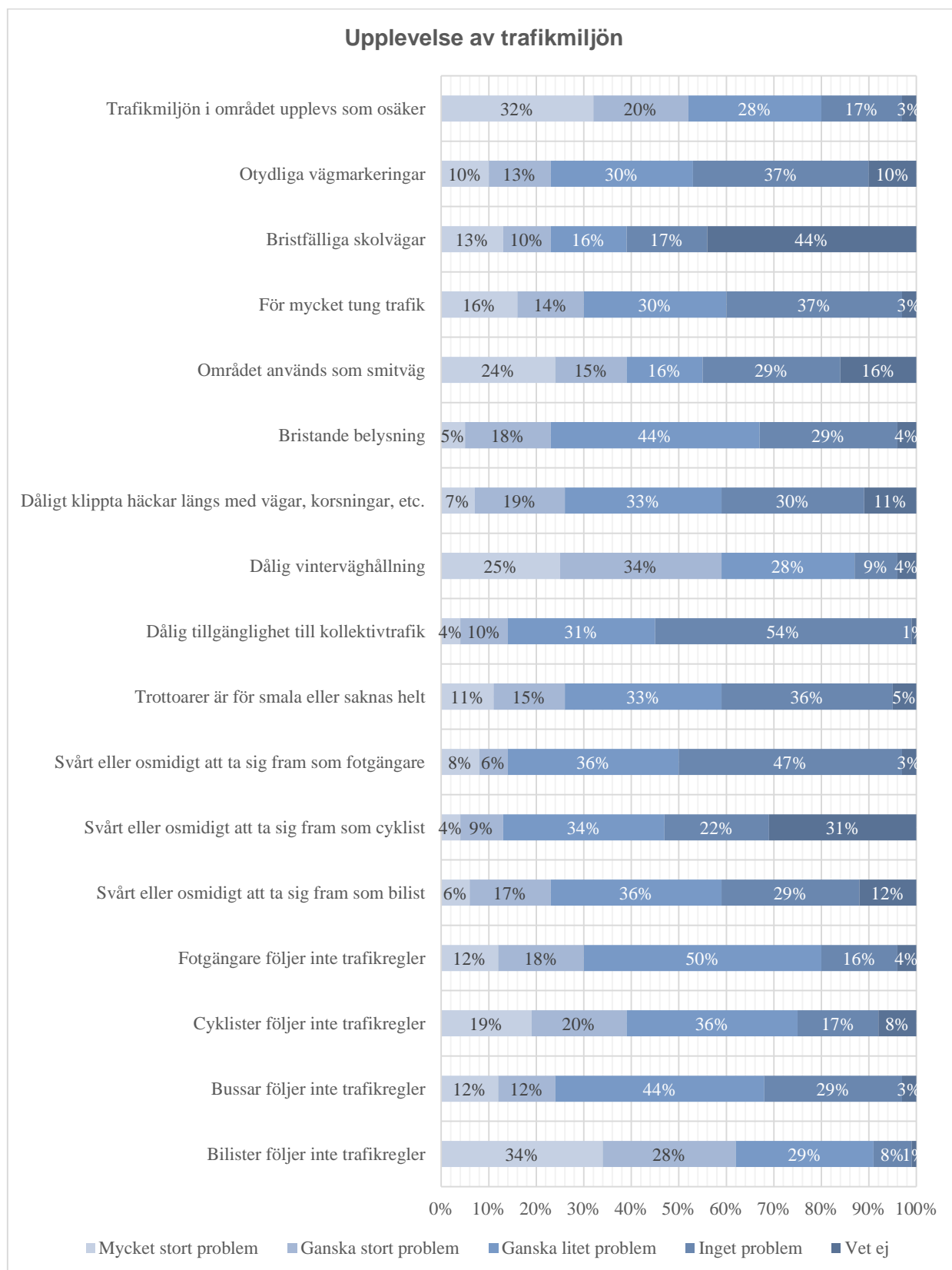
Trafikplanering handlar i många fall om kompromisser mellan de olika trafikslagens behov. Det är dock möjligt att prioritera ett trafikslag framför andra för att kunna anpassa trafikmiljön efter de behov som finns på platsen. I Figur 6 sammanställs de svarandes åsikter om vilka trafikslag som de tycker bör prioriteras i området. Generellt tycker de boende att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras framför biltrafik. Gångtrafik och kollektivtrafik är de trafikslag som flest har svarat att de vill prioritera framför bilen, 69 respektive 79 procent.



Figur 6. Prioritering mellan olika färdmedel

2.2.5 Upplevelse av trafikmiljön

De boende i norra Edsberg har svarat på hur de upplever trafikmiljön i området. I Figur 7 visas ett antal potentiella problemområden där de tillfrågade har fått svara på om de upplever områdena som ett problem och till vilken grad.



Figur 7. Upplevelse av trafikmiljön

Den generella upplevelsen av trafikmiljön hos de boende i norra Edsberg är positiv. En sammanlagning av resultatet hos samtliga potentiella problemområden visar att 60 procent av de svarande har angett att det är små eller inga problem med trafikmiljön. Den sammanlagda andelen av de som tycker att trafikmiljön är problematisk uppgår till 31 procent. 16 procent av dessa upplever ganska stora problem och 14 procent upplever mycket stora problem.

De områden som de boende tycker är minst problematiska (litet problem eller inget problem alls) är följande:

- ”Dålig tillgänglighet till kollektivtrafik” (85 procent)
- ”Svårt eller osmidigt att ta sig fram som fotgängare” – 83 procent
- ”Bristande belysning” – 73 procent
- ”Bussar följer inte trafikregler” – 73 procent

De områden som de boende upplever som mest problematiska (som har angett att det är ett väldigt eller ganska stort problem) är följande:

- ”Bilister följer inte trafikregler” – 62 procent
- ”Dålig vinterväghållning” – 59 procent
- ”Trafikmiljön i området upplevs som osäker” – 52 procent

Andra områden som en större andel är missnöjda över är följande:

- ”Området används som smitväg” – 39 procent
- ”Cyklister följer inte trafikregler” – 39 procent
- ”Fotgängare följer inte trafikregler” – 30 procent
- ”För mycket tung trafik” – 30 procent

Upplevelsen av trafikmiljön skiljer sig något mellan män och kvinnor. En större andel av kvinnorna har angett att något av områdena är ett mycket stort eller stort problem, jämfört med männen (34 respektive 28 procent). Områdena där skillnaderna är störst och där kvinnor generellt upplever större problem i trafikmiljön är följande:

- ”Bussar följer inte trafikreglerna” - 20 procentenheter fler kvinnor
- ”Bilister följer inte trafikreglerna” - 16 procentenheter fler kvinnor
- ”Bristfälliga skolvägar” - 16 procentenheter fler kvinnor

Tre områden upplever kvinnor som ett mindre problem än män och de är som följer:

- ”Svårt eller osmidigt att ta sig fram som bilist” - 21 procentenheter fler män
- ”Fotgängare följer inte trafikregler” - 6 procentenheter fler män
- ”Dålig vinterväghållning” - 2 procentenheter fler män

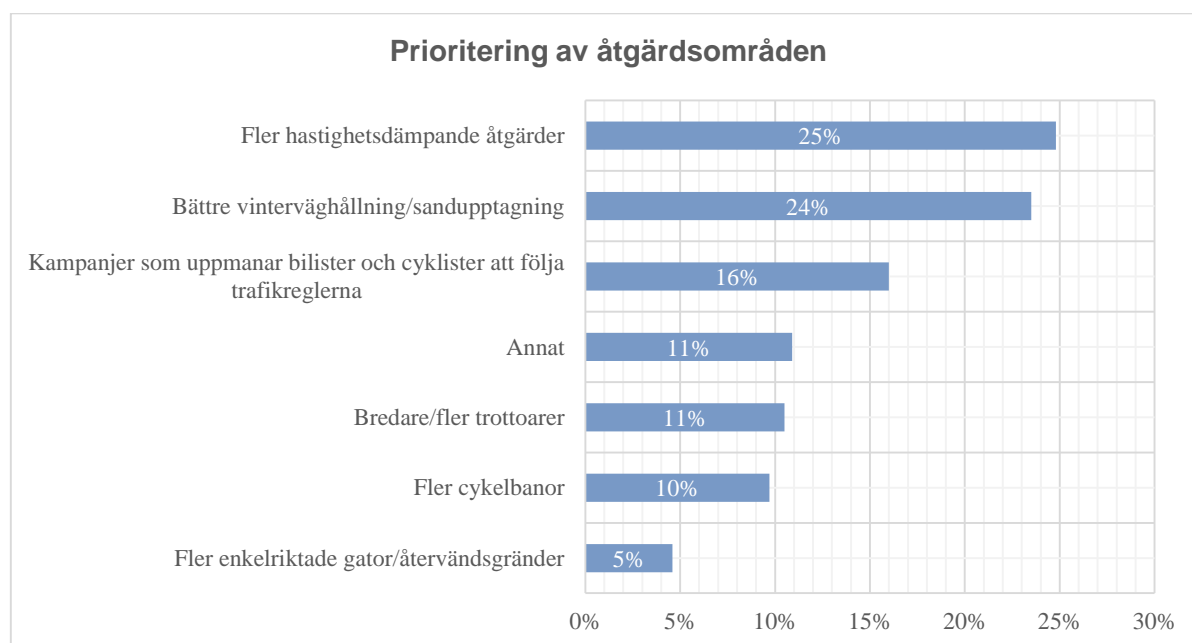
Kvinnor och män är eniga om de fyra mest problematiska områdena, men har rangordnat dem olika, se Tabell 1.

