

Trafik- och tillgänglighetsprogram 2019

Beslutad av Tekniska nämnden 2019-03-04

kommun@upplands-bro.se

08-581 690 00

Upplands-Bro i hjärtat av Mälardalen är en av Storstockholms naturskönaste kommuner med 13 mil stränder och en skärgård med 50 öar. Här möts en mångtusenårig historia med en spännande framtidsutveckling. Här kan du kombinera tryggt boende med en aktiv fritid. Allt finns på armlängds avstånd.

Trafik- och tillgänglighetsprogram 2019

Text: Therese Eriksson, Upplands-Bro kommun

www.upplands-bro.se
kommun@upplands-bro.se
08 581 690 00

Innehåll

1	Trafiksäkerhet och tillgänglighet i ett växande Upplands-Bro	5
1.1	Bakgrund.....	5
1.2	Allmänt om trafiksäkerhets- och tillgänglighetshöjande åtgärder	6
1.3	Trafik- och tillgänglighetshöjande åtgärder i samband med plan- och exploateringsprojekt.....	7
1.4	Gång- och cykelplanen.....	7
1.5	Säkra skolvägar	7
1.6	Trafikolyckor på kommunala vägar 2014–2018.....	7
2	Åtgärder som genomfördes under 2018.....	11
3	Trafik- och tillgänglighetsprojekt 2019.....	14
3.1	Översikt.....	14

1 Trafiksäkerhet och tillgänglighet i ett växande Upplands-Bro

Upplands-Bro är en expansiv kommun med siktet inställt på ytterligare 10 000 fler invånare år 2030. Detta ställer höga krav på att trafikmiljöerna ska utvecklas på ett effektivt, säkert och tillgängligt sätt.

Nollvisionen, som är beslutad av riksdagen, lägger grunden för allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige. Målet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. God tillgänglighet och framkomlighet i den offentliga miljön är en annan viktig fråga eftersom detta bidrar till att människor med funktionshinder kan delta i samhällslivet och i många fall klara sig utan hjälp. Det vinner både enskilda individer och samhället i stort på.

Trafiksäkerhets- och tillgänglighetsarbetet är främst inriktat på:

- Gå över från hastighetsbegränsningarna 30, 50 och 70 km/h till de beslutade internationellt anpassade 30, 40 och 60 km/h
- Bygga ut gång- och cykelvägnätet med kommunens gång- och cykelplan som utgångspunkt
- Utföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningspunkter
- Öka tillgängligheten genom att anlägga och underhålla sittplatser samt tillgänglighetsanpassa busshållplatser och övergångställen

1.1 Bakgrund

År 1999 påbörjade Samhällsbyggnadsnämnden i samarbete med bland annat dåvarande Vägverket, Polisen och skolelever ett systematiskt arbete för ökad trafiksäkerhet. Arbetet baserades främst på inventeringar av trafikmiljöer och olycksstatistik.

År 2003 genomfördes en trafiknätsanalys i tätorterna Bro, Brunna och Kungsängen i samverkan med Vägverket, representanter från skolor och förskolor, Polisen samt pensionärs- och motororganisationer. Resultatet visade bland annat att hastigheterna på många kommunala vägar var höga och att det därför fanns ett behov av hastighetsdämpande åtgärder. Dessutom visade analysen att framkomligheten för bilar, bussar och utryckningsfordon var god och att gång- och cykelvägnätet var väl utbyggt i stora delar av tätorterna.

Ett åtgärdsprogram togs fram som så småningom tillsammans med trafiknätsanalysen resulterade i Program 2005 Trafiksäkerhetsåtgärder som därefter uppdaterats årligen.

Parallellt med detta trafiksäkerhetsarbete har kommunen arbetat på ett liknande sätt med tillgänglighetsfrågor. År 2000 antogs en nationell plan för hur man ska arbeta med tillgänglighet i Sverige och året därpå fastställdes ytterligare krav i Plan- och bygglagen. År 2003 gav Sveriges Kommuner och Landsting ut skriften Tillgänglig stad vars syfte var att inspirera och stödja kommunerna att arbeta med tillgänglighet i de offentliga miljöerna. Kommunens primära gång- och cykelstråk inventerades enligt processbeskrivningen i skriften och resultaten

från denna inventering fick ligga till grund för åtgärdsprogrammet för ökad tillgänglighet som därefter uppdaterats årligen.

För att få en bättre helhetssyn över de trafikprojekten slogs de två åtgärdsprogrammen ihop år 2014 till ett Trafik- och tillgänglighetsprogram.

