



TRAFIKMILJÖN I ROTEBRO

ÅTGÄRDSFÖRSLAG INOM PROJEKTET
TRYGG I TRAFIKEN

Version 1.0

2020-02-19

Gunilla Sandin



SOLENTUNA KOMMUN

www.sollentuna.se

Innehållsförteckning

| | |
|--|-----------|
| Innehållsförteckning | 2 |
| Sammanfattning | 4 |
| 1 Inledning | 5 |
| 1.1 Trygg i trafiken - Nulägesanalys av trafikmiljön i Rotebro | 5 |
| 1.2 Säkra skolvägar - Arbete med trafik och resvanor i skolor..... | 5 |
| 2 Beslutsunderlag och bedömningar | 6 |
| 2.1 Beslutsstöd | 6 |
| 2.2 Kvalitativa bedömningar..... | 6 |
| 3 Åtgärdsförslag | 7 |
| 3.1 Fysiska åtgärder | 8 |
| 3.1.1 Gång- (och cykel)passager | 9 |
| 3.1.2 Gång- och cykelbanor..... | 9 |
| 3.1.3 Belysning | 10 |
| 3.2 Övriga åtgärder | 11 |
| 4 Genomförande | 13 |
| 4.1 Mätning av resultatet..... | 13 |
| 5 Övergripande mål och riktlinjer | 14 |
| 5.1 Nationella mål | 14 |
| 5.2 Översiktsplan för Sollentuna kommun | 15 |
| 5.3 Trafikpolicy för Sollentuna kommun | 15 |
| 5.4 Cykelplan för Sollentuna kommun | 15 |
| 6 Projektspecifika mål | 16 |
| 6.1 Säkerställa en trygg och säker trafikmiljö..... | 16 |
| 6.2 Få de boende att uppleva delaktighet i arbetet | 16 |
| 7 Måluppfyllelse | 17 |
| 7.1 Effekter av fysiska åtgärder | 17 |
| 7.2 Effekter av information och kampanjer..... | 17 |

Sammanfattning

I denna rapport presenteras ett åtgärdsförslag för Rotebro. Åtgärderna bygger på en nulägesanalys som har tagits fram för området. Förslaget bygger även på ett antal generella ställningstaganden:

1. Hållbara resvanor ska prioriteras.
2. Svaga trafikantgrupper ska prioriteras (barn, äldre och personer med funktionsnedsättning).
3. Oskyddade trafikanter ska i största möjliga mån separeras från motorfordon.
4. Korsningspunkter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon ska hastighets säkras.

Det primära syftet med åtgärdsförslaget är att säkerställa en trygg och säker trafikmiljö i Rotebro. I åtgärdsförslaget läggs fokus på att separera oskyddade trafikanter från motorfordonstrafik. En trafiksäkerhetshöjande åtgärd i förslaget är därför att förbättra gångbanor genom breddning. Det läggs även fokus på att förbättra punkter där oskyddade trafikanter och bilar delar samma yta. Det handlar i huvudsak om att tydliggöra ytor där oskyddade trafikanter interagerar med motorfordonstrafiken. Fokus läggs även på åtgärder kopplat till drift och förvaltning. Det handlar exempelvis om arbeten med växtlighet, skyltning, vägmålning, beläggning, drift och underhåll.

Belysning är ett viktigt område för både den faktiska säkerheten i trafikmiljöer, men även för den upplevda tryggheten som oskyddad trafikant. Av denna anledning föreslås investeringar i ny belysning längs sträckor där gående rör sig samt vid övergångsställen.

För att skapa en tryggare trafikmiljö för personer med funktionsnedsättning läggs också fokus på att tillgänglighetsanpassa ett antal övergångsställen och busshållplatser i Rotebro.

Genomförandet av åtgärdsförslaget är planerat för genomförande under år 2020. Ambitionen är att merparten av åtgärderna ska vara slutförda innan årsskiftet 2020/2021.

