



TRAFIKMILJÖN I ROTEBRO NULÄGESANALYS

2020-02-06

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 Rotebro med avseende på trafiksäkerhet och trygghet.

Nulägesanalysen innehåller följande moment: enkätundersökning, dialogmöten, hastighets- och trafikflödesmätningar, olycksstatistik 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 resultaten hos samtliga potentiella problemområden i trafikmiljön visar att 60 procent av de svarande upplever områdena som ganska små eller små problem. De områden som upplevs som mest problematiska är ”bilister följer inte trafikregler”, ”dåligt klippta häckar längs med vägar, korsningar, etc” 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 hastighetsdämpande åtgärder, bättre vinterväghållning/sandupptagning och fler/bredare trottoarer.

Ett dialogmöte med boende i området hölls den 10 september 2019. På dialogmötet deltog cirka 20 personer. De ämnen som diskuterades var gång- och cykeltrafik, barnens skolvägar samt hastigheter och regelefterlevnad. I flera avseenden speglade dialogmötet resultaten från enkäten. Ett flertal boende upplever att hastigheterna är för höga i området och att trafiksituationen kring Gröndalskolan är stressad. De boende hade också synpunkter om bland annat dålig tillgänglighet för gående och cyklister i vissa delar, otydlighet i korsningar och bristfällig sikt i korsningar.

Trafikmätningar har gjorts på 8 platser i området. De högsta trafikmängderna uppmättes på Allévägen och Holmbodavägen, vilket är rimligt i och med vägarnas uppsamlade funktion. Medelhastigheten uppmättes på merparten av platserna till lägre eller lika med hastighetsbegränsningen. 85-percentilen är dock högre än hastighetsbegränsningen på merparten av platserna.

Olycksstatistik har tagits ut för perioden 2014-2019. Under denna period skedde 39 olyckor varav majoriteten var lindriga eller måttliga olyckor. 21 av dem var singelolyckor, främst med fotgängare och cyklister. Majoriteten av olyckorna berodde på bristande vägbeläggning, halka och ojämnheter. Inga olyckor var allvarliga olyckor eller dödsolyckor.

Ett platsbesök genomfördes i området våren 2019. Under platsbesöket studerades bland annat hastighetsgränser, gång- och cykelbanor, busshållplatser, farthinder, skyltning, siktförhållanden och beläggning. Under platsbesöket konstaterades det bland annat att vissa trottoarer kan behöva breddas, att separerade cykelbanor saknas och att flera hållplatser saknar väderskydd och tillgänglighetsanpassning.

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	5
1.1	Bakgrund	5
1.2	Syfte	5
1.3	Avgränsning av området.....	6
1.4	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	19
3.1	Genomförande.....	19
3.2	Resultat	19
4	Trafikmätningar	21
4.1	Genomförande.....	21
4.2	Resultat	22
5	Olycksstatistik	23
5.1	Genomförande.....	23
5.2	Resultat	23
6	Platsbesök.....	24
6.1	Genomförande.....	24
6.2	Resultat	24
6.2.1	Översikt	24

6.2.2	Hastighetsprofil.....	25
6.2.3	Gång- och cykelbanor	25
6.2.4	Övergångsställen.....	26
6.2.5	Busshållplatser	26
6.2.6	Farthinder	26
6.2.7	Beläggning och underhåll	27
6.2.8	Skyltning.....	27
6.2.9	Övrigt.....	27
7	Andra projekt i kommunal regi som påverkar området ...	28
7.1	Säkra skolvägar.....	28
7.2	Parkeringsplan för Sollentuna kommun.....	28
7.3	Cykelplan för Sollentuna kommun.....	28
7.4	Belysning som ett verktyg för ökad trygghet.....	29
	Bilaga 1 Inbjudan.....	30
	Bilaga 2 Enkätfrågor	32
	Bilaga 3 Kartfråga från enkätstudie	40
	Bilaga 4 Samtliga synpunkter från dialogmötet	42

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 stort 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.

1.2 Syfte

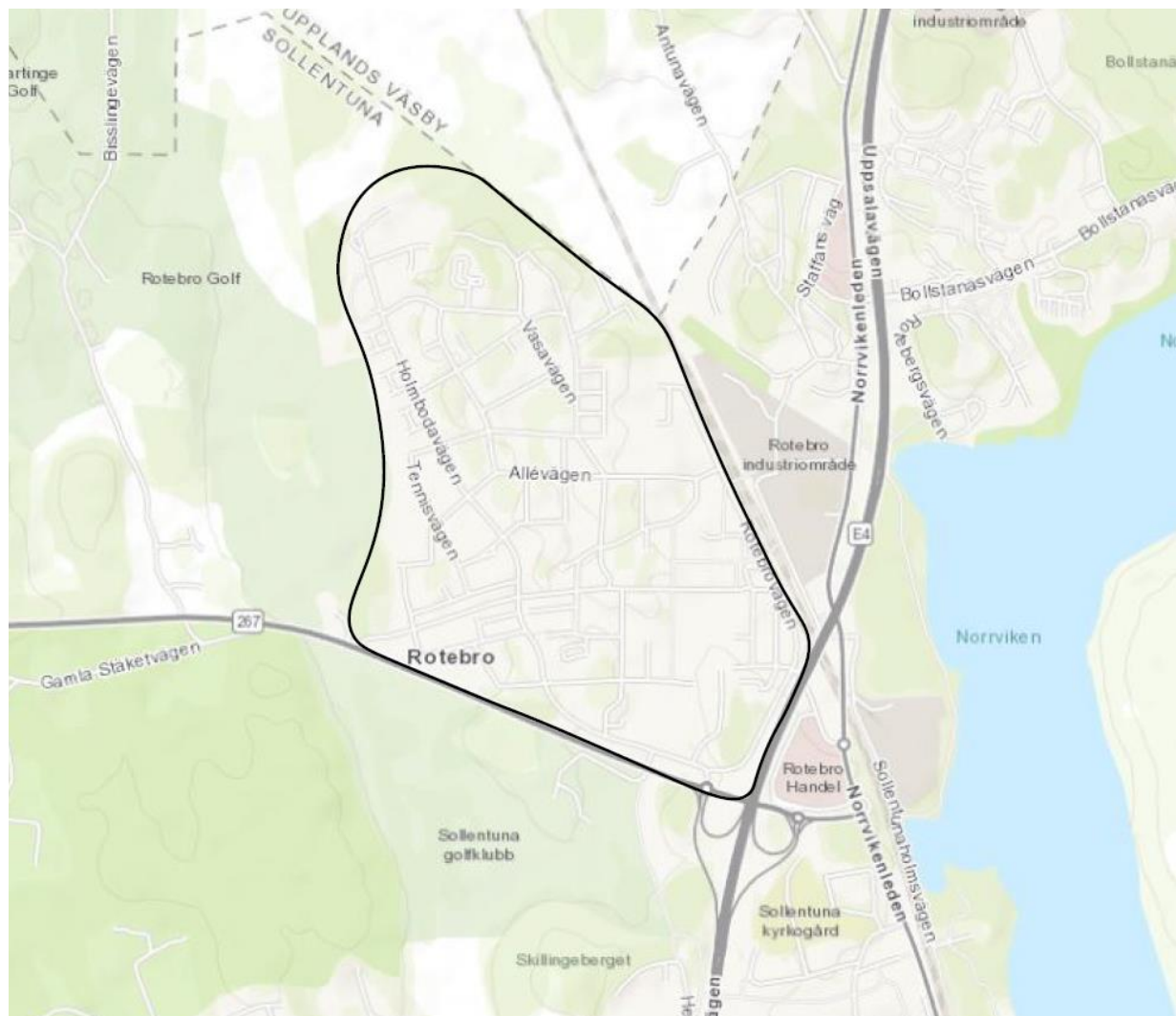
Syftet med denna rapport är att beskriva dagens situation i Rotebro med avseende på trafiksäkerhet och trygghet. Nulägesbeskrivningen ligger till grund för det åtgärdsförslag som presenteras för området. Åtgärder kommer att läggas fram till Natur- och tekniknämnden för beslut och genomförande.

Ett viktigt delmål i arbetet med Rotebro 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.

1.3 Avgränsning av området

Rotebro ligger i norra Sollentuna kommun, cirka 6 kilometer från Sollentuna centrum. Det studerade området begränsas i öster och söder av tydliga barriärer i form av järnvägen, E4 och väg 267. Norrut gränsar området till Upplands Väsby kommun. I väster gränsar området till grönområden och golfbana. Se avgränsning i Figur 1. I de centrumnära delarna vid Rotebro pendeltågsstation består bebyggelsen främst av radhus och flerfamiljshus, medan områdena längre ifrån centrum består av villor och kedjehus.

De största vägarna i Rotebro är Holmbodavägen, Rotebrovägen och Allévägen. Det finns två kopplingar för bil till området som ansluter till de större vägarna. Den ena är via Norrvikenleden och Konsumentvägen, som ansluter till Rotebrovägen, som i sin tur ansluter till Allévägen. Den andra är via väg 267, som ansluter till både Holmbodavägen och Rotebrovägen. Båda kopplingarna ansluter till området söderifrån. Det finns två gångbroar över järnvägen samt en tunnel vid pendeltågstationen. Under och över väg 267 finns en tunnel och en gångbro och under E4 finns en passage för gående.



Figur 1. Områdesavgränsning

1.4 Kommunens riktlinjer och planer

Arbetet med Trygg i trafiken behöver harmoniseras 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.

2 Enkätundersökning

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

2.1 Genomförande

Länken till webbenkäten gick ut med post i maj 2019 till drygt 2 000 hushåll i Rotebro, tillsammans med inbjudan till dialogmötet den 10 september 2019. Samtliga i hushållet var inbjudna att svara så länge de var äldre än 15 år. 165 enkätsvar har kommit in. Det ger en uppfattning av de boendes upplevelse av trafikmiljön i Rotebro, men är inget statistiskt säkerställt underlag.

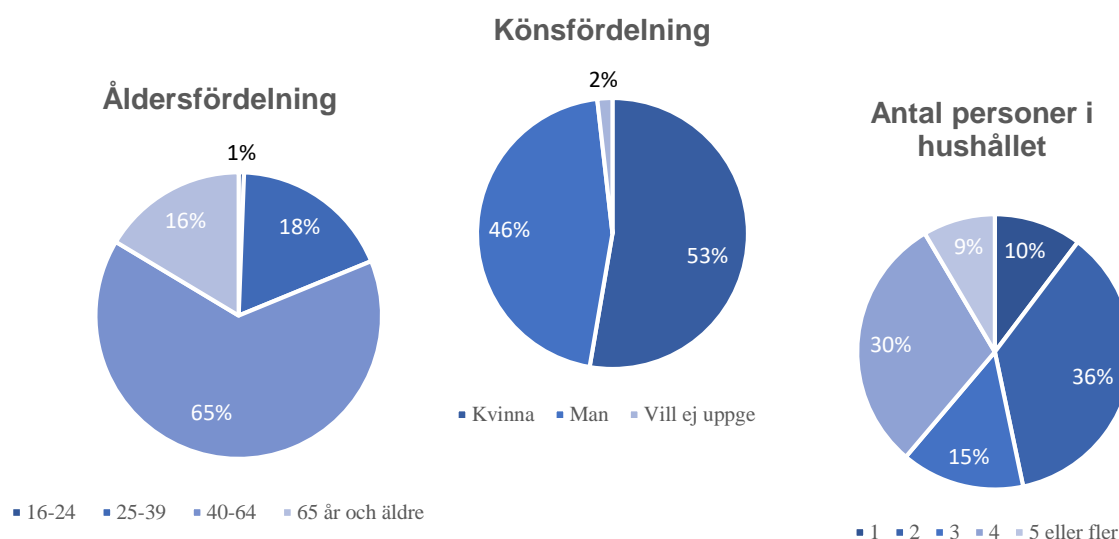
Enkäten innehöll frågor om ålder, kön, tillgång till olika färdsätt, resvanor, värdering av olika problem med trafikmiljön i Rotebro, prioritering av olika trafiksäkerhetsåtgärder (både beteendepåverkande och fysiska) och trafikslag samt möjlighet att lämna synpunkter och kontaktuppgifter för skriftlig 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 165 personer som svarade på enkäten. Majoriteten av de svarande, 65 procent, är i åldersspannet 40–65 år. 18 procent är mellan 25-39 år, 16 procent är 65 år eller äldre och en procent är mellan 16-24 år. Könsfördelningen är 53 procent kvinnor och 46 procent män. Två procent av de svarande har ej uppgett kön. Drygt en tredjedel av de svarande bor i hushåll om två personer och drygt hälften bor i hushåll om tre eller fler personer. En tiondel har angett att de bor i singelhushåll.



