

Tyresö kommun  
Samhällsbyggnadsförvaltningen  
Helena Hartzell  
Trafikplanerare  
08-5782 92 55  
helena.hartzell@tyreso.se

## TJÄNSTESKRIVELSE

2012-12-21

1 (7)

Diarienummer

2012 KSTK 0034.80

MSU

## Tyresövägen – Förslag till åtgärder

### Förslag till beslut

Miljö- och Samhällsbyggnadsutskottet noterar förvaltningens redovisning av åtgärdsförslag för Tyresövägen och ger förvaltningen i uppdrag att återkomma till MSU med en tid- och kostnadssatt plan för genomförande i enlighet med utredningens förslag.

Samhällsbyggnadsförvaltningen



Åke Skoglund  
Förvaltningschef



Göran Norlin  
Enhetschef

### Sammanfattning

I april 2012 redovisade Samhällsbyggnadsförvaltningen en nulägesbild för Tyresövägen och planer på att utreda alternativ för att öka framkomligheten på Tyresövägen. Den utredningen är nu klar.



Syftet med den aktuella utredningen är att föreslå alternativ som ska leda till att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för östra Tyresö. Målet är att öka antalet människor som kan transporteras, oavsett trafikslag, längs Tyresövägen.

Utredningen rekommenderar och prioriterar åtgärder utifrån Trafikverkets fyrstegsprincip. Fyrstegsprincipen är ett verktyg för planering inom vägtransportssystemet som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis.

Med dagens kapacitet är det enda sättet att öka antalet människor som kan transporteras på Tyresövägen att fler personer väljer att resa på ett mer yteffektivt sätt. Det innebär att boende längs vägen måste välja att ställa bilen och istället resa kollektivt, gå eller cykla.

Exempel på åtgärder som föreslås i utredningen är:

- differentierade skolstatstider mellan Tyresö skola och Strandskolan
- Informationskampanj
- Testresenärsprojekt
- Hälsotramparprojekt
- Förläng hållplatsfickorna där endast en buss i taget ryms idag
- Se över hållplatserna så att de är attraktiva.
- Inför realtidsinformation på alla hållplatser
- Se till så att alla hållplatser har tillräckliga väderskydd
- Rusta upp cykelparkeringarna med tillräckligt många platser under tak
- Flytta hållplatserna vid behov så att båda riktningarna ligger mitt emot varandra
- Överväg att ta bort hållplatser för att snabba upp restiden på linjerna
- Se över möjligheten att utöka befintliga infartsparkeringar och reservera mark för nya infartsparkeringar framöver
- Bygg ett sammanhängande gång-och cykelnät längs Tyresövägen
- Se till så att trottoarer finns fram till skolorna och att alla passager är hastighetssäkrade så att barn själva kan gå eller cykla till skolan.
- Skapa attraktiva cykelparkeringar vid alla viktiga målpunkter, såsom centrum, skolor och idrottshallar.

Det kan mycket väl bli så på sikt att steg 1 till 3 åtgärder inte räcker då behövs ett tredje körfält för att t ex garantera kollektivtrafikens framkomlighet. Men den tidpunkten, och den mycket höga kostnaden, kan skjutas på framtiden om billigare åtgärder enligt steg 1 till 3 först genomförs. Sannolikheten för att ett tredjekörfält kommer att behövas senast år 2030 och en första sträcka redan till 2020 är dock stor och utredningen föreslår att det med fördel kan planeras som reversibelt.

Förvaltningen har för avsikt att återkomma till MSU med ett tids- och kostnadssatt förslag till genomförande av åtgärder i steg 1 till 3 för de närmsta kommande åren.

## **Bakgrund - Tyresövägen**

Tyresövägen är idag tidvis hårt belastad vilket leder till köbildning i trafikströmmen. Bilköerna leder till längre och oförutsägbara restider för både bil- och kollektivtrafiken. Befolkningen i östra Tyresö växer kraftigt. För de boende i östra Tyresö är Tyresövägen den enda förbindelsen med övriga kommunen och Stockholms län. Vägen har ett körfält i vardera riktningen och idag kapacitet för cirka 18 000 fordon per dygn.

