

Mottagare
Stadsbyggnadsutskottet


Inriktningsbeslut för Tyresövägen

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till stadsbyggnadsutskottet för beslut i kommunstyrelsen

- Inriktningen för Tyresövägen vid en eventuell ombyggnation ska utgå från 2+2 körfält kollektivtrafik.

Kommunstyrelseförvaltningen

Stefan Hollmark
Kommundirektör


Sara Kopparberg
Chef samhällsbyggnadskontoret

Sammanfattning

Ett arbete med att förbättra framkomligheten på Tyresövägen har pågått under flera år. Åtgärder har gjorts utifrån den så kallade fyrstegsprincipen (tänk om, optimera, bygg om, bygg nytt) där nyinvesteringar och större ombyggnationer ska ses som en sista åtgärd när behoven inte kan tillgodoses genom de tre tidigare stegen.

Åtgärdsprogrammet för Tyresövägen antogs 2012. Sedan dess har nya förutsättningar tillkommit som har påverkan på inriktningen för Tyresövägens utveckling.

Kommunstyrelseförvaltningens Samhällsbyggnadskontor har under vintern 2019 och våren 2020 utrett behovet för trafik längs med Tyresövägen. Fyra utbyggnadsalternativ har studerats med utgångspunkt från trafikperspektivet

för att avgöra vilka som skulle utgöra det bästa långsiktiga alternativet för Tyresövägens utbyggnad.

Arbetets utgångspunkt har varit att pröva de olika utbyggnadsalternativen mot en målmatrix som är framarbetad utifrån de fem huvudområdena som är utpekade i kommunens trafikstrategi ”*Tyresö styr mot hållbara transporter*”.

Att utöka Tyresövägen med ytterligare körfält kommer i alla alternativ ovan att underlätta för biltrafikens framfart vilket troligtvis också innebär en ökad biltrafik. Om ytterligare körfält ska anläggas bör dessa perspektiv utredas ytterligare och utgå från ställningstagande med förslag till konsekvens, kompensation och åtgärder utifrån gestaltningsprogrammets utgångspunkt. Ingen detaljerad studie kring kostnader eller markinlösen som ger ett tillförlitligt underlag för kostnadsaspekten har genomförts.

Baserat på detta föreslår kommunstyrelseförvaltningen att Inriktningen för Tyresövägen vid en eventuell ombyggnation ska utgå från 2+2 körfält kollektivtrafik.

Beskrivning av ärendet

Ett arbete med att förbättra framkomligheten på Tyresövägen har pågått under flera år. Åtgärder har gjorts utifrån den så kallade fyrstegsprincipen (tänk om, optimera, bygg om, bygg nytt) där nyinvesteringar och större ombyggnationer ska ses som en sista åtgärd när behoven inte kan tillgodoses genom de tre tidigare stegen.

Åtgärdsprogrammet för Tyresövägen är ursprungligen från 2012. Sedan dess har nya förutsättningar tillkommit som har påverkan på inriktningen för Tyresövägens utveckling. Dessa nya förutsättningar är i form av nya styrdokument som bland annat en trafikstrategi ”*Tyresö styr mot hållbara transporter*”. Detta tillsammans med att Region Stockholms Trafikförvaltning pekat på ett ökat kapacitetsbehov för kollektivtrafikförsörjning gjorde att dåvarande Stadsbyggnadsförvaltningen såg ett behov av att kartlägga vilket utbyggnadsalternativ av Tyresövägen som i största mån uppfyller kommunens transportmål och samtidigt skapar förutsättningar för att uppnå de mål om ökad andel hållbara transporter som kommunen antagit. Detta informerades det om under en stadsbyggnadsdialog med dåvarande Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet i november 2018.

Åtgärdsprogrammet

Kommunstyrelseförvaltningens Samhällsbyggnadskontor har under vintern 2019 och våren 2020 utrett behovet för trafik längs med Tyresövägen. Fyra

utbyggnadsalternativ har studerats med utgångspunkt från trafikperspektivet för att avgöra vilka som skulle utgöra det bästa långsiktiga alternativet för Tyresövägens utbyggnad. Horisontåret för utredningen har varit år 2030 men med utblick mot år 2050. Utredningen tillsammans med andra perspektiv redovisades som ett informationsärende på Hållbarhetsutskottet i november 2020.