Med start år 2015 sker en utvärdering av genomförda åtgärder i samband med den årliga revideringen av programmet.

1.2 Allmänt om trafiksäkerhets- och tillgänglighetshöjande åtgärder

Det finns flera olika metoder att öka tillgängligheten på allmänna platser. I Upplands-Bro kommun anläggs ofta sittplatser längs med kommunens gång- och cykelvägar. Sittplatser bör vara placerade på en hårdgjord yta och vara försedda med minst ett armstöd. Den hårdgjorda ytan får gärna fortsätta en bit ut vid sidan av sittplatsen, så att en rullstol får plats bredvid.

Kommunen arbetar också med att tillgänglighetsanpassa övergångsställen. Detta sker genom att kantstenar tas bort för att underlätta framkomligheten med rullator och rullstol samt att övergångsställen markeras upp med kontrastfärgade och taktila plattor, vilket underlättar orienteringen för synskadade.

Utöver detta prioriteras arbetet med tillgänglighetsanpassning av busshållplatser. Trafikverket har i samarbete med SL (Stockholms lokaltrafik) samt Trafikförvaltningen tagit fram riktlinjer för hur busshållplatser ska placeras i förhållande till korsningar och övergångsställen samt hur de ska markeras med taktila och kontrastfärgade plattor. I dagsläget är knappt hälften av kommunens drygt 85 busshållplatser tillgänglighetsanpassade.

Vad gäller trafiksäkerhet är arbetet, som tidigare nämnts, huvudsakligen inriktat på att minska antalet olyckor med personskador genom att trafiksäkra korsningspunkter och övergångsställen samt att dämpa hastigheter. Trafiksäkerheten vid korsningspunkter och på övergångsställen kan exempelvis höjas med förbättrad belysning, mittrefuger och upphöjningar medan hastighetsdämpande åtgärder bland annat kan vara överkörningsbara zoner av gatsten som dämpar biltrafikens hastigheter utan att framkomligheten för tung trafik försämras (med hänsyn till chaufförernas arbetsmiljö). En del åtgärder såsom vissa typer av farthinder kan dock utgöra problem för vinterväghållning och tung trafik.

Några av kommunens övergångsställen har försetts med aktiva varningssystem i form av blinkande lampor som varnar bilister när en fotgängare eller cyklist närmar sig. Dessa har blivit mycket populära och efterfrågas ofta men bör användas med viss försiktighet eftersom de blinkande ljusen kan dra uppmärksamheten från övriga kritiska moment i trafikmiljön. Övergångsställets och de anslutande gång- och cykelvägarnas utformning samt trafikflödena är andra faktorer som påverkar om aktiva varningssystem är lämpliga vid ett visst övergångsställe. Det är därför viktigt att undersöka förutsättningarna vid den

aktuella platsen grundligt innan ett beslut om vilken typ av åtgärder som ska genomföras fattas.

1.3 Trafik- och tillgänglighetshöjande åtgärder i samband med plan- och exploateringsprojekt

Många trafiksäkerhets- och tillgänglighetshöjande åtgärder längs med befintliga vägar genomförs i samband med plan- och exploateringsprojekt. Dessa åtgärder presenteras inte i detta program utan information finns i handlingarna för respektive projekt. Exempel på sådana åtgärder är gång- och cykelväg längs med Granhammarsvägen och ombyggnation av Brunna trafikplats som planeras och genomförs i samband med projektet Norrboda-Brunna. En annan åtgärd är gång- och cykelväg längs med samt ny utformning av södra delen av Bygdegårdsvägen.

1.4 Gång- och cykelplanen

Kommunens gång- och cykelplan beslutades av Kommunstyrelsen 2012 och åtgärdsförslagen har sedan dess uppdaterats. Tanken är att gång- och cykelplanen ska vara ett överordnat styrdokument näst efter Översiktsplanen för planering av framtida gång- och cykelinvesteringar. I takt med att projekten blir aktuella lyfts de ner till Trafik- och tillgänglighetsprogrammet som är tänkt att vara ett arbetsdokument där projekt som ska genomföras de närmaste åren presenteras mer i detalj, tidsätts och kostnadsberäknas. Projekt som inte är aktuella i dagsläget finns därför inte med i detta program utan endast i gång- och cykelplanen.

Gång- och cykelplanen kommer att revideras 2019.

