


TRAFIKUTREDNING

Bostäder vid Bollmora allé, Järnet 11 m.fl.
Tyresö kommun

Rapport

2014-12-12

Upprättad av: Anders Atterbrand och Marlene Björ

Uppdragsnr: 10206487	Trafikutredning, Tyresö kommun	
Daterad: 2014-12-12	Rapport	
Reviderad: 2015-01-07		
Handläggare: Marlene Björ	Status:	

TRAFIKUTREDNING

Bostäder vid Bollmora allé, Järnet 11 m.fl. Tyresö kommun

KUND


Tyresö kommun
Samhällsbyggnadsförvaltningen
135 81 Tyresö

KONSULT

WSP Samhällsbyggnad
Bergmästaregatan 2
791 30 Falun
Tel: +46 10 7225000
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
www.wspgroup.se


KONTAKTPERSONER

Karl Hallgren	karl.hallgren@tyreso.se	08-578 291 25
Anders Atterbrand	anders.atterbrand@wspgroup.se	010-722 51 40
Marlene Björ	marlene.bjor@wspgroup.se	010-722 51 39

Uppdragsnr: 10206487	Trafikutredning, Tyresö kommun	
Daterad: 2014-12-12	Rapport	
Reviderad: 2015-01-07		
Handläggare: Marlene Björ	Status:	

INNEHÅLL

BAKGRUND	4
Uppdrag och syfte	4
HUVUDMANNASKAP	4
Från enskilt till kommunalt huvudmannaskap på Axel Wennergrens väg?	4
Sammantagen bedömning	5
UTFORMNING AXEL WENNERGRENS VÄG	6
Gatusektion Axel Wennergrens väg	6
Granskningskommentarer och förslag	7
Sammantagen bedömning	8
CIRKULATIONSPLATS BOLLMORA ALLÉ/BOLLMORA GÅRDSVÄG	9
Behov av cirkulationsplats vid Bollmora allé/Bollmora gårdsväg?	9
Sammantagen bedömning	9
NYA VERKSAMHETERS TRAFIKPÅVERKAN I OMRÅDET	11
Trafikflöden	11
Sammantagen bedömning	11
TRAFIKANGÖRING JÄRNET 7	12
Sammantagen bedömning	12
UTFORMNING BOLLMORA ALLÉ	13
Gatusektion Alt. A	14
Granskningskommentarer Alt. A	14
Gatusektion Alt. B	15
Granskningskommentarer Alt. B	15
Sammantagen bedömning och förslag	16
KONSEKVENSER AV OFÖRÄNDRAD TRAFIKLÖSNING	18
Sammantagen bedömning	18
ANSLUTNINGEN MELLAN AXEL WENNERGRENS VÄG OCH BOLLMORA GÅRDSVÄG	19
Planlägga anslutningen mellan Axel Wennergrens väg och Bollmora gårdsväg som lokalgata i detaljplan?	19
Sammantagen bedömning	20

Uppdragsnr: 10206487	Trafikutredning, Tyresö kommun	
Daterad: 2014-12-12	Rapport	
Reviderad: 2015-01-07		
Handläggare: Marlene Björ	Status:	

BAKGRUND

Detaljplanen för bostäder vid Bollmora allé har vunnit laga kraft. Tyresö kommunen har genomfört en groventreprenad i området med kommunala VA-ledningar samt byggväg och har nu för avsikt att påbörja en finentreprenad för området under mars 2015. Inför kommande projektering/entreprenad behöver kommunen en övergripande strategi på hur trafiksituationen i området kan lösas på bästa sätt. WSP har tidigare tagit fram en trafikutredning för framtagande av detaljplanen för bostäder vid Bollmora allé, men sedan dess har nya bostäder och verksamheter tillkommit och därmed har behov av att genomföra en ny trafikutredning uppstått.

Uppdrag och syfte

Tyresö kommun har åt WSP Samhällsbyggnad uppdragit att genomföra en trafikutredning för området Bollmora allé, Järnet 11 m.fl.

Trafikutredningen utgår ifrån kommunens sju olika frågeställningar rörande trafiksituationen för bil, gång och cykel inom och kring området. Utredningen tar hänsyn till befintlig och ny bebyggelse samt angränsande verksamheter.

Trafikutredningen redovisas i denna rapport och kommer att fungera som underlag till kommande projektering/entreprenad.

HUVUDMANNASKAP


Från enskilt till kommunalt huvudmannaskap på Axel Wennergrens väg?

Enligt Plan- och Bygglagen (PBL 2010:900) är huvudregeln att kommunen är huvudman för allmänna platser och ansvarar för utbyggnad av gator. Inom detaljplanelagt område är trafik- och väganläggningar allmänna platser¹. Om skäl finns kan dock enskilt huvudmannaskap för en eller flera allmänna platser bestämmas av kommunen.

Enskilt huvudmannaskap som i detta fall avser enskild väghållning kan ske i en fastighetsägares regi eller som en gemensamhetsanläggning där en föreningsstyrelse ansvarar för drift- och underhåll². Styrelsen väljs på årsstämma av representanter för de fastigheter som ingår i vägområdet. Under vissa förutsättningar kan enskild väghållning vara ett bra sätt att förvalta del av det lokala gatunätet på. Några fördelar kan exempelvis vara att de lokala brukarna/medlemmarna upplever samhörighet kring ett tydligt avgränsat område och har jämbördig nytta av vägnätet, att de känner väl till de lokala förhållandena och beslutar i samråd vilken standard vägnätet ska ha. Därmed får vägen de resurser som behövs utan att standarden blir för dålig eller för påkostad och lokala resurser kan bidra/mobiliseras för vinterväghållning såsom snöröjning och halkbekämpning.

¹ Gata, torg, park mm. som redovisas som allmän plats i detaljplan är enligt Ordningsslagen (1993:1617) offentlig plats.

² Vägförening/samfällighet

Uppdragsnr: 10206487	Trafikutredning, Tyresö kommun	
Daterad: 2014-12-12	Rapport	
Reviderad: 2015-01-07		
Handläggare: Marlene Björ	Status:	

Den enskilda väghållningen kan dock ställas inför stora utmaningar såsom krav på ökad tillgänglighet, miljö- och trafiksäkerhet, vilket vidare ställer krav på engagemang och kompetens hos dem som åtar sig styrelseuppdrag i vägförening/samfälligheten. Förutsättningarna kan ändras så att förvaltningsformen enskild väghållning bedöms olämplig och fördelarna uteblir. Exempelvis kan det enskilda vägnätet genom ny bebyggelse förlora sin samhörighet och det kan bli svårt att få kontroll på vilka som nyttjar vägnätet. Inflyttning i området bidrar till både ökad biltrafik samt gång- och cykeltrafik. Det är inte heller ovanligt att enskild väghållning har lägre standard på sina vägar än motsvarande kommunala gator, vilket bidrar till att nyinflyttade ställer högre krav på drift och underhåll.

Det förekommer att miljöer som liknar allmän plats, exempelvis gata, torg mm. i detaljplan anges som kvartersmark med enskilt huvudmannaskap. Sådana platser omfattas inte av kraven för tillgänglighet på allmänna platser³. Tillgängligheten och användbarheten omfattas istället av civilrättsliga överenskommelser. Men det finns föreskrifter som ställer krav på kvartersmark enligt Boverkets byggregler (BBR). Tyresö kommun har antagit en tillgänglighetshandbok som bland annat innehåller krav från kommunen när det gäller kvartersmark dit allmänheten har tillträde⁴.