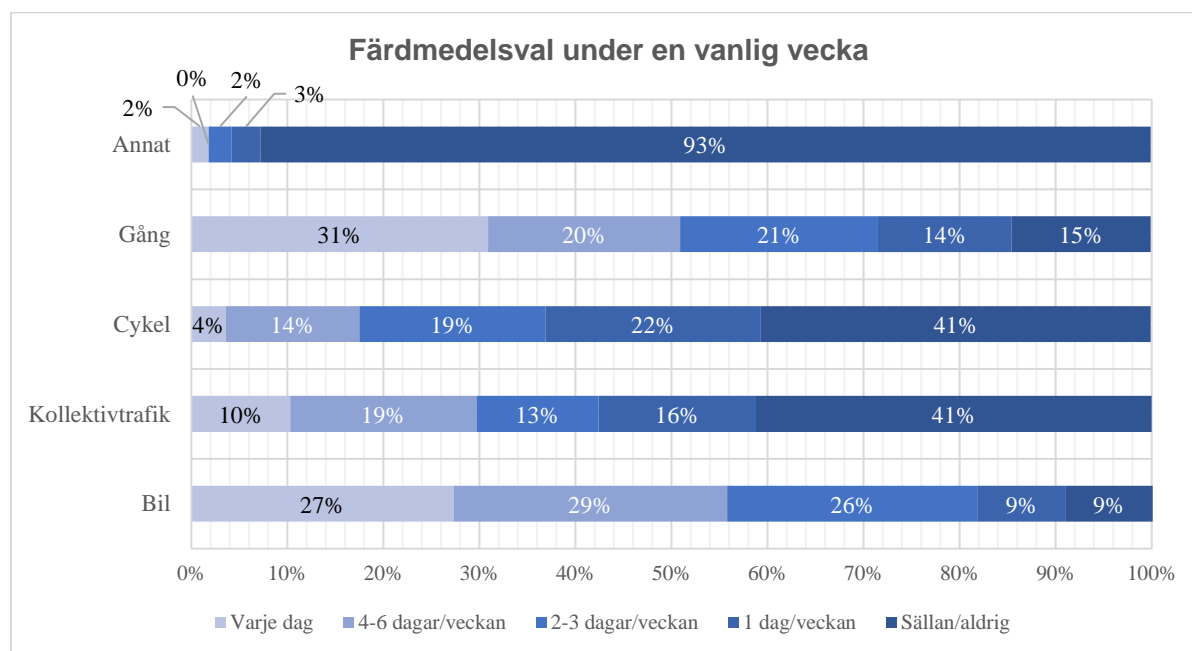
Figur 2. Åldersfördelning, könsfördelning och antal personer i hushållet hos de svarande

2.2.2 Tillgång till olika färdmedel

En stor andel, 94 procent, av de svarande i Rotebro har körkort. Av dessa har 72 procent alltid tillgång till bil och 23 procent svarar att de oftast har tillgång till bil. 81 procent svarar att de alltid har tillgång till cykel.

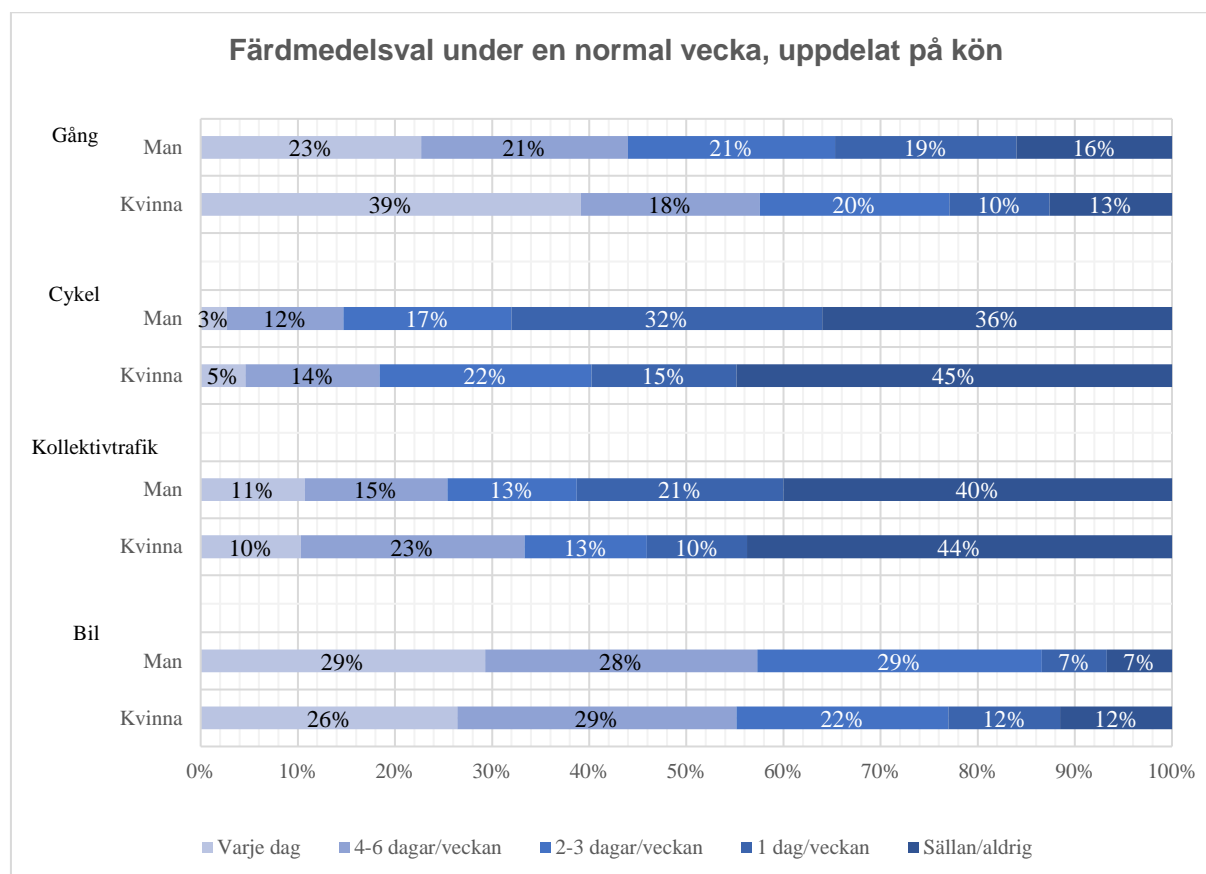
2.2.3 Färdmedelsanvändning

De tillfrågade i Rotebro har svarat på hur ofta de använder olika färdmedel för sina dagliga resor, dvs. resor till och från arbetet, för fritidsaktiviteter och för inköp, under en vanlig vecka, se Figur 3. Det vanligaste färdmedlet är gång. 31 procent anger att de går varje dag. Bil används också frekvent. 27 procent anger att de reser med bil dagligen. Bil är också det färdmedel som används i störst utsträckning. 29 procent anger att de reser med bil 4-6 dagar i veckan och 26 procent anger att de reser med bil 2-3 gånger i veckan. En ganska liten andel reser med kollektivtrafik respektive cykel varje dag. 41 procent anger att de sällan eller aldrig åker kollektivt under en vanlig vecka. Lika många har angett att de sällan eller aldrig cyklar.



Figur 3. Färdmedelsval under en vanlig vecka

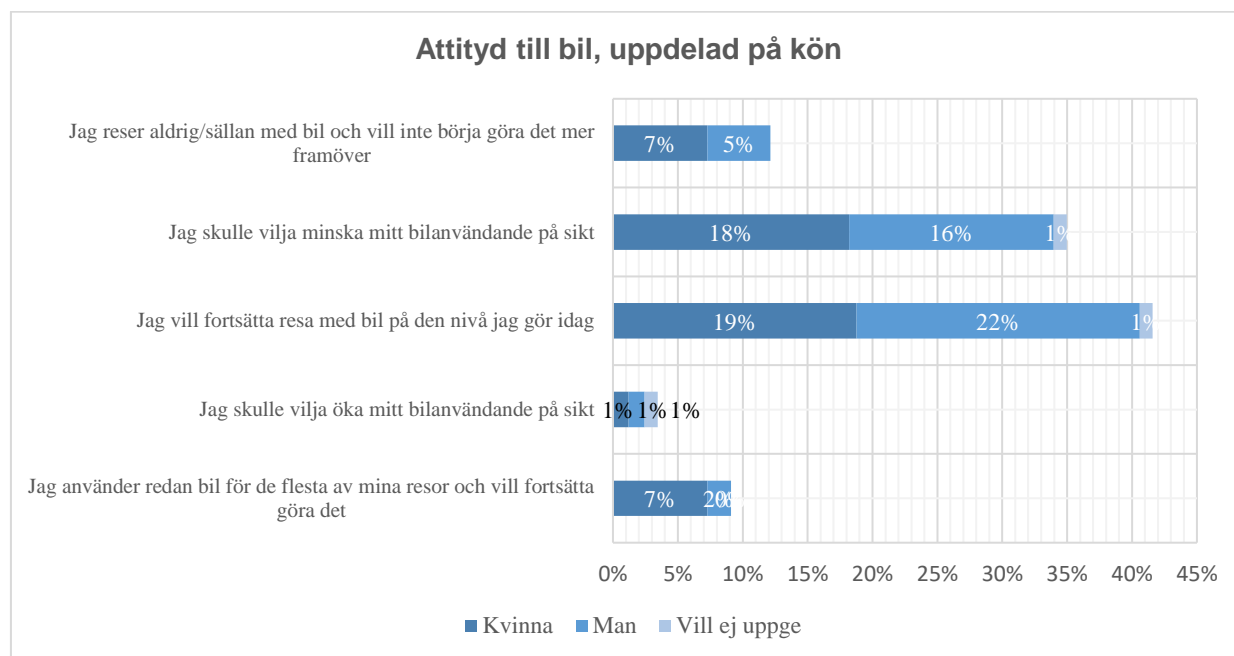
Resandet under en normal vecka uppdelat på kön redovisas i Figur 4. Kvinnorna promenerar i något större utsträckning än vad männen gör, och männen reser något mer med bil än vad kvinnorna gör. I övrigt visar resultatet inga stora skillnader mellan mäns och kvinnors färdmedelsval.