1 Inledning

I denna rapport presenteras ett åtgärdsförslag för Rotebro. Åtgärdsförslaget består av både fysiska åtgärder och informationsrelaterade åtgärder. Åtgärderna är insatser kopplade till trafik- och fastighetskontorets åtagande *TFN 2012/80 30-direktivet - Direktiv om trafiksäkerhetshöjande åtgärder i 30-områden - Trygg i trafiken*.

1.1 Trygg i trafiken - Nulägesanalys av trafikmiljön i Rotebro

Åtgärderna bygger till största delen på den nulägesanalys som har tagits fram för Rotebro inom arbetet med Trygg i trafiken. Nulägesanalysen består i sin tur av olika undersökningar:

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

Det går att fördjupa sig i resultaten från dessa undersökningar i dokumentet *Trafikmiljön i Rotebro – Nulägesrapport* som finns tillgänglig på Sollentuna kommuns webbplats <https://www.sollentuna.se/tryggitrafiken>.

1.2 Säkra skolvägar - Arbete med trafik och resvanor i skolor

Åtgärderna inkluderar även samhällsbyggnadsavdelningens arbete med säkra skolvägar som går ut på att höja trafiksäkerheten runt kommunens skolor.

Sollentuna kommun bedriver sedan våren 2013 ett projekt med översyn av trafikmiljöerna runt kommunens skolor. Syftet med projektet är att öka andelen barn och föräldrar som går och cyklar till skolan. Samtidigt arbetar vi aktivt med att få skolorna att jobba med trafikfrågor. Under 2019-2020 är Kokalite skola delaktig i projektet.

2 Beslutsunderlag och bedömningar

Då åtgärdsförslaget tar grund i de synpunkter som inkommit i arbetet är det viktigt att förtydliga att det inte är enbart dessa synpunkter som ligger till grund för åtgärdsförslaget. Insamlingen av åsikter utgör inte isolerat en legitim grund för beslutsfattande, utan bakom åtgärdsförslaget för Rotebro ligger även ett antal politiska ställningstaganden och mål. Förslaget bygger således på en kvalitativ sammanvägning av resultatet från nulägesanalysen samt ett antal övergripande och projektspecifika mål.

- a. **Hållbara resvanor ska prioriteras.** De resesätt som ger störst positiva nytta ur ett hållbarhetsperspektiv ska prioriteras.
- b. **Svaga trafikantgrupper ska prioriteras.** Åtgärderna ska främja de svagaste trafikantgrupperna, dvs. barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.
- c. **Oskyddade trafikanter ska separeras från motorfordon.** Gående och cyklister ska i största möjliga mån separeras från motortrafiken.
- d. **Korsningspunkter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon ska hastighetssäkras.** Eftersom olycksrisken för gående och cyklister är störst i korsningspunkter med motortrafiken ska sådana punkter i så stor utsträckning som möjligt hastighetssäkras.

2.1 Beslutsstöd

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

- Hastighet – vid höga hastigheter är åtgärder mer angelägna än vid låga hastigheter.
- Trafikflöden – vid höga trafikflöden är åtgärder mer angelägna än vid lägre flöden.
- Vägbanebredd – breda vägbanor uppmuntrar till högre hastigheter.
- Länklängd – långa vägavsnitt utan avbrott uppmuntrar till högre hastigheter.

2.2 Kvalitativa bedömningar

Bakom samtliga åtgärdsförslag ligger även överväganden i form av exempelvis siktförhållanden, gatukaraktär, upplevd otrygghet och andra mer kvalitativa faktorer.

Till de kvalitativa bedömningarna hör även sammanvägningen av synpunkter från allmänheten från exempelvis webbenkätundersökningen och dialogmötet.

