

Trafik- och tillgänglighetsprogram 2017

Beslutad av Tekniska nämnden 2017-03-27

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 2017

Text: Therese Eriksson, Upplands-Bro kommun

Fotografer

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	Trafikolyckor på kommunala vägar 2011-2016.....	7
2	Åtgärder som genomfördes under 2016.....	10
3	Trafik- och tillgänglighetsprojekt 2017	13
3.1	Översikt.....	13

1 Trafiksäkerhet och tillgänglighet i ett växande Upplands-Bro

Upplands-Bro är en expansiv kommun med siktet inställt mot 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.

I Upplands-Bro är trafiksäkerhets- och tillgänglighetsarbetet främst inriktat på:

- Gå över från hastighetsbegränsningarna 30, 50 och 70 km/h till de 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 övergångsställen

1.1 Bakgrund

År 1999 påbörjade Samhällsbyggnadsnämnden, i samarbete med bland annat dåvarande Vägverket, Polisen och skolelever, ett systematiskt arbete för ökad trafiksäkerhet i Upplands-Bro. 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. I Upplands-Bro inventerades primära gång- och cykelstråk 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 som planeras slogs de två åtgärdsprogrammen år 2014 ihop till ett Trafik- och tillgänglighetsprogram.

Med start 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 arbetar man bland annat mycket med att anlägga 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.

Upplands-Bro kommun arbetar också med att tillgänglighetsanpassa övergångsställen. Detta sker bland annat 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 arbetar kommunen bland annat med tillgänglighetsanpassning av busshållplatser. Trafikverket har i samarbete med SL tagit fram riktlinjer för hur busshållplatser ska placeras, bland annat 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, bland annat genom att trafiksäkra korsningspunkter och övergångsställen samt att dämpa hastigheter. Trafiksäkerheten vid korsningspunkter och i 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. En del åtgärder, såsom vissa typer av gupp, kan 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 samt 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, vilket planeras att utföras i samband med exploateringsprojektet Korsängen.

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 kommunens 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, tidssätts 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 2017.

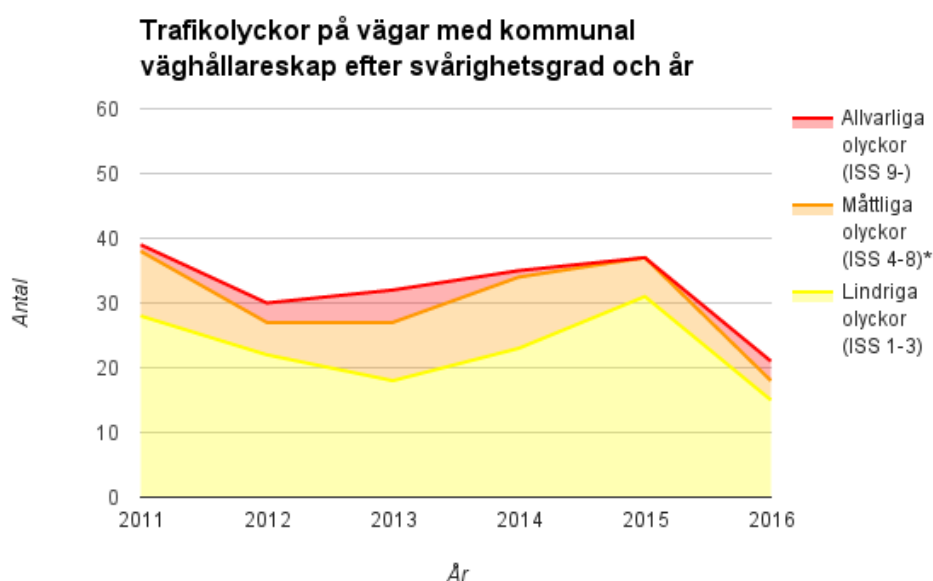
1.5 Trafikolyckor på kommunala vägar 2011-2016

STRADA är en databas för trafikolyckor som rapporterats in från sjukhus och polis. Det är därför ett användbart verktyg vid trafikplanering, tillsammans med bland annat 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 rapporterats 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.