Figur 4. Färdmedelsval under en vanlig vecka, uppdelat på kön

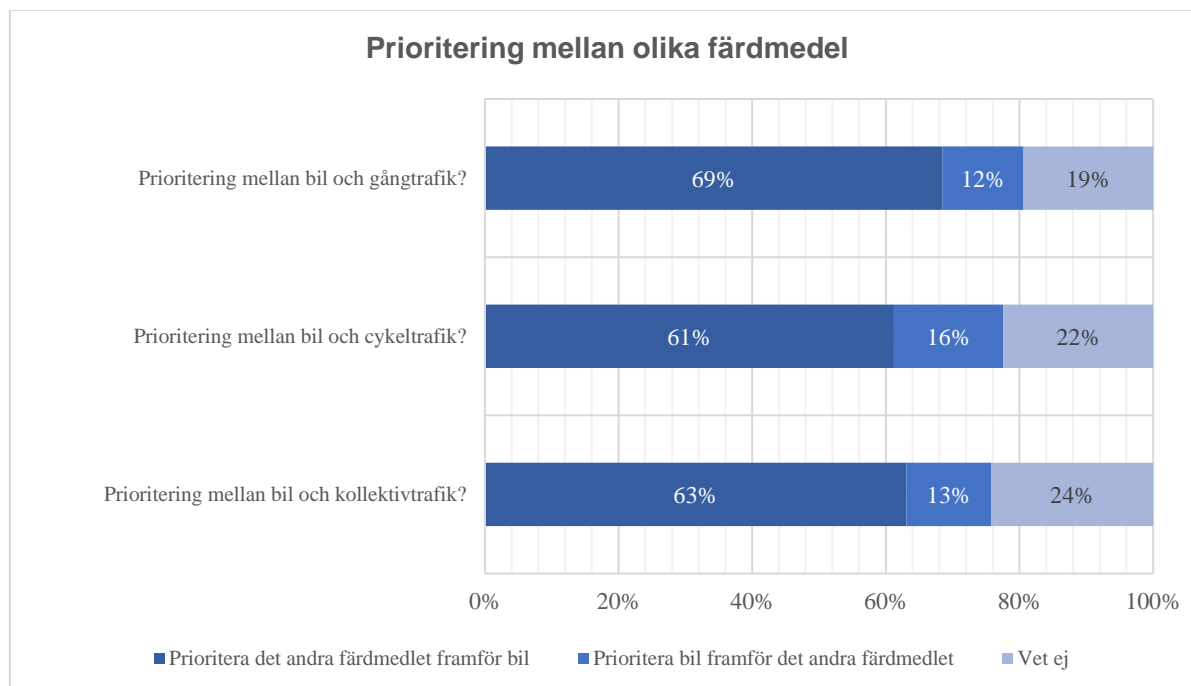
2.2.4 Attityd till bil och prioritering av färdmedel

Enkäten innefattar en fråga om attityd till bil och andra färdmedel. Detta är av intresse för att ta reda på 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 visas sammanställningen av de svarandes attityd till bil samt av de svarandes resvanor, uppdelat på kön. Drygt en tredjedel av de svarande har en positiv attityd till att minska sitt bilresande. En större andel, drygt 40 procent, vill fortsätta resa med bil i samma utsträckning som de gör idag. Nästan en tiondel har svarat att de använder bil i de flesta ärenden och vill fortsätta göra det. Drygt 10 procent anger att de aldrig eller sällan reser med bil och att de inte heller vill börja göra det mer framöver. En liten andel, 3 procent, vill öka sitt bilanvändande på sikt. Det är inga stora skillnader mellan hur män och kvinnor har svarat.



Figur 5. Attityd till bil, uppdelad på kön

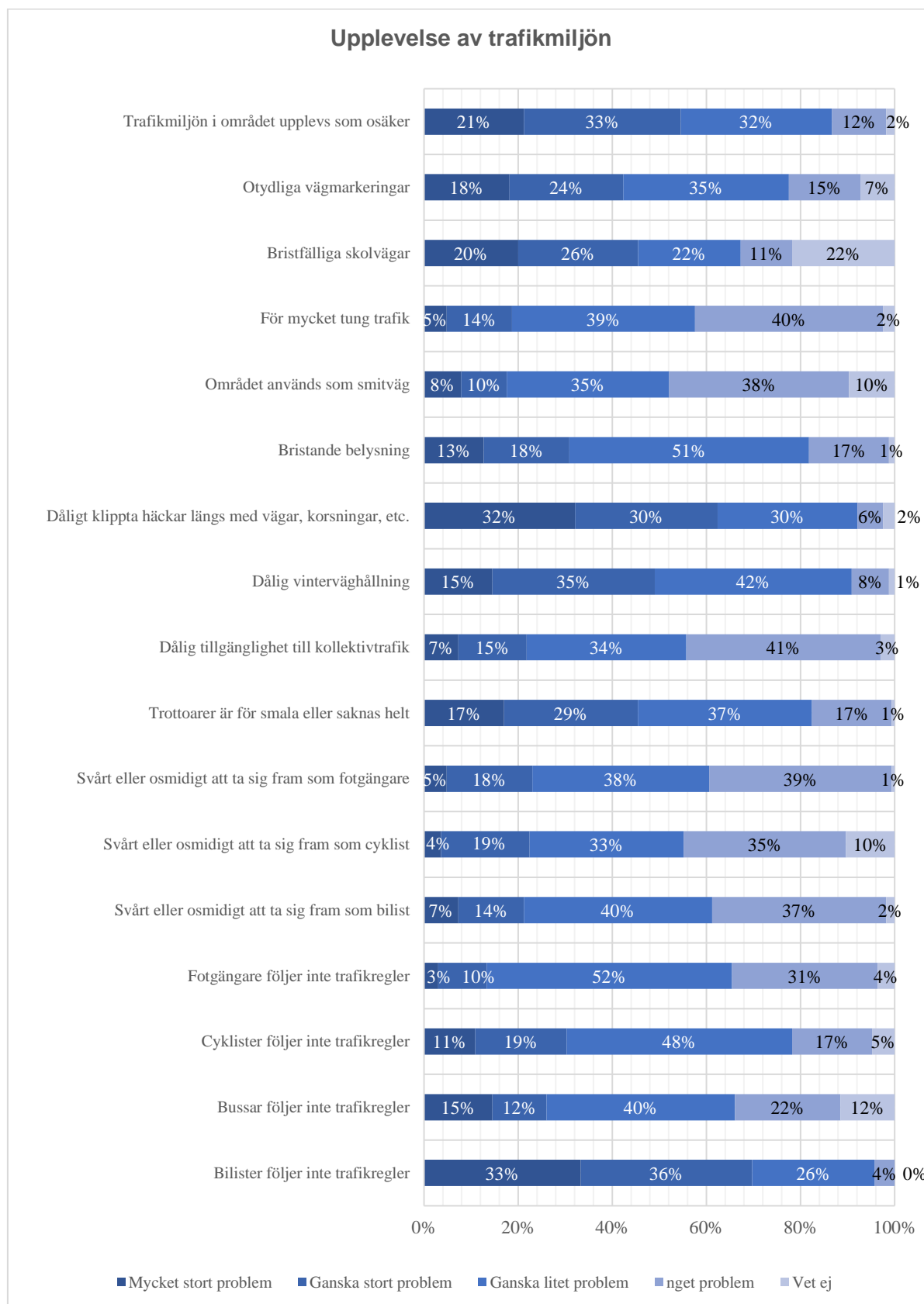
Trafikplanering handlar i många fall om kompromisser mellan de olika trafikslagens behov. Det är dock möjligt att prioritera ett trafikslag framför andra för att kunna anpassa trafikmiljön efter de behov som finns på platsen. I Figur 6 sammanställs de svarandes åsikter om vilka trafikslag som de tycker bör prioriteras i området. De boende i Rotebro tycker till stor del att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras framför biltrafik. Runt en femtedel av de tillfrågade har svarat ”vet ej” på respektive alternativ.



Figur 6. Prioritering mellan olika färdmedel

2.2.5 Upplevelse av trafikmiljön

De boende i Rotebro har svarat på hur de upplever trafikmiljön i området. Figur 7 visar ett antal potentiella problemområden där de tillfrågade har fått svara på om de upplever problem, och i sådana fall till vilken grad.



Figur 7. Upplevelse av trafikmiljön i Rotebro

Den generella upplevelsen av trafikmiljön är mer positiv än negativ. En sammanslagning av resultaten 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 35 procent. 21 procent av dessa upplever ganska stora problem och 14 procent upplever mycket stora problem.

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

- ”Fotgängare följer inte trafikregler” – 83 procent
- ”För mycket tung trafik” – 79 procent
- ”Svårt eller osmidigt att ta sig fram som bilist” – 77 procent
- ”Svårt eller osmidigt att ta sig fram som fotgängare” – 76 procent

De områden som upplevs som mest problematiska (väldigt eller ganska stort problem) är följande:

- ”Bilister följer inte trafikregler” – 70 procent
- ”Dåligt klippta häckar längs med vägar, korsningar, etc.” – 62 procent
- ”Trafikmiljön i området upplevs som osäker” – 55 procent

Andra områden som en större andel är mindre nöjda över är följande:

- ”Bristfälliga skolvägar” – 46 procent
- ”Trottoarer är för smala eller saknas helt” – 46 procent
- ”Dålig vinterväghållning” – 30 procent
- ”Otydliga vägmarkeringar” – 42 procent

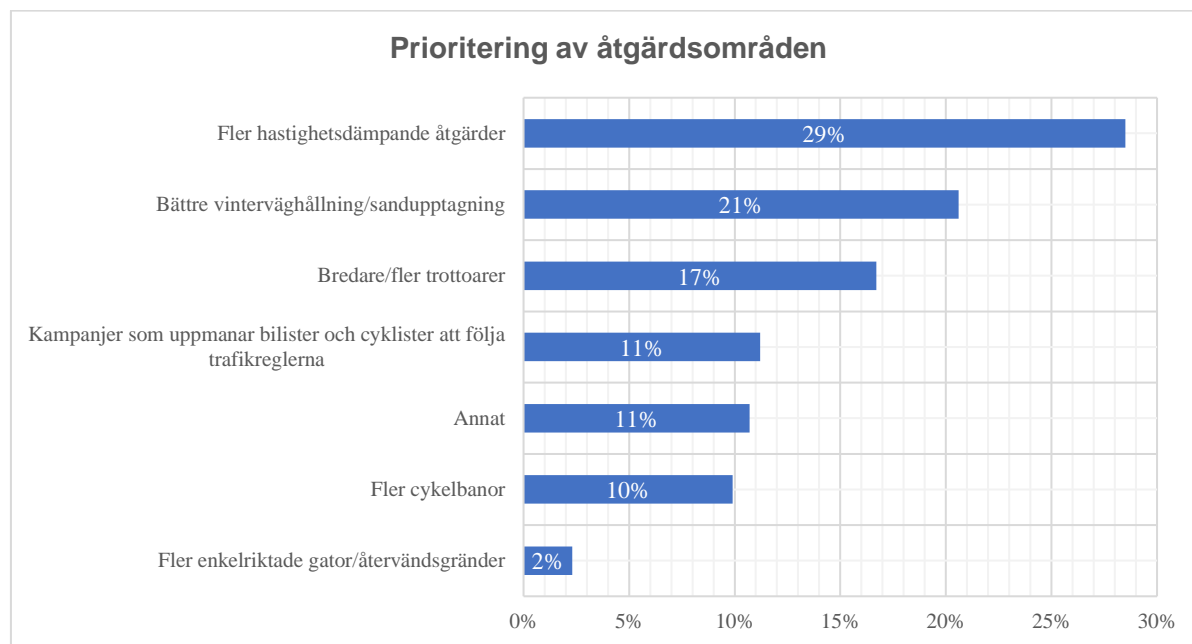
Den generella upplevelsen av trafikmiljön skiljer sig något mellan män och kvinnor. En större andel av kvinnorna än av männen (39 respektive 31 procent) har angett att något av områdena är ett mycket stort eller stort problem. Områdena där skillnaderna är störst och där kvinnor upplever att trafikmiljön är sämre är följande:

- ”Trottoarer är för smala eller saknas helt” - 18 procentenheter fler kvinnor
- ”Bristande belysning” - 17 procentenheter fler kvinnor
- ”Dålig tillgänglighet till kollektivtrafik” - 16 procentenheter fler kvinnor

Ett område upplever män som mer problematiskt (ganska eller mycket stort problem) med 3 procentenheter mer än kvinnorna, ”Dåligt klippta häckar längs med vägar, korsningar, etc.”. Dock tycker en stor andel av både männen och kvinnorna att detta är ett mycket stort problem, 28 respektive 35 procent. En stor andel, 33 procent av männen och 33 procent av kvinnorna är också enade om att området ”bilister följer inte trafikregler” utgör ett mycket stort problem.

