



30-DIREKTIVET SILVERDAL ÅTGÄRDSFÖRSLAG

2014-06-25

Theodor Bratt

Björn Kaijser

Carl Larsson

Anja Quester

Version 1.0



SOLLENTUNA KOMMUN

www.sollentuna.se

Innehåll

Sammanfattning	4
1. Syfte med åtgärdsförslaget	6
2. Bakgrund.....	6
3. Övergripande mål och riktlinjer	7
3.1 Nationella mål	7
3.2 Översiktsplan för Sollentuna kommun (2012).....	8
3.3 Trafikstrategi för ett attraktivt Sollentuna (2014)	8
3.4 Cykelplanen (2014)	9
4. Projektspecifika mål.....	10
4.1 Säkerställa en trygg och säker trafikmiljö	10
4.2 Få de boende att uppleva delaktighet i arbetet.....	10
4.3 Möjliggöra vidare utveckling och förflyttning av projektet	10
5. Åtgärdsplan	11
5.1 Beslutsstöd	11
5.2 Subjektiva bedömningar	11
6. Fysiska åtgärder	12
6.1 Gång- och cykeltrafik.....	12
6.1.1 Förslag på åtgärder	14
6.2 Hastighets- och regelefterlevnad.....	16
6.2.1 Förslag på åtgärder	17
6.3 Säkra skolvägar	18
6.3.1 Förslag på åtgärder	18
6.4 Kollektivtrafik.....	19
6.4.1 Förslag på åtgärder	20
6.5 Övriga åtgärder	20
6.5.1 Förslag på åtgärder	20
7. Information och kampanjer	21
7.1 Information om arbeten i Silverdal	21
7.2 Kampanjer för mer hänsyn i trafiken och bättre hastighetshållning	21
7.3 Kampanjer för cykling och kollektivtrafikresande	21
7.4 Säkra skolvägar - arbete tillsammans med skolorna i Sollentuna	22
7.5 Ökad parkeringsövervakning.....	23
8. Genomförande	24
8.1 Politiskt beslut	24
8.2 Kostnad för åtgärder.....	24
8.3 Statlig medfinansiering (tidigare statsbidrag)	24

8.4	Kommunicerande av åtgärdsförslaget	24
8.5	Byggnation	24
9.	Måluppfyllelse av genomförande	25
9.1	Effekter av de fysiska åtgärderna	25
9.2	Effekter av information och kampanjer	25
9.3	Mätningar av resultatet.....	26

Sammanfattning

I denna rapport presenteras ett åtgärdsförslag för genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder i bostadsområdet Silverdal i Sollentuna kommun. Åtgärdsförslaget består av både fysiska åtgärder och informationsrelaterade åtgärder.

För att underlätta valet av åtgärder har ett antal mål tagits fram inom projektet. Åtgärdena i åtgärdsförslaget bedöms ha goda möjligheter att uppfylla något eller några av målen:

- Säkerställa en trygg och säker trafikmiljö
- Få de boende att uppleva delaktighet i arbetet
- Möjliggöra vidare utveckling och förflyttning av projektet

Åtgärdsförslaget för Silverdal bygger på en sammanvägning av resultatet från den nulägesrapport som tagits fram samt de mål, övergripande och projektspecifika, som beskrivs i kapitel 3 och 4. Nedan presenteras ett antal generella ställningstaganden för åtgärdsförslaget för Silverdal.

1. **Alla grupper är del i ett gemensamt trafiksystem.** Åtgärdena ska bygga på ett hänsynstagande från alla parter där alla trafikantgrupper synliggörs.
2. **Hållbara resvanor prioriteras.** De resesätt som ger den största positiva nyttan ur ett hållbarhetsperspektiv (gång, cykel & kollektivtrafik) bör i regel prioriteras.
3. **Svaga trafikantgrupper prioriteras.** Åtgärdena ska bygga på att förenkla för de grupper som har det svårast att hantera och ta sig fram i trafikmiljön dvs. barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.
4. **Korsningspunkter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon hastighetssäkras.** Då olycksriskerna för oskyddade trafikanter är störst i de punkter där motorfordonstrafik och gående och cyklande korsar varandra så bör sådana punkter i så stor utsträckning som möjligt vara hastighetssäkrade.
5. **Hastigheterefterlevnad bör förbättras där beslutsstödet motiverar.** Hastigheten i trafiken är avgörande för huruvida olyckor inträffar och hur allvarliga de blir. Åtgärder bör därför genomföras på sträckor där den faktiska hastigheten överstiger hastighetsbegränsningen och som motiveras av beslutsstödet.
6. **Gångfartsområdena kräver annat än fysiska åtgärder.** Den problematik som är kopplad till gångfartsområdena bedöms inte kunna lösas med regleringsförändringar. Omfattande ombyggnationer är ej motiverbart på dessa platser.

Åtgärderna i åtgärdsförslaget är indelade ämnesvis utifrån de områden som diskuterades på dialogmötet:

- Gång- och cykeltrafik
- Hastighets- och regelefterlevnad
- Säkra skolvägar
- Kollektivtrafik

Följande åtgärder föreslås för Silverdal. I kapitel 6 beskrivs respektive åtgärd mer detaljerat.

FYSISKA ÅTGÄRDER I SILVERDAL

Hastighetssäkrade övergångsställen

- 16 befintliga övergångsställen hastighetssäkras
- 7 nya hastighetssäkrade övergångsställen anläggs

Farthinder

- 5 farthinder anläggs

Silverdals torg

- Utsmyckning och möblering av gaturummet
- Cykelställ
- Förbättrad sikt (bl.a. genom att ta bort befintlig reklamskylt)

Gångfartsområden

- Utsmyckning och möblering av gaturummet
- Hårdgjord gång- och cykelbana på utpekade platser

Säkra skolvägar

- Skyltning och vägmålning som markerar skola
- Digital hastighetsskylt med informationsskylt
- Gångbana utmed Rådanvägen vid Futuraskolan Rådan
- Förbättrad sikt och förlängd kantsten vid Utbildning Silverdal

Övriga åtgärder

- Områdesövergripande översyn av drift och underhållsrelaterade åtgärder
- Skyltning om övergångsställen där detta saknas
- Vägmarkeringar av övergångsställen
- Vägvisning till viktiga målpunkter där detta saknas
- Översyn av belysningsåtgärder

1. Syfte med åtgärdsförslaget

I denna rapport presenteras ett åtgärdsförslag för genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder i bostadsområdet Silverdal i Sollentuna kommun. Åtgärdsförslaget består av både fysiska åtgärder och informationsrelaterade åtgärder. Syftet med åtgärdsförslaget är att presentera det material som kommer att ligga till grund för det politiska beslut som under hösten 2014 kommer fattas gällande kommande genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder.