Axel Wennergrens väg har enskilt huvudmannaskap, dvs. enskild väghållning och förvaltas av de tre bostadsrättsföreningarna Järnet 8, 9 och 10 via en gemensamhetsanläggning. Bostadsrättsföreningarna Järnet ga:1 och Järnet 7 har ett utfartservitut över vägen. Enligt Trafikförordningen (TrF 1998:1276) får den enskilda väghållaren avgöra om trafik med motordrivna fordon eller ett visst eller vissa slag av fordon får äga rum⁵. Vad gäller stannande och parkering samt hastighetsbegränsning är det kommunen som beslutar på den enskilda vägen då den är belägen inom tätbebyggt område⁶.

Sammantagen bedömning

I samband med att ny bebyggelse planeras i området bedöms det lämpligt att kommunen tar över huvudmannaskapet för Axel Wennergrens väg. Kommunen kan på så sätt eftersträva likvärdiga kommunala gator i likvärdiga detaljplaneområden på sikt⁷. Det finns många fördelar med att kommunen är väghållare för gator inom detaljplanerat, tätbebyggt område, exempelvis enhetlig standard gällande drift och underhåll, trafiksäkerhet, tillgänglighet och trafikreglering.


³ Tillgänglighet på allmänna platser ALM 2 BFS 2011:5 och BBR 1:1

⁴ Tillgänglighetshandbok; Tyresö kommun (antagen 2012-11-15)

⁵ TrF 10 kap. 10 §

⁶ TrF 10 kap. 3 § 1c och LTF 0138 2012-00068

⁷ Vissa avvikelser kan ske med hänsyn till lokala förhållanden

Uppdragsnr: 10206487	Trafikutredning, Tyresö kommun	
Daterad: 2014-12-12	Rapport	
Reviderad: 2015-01-07		
Handläggare: Marlene Björ	Status:	

UTFORMNING AXEL WENNERGRENS VÄG

Axel Wennergrens vägs funktion är att trafikförsörja områdets boende i de tre bostadsrättsföreningarna, som idag förvaltar gatan via en gemensamhetsanläggning. Gatan kan angöras från både Björkbacksvägen och Industrivägen. Mitt på sträckan mellan Björkbacksvägen och Bollmora gårdsgata finns farthinder placerat i gatan. Gatan ingår i området för kommunens lokala föreskrifter (LTF) om villkor för parkering i Tyresö kommun. Fordon får parkeras på gatan (allmän plats) under högst 24 timmar i följd på vardagar utom dag före söndag och helgdag⁸.

Axel Wennergrens väg är öppen för allmän trafik, men har endast ett begränsat antal målpunkter. Gatan upplevs som en lång sammanhållen parkeringsplats, som löper runt ytorna med snedställda parkeringsplatser⁹. Det löper en gångbana längs hela södra sidan av gatan mellan Björkbacksvägen och Industrivägen, och på norra sidan mellan Björkbacksvägen och Bollmora gårdsgata. På del av gångbanans sträcka finns ett nätstängsel uppsatt, vilket utgör barriär för gång- och cykeltrafik. Gångbanan upphör vid Bollmora gårdsväg, men nätstängslet är uppsatt fram till Industrivägen. På del av sträckan där nätstängslet är uppsatt, mellan Industrivägen och Bollmora gårdsväg, finns även ett vägräcke W-profil uppsatt. Gatan och gångbanorna är belagd med asfalt, men de snedställda parkeringsplatserna har grusat underlag.

Gatan och parkeringsplatserna upplevs eftersatta och standarden bedöms låg. Gatumiljön harmoniserar inte med befintlig bebyggelse längs gatan.

Axel Wennergrens väg är belägen inom den kommunala väghållningsmyndighetens verksamhetsområde och bör få kommunalt huvudmannaskap. Gatan ges därmed likvärdig utformning som den angränsande kommunala gatan Bollmora gårdsväg¹⁰. Likvärdig utformning på dessa gator kommer att bidra till att område som helhet, med både befintlig och ny bebyggelse, uppfattas enhetligt och sammanhängande. Dock kommer Axel Wennergrens väg inte anslutas till Bollmora gårdsväg. På så sätt hindras biltrafik från att använda gatan i området för genomfart¹¹ vid exempelvis hämtning och lämning av barn vid skola. Biltrafiken på Axel Wennergrens väg ska främst utgöras av boende på gatan och deras besökare.

Biltrafik angör gatan via anslutningarna vid Industrivägen och Björkbacksvägen. Gatan medger trafik i båda köriktningarna. Befintligt vägräcke W-profil tas bort då skäl saknas för en sådan åtgärd¹².

Gatusektion Axel Wennergrens väg

Exploatören för kvarteret Järnet 7 har lämnat förslag på hur Axel Wennergrens väg kan utformas¹³. Förslaget på utformning av gatusektioner genom Axel Wennergrens väg har granskats med hänsyn till gatans funktion och målpunkter som genererar

⁸ LTF 0138 2009-00320


⁹ RAPPORT Trafikanalys - Kvarteret Järnet 6, Tyresö kommun (2010-10-01, WSP)

¹⁰ Se Förstudie av ny bostadsbyggelse; Järnet 7, illustrationsplan alt.1(2014-06-25)

¹¹ Biltrafik med målpunkt på gatan räknas inte som genomfartstrafik

¹² Vägräcket W-profil används som avkörningsskydd främst av den statliga väghållningsmyndigheten. Sådan åtgärd övervägs exempelvis pga. linjeföring, hastighetsbegränsning och siktförhållanden. I ett bostadsområde, inom tätbebyggt område hör inte ett sådant vägräcke hemma.

¹³ Se Förstudie av ny bostadsbyggelse; Järnet 7, illustrationsplan alt.1(2014-06-25)

Uppdragsnr: 10206487	Trafikutredning, Tyresö kommun	
Daterad: 2014-12-12	Rapport	
Reviderad: 2015-01-07		
Handläggare: Marlene Björ	Status:	

bil-, gång- och cykeltrafik. Del av gatusektionen som avser utformning för oskyddade trafikanter granskas så det går i linje med kommunens cykelplan¹⁴.

På del av gatan mellan Björkbacksvägen och Bollmora gårdsgata, längs kvarteret Järnet 7, flyttas hela parkeringsytan i sidled mot gatans västra sida. Parkeringsytan kommer fortsättningsvis ha snedställda parkeringsplatser men endast medge parkering i en rad. De snedställda parkeringsplatserna får ny placering mot planteringszonen på 2,5 meter och gångbana med en bredd på 2,5 meter som löper längs husbyggnaderna. Genom att flytta hela parkeringsytan i sidled frigörs yta från gatan till förmån för kantstensparkering samt gångtrafik längs kvarteret Järnet 7, dvs. på gatans östra sida. Mellan kantstensparkeringen, som har en bredd på 2 meter, saknas helt säkerhetszon till intilliggande gångbana med en total bredd på 1,65 meter. Längs gångbanan löper en entrézon dikt mot kvarteret och husbyggnaden med en total bredd på 1,85 meter. Entrézonen medger bland annat yta för cykelparkering.

På del av gatan mellan Industrivägen och Bollmora gårdsgata bibehålls befintliga snedställda parkeringsplatser med möjlighet att köra runt ytan, i endast norrgående körriktning på gatans södra sida. På den norra sidan om de snedställda parkeringsplatserna medger gatan trafik i båda körriktningarna.