De fyra studerade alternativen:

- **3 körfält reversibelt blandtrafik**
totalt tre körfält varav ett är reversibelt för blandtrafik
- **3 körfält reversibelt kollektivtrafik**
totalt tre körfält varav ett är reversibelt för kollektivtrafik
- **2+2 körfält blandtrafik**
totalt 4 körfält, alla för blandtrafik
- **2+2 körfält kollektivtrafik**
totalt fyra körfält varav två för blandtrafik och två för kollektivtrafik

Den studerade sträckan av Tyresövägen är mellan korsningen mot Bollmoravägen i väst och Brakmarsvägen i öst:



Studerad sträcka i utredningen

Målanalys

Arbetets utgångspunkt har varit att pröva de olika utbyggnadsalternativen mot en målmatrix som är framarbetad utifrån de fem huvudområdena som är utpekade i kommunens trafikstrategi ”Tyresö styr mot hållbara transporter”.



Illustration av Målområden för utredningen

Trafikanalys/kapacitetsutredning

Inom arbetet med utredningen så har trafikanalys genomförts för samtliga alternativ samt för ett nollalternativ.

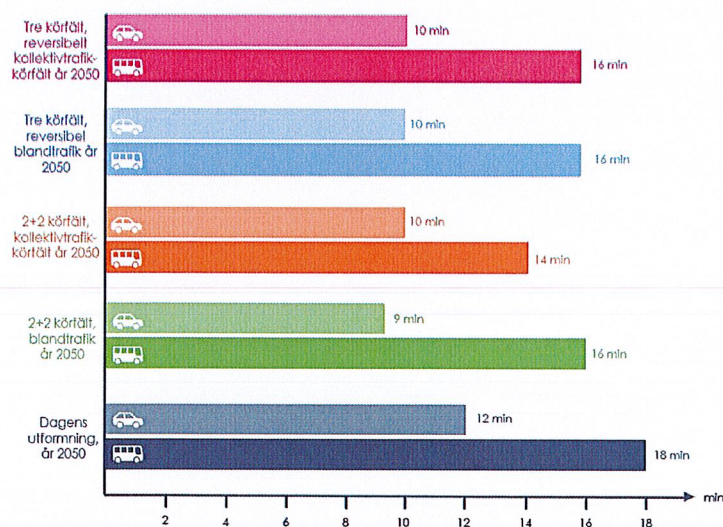
Dagsläget

Då man har studerat ett genomsnitt av förmiddagens rusningstrafik mellan klockan 07:00 - 08:00 visar trafikanalyserna att Tyresövägen har tillräcklig kapacitet för dagens trafik. Under perioder strax innan klockan 08:00 kan köbildning dock uppstå som innebär fördröjningar på upp till 6–7 minuter för både bil- och busstrafiken. Dessa korta perioder med betydligt lägre framkomlighet kan förklaras av särskilda situationer som gör att stillastående köbildning uppstår, exempelvis av många människor som ska passera vid ett övergångsställe eller framkomlighetsproblem i cirkulationer.

Utan ombyggnation (nollalternativ)

Förutsatt dagens färdmedelsfördelning och utan ombyggnation av Tyresövägen så visar analyserna en något försämrad framkomlighet år 2030 över hela sträckan, framförallt i anslutning till Strandallén där ny bebyggelse är utpekad i kommunens översiktsplan. År 2050 försämras framkomligheten ytterligare och trafikökningen innebär att sträckan överbelastas från Öringe och västerut med en tydlig köbildning under hela förmiddagens maxtimme klockan 7–8.

Vidare visar trafikanalyserna att samtliga utbyggnadsalternativ ger tillräcklig kapacitet för de prognosticerade trafikflödena år 2030 och år 2050 för Tyresövägen och att samtliga alternativ också förbättrar kapaciteten för biltrafik. De visar också att alternativet 2+2 körfält kollektivtrafik ger den största förbättringen för kollektivtrafik där restidsvinsten är 4 minuter år 2050.



2+2 körfält kollektivtrafik - det rekommenderade alternativet

Utifrån målanalysen och trafikanalysen/kapacitetutredningen förespråkas utbyggnadsalternativet med fyra körfält, varav ett för enbart kollektivtrafik i vardera riktningen (2+2 körfält kollektivtrafik). Detta eftersom alternativet bäst uppnår studiens och kommunens mål, det vill säga kommunens mål avseende färdmedelsfördelning och hållbart resande – . I trafikanalysen visar alternativet god framkomlighet för kollektivtrafiken till år 2030 och 2050.