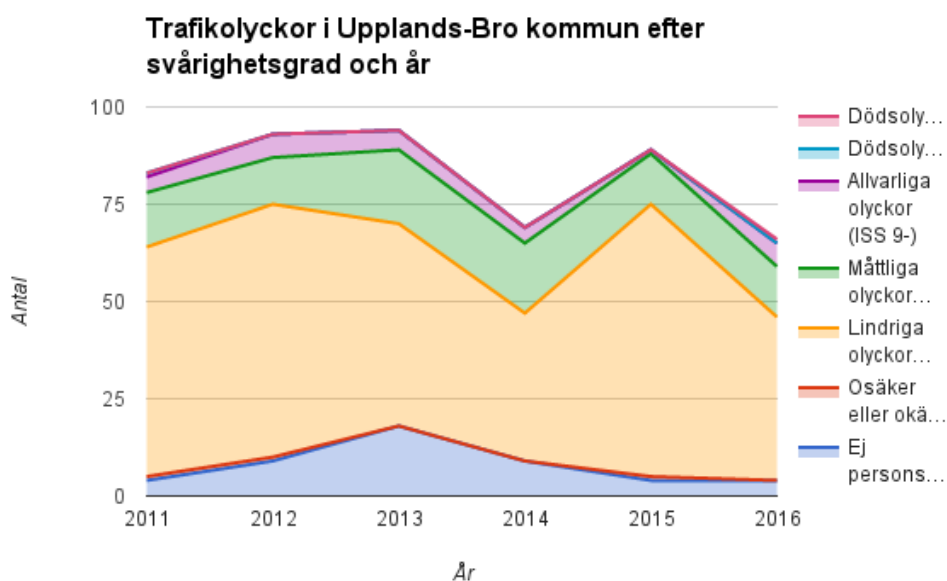
Mellan 1 januari 2011 och 31 december 2016 har 222 trafikolyckor skett på kommunala vägar i Upplands-Bro och rapporterats in till STRADA. Av dessa fick 13 allvarliga personskador som följd, 44 med måttliga personskador och 137 med lindriga personskador. Övriga har okänd eller osäker svårighetsgrad alternativt har 2 personskador. Ingen dödsolycka har rapporterats in de senaste fem åren. Den största olyckstypen, som står för 51 av de inrapporterade olyckorna, är singelolyckor för fotgängare och därefter kommer singelolyckor för cyklister, som står för 33 av de inrapporterade olyckorna. Dessa har till stor