3 Åtgärdsförslag

I detta kapitel presenteras de åtgärder som föreslås för Rotebro. Åtgärderna fokuserar i stor utsträckning på gående och cyklister eftersom de tillhör de mest sårbara och oskyddade trafikanterna. Det gäller i synnerhet barn som har svårt att bedöma och tolka det som sker omkring dem.

Det är 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.

Kollektivtrafik är även ett viktigt område att arbeta med eftersom omställning av resor till kollektivtrafik har goda miljöeffekter. Många kollektivtrafikresenärer utgörs av barn och äldre 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.

För att öka tillgängligheten till busstrafiken i Rotebro så planeras busshållplatser i Rotebro på Ytterbyvägen och Holmbodavägen att tillgänglighetsanpassas under 2020. Det rör sig om 6 platser och totalt 10 hållplatslägen.

Se Figur 1 för platser med busshållplatser som planeras åtgärdas.



Figur 1. Busshållplatser i Rotebro som planeras tillgänglighetsanpassas under 2020.

3.1 Fysiska åtgärder

De fysiska åtgärdsförslagen är koncentrerade till gator där trafikflödena är medelhöga till höga, där det finns tydlig efterfrågan att korsna körbanan samt viktiga skolvägar. På dessa platser anses åtgärderna mest motiverade och ge störst effekt.

Det primära syftet med åtgärdsförslaget är att säkerställa en trygg och säker trafikmiljö i Rotebro. Trafiksäkerheten i Rotebro är generellt god. Det visar genomförda trafikmätningar, platsinventering, olycksstatistik och de boendes egna upplevelser. Två tredjedelar av de som besvarade nulägesenkäten ansåg att trafikmiljön i Rotebro generellt sett fungerar bra. Vid platsinventeringen framkom att det finns hastighetsdämpande åtgärder på Ytterbyvägen och Holmbodavägen redan idag. Dessa vägar representerar de två främsta genomfartsvägarna i området. På övriga platser i Rotebro där trafikmätningar har genomförts är hastighetsefterlevnaden generellt god.

Fokus i åtgärdsförslaget är därför huvudsakligen att tydliggöra interaktionen mellan oskyddade trafikanter och fordonstrafiken, samt att separera oskyddade trafikanter från motorfordonstrafik.

Fysiska åtgärder kopplat till Gröndalsskolan och Gillbo skola har utelämnats från åtgärdsförslaget då dessa skolor inte har deltagit i arbetet med säkra skolvägar under 2019, men förslag på förbättringar av trafikmiljön kring skolorna tas vidare under kommande år i dialog med skolledningen.

3.1.1 Gång- (och cykel)passager

Varken trafikmätningar eller olycksstatistiken i området motiverar ett stort fokus på hastighetssäkringar av befintliga gång- och cykelpassager i Rotebro. Området består i huvudsak av villagator där trafikflödena är små och hastigheterna relativt låga, vilket innebär begränsat behov av hastighetssäkringar.

Detta utesluter inte att hastighetssäkrade gång- och cykelpassager i området kan bli aktuella i framtiden. Trafikmätningar vid gång- och cykelpassager som pekats ut som problematiska i nulägesanalysen kan vara aktuella att genomföra under 2020, som ett underlag till potentiella framtida åtgärder.

Ett övergångsställe på södra Holmbodavägen planeras dock hastighetssäkras. Detta då trafikflöden och trafikmiljön på denna del av Holmbodavägen motiverar en utformning av övergångsstället som ger trygghet och säkerhet för fotgängare. Utformningen av ett övergångsställe på Konsumentvägen ses över.

Tillgänglighetsanpassning är en viktig trafiksäkerhetsåtgärd då det förbättrar tryggheten och säkerheten för personer med funktionsnedsättning. Därför föreslås ett antal övergångsställen i Rotebro tillgänglighetsanpassas.

Utformningen av korsningen Ytterbyvägen/Holmbodavägen ses över, främst med avseende på utformningen av väjningsplikten i korsningen.

Se Figur 2 nedan för åtgärder kopplade till övergångsställen och korsningar.

