

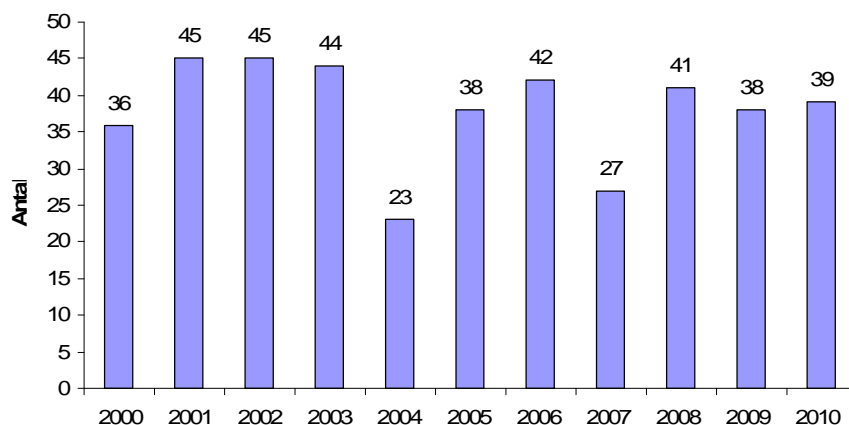
## Bilaga

### Förvaltningens kommentarer och förslag till genomförande med anledning av hastighetsöversyn – rätt fart i staden

#### Trafiksäkerhetsutvecklingen

Antalet polisrapporterade personskadeolyckor har under de senaste åren legat kring 40 per år med undantag för år 2007 respektive 2004 då de rapporterade personskadeolyckorna gick ner till 27 respektive 24. Även inräknat de sjukhusrapporterade olyckorna inträffade enligt statistiken 90 personskadeolyckor i Tyresö 2010 och 96 år 2009. Jämfört med andra kommuner har Tyresö ett relativt gynnsamt trafiksäkerhetsläge men tyvärr kan vi inte se någon tydlig tendens till fortsatt sjunkande olyckstal. Trots att olyckstalen på nationell nivå är rekordlåga i år ligger de i Tyresö kvar på ungefär samma nivå som tidigare år. Trenden har inte varit lika gynnsam i Tyresö. För att skapa en neråtgående trend och minska antalet personskadeolyckor krävs aktiva insatser av kommunen. Den parameter som har störst betydelse för trafiksäkerheten är hastigheten och om vi kan dämpa farten på vägarna kan vi också minska olyckstalen. Fysiska trafiksäkerhetsåtgärder som hjälper bilister att förstå att de bör välja en lägre fart är effektiva men kostsamma. Med nuvarande takt i fysiska trafiksäkerhetsinvesteringar kommer det att dröja mycket lång tid innan nollvisionens intentioner kan uppfyllas.

Polisrapporterade personskadeolyckor i Tyresö 2000-2010



Det är förvaltningens uppfattning att för att ytterligare förbättra trafiksäkerheten måste hastigheterna generellt sjunka.

## Erfarenheter av 30-zonerna

Under åren 2007-2010 har 30-zoner införts i flertalet av kommunens bostadsområden. Uppdelningen mellan vilka gator som fick sänkt hastighetsgräns till 30 och vilka gator som fick bibehållen bashastighet på 50 km/tim byggde på vilka gator som klassats som uppsamlingsgator i trafiknätsanalysen från 2003. Att uppsamlingsgatorna fick en bibehållen hastighetsgräns på 50 km/tim låg i linje med de allmänna rekommendationerna kring 30-zoner som dåvarande Vägverket och Kommunförbundet förordade.

Införandet av 30-zoner innebar i praktiken att intilliggande villagator med samma karaktär i gaturummet fick olika hastighetsgräns. Efter införandet har förvaltningen fått ett flertal synpunkter från boende på uppsamlingsgator som fått en bibehållen hastighetsgräns. Den kritik som kommit mot 30-zonerna har handlat om att ännu fler gator borde omfattas.