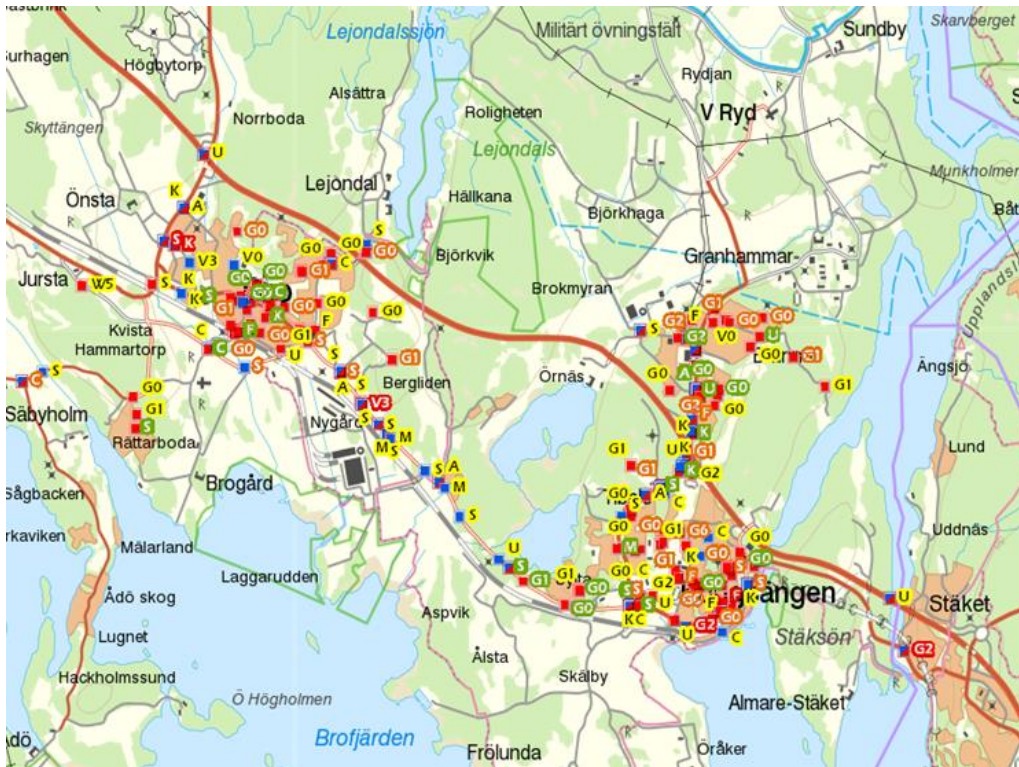
del inträffat inom centrumområden samt på kommunens gång- och cykelvägar och är ofta halk- och fallolyckor.

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 8 olyckor skett där fotgängare har blivit påkörda av motorfordon samt 14 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.



Det finns ingen trend hos trafikolyckorna på de kommunala vägarna enligt uppgifterna från STRADA. Men däremot har olyckstalen sjunkit sedan 2015, sett över hela kommunen.





Trafikolyckor på kommunala vägar 2011 – 2016. 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 2015 – 2016. Källa: STRADA

2 Åtgärder som genomfördes under 2016

Som ett led i att övergå till de nya hastighetsnivåerna och att öka trafiksäkerheten i kommunen genomfördes 2015 en stor hastighetsrevision för Bro, Brunna och Kungsängen med undantag för Enköpingsvägen och E18. Denna revision har kommunen arbetat vidare med att genomföra under 2016.

Förslag till ny hastighetsplan



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

Fortfarande finns vägar inom kommunalt tätbebyggt område (där kommunen har möjlighet 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 jobba vidare med dessa.

Övriga Trafik- och tillgänglighetsåtgärder som samhällsbyggnadskontoret har arbetat med under 2016 men som ännu inte är slutförda finns presenterade i respektive projektbeskrivning i bilaga 1.

Projekt som genomförts 2016:

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. Åtgärderna har genomförts för att höja trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter.

Projekt nr 4 Enköpingsvägen vid Upplands-Bro ryttaförening, etapp2

Projektet genomfördes 2016. Enköpingsvägen förbi Upplands-Bro ryttaförening har fått en ny utformning i form av refuger och en ny

tillgänglighetsanpassad busshållplats och övergångställen. Åtgärderna har genomförts för att höja trafiksäkerheten och tillgängligheten.

Projekt nr 5 Nya busshållplatser på Enköpingsvägen vid Österhagen

En utredning över möjliga genomföranden är framtagen och kommer ingå i fortsatt arbete med projektet.

Projekt nr 6 Hastighetssäkring på Enköpingsvägen vid Sylta och Sandgrind

Projektering för projektet har genomförts 2016. Projekteringen är inriktad på att hitta lösningar för att öka trafiksäkerheten på Enköpingsvägen förbi Sylta och Sandgrind. Framförallt är det lösningar för säkrare korningar och hastighetsdämpande åtgärder som bussanpassade upphöjda övergångställen och stora refuger för att skapa ett mindre gaturum och på så sätt få ner hastigheterna.

Projekt nr 7 Gång- och cykelförbindelse mellan Kasmö och Tvärvägen

En trafikutredning för projektet är framtagen 2016. Trafikutredningen redovisar dagens situation och problem samt förslag till fortsatt arbetet.