2. Bakgrund

År 2004 beslutade Sollentuna kommun att införa så kallade 30-zoner i kommunen, dvs. hastighetsbegränsningar om 30 km/tim. Dessa zoner infördes i så gott som alla bostadsområden i kommunen.

Att bilister inte respekterar gällande hastighetsbegränsningar i bostadsområden upplevs ofta som ett stort problem av boende som känner stor oro för framförallt barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. De boende har allt tydligare framfört en önskan om att kommunen ska genomföra ytterligare trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

För att skapa en säker trafikmiljö krävs samtidigt att alla tar sitt ansvar. Kommunen kan inte ensam skapa en säker trafikmiljö med regler och fysiska åtgärder. Alla trafikanter måste ta ansvar för sin egen och andras säkerhet genom att hålla sig till givna lagar och bestämmelser.

30-direktivet tar ett samlat grepp om trafiksäkerheten i Sollentuna kommun. Det innebär att arbetet blir mer effektivt och strukturerat samt att det följer en tydlig röd tråd som ligger i linje med kommunens övriga trafiksäkerhetsarbete. 30-direktivet genomförs mellan år 2014 och 2020 och omfattar samtliga bostadsområden med hastighetsbegränsning 30 och 40 km/tim där arbetsformen bedömts som rimlig. Projektet inleddes år 2013 då Edsviken valdes ut som pilotområde. År 2014 fortsätter arbetet i ytterligare två områden:

- Edsängen, Solängen, Törnskogen och Vaxmora
- Silverdal

Förslaget grundar sig till stor del på de resultat som presenteras i rapporten *30-direktivet Silverdal – Nulägesrapport*. Nulägesrapporten bygger på en rad olika undersökningar:

- Webbenkätundersökning
- Dialogmöte
- Hastighets- och trafikflödesmätning
- Olycksstatistik
- Platsbesök
- Övrigt material

Åtgärderna inkluderar även delar av trafik- och fastighetskontorets projekt *Säker trafikmiljö runt skolor* som syftar till att höja trafiksäkerheten vid kommunens skolor och med olika beteendepåverkande åtgärder öka andelen barn och föräldrar som går och cyklar till skolan. År 2014 ingår Futuraskolan Rådan i projektet med säkra skolvägar. Med anledning av detta är budgetutrymmet utökad för att inkludera även avsatta resurser inom detta projekt. Övriga skolor i Sollentuna kommer att ingå i projektet framöver.

3. Övergripande mål och riktlinjer

Åtgärderna föreslagna i denna rapport är inte enbart en produkt av ett kortsiktigt identifierat åtgärdsbehov, de är även en del i ett större sammanhang där både nationella och lokala intressen kräver beaktande. Således har både Sveriges och Sollentuna kommuns övergripande mål och inriktningar för trafik och trafiksäkerhet inkluderats då åtgärder har valts och prioriterats.

De föreslagna åtgärderna i detta dokument följer följaktligen de riktlinjer och de prioriteringar som förordas inom ramarna för nedanstående.

3.1 Nationella mål

Transportpolitikens mål säger att svensk transportpolitik ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet delas upp i funktionsmålet och hänsynsmålet. Funktionsmålet avser att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Hänsynsmålet riktar sig mot transportsystemets utformning, funktion och användning som ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Bland de prioriterade områdena som definieras under varje delmål är framförallt följande viktiga för arbetet med 30-direktivet:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.
- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.

Nollvisionen är bilden av en framtid där ingen dör eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Det är det långsiktiga målet för trafiksäkerheten och fastställdes i ett beslut i riksdagen hösten 1997. Visionen utgör grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och så även i Sollentuna kommun.

Trafiksäkerhetsarbetet enligt Nollvisionen utgår från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste vägtransportsystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt. Den perfekta människan finns inte. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador.

De insatsområden som ansetts särskilt viktiga för det kommunala trafiksäkerhetsarbetet är de som rör indikatorerna:

- Hastighetsefterlevnad på kommunalt vägnät
- Cykelhjälmsanvändning
- Säkra gång-, cykel- och mopedpassager (GCM-passager)
- Drift och underhåll på gång- och cykelvägnätet

3.2 Översiktsplan för Sollentuna kommun (2012)

En översiktsplan ska redovisa huvuddragen i mark och vattenanvändningen och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Sollentunas nuvarande översiktsplan antogs 2012 av kommunfullmäktige. Översiktsplanen följer i sin tur även en regional inriktning då de mål, strategier och riktlinjer som finns i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen 2010 (RUF) ligger till grund för åtagandena i översiktsplanen.

Gällande de trafikrelaterade frågor som behandlas i denna rapport så uttalar översiktsplanen ett antal för kommunen gällande arbetsinriktningar. Gällande gång- och cykelvägnätet så påtalas att framkomligheten för gående och cyklister ska prioriteras framför andra transportslag vid lokala resor. Det framhålls att det är särskilt viktigt att lokala målpunkter kan nå säkert, tryggt och bekvämt.

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ska prioriteras framför biltrafikens framkomlighet. För att möjliggöra detta påtalas att lokalvägnätet bör utformas så att gående och cyklister prioriteras och huvudvägnätet måste kunna korsas på ett trafiksäkert sätt.

Översiktsplanen slår fast att alla sollentunabor bör ha tillgång till kollektiva färdmedel inom gångavstånd. Det är också viktigt med en hög turtäthet och att olika kollektiva färdmedel är synkroniserade. Framkomligheten för äldre och personer med funktionsnedsättning ska prioriteras utifrån de tillgänglighetskrav som gäller.

Gällande kommunens gatunät så är riktlinjerna kring utformning kopplade till huruvida gatan anses vara en sekundärgata eller lokalgata. För sekundärgatunätet, där det också finns busstrafik, ska trafiksäkerheten höjas bl.a. genom att gång- och cykelvägar anläggs där det är motiverat.

Lokaligator nyttjas av ett begränsat antal användare inom ett grannskap med lägre trafikflöden. Lokaligatorna ska vara utformade så att cyklister och gående prioriteras och så att smittrafik undviks. Gång och cykeltrafiken kan blandas med biltrafiken. För det lokala gatunätet gäller låga hastigheter.

3.3 Trafikstrategi för ett attraktivt Sollentuna (2014)¹

Sollentuna kommun arbetar i nuläget (2014) med att ta fram en kommunövergripande trafikstrategi. Ambitionen med framtagandet av en trafikstrategi är att ge Sollentuna kommun en långsiktig, gemensam målbild för trafiksystemet och tillsammans med kommunens övriga inriktningsdokument bidra till att utveckla Sollentuna.