1.5 Säkraskolvägar

Kommunen genomförde 2017 en enkätundersökning som skickades ut till samtliga kommunala skolor. Barn och föräldrar fick svara på ett antal frågor gällande färdmedelsval och vägval till och från skolan. Det fanns även möjlighet för barn och föräldrar att markera ut skolvägen och lägga in beskrivande kommentarer på platser som upplevs otrygga eller osäkra. Kommunen fick på detta sättet in en hel del värdefulla synpunkter som kommer beaktas i kommande arbeten med trafiksäkerhets- och trygghetsfrågor. Resultatet av detta har tagits med som en del av bakgrunden till prioriteringarna för trafik- och tillgänglighetsprogrammet 2018 och 2019 samt trygghetsprogram 2018.

1.6 Trafikolyckor på kommunala vägar 2014–2018

STRADA är en databas för trafikolyckor som rapporterats in från sjukvård och/eller polis. Det är ett användbart verktyg vid trafikplanering, tillsammans med trafikmätningar, inventeringar av trafikmiljöer, synpunkter från polis, invånare och företag. Det är emellertid viktigt att notera att alla sjukhus inte är anslutna till systemet. Dessutom händer det att olyckor rapporteras in felaktigt, exempelvis att en trafikolycka som skett på statlig väg istället hamnar på en kommunal väg. På grund av dessa faktorer finns en viss osäkerhet i statistiken.

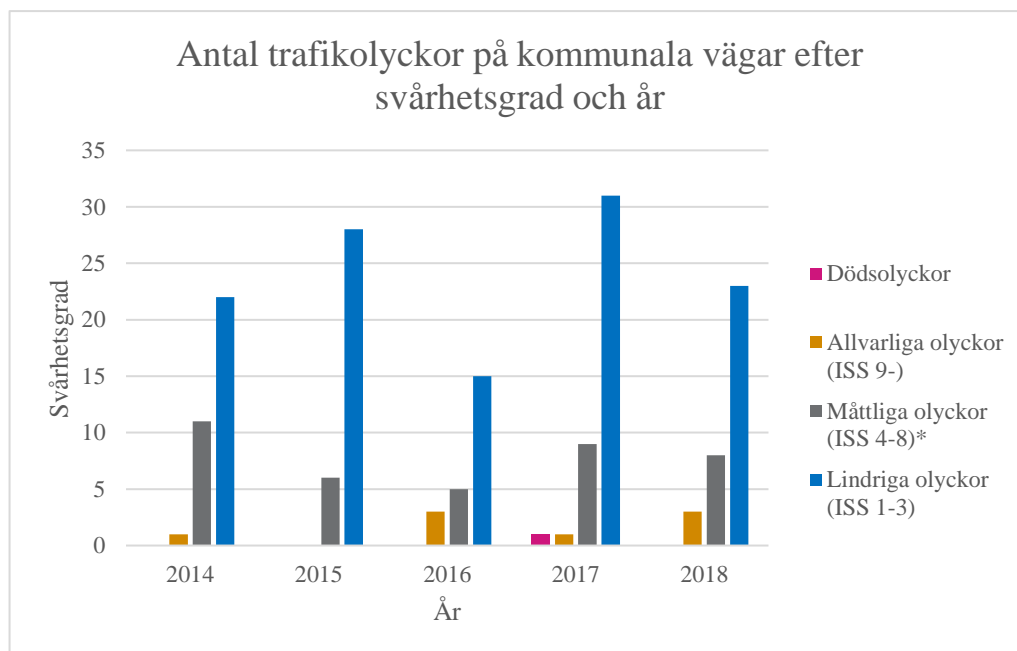
Mellan 1 januari 2014 och 31 december 2018 har 182 trafikolyckor skett på kommunala vägar i Upplands-Bro och rapporterats in från sjukvård och/eller polis till STRADA. Av dessa fick 8 allvarliga personskador som följd, 39 med måttliga personskador och 119 med lindriga personskador. Övriga har okänd eller osäker svårighetsgrad alternativt har personskador. En dödsolycka rapporterades i september 2017. Enligt rapporten från Rättsmedicinalverket och polisens handlingar berodde dödsolyckan på förarens tillstånd och inte på vägens utformning och karaktär. De sammantagna undersökningsfynden och omständigheterna kan dock tala för att föraren drabbades av en hjärtrytmrubbning som gjorde att han krockade med bilen.

Den största olyckstypen, som står för 31 av de inrapporterade olyckorna, är singelolyckor för fotgängare och därefter kommer singelolyckor för motorfordon, som står för 27 av de inrapporterade olyckorna. Dessa har till stor del inträffat inom centrumområden samt på kommunens gång- och cykelvägar och är ofta halk- och fallolyckor.