### Förvaltningen förespråkar:

Förvaltningens uppfattning är att hastighetsöversynens genomgång av gatorna utifrån stadsbyggnadskvaliteter ger ett bättre underlag till hastighetsättning än indelningen i uppsamlingsgator. På ett antal uppsamlingsgator som inte trafikeras av bussar och har karaktär av 30-gator, d v s inte inbjuder till en väsentligt högre fart bör hastighetsgränsen sänkas till 30 i linje med hastighetsöversynens förslag. Detta kan ske utan att gaturummen behöver förändras på kort sikt. På övriga uppsamlingsgator förespråkar förvaltningen 40 km/tim i linje med hastighetsöversynens förslag.

## Erfarenheter av 50 på huvudgatorna

### Förvaltningens erfarenheter:

50 km/tim är bashastigheten i tätort och i Tyresö kommun. Kommunens huvudvägar har hastighetsbegränsningen 50 km/tim. Det är till huvudgatorna vi vill styra trafiken och därför är det angeläget att hastighetsgränsen är högre där än på intilliggande lokalgator. På huvudgatorna är trafiken mer omfattande gaturummen är bredare och inbjuder i flera fall till att köra fortare. Huvudvägarna är kommunens mest olycksdrabbade vägar och mot bakgrund av att hastigheten är den parameter som har störst betydelse för trafiksäkerheten är det angeläget att se över hastigheterna även på huvudvägarna.

Kommunens huvudvägar är Bollmoravägen, Myggdalsvägen, Njupkärrsvägen och Tyresövägen. På några av dessa gator är 50 km en hög hastighet med tanke på att många oskyddade trafikanter korsar vägarna vilket skapar en osäker och otrygg miljö.

Att bara sänka hastigheten genom skyltning kommer att ge en stor differens mellan den skyltade hastigheten och den verkliga hastigheten. Förvaltningen bedömer att dessa vägar behöver fysiska åtgärder innan man kan sänka hastighetsgränsen. Att höja hastighetsgränsen på Tyresövägen bedöms inte vara möjligt med mindre än att vägen byggs om till en betydande kostnad.

### Förvaltningen förespråkar:

På de gator där skillnaden mellan den skyltade hastigheten och den verkliga hastigheten inte är för stor kan hastighetsplanen genomföras utan åtgärder i en fysiska miljön.

Hastighetsgränsen bör inte sänkas på de gator där de faktiska hastigheterna idag ligger betydligt över den skyltade hastigheten. För en sänkning av hastighetsgränsen på dessa gator krävs ombyggnader i den fysiska miljön som hjälper bilister att förstå att det är lämpligt att välja en lägre hastighet. Förvaltningen föreslår att 50 km/tim bibehålls på följande vägar fram till dess att gaturummen byggts om.

- Myggdalsvägen
- Njupkärrsvägen

Motsvarande gäller för Tyresövägen där planen föreslår en höjning av hastighetsgränsen till 60 km/tim. Förvaltningen bedömer det inte rimligt att höja hastighetsgränsen mot bakgrund av trafiksäkerhetsituationen för oskyddade trafikanter. Vägen har också flera osäkra utfarter. Bakgrunden till att Tyresövägen i planen fått hastigheten 60 är att den bedömts vara ett transportrum där oskyddade trafikanter färdas på separerade gång och cykelbanor och bara korsar vägen vid speciella korsningspunkter. Det är riktigt som hastighetsöversynen visat att gående i stort sett inte färdas längs vägen - men det beror enligt förvaltningens bedömning i första hand på att gångbanor saknas på flera avsnitt längs vägen. Ett genomgående gång- och cykelstråk behövs längs Tyresövägen.