Tabell 1. De fyra mest problematiska områdena enligt både kvinnor och män

	Trafikmiljön i området upplevs som osäker	Bilister följer inte trafikregler	Området används som smitväg	Dålig vinterväghållning
Kvinnor	44 procent	40 procent	29 procent	29 procent
Män	22 procent	29 procent	20 procent	22 procent

2.2.6 Prioritering av åtgärdsområden

De tillfrågade i norra Edsberg har fått svara på vilka åtgärdsområden de anser ska prioriteras. Den vanligaste efterfrågade åtgärden (prioriterad av 25 procent) är fler hastighetsdämpade åtgärder, följt av bättre vinterväghållning/sandupptagning (24 procent). Lägst prioriteringsgrad har fler cykelbanor (10 procent) och fler enkelriktade gator/återvändsgränder (5 procent) fått.



Figur 8. Prioritering av åtgärdsområden

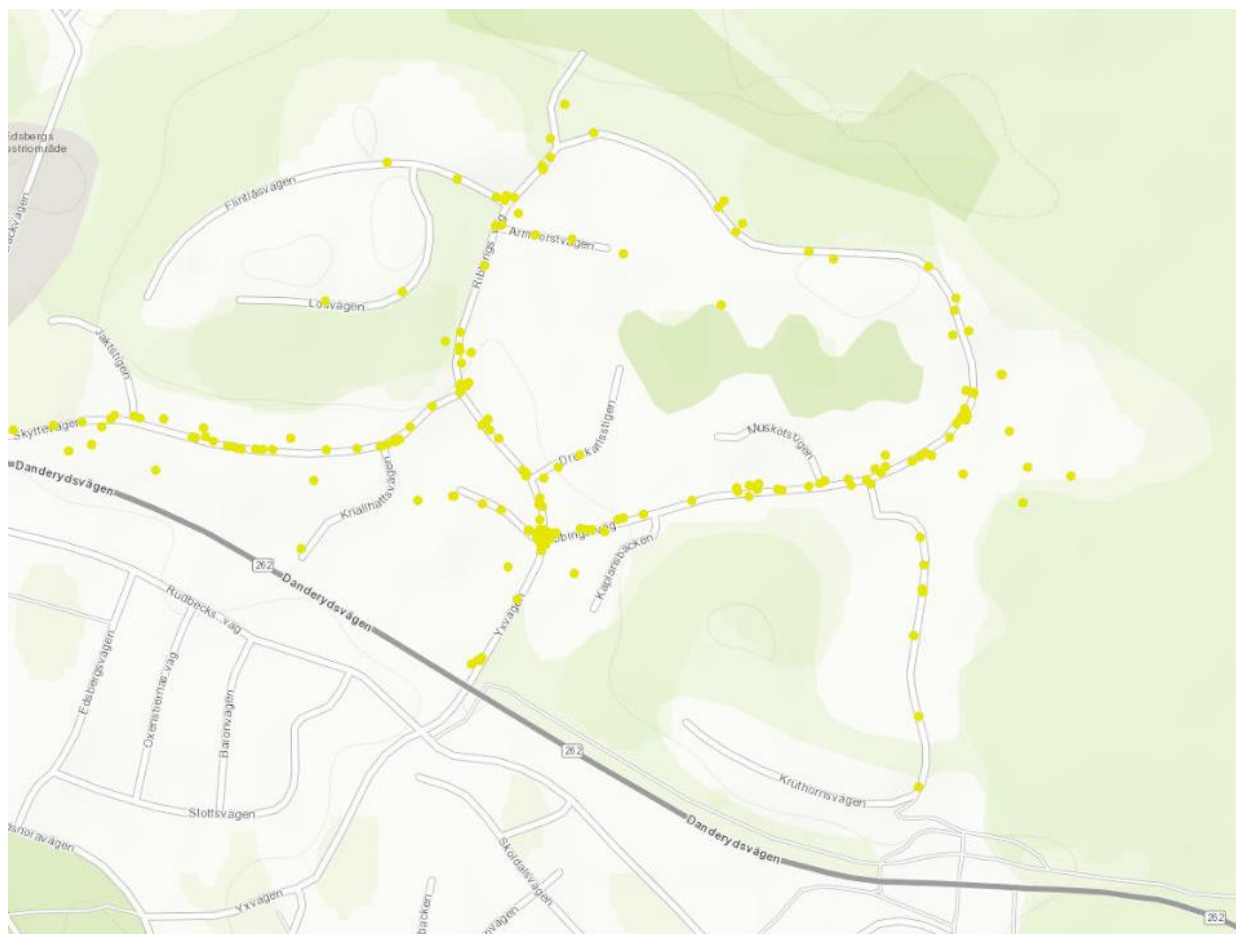
2.2.7 Probleminventering

I enkäten fick de svarande möjlighet att markera var man upplever problem med trafiksäkerhet och trygghet på en digital karta. Samtidigt angavs vilket problem som finns på den markerade platsen. Totalt inkom 200 markeringar. De problem som fick flest markeringar var: bilister följer inte trafikregler (79 markeringar), dålig vinterväghållning (18 markeringar) samt svårt att ta sig fram som bilist (17 markeringar).

I Tabell 2 har de problem som upplevs i området och antalet geografiska markeringar som respektive problemområde fått sammanställts. I kartan i Figur 9 finns en överblick över alla punkter som rapporterats in.

Tabell 2. Antal rapporterade punkter i kartfråga per kategori

Problemområde	Antal markeringar
Bilister följer inte trafikregler (t.ex. hastigheter)	79
Övrigt	34
Dålig vinterväghållning	18
Svårt att ta sig fram som bilist	17
Smitväg	8
Fotgängare följer inte trafikregler	7
Bussar följer inte trafikregler (t.ex. hastigheter)	6
Otydlig vägmarkering	6
Svårt att ta sig fram som cyklist	5
Dåligt klippta häckar längs med vägar, korsningar, etc.	5
Trottoarer är för smala eller saknas helt	4
Dålig försörjning med kollektivtrafik	4
Bristfällig skolväg	3
Svårt att ta sig fram som fotgängare	2
Bristande belysning	1
För mycket tung trafik	1
Cyklister följer inte trafikregler	0



Figur 9. Kartfråga: sammanställning av inrapporterade punkter

För att få en bättre överblick över vilka punkter som upplevs som mest problematiska har särskilda kartor för de fyra vanligaste upplevda problemen upprättats, se Bilaga 3 – Kartfråga från enkätstudie.

Upplevelsen av att bilister inte följer trafikregler finns i punkter i hela området, på alla de större vägarna. Den dominerande bilden från kommentarerna är att det framförallt handlar om hastighetsöverträdelser.

Även vad avser vinterväghållningen har problempunkter pekats ut i hela området. Snöröjningen upplevs komma sent och vara särskilt bristfällig på gång- och cykelbanor.

Skyttevägen pekats ut som en möjlig smitväg, likaså gång- och cykelvägen innanför Ribbings väg där det ska ha förekommit olovlig körning.

Det är särskilt korsningen Ribbings väg/Yxvägen vid Edsbergs torg där det upplevs vara svårt att ta sig fram som bilist på grund av köbildning.

3 Dialogmöte

3.1 Genomförande

Inbjudan till dialogmötet gick ut till drygt 3 300 hushåll i norra Edsberg (se inbjudan i Bilaga 1 – Inbjudan) tillsammans med länken till webbenkäten. På dialogmötet deltog cirka 12 personer.

Dialogmötet inleddes med att ordförande i Natur- och tekniknämnden hälsade alla välkomna. Därefter presenterades projektet Trygg i trafiken och syftet med dialogmötet. Huvudmomentet under dialogmötet var en workshop där deltagarna delades in i grupper för att diskutera två utvalda teman.

Varje grupp bestod av runt sex deltagare samt en samtalsledare som antecknade och såg till att samtliga deltagare fick möjlighet att uttrycka sin åsikt. På en stor karta markerades, med hjälp av röda och gröna klistermärken, de platser i trafikmiljön som upplevs som osäkra och otrygga respektive de platser som fungerar bra. En beskrivning av problemet eller vad som fungerar bra skrevs ner på ett pappersark.

Varje gruppdiskussion varade i 30 minuter, och varje deltagare fick möjlighet att diskutera två ämnen. De ämnen som diskuterades var: Gång- och cykeltrafik, barnens skolvägar, och hastigheter och regelefterlevnad.

Dialogmötet avslutades med en summering där varje grupps samtalsledare sammanfattade de resultat som framkommit under gruppdiskussionerna.

Återkoppling från dialogmötet sker på tre olika sätt:

- Mejl – De invånare som anmält sig till dialogmötet och angav sin mejladress på dialogmötet får ett exemplar av denna rapport skickat till sig via mejl.
- Webb – Denna rapport går att ladda ner från Sollentuna kommuns webbplats. Adress: www.sollentuna.se/trafik
- Kommunreception – Fysiska exemplar av rapporten finns att hämta i kommunens reception.

3.2 Resultat

I slutet av det här dokumentet kan läsaren ta del av samtliga punkter som identifierades under dialogmötet (se Bilaga 4 – Samtliga synpunkter från dialogmötet).

Många synpunkter har kommit in som avser Skyttevägen, där det upplevs förekomma problem med genomfartstrafik och höga hastigheter. Flera anser att ytterligare åtgärder hade behövts för att förhindra detta, exempelvis farthinder eller spårviddhinder.