Eftersom det inte planeras för gång- och cykelbana får cykling ske i gata, dvs. i blandtrafik. En tydlig anslutning för gång- och cykeltrafiken mellan Axel Wennergrens väg och Bollmora gårdsväg saknas, dock antas anslutning för gående medges.




Illustration tagen från Förstudie av ny bostadsbyggelse; Järnet 7, (2014-06-25)

Granskningskommentarer och förslag

Axel Wennergrens väg bedöms ha funktionen som del av skolväg. Det ska kännas tryggt och säkert för föräldrar att låta sina barn gå eller cykla till/från skolan. En gemensam gång- och cykelbanan bör anläggas på gatans östra sida och anslutas till gång- och cykelbanan längs Bollmora gårdsväg.

¹⁴ Cykelplan för Tyresö kommun; Tyresö kommun, 2013-05-19

Uppdragsnr: 10206487	Trafikutredning, Tyresö kommun	
Daterad: 2014-12-12	Rapport	
Reviderad: 2015-01-07		
Handläggare: Marlene Björ	Status:	

Befintlig gångbana längs Axel Wennergrens väg och Järnet 7 bör breddas till en gång- och cykelbana som ansluter till Bollmora gårdsväg. Vid anslutningen kan bommar placeras i syfte att hindra eventuell biltrafik/smittrafik. Bommarna ska i så fall placeras så att god tillgänglighet uppnås för både gående och cyklister. Utryckningstrafiken kan med fördel nyttja denna gång- och cykelanslutning med bommar, vilket bidrar till ökad tillgänglighet för målinritad insats inom området.

Mellan kantstensparkeringen och intilliggande gång- och cykelbana bör det finnas en säkerhetszon med en total bredd på en meter. Denna yta kan med fördel användas för placering av vägmärken vid utmärkning av kantstensparkeringen.

Infarten till området och Axel Wennergrens väg bedöms främst ske via Björkbacksvägen av dem som ämnar parkera sina bilar på de snedställda parkeringsplatserna och kantstensparkeringen längs Järnet 7. Detta bedöms bidra till att norrgående körriktning får högre andel biltrafik än södergående.

Sammantagen bedömning

Tillgängligheten för gång- och cykeltrafik ska öka inom området. Gång- och cykelbanor i området ska uppfattas gent och sammanhängande med kopplingar till det lokala gång- och cykelvägnätet. Detta uppmuntrar och bidrar till att fler väljer att gå eller cykla till/från skola inom området och andra närliggande verksamheter samt fritidsaktiviteter¹⁵.

En gemensam gång- och cykelbana föreslås löpa längs Axel Wennergrens väg och Bollmora gårdsväg som ett sammanhängande och gent stråk inom området. Den gemensamma banan ska minst vara 3 meter bred¹⁶.

Säkerhetszonen mellan körbana och gång- och cykelbanan ska särskilt beaktas när kantstensparkering finns längs gata.

Kantstensparkeringen bör medge korttidsuppställning för besökare i området och regleras därefter. Kvarterets husbyggnader ser ut att få entréer mot Axel Wennergrens väg. Av den anledningen kan det även vara möjligt att medge parkering under kortare tid på viss/vissa platser för boende i Järnet 7 för i- och urlastning.

Bostadsparkering anordnas på kvartersmark. Det kan vara lämpligt att utreda eventuell samordning av de snedställda parkeringsplatserna på Axel Wennergrens väg så även boende i kvarteret Järnet 7 kan få möjlighet att nyttja dessa.

Axel Wennergrens väg förordas få kommunalt huvudmannaskap, se rubrik Huvudmannaskap.

Den fysiska trafikmiljöns utformning på Axel Wennergrens väg ska bidra till låga fordonshastigheter¹⁷. Samtliga bostadsgator bör föreskrivas med lokala trafikföreskrifter om högst tillåtna hastighet 30 kilometer i timmen¹⁸. Föreskrivs gatan med lokala trafikföreskrifter om högst tillåtna hastighet 30 kilometer i timmen kan vägmärket hastighetsbegräsning med fördel placeras i båge vid infart från Björkbacksvägen och Industrivägen i så kallad portalutmärkning.


Särskild hänsyn ska tas till barn, äldre och personer med olika funktionsnedsättningar.

¹⁵ Enligt kommunens cykelplan (2013) ska andelen cykelresor öka

¹⁶ Normalt 4 meter breda banor där gående och cyklister separeras från varandra

¹⁷ Trafiklugnande åtgärder som bidrar till god miljö och trafiksäkerhet

¹⁸ Ex Björkbacksvägen är föreskriven med LTF om högst tillåtna hastighet 30 km/h

Uppdragsnr: 10206487	Trafikutredning, Tyresö kommun	
Daterad: 2014-12-12	Rapport	
Reviderad: 2015-01-07		
Handläggare: Marlene Björ	Status:	

CIRKULATIONSPLATS BOLLMORA ALLÉ/BOLLMORA GÅRDSVÄG

Behov av cirkulationsplats vid Bollmora allé/Bollmora gårdsväg?

Bollmora allé har funktionen som en huvudgata med uppsamlande funktion är föreskriven med lokala trafikföreskrifter om högst tillåtna hastighet 40 kilometer i timmen, mellan Tyresövägen och Björkbacksvägen¹⁹. Bollmora gårdsväg är belägen inom området och utgör bostadsgata. Samtliga bostadsgator inom området ska föreskrivas med lokala trafikföreskrifter om högst tillåtna hastighet 30 kilometer i timmen.

Enligt exploatörens förslag²⁰ får befintlig och ny bebyggelse inom kvarteren Järnet 7 och Järnet 11 en gemensam anslutning för ökad tillgänglighet och tydlig struktur. Trafikangöring till området kommer att ske via en ny anslutning mellan Bollmora gårdsväg och Bollmora allé. Anslutning och trafikangöring sker via en ny cirkulationsplats, med funktionen att samla ihop trafiken och leda den till/från målpunkter/verksamheter inom/utom området. Cirkulationsplatsen på Bollmora allé ansluts vid Bollmora gårdsväg, mellan Tyresövägen och Björkbacksvägen.

Gång- och cykelvägnätet längs Bollmora allé får en passage vid cirkulationsplatsen, vilket bidrar till ett sammanhängande och gent gång- och cykelstråk.




Illustration tagen från Förstudie av ny bostadsbyggelse; Järnet 7, (2014-06-25)

Sammantagen bedömning

Fördelen med att anlägga en cirkulationsplats på Bollmora allé är bland annat att antalet konfliktpunkter är mindre och trafiksituationen enklare. Hastigheterna är ofta låga i konfliktpunkterna och krockvinkeln mindre, vänstersväng underlättas och

¹⁹ LTF 0138 2010-00051

²⁰ Se Förstudie av ny bostadsbyggelse; Järnet 7, illustrationsplan alt.1(2014-06-25)

Uppdragsnr: 10206487	Trafikutredning, Tyresö kommun	
Daterad: 2014-12-12	Rapport	
Reviderad: 2015-01-07		
Handläggare: Marlene Björ	Status:	

kapaciteten är stor. Normalt erhålls en jämn och smidig avveckling av de trafikflöden som boende och verksamheterna i områdena kring cirkulationsplatsen genererar²¹.

