

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Hastighetsöversyn - rätt fart i staden i Tyresö kommun

Samhällsbyggnadsförvaltning har tigit fram en hastighetsplan enligt metoden "rätt fart i staden"

Syftet med hastighetsöversynen är att ligga till grund för införande av nya hastighetsgränser som ska förbättra trafiksituationen på det kommunala vägnätet.

Förslaget har varit ute på samråd under tiden 31 mars till 2 maj 2011. Samrådshandlingarna har funnits tillgängliga på kommunens servicecenter och på hemsidan.

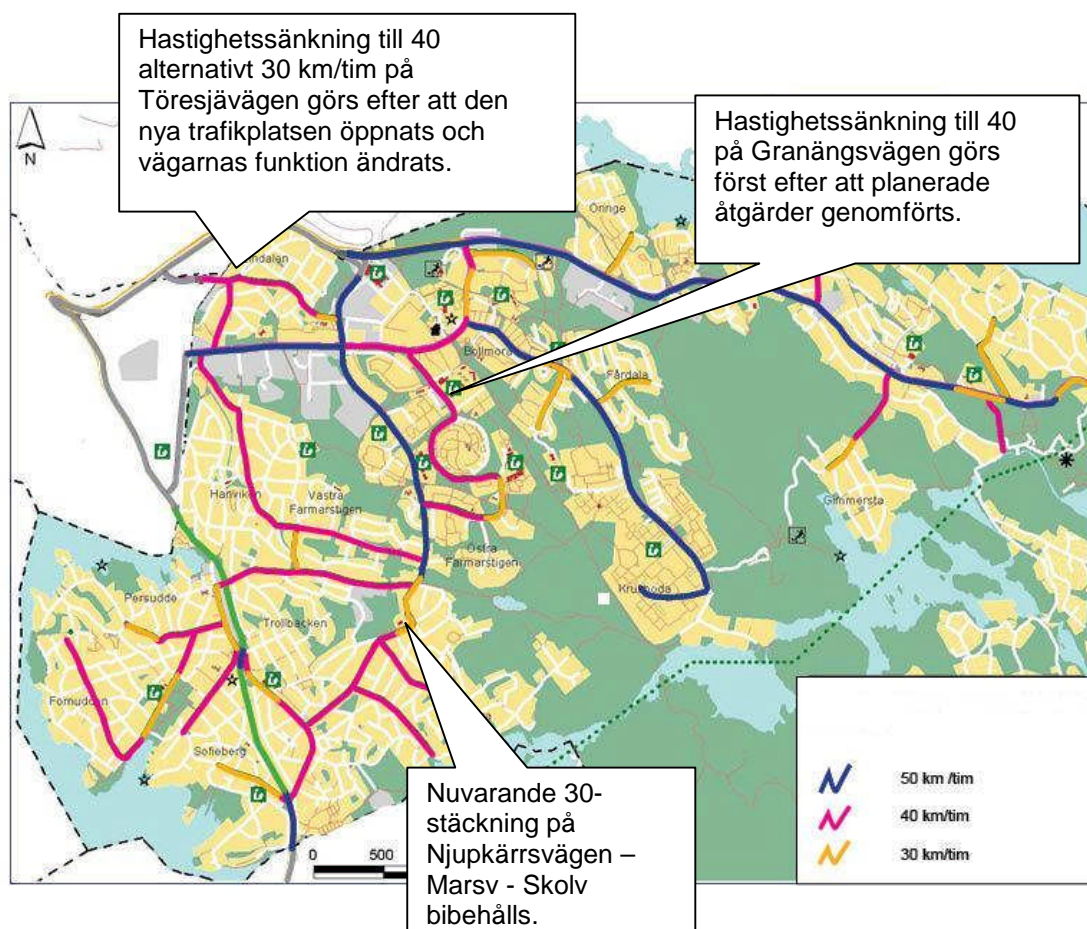
Under samrådstiden har 22 synpunkter inkommit. Inkomna synpunkter redovisas tillsammans med kommunens kommentar (kursiv text) nedan. Alla yttranden i sin helhet finns tillgängliga hos samhällsbyggnadsförvaltningen.

Totalt 22 skrivelser har inkommit från remissinstanser och enskilda. De flesta svar har en positiv grundsyn på hastighetsöversynen och förslagen till nya hastighetsgränser. Endast ett svar är helt negativt till förslaget. Flera privatpersoner önskar dock att några av de gator som i förslaget föreslås få hastighetsbegränsningen 40 ska sänkas till 30. 9 av de totalt 22 svaren handlar om Njupkärrsvägen och en nuvarande 30-stäcka som i utställningsförslaget föreslogs bli kortare med en hastighetshöjning till 40 på delar av en nuvarande 30-sträcka.

Följande förslag till ändringar föreslås i remissförslaget efter samrådet:

- Nuvarande 30-stäckning på Njupkärrsvägen- Marsvägen-Skolvägen bibehålls. Ingen höjning av hastighetsgränsen från 30 till 40 föreslås alltså.
 - Att förslaget revideras till att en översyn med hastighetssänkning till 40 alternativt 30 km/tim på Töresjävägen görs efter att den nya trafikplatsen öppnats och vägarnas funktion ändrats.
- Hastighetssänkningen till 40 km/tim på Granängsvägen görs först efter att planerade åtgärder genomförts. De planerade åtgärder som avses är en ny busshållplats i höjd med Nyboda skola samt bostadshus vid korsningen med Bollmoravägen.