2.2.6 Prioritering av åtgärdsområden

De tillfrågade i Rotebro har fått svara på vilka åtgärdsområden de anser ska prioriteras. Det vanligast förekommande svaret är fler hastighetsdämpade åtgärder (29 procent), följt av bättre vinterväghållning/sandupptagning (21 procent). Lägst prioriteringsgrad har fler cykelbanor (10 procent) och fler enkelriktade gator/återvändsgränder (2 procent) fått. Se Figur 8.



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 497 markeringar. De problem som fick flest markeringar var: bilister följer inte trafikregler (167 markeringar), dåligt klippta häckar längs med vägar, korsningar, etc. (56 markeringar) samt bristfällig skolväg (49 markeringar).

I Tabell 1 har de problem som upplevs i området samt vilka geografiska platser som markerats sammanställts. I kartan i Figur 9 finns en överblick över alla punkter som rapporterats in.

Tabell 1. Antal rapporterade punkter per kategori i kartfrågan

Problemområde	Antal markeringar
Bilister följer inte trafikregler (t.ex. hastigheter)	167
Övrigt	64
Dåligt klippta häckar längs med vägar, korsningar, etc.	56
Bristfällig skolväg	49
Otydlig vägmarkering	32
Trottoarer är för smala eller saknas helt	31
Dålig vinterväghållning	23
Svårt att ta sig fram som fotgängare	13
Bristande belysning	12
Smitväg	12
Bussar följer inte trafikregler (t.ex. hastigheter)	11
Svårt att ta sig fram som cyklist	9
Svårt att ta sig fram som bilist	8
Dålig försörjning med kollektivtrafik	4
För mycket tung trafik	3
Fotgängare följer inte trafikregler	2
Cyklister följer inte trafikregler	1



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.

Att bilister inte följer trafikregler upplevs som ett problem i hela området, men enkäten tyder på att problemet upplevs vara störst på Holmbodavägen, Allévägen, Ragnar Lundqvists väg och Gröndalsvägen i anslutning till Gröndalsskolan. De flesta kommentarer behandlar att bilister upplevs köra för fort.

Bristfällig skolväg har rapporterats på flera platser, men det finns en klar tyngdpunkt vid Gröndalsskolan, där många upplever trafiksituationen som problematisk.

Även klippningen av häckar upplevs vara bristfällig, men inte med någon tydlig tyngdpunkt på någon särskild plats. Siktskymmande häckar upplevs som ett trafiksäkerhetsproblem, särskilt vid korsningspunkter.

Otydlig vägmarkering har rapporterats framförallt längs Holmbodavägen, Allévägen och Rotebrovägen. Några konkreta exempel är skymda skyltar och slitna övergångsställen, otydlig reglering för väjningsplikt på Holmbodavägen, otydlig hastighetsbegränsning längs Rotebrovägen och otydlig reglering för cyklister längs Rotebrovägen.

Den mest förekommande upplevda bristen vad gäller vägmarkeringar gäller cirkulationsplatsen Rotebrovägen/Stäketvägen, där det upplevda problemet är att tillfarten är tillräckligt bred för två körfält, men inte är markerad med målning för två körfält.

3 Dialogmöte

3.1 Genomförande

Inbjudan till dialogmötet gick ut till drygt 2 000 hushåll i Rotebro (se inbjudan i Bilaga 1 – Inbjudan) tillsammans med länken till webbenkäten. På dialogmötet deltog cirka 20 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 olika 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 (se Bilaga 4 – Samtliga synpunkter från dialogmötet) kan läsaren ta del av samtliga punkter som identifierades under dialogmötet.

Flera deltagare på dialogmötet påpekade att hastigheterna upplevs som för höga i hela Rotebro, i synnerhet på Holmbodavägen. Ett flertal vill se lägre hastighetsgränser och fler åtgärder för hastighetsefterlevnad i Rotebro. Utöver detta var ett antal problempunkter återkommande utpekade.

Området kring Gröndalsskolan upplevs fungera dåligt med för höga hastigheter och en stressad trafiksituation. Avsmalningen utanför skolan upplevs inte förbättra situationen. Övergångsstället i korsningspunkten Vasavägen/Gröndalsvägen slutar inte i en gångbana. Deltagarna menade vidare att gång- och cykelbanan i Gröndalsvägens förlängning används som smitväg.

Korsningen mellan Holmbodavägen och Almsättersvägen upplevs som otydlig, med för hög skyltad hastighet och blandade signaler, då det är skyltat med ny hastighetsbegränsning precis innan ett upphöjt övergångsställe. Punkten är kritisk då många skolbarn passerar korsningen. Det upplevs som osäkert att ta sig fram både som gående och cyklist.

Korsningen mellan Ytterbyvägen och Holmbodavägen upplevs som otydlig. Väjningsplikt råder, dock är efterlevnaden dålig. Skyltningen sitter för långt från vägbanan och skymms av buskage under sommartid. Ytterbyvägen pekas också ut som en väg med dålig hastighetsefterlevnad, särskilt väster om Holmbodavägen. Det saknas även belysning, vilket förstärker känslan av en otrygg trafiksituation.

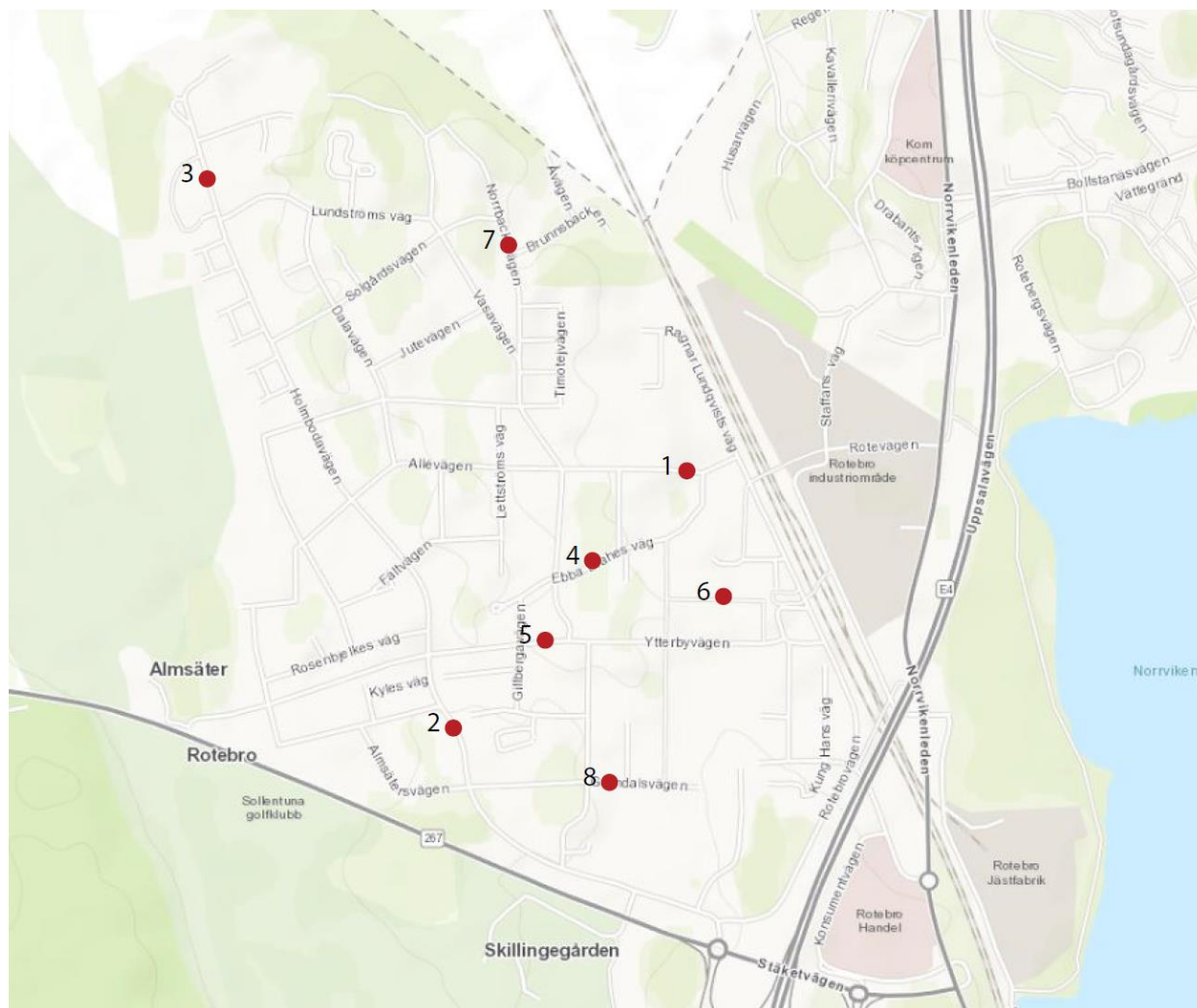
Området kring Rotebrovägen/Ragnar Lundqvists väg och vidare förbi E4 fungerar dåligt. Tillgängligheten för gående och cyklister upplevs som undermålig. Övergångsstället från gångbron till Rotebro station över Rotebrovägen upplevs som trafikfarligt.

Dålig sikt i korsningspunkter är ett återkommande upplevt problem, särskilt i korsningspunkten mellan Allévägen och Vasavägen.

4 Trafikmätningar

4.1 Genomförande

För att få en överblick över trafikmängder och hastigheter i Rotebro har trafikmätningar genomförts på 8 punkter i området. Mätningen genomfördes under sju dagar i september 2018. I Figur 10 visas placeringen av mätpunkterna.



Figur 10. Mätpunkter i Rotebro

4.2 Resultat

I Tabell 2 visas resultatet från trafik- och hastighetsmätningarna i Rotebro.

Tabell 2. Resultat från trafik- och hastighetsmätningar i Rotebro

ID	Mätår 2018	Medeldygnstrafik			Hastighet (km/h)			
		Vardag	Helg	Vecka	Maxtimme	Skyltad hastighet	Medelhas t.	85-percentilen
1	Allévägen	2 140	1 780	2 037	259	30	30	35
2	Holmbodavägen 2	2 441	2 032	2 324	276	50	35	42
3	Holmbodavägen 109	848	732	815	99	30	33	40
4	Ebba Brahes väg	265	103	218	47	30	27	33
5	Ytterbyvägen	346	205	306	49	30	30	36
6	Gillbostråket	45	22	39	10	Gångfart	12	17
7	Norrbackavägen	284	245	273	47	30	27	32
8	Gröndalsvägen	688	258	565	131	30	20	25

De största trafikmängderna är uppmätta på mätpunkterna på Allévägen och Holmbodavägen 2, där dygnstrafiken är drygt 2000 fordon och maxtimme trafiken är cirka 270 fordon. Mätpunkten på Allévägen ligger i anslutning till Rotebro centrum, Rotebrovägen och villaområdet i Rotebro, vilket förklarar trafikmängderna. Holmbodavägen fungerar som anslutningsväg till och från villaområdet, vilket förklarar högre trafikmängder även här. Andra mätpunkter med högre trafikmängder är Holmbodavägen 109 och Gröndalsvägen, där 99 respektive 131 fordon uppmättes i maxtimmen. Resterande mätpunkter uppmätte 50 eller färre fordon i maxtimmen.