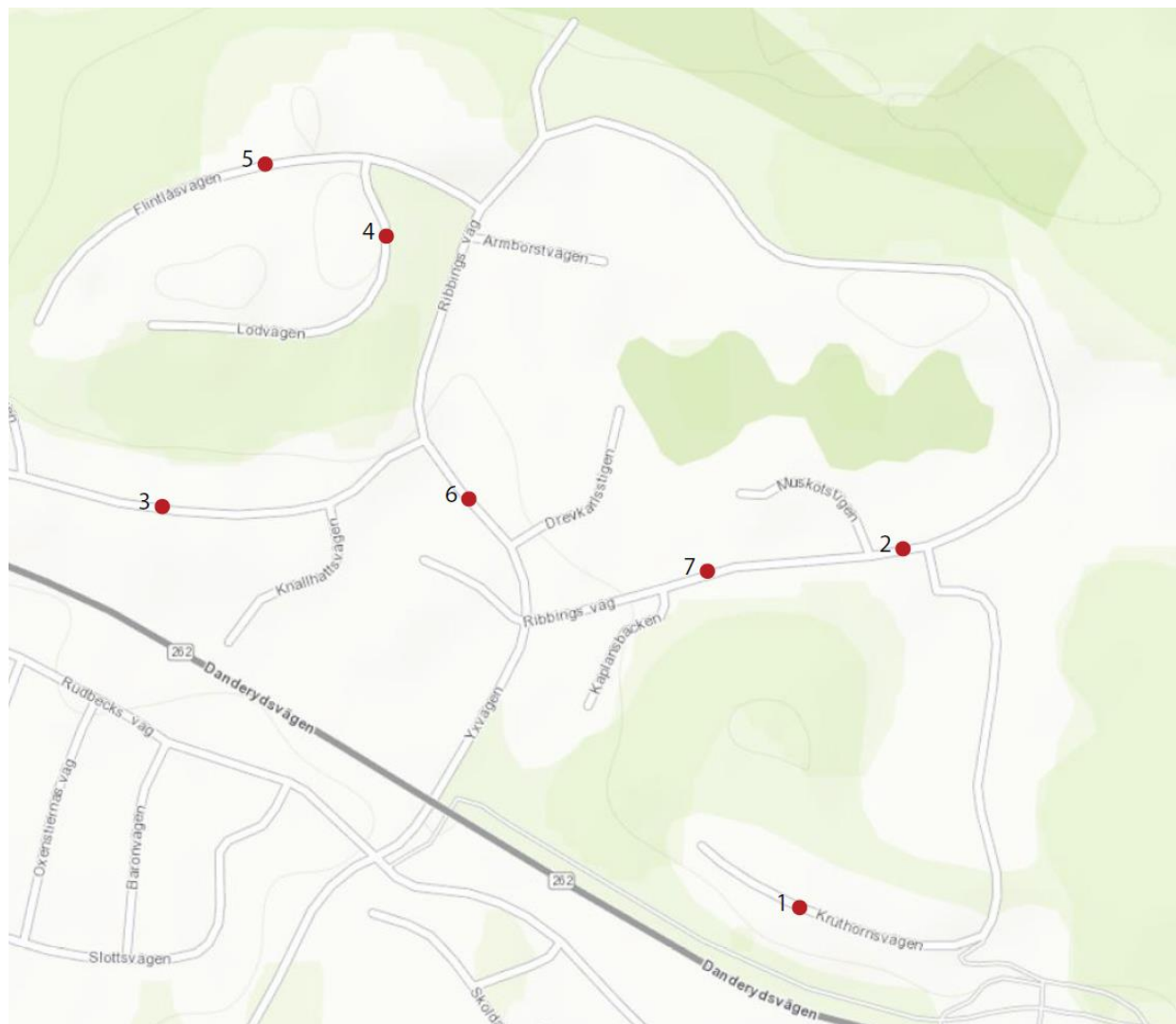
Det har även kommit synpunkter på att det är svårt att ta sig ut på Frestavägen från Hovslagarevägen på grund av höga fordonsflöden, att hastighetsefterlevnaden är bristfällig på Ribbings väg och att cyklister som cyklar snabbt och som cyklar på trottoarer bidrar till osäkerhet.

De boende uppskattar de avskilda gång- och cykelvägarna i området, exempelvis längs Danderydsvägen och gång- och cykelvägen innanför Ribbings väg.

4 Trafikmätningar

4.1 Genomförande

För att få en överblick över trafikmängderna och vilka hastigheter som råder i norra Edsberg har trafikmätningar genomförts på 7 punkter i området. Mätningen genomfördes under sju dagar i september 2018. I Figur 10 visas placeringen av mätpunkterna.



Figur 10. Mätpunkter i norra Edsberg

4.2 Resultat

I Tabell 3 visas resultatet från trafik- och hastighetsmätningarna i norra Edsberg.

Tabell 3. Resultat från trafik- och hastighetsmätningar i norra Edsberg

ID	Mätår 2018	Medeldygnstrafik			Hastighet (km/h)			
		Vardag	Helg	Vecka	Maxtimme	Skyltad hastighet	Medelhastighet	85-percentilen
1	Kruthornsvägen 29	270	263	268	35	30	31	37
2	Ribbings väg 20	2 102	1 300	1873	277	30	31	39
3	Skyttevägen 11	2 126	1 521	1 953	235	30	28	33
4	Lodvägen 2	469	527	485	67	30	27	34
5	Flintlåsvägen 46	415	358	398	50	30	29	37
6	Ribbings väg 60 - 62	4 103	3 576	3 953	416	30	36	42
7	Ribbings väg 6B	3 643	2 902	3 431	362	50	42	49

Trafikflödena varierar mellan de olika mätpunkterna. Den högst uppmätta trafikmängden är vid mätpunkten på Ribbings väg 60 beläget norr om Edsberg centrum, där vardagsdygnstrafiken uppmättes till drygt 4 100 fordon och maxtimmesflödet till lite över 400 fordon. Även övriga mätpunkter på Ribbings väg, Ribbings väg 6B och 20, har höga trafikmängder jämfört med andra vägar i området, med maxtimmes trafik på cirka 360 respektive cirka 280 fordon. Ribbings väg fungerar som uppsamlingsgata och vägen är också kopplingen till Danderydsvägen, vilket förklarar de större trafikmängderna. Även vid mätpunkten på Skyttevägen 11 är trafikmängderna större än vid övriga mätpunkter i området, drygt 2 100 fordon i vardagsdygnstrafik och 235 fordon i maxtimmen. På resterande vägar är trafikmängderna lägre, med ett maxtimmesflöde mellan 35-70 fordon.

Samtliga mätpunkter, förutom Ribbings väg 6, har en hastighetsbegränsning på 30 km/h. På Ribbings väg 6 är hastighetsbegränsningen 50 km/h. Medelhastigheten ligger nära (strax över eller strax under) hastighetsbegränsningen på fem av sju mätpunkter. På två av dessa fem mätpunkter håller 85 procent av trafiken en hastighet på 34 km/h eller lägre. Kvarvarande tre mätpunkter har en något högre 85-percentil.

Den högsta medelhastigheten, 36 km/h, uppmättes på den mest trafikerade mätpunkten på Ribbings 60. Samma mätpunkt hade även den högsta 85-percentilen. Vid mätpunkten höll 85 procent av trafiken en hastighet på 42 km/h eller lägre.

5 Olycksstatistik

5.1 Genomförande

Olycksstatistik har sammanställts med hjälp av STRADA för en femårsperiod: maj 2014-maj 2019. STRADA är ett informationssystem för data om skador och olyckor i vägtransportsystemet och bygger på uppgifter från polis och sjukvård. Polisens rapportering av vägtrafikolyckor med personskada är rikstäckande sedan 2003. Sjukvårdsrapporteringen är rikstäckande sedan 2016.

5.2 Resultat

Uttaget av data från STRADA visade att det totalt har skett 21 olyckor i norra Edsberg under den aktuella perioden. Majoriteten av olyckorna som skett i norra Edsberg är lindriga eller måttliga olyckor. Två olyckor var allvarliga, dessa var singelolyckor som främst uppstod på grund av halka. Det största andelen olyckor, 11 stycken, var singelolyckor med fotgängare. Därefter följer 3 singelolyckor med bil samt 2 singelolyckor med cykel. Majoriteten av olyckorna uppstod på grund av bristande vägbeläggning i form av halka, ojämnheter eller lutningar. Se Tabell 4 för antal olyckor fördelat på svårighetsgrad.

Tabell 4. Antal olyckor fördelat på svårighetsgrad

Svårighetsgrad	Antal olyckor 2014-2019
Dödsolyckor	0
Allvarliga olyckor	2
Måttliga olyckor	6
Lindriga olyckor	12
Ej personskadeolyckor	1
Totalt	21

6 Platsbesök

6.1 Genomförande

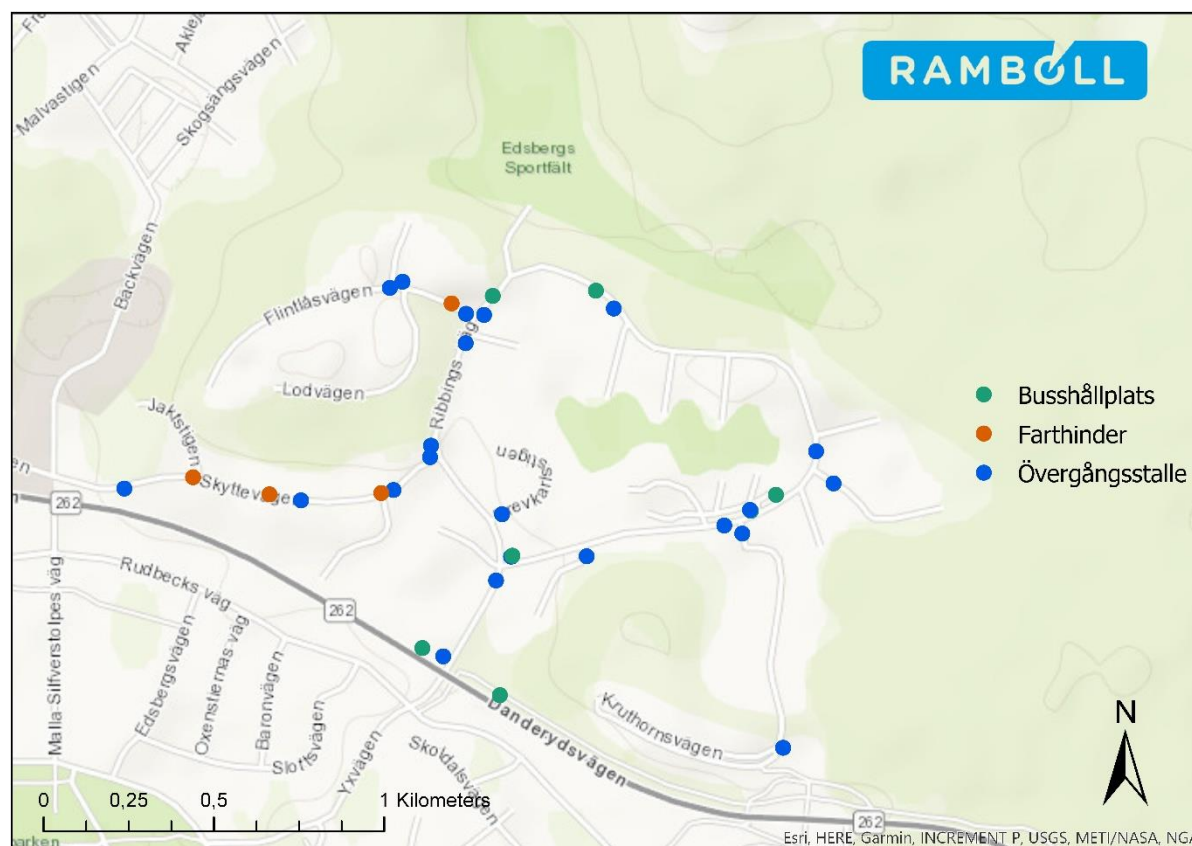
Ett platsbesök har genomförts i norra Edsberg. Syftet var att företrädare för kommunen och Ramboll skulle bilda sig en uppfattning om området och samla in kunskap om infrastruktur och trafikmiljö. Exempel på faktorer som studerats är hastighetsprofil, gång- och cykelbanor, övergångsställen, busshållplatser, farthinder och skyltning.