I trafikstrategin finns ett antal mål och indikatorer för framtida utveckling gällande olika delar av trafiksystemet. Exempelvis föreslås ett mål kopplat till trafiksäkerhet ingå bland dessa. Detta mål utgår ifrån nollvisionen och ställer krav på en utformning av trafikmiljön på ett trafiksäkert sätt så att motortrafikens hastighet hålls låg. Kopplat till målen i trafikstrategin kommer ett antal uppföljningsbara indikatorer definieras.

¹ När denna rapport skrivs är trafikstrategin fortfarande under pågående arbete.

3.4 Cykelplanen (2014)²

Under 2014 pågår ett arbete med att ta fram en övergripande cykelplan för Sollentuna kommun. Cykelplanen skall vara vägledande i olika förvaltningars arbete med att utveckla cykelinfrastrukturen och cykeltrafiken i kommunen mot nya mål.

Målet för cykeltrafiken i Sollentuna är att användningen ska öka under alla tider på året. Fram till år 2020 ska andelen resor som görs med cykel fördubblas. Det innebär en ökning från 7 % till 14 %. År 2030 ska andelen cykelresor vara 20 %.

I cykelplanens handlingsplan ges exempel på åtgärder som Sollentunas kommun ska genomföra för att uppnå målet om en ökad cykelanvändning. I handlingsplanen har respektive åtgärd kompletterats med indikatorer. Sollentuna kommun ska använda sig av dessa indikatorer för att följa upp att åtgärderna genomförs.

² När denna rapport skrivs är cykelplanen fortfarande under pågående arbete.

4. Projektspecifika mål

Enligt beslut i Trafik- och fastighetsnämnden 2012-06-14, § 54/2012, ”Direktiv om trafiksäkerhetshöjande åtgärder i 30-områden”, framhålls det att Sollentuna kommun bör utreda vilka åtgärder som är möjliga att genomföra på kort och lång sikt och i vilken utsträckning det finns åtgärder som kan införas i samtliga bostadsområden med 30-begränsning.

För att underlätta valet av åtgärder har ett antal mål tagits fram inom projektet. Åtgärdena i åtgärdsförslaget bedöms ha goda möjligheter att uppfylla något eller några av målen:

- Säkerställa en trygg och säker trafikmiljö
- Få de boende att uppleva delaktighet i arbetet
- Möjliggöra vidare utveckling och förflyttning av projektet

Primärt bör åtgärder vidtas som ger stor ”positiv smitta”, dvs. som upplevs som positiva, ger publicitet, ger positiva signaler till berörda. Även åtgärder som bidrar till ökad trafiksäkerhet i anslutning till barns skolvägar bör prioriteras högt.

I nulägesrapporten framkommer att en stor del av de boende i Silverdal vill prioritera gång- och cykeltrafik framför biltrafik. I enlighet med det som framkommit, syftar åtgärdsförslaget till stor del på att ge en säkrare och tillgängligare trafikmiljö för oskyddade trafikanter.

4.1 Säkerställa en trygg och säker trafikmiljö

De fysiska åtgärdena bör primärt inrikta sig på att skapa en trygg och säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter, förbättra möjligheter för en attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik och uppnå en bättre hastighets- och regelefterlevnad.

De informationsrelaterade åtgärdena bör primärt inrikta sig på att öka förståelsen för medtrafikanter och få de boende i området att förstå vikten av att hålla sig inom hastighetsbegränsningen.

4.2 Få de boende att uppleva delaktighet i arbetet

De fysiska åtgärdena bör primärt inrikta sig på att spegla invånarnas upplevelser av vad som är reella problem.

De informationsrelaterade åtgärdena bör primärt inrikta sig på att ta tillvara på de boendes kunskande om området, visa på hur arbetet fortlöper och kontinuerligt hantera synpunkter och förslag.

4.3 Möjliggöra vidare utveckling och förflyttning av projektet

De fysiska åtgärdena bör primärt inrikta sig på att vara konsekventa och överförbara till andra områden i kommunen.

De informationsrelaterade åtgärdena bör primärt inrikta sig på att genom dokumentation skapa ett gott underlag för arbetet i nästa område samt utvärdera vad som kan förbättras i kommande skeden.

5. Åtgärdsplan

Åtgärdsförslaget för Silverdal bygger på en sammanvägning av resultatet från nulägesrapporten och de mål, övergripande och projektspecifika, som presenterats ovan. Nedan är ett antal generella ställningstaganden för åtgärdsförslaget i Silverdal sammanfattade.

1. **Alla grupper är del i ett gemensamt trafiksystem.** Åtgärderna ska bygga på ett hänsynstagande från alla parter där alla trafikantgrupper synliggörs.
2. **Hållbara resvanor prioriteras.** De resesätt som ger den största positiva nyttan ur ett hållbarhetsperspektiv (gång, cykel & kollektivtrafik) bör i regel prioriteras.
3. **Svaga trafikantgrupper prioriteras.** Åtgärderna ska bygga på att förenkla för de grupper som har det svårast att hantera och ta sig fram i trafikmiljön dvs. barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.
4. **Korsningspunkter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon hastighetssäkras.** Då olycksriskerna för oskyddade trafikanter är störst i de punkter där motorfordonstrafik och gående och cyklande korsar varandra så bör sådana punkter i så stor utsträckning som möjligt vara hastighetssäkrade.
5. **Hastigheterefterlevnad bör förbättras där beslutsstödet motiverar.** Hastigheten i trafiken är avgörande för huruvida olyckor inträffar och hur allvarliga de blir. Åtgärder bör därför genomföras på sträckor där den faktiska hastigheten överstiger hastighetsbegränsningen och som motiveras av beslutsstödet.
6. **Gångfartsområdena kräver annat än fysiska åtgärder.** Den problematik som är kopplad till gångfartsområdena bedöms inte kunna lösas med regleringsförändringar. Omfattande ombyggnationer är ej motiverbart på dessa platser.

5.1 Beslutsstöd

För att underlätta bedömningen av åtgärder i 30-direktivet har ett beslutsstöd tagits fram. Beslutsstödet baseras på råd och riktlinjer som har hämtats från handböcker om trafiksäkerhet såsom VGU (Vägar och gators utformning), Åtgärds katalogen och Rätt fart i staden.

Beslutsstödet baseras på värderingar av följande huvudfaktorer:

- 85-percentilen - hastigheten som hålls av 85 % av alla uppmätta bilar.
- Länklängd - avser avståndet mellan två hastighetssäkrade punkter respektive mellan två korsningar. Längre avstånd gör att åtgärder är mer angelägna.
- Vägbanebredd - breda vägbanor uppmuntrar till ökade hastigheter.
- Trafikflöden - vid höga trafikflöden är åtgärder mer angelägna än vid lägre flöden.