Samtliga vägar har en hastighetsbegränsning på 30 km/h, undantaget Holmbodavägen 2 där hastighetsbegränsningen är 50 km/h. Medelhastigheten varierar på de olika gatorna, men i de flesta fall är medelhastigheten lägre eller lika med hastighetsbegränsningen. 85-percentilen är högst på Holmbodavägen 109 och Ytterbyvägen, där 85 procent av den totala trafiken höll en hastighet på 40 respektive 36 km/h eller lägre. Mätpunkten på Gillbostråket hade en medelhastighet på 12 km/h. 85-percentilen är 17 km/h, vilket är relativt höga hastigheter i och med att stråket är ett gångfartsområde. Gångfartsområde innebär att fordonstrafik ska framföras på gåendes villkor.

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 39 olyckor i Rotebro under den aktuella perioden. Majoriteten av olyckorna är lindriga eller måttliga olyckor. Inga olyckor var allvarliga olyckor eller dödsolyckor. 21 av olyckorna var singelolyckor varav 10 med fotgängare, 7 singelolyckor med cykel samt 3 singelolyckor med personbilar. Majoriteten av både singelolyckorna och övriga olyckor uppstod på grund av bristande vägbeläggning i form av halka, ojämnheter eller lutningar. 5 olyckor uppstod mellan fotgängare och personbil, varav 3 var av måttlig svårighetsgrad och 2 av lindrig svårighetsgrad. I tabellen nedan visas en sammanställning av de inträffade olyckorna, fördelade på svårighetsgrad.

Tabell 3. Antal olyckor fördelat på svårighetsgrad

Svårighetsgrad	Antal olyckor 2014-2019
Dödsolyckor	0
Allvarliga olyckor	0
Måttliga olyckor	15
Lindriga olyckor	20
Osäker eller okänd svårighetsgrad	1
Ej personskaadeolyckor	3
Totalt	39

6 Platsbesök

6.1 Genomförande

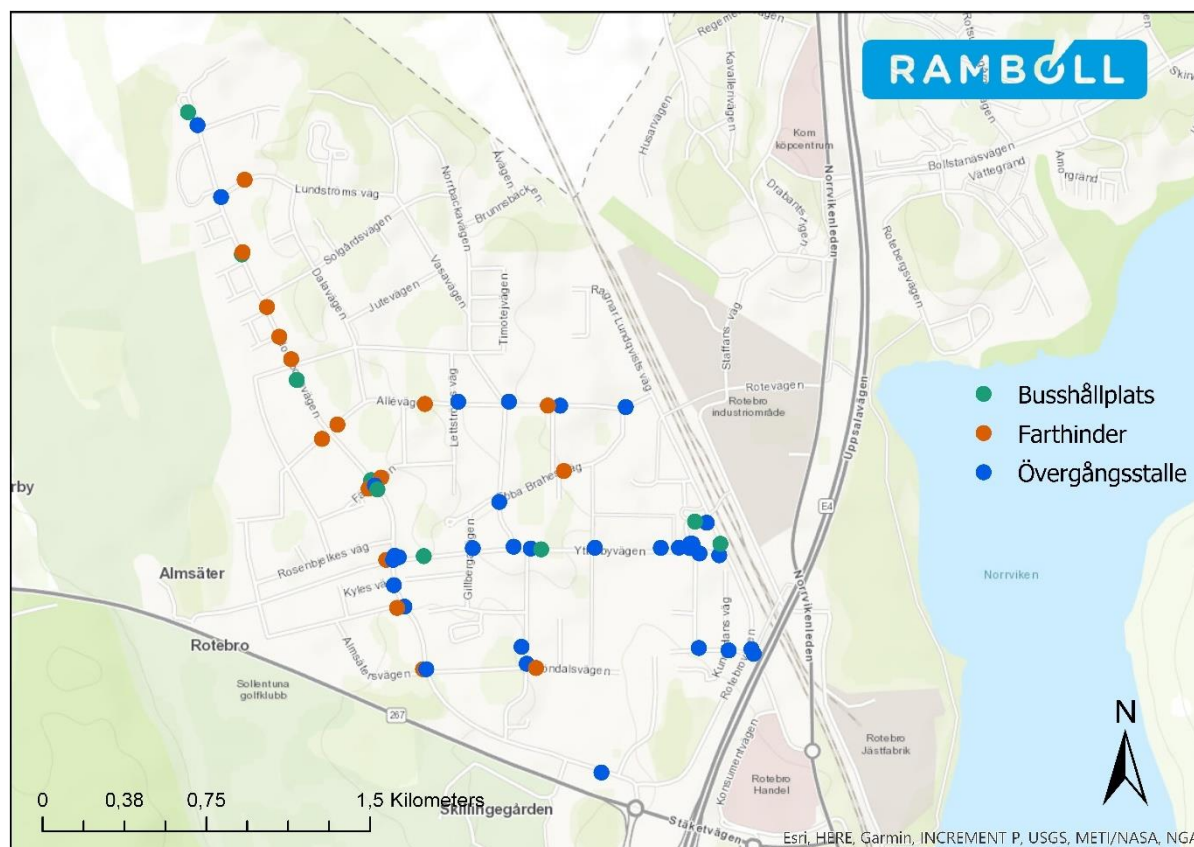
Ett platsbesök genomfördes i Rotebro våren 2019. Syftet var att företrädare för kommunen och Ramboll skulle bilda sig en uppfattning om platsens infrastruktur och trafikmiljö. Exempel på faktorer som studerats är hastighetsprofil, gång- och cykelbanor, övergångsställen, busshållplatser, farthinder och skyltning.

Platsbesöket har gjorts med stöd av ett GIS-verktyg och anteckningar för att kunna spara och överblicka detaljer över områdets karaktär.

6.2 Resultat

6.2.1 Översikt

Kartan i Figur 11 ger en överblick över busshållplatser, farthinder och övergångsställen i området. Rotebro är en kommundel av villaförortskaraktär. Huvuddelen av gatorna är lågtrafikerade villagator och nästan hela området har en hastighetsbegränsning på 30 km/h. Holmbodavägen är den mest trafikerade vägen och därmed mest relevant att undersöka, men ett antal av tvärgatorna mellan Holmbodavägen och järnvägen är också av visst intresse.



Figur 11. Översikt Rotebro

6.2.2 Hastighetsprofil

Större delen av området har hastighetsbegränsning 30 km/h. Undantagen är Holmbodavägens södra del, där hastighetsbegränsningen är 40 km/h och 50 km/h, och delar av Rotebrovägen som också har hastighetsbegränsning 50 km/h. Vägarnas utformning stödjer generellt låga hastigheter, då de nästan uteslutande består av smala villagator. Ett undantag är Fältvägen på Holmbodavägens östra sida, där sektionen bedöms som för bred för att fotgängare ska kunna röra sig säkert utan trottoar (se Figur 13). Här ligger också en skola i närheten, vilket är ett skäl att överväga åtgärd.



Figur 12. Bred sektion på delar av Fältvägen.

6.2.3 Gång- och cykelbanor

Flera av villagatorna saknar trottoar. Generellt sett kan detta inte sägas vara problematiskt med hänsyn till låga bilflöden och låga hastigheter, som innebär att gående och bilister kan röra sig i blandtrafik. Det finns även ett antal platser med friliggande gångbana i området, huvudsakligen i den sydöstra delen. Utöver Fältvägen finns inga platser med uppenbart behov av ny gångbana.

Däremot förekommer trottoarer som är för smala och beroende på gatans karaktär i övrigt kan behöva breddas eller tas bort. Det gäller i första hand trottoarerna på Allévägen, Gröndalsvägen och på Holmbodavägens norra del.

Det saknas särskild infrastruktur för cyklister i hela området (separerad cykelbana, cykelfält) vilket i vissa fall kan leda till osäkerhet över hur cyklister ska agera i trafiken. Särskilt kritiskt är detta på Holmbodavägen, med tanke på de högre hastigheterna och bilflödena längs vägen.

6.2.4 Övergångsställen

Övergångsställen finns längs Holmbodavägen, Ytterbyvägen, Allévägen och på ett antal ytterligare gator i området. Merparten av övergångsställena är säkra och fyller god funktion. Ett hastighetssäkrat respektive ett signalreglerat övergångsställe finns på Holmbodavägens södra del, där trafikflödena är bland de högsta i området. Möjligen hade ett övergångsställe kunnat tillkomma på den norra delen av Holmbodavägen, där avståndet mellan övergångsställen är något långt längs en delsträcka. Korsningen Holmbodavägen/Allévägen kan vara en lämplig placering för ett ytterligare övergångsställe. Vid korsningen Hedemoravägen/Holmbodavägen saknas ett säkert sätt att passera Hedemoravägen.

6.2.5 Busshållplatser

Busstrafikerar Holmbodavägens norra del, via Ytterbyvägen och till Rotebro station. Flera busshållplatser saknar tillgänglighetsanpassning.

6.2.6 Farthinder

Farthinder och 30-portaler finns längs de viktigaste stråken i området. Vid övergångsstället på Holmbodavägen där den friliggande gångbanan från Gröndalsparken ansluter, kan behov av hastighetssäkring övervägas, se bilden till höger i Figur 13.



Figur 13. Hedemoravägen (till vänster) saknar säker passage. Passagen från Gröndalsparken över Holmbodavägen (till höger) kan övervägas att hastighetssäkras.

6.2.7 Beläggning och underhåll

Kvaliteten på beläggningen varierar inom området, men håller generellt god standard. Inga särskilda stråk behöver förbättras. Vissa övergångsställen är slitna och behöver målas om.

6.2.8 Skyltning

Skyltningen håller generellt god standard och inga särskilda problem har uppmärksammats under platsbesöket.

6.2.9 Övrigt

Trafiksituationen vid Rotebro torg är potentiellt problematisk. Bilar trafikerar i nuläget torget för att nå gångfartsgatan på andra sidan torget. Det kan vara aktuellt att se över en möjlig lösning för att förbättra trafiksituationen vid torget.

Stråket Hedemoravägen-Holmbodavägen har outnyttjad potential som gång- och cykelstråk. Länken är den genaste vägen mellan Rotebro och Viby och har även potential att bli en koppling för Rotebro söderut. Hedemoravägens södra del, närmare Viby, har gång- och cykelbana av god standard. Det kan övervägas att utveckla denna koppling som gång- och cykelstråk.

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 i 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 Rotebro med information om webbenkäten och dialogmötet.



**Hur kan vi
förbättra
trafiksäker-
heten i
Rotebro?**

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

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

 SOLLENTUNA KOMMUN

www.solentuna.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 Rotebro. Resultatet blir underlag för fortsatt utveckling av trafikmiljön i området. Du kan även bidra med dina synpunkter genom att delta i vårt dialogmöte 10 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 10 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 Rotebro och norra Edsberg. 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** tisdag 10 september, kl. 18.00–20.30 på Sollentuna bibliotek, Tintomrarummet

Anmäl dig genom att maila: ntn@sollentuna.se. Ange "Dialogmöte Rotebro" i ämnesraden.

Antalet platser är begränsat, först till kvarn gäller.

Vi bjuder på fika.

**SOLLENTUNA
KOMMUN**



Bilaga 2 Enkätfrågor

Samtliga hushåll i Rotebro 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 Rotebro.