Projekt nr 11 Gång- och cykelväg längs med Hjortronvägen

Projektet genomfördes 2016. Hjortronvägen, mellan Granhammarsvägen och Tibble Torg, har fått en ny gång- och cykelväg samt tillgänglighetsanpassade övergångställen och busshållplats. Det har även genomförts hastighetsdämpande åtgärder på Hjortronvägen i form av avsmalningsrefug. Åtgärderna har genomförts för att höja trafiksäkerheten på Hjortronvägen samt öka framkomligheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter.

Projekt nr 14 Cykelparkering vid Bergaskolan

Projektet genomfördes 2016. Sedum är lagt på taket till cykelparkeringen.

Projekt nr 16 Gång- och cykelbana mellan Sandgrind och Tibblehöjden

En utredning är framtagen 2016. Utredningen redovisar möjliga sträckningar, kostnader, åtgärdsförslag samt förslag till fortsatt arbete.

Projekt nr 17 Mindre trafiksäkerhetsåtgärder vid Kungsängens IP

En del trafiksäkerhetshöjande åtgärder har genomförts 2015 vilket har resulterat i ökad trafiksäkerhet och lägre hastigheter vilket gjort att kommunen inte har sett något behov av ytterligare åtgärder under 2016.

Projekt nr 18 Anlägga små pendelparkeringar i Kungsängen

En inventering för möjliga platser av pendelparkering är framtagen 2016. Samhällsbyggnadskontoret har genomfört byggnation av en pendelparkering vid Kungsängens gamla idrottsplats i anslutning till Bygdegårdsvägen.

Projekt nr 19 Anordna parkeringsplatser i Brunna bostadsområde

Projektet genomfördes 2016. Nya parkeringsplatser har anordnats längs med Artistvägen för att möjliggöra fler parkeringsmöjligheter för personal och elever på Brunnaskolan samt som allmän boendeparkering.

Projekt nr 22 Gångpassage på Berberisvägen

Projektet genomfördes 2016. Hastighetsdämpande åtgärd i form av avsmalningsrefug i anslutning till nytt övergångsställe på Berberisvägen är anlagt. Åtgärderna medför ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för framförallt oskyddade trafikanter.

Projekt nr 24 Ledstänger längs kommunens gång- och cykelvägar

En utredning över lämpliga platser för ledstänger i Kungsängen och Bro är framtagen 2016.