Karta med förslag till ändringar i remissförslaget efter samråd



Inkomna synpunkter	Datum	Synpunkt
Myndigheter och föreningar:		
1. Trafikverket	2011.03.31	Synpunkt
2. Länsstyrelsen	2011.04.12	Ingen erinran
3. Södertörns Branförsvärsförbund	2011.04.27	Synpunkt
4. SL	2011.05.27	Erinran
5. Stockholms stad	2011.04.26	Synpunkt
6. Tyresö Vägörening	2011.04.18	Synpunkt
7. Slättervägens Samfällighetsörening	2011.05.21	Synpunkt

8. Lindalens Egnahemsförening	2011.05.02	Synpunkt
9. PRO	2011.05.03	Synpunkt
Privatpersoner:		
10. Tina Nordin	2011.04.26	Synpunkt
11. Robert Hagstöm	2011.04.28	Synpunkt
12. Sten Bergstrand Marianne Bergstrand Lars Wessman Veronica Wessman Fredrik Ståhl Lisa Ståhl Ann-Christine Eriksson Lindén Anita Ehrler Roland Bruus Mats Öhlin Patrik Pedersén Mats Gustavsson Gunnar Höglund Inga-Britt Höglund Kerstin Högberg	2011.04.02	Erinran
13. Kurt Karlsson	2011-05.02	Erinran
14. Marianne Öhlin	2011.05.03	Erinran
15. Mikael Moreau	2011.04.29	Erinran
16. Jenny Johansson	2011.04.29	Erinran
17. Jenny Sarkan	2011.04.27	Erinran
18. Marie Högberg	2011..04.27	Erinran
19. Mikael Vigström	2011.04. 28	Synpunkter
20. Uno Herrlin	2011.04.26	Erinran
21. Lotta Anglén	2011.04.29	Synpunkt
22. Lars-Erik Norrman	2011.05.04	Synpunkt

1. Trafikverket

Trafikverket ser positivt på det arbete Tyresö kommun hittills har redovisat. Trafikverket har följande synpunkter gällande föreslagen hastighetsplan:

- Materialet behöver kompletteras med en del av Gudöbroleden som har skyltad hastighet 50 km/h.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Efterfrågad komplettering avser två länkar med 50 km/tim i excel-arket. Ett tillägg har gjorts men det påverkar inte slutresultatet.

- Vi saknar även tydliggörande för hur kommunen planerar för de gående vid de obevakade övergångsställena vid Alléplan och Sofieberg. Trafikverket delar förvaltningens syn i denna fråga.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Innan en hastighetsändring kan bli aktuell kommer en översyn av övergångsställen att göras.

- Gudöbroledens funktion som genomfartsled föranleder att samordning krävs för beslut och genomförande med berörda kommuner samt Länsstyrelsen om hela vägens funktionella längd. I enlighet med förvaltningen anser Trafikverket att samråd bör ske med Stockholms stad vad gäller Skrubba Malmväg för att skapa en helhet för vägen.
- Trafikverket ställer sig positiva till en sänkning av den skyltade hastigheten till 60 km/h på Tyresovägen mellan Bollmora trafikplats och den nya cirkulationsplatsen men vill påpeka att det är Länsstyrelsen som har beslutsmandat för denna sträcka. Trafikverket avser att se över hastigheten på resterande delen av väg 229 med avsikt att föreslå jämna hastighetsgränser. Det är därför viktigt att kommunens planer för omskyllning sker i samordning med Trafikverket.

2. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen avstår från att avge yttrande.

Motivering

Enligt 6 § första stycket lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor får en kommunal trafiknämnds beslut om lokala trafikföreskrifter överklagas hos länsstyrelsen. Då de här föreslagna hastighetsbegränsningarna, om Tyresö kommun beslutar att de ska införas, utgör sådana lokala trafikföreskrifter kan de komma att underställas Länsstyrelsens prövning efter överklagande. Länsstyrelsen finner därför att det inte är lämpligt att avge yttrande i frågan.

Angående vägsträckor som avser statliga vägar utom tätbebyggt område och omfattas av Länsstyrelsens beslutsmandat enligt 10 kap. 3 § trafikförordningen

(1998:1276) kan även dessa senare komma att hamna hos Länsstyrelsen för prövning. Länsstyrelsen avstår därför ifrån att avge yttrande även i denna del.

3. Södertörns Brandförsvarsförbund

1. Myggdalsvägen och Njupkärrsvägen är idag viktiga transportvägar för räddningstjänsten till bland annat: Trollbäcken, Krusboda och Fårdala. Vid ombyggnad av dessa vägar inför sänkning av hastighetsgränser bör räddningstjänstens framkomlighet beaktas. Det ska poängteras att framkomligheten för brandförsvarets fordon inte är en anledning att inte genomföra hastighetsbegränsade ombyggnationer men valet av hastighetsbegränsande utformning bör göras med detta i åtanke.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Förvaltningen delar förbundets uppfattning och eventuella ombyggnader kommer att göras i samråd med räddningstjänsten.