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



SOLLEMTUNA KOMMUN


Din upplevelse av trafikmiljön i Rotebro

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

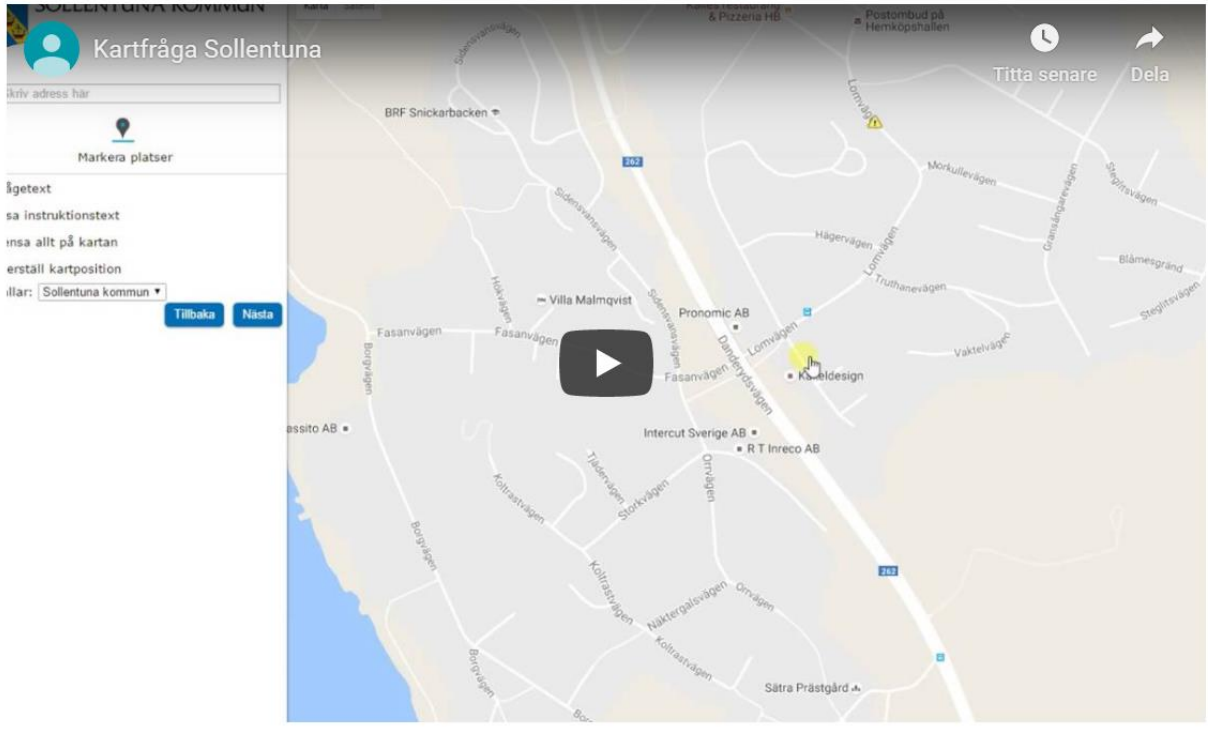
	Mycket stort problem	Ganska stort problem	Ganska litet problem	Inget problem	Vet ej
Bilister följer inte trafikregler	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bussar följer inte trafikregler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<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"/>
Fotgängare 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 fotgängare	<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

Läsa instruktionstext

Visa allt på kartan

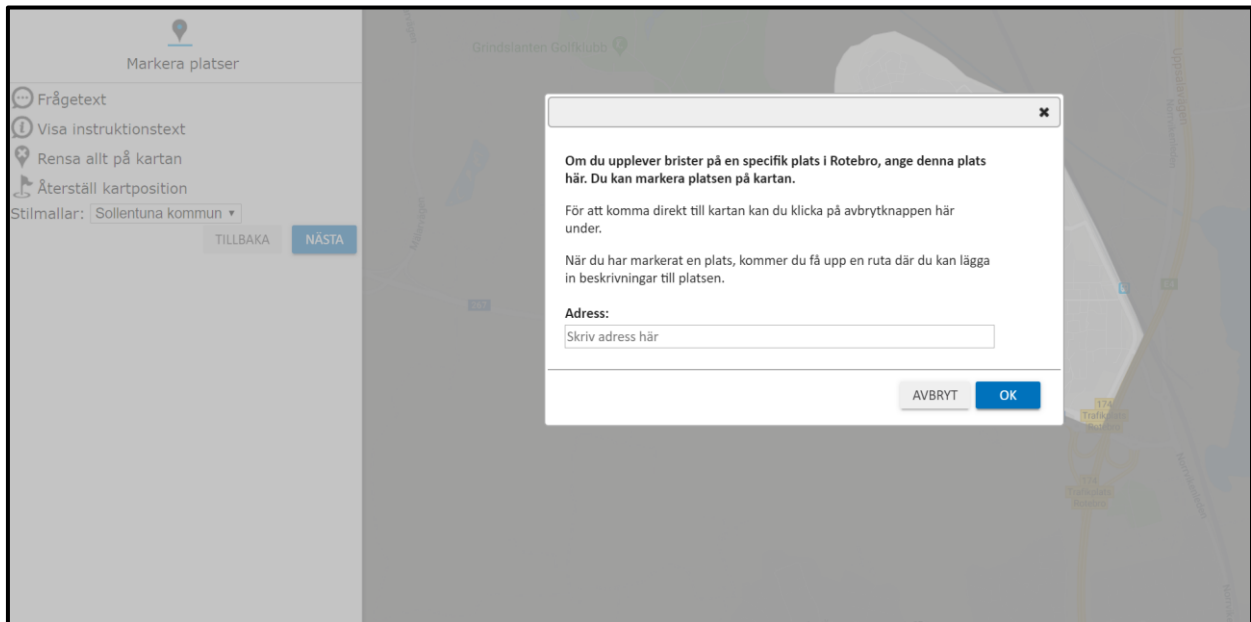
Erställa kartposition

Städer: 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 Rotebro? (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 Rotebro 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 Rotebro vid jämförelse mellan bil och cykeltrafik?

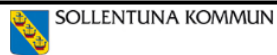
- Prioritera cykeltrafik, även om det kan innebära nackdelar för biltrafiken
- Prioritera biltrafik, även om det kan innebära nackdelar för cykeltrafiken
- Vet ej

Vilket anser du borde prioriteras i Rotebro 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 Rotebro?

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



SOLLENTUNA KOMMUN

Några frågor om dig och ditt hushåll

Har du några andra synpunkter på trafikmiljön i Rotebro, 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