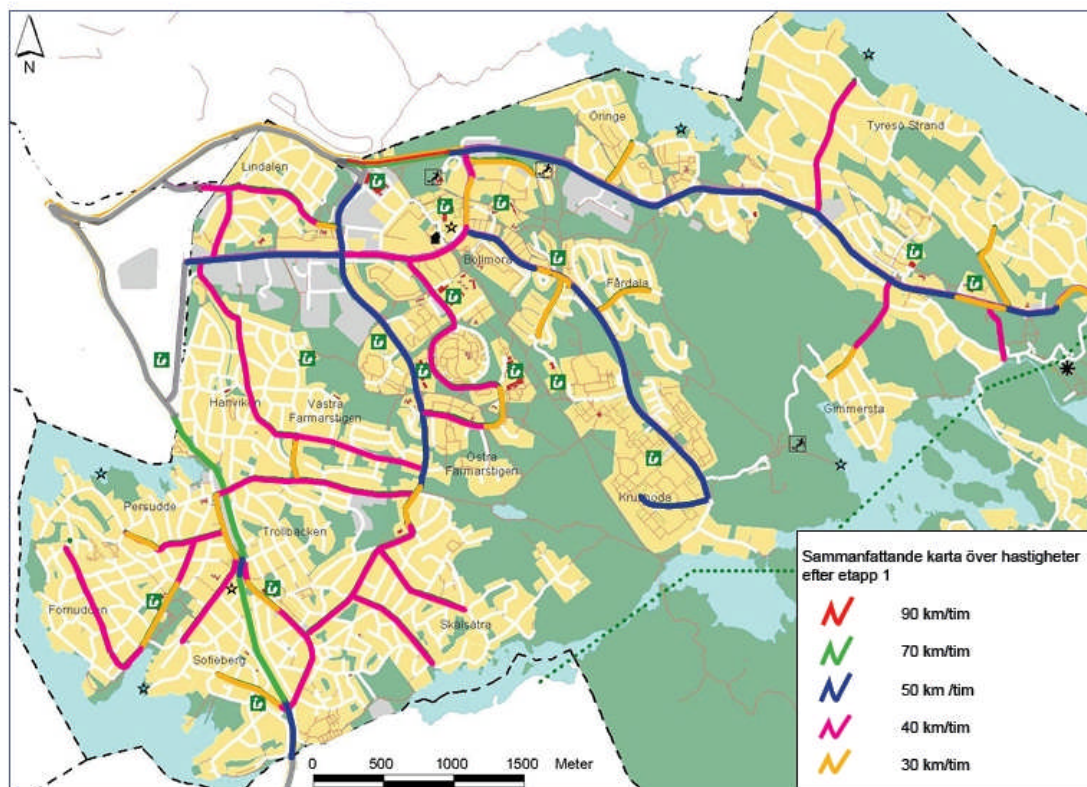
### Skillnader mellan hastighetsplanen och förvaltningens förslag till genomförande

Förvaltningen föreslår omskyltning i linje med hastighetsplanen med undantag för följande gator som föreslås få bibehållen hastighet i första skedet.

Bibehållen 50

- Myggdalsvägen
- Njupkärrsvägen
- Tyresövägen
- Bollmoravägen (Västra delen)
- Gudöbroleden

Både Myggdalsvägen och Njupkärrsvägen tillhör kommunens mest olycksdrabbade vägar. Även om hastighetsgränsen inte sänks i första skedet är det angeläget att förbättra trafiksäkerheten på dessa vägar och då är hastigheterna viktiga att arbeta med.