Det har visat sig att många cirkulationsplatser inom ett och samma område inte påverkar trafikfördelningen. Bilförare väljer inte andra vägar för att undvika cirkulationsplatserna. Dock kan viss omfördelning ske när det gäller tunga fordon.

Många cirkulationsplatser i ett och samma område bidrar även till lägre fordonshastigheter mellan cirkulationsplatserna. Denna effekt försvinner dock om avstånden mellan cirkulationsplatserna är mer än 350 meter.

Cirkulationsplatsen kommer att bidra till att det blir lättare och tydligare för biltrafik att nå området och dess målpunkter, vilket minskar eventuell söktrafik. Tydlig utformning av Bollmora allé och gatans funktion samt föreskriven hastighetsbegränsning bedöms därmed inte uppmuntra biltrafik som inte har sin målpunkt längs gatan att köra på Bollmora gårdsväg i genomfart²².

Med tanke på att det handlar om en anslutning till bland annat bostäder bör även nämnas att cirkulationsplatser kan bidra till minskat buller genom att körmönstret blir jämnare.

Utryckningstrafiken kan med fördel nå området via cirkulationsplatsen på Bollmora allé för målinriktade insatser med god tillgänglighet. Cirkulationsplatsen bedöms inte heller påverka utryckningstrafikens framkomlighet negativt. Cirkulationsplatsen kan även med fördel anslutas och trafikförsörja området Tyresövallen, belägen längs Bollmora allés östra sida.

Gång- och cykelvägnätet längs Bollmora allé får en passage vid cirkulationsplatsen. Cirkulationsplatsens utformning rekommenderas med hänsyn till de oskyddade trafikanterna, ett körfält i till- och frånfart samt att gång- och cykelpassage/övergångsställe²³ placeras cirka en billängd in i tillfarten²⁴. Refug i tillfarterna är även en viktig åtgärd att beakta med hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Rätt utformad cirkulationsplats ska inte behöva några ytterligare farddämpande åtgärder.


En utbyggnad av bostäder i området (kvarteren Järnet 7 och Järnet 11) innebär att bebyggelse kommer att sträcka sig mot Bollmora allé. En utbyggnad utan att gatunätet får ny anslutning, mellan Bollmora gårdsväg och Bollmora allé, innebär att trafikangöring till området sker via cirkulationsplatsen vid Njupkärrsvägen/Industrivägen/Bollmora gårdsväg. Med hänsyn till den nya bebyggelsens utbredning mot Bollmora allé bedöms därmed cirkulationsplatsen vid Njupkärrsvägen som trafikangöringspunkt mindre logisk, vilket kan bidra till att området upplevs isolerat av boende och besökare. Bebyggelsens utbredning och avsaknad av anslutning vid Bollmora gårdsväg och Bollmora allé bedöms även påverka utryckningstrafiken tillgänglighet i området negativt.

²¹ Åtgärds katalog för säker trafik i tätort, SKL 2009

²² Bollmora gårdsväg ska föreskrivas med LTF om högst tillåtna hastighet 30 km/h. Björkbacksvägen och Industrivägen är föreskrivna med LTF om högst tillåtna hastighet 30 km/h. Hastighetsbegränsning och placering av utmärkning är ett av flera verktyg för att påverka styrning av trafiken

²³ Anläggande av övergångsställe är en framkomlighetsåtgärd för gående, inte en trafiksäkerhetsåtgärd

²⁴ Synskadade föredrar oftast att övergångsstället/passagen ligger så långt från cirkulationsplatsen som möjligt, vilket gör det enklare att höra ankommande fordon (se Åtgärds katalog för säker trafik i tätort, SKL 2009)

Uppdragsnr: 10206487	Trafikutredning, Tyresö kommun	
Daterad: 2014-12-12	Rapport	
Reviderad: 2015-01-07		
Handläggare: Marlene Björ	Status:	

Föreskrivs Bollmora gårdsväg med lokala trafikföreskrifter om högst tillåtna hastighet 30 kilometer i timmen kan vägmärket hastighetsbegräsning med fördel placeras i båge vid infart i så kallad portalutmärkning.

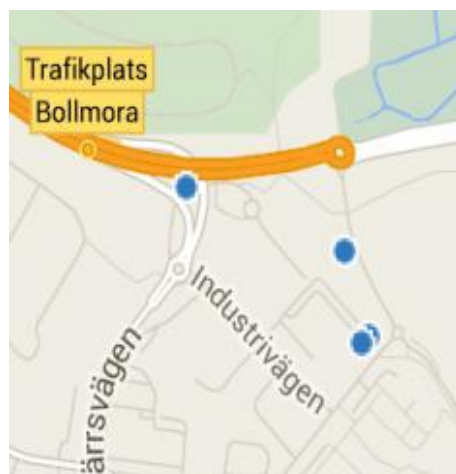
NYA VERKSAMHETERS TRAFIKPÅVERKAN I OMRÅDET

I tidigare trafikutredning²⁵ beräknades framtida trafikmängder utifrån omfattning och typ av tillkommande verksamheter. Sedan dess har nya bostäder och verksamheter som genererar bil-, gång- och cykeltrafik tillkommit i området. På den östra delen av Bollmora gårdsväg har Willys etablerat sig med cirka 3 500 BTA och 100 parkeringsplatser, och längre in längs samma gata har Engelska skola startat en verksamhet med cirka 400 elever.

Till detta kommer de planerade bostäderna i Järnet 7. Dessa 150 bostäder kommer alstra cirka 600 fordon per dygn.

Trafikflöden

Under vecka 49 genomfördes trafikmätningar på fyra platser i området; Bollmora gårdsväg, infarten från Bollmora allé samt en i vardera körriktning på Axel Wennergrens väg.



Mätpunkter

Bollmora gårdsväg, den nordligaste punkten på kartan, trafikeras varje vardag av cirka 1 300 fordon. Under morgonen finns en tydlig maxtimme mellan kl 8 och 9 medan det på eftermiddagen är mer spritt mellan kl 15 och 19.


Axel Wennergrens väg trafikeras sammanlagt av cirka 170 fordon per vardagsdygn, det vill säga i huvudsak trafikanter till och från de snedställda parkeringsplatserna längs gatan.

Den sista mätpunkten återfinns vid infarten vid Bollmora allé. Under mätperioden fanns en bom som hindrade den genomgående trafiken till Bollmora gårdsväg, vilket påverkar mätresultaten. Under mätperioden trafikerades infarten av cirka 600 fordon per vardagsdygn.

Sammantagen bedömning

De bedömningar av framtida trafikmängder som gjordes i tidigare trafikutredningen är relevanta även med dagens förutsättningar. Trafikmätningen som genomfördes innan Willys och Engelska skolan etablerat sig visade på 1 200 fordon, vilket kan jämföras med 1 300 fordon nu när verksamheterna är igång.

²⁵ RAPPORT Trafikanalys - Kvarteret Järnet 6, Tyresö kommun (2010-10-01, WSP)

Uppdragsnr: 10206487	Trafikutredning, Tyresö kommun	
Daterad: 2014-12-12	Rapport	
Reviderad: 2015-01-07		
Handläggare: Marlene Björ	Status:	

I Järnet 7 och Järnet 11 är det aktuellt med något fler bostäder än vad som är angivet i föregående utredning, men de tillskott det innebär kommer inte att påverka trafiksituationen i stort, varken framkomlighetsmässigt eller upplevelsemässigt.