2. På delar av Tyresovägen och Bollmoravägen föreslås ökade hastighetsgränser. Dessa vägar utgör transportleder för farligt gods och om bebyggelse uppförts i närheten av vägarna kan en lägre hastighet ha varit en förutsättning för att bebyggelsen skulle vara acceptabel ur risksynpunkt. Huruvida detta varit en förutsättning i detaljplanerna bör utredas och eventuella riskkompenserande åtgärder vidtas.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Förvaltningen delar förbundets uppfattning. Analyser kommer att göras innan det kan bli aktuellt med höjda hastighetsgränser.

4. SL

Många av vägarna som berörs av rapporten trafikeras av buss i linjetrafik. Föreslagna hastighetssänkningarna på Myggdalsvägen, Granängsvägen Njupkärrsvägen och Bollmoravägen mellan Myggdalsvägen och Njupkärrsvägen kommer att medföra negativa effekter på bussarnas framkomlighet om de genomförs.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Busstrafiken kommer även fortsättningsvis att erbjudas god framkomlighet även om en lägre hastighetsgräns kan ge något längre restider. Det är förvaltningens bedömning att de marginellt längre restider det handlar om uppvägs av trafiksäkerhetsvinster.

SL anser att hastighetssänkningar till 40 km/tim inte är motiverade på vissa delsträckor på Myggdalsvägen, Granängsvägen och Njupkärrsvägen på grund angränsande struktur i gaturummet. Samtliga av dessa vägar trafikeras av stombussar.

Samhällsbyggnadsförvaltningen kommentarer:

Förvaltningen delar uppfattningen att den angränsande strukturen i gaturummet signalerar en högre hastighet än 40 på delar av Myggdalsvägen och Njupkärrsvägen och därför föreslås ingen hastighetssänkning i nuläget. Vad gäller Granängsvägen anser förvaltningen att den angränsande miljön bättre kan möta en hastighetsgräns på 40 km/tim än på Myggdalsvägen och Njupkärrsvägen. Med anledning av synpunkten föreslår förvaltningen dock att avvakta med sänkning av hastighetsgränsen på Granängsvägen fram till att planerade åtgärder genomförts. De planerade åtgärder som avses och som ytterligare kommer att förändra karaktären är en ny busshållplats i hjöd med Nyboda skola samt bostadshus vid korsningen med Bollmoravägen.

SL vill trycka på vikten av att Tyresö arbetar aktivt för en god framkomlighet för kollektivtrafiken i länet, med exempelvis kollektivkörfält och signalprioritering för bussar, särskilt för stombussarna som har högre prioritet än övriga bussar. Då SL trafikerar fler av vägarna som berörs av hastighetsplanen vill SL vara delaktiga när olika fysiska åtgärder planeras utefter dessa vägar, för till exempel förbättrad trafiksäkerhet eller ökad framkomlighet.

Samhällsbyggnadsförvaltningen kommentarer:

Förvaltningen samråder regelbundet med SL vid åtgärder i vägnätet.

5. Stockholms stad

Tyresös vägnät ansluter till Stockholms i två punkter, Bollmoravägen/Skrubba Malmväg och Toresjövägen/Åltabergsvägen. Av förslaget framgår att Tyresö planerar en ändring från 50 till 40 km/t på Toresjövägen och från 50 till 60 km/t på Bollmoravägen. Kontoret har inget att invända mot detta men avser inte att ändra hastigheterna på Stockholmssidan för närvarande. Det är angeläget att hastighetsskyltningen blir lätt att uppfatta och logisk för trafikanterna där hastigheterna ändras, så skyltläget bör studeras noga ur detta perspektiv.

Samhällsbyggnadsförvaltningen kommentarer:

Förvaltningen förordar att vänta med nya hastighetsgränser på Bollmoravägen mellan Skrubba Malmväg och Njupärrsvägen fram till att detta kan göras i samarbete med Stockholm.

6. Tyresö Vägförening

Kommunen har gjort en mycket bra utredning av trafiken på kommunens vägar, men vi undrar varför har inte vägarna i på Brevikshalvön tagits med? Varför har inte Tyresö Vägförening blivit tillfrågad om medhjälp. Det är enskilda vägar men det är kommunen som beslutar om hastighetsreglering.

Strandallén som är nybyggd med bred och fin trottoar föreslås bli reglerad till 40 km/tim. Samtliga Våra vägar här ute på Brevikshalvön är smala, krokiga, med branta

backar, utan trottoarer och med dålig sikt. (Tyvärr hindrar inte detta att vissa förare kör alldeles for fort.)

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Utredningen avgränsades till att omfatta det kommunala vägnätet inom tätbebyggt område där kommunen beslutar om hastighetsgränsen. Till underlag för utredningen ligger trafiknätsanalysen från 2003 och den inventering av vägnätet som gjordes då. Trafiknätsanalysen omfattade endast det kommunala vägnätet.

7. Slåttervägens Samfällighetsförening

Efter att ha läst igenom denna studie ser vi fram mot de åtgärder som har framkommit. Vi ser det positivt att vi inom Fårdalaområdet får en enhetlig hastighetsgräns och inte som i dag med olika hastigheter beroende på om gatan är en "uppsamlingsgata" eller ej. Detta har bara varit förvirrande för alla.