## Förslag till genomförande av "Rätt fart i staden" i etapper

### Etapp 1

#### Steg 1

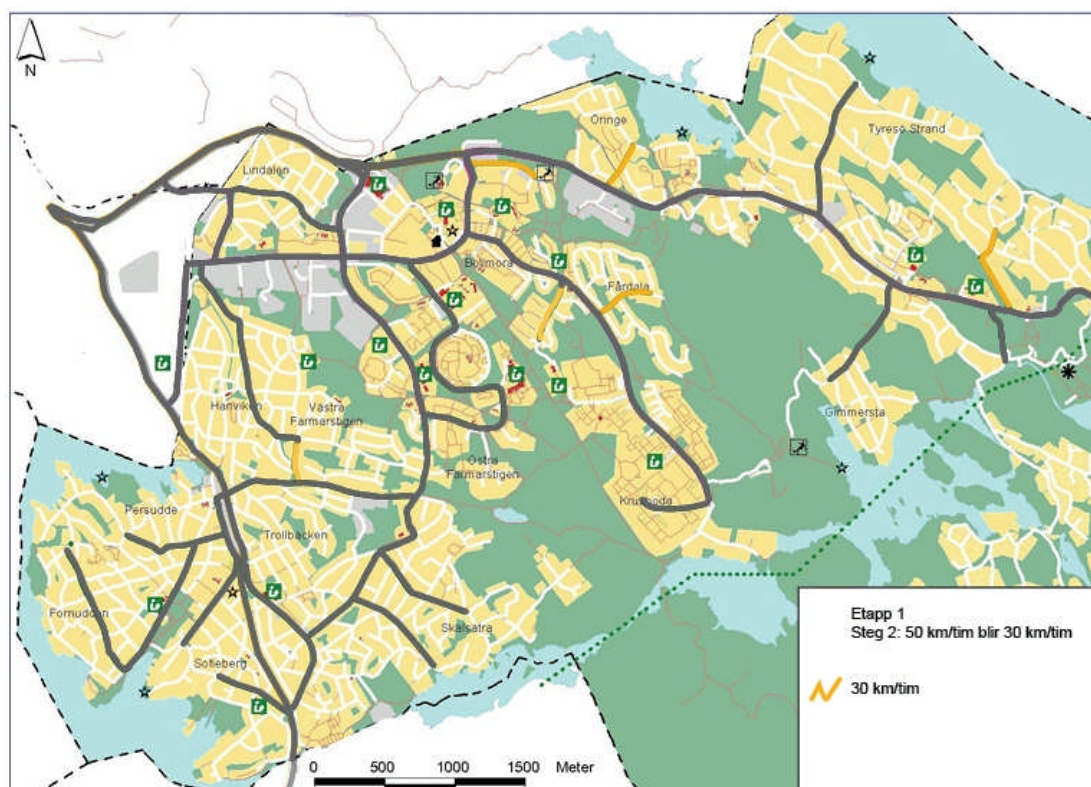
#### Kommunikation

Framtagande av kommunikationsplan och informationsåtgärder är ett första steg i förändringen. Bred information om förändringen och dess orsaker är viktigt.

#### Steg 2

#### 50 till 30

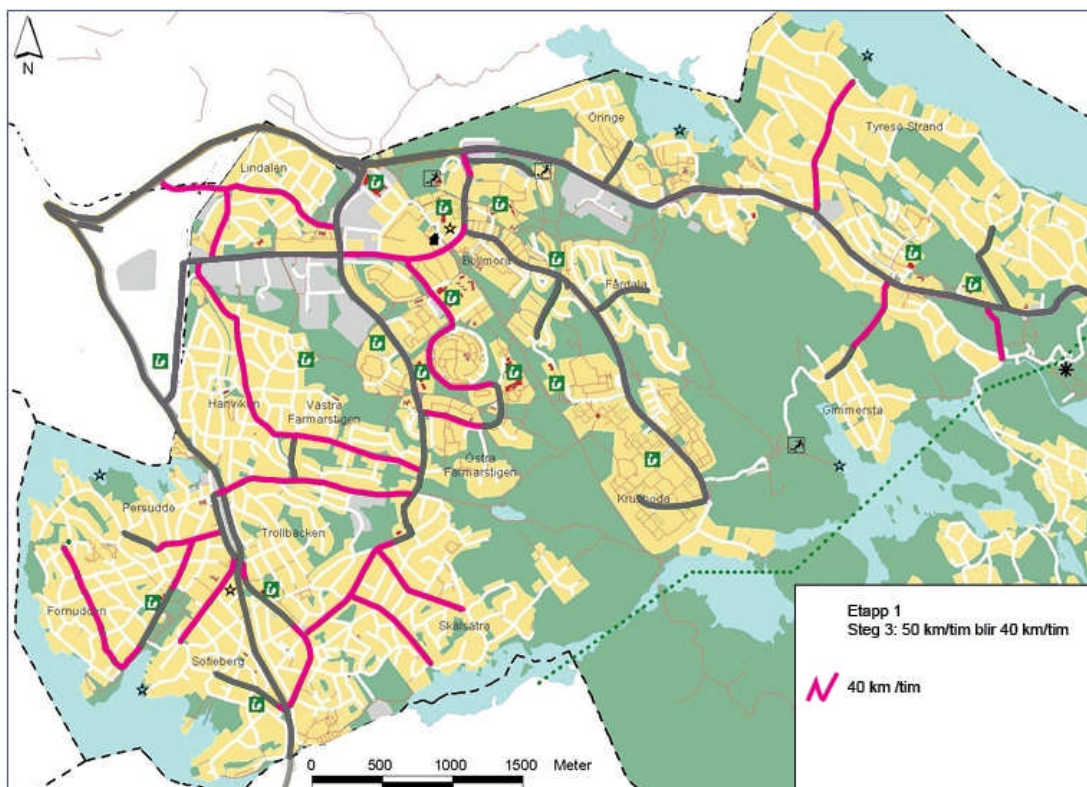
I en första etapp skyltas kommunala gator om från 50 till 30 km/tim. Ett sådant arbete skulle kunna påbörjas omgående. Kostanden för skyltarna är relativt begränsad tack vare att det i de flesta fall handlar om att 30-zoner utvidgas till att även omfatta uppsamlingsgatorna in i områdena. Det innebär att ett flertal av dagens 50- och 30-skyltar inte längre behövs och dessa kan återanvändas. I första etappen skyltas Tranbärsvägen, Bondevägen, Öringevägen, Tjarnstigen, södra Lindalsvägen, Siklöjevägen om.