I de övriga rapporterade trafikolyckorna har motorfordon varit inblandade. Dessa olyckor är främst fördelade till kommunens två större huvudvägar, Enköpingsvägen och Granhammarsvägen. En dryg fjärdedel av dessa olyckor är singelolyckor.

Dessutom har 2 olyckor skett där fotgängare har blivit påkörda av motorfordon samt 15 olyckor där cyklister eller mopedister kolliderat med alternativt blivit påkörda av motorfordon. Värt att notera är också att en relativt stor andel av trafikolyckorna med motorfordon inblandade har skett i korsningspunkter.

Tabell 1. Antal trafikolyckor på kommunala vägar efter svårhetsgrad och år.



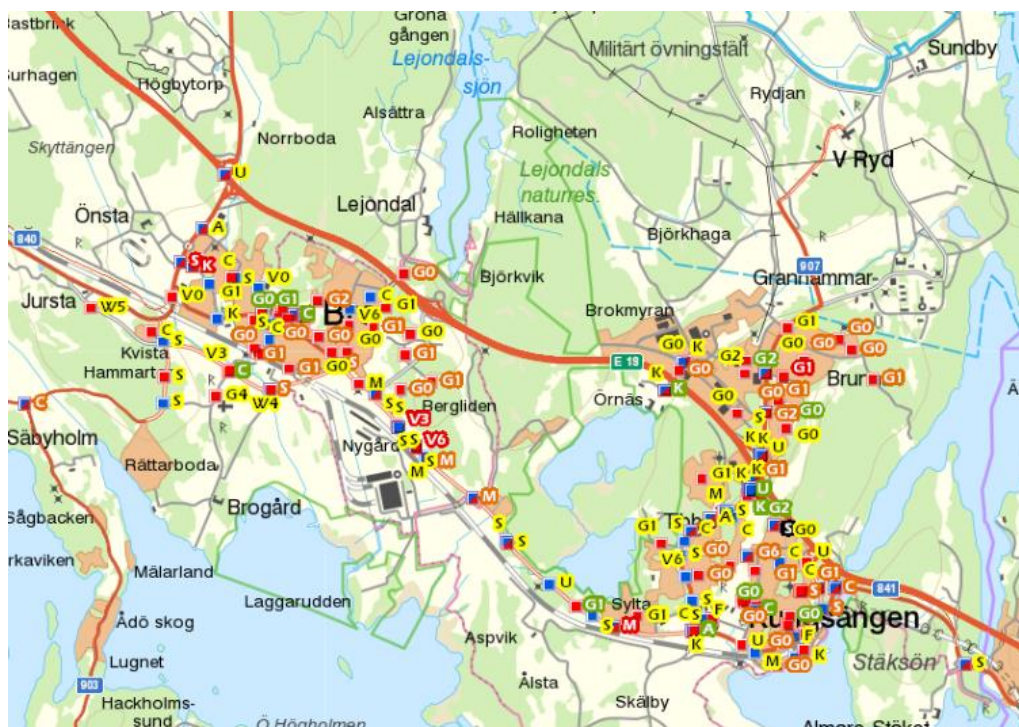
Det finns ingen trend hos trafikolyckorna på de kommunala vägarna enligt uppgifterna från STRADA. Olyckstalen har sedan sjunkit efter 2015 sett över hela kommunen. Från 2017 ökade talen igen troligtvis på grund av ökning av folkmängden i åldrarna mellan 16 – 65, fler fordon i trafiken samt nya vägar i Norrboda/Brunna och i Jursta.