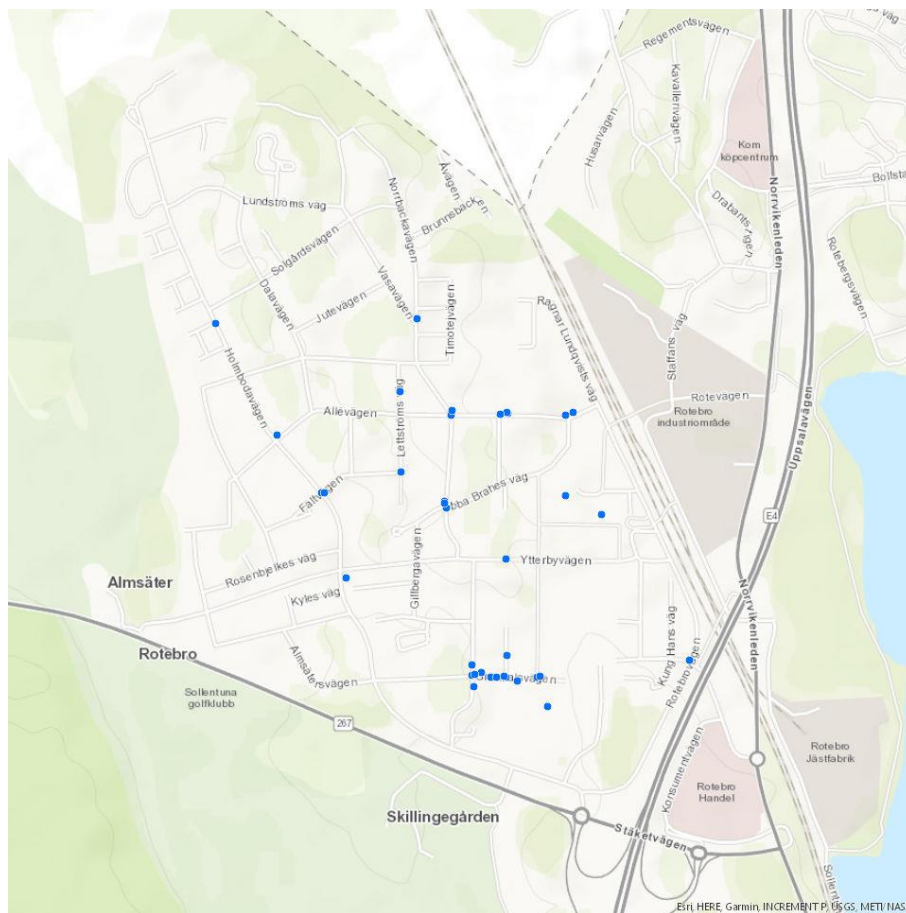
E-post

TILLBAKA

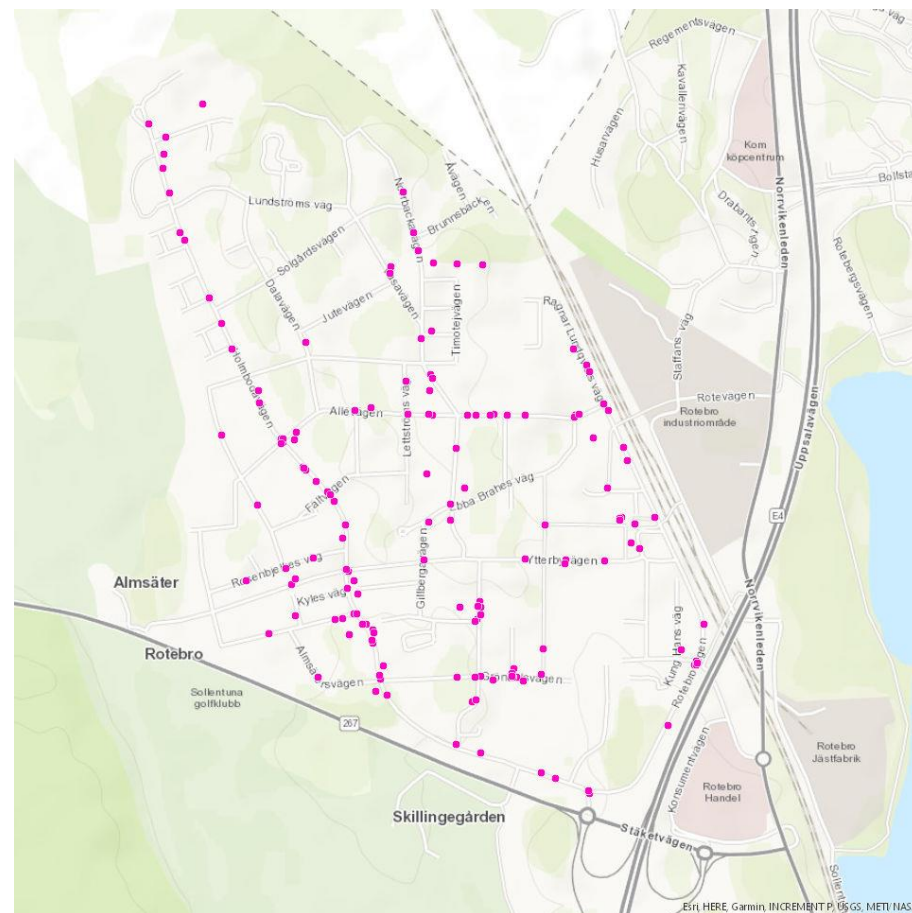
SKICKA

Bilaga 3 Kartfråga från enkätstudie

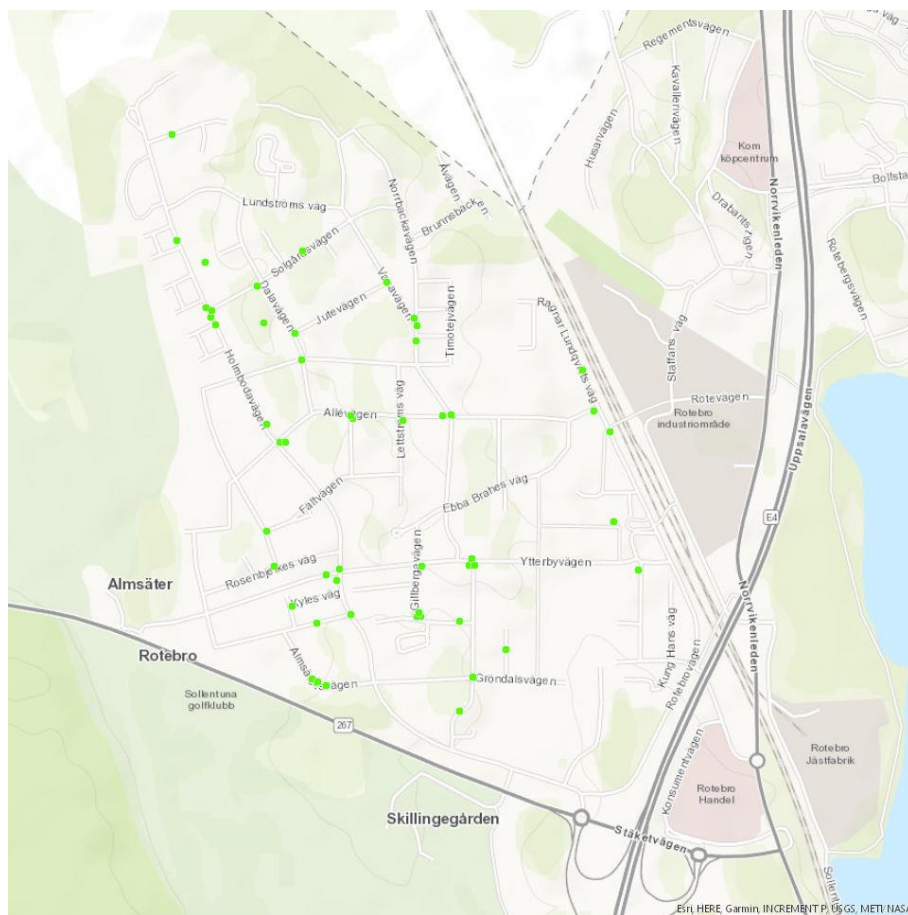
I följande bilaga visas kartor över de fyra problemområden som upplevs som mest problematiska och var problemen pekats ut.



Figur 15. Kartfråga: Bristfällig skolväg



Figur 16. Kartfråga: Bilister följer inte trafikregler



Figur 17. Kartfråga: Dåligt klippta häckar



Figur 18. Kartfråga: Otydlig vägmarkering

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.

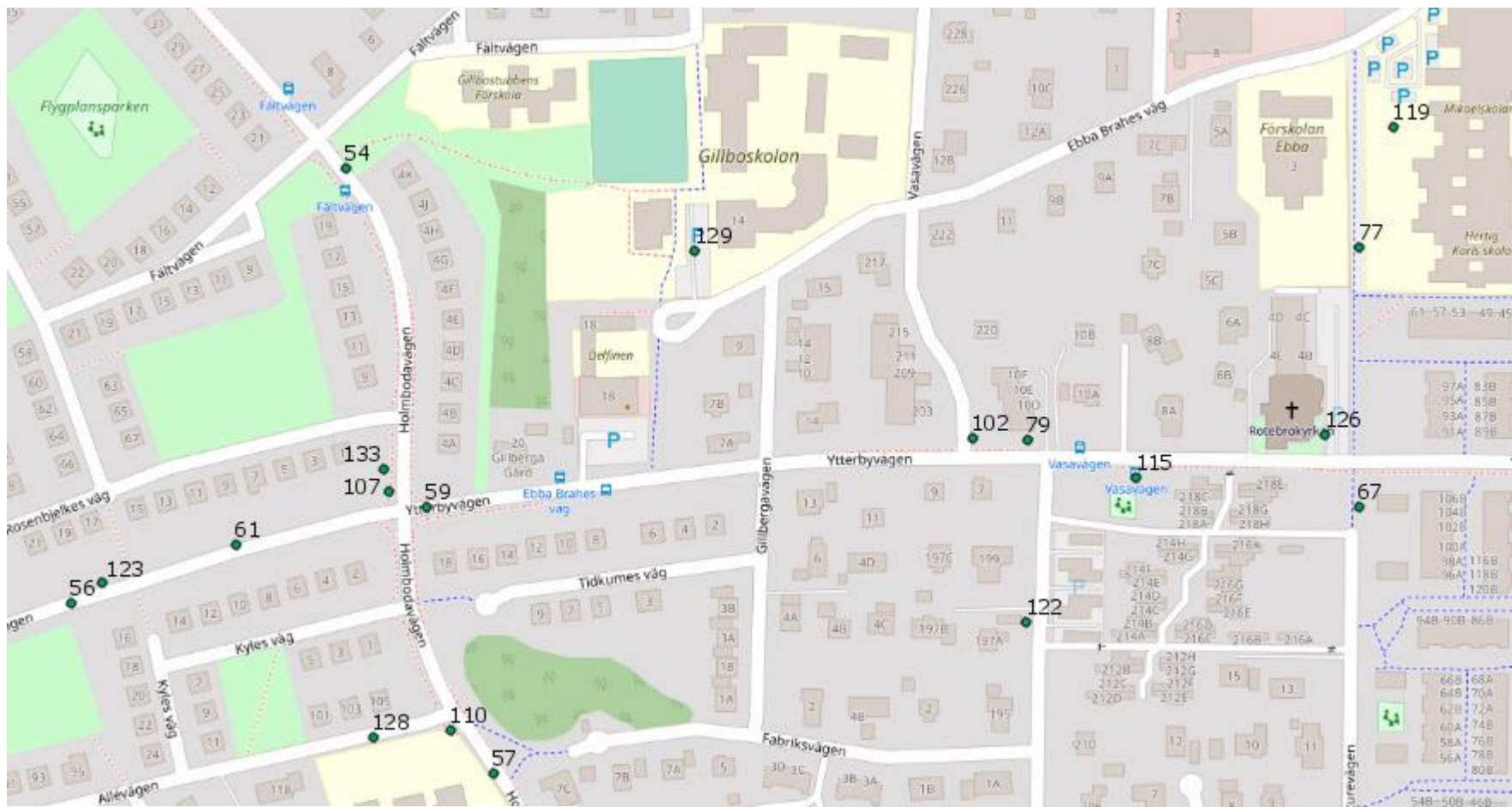


Figur 19. Holmbodavägen södra

Tabell 4. Synpunkter Holmbodavägen södra

Holmbodavägen södra	
Nummer	Kommentar
53	Knepig korsning (folk läser inte att det är huvudled)
55	Folk kör väldigt fort utanför bevakat ÖG vid Kokalite. Smalna av Holmbodavägen!
60	Övergångsställe här. Kan man fylla på 30-markeringar i gatan så att folk kommer ihåg att hålla 30?
64	Hög hastighet på väg ut från vändplatsen mot Vasavägen.
65	Körning på gc-vägen. Höga hastigheter hos bilister och cyklister, används som genväg mellan Kung Hans väg och Gröndalsvägen.
66	Avsmalning inbjuder till vänstertrafik, förslag på hastighetsdämpande åtgärder, vändning sker i korsningen med Katarinas väg alltför ofta.
71	Ingen håller 30. Mycket barn. Bör ej vara 50 på Holmbodavägen. Saknas bra gångväg in till området. Behövs åtgärder för att sänka hastigheter på Holmbodavägen. Vore bra med cykelväg på Holmbodavägen. Smalna av Holmbodavägen.
76	Mörkt, dåligt med belysning bort till Coop.
78	Behov av belysning och ordentlig gångväg.
97	Höga hastigheter många korsande skolbarn, högerregeln fungerar ej. Sänk hastigheten. Väjningsplikt syns inte, dålig sikt generellt. Farligt som cyklist på Holmbodavägen. Många cyklister på gångbanan.
100	Vasavägen upplevs som huvudled, mycket trafik, dålig sikt, farligt för gående och cyklister. ÖG slutar i ingenting, smala trottoarer. Problematisk avsmalning till Gröndalsvägen.
101	Farligt för barn som korsar Gröndalsv. -sikt, hastighet och mycket trafik. Sopkärl längs med Holmbodavägen. Hindrar vid hämtning då många har samma dag. Parkerade bilar på trottoaren.
104	Smal trottoar på Vasavägen. Bilar åker snabbt. Svårt att förstå skyltningen.
105	Gångvägen förbi skolan har olika standarder, byggd vid olika tidpunkter.
106	Trafikkaos när många barn lämnas med bil. Avsmalningen försvårar framkomligheten.
109	Många barn cyklar över vägen. Dåligt gupp? Buskar i korsningen måste klippas. Bilar åker snabbt längs vägen.
111	Det finns inte gångväg eller övergångsställe till sopstationen. Möjlig plats för avlämning till skola?
112	Möjlig plats för avlämning av barn till skolan.
113	Bilar parkerar på vändplan.
120	Mycket smittrafik och mycket trafik öht på Gröndalsv. Det uppstår problem vid hämtning och lämning. Det behövs ÖG samt fartdämpning i anslutning till skolan och tydligare 30-skytning. Smitväg Sturev. - Ytterbyv. farlig korsning. Ej trottoar på båda sidor
121	Cykelväg används som smitväg. Bilar parkerar på vändplan.
124	50-skyt i anslutning till fartgupp är felplacerat och inbjuder till att åka 50 km/tim över övergångsställe.

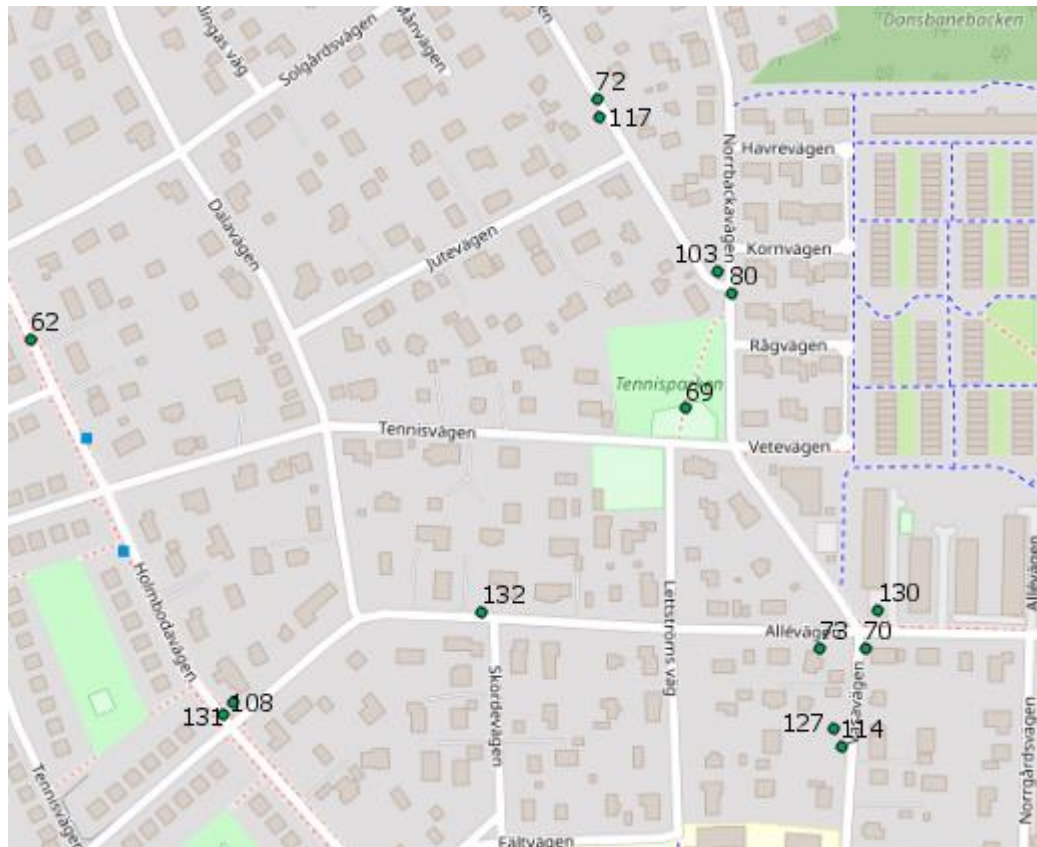
- 125** Korsningen är problematisk med höga häckar som skymmer sikten. Övergångsstället är dåligt utformat vilket resulterar i att barnen genar. Förslag: höj upp hela korsningen.