Platsbesöket har gjorts med stöd av ett GIS-verktyg och anteckningar, vilket har gett möjlighet att spara och överblicka detaljer över områdets karaktär.

6.2 Resultat

6.2.1 Översikt

Kartan nedan (Figur 11) ger en överblick över busshållplatser, farthinder och övergångsställen i området. Ribbings väg är den huvudsakliga matargatan för bil- och busstrafik in och ut ur området, även om det är möjligt att ansluta även från Skyttevägen. Längs Ribbings väg går också busstrafik. Gångbanor finns längs alla de större stråken. Däremot saknas särskild cykelinfrastruktur.



Figur 11. Norra Edsberg, översikt

6.2.2 Hastighetsprofil

Den generella hastighetsbegränsningen på Ribbings väg är 50 km/h, undantaget sträckor närmast äldreboende och skola, där hastighetsbegränsningen är 30 km/h. Detta gäller både vid Rösjöskolan på vägens östra sida och Edsbergsskolan på vägens sydvästra sida. Vägens utformning inbjuder till hastigheter runt 50 km/h och följaktligen går det att se vissa hastighetsöverträdelser på de delar av vägen som har hastighetsbegränsning 30 km/h. Se kapitel 4 - Trafikmätningar.

Övriga vägar i området har alla en hastighetsbegränsning på 30 km/h. I de flesta fall stöds detta av utformningen, men det finns exempel på sträckor där utformningen inbjuder till högre hastigheter. Det gäller framför allt Flintlåsvägen och Kruthornsvägen, där gatusektionerna är breda.

6.2.3 Gång- och cykelbanor

Statusen på gångbanor i stadsdelen är generellt god. Trottoaren på västra sidan av Ribbings väg från Skyttevägen till Flintlåsvägen är dock väldigt smal.

Bristen på cykelinfrastruktur är ett möjligt problem särskilt på Ribbings väg, där cyklister behöver cykla i vägbanan med bilar och bussar på sträckor med en hastighetsbegränsning på 50 km/h..

6.2.4 Övergångsställen

Det finns övergångsställen längs alla större vägar i området. Inga övergångsställen i stadsdelen är hastighetssäkrade. På Skyttevägen bedöms vägens generella karaktär tillsammans med farthinder vara tillräckliga för att trafiksäkerhetssituationen ska vara godtagbar. På Ribbings väg, Flintlåsvägen och Kruthornsvägen är trafiksäkerhetssituationen mer tveksam.

På dessa vägar kan det vara relevant att se över åtgärder för att säkerställa säkra passager för gående. På Ribbings väg vid Rösjöskolan på östra sidan finns ett signalreglerat övergångsställe. Vid förskola och skola på Ribbings vägs västra sida saknas denna typ av åtgärd.

6.2.5 Busshållplatser

Busshållplatser finns längs Danderydsvägen och Ribbings väg. Ett antal av busshållplatserna är tillgänglighetsanpassade. För att säkerställa att alla har tillgång till och känner sig trygga i kollektivtrafiken kan de busshållplatser som inte är tillgänglighetsanpassade ses över. Se Figur 12.



Figur 12. Två busshållplatser på Ribbings väg. Ej tillgänglighetsanpassad till vänster, tillgänglighetsanpassad till höger.

6.2.6 Farthinder

Farthinder finns främst längs Skyttevägen. Här finns två chikaner och två avsmalningar. Chikanerna bedöms ha god funktion. I avsmalningarnas fall är funktionen mer tveksam, då de blomlådor som har utgjort avsmalningen har avlägsnats på ena sidan. Se Figur 13.



Figur 13. Avsmalning på Skyttevägen

Utöver farthindren på Skyttevägen finns också ett farthinder på Flintlåsvägen, en så kallad ”30-portal”.

6.2.7 Beläggning och underhåll

På vissa håll i norra Edsberg syns tecken på bristande underhåll.

- Flintlåsvägen har generellt dålig beläggning. Trottoarkantstenen på Flintlåsvägen mellan Lodvägen och Ribbings väg är i dåligt skick.
- Trottoaren är i bristfälligt skick på Ribbings väg vid Edsbergs sportfält.
- Brister i beläggningen förekommer på Kruthornsvägen.
- På flera platser i området förekommer sliten vägmålning på övergångsställen och på vägmärket ”30 skola”.

6.2.8 Skyltning

Skyltning för övergångsställen är bristfällig på ett antal platser. Skyltar är på vissa platser skynda och svåra att se, och i vissa fall sitter skyltar löst.

Längs Skyttevägen finns det platser där regleringen för gående är otydlig. En av avsmalningarna ser ut som ett övergångsställe, men är också en tillfart för parkerande bilar. På en annan plats är det skyltat för övergångsställe, men inget i utformningen stödjer att gående bör passera där. Där övergångsställen ska finnas bör detta tydligt stödjas i utformningen och skyltar placeras på rätt plats i anslutning till övergångsstället.

7 Andra projekt i kommunal regi som påverkar området

Sollentuna kommun bedriver ett antal projekt kopplade till utvecklingen av trafikmiljön inom kommunen. Nedan presenteras dessa översiktligt.

7.1 Säkra skolvägar

Sedan 2013 bedrivs ett projekt som går under namnet ”Säkra skolvägar”. Syftet med detta projekt är att öka andelen barn och föräldrar som går och cyklar till skolan och på så sätt höja trafiksäkerheten vid kommunens skolor.

I arbetet ingår både att informera och uppmuntra barn, föräldrar och lärare till ändrade resvanor såväl som att förbättra infrastrukturen i anslutning till skolorna. Arbetsgruppen, som består av lärare samt representanter från kommunen, träffas regelbundet för att skapa målsättningar och inleda ett trafikarbete på skolan. Arbetet är anpassat till skolans behov och skolans engagemang är avgörande för ett lyckat resultat.

Kartläggning av resvanorna för resandet till skolorna har genomförts och kommer att genomföras med regelbundna intervall framöver.

7.2 Parkeringsplan för Sollentuna kommun

I takt med att Sollentuna växer ökar konkurrensen om mark i kommunens centrala lägen. Både kommunen och regionen växer, vilket ställer krav på bra och tydlig planering. Därför har kommunen tagit fram en övergripande parkeringsplan med mål och åtgärder för framtida behov.

Fyra mål finns formulerade i parkeringsplanen: En attraktiv stadsmiljö, en effektiviserad markanvändning, en ökad tillgänglighet och tydlighet, samt att främja hållbara färdmedel.

7.3 Cykelplan för Sollentuna kommun

Sollentunas cykelplan antogs i kommunfullmäktige år 2014 och ligger till grund för både översiktlig planering och detaljplanering. Kommunen arbetar aktivt med cykeltrafik och har som målsättning att fördubbla andelen cyklister från år 2014 fram till år 2020. År 2030 ska andelen cyklister vara tre gånger fler än år 2014.

För att lyckas med det krävs ett cykelnät som är trafiksäkert och tryggt. I cykelplanen anges att känslan av trafiksäkerhet och trygghet är avgörande för cykelns attraktivitet. Om en del av resan upplevs som osäker eller otrygg finns en risk att den inte blir av eller inte görs med cykel. Det är därför viktigt att öka både den upplevda tryggheten och den faktiska trafiksäkerheten.

I cykelplanen anges åtgärder som kommunen ska genomföra för att öka trafiksäkerheten och tryggheten för cyklister i Sollentuna. Exempel på åtgärder är separering av cyklister och gående, separering av cyklister och bilar, hastighetssäkrade passager, belysning, sikt, drift och underhåll.

7.4 Belysning som ett verktyg för ökad trygghet

Sollentuna kommun arbetar med att se över befintlig belysning i kommunen för att säkerställa att korrekta prioriteringar av nyinvesteringar görs. Det genomförs löpande ett förbättringsarbete gällande belysning på allmänna platser med syfte att öka tryggheten i utemiljöerna. Som en del av arbetet med belysning har ett belysningsprogram tagits fram. Det är ett politiskt antaget dokument vars styrande riktlinjer gäller för all ny belysning i Sollentuna kommun, med syfte att skapa trygga offentliga miljöer.

Bilaga 1 Inbjudan

Följande inbjudan skickades ut till samtliga hushåll i norra Edsberg med information om webbenkäten och dialogmötet.