TRAFIKANGÖRING JÄRNET 7

Kvarteret Järnet 7 omsluts av gatorna Bollmora allé, Björkbacksvägen och Axel Wennergrens väg samt Bollmora gårdsväg. Exploatören har lämnat förslag på hur kvarteret Järnet 7 kan utformas så det upplevs attraktivt och levande samt uppmuntrar till spontana möten i en illustrationsplan. Enligt förslaget består kvarteret av två husbyggnader med ett underbyggt garage²⁶. Det underbyggda garaget kommer att få anslutning och nås av boende via Bollmora gårdsväg. Vidare kommer trafikangöring till kvarteren Järnet 7 och Järnet 11 att få en gemensam anslutningspunkt som kommer att ske via en cirkulationsplats på Bollmora allé, med anslutning till Bollmora gårdsväg. Husbyggnaderna i kvarteret ser ut att få entréer längs gatorna Bollmora allé, Björkbacksvägen och Axel Wennergrens väg.

Kvarteret löper längs Axel Wennergrens vägs östra sida, där även kantstensparkering medges. En gångbana ligger i sin tur intill kantstensparkeringen och löper längs gatan till Bollmora gårdsväg. Närmast husbyggnaden föreslås en entrézon som bland annat medger yta för cykelparkering.

Gång- och cykelbanor inom området kopplas till gång- och cykelvägnätet som löper längs Bollmora allé så det blir sammanhängande och gent. Längs Bollmora allé finns två förslag på utformning som å ena sidan medger kantstensparkering samt en separerad gång- och cykelbana, å andra sidan medger kantstensparkering samt en separerad gång- och cykelbana, där cykelbanan är enkelriktad (se rubrik Utformning Bollmora allé).

Sammantagen bedömning


Det underbyggda garaget i kvarteret Järnet 7 ges anslutning och nås av boende via Bollmora gårdsväg, vilket är ett bra skäl för att anlägga en samordnad anslutningspunkt för kvarteren Järnet 7 och Järnet 11 vid Bollmora gårdsväg och Bollmora allé. Anslutning av Bollmora gårdsväg kommer att ske via en cirkulationsplats på Bollmora allé.

Med anledning av bebyggelsens utbredning i området bidrar cirkulationsplatsen till tydlig struktur och ökad tillgänglighet för boende och besökare till området. Cirkulationsplatsen bedöms även ge positiva effekter på Axel Wennergrens väg genom att fler väljer att inte använda gatan för hämtning och lämning av barn vid skola. Uttryckningstrafik kan med fördel nyttja denna anslutning för målinriktade insatser i området med god tillgänglighet.

Tillgängligheten för gång- och cykeltrafik ska öka inom området. Gång- och cykelbanor i området ska uppfattas gent och sammanhängande med kopplingar till det lokala gång- och cykelvägnätet. Detta uppmuntrar och bidrar till att fler väljer att gå eller cykla till/från skola inom området och andra närliggande verksamheter samt fritidsaktiviteter²⁷.

²⁶ Se Förstudie av ny bostadsbyggelse; Järnet 7, illustrationsplan alt.1(2014-06-25)

²⁷ Enligt kommunens cykelplan (2013) ska andelen cykelresor öka

Uppdragsnr: 10206487	Trafikutredning, Tyresö kommun	
Daterad: 2014-12-12	Rapport	
Reviderad: 2015-01-07		
Handläggare: Marlene Björ	Status:	

En gemensam gång- och cykelbana, där gående och cyklister inte separeras från varandra, föreslås löpa längs Axel Wennergrens väg och Bollmora gårdsväg. Gemensamma banor bör normalt vara 4 meter breda, men kan minskas till 3 meter i det lokala gång- och cykelvägnätet eller där flöden av gående och cyklister bedöms låga. Gång- och cykelbanan bidrar till ett sammanhängande och gent stråk genom området med koppling till övriga gång- och cykelvägnätet.

Bostadsparkering anordnas på kvarteretsmark. Kantstensparkeringen längs Axel Wennergrens väg ska medge korttidsuppställning för besökare i området och regleras därefter. Kvarterets husbyggnader ser ut att få entréer mot gatan. Av den anledningen kan det även vara möjligt att medge parkering under kortare tid på viss/vissa platser för boende i Järnet 7 för i- och urlastning.

Det kan vara lämpligt att utreda eventuell samordning av de snedställda parkeringsplatserna på Axel Wennergrens väg så även boende i kvarteret Järnet 7 kan få möjlighet att nyttja dessa.

UTFORMNING BOLLMORA ALLÉ


Exploatören har lämnat förslag på hur kvarteret Järnet 7 kan utformas så det upplevs attraktivt och levande samt uppmuntrar till spontana möten i en illustrationsplan. Illustrationsplanen innehåller även förslag på utformning av Bollmora allé, mellan den nya anslutningen vid Bollmora gårdsväg och Björkbacksvägen²⁸. Mellan Bollmora gårdsväg och Björkbacksvägen har ett övergångsställe placerats med tveksamhet (?). Förslaget på utformning av gatusektioner redovisas i två alternativ (A och B). Alternativen har granskats med hänsyn till gatans funktion och målpunkter/verksamheter som genererar bil-, gång- och cykeltrafik. Del av gatusektionen som avser utformning för gång- och cykeltrafik granskas så det går i linje med kommunens cykelplan²⁹.



Illustration tagen från Förstudie av ny bostadsbyggelse; Järnet 7, (2014-06-25)

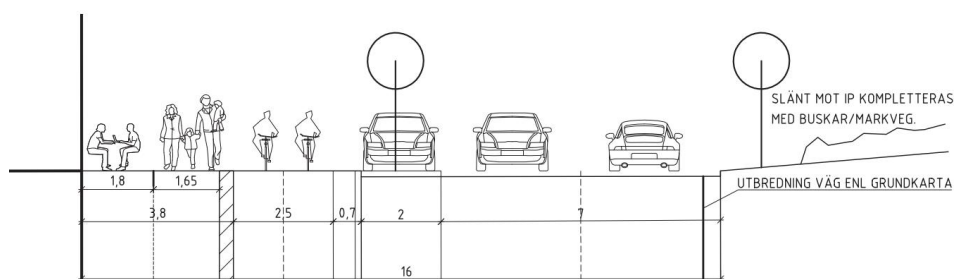
²⁸ Se Förstudie av ny bostadsbyggelse; Järnet 7, illustrationsplan alt.1(2014-06-25)

²⁹ Cykelplan för Tyresö kommun; Tyresö kommun, 2013-05-19

Uppdragsnr: 10206487	Trafikutredning, Tyresö kommun	
Daterad: 2014-12-12	Rapport	
Reviderad: 2015-01-07		
Handläggare: Marlene Björ	Status:	

Gatusektion Alt. A

Alternativ A redovisar körfält för biltrafik i båda körriktningarna med en total bredd på sju meter. Längs körbanans västra sida placeras kantstensparkering med trädplantering inom en total bredd på två meter. Längs kantstensparkeringen finns en säkerhetszon³⁰ på 0,7 meter mot den intilliggande gång- och cykelbanan som är separerad för gående och cyklister. Ytan för gång- och cykelbanorna fördelas med en dubbelriktad cykelbana med en total bredd på 2,5 meter och en gångbana med total bredd på 1,65 meter. Mellan cykelbana och gångbana föreslås en skiljeremsa med avvikande beläggning (taktila plattor i kontrastfärg). Längs gångbanans västra sida föreslås en möbleringszon på en total bredd på 1,8 meter. På gatans östra sida föreslås inga övriga åtgärder mer än att buskar/markvegetation kompletteras.