Hela Upplands-Bro	Antal bilar i trafik
2015	9 939
2016	10 313
2017	10 794

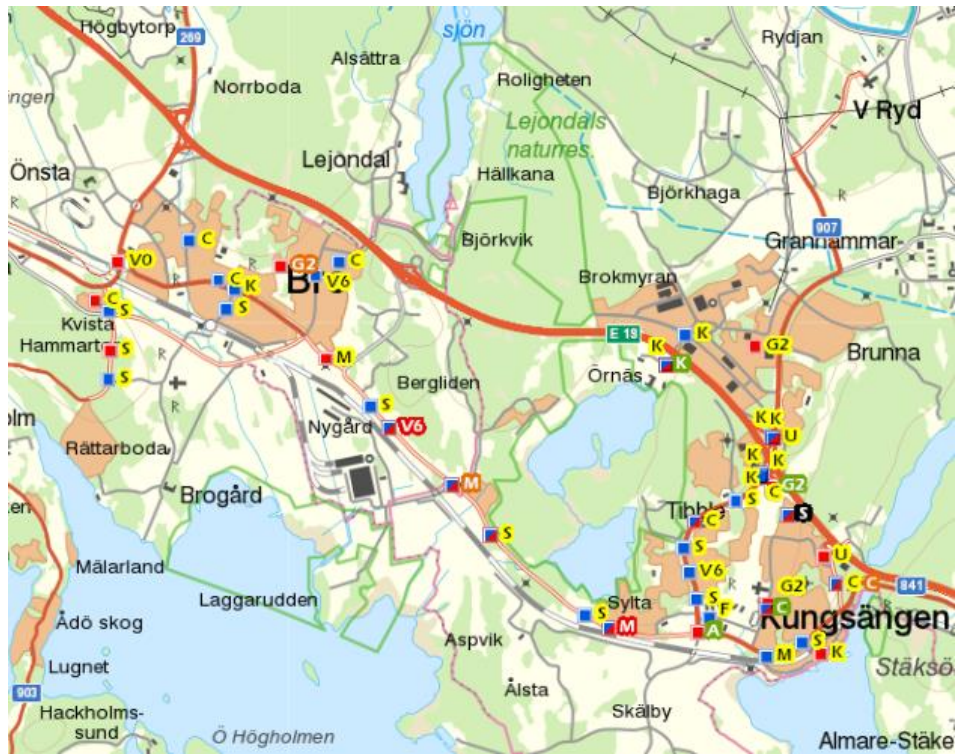
Biltäthet, jämförelse mellan 2015 och 2016 (Källa: Bostadspak 2016, Tab3KD och SCB)

Ålder	2015	2016	2017	2018
0-15	5 623	5 888	5 800	6080
16-65	16 200	16 778	17 400	18 200
66-w	3 966	4 089	4 400	4470
Summa	25 789	26 755	27 600	28 770

Folkmängd samtliga områden i kommunen. (Källa: SCB)



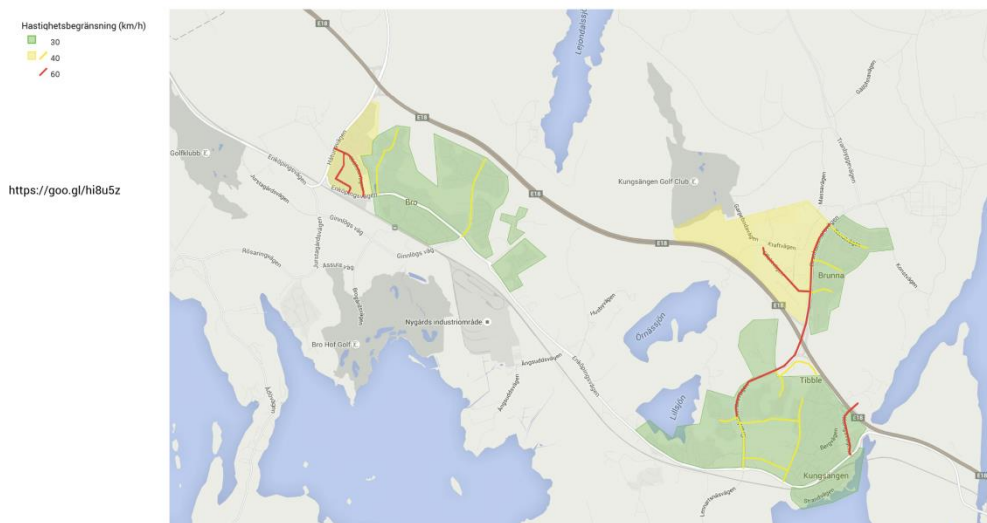
Trafikolyckor på kommunala vägar 2014 – 2018 (under fem år). De röda punkterna symboliserar trafikolyckor som rapporterats in av sjukvården medan de blå punkterna motsvarar olyckor som rapporterats in av polis. De gula, röda och gröna punkterna med text beskriver vilka typer av olika olyckor som hänt. (Källa: STRADA)



Trafikolyckor med **motorfordon** på kommunala vägar 2017 – 2018. (Källa: STRADA)

2 Åtgärder som genomfördes under 2018

Som ett led i att övergå till de nya hastighetsnivåerna och att öka trafiksäkerheten i kommunen genomfördes år 2015 en stor hastighetsrevision för Bro, Brunna och Kungsängen med undantag för Enköpingsvägen och E18. Denna revision har kommunen arbetat vidare med och genomfördes under år 2016. Undantaget gällande Enköpingsvägen berodde på bland annat i väntan på Kockbacka trafikplats samt att Enköpingsvägen är en sekundär genomfartsled i förhållande till E18. Kockbacka trafikplats är nu utbyggd och en översyn av hastigheterna på Enköpingsvägen kommer ske med hänsyn till hastighetsrevisionen.