**Hur kan vi
förbättra
trafiksäkerheten
i norra Edsberg?**

Bidra gärna med
dina tankar via vår
enkät senast 7 juni!

Delta även gärna
i vårt dialogmöte
11 september
18.00–20.30!

 SOLLENTUNA KOMMUN

www.sollentuna.se/tryggitrafiken

Bidra gärna med dina tankar via vår enkät senast 7 juni!

Kommunen önskar att få ta del av din bild av trafikmiljön i norra Edsberg. Resultatet blir underlag för fortsatt utveckling av trafikmiljön i området. Du kan även bidra med dina synpunkter genom att delta i vårt dialogmöte 11 september!

Delta via enkät

Enkäten hittar du här: www.sollentuna.se/tryggitrafiken. Vi önskar få ditt svar senast **fredagen 7 juni**. Om du inte kan fylla i enkäten via webben så kan du ringa vårt kontaktcenter på 08-579 210 00 och få enkäten hemskickad i pappersform. Samtliga i hushållet är välkomna att svara, dock bör den som svarar vara minst 15 år. Svaren behandlas självklart helt anonymt.

Dialogmöte 11 september

Delta även gärna på dialogmötet. På plats träffar du tjänstemän och politiker från kommunen. I grupper kommer vi att diskutera vilka platser som är problematiska ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Ökad trygghet i trafiken

Kommunen arbetar för en ökad trygghet i trafikmiljön i Sollentuna. Därför genomförs årligen kartläggningar och åtgärder av trafikmiljön i två kommundelar. 2019 har turen kommit till norra Edsberg och Rotebro. I kartläggningen ingår dialogmöte, enkät, hastighetsmätningar och platsbesök.

Resultatet från kartläggningen kommer att vara underlag för fortsatt utveckling av trafikmiljön i området. Det kommer skickas per post till dig och redovisas på www.sollentuna.se/tryggitrafiken.

Mer information: www.sollentuna.se/trafik. Har du frågor kan du ringa vårt kontaktcenter på telefon 08-579 210 00.

Hoppas vi ses!

Thomas Ardenfors (M), ordförande.
Natur- och tekniknämnden.

Henrik Axelsson, enhetschef.
Samhällsbyggnadsavdelningen, trafik- och naturenheten.

Vad tycker du?

Bidra gärna med dina tankar via vår enkät senast 7 juni: www.sollentuna.se/tryggitrafiken

Eller delta i vårt **dialogmöte** onsdag 11 september, kl. 18.00–20.30 på Rudbecksskolan, Malla Silfverstolpes Väg 3.

Anmäl dig genom att malla: ntn@sollentuna.se. Ange "Dialogmöte norra Edsberg" i ämnesraden.

Antalet platser är begränsat, först till kvarn gäller.

Vi bjuder på fika.

**SOLLENTUNA
KOMMUN**



Bilaga 2 Enkätundersökning

Samtliga hushåll i norra Edsberg fick möjlighet att svara på en webbaserad enkät om trafikmiljön i området. De frågor som ställdes redovisas nedan.



SOLLENTUNA KOMMUN

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Samhällsbyggnadsavdelningen i Sollentuna kommun arbetar med att förbättra trafikmiljön i Sollentuna. Under 2019 tittar vi på norra Edsberg.

Nu behöver vi din hjälp! Genom att svara på frågorna i denna enkät hjälper du oss att göra en nulägesanalys som kommer ligga till grund för de åtgärder vi kommer genomföra.

Du som svarar bör vara över 15 år. Enkäten är självklart helt anonym. Om du vill ha skriftlig återkoppling av resultatet kan du fylla i dina kontaktuppgifter på enkäten. Vi behöver ha ditt svar senast fredag 7 juni.

NÄSTA



SOLLENTUNA KOMMUN


Din upplevelse av trafikmiljön i norra Edsberg

I vilken utsträckning tycker du att följande utgör ett problem i norra Edsberg? (sätt ett kryss per rad)

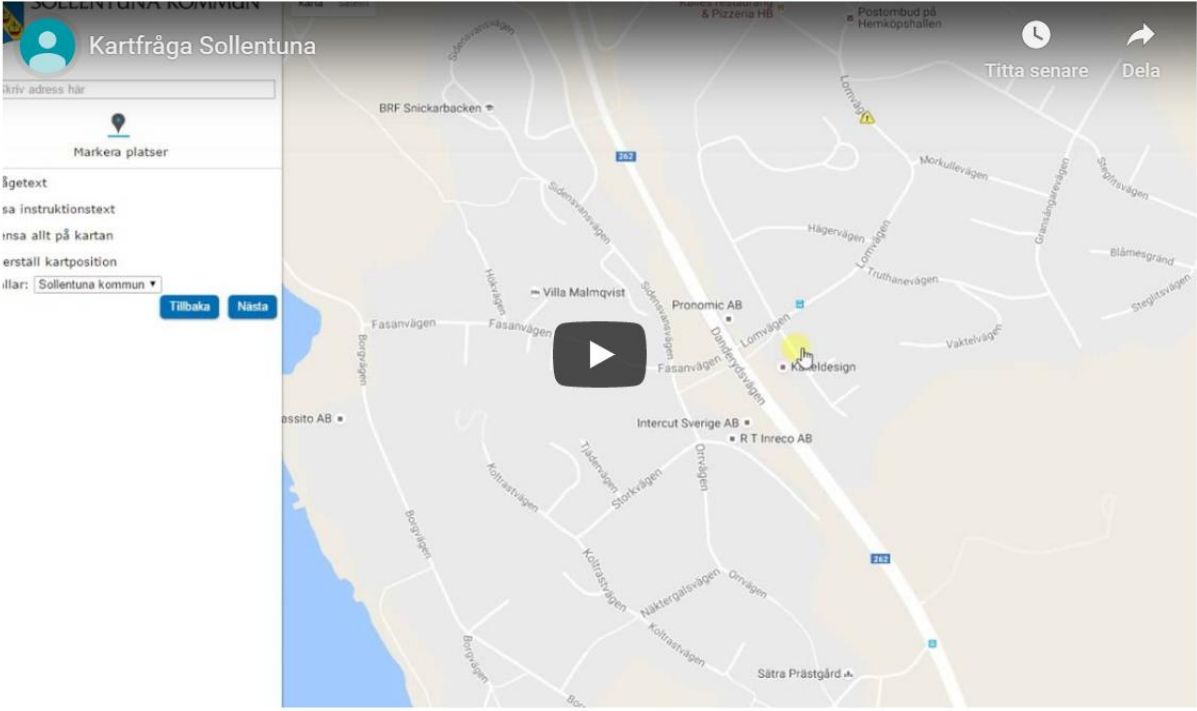
	Mycket stort problem	Ganska stort problem	Ganska litet problem	Inget problem	Vet ej
Bilister följer inte trafikregler	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bussar följer inte trafikregler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cyklister följer inte trafikregler	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fotgångare följer inte trafikregler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Svårt eller osmidigt att ta sig fram som bilist	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Svårt eller osmidigt att ta sig fram som cyklist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Svårt eller osmidigt att ta sig fram som fotgångare	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trottoarer är för smala eller saknas helt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dålig tillgänglighet till kollektivtrafik	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dålig vinterväghållning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dåligt klippta häckar längs med vägar, korsningar, etc.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bristande belysning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Området används som smitväg	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
För mycket tung trafik	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bristfälliga skolvägar	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Otydliga vägmarkeringar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trafikmiljön i området upplevs som osäker	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

TILLBAKA

NÄSTA

 SOLLENTUNA KOMMUN

Titta på denna instruktionsfilm innan du besvarar kartfrågan på nästa sida.



Kartfråga Solentuna

Skriv adress här

Markera platser

Lägetext

Skriv instruktionstext

Markera plats på kartan

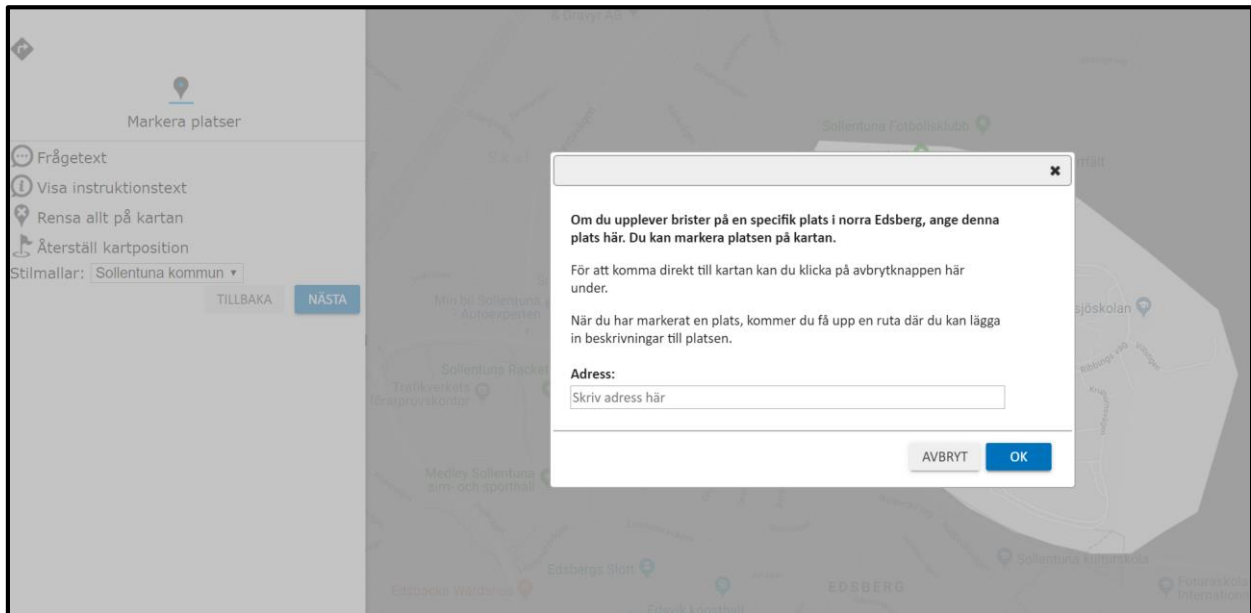
Erställa kartposition

Stadsdelar: Solentuna kommun

Tillbaka Nästa

Titta senare Dela

TILLBAKA NÄSTA





SOLLENTUNA KOMMUN

Hur brukar du resa under en vanlig vecka?