5.2 Subjektiva bedömningar

Bakom samtliga åtgärdsförslag ligger även subjektiva överväganden i form av exempelvis siktförhållanden, gatukaraktär, upplevd otrygghet och andra mer kvalitativa faktorer. Till de subjektiva bedömningarna hör även sammanvägningen av synpunkter från allmänheten från exempelvis webbenkätundersökningen och dialogmötena.

6. Fysiska åtgärder

I detta kapitel presenteras de fysiska åtgärder som föreslås för Silverdal. Åtgärderna presenteras ämnesvis utifrån de områden som diskuterades på dialogmötet:

- Gång- och cykeltrafik
- Hastighets- och regelefterlevnad
- Säkra skolvägar
- Kollektivtrafik

I detta skede är inte åtgärderna projekterade i detalj. Därför presenteras de här bara kortfattat på en karta samt i en lista.

6.1 Gång- och cykeltrafik

Gående och cyklister hör till de mest sårbara och oskyddade trafikanterna i trafiken. I denna grupp ingår även många barn vilket ställer extra höga krav på säkra och trygga trafikmiljöer. Nationella siffror från 2013 visar att dödsrisken för gående och cyklister är mer än fem gånger så hög som för bilister per kilometer. Risken för att skadas är ännu större. Den allvarligaste olycksrisken för gående och cyklister är kollisioner med motortrafiken. I åtgärderna för gång- och cykeltrafik läggs därför ett stort fokus på att förbättra de punkter där oskyddade trafikanter och bilar delar samma yta.

Ett exempel på en sådan åtgärd är att anlägga hastighetssäkrade överfarter. En hastighetssäkrad överfart innebär att den korsande biltrafiken inte får köra snabbare än 30 km/tim. Det innebär även att framkomligheten för oskyddade trafikanter ökar.

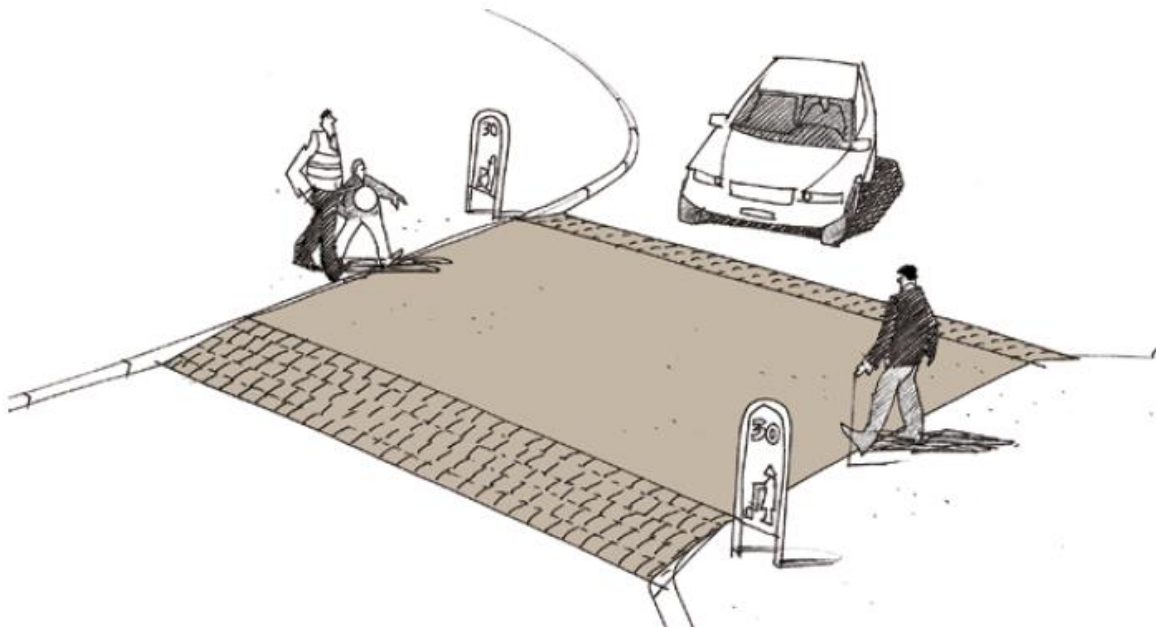


Illustration av en hastighetssäkrad överfart. Källa: Åtgärds katalogen, SKL.

Ett ytterligare exempel på en trafiksäkerhetshöjande åtgärd är att anlägga separerade gång- och cykelbanor. Detta är särskilt viktigt där det rör sig många barn och äldre. Gångbanorna bör utformas så att personer med funktionsnedsättning kan ta sig fram utan hjälp.

I Silverdal finns relativt många övergångsställen. Flera av dessa saknar dock hastighetssäkring. I åtgärdsförslagen för gång- och cykeltrafik läggs därför ett stort fokus på att hastighetssäkra befintliga övergångsställen samt att anlägga nya. I åtgärdsförslaget för Silverdal föreslås sju nya övergångsställen. I åtgärdsförslaget föreslås även att 16 befintliga övergångsställen hastighetssäkras. På nästa sida finns en karta med markerade platser för övergångsställena.

Gångnätet i Silverdal är relativt välutbyggt. De flesta gator i området är försedda med gångbanor på ena eller båda sidor av vägen. För att höja trafiksäkerheten för gående i området föreslås en ny gångväg utmed Rådanvägen ned mot Futuraskolan Rådan. Även parkpromenaden föreslås få gångbanor som kopplar samman gångstråken vid Jenny Linds plats och Oxelplan.

Eftersom hastighetsgränsen i Silverdal är satt till 30 km/tim är cyklisterna i allmänhet hänvisade till blandtrafik. För att öka trafiksäkerheten för cyklister läggs ett stort fokus på hastighetsdämpande åtgärder. Mer om detta finns att läsa i avsnitt 6.2 – *Hastighets- och regelfosterlevnad*. Långsiktigt bör en cykelvägvisningsplan tas fram där skyltning till lokala och regionala mål får en enhetlig och konsekvent utformning och placering. Sollentuna kommun har påbörjat ett arbete med en sådan vägvisningsplan. Vägvisningsplanen är en del av den nya cykelplanen som väntas antas under året – *Cykelplan för Sollentuna kommun 2014*.

Gångfartsområden

I Silverdal finns ett antal gångfartsområden. Gångfartsområdena är i första hand avsedda för fotgängare. Övrig trafik är tillåten under vissa förutsättningar.