3.1.2 Gång- och cykelbanor

Flera gator i Rotebro saknar gångbanor. Längs Ytterbyvägen och Holmbodavägen finns dock gångbanor. På stora delar finns gångbana på båda sidor vägen.

De flesta gator i Rotebro som saknar gångbanor är villagator med små trafikflöden och relativt låga hastigheter. Där kan behovet absolut upplevas som påkallat men är på grund av trafik- och gångflöden inte prioriterat. Samtidigt är det svårt att inrymma gångbanor rent utrymmesmässigt.

Undantaget är dock skolvägar som alltid bör förses med gångbanor då det är möjligt. Gångbanor är särskilt viktigt där det rör sig många barn och äldre. Gångbanorna bör utformas så att personer med funktionsnedsättning kan ta sig fram.

En trafiksäkerhetshöjande åtgärd i förslaget är därför att se över möjligheten att förbättra en del av gångbanan längs Holmbodavägen, som är skolväg till Kokalite, genom breddning. Det skapar en ökad tydlighet och säkerhet i trafikmiljön för gångtrafikanter. Det kan även bidra till en lugnare trafik eftersom smalare körbanor uppmuntrar till lägre hastigheter.

Vid Gillbo skola kan det framöver vara aktuellt att anlägga en gångbana längs Fältvägen. En sådan åtgärd behöver föregås av dialog med skolan. Därmed är åtgärden aktuell först efter 2020 och utelämnas från detta åtgärdsförslag.

Se Figur 2 nedan för åtgärder kopplade till gångbanor.

3.1.3 Belysning

Belysning är ett viktigt område för både den faktiska säkerheten i trafikmiljön, men även för den upplevda tryggheten som oskyddad trafikant. Av denna anledning föreslås investeringar i ny belysning längs sträckor där gående rör sig samt vid ett antal övergångsställen.

Se Figur 2 nedan för åtgärder kopplade till belysning.