En annan sak som vi ser fram mot, är hastighetsåtgärderna på Myggdalsvägen som har varit ett ständigt debattämne inom samfälligheten. Vi har efter många och långa turer fått en hastighetssänkning utanför Fårdalaskola, denna förutsätter vi kommer att vara kvar! Nu äntligen kommer ett positivt förslag som går i vår riktning på hela Myggdalsvägen.

Vi har under de senaste 15 åren sett en ökning av fordonstrafiken på Myggdalsvägen och med detta så har ljudnivån också ökat, speciellt för de fastigheter med tomt och hus ut med Myggdalsvägen.

Tyvärr har övervakningen av hastigheten just på Myggdalsvägen lyst med sin frånvaro trots utlovade sådana.

Ett stort frågetecken är vilka åtgärder skall genomföras på Myggdalsvägen? dessa är inte redovisade i underlaget. Vilka är det? När i tiden kommer detta? Kommer kommunen att kunna behålla ambitionstakten? Vad kostar detta?

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Inga konkreta planer för Myggdalsvägen finns ännu.

Vi skulle se att dessa åtgärder som gäller Myggdalsvägen genomförs omgående med bilaga 6 om hastighetsavvikelse som underlag. Det finns få eller ingen väg inom Tyresö kommun som har en sådan stor avvikelse mot gällande hastighetsbestämmelse. Detta har varit påtalat för tjänstemän inom kommunen länge utan åtgärd. Man har försökt med vissa åtgärder som refug vid Tranbärsvägen utan resultat.

En annan fråga som har varit uppe vid olika tillfällen med kommunen utan åtgärd är bullerplank. Speciellt de fastigheter med tomt mot Myggdalsvägen mellan Korallvägen 19 och framtill Hjortonvägen 18. Vad kommer att hända i denna fråga nu? Åtgärdas eller inte?

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Den bullerutredning som gjorts visade att bullret Myggdalsvägen inte översteg 65 decibel vid fasad vilket är gränsvärdet för äldre bebyggelse. Det finns inga planer på bullerplank längs Myggdalsvägen. En sänkt hastighetsgräns från 50 till 40 kommer att minska bullret.

Som en sammanfattning så ser vi fram mot de åtgärder som är föreslagna med en enhetlig hastighetsgräns och åtgärder på Myggdalsvägen. Önskemålet är att åtgärder på Myggdalsvägen genomförs omgående. För att kunna få en dräglig boendemiljö, med eller utan bullerplank.

Under denna studie har det varit uppe något om att det borde finnas en reserv eller alternativ väg från Krusboda. För som det är idag så finns ingen möjlighet att kunna ta sig till Krusbodaområdet vid eventuella olyckor eller andra händelse? Detta skulle också innebära att man avlastar Myggdalsvägen en bit.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Det finns inga planer på att bygga någon alternativ väg till Krusboda. Vid olyckor går det att öppna för genomfart över Alby.

8.Lindalens Egnahemsförening

Vi delar helt uppfattningen att hastigheterna måste sjunka för att förbättra trafiksäkerheten. Detta framgår också av ovan nämnda enkätundersökningar, som också visar en stor enighet om att vi vill begränsa hastigheten till 30 km/tim på alla vägar i området. Det framgår också att så gott som alla som svarat på undersökningen var beredda att sänka sin hastighet till 30 redan innan någon skyltning om detta kommit till stånd. Tyvärr har detta också medfört att trafikanter från andra områden blivit irriterade och gjort farliga omkörningar. Andra skäl till att sänka hastigheten är att bostadshusen vid Linblomsvägen och Töresjövägen ligger nära vägbanan och att risken för utrusningsolyckor är stor. Dessutom måste barnen från norra Lindalen korsa Töresjövägen på sin väg till och från skolan. Eftersom det rådar genomfartsförbud för motorfordonstrafik på Töresjövägen och genomfartsförbud för lastbilstrafik på Linblomsvägen blir en sänkning av hastigheten på dessa vägar något som huvudsakligen påverkar Lindalensborna och där kan man påräkna stor acceptans.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

I hastighetsplanen föreslås Töresjövägen och Linblomsvägen få hastighetsbegränsning 40. I och med att "trafikplats Hedvigslund" och Skrubba Malmvägs förlängning blir klar kommer Töresjövägen och Linblomsvägen inte längre att ha samma funktion och trafik. Förvaltningen föreslår att förslaget revideras till att en översyn med hastighetssänkning till 40 alternativt 30 km/tim görs efter att den nya trafikplatsen öppnats och trafiken ändrats.

9. PRO

Förslaget är inte lättläst. Färger rött och rosa är svåra att särskilja. Får hoppas att jag ej missuppfattat något.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Synpunkten är noterad för framtiden.

Vad gäller hastighetsbegränsningarna anser vi att Bollmoravägen, från Myggdalsvägen räknat, skall ha samma begränsning, 30 km/tim, ända fram till nuvarande motorväg.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Bollmoravägen trafikeras av i stort sett alla busslinjer i kommunen. För att tillgodose kollektivtrafikens tillgänglighetskrav föreslår förvaltningen att hastighetsgränsen sänks från 50 till 40 på den aktuella delen – vilket kommer att ge en trafiksäkerhetsförbättring. För att förbättra säkerheten i korsningen med Silklöjevägen och Simvägen planeras en ombyggnad med cirkulationsplats.