- Hastigheten får inte överstiga gångfart, dvs. 5-7 km/tim
- Övrig trafik har väjningsplikt gentemot gående
- Parkering får endast ske på särskilt anordnade platser

Det är viktigt att gångfartsområden utformas så att det tydligt framgår att de är avsedda för fotgängare. I åtgärdsförslaget för Silverdal föreslås att gångfartsområdena får en tydligare utformning. De exakta formerna för detta är vid åtgärdsförslagens tidpunkt ej fastslaget.

Ett antal förslag för att förtydliga användningen skulle kunna vara att justera skyltningen samt möblera och utsmycka områdena med exempelvis träd, buskar, bänkar och lekanordningar så att det tydligt framgår att de är avsedda för fotgängare. Möbleringen och utsmyckningen kan med fördel göras tillsammans med de boende i Silverdal. Sollentuna kommun kommer att initiera ett sådant samarbete.



Illustration av utsmyckning och möblering av ett gångfartsområde. Källa: Åtgärds katalogen, SKL.

Flera av åtgärderna som presenteras i området gång- och cykeltrafik höjer även säkerheten och tryggheten på skolvägar. Mer om detta finns att läsa i avsnitt 6.3 – *Säkra skolvägar*.

6.1.1 Förslag på åtgärder



Fysiska åtgärder inom området gång- och cykeltrafik.

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Upphöjt övergångsställe

- Silverdalsvägen nära Tegelhagsvägen
- Silverdalsvägen norr om Utbildning Silverdal
- Silverdalsvägen väster om Silverdals torg
- Silverdalsvägen öster om Silverdals torg
- Silverdalsvägen vid Jenny Linds plats
- Silverdalsvägen vid Kastanjeplan
- Silverdalsvägen vid Oxelplan
- Silverdalsvägen väster om Silverbäcksvägen
- Silverdalsvägen öster om Silverbäcksvägen
- Silverbäcksvägen söder om Silverdalsvägen
- Silverbäcksvägen norr om cirkulationsplatsen vid Silverbäckens skola
- Linvävarvägen söder om cirkulationsplatsen vid Silverbäckens skola
- Linvävarvägen i höjd med Lingränd*
- Rådanvägen i höjd med Linvävarvägen
- Rådanvägen öster om cirkulationsplatsen vid Silverbäckens skola*
- Rådanvägen väster om cirkulationsplatsen vid Silverbäckens skola
- Rådanvägen i höjd med Arenanders promenad*
- Rådanvägen i höjd med Johannesbergsvägen*
- Johannesbergsvägen i höjd med Rådanvägen
- Vetenskapsvägen i höjd med Johannesbergsvägen*
- Johannesbergsvägen i höjd med Vetenskapsvägen
- Johannesbergsvägen i höjd med Silverdals torg*
- Johannesbergsvägen i höjd med Tallallén*

* Nytt övergångsställe

Silverdals torg

- Utsmyckning och möblering samt tydliggörande av gaturummet
- Cykelställ
- Förbättrad sikt (bl.a. genom att ta bort befintlig reklamskylt)

Parkpromenaden

- Utsmyckning och möblering av gaturummet
- Hårdgjord gångbana vid Jenny Linds plats och Oxelplan

Arenanders promenad

- Utsmyckning och möblering av gaturummet

6.2 Hastighets- och regelefterlevnad

Hastigheten i biltrafiken har stor inverkan på svårighetsgraden vid en eventuell trafikolycka. Studier visar att dödsrisken för en gående ökar från knappt 10 procent till 70 procent vid en påkörning i 30 km/tim respektive 50 km/tim. Hastigheten påverkar även upplevelsen av trygghet. Höga hastigheter leder till ökad otrygghet vilket innebär att antalet gående och cyklister i ett område minskar. Det är därför oerhört viktigt att arbeta med åtgärder som syftar till att dämpa hastigheten i biltrafiken.

Hastighetsgränsen i Silverdal är generellt satt till 30 km/tim. Mätningar från våren 2014 visar dock att en stor del av trafiken överskrider hastighetsgränsen. I åtgärdsplanerna för ökad hastighets- och regelefterlevnad läggs därför ett stort fokus på att dämpa hastigheterna i området. Vid sidan om farthinder föreslås att ett stort antal övergångsställen får upphöjda passager för gående. Det innebär att biltrafiken tvingas sakta ned när de passerar övergångsstället. Övergångsställena som föreslås få upphöjda passager finns listade i avsnitt 6.1 – *Gång- och cykeltrafik*. Som farthinder föreslås avsmalningar med vägkuddar.

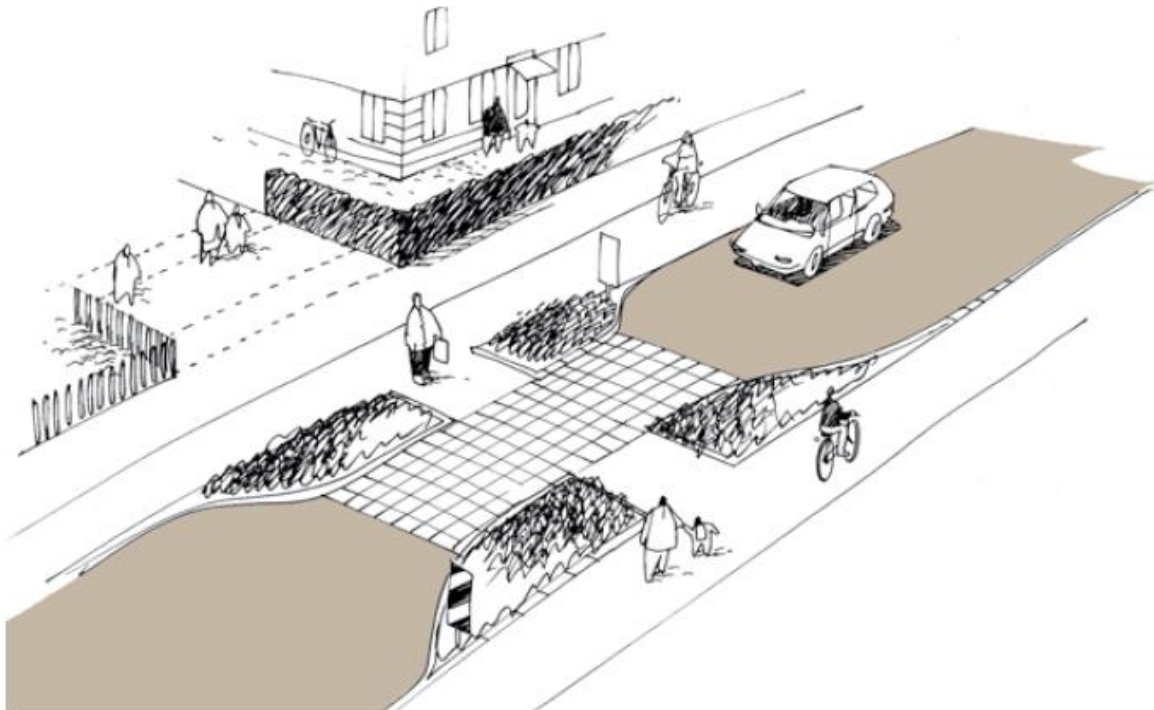


Illustration av ett övergångsställe med upphöjd passage för gående. Källa: Åtgärds katalogen, SKL.