Trafikmätningarna från vägen år 2012 visar att det idag går som mest cirka 17 000 fordon per dygn på Tyresövägen. Mätningar av restid och hastighet längs vägen under morgonens och eftermiddagens högtrafik visar att köer uppstår under cirka en halvtimme på morgonen i riktning mot Stockholm. Med ett körfält i vardera riktningen och stora trafikflöden är trafiken mycket känslig för störningar såsom t ex olyckor och arbeten längs vägen.

Boende i Tyresö kommun väljer idag bilen som färdmedel vid hälften av sina resor. Gång- och cykel står för drygt en tredjedel av alla resor och kollektivtrafiken för en femtedel. Det finns inget som tyder på att denna färdmedelsfördelning kommer att se annorlunda ut framöver om ingenting görs. Jämförs Tyresö kommun med andra kommuner i länet visar det sig att kollektivtrafikandelen i kommunen är något lägre än vad som kan förväntas sett till restidskvoterna mellan bil och kollektivtrafik.

## Utredning med förslag till åtgärder

Syftet med den aktuella utredningen är att föreslå alternativ som ska leda till att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för östra Tyresö. Målet är att öka antalet människor som kan transporteras, oavsett trafikslag, längs Tyresövägen.

Med dagens kapacitet är det enda sättet att öka antalet människor som kan transporteras på Tyresövägen att fler personer väljer att resa på ett mer yteffektivt sätt. Det innebär att boende längs vägen måste välja att ställa bilen och istället resa kollektivt, gå och cykla.

### Fyrstegsprincipen

Åtgärderna som föreslås i rapporten utgår från Trafikverkets fyrstegsprincip. Fyrstegsprincipen är ett verktyg för planering inom vägtransportsystemet som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis.

- 1. Tänk om** - Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
- 2. Optimera** - Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
- 3. Bygg om** - Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
- 4. Bygg nytt** - Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Att bearbeta attityder och genomföra åtgärder som kan påverka transportbehovet är steg 1-åtgärder. Att arbeta efter fyrstegsprincipen innebär att steg 1-åtgärder genomförs kontinuerligt. Steg 1 är inte ett enskilt steg som görs klart utan något som ska finnas med vid alla åtgärder. En viktig del inom steg 1 är att planera för lokalisering av bostäder och verksamheter så att transportbehoven minimeras. Det finns en mängd olika typer av påverkansåtgärder att pröva anpassat för olika målgrupper.

### **Förslag till åtgärder för Tyresövägen**

Åtgärder som rekommenderas för kommunen att rikta till de boende i östra Tyresö är först och främst Säkra skolvägar och Testresenärer. Köerna längs Tyresövägen sammanfaller också med skolstart och därför föreslås differentierade skolstatstider mellan Tyresö skola och Strandskolan.

Fram till år 2030 planeras cirka 1 000 nya bostäder att byggas i östra Tyresö vilket ger kommunen en stor potential att arbeta för hållbart resande genom hela processen. Genom att informera och ställa krav på byggherrarna kan rätt fysiska förutsättningar för att resa mer hållbart skapas. I planeringsprocessen kan kommunen ställa krav på införande av till exempel bilpool, säkra och väderskyddade cykelparkeringar samt ge byggherrarna möjlighet till lägre p-norm om de till exempel erbjuder rabatt på SL-kort och medlemskap i bilpool.