Utfarter från Fårdala (2 st) till Myggdalsvägen bör ha stopplikt. Myggdalsvägen i hela sin sträckning bör förses med cykelbana. I dagsläget har vi inga ytterligare synpunkter på förslaget.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Stopplikter på Lingonvägen och Tranbärsvägen skulle förmodligen leda till högre hastigheter på Myggdalsvägen och större svårigheter att köra ut från Fårdala. Därför förordar förvaltningen inte stopplikt. En cykelbana kan vara en tänkbar åtgärd för framtiden.

10. Tina Norlin

Jag bor på Vretvägen i Trollbäcken och lever med trafiken på Gudöbroleden var dag. Bilar som kommer ur rondellen och kör ner mot trafiklysena Gudöbroleden/Skogsängsvägen accelererar helt galet och definitivt över 70 km/h. Jag förstår inte nyttigheten i att ha 50 km/h fram till efter busshållplatsen för att sen övergå till 70 km/h på en sträcka på ca 300 meter fram till trafiklysena där det återigen blir 50 km/h. Detta leder enbart till "gasa-bromsa" principen som gynnar alldeles för höga hastigheter samt är skadligt för vår miljö. Eftersom att bebyggelsen utemot Vendelsö/Haninge/Handen alltjämt ökar, ökar således också trafikbelastningen på Gudöbroleden och jag anser att den inte är anpassad för så mycket trafik i så höga hastigheter. Eftersom att Nynäsvägen också är tungt belastad och inte håller för all trafik tyngs Gudöbroleden och Tyresövägen allt mer. Utefter Vretvägen finns inte ens bullerskydd som avskärmar oss från all trafik. Inte ens det lilla "skyddsstängslet" som finns uppsatt är funktionsdugligt. Jag anser att ett bullerstaket för att skydda våra barn och djur på Vretvägen samt hastighetskameror borde vara alternativ för att få en trygg boendemiljö samt ett tryggt trafikläge för de billister/cyklister/gående som färdas längst Gudöbroleden. Mitt önskemål är också att hastigheten sänks och hålls jämn hela vägen.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Förslaget innebär att hastighetsgränsen på sikt kan ändras till 60 km/tim vilket innebär att hastighetsgränsen hålls jämn hela vägen.

11. Robert Hagstöm

Bra att ni ser över hastighetsbegränsningarna, men det räcker nog inte med att bara sätta upp nya skyltar. Just Vendelsövägen är "frifartsområde och frånvaro av högerregel" och efter som den sträckan mellan Shellmacken mot Sofieberg också saknar cykelbana, gör det mycket farligt att cykla där. Är det också med i er plan att "begränsa" framkomligheten, tex med cykelbana, farthinder etc?

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

En sänkning av hastighetsgränsen från 50 till 40 på Vendelsövägen kommer att förbättra säkerheten. Det finns inga planer på cykelbana eller farthinder längs Vendelsövägen i dagsläget.

12. Sten Bergstrand, Marianne Bergstrand, Lars Wessman, Veronica Wessman, Fredrik Ståhl, Lisa Ståhl, Ann-Christine Eriksson Lindén, Anita Ehrler, Roland Bruus, Mats Öhlin, Patrik Pedersén, Mats Gustavsson, Gunnar Höglund, Inga-Britt Höglund, Kerstin Högberg

Våra synpunkter hänför sej till 30-sträckan på Njupkärrsvägen som i nuläget börjar i norr på backkrönet ovanför Uddbyvägen och sedan fortsätter förbi Uddbyvägen och Skogsängsvägen och vidare på Marsvägen.

I förslaget är början på denna 30-sträcka flyttad från backkrönet ca 100 – 150 m söderut till strax före Skogsängsvägen.

Vi motsätter oss denna flyttning av gränsen för 30-sträckan och vill att den även i fortsättningen skall ligga på backkrönet. Skälen härför är följande:

* Högre hastighet nedför backen sänker trafiksäkerheten i korsningen Njupkärrsvägen – Uddbyvägen där flera olyckor inträffat under årens lopp när bilar ska svänga ut på Njupkärrsvägen.

* Gående som ska passera Njupkärrsvägen har problem redan nu bland annat på grund av avsaknad av övergångsställen – blir än värre med högre hastighet på denna sträcka.

* Utfart från fastigheterna i backen är redan nu mycket svår med strömmande trafik och dålig sikt och kommer givetvis att bli svårare om hastigheten ökar. Detta accentueras ytterligare vintertid vid snö och halka.

* Vi tror inte att hastigheten kommer att sänkas mitt i backen, som förslaget förutsätter. Det måste ge bättre effekt att mötas av 30-skylden på backkrönet och inte mitt i backen när terrängen inbjuder till ökad fart.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Förvaltningen har tagit del av synpunkten och föreslår att nuvarande hastighetsbegränsning bibehålls.