Figur 1: Den hastighetsplan som antogs och verkställdes under 2015 för Bro, Brunna och Kungsängen.

Det finns fortfarande vägar inom tätbebyggt område (där kommunen har mandat att besluta om hastighetsbegränsning) som bör få ändrade hastigheter, antingen för att de inte togs med i hastighetsplanen eller för att synpunkter har inkommit som belyser omständigheter som inte beaktades inför planens antagande. Samhällsbyggnadskontoret fortsätter att arbeta vidare med dessa.

Övriga Trafik- och tillgänglighetsåtgärder som samhällsbyggnadskontoret har arbetat med under 2018 men som ännu inte är slutförda finns presenterade i respektive projektbeskrivning i bilaga 2.

Projekt som genomförts 2018:

Projekt nr 1 Artistvägen samt korsningen Granhammarsvägen/Artistvägen

Projektet har delats in i två etapper på grund av omfattningen. Etapp 1 inkluderar vändplanen, övergångställen, gång- och cykelväg samt en hämtning-/lämningszon mellan korsningen Artistvägen/Flamencovägen och vändplanen på Artistvägen. Etapp 2 innefattar gång- och cykelväg, parkering, samt korsningen Granhammarsvägen/Artistvägen. Båda projekten är färdigprojekterade under 2018 och klara att byggas 2019–2020.

Projekt nr 2 Regional gång- och cykelväg genom Bro

Etapp 1 (mellan busshållplatsen Finnsta Östra och Bro rondellen) genomfördes 2016. På sträckan har det byggts en gång- och cykelväg med regional standard. Åtgärden har genomförts för att höja trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten för de oskyddade trafikanterna.

Etapp 2 (mellan Bro rondellen och Råbyrondellen) och etapp 3 (mellan Råbyrondellen och Håtunavägen) är färdigprojekterade. På grund av att projektet har blivit försenat (främst för att inkomna anbud inte var ekonomiskt försvarbara) måste kommunen ansöka om ny statlig medfinansiering för att bygga etapp 2 och 3 under 2019.

Projekt nr 3 Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser

Budgeten för projektet innefattade fem busshållplatser. Projektet genomfördes 2018. Projektering och byggnation av fyra nya busshållplatser i Brunna industriområde och en vid Jurstarondellen är färdiga.

Projekt nr 4 Gång- och cykelväg genom korsningen Assurs väg och Brogårdsvägen

Projektet är genomfört 2017. En förlängning av gång- och cykelbanan längs med Assurs väg förbi korsningen med Brogårdsvägen är projekterad och byggd. För att höja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter har ett räcke med belysning satts upp i korsningen. För att ytterligare förbättra trafiksäkerheten för gående och cyklister på Assurs väg mellan Brogårdsvägen och Rösaringsvägen byggdes 2018 ett spårviddshinder så att endast busstrafik kan passera genom. Detta för att det befintliga genomfartsförbudet inte respekteras av fordonsförarna.

Projekt nr 10 Åtgärder längs med Köpmanvägen

Övergångställen och hastighetsdämpande åtgärder behövde ses över på Köpmanvägen, dels för att skapa en trafiksäkrare miljö för oskyddade trafikanter och dels för att minska på buller och vibrationer i de omkringliggande fastigheterna. För att öka tryggheten har även belysningen förbättrats längs med hela Köpmanvägen. Området kring busstationen har gjorts om och en trafiksäkrare miljö för de oskyddade trafikanterna har skapats.

Projekt nr 11 Gångbana på Fågelvägen mot Råbyskolan

Gångbanan är byggd som en trottoar och samtidigt byggdes parkeringen om för att få plats med det antalet parkeringsplatser som utgick i samband med att gångbanan byggdes.

Projekt nr 13 Cirkulationsplats i korsningen Enköpingsvägen/ Bygdegårdsvägen

Projektet har genomförts 2018. Projekteringen av cirkulationsplatsen med en ny anslutning till den kommande parkeringsplats på fastigheten Korsängen 10:1 samt den geotekniskundersökningen är klara. Projekteringen har utförts i egen regi men med konsultstöd för granskning.