PLANERADE ÅTGÄRDER I ROTEBRO

Passager

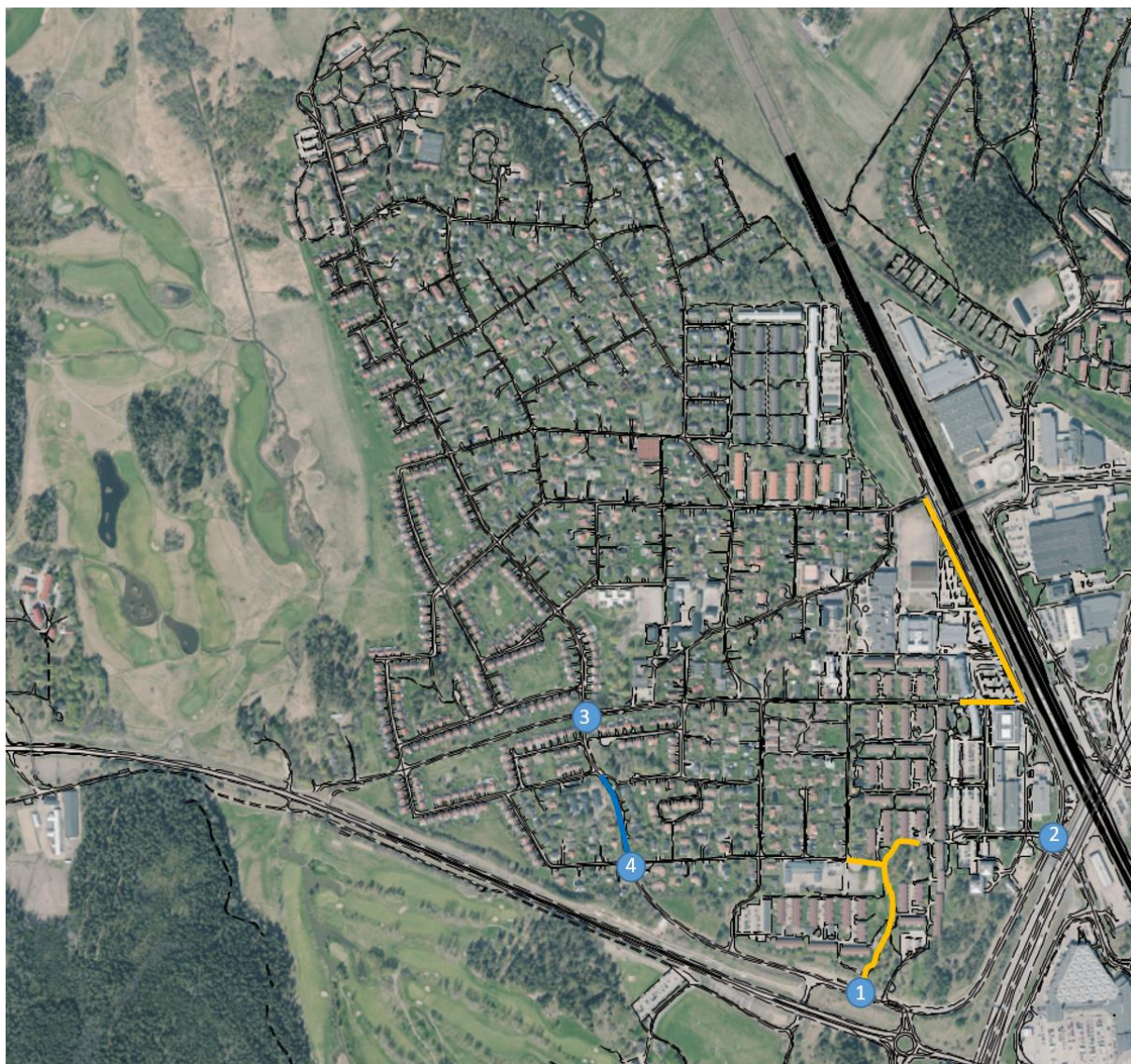
- 1-2. Hastighetssäkring, tillgänglighetsanpassning och förbättrad belysning vid befintliga övergångsställen.
3. Tillgänglighetsanpassning av befintligt övergångsställe.
4. Förbättrad belysning vid befintligt övergångsställe.

Gång- och cykelbanor

Blå – Se över möjlighet till breddad gångbana på del av Holmbodavägen.

Belysning

Gul – Byte av belysning.



Figur 2. Kartan visar föreslagna åtgärder kopplat till övergångsställen, korsningar, gång- och cykelbanor samt belysning i Rotebro.

3.2 Övriga åtgärder

Under arbetet med nulägesanalysen har ett antal områden framhållits som prioriterade att arbeta vidare med. Det rör sig framför allt om problematik med skydd sikt i korsningar på grund av överväxta häckar och buskage. I den nulägesenkät som boende i Rotebro fick svara på angav närmare en tredjedel av de svarande att detta var ett stort problem i området. I tabellen nedan redovisas åtgärder kring detta kortfattat.

Samhällsbyggnadsavdelningen kommer även att arbeta med informationsinsatser för att öka trafiksäkerheten och tryggheten i Rotebro. Särskilt viktigt är att öka trafiksäkerheten vid skolorna i Rotebro. Samhällsbyggnadsavdelningen har för avsikt att arbeta med samtliga grundskolor i området. Arbetet med Säkra skolvägar bygger på en regelbunden dialog mellan skolans ledning, personal, föräldrar och tjänstemän från kommunen. Ett första steg är att förslag på lösningar tas fram med fokus på att genom informationsinsatser, kampanjer och fysiska åtgärder uppmuntra till och möjliggöra säkra och hållbara resor.