Projekt nr 25 Tillgänglighetsanpassning av Lillsjöskolans busshållplats

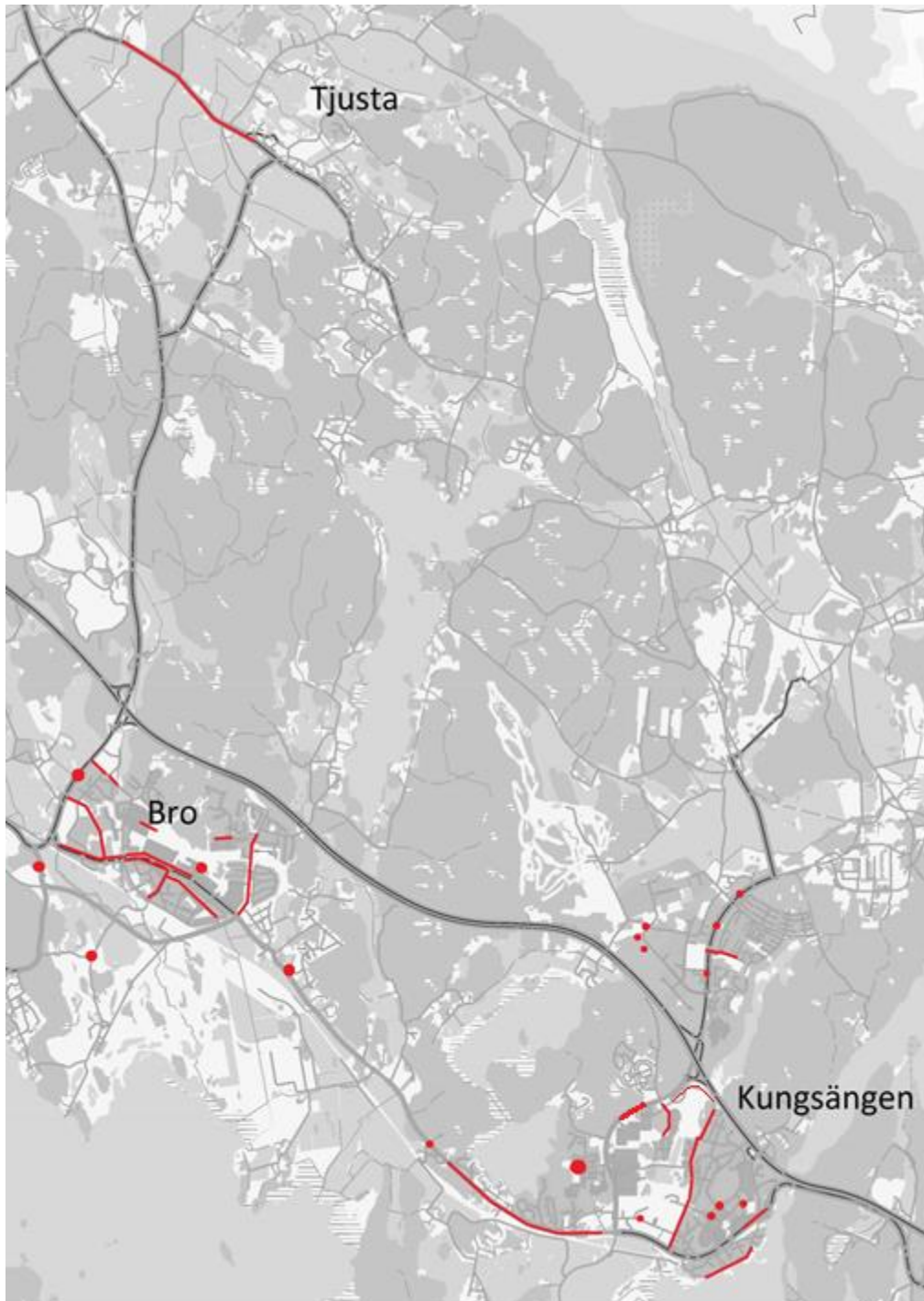
Projektet genomfördes 2016. Busshållplatsen har tillgänglighetsanpassats samt refugen har byggts om för att öka framkomligheten för busstrafiken. Åtgärderna har ökat tillgängligheten, framkomligheten och trafiksäkerheten kring Lillsjöskolans busshållplats.

Projekt nr 26 Asfaltgupp för hastighetsrevisionen

En utredning över lämpliga vägar och placering av asfaltgupp samt vilken typ av gupp som är lämplig har genomförts 2016.