Alternativ A. Illustration tagen från Förstudie av ny bostadsbyggelse; Järnet 7, (2014-06-25)

Granskningskommentarer Alt. A


Alternativ A föreslår en körbanebredd 3,5 meter (total gatubredd 7 meter), vilket är en bra bredd för Bollmora allé. Körbanebredden tillsammans med omgivande gatumiljö som exempelvis kantstensparkering bedöms bidra till lägre hastigheter. Fordonshastigheter avgör i sin tur hur gatan fungerar för gående och cyklisters förflyttningar och rörelsemönster.

Skiljeremсор åtskiljer väg-, gång- och/eller cykelbanor. I detta alternativ föreslås en säkerhetszon på 0,7 meter. Säkerhetszonen mellan körbana och gång- och/eller cykelbana är alltid viktig att beakta när banorna ligger bredvid varandra. Särskilt viktigt är det om kantstensparkering förekommer längs gatan. När det förekommer kantstensparkering är en meters bredd på säkerhetszonen lämplig för att skydda cyklister från bildörrar som öppnas, men även för att skydda personer som går ur bilarna från cyklisterna. Säkerhetszonen har även betydelse för vinterväghållningen³¹, är zonen får smal finns en risk för att exempelvis snö kastas in på en tidigare röjd cykelbana. Zonen är en lämplig plats för vägmärken och eventuell annan lämplig möblering.

Alternativ A föreslår en separerad gång- och cykelbana. Enligt kommunens cykelplan ska cyklister, med anledning av att öka säkerheten, separeras från biltrafik. I mer högttrafikerade gång- och cykelstråk ska separering av gående och cyklister

³⁰ Kallas även för skyddsremsa eller skyddszon

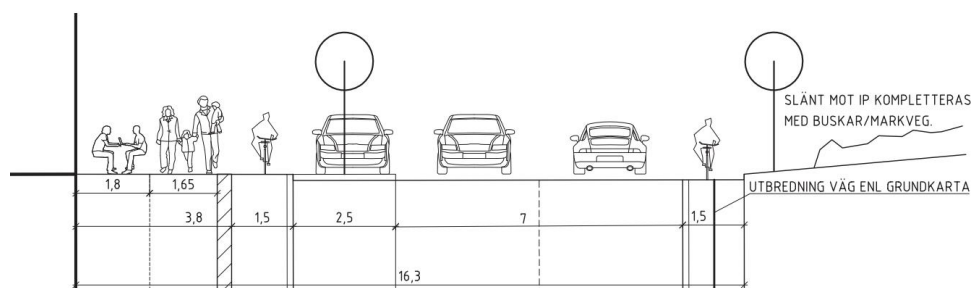
³¹ Användas för snöupplag

Uppdragsnr: 10206487	Trafikutredning, Tyresö kommun	
Daterad: 2014-12-12	Rapport	
Reviderad: 2015-01-07		
Handläggare: Marlene Björ	Status:	

eftersträvas³². Gång- och cykelbanan längs Bollmora allé bedöms inte som ett högtrafikerat stråk trots närliggande målpunkter, men väl en viktig länk i det lokala gång- och cykelvägnätet.

Gatusektion Alt. B

Alternativ B redovisar körfält för biltrafik i båda körriktningarna med en total bredd på 7 meter. Längs körbanans västra sida kantstensparkering med trädplantering inom en total bredd på 2,5 meter. Längs kantparkeringen saknas i detta alternativ säkerhetszon mot den intilliggande gång- och cykelbanan. Längs gatans båda sidor föreslås enkelriktade cykelbanor med en total bredd på 1,5 meter per bana. Gång- och cykelbanan längs gatans västra sida är separerad. Ytan för gång- och cykelbanorna fördelas med en enkelriktad cykelbana med en total bredd på 1,5 meter och en gångbana med total bredd på 1,65 meter. Mellan den enkelriktade cykelbanan i södergående körriktning och gångbana föreslås en skiljeremsa med avvikande beläggning (taktila plattor i kontrastfärg). Längs gångbanans västra sida föreslås en möjlig möbleringszon på en total bredd på 1,8 meter. Längs gatan östra sida anläggs enbart en enkelriktad cykelbana som medger cykeltrafik i norrgående körriktning. Buskar/markvegetation kompletteras på denna sida av gatan.




Alternativ B. Illustration tagen från Förstudie av ny bostadsbyggelse; Järnet 7, (2014-06-25)

Granskningskommentarer Alt. B

Alternativ B föreslår körfält i båda körriktningarna med en total gatubredd på 7 meter, vilket är en bra bredd för Bollmora allé. Körbanebreddens tillsammans med omgivande gatumiljö som exempelvis kantstensparkering bedöms bidra till lägre hastigheter. Fordonshastigheter avgör i sin tur hur gatan fungerar för gående och cyklisters förflyttningar och rörelsemönster.

Skiljeremсор åtskiljer väg-, gång- och/eller cykelbanor. I detta alternativ saknas säkerhetszon mellan körbanor med kantstensparkering och gång- och cykelbana. Säkerhetszonen mellan körbanor och gång- och/eller cykelbana är alltid viktig att beakta när banorna ligger bredvid varandra. Särskilt viktigt är det om kantstensparkering förekommer längs gatan. När det förekommer kantstensparkering är en meters bredd på säkerhetszonen lämplig för att skydda cyklister från bildörrar som öppnas, men även för att skydda personer som går ur bilarna från cyklisterna. Säkerhetszonen har även betydelse för vinterväghållningen (användas för snöupplag), är zonen

³² Trafik med moped klass II är förbjuden på gång- och cykelbanor i Tyresö kommun enligt LTF 0138 2009-00074 (generellt förbud för moped klass I)

Uppdragsnr: 10206487	Trafikutredning, Tyresö kommun	
Daterad: 2014-12-12	Rapport	
Reviderad: 2015-01-07		
Handläggare: Marlene Björ	Status:	

får smal finns en risk för att snö kastas in på en tidigare röjd cykelbana. Zonen är en lämplig plats för vägmärken och eventuell annan möblering.

Separering av gång- och cykelbanan föreslås i detta alternativ, men cykelbanorna är enkelriktade. I grunden är alla cykelbanor dubbelriktade. En enkelriktad cykelbana kräver att cykelbanan är föreskriven med LTF om förbud mot att köra i en viss riktning och utmärks med tilläggstavla³³. Vad gäller utformning bedöms enkelriktade cykelbanor på båda sidor av gatan ta mer plats än en dubbelriktad cykelbana på en sida. Om enkelriktade cykelbanor endast finns vid någon enstaka plats/område eller på korta sträckor längs gång- och cykelvägnätet bedöms det kunna inge rörigt intryck och stöka till det för både gående och cyklister³⁴.

Sammantagen bedömning och förslag

Bollmora allé har funktionen som en huvudgata med uppsamlande funktion, dvs. funktionen av att samla ihop trafiken och leda den till/från målpunkter/verksamheter i närliggande områden. Gatan fungerar som en viktig länk till olika målpunkter/verksamheter som finns på båda sidor om gatan, exempelvis bostäder, skola, Tyresövallen, Bollmorahallen, verksamheter och vårdcentral. Länken bedöms viktigt för både bil- samt gång- och cykeltrafik. Bollmora allé är föreskriven med lokala trafikföreskrifter om högst tillåtna hastighet 40 kilometer i timmen, mellan Tyresövägen och Björkbacksvägen³⁵.