Samhällsbyggnadsavdelningen kommer att fortsätta med det löpande driftarbete som sker kontinuerligt i Rotebro. Under genomförandetiden för åtgärdsförslaget läggs ett ökat fokus på förbättringar kopplade till förvaltningen av de kommunala ytorna. Det handlar exempelvis om arbeten med växtlighet, skyltning, vägmålning, beläggning, drift och underhåll och parkeringsreglering. Detta arbete präglar de åtgärdsområden som uppgavs som mest problematiska av de boende.

ÖVRIGA ÅTGÄRDER

Skolor

- Arbete med resvanor på Kokalite skola.

Förvaltning (i urval)

- En riktad trafiksäkerhetshöjande satsning för att sätta fokus på god sikt i korsningar. Upplysa om riktlinjer för växtlighet i korsningar.
- Se över skick på skyltar och vägmarkeringar i området.
- Se över placering av skyltar och vägmarkeringar i området.
- Översyn av hastighetsskytning på Holmbodavägen.
- Översyn av skyltning för väjningsplikt i korsningen Holmbodavägen/Ytterbyvägen.

4 Genomförande

En del åtgärder kräver ytterligare beredning och projektering. Detta arbete inleds efter taget beslut i natur- och tekniknämnden. Genomförandet av åtgärdsförslaget är planerat för verkställande under år 2020. Ambitionen är att merparten av åtgärderna ska vara slutförda innan årsskiftet 2020/2021. En del åtgärder kan dock påbörjas men ha ett slutförande som ligger längre fram i tiden.

Eventuella oförutsedda faktorer kan ha påverkan på genomförandet och utformningen av det beskrivna åtgärdsförslaget. Det innebär att åtgärder i mindre utsträckning kan komma att förändras, utelämnas eller tillkomma baserat på förändringar i förutsättningar.

4.1 Mätning av resultatet

För att säkerställa att utvecklingen går i rätt riktning bör åtgärderna utvärderas ordentligt. Samhällsbyggnadsavdelningen arbetar kontinuerligt med att utveckla utvärderingsmetoden.

En viktig del i detta är att följa upp den trafikmätning som genomfördes under hösten 2018 med en likvärdig mätning år 2021. Mätningen av resultatet bör ligga till grund för framtida prioriteringar inom trafiksäkerhetsfrågor. Ett ytterligare sätt att utvärdera resultatet är att följa upp de synpunkter som kommer in från allmänheten med avseende på trafiksäkerhet och trygghet i Rotebro.

5 Övergripande mål och riktlinjer

Åtgärderna i åtgärdsförslaget är inte bara en produkt av ett kortsiktigt identifierat åtgärdsbehov. De är även en del i ett större sammanhang där både nationella och lokala intressen har beaktats.

Nedan följer en beskrivning av de riktlinjer och prioriteringar som har vägts in.

5.1 Nationella mål

Grunden för arbetet med trafiksäkerhet i Sverige är nollvisionen. Det innebär att vägar, gator och fordon ska anpassas till människans förutsättningar. Ansvaret för trafiksäkerheten ska delas mellan de som utformar och de som använder transportsystemet. Nollvisionen accepterar att trafikolyckor inträffar, men inte att det leder till allvarliga personskador. För att undvika detta måste trafiksystemet utformas med insikten om att människan gör misstag. Trafikolyckor kan inte undvikas helt. Men genom att utforma trafikmiljön på ett förlåtande sätt kan konsekvenserna av trafikolyckorna mildras.

Nollvisionen lyfter fram ett antal insatsområden som är särskilt viktiga för det kommunala trafiksäkerhetsarbetet:

- Hastighetsefterlevnad på kommunalt vägnät.
- Hjälmvändning hos cyklister och mopedister.
- Säkra gång-, cykel- och mopedpassager (GCM-passager).
- Drift och underhåll i gång- och cykelnätet.