**Steg 3**

**50 till 40**

I en andra etapp skyltas gator om från 50 till 40. I denna etapp skyltas gator om vars verkliga hastighet och den skyltade hastigheten i dag inte skiljer sig allt för mycket åt. Det handlar om gator som inte måste byggas om på kort sikt innan omskyltning. (Det innebär inte att trafiksäkerhetsåtgärder inte behövs på dessa gator - men det är inte en förutsättning för en omskyltning.) Dessa gator är Standallén, Prästgårdsvägen, Brakmarsvägen, Poppelvägen, Skogsängsvägen, Vendelsövägen, Kärrvägen, Stamvägen, Persuddevägen, Kumla allé, Trollbäcksvägen, Granängsvägen, Bollmoravägen öster om Njupkärrsvägen, Töresjövägen och Linblomsvägen. Uddbyvägen får också 40 km/tim från att tidigare ha varit en 30 väg. En hastighetssänkning från 50 till 40 förväntas sänka medelhastigheterna med mellan två och tre km/tim.



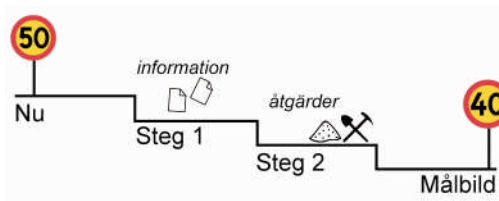
**Ettapp 2**

**Steg 1**

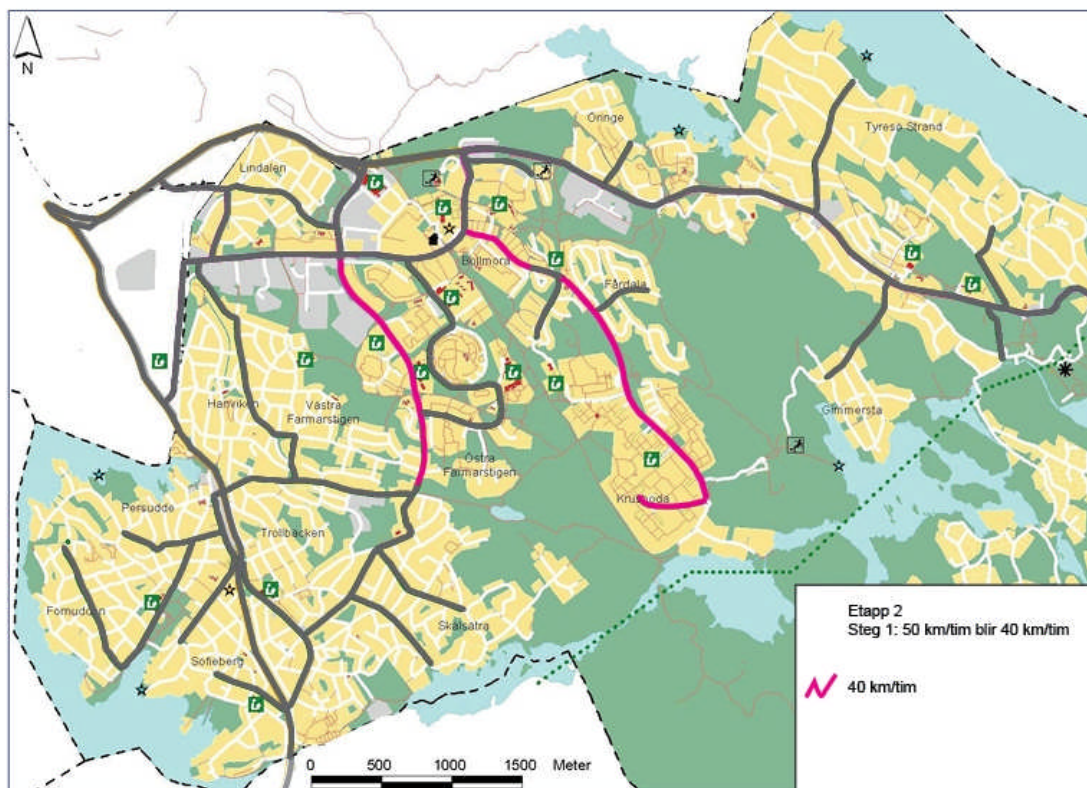
**Stegvis övergång från 50 till 40**

Gator som får sänkt hastighetsgräns från 50 till 40 men som idag inbjuder till alldeles för hög fart och som måste byggas om för att en omskyltning ska vara möjlig Dessa gator är:

- Myggdalsvägen
- Njupkärrsvägen.



En tänkbar åtgärd som är kostnadseffektiv är cykelfält.



## Steg 2

### Eventuell introduktion av 60 på lång sikt

I 60 km/tim har fordonstrafiken inte väjningsplikt för bussar. Det innebär att bussarna skulle kunna få problem att komma ut från hållplatserna för vidare färd. Att kollektivtrafiken prioriteras är viktigt och förvaltningens bedömning är att en omskyllning till 60 därför inte är lämplig med nuvarande lagstiftning. En höjning av hastighetsgränsen från 50 till 60 förväntas öka medelhastigheterna med mellan en och två km/tim. För Gudöbroleden och Tyresövägen finns flera skäl till att förvaltningen vill avvakta med en ny hastighetsgräns.

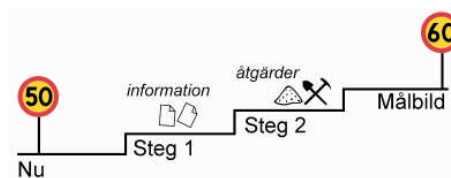
- **Gudöbroleden**