Även gångfartsområdena i Silverdal har problem med bilar som kör för fort. Där är det viktigt att utforma gaturummet så att det blir tydligt för bilisterna att det är de gående som har företräde. Det är även viktigt att tydliggöra vilka parkeringsregler som gäller i gångfartsområdena för att undvika felparkerade bilar.

Flera av åtgärdsplanerna som presenteras i detta område höjer även säkerheten och tryggheten på skolvägar. Mer om detta finns att läsa i avsnitt 6.3 – *Säkra skolvägar*.

6.2.1 Förslag på åtgärder



Fysiska åtgärder inom området hastighets- och regelefterlevnad.

HASTIGHETS- OCH REGELEFTERLEVNAD

Farthinder

- Silverdalsvägen i höjd med gatunummer 110-112
- Silverdalsvägen i höjd med gatunummer 130-132
- Rådanvägen i höjd med gatunummer 31-33
- Rådanvägen i höjd med gatunummer 55-57
- Linvärvägen i höjd med Varpgränd

6.3 Säkra skolvägar

Barn är en särskilt utsatt grupp i trafiken eftersom de har svårt att bedöma och tolka det som sker omkring dem. Det är därför viktigt att trafikmiljön är utformad på ett sätt som gör att eventuella felbedömningar och misstag inte leder till trafikolyckor. Trafikmiljön ska vara enkel, tydlig och trafiksäker.

När barnens trafikmiljö diskuteras handlar det ofta om vägen till och från skolan. Många föräldrar känner en oro för sina barns skolväg vilket leder till att barnen skjutsas hela vägen fram till dörren. Det leder i sin tur till kaotiska trafiksituationer runt skolorna som präglas av trängsel, stress och otrygghet.

Sollentuna kommun bedriver även ett projekt som heter ”Säker trafikmiljö runt skolor”. Syftet med projektet är att se över trafiksäkerheten vid kommunens skolor samtidigt som kommunen tillsammans med skolorna försöker uppmuntra till förändrade resvanor. Målsättningen är att öka andelen barn och föräldrar som går och cyklar till skolan och på så sätt minska trafikproblemen kring skolorna.

Även 30-direktivet fokuserar på säkra skolvägar. Flera av åtgärderna som förbättrar säkerheten på barnens skolvägar ligger dock under andra ämnesområden, såsom gång- och cykeltrafik och hastighets- och regelefterlevnad. Åtgärderna som presenteras nedan fokuserar främst på att uppmärksamma bilister på att de passerar en skola för att på så sätt dämpa hastigheten i trafiken.

6.3.1 Förslag på åtgärder



Fysiska åtgärder inom området säkra skolvägar.

SÄKRA SKOLVÄGAR

Utbildning Silverdal

- Skyltning om skola
- Vägmålning som markerar skola
- Digital hastighetsskylt med informationsskylt
- Förbättrad sikt genom borttagen parkeringsplats och förlängd kantsten vid Silverdals torg

Silverbäckens skola

- Skyltning om skola
- Vägmålning som markerar skola
- Digital hastighetsskylt med informationsskylt

Jensen förskola

- Skyltning om skola
- Vägmålning som markerar skola

Futuraskolan Rådan

- Skyltning om skola
- Gångbana utmed Rådanvägen från korsningen med Silverdalsvägen

6.4 Kollektivtrafik

Kollektivtrafik är ett viktigt område att arbeta med eftersom omställning av resor till kollektivtrafik har goda miljöeffekter. Många kollektivtrafikresenärer utgörs av barn, äldre och personer med funktionsnedsättning som annars skulle ha svårt att ta sig fram. Det är därför viktigt att prioritera kollektivtrafiken och säkerställa att den är tillgänglighetsanpassad vad gäller hållplatser.

I Sollentuna kommuns översiktsplan, *Översiktsplan för Sollentuna kommun*, anges att tillgängligheten till kollektivtrafiken bör förbättras och att resandet med kollektivtrafik är prioriterat att arbeta med. Framtida förändringar av kollektivtrafiken i kommunen, inklusive Silverdal, bör därför utredas närmare.

Kollektivtrafiken i Silverdal utgörs av busslinje 607 som går mellan Karolinska sjukhuset och Danderyds sjukhus. Bussen trafikerar Silverdal via Silverdalsvägen, Silverdals torg och Johannesbergsvägen. Många Silverdalsbor upplever bussens passage över Silverdals torg som trafikfarlig. Torget anses inte vara dimensionerat för busstrafik. Många boende anser även att bussarna passerar torget i alldeles för hög fart.

I åtgärderna för kollektivtrafik läggs ett stort fokus på att öka trafiksäkerheten och tryggheten på Silverdals torg genom att tydligare separera motortrafik och oskyddade trafikanter. Mer om detta finns att läsa i avsnitt 6.1 – *Gång- och cykeltrafik*.

6.4.1 Förslag på åtgärder

KOLLEKTIVTAFIK

- Ny utformning av Silverdals torg med tydligare separering av motortrafik och oskyddade trafikanter

6.5 Övriga åtgärder

Vid sidan av de åtgärder som beskrivs ovan genomför Sollentuna kommun en rad löpande fysiska åtgärder i Silverdal. Det handlar exempelvis om skyltning, vägmarkeringar, belysning, sikt och beläggningsarbete.

6.5.1 Förslag på åtgärder

ÖVRIGA ÅTGÄRDER

- Områdesövergripande översyn av drift och underhållsrelaterade åtgärder
- Skyltning om övergångsställen där detta saknas
- Vägmarkeringar av övergångsställen
- Vägvisning till viktiga målpunkter där detta saknas
- Översyn av belysningsåtgärder

7. Information och kampanjer

Förutom fysiska förbättringar i trafikmiljön planerar trafik- och fastighetskontoret även att genomföra informationsarbete och kampanjer. Dessa är ej nödvändigtvis områdesspecifika för just Silverdal. Nedan sammanfattas tänkta informationsinsatser och kampanjer i en punktlista.