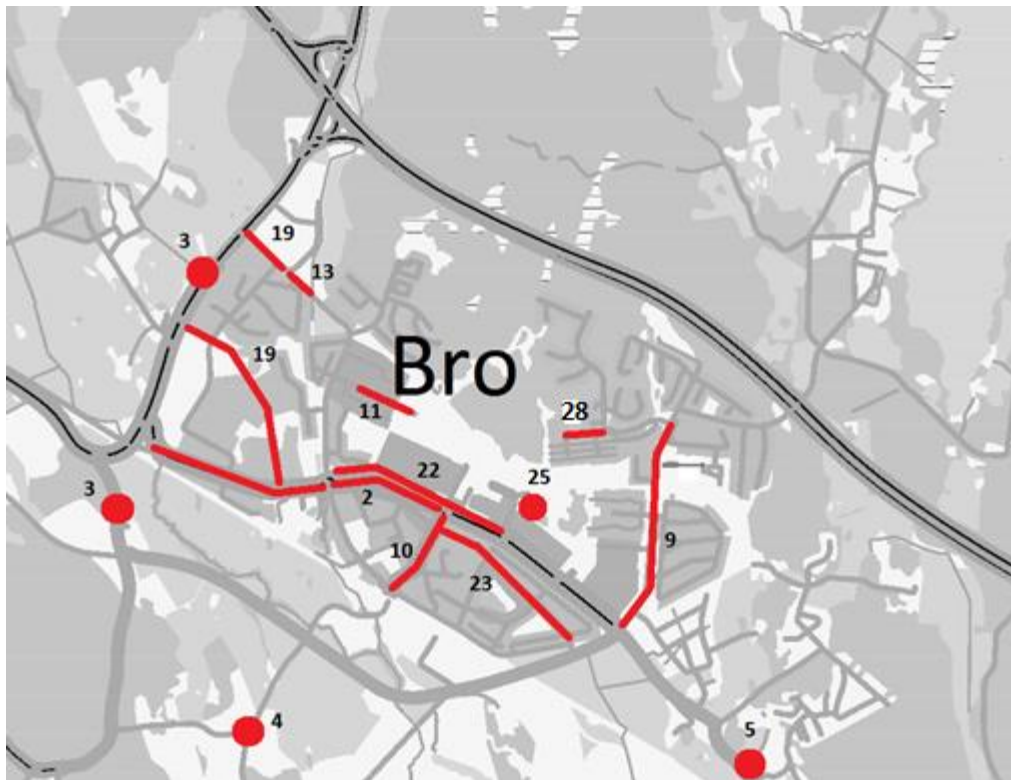
3 Trafik- och tillgänglighetsprojekt 2017