Projekt nr 14 Parkering Lillsjöskolan

Byggnationen genomfördes 2018. Parkeringen har blivit trafiksäkrare genom ny belysning, hastighetsdämpande åtgärder och en separat yta för hämtning och lämning. Fler parkeringsplatserna har skapats.

Projekt nr 15 Gång- och cykelväg mellan Håbo-Tibble kyrkby och Tjustaskolan

Utredning är gjord under 2018. En projektgrupp är startad tillsammans med representanter från VA-enheten. Under 2019 kommer gång- och cykelvägen att projekteras tillsammans med VA-enheten och byggas 2020. Vägen kommer att gå på den södra sidan av Tranbyggevägen med trafiksäkra övergångar.

Projekt nr 17 Mindre trafiksäkerhetsåtgärder vid Kungsängens IP

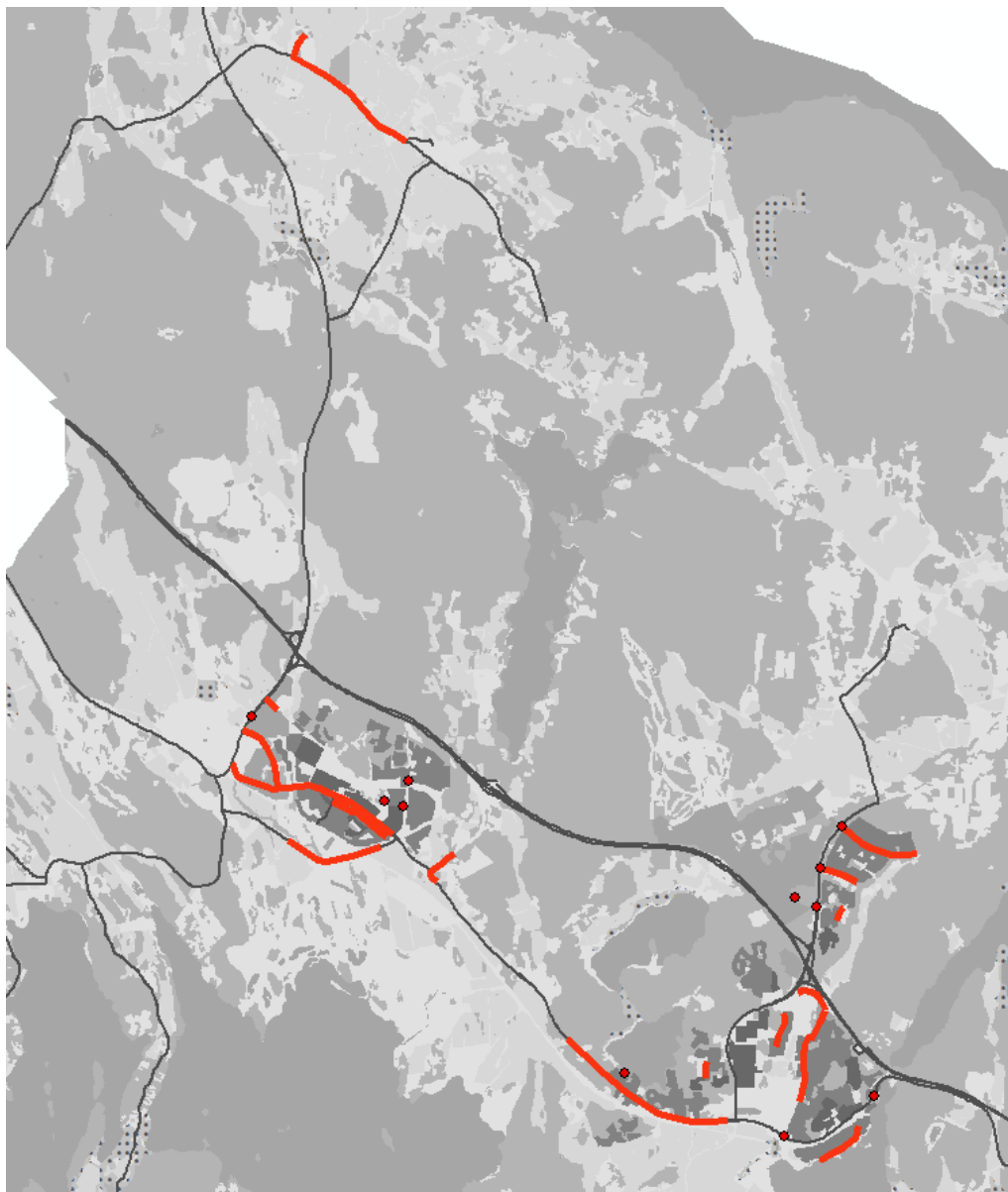
En del trafiksäkerhetsåtgärder genomfördes 2015, vilket har resulterat i ökad trafiksäkerhet och lägre hastigheter. Hastighetsbegränsningen har tydliggjorts hastighetsbegränsningen genom att måla 30 i körbanan med jämna mellanrum längs med Västra Rydsvägen. Därefter har kontinuerliga kontroller och trafik-/hastighetsmätningar på Västra Rydsvägen genomförts och ytterligare åtgärder har inte bedömts nödvändiga för att öka trafiksäkerheten. Mätningar och fortsatt kontroll av efterlevnaden av hastighetsbegränsningar fortsätter under 2019.