Hur många dagar under en normal vecka under våren använder du följande färdmedel för dina dagliga resor (dvs. resor till och från arbetet och fritidsaktiviteter samt för inköp)? Kryssa för ett alternativ per färdmedel.

	Varje dag	4-6 dagar/veckan	2-3 dagar/veckan	1 dag/veckan	Sällan/aldrig
Bil	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Kollektivtrafik	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cykel	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Gång	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Annat	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Vilket av följande påståenden beskriver bäst din inställning till ditt bilanvändande?

- Jag reser aldrig/sällan med bil och vill inte börja göra det mer framöver
- Jag skulle vilja minska mitt bilanvändande på sikt
- Jag vill fortsätta resa med bil på den nivå jag gör idag
- Jag skulle vilja öka mitt bilanvändande på sikt
- Jag använder redan bil för de flesta av mina resor och vill fortsätta göra det

TILLBAKA

NÄSTA



SOLLENTUNA KOMMUN

Beslut om trafik kan ibland leda till konflikter

Vilka tre områden tycker du är viktigast att prioritera i arbetet för en bättre trafikmiljö i norra Edsberg? (sätt maximalt tre kryss)

- Bredare/ fler trottoarer
- Fler cykelbanor
- Fler hastighetsdämpande åtgärder
- Fler enkelriktade gator/återvändsgränder
- Bättre vinterväghållning/sandupptagning
- Kampanjer som uppmanar bilister och cyklister att följa trafikreglerna
- Annat

Om du valt "annat" ovan kan du fylla i ett svar här

Vilket anser du borde prioriteras i norra Edsberg vid jämförelse mellan bil och gångtrafik?

- Prioritera gångtrafik, även om det innebär nackdelar för biltrafiken
- Prioritera biltrafik, även om det innebär nackdelar för gångtrafiken
- Vet ej

Vilket anser du borde prioriteras i norra Edsberg vid jämförelse mellan bil och cykeltrafik?

- Prioritera cykeltrafik, även om det kan innebära nackdelar för biltrafiken
- Prioritera biltrafik, även om det kan innebära nackdelar för cykeltrafiken
- Vet ej

Vilket anser du borde prioriteras i norra Edsberg vid jämförelse mellan bil och kollektivtrafik?

- Prioritera kollektivtrafik, även om det innebär nackdelar för biltrafiken
- Prioritera biltrafik, även om det innebär nackdelar för kollektivtrafiken
- Vet ej

TILLBAKA

NÄSTA



SOLLENTUNA KOMMUN

Några frågor om dig och ditt hushåll

Identifierar du dig som..?

- Kvinna
- Man
- Annat
- Vill ej uppge

Hur gammal är du?

Hur många personer bor i hushållet?

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5 eller fler

Bor det barn under 16 år i hushållet?

- Ja
- Nej

Vilken gata bor du på i norra Edsberg?

Har du körkort för bil?

- Ja
- Nej

Hur många personbilar äger eller disponerar ditt hushåll?

Kan du i allmänhet använda dig av hushållets personbil(ar) när du behöver det? (svara endast om ditt hushåll äger eller disponerar en bil)

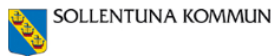
- Ja, alltid
- Ja, oftast
- Ja, men sällan
- Nej

Har du tillgång till cykel?

- Ja, alltid
- Ja, oftast
- Ja, men sällan
- Nej

TILLBAKA

NÄSTA



Några frågor om dig och ditt hushåll

Har du några andra synpunkter på trafikmiljön i norra Edsberg, specifika punkter i området som bör ses över eller förslag på förbättringar?

Vänligen fyll i dina kontaktuppgifter nedan om du vill ha skriftlig återkoppling av resultatet.