3.1 Översikt



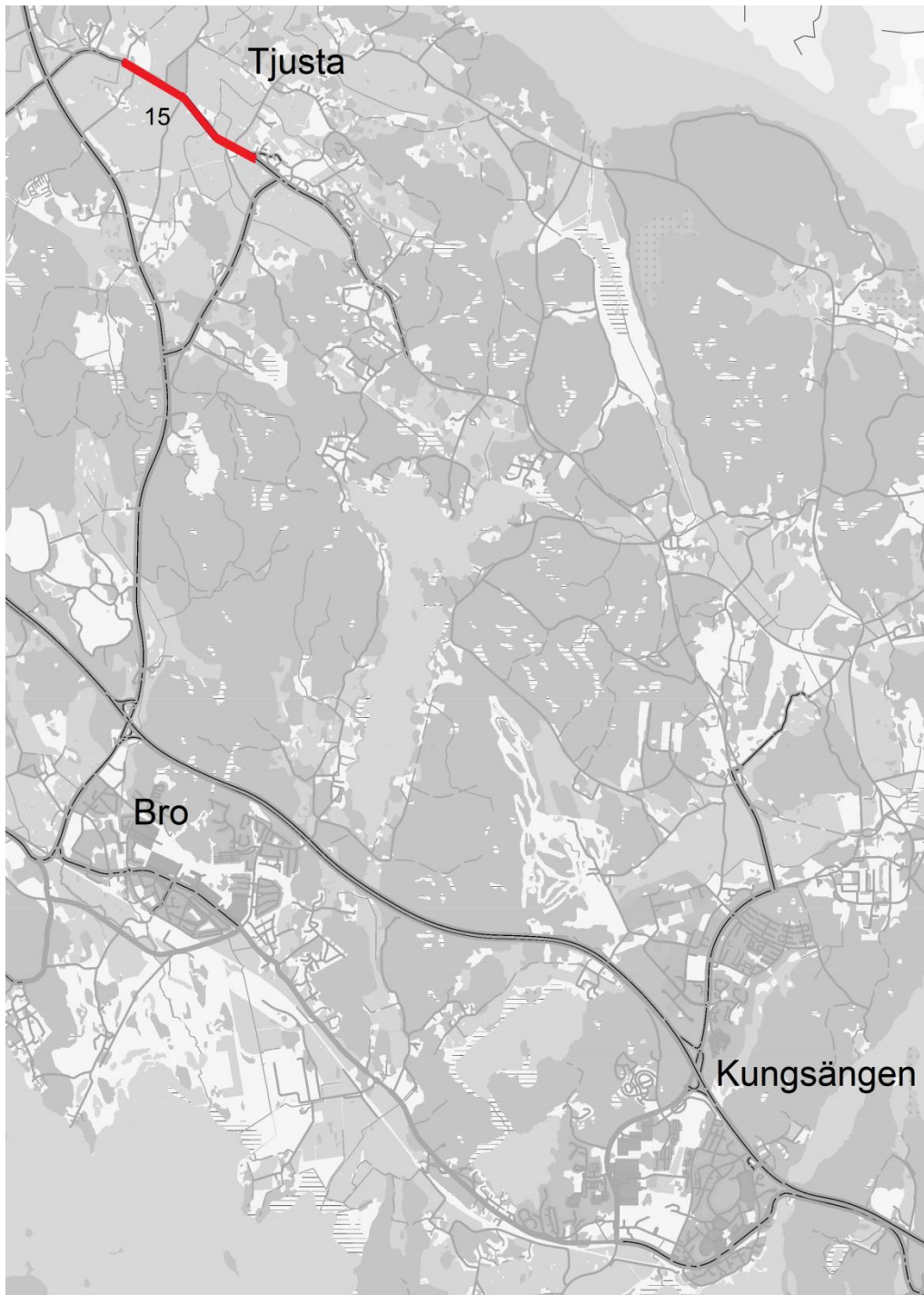
Figur 2: Översikt-karta

Översikt-kartan visar alla projekt i Trafik- och tillgänglighetsprogrammet 2017. Projekt 24 (ledstänger längs med kommunens gång- och cykelvägar) och 26 (asfaltgupp för hastighetsrevisionen) har endast ungefärlig geografisk anknytning vilket innebär att en översyn för dessa projekt kommer göras i hela kommunen och finns inte utmärka på kartan.



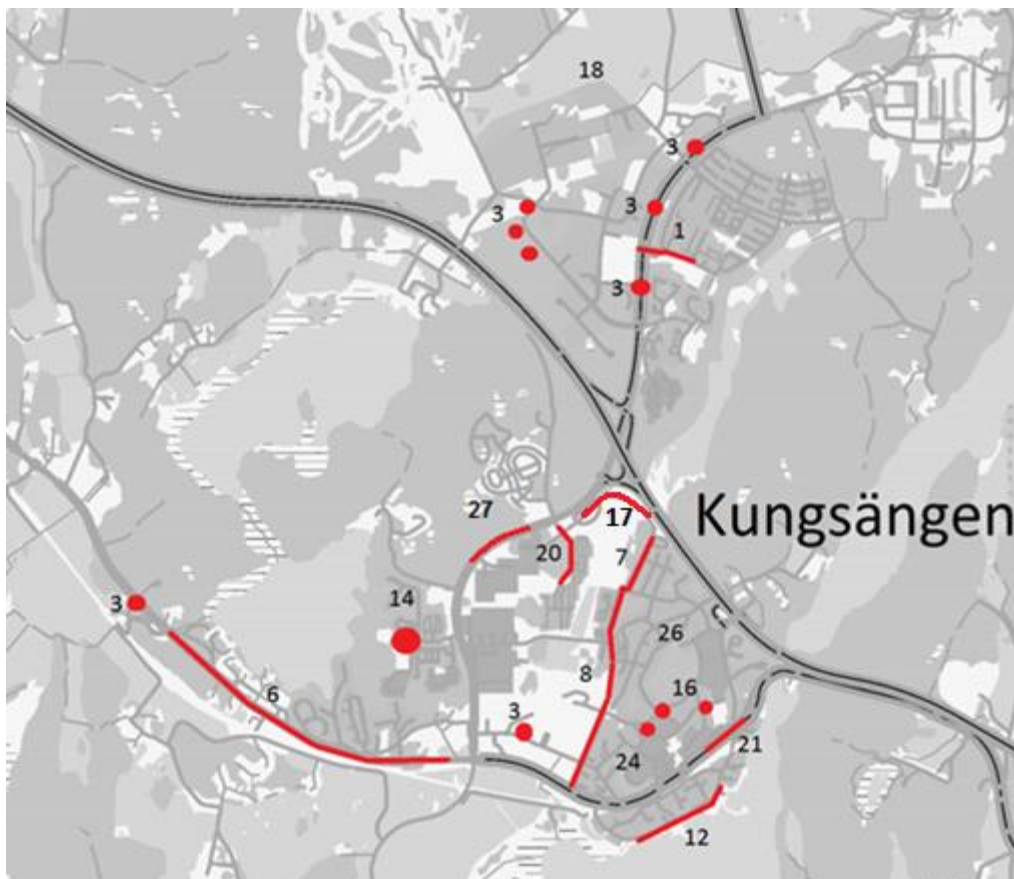
Figur 3: Projekt i Bro.