Vid sidan av nollvisionen finns ett transportpolitiskt övergripande mål. Det transportpolitiska målet säger att svensk transportpolitik ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet är indelat i två delmål, funktionsmålet och hänsynsmålet. Funktionsmålet fokuserar på tillgänglighet och utvecklingskraft. Det syftar till att ge alla medborgare en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Hänsynsmålet fokuserar på trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Det syftar till att öka trafiksäkerheten i Sverige samt att uppfylla det övergripande målet om miljö och folkhälsa.

Det transportpolitiska målet lyfter fram ett antal delmål som är särskilt viktiga för det kommunala arbetet:

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

5.2 Översiktsplan för Sollentuna kommun

Sollentuna kommun har en tydlig vision om att verka för ett långsiktigt hållbart samhälle. I det ingår att förbättra trafiksäkerheten och tryggheten i kommunen. I Sollentunas översiktsplan från år 2012 anges att framkomligheten för gående och cyklister ska prioriteras framför andra transportslag vid lokala resor. Lokala målpunkter ska kunna nås säkert, tryggt och bekvämt. Regionala mål ska kunna nås i gena sträckningar där gång- och cykeltrafiken är separerad från andra trafikslag.

I översiktsplanen anges även att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ska prioriteras. Trafikmiljön ska utformas på ett sätt som skapar lugna gaturum. Hastigheten i trafiken ska hållas låg och gående och cyklister ska kunna korsa huvudvägnätet på ett trafiksäkert sätt. På större gator ska gående och cyklister separeras från motortrafiken där det är motiverat. På lokalgator med små trafikflöden och låga hastigheter kan gående och cyklister blandas med den övriga trafiken.

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

5.3 Trafikpolicy för Sollentuna kommun

Sollentuna kommun har tagit fram en trafikpolicy som ger en långsiktig och gemensam målbild för trafiksystemet i kommunen. Tillsammans med övriga inriktningsdokument ska trafikpolicyn bidra till att Sollentuna utvecklas i önskad riktning.

Trafiksäkerhet har en framträdande roll i trafikpolicyn. Målsättningen för trafiksäkerheten är att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafikolyckor i Sollentuna. För att lyckas med det krävs ett stort fokus på oskyddade trafikanter. I trafikpolicyn anges att trafikslagen ska prioriteras i följande ordning – gång, cykel, kollektivtrafik, nyttotrafik och biltrafik. Det innebär att oskyddade trafikanter ska prioriteras högt när det kommer till att fördela utrymmet mellan olika trafikslag.

5.4 Cykelplan för Sollentuna kommun

Trafiksäkerhet spelar en viktig roll i Sollentunas cykelplan från år 2014. I cykelplanen anges att känslan av trafiksäkerhet och trygghet är avgörande för cykelns attraktivitet. Om en del av resan upplevs som osäker eller otrygg finns en risk att den inte blir av eller inte görs med cykel. Det är därför viktigt att öka den upplevda tryggheten och den faktiska trafiksäkerheten.

I cykelplanen ges flera förslag på åtgärder som kommunen ska genomföra för att öka trafiksäkerheten och tryggheten för cyklister i Sollentuna. Exempel på åtgärder som nämns är separering av cyklister och gående, separering av cyklister och bilar, hastighetssäkrade passager, belysning, sikt, drift och underhåll.

6 Projektspecifika mål

Enligt beslut i trafik- och fastighetsnämnden 2012-06-14, § 54/2012, ”Direktiv om trafiksäkerhetshöjande åtgärder i 30-områden”, skulle dåvarande trafik- och fastighetskontoret 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. Åtgärderna i åtgärdsförslaget bedöms ha goda möjligheter att uppfylla målen:

- Säkerställa en trygg och säker trafikmiljö.
- Få de boende att uppleva delaktighet i arbetet.

Primärt ska åtgärder vidtas som ger stor positiv spridning, dvs. åtgärder som upplevs som positiva och som ger positiva signaler till berörda. Även åtgärder som bidrar till att öka trafiksäkerheten i anslutning till barns skolvägar ska prioriteras. I enlighet med det som framkommer i nulägesanalysen från webbenkäten, dialogmöten, hastighets- och trafikflödesmätningar och platsbesök, syftar åtgärdsförslaget till att öka trafiksäkerheten och tryggheten för oskyddade trafikanter.