7.1 Information om arbeten i Silverdal

I samband med genomförandet av åtgärder inom ramarna för 30-direktivet sker en kontinuerlig uppdatering av webbplatsen www.sollentuna.se/30-direktivet med aktuell information. Där presenteras både information om trafik- och fastighetskontorets arbete samt trafiksäkerhetsarbete i allmänhet.

Prioriterade förbättringsområden är att arbeta med att få ut information om pågående och planerade arbeten på ett mer tillgängligt sätt än i dagsläget.

7.2 Kampanjer för mer hänsyn i trafiken och bättre hastighetshållning

Dialogmötet och enkätsvaren visar att många boende anser att trafikregler inte följs. Bristande hänsyn i trafiken lyfts fram som ett stort problem. Trafik- och fastighetskontoret planerar därför att genomföra kampanjer i syfte att öka förståelsen och acceptansen för trafikreglernas betydelse samt förbättra hänsynstagandet till andra trafikanter.

Kampanjerna kan bestå av information på hemsidan, affischering i området eller utdelning av informationsfolders till hushållen. Utskicken bör samordnas med andra utskick och information från trafik- och fastighetskontoret.

7.3 Kampanjer för cykling och kollektivtrafikresande

Enkätundersökningen visar att cykel och kollektivtrafik används i förhållandevis liten utsträckning jämfört med bil. Detta samtidigt som området har acceptabla gång- och cykelvägar och bra kollektivtrafik inom rimligt avstånd (pendeltåg, direktbussar och stombussar). En stor andel av de svarande anser också att man bör prioritera gång- och cykeltrafik respektive kollektivtrafik framför bilen vilket visar en positiv inställning till mer hälsosamma, miljövänliga och hållbara färdssätt.

Trafik- och fastighetskontoret planerar att genomföra kampanjer för att uppmuntra till andra färdssätt än bilen. Denna typ av kampanjer kommer att vara en del i genomförandet av kommunens cykelplan – *Cykelplan för Sollentuna kommun 2014*.

För kortare sträckor, exempelvis de under fem kilometer, finns stora möjligheter att överföra bilresor till cykelresor. För att främja cykelresandet kan flera typer av kampanjer genomföras, från aktiviteter i skolorna inom projektet Säkra skolvägar till mer övergripande kampanjer som exempelvis en allmän ”Tack för att du cyklar”-dag, en vintercyklistkampanj eller installation av en cykelbarometer vid en central punkt. Samtliga dessa kampanjer gör cykeltrafiken mer synlig. Att dela ut information med t.ex. utflyktstips och cykelkartan till nyinflyttade samt till skolor och större arbetsplatser är möjliga åtgärder som kan genomföras med små medel.

När det gäller kollektivtrafiken kan försök med testresenärer genomföras. Det innebär att personer som vanligtvis inte åker kollektivt erbjuds att åka gratis under en period. Testresenärskampanjer riktar sig främst till personer som har längre än fem kilometers avstånd till arbetsplatsen. Deltagarna får ett gratis eller subventionerad kollektivtrafikkort och förpliktar sig att använda kollektivtrafiken under ett visst antal dagar per vecka för sina pendlingsresor. Effekten av åtgärden utvärderas med hjälp av enkäter före, under och efter testperioden. I kampanjen ingår även att informera om kollektivtrafikens utbud och lämpliga förbindelser. Förutsättningen för testresenärsprojekt är oftast ett samarbete mellan kommunen, större arbetsplatser och kollektivtrafikutvecklaren varför förutsättningarna för ett sådant projekt bör utredas ytterligare.

Kampanjerna för cykling och kollektivtrafik bör genomföras i samband med att de fysiska förbättringarna är på plats. De bör även riktas till speciella målgrupper såsom nyinflyttade. Genomförandet av specifika kampanjer är i dagsläget inte fastställt men kommer att arbetas vidare med under de kommande åren. Ovanstående ska ses som inspirerande exempel.

7.4 Säkra skolvägar - arbete tillsammans med skolorna i Sollentuna

Utemiljön kring skolorna i kommunen är inte alltid den bästa. Allt fler barn skjutsas till och från skolan. Ibland för att de bor långt från skolan och för att bilen upplevs som praktisk och bekväm. Men många föräldrar skjutsar även sina barn för att de upplever att skolvägen är trafikfarlig. Det innebär att trängseln vid skolorna är stor vid lämning och hämtning, vilket i sin tur innebär att trafikmiljön utanför skolorna är kaotisk och osäker.

Den starkt ökande biltrafiken inkräktar på barnens möjligheter att röra sig fritt och att leka utanför skolan. Av dessa anledningar arbetar trafik- och fastighetskontoret i Sollentuna med skolvägarna i kommunen. Arbetet sker med ett antal skolor åt gången och omfattar på sikt samtliga grundskolor i kommunen. Det aktiva samarbetet med varje skola pågår i cirka två år.

Arbetsupplägget omfattar vanligtvis arbetsgruppsmöten med personal och föräldrar på skolan som vill engagera sig i trafikfrågor. Tillsammans med representanter från trafik- och fastighetskontoret kartläggs problem, aktiviteter planeras och en bättre integration av trafik i undervisningen diskuteras.

En viktig del i arbetet är att skapa trafiksäkra miljöer men det går inte att bygga bort problemen med endast fysiska åtgärder. Det behövs ett helhetgrepp där man sätter trafik på agendan. Den stora delen av arbetet handlar om att med ett långsiktigt strategiskt arbetssätt skapa förändrade resvanor och tankesätt. Kommunen ser därför samarbetet med skolan, föräldrarna och eleverna som avgörande för ett lyckat resultat.

I dagsläget samarbetar trafik- och fastighetskontoret med bl.a. Futuraskolan Rådan. Detta samarbete har under 2014 bland annat lett till genomförandet av en trafikvecka på skolan där cykling, kollektivtrafik och trafikmiljö har tagits upp i olika former. Barnen har fått rita trafikskyltar som kommer att sättas upp i anslutning till skolan. Samarbetet har skett i arbetsgrupper med personal och föräldrar och kommer att fortsätta under hösten. Som en del i arbetet kommer även gång- och cykelvägen längs Rådanvägen att byggas ut och förlängas.

Mer information om detta finns på www.sollentuna.se/sakraskolvagar

7.5 Ökad parkeringsövervakning

Dialogmötet och enkätsvaren visar att många boende anser att felparkerade bilar utgör ett stort problem eftersom de skymmer sikten och begränsar framkomligheten. Samtidigt upplever man att det inte förekommer någon övervakning av parkeringsförseelserna. På gångfartsområdena, där det råder parkeringsförbud, upplevdes övervakningen som obefintlig.

I samband med att information går ut om det vidare arbetet med trafiksäkerhet kommer trafik- och fastighetskontoret att samordna tidpunkter då vi genomför utökad övervakning för att stävja parkeringsproblematiken. Detta gäller även en ökad övervakning på gångfartsområdena.