Enligt exploatörens illustrationsplan alt. 1 finns ett övergångsställe (?) med tveksamhet utplacerat på sträckan mellan Bollmora gårdsväg och Björkbacksvägen³⁶. Ett övergångsställe som är placerat mitt på en gatusträcka ska vara hastighetssäkert (30 km/h) och bör även vara väl motiverat med hänsyn till rådande hastighet, trafikmängder, behov av att korsa gatan och målpunkter samt risker som kan identifieras. Lägst risk för gående att korsa gatan är när övergångsstället är placerat så nära gatukorsningen som möjligt, vilket även medger bäst förutsättning för samspel mellan bilföraren och gående. Ett övergångsställe är en framkomlighetsåtgärd inte en trafiksäkerhetsåtgärd.

Vid cirkulationsplatserna Bollmora allé/Bollmora gårdsväg och Bollmora allé/Björkbacksvägen anordnas gång-/cykelpassager längs gång- och cykelbanan. Gång-/cykelpassagerna över Bollmora gårdsväg och Björkbacksvägen bidrar till ett sammanhängande stråk längs Bollmora allé, se rubrik Cirkulationsplats Bollmora allé/Bollmora gårdsväg. En gång-/cykelpassage ordnas även över Bollmora allé vid cirkulationsplatsen med Björkbacksvägen, så det är möjligt att nå målpunkter/aktiviteter i området på östra sidan av gatan.

Cirkulationsplatsen Bollmora allé/Bollmora gårdsväg kan med fördel även anslutas och trafikförsörja området Tyresövallen, belägen norr om Bollmora allé, se rubrik Cirkulationsplats Bollmora allé/Bollmora gårdsväg.


Det finns några kriterier för när det bedöms lämpligt att separera gående och cyklister från varandra. Separering av gående och cyklister rekommenderas exempelvis om stråket används av fler än 200 cyklister och 200 gående per timme eller fler än

³³ TSFS 2009:75 10d

³⁴ Ex Stockholm stad har två platser föreskrivna med LTF om enkelriktad cykelbana (Skanstullsbron och Götgatan)

³⁵ LTF 0138 2012-00051

³⁶ Se Förstudie av ny bostadsbyggelse; Järnet 7, illustrationsplan alt.1(2014-06-25)

Uppdragsnr: 10206487	Trafikutredning, Tyresö kommun	
Daterad: 2014-12-12	Rapport	
Reviderad: 2015-01-07		
Handläggare: Marlene Björ	Status:	

300 cyklister och 50 gående per timme³⁷. Gång- och cykelbanan längs Bollmora allé bedöms inte som ett högtrafikerat stråk, trots närliggande målpunkter, men väl en viktig länk i det lokala gång- och cykelvägnätet.

Separering av gående och cyklister medför å ena sidan ökad trygghet för gående, framförallt äldre och ökad framkomlighet för cyklister. Å andra sidan har det visat sig att åtgärden inte har någon nämnvärd betydelse för trafiksäkerheten.

Om gång- och cykelbanor separeras ska det ske med hänsyn till kravet om tillgänglighet och användbarhet. Gångbanor ska då vara väl åtskild från cykelbana och körbana vid nyanläggning av allmänna platser³⁸.

Rekommenderat mått på en gångbanelängd är 2 meter vid nybyggnation, vilket medger möjlighet för rullstolsburna att vända. Det minsta tillåtna måttet på en gångbana är 1,8 meter, men då ska vändzoner ordnas med jämna mellanrum. En cykelbana är i grunden dubbelriktad. Rekommenderat mått på cykelbanans bredd är 2,25 meter vid litet cykelflöde och minst 2,5 meter eller mer vid stort cykelflöde³⁹.

Enligt kommunens cykelplan ska andelen cykelresor öka och med anledning av att öka säkerheten ska cyklister separeras från biltrafik. I mer högtrafikerade gång- och cykelstråk ska separering av gående och cyklister eftersträvas⁴⁰. Gång- och cykelbanan längs Bollmora allé bedöms inte som ett högtrafikerat stråk trots närliggande målpunkter, men väl en viktig länk i det lokala gång- och cykelvägnätet.

En gemensam gång- och cykelbana föreslås längs Bollmora allés västra sida. Acceptabla bredder ska eftersträvas vid nybyggnation med hänsyn till kraven på tillgänglighet och användbarhet. Tillfredsställande bredder på gång- och cykelbanan kan i detta fall påverka möbleringszonens yta.

På gång- och cykelbanor, där gående och cyklister inte är separerade från varandra rekommenderas normalt 4 meter breda banor. Banans bredd kan dock minskas i det lokala gång- och cykelvägnätet eller vid låga flöden till 3 meter.

Säkerhetszonen mellan körbana och gång- och/eller cykelbana är alltid viktig att beakta när banorna ligger bredvid varandra. Särskilt viktigt är det om kantstensparkering förekommer längs gatan. När det förekommer kantstensparkering är en meters bredd på säkerhetszonen lämplig för att skydda cyklister från bildörrar som öppnas, men även för att skydda personer som går ur bilarna från cyklisterna. Säkerhetszonen har även betydelse för vinterväghållningen, är zonen får smal finns en risk för att exempelvis snö kastas in på en tidigare röjd cykelbana. Zonen är en lämplig plats för vägmärken och eventuell annan möblering.

Om gatan utformats utan kantstensparkering skulle det räcka med 0,5 meter bred säkerhetszon och eventuella vägmärken skulle rekommenderas placeras intill fasad.


Kantstensparkeringen längs Bollmora allé ska medge korttidsuppställning för besökare i området och regleras därefter. Husbyggnaderna i Järnet 7 ser ut att få entréer mot Bollmora allé. Av den anledningen kan det även vara möjligt att medge

³⁷ GCM-HANDBOK Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus. SKL 2010

³⁸ Skiljeremsa mellan gångbana och cykelbana kan vara tre rader gatsten eller en målad linje

³⁹ GCM-HANDBOK Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus. SKL 2010

⁴⁰ Trafik med moped klass II är förbjuden på gång- och cykelbanor i Tyresö kommun enligt LTF 0138 2009-00074 (generellt förbud för moped klass I)

Uppdragsnr: 10206487	Trafikutredning, Tyresö kommun	
Daterad: 2014-12-12	Rapport	
Reviderad: 2015-01-07		
Handläggare: Marlene Björ	Status:	

parkering under kortare tid på viss/vissa platser för boende i Järnet 7 för i- och urlastning. Ingen åtgärd på östra sidan föreslås mer än att buskar/markvegetation kompletteras.

Särskild hänsyn ska tas till barn, äldre och personer med olika funktionsnedsättningar.