6.1 Säkerställa en trygg och säker trafikmiljö

De fysiska åtgärderna ska primärt rikta in sig på att skapa en trygg och säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter. De ska även fokusera på att skapa en bättre hastighets- och regelefterlevnad. De informationsrelaterade åtgärderna ska primärt rikta in sig på att öka förståelsen för medtrafikanter och få de boende i området att förstå vikten av att hålla sig inom rätt hastighetsbegränsning.

6.2 Få de boende att uppleva delaktighet i arbetet

De fysiska åtgärderna ska rikta in sig på att spegla invånarnas upplevelser av vad som är reella problem. De informationsrelaterade åtgärderna ska primärt rikta in sig på att ta tillvara på de boendes kunskaper om området, visa på hur arbetet fortlöper och kontinuerligt hantera synpunkter och förslag.

7 Måluppfyllelse

Syftet med detta åtgärdsförslag är främst att öka trafiksäkerheten och tryggheten för oskyddade trafikanter i Rotebro.

Nedan följer en beskrivning av vilka effekter som åtgärdsförslaget förväntas ge. Bedömningen är gjord utifrån de mål som har tagits fram för projektet:

- Säkerställa en trygg och säker trafikmiljö
- Få de boende att uppleva delaktighet i arbetet

7.1 Effekter av fysiska åtgärder

För att tillgodose målet om att säkerställa en trygg och säker trafikmiljö så bör de fysiska åtgärderna primärt inrikta sig på att skapa en trygg och säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter, att uppnå en bättre hastighetsefterlevnad samt att skapa möjligheter för en attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik. Exempel på sådana åtgärder kan vara att anlägga gångbana, anlägga farthinder och att anlägga tillgänglighetsanpassade busshållplatser.

Åtgärderna i åtgärdsförslaget är koncentrerade till gator som har medelhöga till höga trafikflöden samt till platser där det finns en tydlig efterfrågan att korsna körbanan. Där anses åtgärderna vara mest motiverade och ha störst effekt. Där är även de potentiella olyckskonsekvenserna som störst. Åtgärderna är i första hand koncentrerade till att bredda gångbanor, skapa tryggare gångpassager samt att tillgänglighetsanpassa busshållplatser och övergångsställen.

I Rotebro är trafiksäkerheten generellt god sedan tidigare. På grund av framför allt vissa brister i cykelinfrastrukturen på de större gatorna i området kan det dock finnas fortsatta behov av förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter i området. Åtgärdsförslaget förväntas därför ha medelgod effekt på målet att säkerställa en trygg och säker trafikmiljö.

Åtgärderna i åtgärdsförslaget bygger delvis på de synpunkter som har framförts av de boende i Rotebro. I viss mån uppfyller inte åtgärdsförslaget de boendes önskemål, främst gällande fler hastighetsdämpande åtgärder. Det beror på att åtgärder i vissa fall inte har bedömts vara prioriterade eller lämpliga.

Åtgärdsförslaget förväntas därför ha medelgod effekt på upplevelsen av invånarinflytande, dvs. få de boende att uppleva delaktighet i arbetet.

7.2 Effekter av information och kampanjer

Ett strukturerat arbete med informationsinsatser och kampanjer kan bidra till att stärka effekten av de fysiska åtgärderna i åtgärdsförslaget. Ett effektivt informationsarbete kan även bidra till ett ökat förtroende från boende och allmänhet.

En viktig del i kommunikationsarbetet är att tillvarata de boendes lokalkunskaper. Här krävs ett arbete med att kontinuerligt hantera inkomna synpunkter och förslag, för att ge de boende möjlighet till fortsatt delaktighet.