INFORMATIONSARBETE OCH KAMPANJER

- Information om arbeten i Silverdal
- Kampanjer för mer hänsyn i trafiken och bättre hastighetshållning
- Kampanjer för cykling och kollektivtrafikresande
- Säkra skolvägar - arbete tillsammans med skolorna i Sollentuna
- Ökad parkeringsövervakning

8. Genomförande

Åtgärderna som presenteras i dokumentet har alla olika genomförandehorisonter och involverar alla olika processer. Nedan presenteras ett genomförandeförslag för de åtgärder som presenterats ovan i dokumentet. Denna bör vara vägledande för vilken ordning åtgärder genomförs.

Enklare åtgärder, som ligger under trafik- och fastighetskontorets driftsansvar, kan genomföras utan beslut i trafik- och fastighetsnämnden. Paketet med de fysiska åtgärderna förväntas föreläggas ett politiskt beslut. De fysiska åtgärder som föreslås kräver i en del fall även ytterligare beredning och projektering. Förutsatt ett taget beslut i trafik- och fastighetsnämnden inleds därefter arbetet med genomförandet successivt. I nästa steg av arbetet är detaljprojektering av åtgärderna prioriterat.

8.1 Politiskt beslut

Förslaget till genomförande av föreslagna åtgärder kommer att föreslås som beslut av trafik- och fastighetsnämnden. Nämnden kommer att ta ställning till förslaget i oktober.

8.2 Kostnad för åtgärder

Kostnaden för åtgärderna i Silverdal har uppskattats till cirka 5 miljoner kronor. Denna summa ligger inom den budget trafik- och fastighetsnämnden satt upp för genomförandet av 30-direktivet.

8.3 Statlig medfinansiering (tidigare statsbidrag)

Trafikverket Region Stockholm ger varje år bidrag till kommuners genomförande av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det kommunala vägnätet. För att tilldelas dessa bidrag så måste kommunerna ansöka med åtgärderna tydligt specificerade och motiverade.

Ansökning om statlig medfinansiering för åtgärder inom 30-direktivet sker för de åtgärder där detta är möjligt. Ansökningarna ska vara inne den 12:e september och besked om finansiering sker i oktober. Ansökningarna presenteras för trafik- och fastighetsnämnden i oktober i samband med beslut om genomförande av åtgärder.

8.4 Kommunicerande av åtgärdsförslaget

Trafik- och fastighetskontoret ansvarar för att kommunicera åtgärdsförslaget och dess genomförande till berörda målgrupper.

8.5 Byggnation

De åtgärder som inte kräver ombyggnationer av trafikordningar bör kunna genomföras under hösten 2014. Genomförandeperspektivet är olika beroende på åtgärdens karaktär men trafik- och fastighetskontoret bör sträva mot att ha dessa klara till årsskiftet 2014/2015.

De mer omfattande åtgärderna som kräver markarbeten bör genomföras under 2015. Där detaljprojektering krävs sker denna under hösten. Samtliga åtgärder bedöms kunna genomföras inom ramen för årsentreprenaden förutsatt god framförhållning.

9. Måluppfyllelse av genomförande

Åtgärderna i åtgärdsförslaget syftar främst till att främja fotgängarnas och kollektivtrafikanternas framkomlighet och säkerhet i trafiken. Detta är även något som starkt efterfrågades i den enkät som trafik- och fastighetskontoret genomfört.

Nedanstående bedömning av effekter beskrivs utifrån hur de uppfyller de mål som tidigare presenterats:

1. Säkerställa en trygg och säker trafikmiljö i Silverdal
2. Få de boende att uppleva delaktighet i arbetet
3. Möjliggöra vidare utveckling och förflyttning av projektet

9.1 Effekter av de fysiska åtgärderna

Som presenterats under mål med arbetet så är det primära målet att säkerställa en trygg och säker trafikmiljö. Då det främsta hotet mot en trafiksäker miljö är höga hastigheter fokuserar åtgärderna främst på att öka efterlevnaden av trafikreglerna i området. De hastighetsbegränsande åtgärder (upphöjda passager, farthinder, digitala skyltar) som föreslås placeras på vägsträckor där uppmätt hastighet, trafikmängd, länklängd samt subjektiv bedömning av trafikmiljön tillsammans motiverar dessa åtgärder. Sett ur ett områdesperspektiv är de flesta av dessa åtgärder lokaliserade till gator som har medelhöga till höga trafikflöden. Där anses fysiska åtgärder vara mest motiverade och få störst effekt.

Åtgärderna fokuserar även på att skapa möjligheter för en attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik. Det ger bättre tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning samt medför ökad trafiksäkerhet vid exempelvis Silverdals torg.

Åtgärderna speglar i stor utsträckning de boendes upplevelser av var de reella problemen föreligger. Därmed väntas åtgärderna få de boende att känna delaktighet i arbetet. Placeringen av farthinder är exempelvis en fråga där invånarnas synpunkter har vägt tungt och prioriterats framför driftsmässiga fördelar med att inte anlägga farthinder.

För att möjliggöra vidare utveckling och förflyttning av projektet till andra områden ska åtgärder vara konsekventa och motiverade enligt tydliga riktlinjer. Därför har en grundlig analys gjorts av området och dess förutsättningar. De åtgärder som föreslås är således väl grundade och går principiellt att applicera på andra områden i kommunen med justeringar i enlighet med de förutsättningar som råder på andra platser.

9.2 Effekter av information och kampanjer

Ett mer strukturerat informations- och kampanjarbete bedöms leda till en effektivare informationshantering samt ett ökat förtroende från boende och allmänhet. Potentiella effekter från informationskampanjer bör utredas ytterligare.

En viktig del av kommunikationsarbetet är att tillvarata de boendes kunskaper om området. Här krävs ett kontinuerligt arbete med att hantera inkomna synpunkter och förslag.

De informationsrelaterade åtgärderna bör genom dokumentation skapa ett gott underlag för långsiktigt arbete med resvanor i hela kommunen.

9.3 Mätningar av resultatet

För att kunna mäta effekterna av genomförda åtgärder bör den hastighets- och trafikflödesmätning som genomfördes våren 2014 dupliceras vid likvärdiga förhållanden våren 2016. Mätningarna av resultatet bör ligga till grund för framtida prioriteringar inom trafiksäkerhetsfrågor.

Övriga indikatorer på resultatet är en uppskattning av den mängd ärenden som inkommer gällande trafikförutsättningarna i området. I dagsläget råder bristande möjligheter att få statistik på ärendehantering i det systemstöd trafik- och fastighetskontoret använder sig av.