KONSEKVENSER AV OFÖRÄNDRAD TRAFIKLÖSNING

En utbyggnad av bostäder i området (kvarteren Järnet 7 och Järnet 11) innebär att bebyggelse kommer att sträcka sig mot Bollmora allé. En utbyggnad utan att gatunätet får ny anslutning, mellan Bollmora gårdsväg och Bollmora allé, innebär att trafikangöring till området sker via cirkulationsplatsen vid Njupkärrsvägen/Industrivägen/Bollmora gårdsväg. Cirkulationsplatsen vid Njupkärrsvägen som trafikangöringspunkt bedöms mindre logisk med hänsyn till bebyggelsens utbredning. Angöringspunkten via cirkulationsplatsen innebär att området endast får en infart via Bollmora gårdsväg till kvarteret Järnet 7.

Den trafikmängd som målpunkter i området idag genererar kommer i och med nya bostäder att öka något. Den ökade trafikmängden bedöms inte påverka trafiksituationen i stort. Dock kan trafikmängden upplevas besvärande av boende i närhet av värdplats för besöksstrafiken. Goda värdmöjligheter kräver dock yta i anspråk. Likaså kan biltrafik till det underbyggda garaget i kvarteret Järnet 7 påverka så att boende längs gatan kan uppleva denna trafik i genomfart⁴¹.

Med hänsyn till bebyggelsens utbredning och avsaknad av anslutning vid Bollmora gårdsväg och Bollmora allé bedöms det även påverka utryckningstrafiken tillgänglighet till området negativt. Målinriktade insatser till områdets bebyggelse längs Bollmora allé påverkas främst.

Om dagens trafiklösning inte ändras kan det bidra till att Axel Wennergrens väg nyttjas av föräldrar som hämtar och lämnar sina barn vid skolan ökar i omfattning⁴². Föräldrars nyttjande av gatan för hämtning och lämning är inte tillfredsställande för miljön och trafiksäkerheten. Det ska vara tryggt och säkert för gående och cyklister att förflytta sig till/från skola/bostad och i övrigt röra sig inom området.


En oförändrad trafiklösning kan även bidra till att området upplevs isolerat och instängt med otydlig struktur/otillgängligt av boende och besökare.

Sammantagen bedömning

För att området ska utnyttja sin fulla potential krävs en trafiklösning som svarar upp mot de nya funktioner som kvarteren får med pågående och kommande byggnationer. Det gör inte nuvarande trafiklösning.

⁴¹ Biltrafik med målpunkt längs gatan räknas inte till genomfartstrafik

⁴² Trafikåtgärder på ett ställe kan bidra till att "problem flyttar" till ett annat

Uppdragsnr: 10206487	Trafikutredning, Tyresö kommun	
Daterad: 2014-12-12	Rapport	
Reviderad: 2015-01-07		
Handläggare: Marlene Björ	Status:	

ANSLUTNINGEN MELLAN AXEL WENNERGRENS VÄG OCH BOLLMORA GÅRDSVÄG

Planlägga anslutningen, mellan Axel Wennergrens väg och Bollmora gårdsväg, som lokalgata i detaljplan?


I samband med mötet 2014-12-18 på Tyresö kommun lyftes frågan om det är möjligt att planlägga anslutningen mellan Axel Wennergrens väg och Bollmora gårdsväg som lokalgata i detaljplanen. Önskemålet utgår ifrån att vid eventuella framtida behov möjliggöra för att öppna upp anslutningen för allmän biltrafik utan planändring. WSP har via e-post 2014-12-22 fått i uppdrag att komplettera denna trafikutredning med att utreda detta önskemål.

Både Axel Wennergrens väg och Bollmora gårdsväg har funktionen som lokalgator, dvs. att trafikförsörja områdets boende och besökare (kvarteren Järnet 7 och Järnet 11). Gatorna är idag åtskilda med hjälp av bland annat nätstängsel och saknar därmed anslutning för bil- samt gång- och cykeltrafik. I denna trafikutredning föreslås gång- och cykeltrafiken få anslutning/koppling mellan Axel Wennergrens väg och Bollmora gårdsväg, för ett gent och sammanhängande stråk genom området. Denna anslutning/koppling mellan gatorna bör även medge möjlighet att öppna upp för biltrafik vid eventuella framtida behov.



Anslutningen markerad med röd ring. Illustration (exklusive röd ring) tagen från Förstudie av ny bostadsbyggelse; Järnet 7, (2014-06-25)

Plan- och bygglagen innehåller bestämmelser om planläggning av mark. Regleringen av markens användning inom en kommun sker genom detaljplaner. I fråga om allmänna platser, såsom bland annat gator, ska den avsedda användningen anges i detaljplaner. I detaljplaner medges möjlighet att styra utformningen i detalj, men ska inte reglera mer än nödvändigt för att uppnå planens syfte. På så sätt blir detaljplanen mer flexibel och dess användbarhet förlängs. Anslutningen/kopplingen mellan Axel Wennergrens väg och Bollmora gårdsväg bör därmed planläggas som lokalgata i detaljplanen.

Uppdragsnr: 10206487	Trafikutredning, Tyresö kommun	
Daterad: 2014-12-12	Rapport	
Reviderad: 2015-01-07		
Handläggare: Marlene Björ	Status:	

Benämningen lokalgata i detaljplaner är främst avsedd för trafik med målpunkt längs gatan och avser alla trafikslag. Av den anledningen bedöms det av särskild vikt att i planbeskrivningen tydliggöra att lokalgatan i första hand är tänkt för gång- och cykeltrafik, men även för att tillmötesgå eventuella framtida behov och medge att gatan öppnas för biltrafik. På så sätt bedöms detaljplanen bli mer flexibel och ett eventuellt öppnande av biltrafik är därmed inte låst i planen.

Sammantagen bedömning

Några juridiska hinder för att det inte skulle vara möjligt att endast medge gång- och cykeltrafik på en lokalgata har inte identifierats.

Kommunen föreskriver anslutningen/lokalgatan med lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med motordrivet fordon (även trafik med moped klass II?)⁴³. Utmärkning sker enligt VMF med vägmärke förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II (C3) och avser förbudet även moped klass II ska det anges på tilläggstavla⁴⁴.

Lokalगतans utformning vid anslutningen mellan gatorna är viktig att beakta. I syfte att hindra eventuell biltrafik (smittrafik) placeras bommar vid anslutningen. Bommarna placeras så att god tillgänglighet uppnås för gående och cyklister, se rubrik Utformning Axel Wennergrens väg (sid 8).

Genom att reglera anslutningen mellan Axel Wennergrens väg och Bollmora gårdsväg som lokalgata i detaljplan innebär det att de generella parkeringsreglerna enligt TrF sätts i spel⁴⁵, vilket bör uppmärksammas av väghållaren. Likaså bör det uppmärksammas att vid ett eventuellt öppnande för biltrafik på anslutningen/lokalgatan träder den så kallade högerregeln in⁴⁶.

Möjligheten att öppna upp för biltrafik, bedöms även bidra till ökat behov av kommunalt huvudmannaskap på Axel Wennergrens väg, se rubrik Huvudmannaskap (sid 4).

⁴³ Genom lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1§ trafikförordningen (1998:1276) kan kommunen meddela särskilda trafikregler om bland annat förbud mot trafik med fordon. Förbud mot trafik med fordon får enligt 10 kap. 1 § andra stycket 9 trafikförordningen meddelas genom lokala trafikföreskrifter. Av 10 kap. 2 § första stycket 2 följer att föreskrifterna får avse ett visst eller vissa fordonsslag.

⁴⁴ Vägmärkesförordningen 2007:90

⁴⁵ Trafikförordningen (TrF) 3 kap 53§ (1998:1276)

⁴⁶ TrF 3 kap 18§