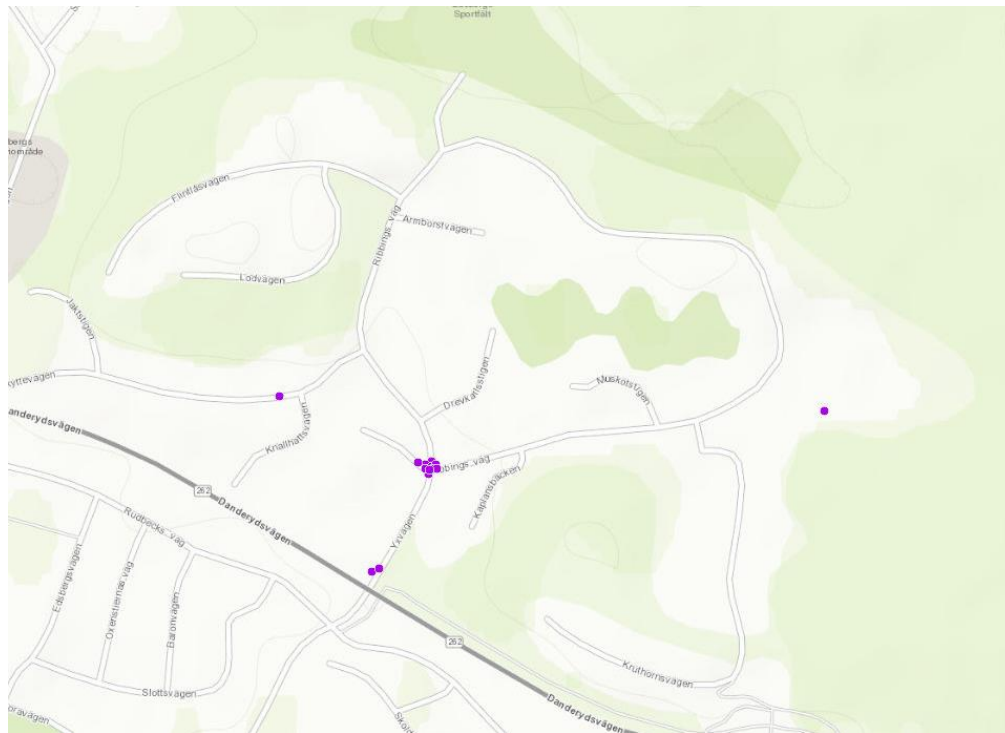
Namn

E-post

TILLBAKA

SKICKA

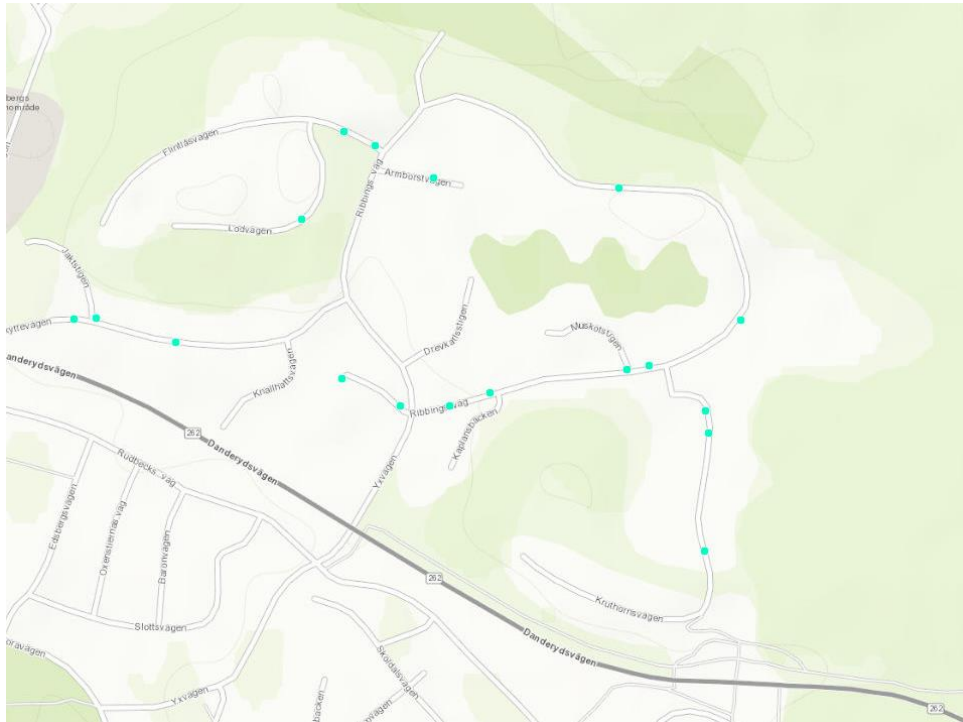
Bilaga 3 Kartfråga från enkätstudie



Figur 14. Kartfråga: Svårt att ta sig fram som bilist



Figur 15. Kartfråga: Bilister följer inte trafikregler



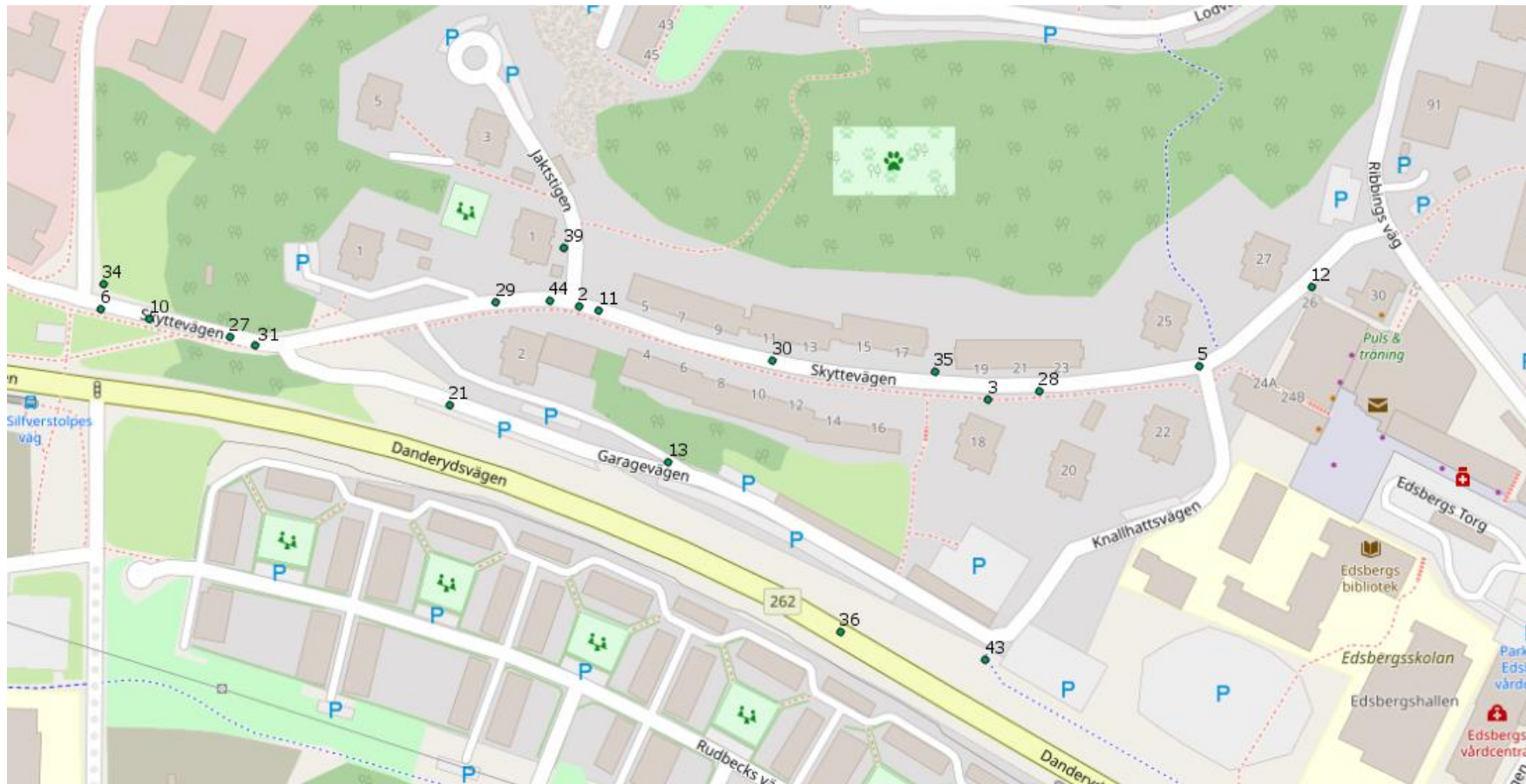
Figur 16. Kartfråga: Dålig vinterväghållning



Figur 17. Kartfråga: Smitväg

Bilaga 4 Samtliga synpunkter från dialogmötet

Följande synpunkter är uppdelade efter respektive problemområde. En karta med samtliga punkter för varje kategori följs av en tabell där synpunkterna förklaras.

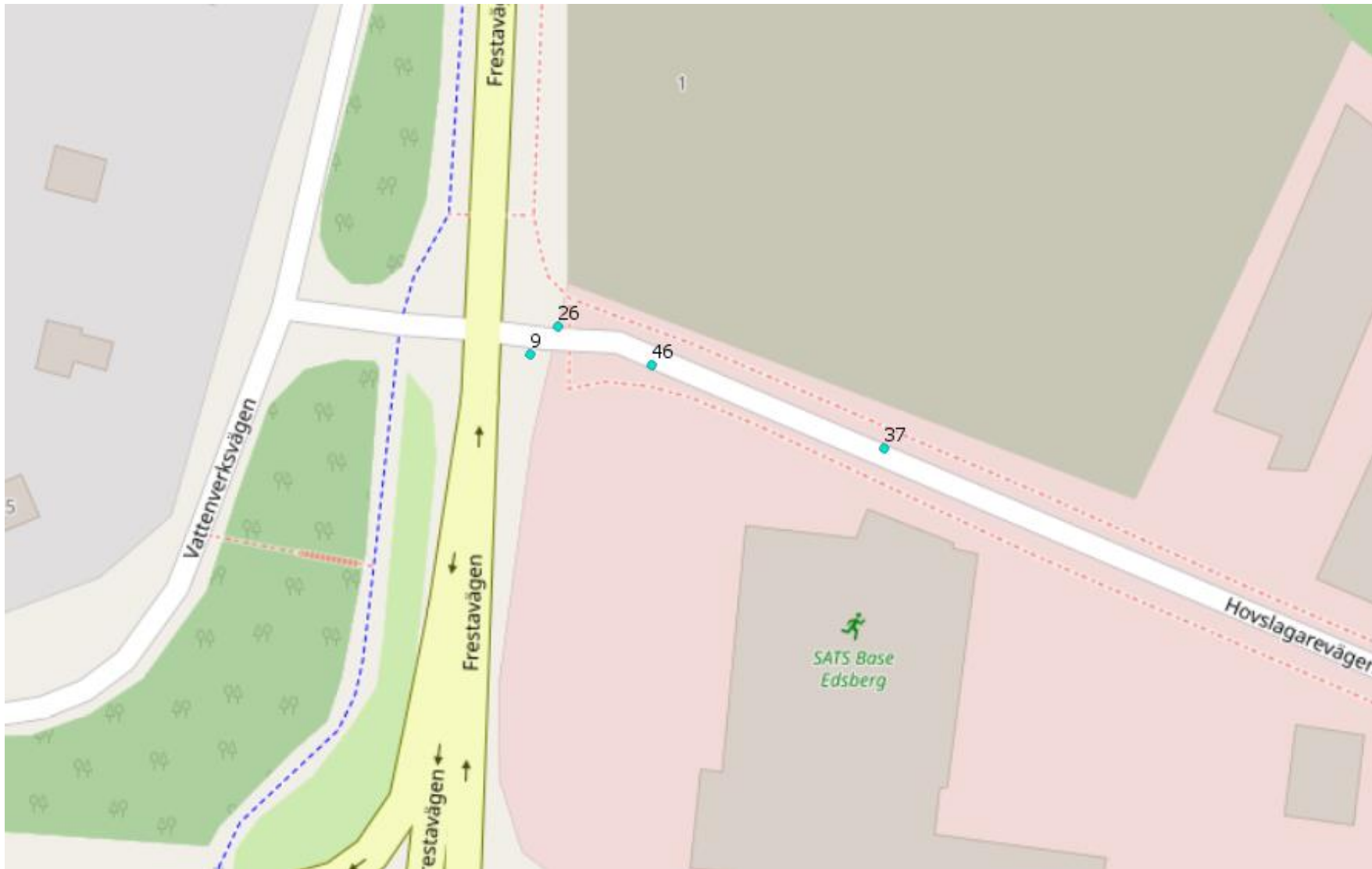


Figur 18. Synpunkter Skyttevägen med omnejd

Tabell 5. Synpunkter Skyttevägen med omnejd

Nummer	Kommentar
2	Knallhattsv. till Bäckv. - mycket höga hastigheter, mycket skolbarn, bullerstört