- 2 Regional gång- och cykelväg genom Bro
- 3 Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser
- 4 Gång- och cykelväg genom korsningen Assurs väg och Brogårdsvägen
- 5 Nya busshållplatser på Enköpingsvägen vid Österhagen
- 9 Förbättringsåtgärder vid Lejondalsvägen
- 10 Åtgärder längs med Köpmanvägen
- 11 Gångbana på Fågelvägen mot Råbyskolan
- 13 Gång- och cykelväg längs med Råbyvägen förbi busshållplats Råby
- 19 Gång- och cykelvägar på Skällstavägen och Klövtorpsvägen mellan Råbyvägen och Håtunavägen
- 22 Enköpingsvägen mellan Blomstervägen och Råbyvägen
- 23 Tillgänglighetsanpassa trottoar längs Lantmätarvägen
- 24 Ledstänger längs med kommunens gång- och cykelvägar (översyn i hela Bro)
- 25 Blomman förskola
- 26 Asfaltgupp för hastighetsrevisionen (översyn i hela Bro)
- 28 Gångbana på Finstabergsvägen mellan Finnsta förskola och busshållplats Finnsta



Figur 4: Projekt i Håbo-Tibble.

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



Figur 5: Projekt i Kungsängen.

- 1 Artistvägen samt korsningen mellan Granhammarsvägen och Artistvägen
- 3 Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser
- 6 Hastighetssäkring på Enköpingsvägen vid Sylta och Sandgrind
- 7 Gång- och cykelförbindelse mellan Kasko och Tvärvägen
- 8 Gång- och cykelväg längs Bygdegårdsvägen
- 12 Gång- och cykelbana längs med Strandvägen
- 14 Parkering Lillsjöskolan
- 16 Tillgänglighetsanpassade övergångställen
- 17 Mindre trafiksäkerhetsåtgärder vid Kungsängens IP
- 18 Lastbilsparkering
- 20 Gång- och cykelväg längs med Körsbärsvägen
- 21 Cykelförbindelse längs Enköpingsvägen nedanför Österhöjden
- 24 Ledstänger längs med kommunens gång- och cykelvägar (översyn i hela Kungsängen)
- 26 Asfaltgupp för hastighetsrevisionen (översyn i hela Kungsängen)
- 27 Vägräcke vid gång- och cykelbanan längs med Granhammarsvägen

I bilaga 2 listas alla projekt i Trafik- och tillgänglighetsprogrammet 2017. De som har tilldelats prioritet 1 planeras arbetas med under 2017, medan de som har tilldelats prioritet 2 planeras arbetas med senare. 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

- Synpunkter
- Förbättringsåtgärder som samhällsbyggnadskontoret sett behov av
- Samarbete med exploateringsområden
- Gång- och cykelplanen
- Säkra skolvägar
- Olycksstatistik
- Budget och resurser