13. Kurt Karlsson

Trots att jag inte numera är bosatt på Njupkärrsvägen 5 vill jag ändå lämna synpunkter på den planerade hastighetsändringen som berör denna och angränsade fastigheter. Allt sedan Njupkärrsvägen byggdes ut till Bollmora på 1960-talet har fastighetsägarna kämpat för minska effekterna av den ökande trafikintensiteten på denna väg. Efter många möten med ansvariga politiker och tjänstemän blev resultatet en kompromiss med fartbegränsning till 30 km/tim och 4-vägsstopp på Kärrvägen samt genomfartsförbud mellan Bollmoravägen och Vendelsövägen.

Man vill nu tydligen frånga denna överenskommelse som uppenbarligen kommer att öka olycksriskerna vid höjning av 30-gränsen till 50 km/tim på ett vägavsnitt med dålig sikt och backar som ytterligare ökar olycksrisken vid halka. Dessutom ökar ju olägenheterna för fastighetsägarna vid utfart och också i form av ökade ljudproblem och förmodligen ökande trafik. Med tanke på att det dessutom ökar risken för gående som behöver korsa Njupkärrsvägen så verkar förslaget dåligt genomtänkt. Vid kontakter med vissa berörda fastighetsägare verkar förslaget inte heller ha nått ut till alla berörda.

Med hopp om ändring av förslaget, eller rättare sagt ingen ändring av nuvarande fartgräns.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Förvaltningen har tagit del av synpunkten och föreslår att nuvarande hastighetsbegränsning bibehålls.

14. Marianne Öhlin

Jag och Mats Öhlin som nu är bosatta på Njupkärrsvägen 5 håller med om samtliga nedanstående synpunkter. *(De synpunkter som avses är ovanstående erinran inskickad av Kurt Karlsson)* Vi vill även tillägga att det är en hög bullernivå från bussarna idag när hastigheten är 30 km/h. Bullernivån från bussarna kommer att öka om hastigheten höjs. Bussarna går dagtid 6 ggr i timmen alltså ett snitt på var 10:e minut. Med hopp om ingen ändring av nuvarande fartgräns.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Förvaltningen har tagit del av synpunkten och föreslår att nuvarande hastighetsbegränsning bibehålls.

15. Mikael Moreau

Tycker att man bör ha 30 km/h på hela skolvägen/marsvägen/njupkärrsbacken för att få bort busåkandet. Detta är extra viktigt med tanke på den dåliga sikten marsvägen samt att dagis/idrottsplats har mycket barn som går till/från förskola eller träningar.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Förvaltningen har tagit del av synpunkten och föreslår att nuvarande hastighetsbegränsning bibehålls.

16. Jenny Johansson

Jag har förstått att hastigheterna i Tyresö ses över, dock blir jag förvånad över att man ämnar höja hastigheten utanför ett dagis från sedvanliga 30 km/h upp till 40 km/h. Redan i dag kör majoriteten av bilisterna för fort på 30-sträckan Skolvägen/Marsvägen och den är olycksdrabbad.

Jag och fler med mig i Trollbäcken yrkar på att behålla hastighetsgränsen och att dessutom öka hastighetskontrollerna på denna sträcka. Agera innan ett barn råkar irra sig ut på vägen hem från dagis! Redan i 30 km/h kan det bli svårt att hinna bromsa.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Förvaltningen har tagit del av synpunkten och föreslår att nuvarande hastighetsbegränsning bibehålls.

17. Jenny Sarkan

I dagsläget är det 30 på Marsvägen/Skolvägen vilken trafikeras av många barn på väg till förskola och skola. Vid busshållplatserna på Marsvägen är det rent av livsfarligt för gångare som tänker korsa Marsvägen vid övergångsstället som finns där. Njupkärrsvägen där det även är 30 sluttar ner mot Marsvägen vilket leder till att trafiken håller en mycket högre hastighet än de tillåtna. Närmare 70 skulle jag uppskatta. många bilister vill köra om när bussen stannar för att släppa av passagerare vid busshållplatsen vilket leder till att övergångsstället är livsfarligt. Flera olyckor har varit mycket nära!!!

Marsvägen är i otroligt dåligt skick och när bussar och tyngre trafik åker på brunnarna vibrerar det i husen som ligger där. Kommunen har tidigare skylt på att vägen är i så dåligt skick att man inte kan vidta några åtgärder. Även har åsikter om busschaufförers arbetsmiljö beslysts då de inte kan åka på farthinder i form av "gupp" En midja el liknande som möjliggör för utryckningstrafik att snabbt ta sig fram skulle göra att säkerheten på Marsvägen skulle förbättras och att människor förstår att de måste sänka hastigheten. I dagsläget är det näst intill ingen som håller 30 på Marsvägen. Åtgärder för detta behöver vidtas!

Att höja från 30 till 40 på Skolvägen verkar ju helt galet. Det ligger en förskola med över 100 barn väldigt nära vägen och många skolbarn som går i Kumla skola

passerar just Skolvägen. Även här skulle det behövas ett fysiskt hinder för att förhindra för hög hastighet. Hur tänker ni när ni planerar att höja hastigheten?

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Förvaltningen har tagit del av synpunkten och föreslår att nuvarande hastighetsbegränsning bibehålls.

18. Marie Högberg

Som det ser ut på ert förslag så skall Marsvägen från Njupkärrsvägen till korsningen Marsvägen-Skolvägen bibehålla sin 30 hastighet. Sedan skall det bli 40 från Skolvägen vidare ut på Kärrvägen. Jag undrar hur ni resonerar när ni vill höja hastigheten, om än med bara 10km/h, utanför en stor förskola, Trollsländan? Borde inte hastigheten där bibehållas?