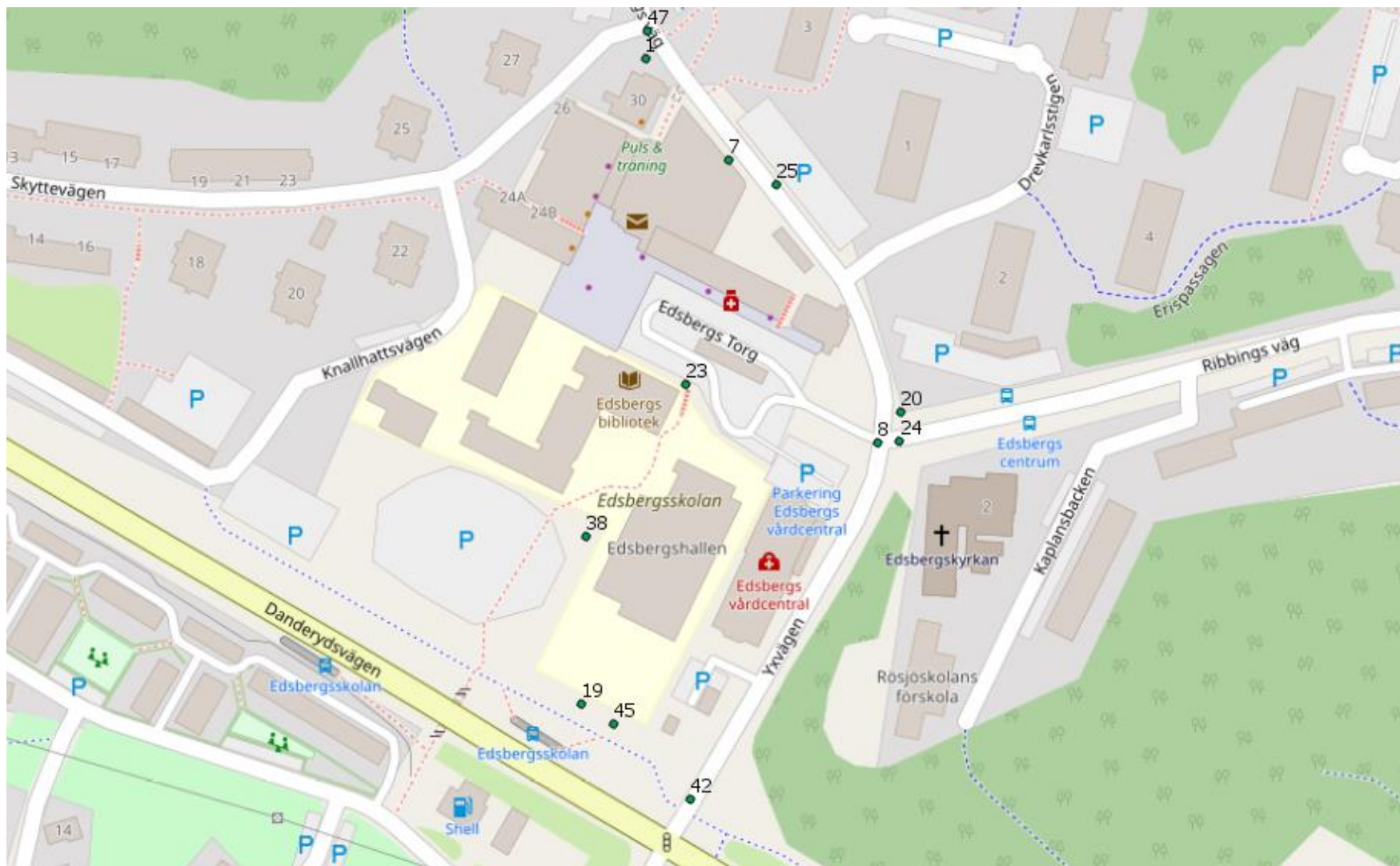
3	Trottoar saknas på södra sidan
5	Gupp har sjunkit
6	Förslag på chikaner eller spårvidshinder
10	Farligt övergångsställe. Bilister kommer fort och ser inte övergångsstället
11	Utfarter från Jaktstigen etc. Används som genomfartsväg. Ngt borde man göra åt det, t. ex. enkelrikta.
12	Också farligt övergångsställe där människor inte stannar.
13	Kommer också bli trafikökning här i samband med bebyggelse. För mycket trafik för den här gatan. Kan man stänga av Skyttevägen för genomfartstrafik?
21	Cykelvägen skulle kunna förlängas bort hit. Cykelvägen på punkt nr 11.
27	Farligt övergångsställe - dålig sikt och hög hastighet, dålig belysning, skymmande växtlighet.
28	Gångfartsområdet Skyttevägen - hög hastighet
29	Utfart- skyttevägen har många utfarter.
30	Skyttevägen olämplig för genomfart
31	Förslag på avstängning för alla utom bussen (nätrafiken)
34	En del påstår att hastigheten upphör efter korsningen med Bäckvägen (kommer via bilprovningen)
35	Fortsätter hålla hög hastighet. Skyltat gångfartsområde. Ingen som vet vad det är. Påbörjade gupp som sen togs bort. Vi vill ha tillbaka guppen. Halvmånarna är utbyggda av föreningen. För smala trottoarer, jättesvårt med snö och is. Många äldre.
36	Bromsar och gasar hastigt med bussarna.
39	Fattas en skylt med "lekande barn" vid Jaktstigen.
43	Här kör personer också väldigt fort. Här finns inga trottoarer, det är egentligen inte en väg utan bara en garageuppfart.
44	Dålig plogning av gångbanor på Skyttevägen vintertid. Sollentunahem har ena sidan, kommunen har den andra. Många barn kommer gående på väg till Edsbergsskolan, och folk kör väldigt fort.



Figur 19. Synpunkter Hovslagarevägen

Tabell 6. Hovslagarevägen

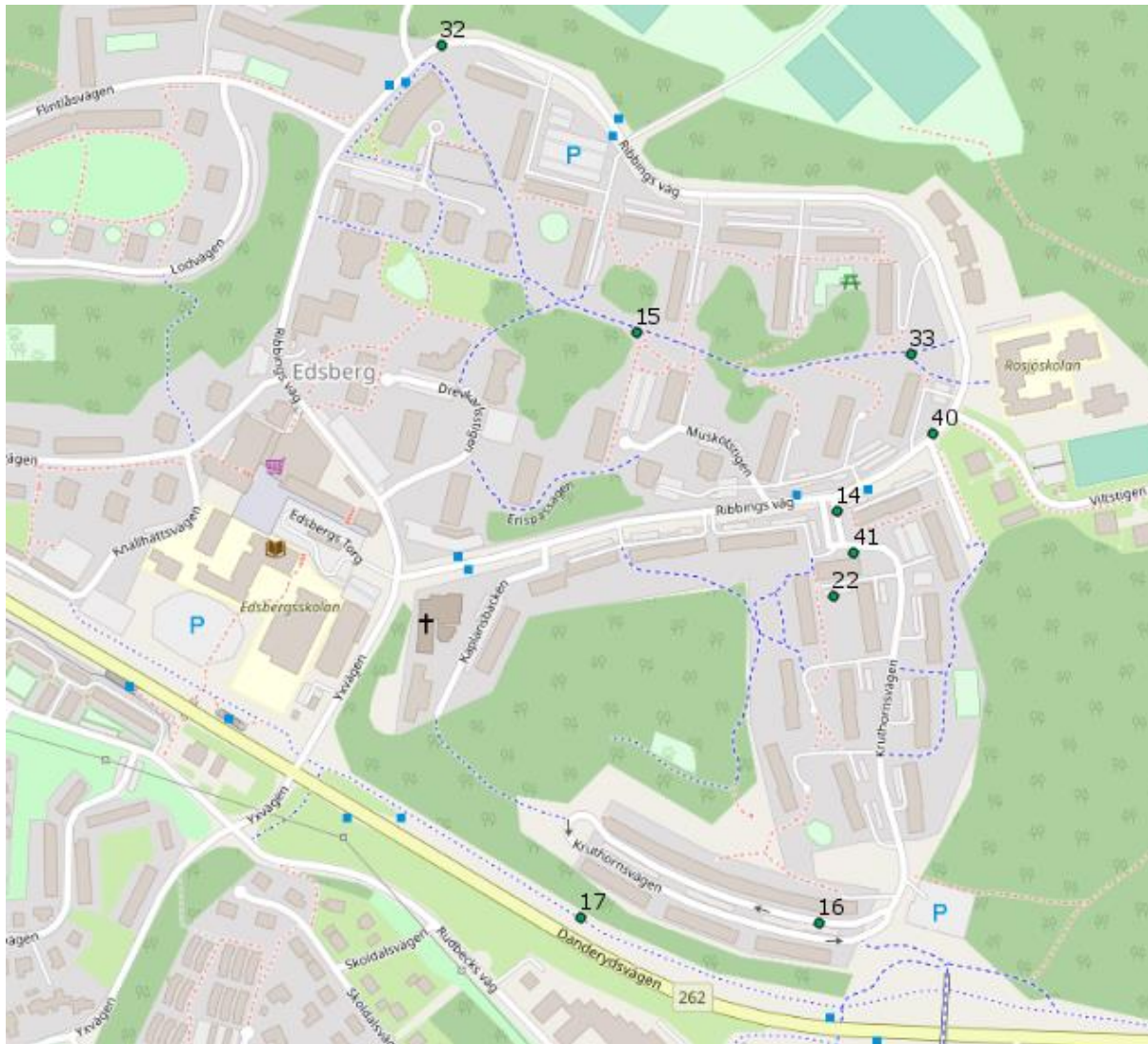
Nummer	Kommentar
9	Svårt att ta sig ut som trafikant (bil, cyklist, gående) pga stora trafikmängder
26	Hovslagarevägen/Frestavägen - förslag på trafikljus
37	Kan bli kö på Hovslagarevägen, svårt att komma ut på Frestavägen.
46	Problematiskt med hastigheterna längs hela vägen.



Figur 20. Synpunkter Edsbergs centrum

Tabell 7. Synpunkter Edsbergs centrum

Nummer	Kommentar
1	Smitväg förbi 2 rödljus till och från Hovslagarevägen, mycket byggtrafik till o från södra Väsjön - Sportfältet
7	Problem efter ÖG. Trappa från övergångsstället från Edsbergs centrum där folk springer över gatan. Förslag: Staket längs vägen så att det inte går att springa rakt ut på gatan
8	Dålig sikt i den korsningen. Förslag: Trafikljus
19	Gångtunnel under här. Bra! Vore säkrare med fler platser där man inte behöver blanda sig så mycket i trafiken.
20	Bra med gångtunnel här. Dock lite mörk (den som går ner till centrum).
23	Edsbergs torg - cykeltrafik på gångplan. Otrygg miljö som gående.
24	Korsning Yxvägen/Ribblings väg - dålig sikt, svårt att se trafik som kommer från Danderydsvägen.
25	För hög tillåten hastighet på Ribblings väg längs med Edsbergs centrum.
38	Belysningen har blivit bättre.
42	Mkt smittrafik till Skyttevägen pga att det är flaskhals i den här signalreglerade korsningen.
45	Dålig belysning på den här sträckan, obehagligt att gå här.
47	Otrygg trafiksituation även här. Mkt trafik. Hastigheterna är det stora problemet generellt.



Figur 21. Synpunkter Edsberg övrigt

Tabell 8. Synpunkter Edsberg övrigt

Nummer	Kommentar
14	Hela Ribbings väg ner mot Edsberg: Här är det cyklister som inte tar hänsyn till trottoarer.
15	Bra cykelväg. Välplanerat & fint.
16	Många barn som cyklar upp till Rösjöskolan. Problematiskt pga många barn som cyklar. Ska från Viltstigen in på Kruthornsvägen.
17	Asfalterat och avskilt tydligt en cykel- och gångväg. Mycket bra. Modell som skulle kunna användas på fler platser.
22	GC-väg väster om Kruthornsvägen - cyklister håller hög hastighet. Förslag om ökad information om trafikregler i skolorna.
32	Förslag på nytt övergångsställe
33	Trafikljus hindrande för bussen, snabba inbromsningar.
40	30-väg från skolan. De flesta kör betydligt snabbare än 30 km/h. Busshållplats på båda sidor där personer springer rakt över. Folk springer rakt över när de går av bussen, istället för att gå på ÖG. Människor missförstår 30-området.
41	Kruthornsvägen, det är 30 hela vägen. Många som inte respekterar 30-området. Borde vara t. ex farthinder.