Projekt nr 26 Asfaltsgupp för hastighetsrevisionen

Projektet genomfördes 2018. Upphöjda övergångsställen, asfaltsgupp och trafiköar är anlagda på strategiskt valda platser för att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna. Vägar som har fått gupp eller farthinder är Västra Rydsvägen, Kyrkvägen, Strandvägen, Lillmossvägen, Sandviksvägen, Gamla Landsvägen och Snickarvägen. Hastighetsbegränsningen på Norrbodavägen, Kyrkvägen, Bergvägen, Blåsarvägen, Rankhusvägen och Västra Rydsvägen har förtydligats genom att måla 30 i körbanan.

3 Trafik- och tillgänglighetsprojekt 2019

3.1 Översikt



Figur 2: Översiktskarta

Översiktskartan visar samtliga projekt i Trafik- och tillgänglighetsprogrammet 2019.



Figur 3: Projekt i Bro.

- 2 Regional gång- och cykelväg genom Bro
- 3 Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser
- 5 Nya busshållplatser på Enköpingsvägen vid Österhagen
- 9 Förbättringsåtgärder vid Lejondalsvägen
- 19 Gång- och cykelvägar på Skällstavägen och Klövtorpsvägen mellan Råbyvägen och Håtunavägen
- 21 Gång- och cykelväg längs med Ginnlögs väg
- 22 Enköpingsvägen mellan Blomstervägen och Råbyvägen
- 23 Tillgänglighetsanpassning av trottoar längs Lantmätarvägen
- 25 Blomman förskola
- 26 Diverse mindre trafiksäkerhets-, framkomlighets- och tillgänglighetshöjande åtgärder



Figur 4: Projekt i Håbo-Tibble.

15 Gång- och cykelväg mellan Håbo-Tibble kyrkby och Tjustaskolan



Figur 5: Projekt i Kungsängen.

- | | |
|----|--|
| 1 | Artistvägen |
| 3 | Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser |
| 6 | Hastighetssäkring på Enköpingsvägen vid Sylta och Sandgrind |
| 7 | Gång- och cykelförbindelse mellan Västra Rydsvägen och längs med Bygdegårdsvägen |
| 8 | Gång- och cykelväg längs med Bygdegårdsvägen |
| 12 | Gång- och cykelbana längs med Strandvägen |
| 13 | Cirkulationsplats i korsningen Enköpingsvägen/Bygdegårdsvägen |
| 18 | Korsningen Granhammarsvägen/Hjortronvägen |
| 20 | Gång- och cykelväg längs med Körbärsvägen |
| 24 | Gångbana längs med Geologivägen |
| 26 | Diverse mindre trafiksäkerhets-, framkomlighets- och tillgänglighetshöjande åtgärder |
| 27 | Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningen Enköpingsvägen/Prästhagsvägen |
| 28 | Trafiksäkerhetsåtgärder på Konstvägen i Brunna |
| 29 | Trafiksäkerhetsåtgärder på Hagnäsvägen i Brunna |

I **bilaga 2** listas alla projekt i Trafik- och tillgänglighetsprogrammet 2019. De som har tilldelats prioritet 1 planeras arbetas med under 2019, medan de som har tilldelats prioritet 2 planeras att arbetas med kommande år då de lyfts till prioritet 1. Projekten är listade utan inbördes ordning.

Projekten med prioritet 1 väljs utifrån följande kriterier:

- Nollvisionen (riksdagen – ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken)
- Projekt som påverkar så många medborgare som möjligt
- Förbättrar tillgängligheten och trafiksäkerheten
- Inkomna synpunkter
- Förbättringsåtgärder som samhällsbyggnadskontoret har sett behov av
- Samarbete med exploateringsområden
- Gång- och cykelplanen
- Säkraskolvägar
- Trygghetsprogram
- Olycksstatistik
- Budget och resurser