För att påverkansåtgärder ska få genomslag behöver dessa kombineras med fysiska punktåtgärder eftersom det finns brister i möjligheterna för invånarna i östra Tyresö att idag välja ett annat färdmedel än bil. Som exempel så måste det finnas ett gent, säkert och sammanhängande gång-och cykelstråk längs Tyresövägen för att kunna uppmuntra till gång-och cykelresor. På samma sätt måste kollektivtrafikens hållplatser hålla hög standard med realtidsinformation, cykelparkering under tak och väderskydd för att upplevas som attraktiva. Infartsparkeringarna fyller även en viktig funktion för boende i östra Tyresö som idag saknar snabb direktförbindelse med Stockholm.

Steg 3 och 4-åtgärder som kan komma att bli aktuella för Tyresövägen innebär att vägen breddas från dagens två körfält till antingen tre eller fyra körfält. Att arbeta enligt fyrstegsprincipen betyder även att åtgärder som faller inom steg 3 och 4, såsom en breddning av Tyresövägen, först ska prövas när man arbetat kontinuerligt med steg 1 och steg 2-åtgärder och märker att dessa inte längre är tillräckliga. Det kan mycket väl bli så på sikt att Tyresövägen behöver ett tredje körfält för att t ex garantera kollektivtrafikens framkomlighet. Men den tidpunkten, och den mycket höga kostnaden, kan skjutas på framtiden om billigare åtgärder enligt steg 1 och 2 först genomförs. Sannolikheten för att ett tredjekörfält kommer att behövas senast år 2030 och en första sträcka redan till 2020 är dock stor och utredningen föreslår att det med fördel kan planeras som reversibelt.

De viktigaste åtgärderna för att förbättra förutsättningarna för att resa kollektivt är

- Förläng hållplatsfickorna där endast en buss i taget ryms idag
- Se över hållplatserna så att de är attraktiva.
- Inför realtidsinformation på alla hållplatser som trafikeras av stom-och direktlinjer
- Se till så att alla hållplatser har tillräckliga väderskydd
- Rusta upp cykelparkeringarna med tillräckligt många platser under tak
- Flytta hållplatserna vid behov så att båda riktningarna ligger mitt emot varandra
- Överväg att ta bort hållplatser för att snabba upp restiden på linjerna
- Se över möjligheten att utöka befintliga infartsparkeringar och reservera mark för nya infartsparkeringar framöver

De fysiska åtgärderna föreslås att kombineras med följande påverkansåtgärder

- Informationskampanj
- Testresenärsprojekt

Förbättringar för gång-och cykeltrafiken som rekommenderas är

- Bygg ett sammanhängande gång-och cykelnät längs Tyresövägen
- Se till så att trottoarer finns fram till skolorna och att alla passager är hastighetssäkrade så att barn själva kan gå eller cykla till skolan.
- Skapa attraktiva cykelparkeringar vid alla viktiga målpunkter, såsom centrum, skolor och idrottshallar.

Östra Tyresö har en hög andel barnfamiljer. Därför rekommenderas framförallt påverkansåtgärderna Säkra skolvägar och Vandrande skolbussar att genomföras för att minska andelen föräldrar som skjutsar sina barn till förskola och skola. Köerna på Tyresövägen sammanfaller i tid med skolstart och om den trafiken spreds ut under en längre tidsperiod skulle köerna påverkas positivt. Därför föreslås differentierade skolstatstider mellan Strandskolan och Tyresö skola. Kommunen har även många anställda som bor inom cykelavstånd till sin arbetsplats. Hälsotramparprojekt är en påverkansåtgärd som kan få fler att välja att cykla istället för att köra bil till arbetet.

**Nästa steg för att genomföra åtgärder**

Förvaltningen har för avsikt att återkomma till MSU med ett tids- och kostnadssatt förslag till genomförande. Nästa steg är att skapa en organisation för att driva arbetet inom kommunen och ta fram styrande dokument med kvantifierbara målsättningar. Samhällsbyggnadsförvaltningen för en diskussion med utbildningsförvaltningen om differentierade skolstarttider.

Förvaltningen återkommer med behov av ekonomiska och personella resurser kopplade till kommunens styrprocess och årshjul.