Figur 20. Ytterbyvägen med omnejd

Tabell 5. Synpunkter Ytterbyvägen med omnejd

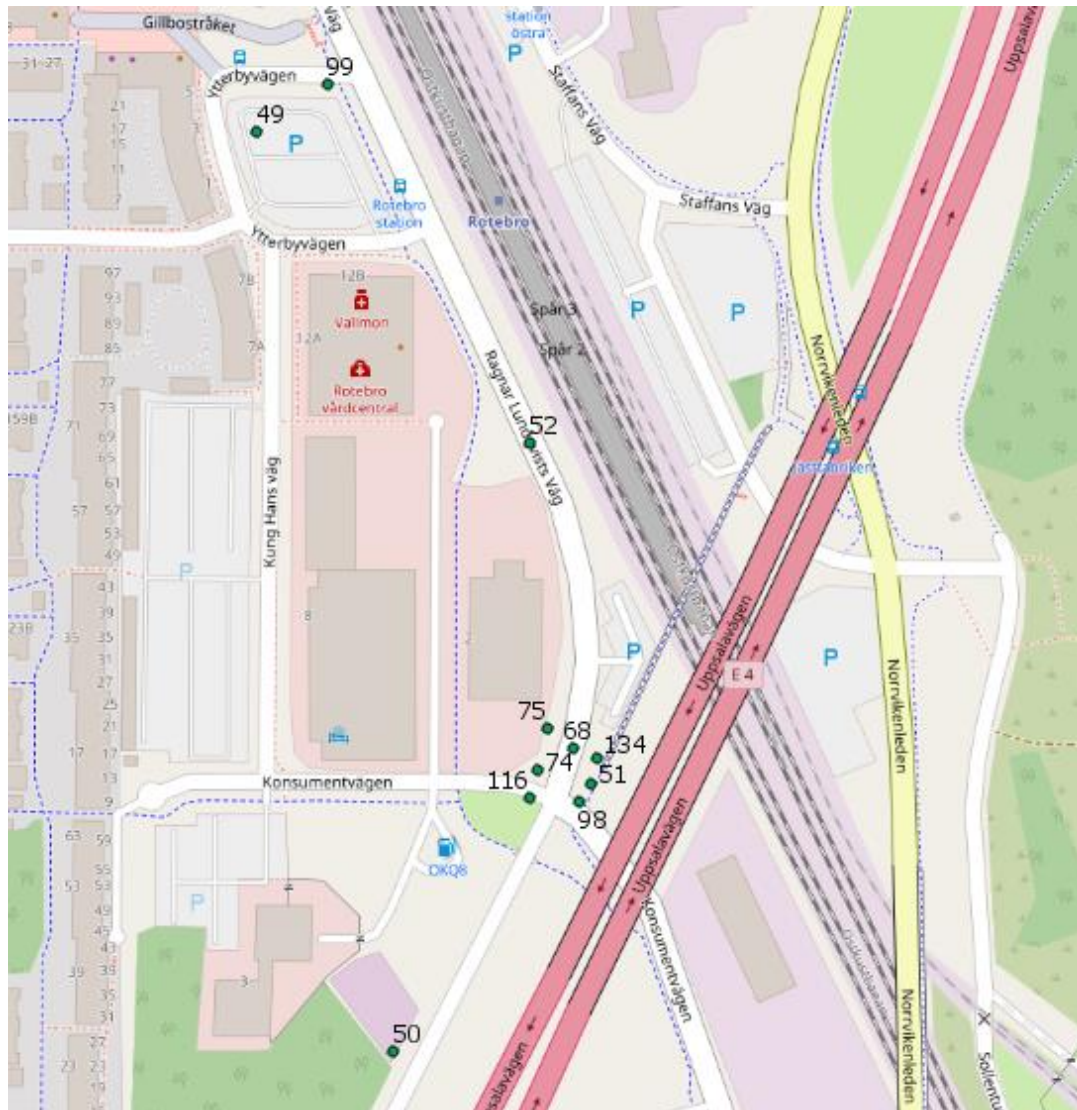
Ytterbyvägen	
Nummer	Kommentar
54	Hastighetsöverträdelser trots hastighetsmätare. Varför finns inte hastighetsmätare utanför Kokalite?
56	Mellan Allévägen och Holmbodavägen. Rak, lång sträcka. Man tror man har bra sikt, testar sina bilar. För bred o rak väg. Farthinder efterfrågas.
57	Vid parkeringen. Folk verkar inte kunna regler om vem som har förtur. Vore bra med skylt.
59	Väjningsmarkeringar sitter väldigt långt ut. Vore bra om de satt längre in. Även kommunens växtlighet är för hög i området.
61	Bra med ny belysning på Ytterbyvägen
67	Borttagen bom bör sättas tillbaka.
77	Bra skolväg! Jättefin cykelväg. Försök få till fler sådana.
79	Dålig sikt i korsning
102	Dålig sikt i korsningen
107	I korsningen Ytterbyv/Holmbodavägen finns en lämna företräde skylt som inte syns bra och ej efterföljs.
110	Övergångstället fungerar bra.
115	Gång- och cykelväg behövs.
119	Det behövs bättre belysning i hela Rotebro.
122	Höga hastigheter på Vasavägen.
123	Mörk grusväg. Ingen belysning, känns otryggt. Kommunens? Bilar åker snabbt på Ytterbyvägen förbi stigen.
126	Fordon kommer in snabbt mot Hertig Karls skola.
128	Höga hastigheter när de lämnat på Kokalite. Samt problem med hög häck på Almsättersvägen.
129	Lettströms väg blir en smitväg.
133	Höga hastigheter, förstärk belysningen.



Figur 21. Holmbodavägen norra

Tabell 6. Synpunkter Holmbodavägen norra

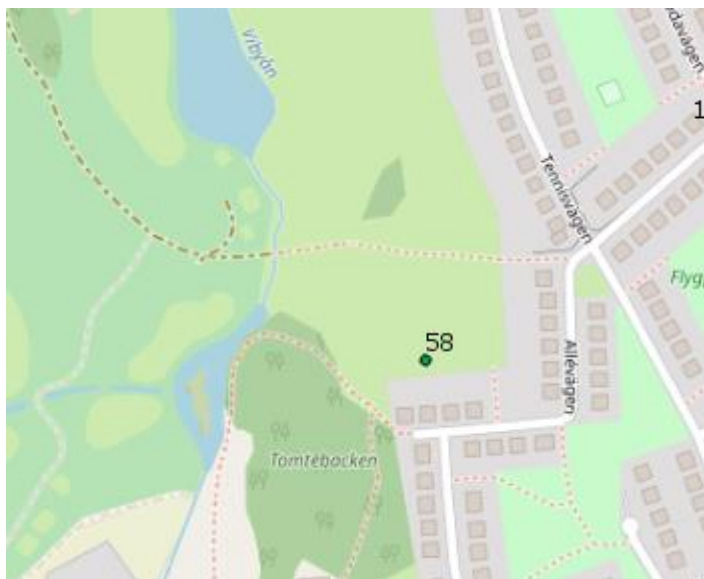
Holmbodavägen norra	
Nummer	Kommentar
62	Höga hastigheter längs med Holmbodavägen
69	Sly istället för häck - ta bort häck sätt staket istället. Barn cyklar rakt ut på Tennisvägen o Norrbackavägen. Barn springer runt bland parkerade bilar. Bilar parkerar framför bostäder infart. Tennisparken - sätt upp skylt om lekpark. P-förbud. Belysning.
70	Väldigt skymd sikt i korsningen
72	Här är det 50. Det bör det inte vara. Frågat kommunen om de kan få ställa ut blomlådor el dyl. för att sänka hastigheten. Bör vara 30.
73	Skymmande växtlighet på båda sidor denna korsning.
80	Otryggt pga höga hastigheter och svårt för barn att ta sig över.
103	Otryggt på grund av höga hastigheter och svårt för skolbarn att ta sig över Norrbackavägen när de ska besöka vänner eller gå till parken.
108	Höga hastigheter längs hela Holmbodavägen på grund av att den är så bred.
114	Problem med bilisters beteende vid hämtning/lämning.
117	Höga hastigheter.
127	Vasavägen förbi skola: ÖG ej säkrat. Det behövs markeras 30 i vägbanan förbi skolan. Bilar kör snabbt förbi skolan mot Gillbergavägen. Vissa smiter även förbi på en gångväg väster om Gillbergavägen och till Ytterbyvägen.
130	Dålig sikt i korsningen vilket är farligt. Farligt att passera korsningen, diffust hur trottoaren går där och blir förvirrande för barn som ska passera vägen. Bilar kör snabbt på hela Allévägen.
131	Höga hastigheter på hela Holmbodavägen.
132	Höga hastigheter allmänt.



Figur 22. Rotebrovägen/Ragnar Lundströms väg

Tabell 7. Synpunkter Rotebrovägen/Ragnar Lundströms väg

Nummer	Kommentar
49	Kommer cyklister i 180 uppi från bron. Saktar inte ner, kör tvärs över torget. Här kommer barn gående från skolorna och stationen. Farthinder? Skylt? Skylten för gångfartsområde har flyttats, flytta tillbaka igen! Bilar kör över torget.
50	Rotebrovägen, lätt att köra för fort, många som gör det.
51	Dåligt ÖG. Finns ej trottoar på västra sidan.
52	Går väldigt fort här.
68	Bilister väjer sällan för gående. Mer polisnärvaro efterfrågas. Snöröjning blockerar in-/utfarter samt gångbanor.
74	Saknas trottoar och belysning. Ingen trottoar alls på Rotebrovägen norrut.
75	Bristfälliga gång- och cykelmöjligheter kring detta område.
98	Regionala cykelstråket behöver prioriteras upp här. Farligt övergångsställe, bilar passerar, dålig sikt från 3 av 4 håll på grund av höjdskillnader.
99	Otydliga cykelpassager i anslutning till Rotebro torg. Skyltning, vägmarkering.
116	Det behövs en bättre och trevligare gång- och cykelväg till station och handelsplats. Det finns ett övergångsställe men inte någonstans att gå.
134	Många barn här, höga hastigheter, dåligt ÖG, behöver ljusregleras.



Figur 23. Generell kommentar

Tabell 8. Generell kommentar

Nummer	Kommentar
58	Generellt för området. Dåligt med 30-skytning/bristfällig 30-skytning. Borde vara 30 i hela Rotebro.