Gudöbroleden rekommenderas i hastighetsplanen få 60 km/tim. Förvaltningen förordar att nuvarande hastighetsgränser bibehålls till dess att en samordning kan ske med Stockholms stad kring Gudöbroleden och Skrubba Malmväg. För att den nuvarande 50-sträckan vid Skrubba ska kunna höjas till 60 km/tim måste ett separerat gång- och cykelstråk anläggas längs Gudöbroleden även genom Stockholm. Den södra delen av Gudöbroleden i höjd med Sofieberg har nyligen fått sänkt hastighetsgräns från 70 till 50. Förvaltningen förordar inte en höjning nu av trafiksäkerhetskäl eftersom ett övergångsställe nyligen byggts.

- **Tyresövägen**

Förvaltningen förordar inte en höjning av hastighetsgränsen längs Tyresövägen. Dagens standard medger inte en höjning med mindre än att vägen byggs om.

En förutsättning för att Tyresövägens hastighetsgräns ska kunna höjas är att vägen byggs om. Längs sträckan finns flera utfarter som skulle behöva byggas om för en bättre trafiksäkerhet. Längs vägen saknas också gång- och cykelväg på flera avsnitt. Tyresövägen är bullerutsatt redan idag och en höjning av hastighetsgränsen ger mer buller vilket också måste hanteras. Trafiken till östra Tyresö förväntas öka och i takt med det kommer kapacitetsproblemen på Tyresövägen att växa. I framtiden kan det blir aktuellt med ett tredjekörfält och i samband med en eventuell ny vägutformning kan hastighetsgränsen ses över.



- **Bollmoravägen**

Bollmoravägens västra del mellan Njupkärrsvägen och Skrubba Malmväg föreslås i hastighetsplanen få höjd hastighetsgräns till 60 km/tim. Det är rimligt att den delen av Bollmoravägen har samma hastighetsgräns som Skrubba Malmväg. En eventuell förändring av hastighetsgränsen på Bollmoravägens västra del bör därför ske i samarbete med Stockholm.

### Nästa steg i genomförandet

Genomförandet av hastighetsplanen sker genom en process där det är viktigt med ett samarbete mellan kommun, Trafikverket, Polisen, grannkommuner, räddningstjänst, trafikhuvudmän med flera. Införandet av hastighetsplanen bör ske i samråd med dessa.