Jag är nyfiken på hur ni har resonerat?

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Den nuvarande 30 begränsningen har inte tillkommit på grund av att det ligger en förskola intill vägen. Förslaget om 40 km/tim motiverades av att detta är en viktig länk i ett övergripande nät som trafikeras av busstrafiken. Förvaltningen föreslår dock att nuvarande hastighetsbegränsning bibehålls.

I stället för en höjning borde kommunen se till så att det blir någon form av farthinder längs med denna sträcka. En rondell i korsningen Skogsängsvägen-Marsvägen-Njupkärrsvägen-Bansjöslinga samt en "midja", liknande den som finns utanför Kumla skola, utanför förskolan Trollsländan skulle ge de 101 barn som går på förskolan en betydligt tryggare väg till och från förskolan.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Av utrymmesskäl är det inte möjligt att bygga en rondell i den aktuella korsningen. Till förskolan går inte barnen själva till skillnad från de äldre barnen vid Kumla – vilket motiverat "midjan" där.

Det är inte länge sedan som hastigheterna i Trollbäcken ändrades till 30km/h på de flesta småvägar? Borde man inte i första hand se till så att hastigheterna i dessa barntäta områden hölls så låg som möjligt? Att höja hastigheterna skulle vara som att tillmötesgå de förare som redan idag kör för fort på de små vägarna.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Hastighetsgränserna är satta utifrån avvägningar av olika anspråk. Vi vill prioritera kollektivtrafiken och när det är möjlighet med hänsyn till trafiksäkerheten kan en högre hastighetsgräns vara motiverad.

19. Mikael Vigström

Jag vill börja med att uttrycka glädje för att en översyn och nya hastigheter kommer till i kommunen. Behovet finns i stora delar av kommunen.

Jag har sett de nya förslagen till hastigheter och har några kommentarer kring hastighetsförslagen på Stamvägen och närliggande gator på Fornudden.

Synpunkter kring nya hastighetsförslag i Tyresö

Följande är en bilaga och gäller synpunkter kring nya hastighetsförslag på Stamvägen samt intilliggande och andra gator på Fornudden.

Annan hastighet än intilliggande vägar

Stamvägen ska i förslaget få en hastighet på 40km/h. Sänkningen från 50km/h är positiv men jag vill gärna ifrågasätta varför man inte sänker till 30km/h likt intilliggande vägar?

Vendelsövägen har i vinter blivit en 30-väg och jag ifrågasätter varför en väg förbi hus (Stamvägen) ska ha en högre hastighet än en genomfartsgata med mestadels butiker (Vendelsövägen)? Sänkningen till 30-sträcka på Vendelsövägen har dessutom gett en ökad tendens till att accelerera kraftigt då bilister svänger in på Stamvägen från Vendelsövägen, se även punkten nedan.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Stamvägen är en viktig länk i Tyresös kollektivtrafiknät. Sänkningen till 30km/tim på Vendelsövägen som genomfördes i vintras motiverades trafiksituationen i anslutning till äldre näringsverksamhet. Generellt brukar hastighetssänkningar på ett vägavsnitt "smitta av sig" till intilliggande vägar och leda till lägre hastigheter även där.

Stamvägen har blivit en accelerationssträcka

Trots att sträckan bara är ca 200m har början på Stamvägen blivit en accelerationssträcka mellan Vendelsövägen och Fornuddsvägen, troligtvis på grund av den svacka som verkar inbjuda till att gasa upp i hastigheter en bra bit över hastighetsgränsen (50km/h). Detta gäller i båda riktningarna men har den senaste tiden blivit förstärkt i riktningen från Vendelsövägen mot Fornuddsvägen, troligtvis på grund av att det blir 50-sträcka efter Vendelsövägen som numer är 30-sträcka. Min önskan är därmed att hastigheten på Stamvägen mellan Vendelsövägen och Fornuddsvägen (endast ca 200m) sänks till 30km/h likt Vendelsövägen för att undvika de kraftiga accelerationerna i nedförsbackarna i båda riktningarna. Skälet är även att 30km/h är en mer respekterad hastighetsgräns, då folk har en tendens att köra högt över hastighetsgränsen på denna sträcka.

Utredning visar på fortsatt dålig kvalitet efter hastighetssänkning

Utredningen, Bilaga 2 Kvalitetsbedömning av nuläge visar "Låg" som betyg på alla kategorier på Stamvägen. Med Länkoptimering och Nätanpassning (bilaga 3 och 4) då hastigheten är sänkt till 30km/h på Stamvägen är betyget då istället "God" för alla kategorier. När man väljer 40m/h på Stamvägen, likt Bilaga 5 Systemanpassning, ändras betyget negativt till "Mindre God" på alla kategorier. Min undran är varför man gör detta som återigen ger negativ påverkan för kvaliteten? Då det endast kan röra sin om sekunders tidsvinst (kanske 1 minut runt hela Fornudden) med en sänkning

till 30km/h istället för 40km/h har jag svårt att se problem med detta för varken bil eller kollektivtrafik.

Medelhastighet är ej uppmätt på Stamvägen enligt Bilaga 6. Vad är anledningen till detta?