Det utpekade alternativet prioriterar på ett tydligt sätt resor med kollektivtrafik, cykel samt gående. Då kollektivtrafiken ges förtur framför övrig fordonstrafik blir den både snabbare, mer pålitlig och attraktiv. Kollektivtrafiksystemet ges en tillförlitlighet där risken för förseningar minskar. Fyra körfält möjliggör på ett bättre sätt än tre för framtidens trafikförsörjning i form av tätare avgångar för kollektivtrafiken och potentiell utbyggnation av BRT (Bus Rapid Transit - ett koncept för busstrafik med hög turtäthet och stor passagerarkapacitet) eller spårbunden kollektivtrafik, då hållplatserna placeras i kollektivtrafikkörfältet. Tre körfält leder till att en eventuell framtida satsning på BRT/spårväg kräver en ytterligare och mer omfattande ombyggnation. Alternativen med reversibla körfält har fördelar ur ett ekonomiskt perspektiv och har även något mindre påverkan på omkringliggande fastighetsgränser och naturmark. Trots att reversibla körfält innebär tre körfält, jämfört med fyra, tillkommer för dessa alternativ ytterligare utrymme för bredare refuger, hållplatser i fickor och flera sidoförskjutningar för gång- och cykelvägarna.

För gång- och cykeltrafikanter minimeras vägens barriärinverkan genom att göra det enklare och säkrare att röra sig utmed, över och under vägen. Detta tillgodoses med en gen gång- och cykelväg, säkra, signalreglerade passager i plan samt breda gång- och cykeltunnlar. Genom att inte förorda ett reversibelt körfält behåller vägen en lättförstådd och orienterbar utformning för oskyddade trafikanter att korsa.

Andra perspektiv att beakta

Målanalysen enligt ovan tar sin utgångspunkt i att Tyresö kommun ska styra mot hållbara transporter. Vid en ombyggnation finns även andra perspektiv som måste beaktas. För att visa på de funktioner som påverkas i och intill gaturummet, utöver de trafiktekniska, har ett gestaltningsprogram för Tyresövägen tagits fram samtidigt som åtgärdsrapporten utretts. Att tillgodose samtliga intressen är inte möjligt vid infrastrukturplanering utan avvägningar och prioriteringar kommer att behöva göras.. Att beakta detta och tydliggöra hur ställningstagande ska göras är viktigt oavsett valt utbyggnadsalternativ.

Att utöka Tyresövägen med ytterligare körfält kommer i alla alternativ ovan att underlätta för biltrafikens framfart vilket troligtvis också innebär en ökad biltrafik. Om ytterligare körfält ska anläggas bör dessa perspektiv utredas

ytterligare och utgå från ställningstagande med förslag till konsekvens, kompensation och åtgärder utifrån gestaltningsprogrammets utgångspunkt.

Utöver gestaltningsprogrammets beaktande av funktioner i och intill gaturummet har ingen detaljerad studie kring kostnader eller markinlösen gjorts som ger ett tillförlitligt underlag kring kostnadsaspekten för en utbyggnad av Tyresövägen. För att kunna ta fram en sådan kalkyl behöver en förstudie göras där en förprojektering med hänsynstagande till geoteknik, vägbredd och andra funktioner som behöver beaktas vägs in.

Ytterligare perspektiv som påverkar Tyresövägens utveckling är de konsekvenser som pandemin för med sig. Allt fler arbetar hemifrån och under en veckas trafikmätning i månadsskiftet augusti/september var det en drastisk minskning av antalet fordon på Tyresövägen. Vilken betydelse som till exempel distansarbete förväntas få för våra transporter är det för tidigt att säga ännu och behöver fortsatt bevakas.

Inriktningen innebär en standardnivå för vägsträckan som kommer att påverka kostnaden för en eventuell framtida investering samt att arbetet med att utarbeta ett underlag inför framtida investeringsbeslut kommer att fortsätta. I nuläget innebär beslutet endast kostnad för utredningsarbete som täcks inom den ekonomiska ramen för samhällsbyggnadskontoret. Beslut om investering och kostnadseffekter fattas vid ett senare tillfälle.

En prövning av barnets bästa har genomförts i arbetet med gestaltningsprogrammet och återfinns i bilaga ”Gestaltningsprogram för Tyresövägen”.