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Hastighetsmätningar har inte gjorts på alla vägar. Vid en mätning i maj 2011 låg medelhastigheten på 39 km/tim på Stamvägen (mellan Vendelsövägen och Gärdesvägen).

Endast korta sträckor med högre hastighet än 30km/h

På Stamvägen, Fornuddsvägen och Persuddevägen är det endast korta snuttar där hastigheten ska vara högre än 30km/h och på dessa är det knappt lönt att accelerera upp hastigheten, detta på grund av stopptecken och/eller skarpa kurvor.

De sträckor där föreslagen hastighet är högre än 30km/h är:

Stamvägen mellan Vendelsövägen och Fornuddsvägen, ca 200m (mellan 30-sträcka och Stopptecken)

Stamvägen mellan Fornuddsvägen och korsningen Stamvägen/Persuddevägen, ca 250m (mellan skarp kurva och Stopptecken)

Fornuddsvägen mellan Stamvägen och Ängslyckevägen, ca 300m.

Fornuddsvägen (från Cypressvägen) följt av Persuddevägen.

Tidsvinster för bil och kollektivtrafik måste vara minimal med en skillnad på 10km/h (40 istället för 30km/h). För de individuella sträckorna måste det endast handla om fåtalet sekunder och kanske 1 minut kring hela Fornudden (Stamvägen – Fornuddsvägen – Persuddevägen). En sänkning till 30km/h borde även ha ännu mindre påverkan för kollektivtrafiken då det även finns busshållplatser att sakta ner och stanna för på både Stamvägen, Fornuddsvägen och Persuddevägen. Dessutom blir det generellt många stopp alternativt sänkningar av hastigheten följt av accelerationer till hastigheter över 30km/h vilket har en negativ aspekt för miljön och luftkvaliteten i området.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Det stämmer att tidsvinsten är minimal men en differentierad hastighetsgräns syftar även till att styra trafikanternas val av färdväg.

Hastighetssänkande åtgärder på Stamvägen

Utöver mina frågor kring varför Stamvägen och övriga korta sträckor på Fornudden inte också blir klassade som 30-sträckor funderar jag på hastighetssänkande åtgärder på Stamvägen, främst på beskriven sträcka för kraftig acceleration mellan Vendelsövägen och Fornuddsvägen. Eftersom det är en "accelerationssträcka" i båda riktningarna där bilister generellt accelererar en bra bit över hastighetsgräns för att sedan tvärt bromsa in igen efter 200m undran jag om man inte kan anlägga hastighetshinder (gupp, avsmalning eller liknande)? Det finns hastighetshinder som gör att endast personbilar påverkas och inte kollektivtrafik.

Troligtvis inget som ni har hand om men hastighetskontroller av Polisen vore även bra med jämna mellanrum på början av Stamvägen mellan Vendelsövägen och Fornuddsvägen.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

En sänkt hastighetsgräns från 50 till 40 kommer att sänka de verkliga hastigheterna och förbättra trafiksäkerheten på sträckan. Några planer på farthinder finns inte.

20. Uno Herrlin

De nya regler som Tyresö Kommun vill införa verkar komma från några nyanställda akademiker som tror att om man sänker hastighetsgränsen så kommer alla att köra saktare. Det är helt fel för de farliga unga berusade förare som aldrig har brytt sig om regler kommer ändå att orsaka olyckor.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Det stämmer att alla inte kommer att sänka farten och att det även fortsättningsvis kommer att finnas de som gör grova medvetna regelöverträdelser - som leder till allvarliga olyckor. Det finns dock omfattande erfarenheter och utvärderingar som visat att en sänkt hastighetsgräns leder till sänka medelhastigheter och färre allvarliga trafikolyckor.

Förslag ett:

Gå ut en varm kväll på Wättinge gårdsväg och träffa ungdommar med trimade mopeder och krossmotorcyklar medan Nackapolisen sover gott hemma hos sig.

Förslag två:

Ordna en folkomröstning om förslaget.

Förslag tre:

Sänk skatten så att Tyresö Kommun inte har råd med dessa dumheter.

21. Lotta Anglén

Jag tycker att Långsjövägen ska få 30 kilometer

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Tanken bakom att endast sänka hastighetsgränsen 10 km/tim och alltså en ha högre hastighetsgräns på Långsjövägen än på intilliggande villagator är styra trafiken till att ligga kvar på Långsjövägen och inte välja andra intilliggande villagator.

22. Lars-Erik Norrman

Undertecknad har en synpunkt då det gäller hastighetsbegränsningen på Långsjövägen, från Kärrvägen och vidare längs Långsjövägens hela förlängning. Detsamma gäller hela Skälsättravägen från Kärrvägen till Långsjövägen. Idag gäller 50 km/tim på aktuella vägar. Med tanke på den ökade trafiken på Långsjövägen bör hastigheten sänkas till 30 km/tim eller om någon form av trafik hinder/gupp eller liknande, kan anläggas. På Skälsättravägen finns i dagsläget två hinder i form av gupp.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Tanken bakom att behålla en högre hastighetsgräns på Långsjövägen och Skälsättravägen än på intilliggande villagator är styra trafiken till att ligga kvar på Långsjövägen och inte välja andra intilliggande villagator.