



# TRAFIKMILJÖN I VIBY

## ÅTGÄRDSFÖRSLAG INOM PROJEKTEN *TRYGG I TRAFIKEN OCH SÄKRA SKOLVÄGAR*

2018-11-26

Emelie Elmertoft

Mårten Johansson

Sofia Lindh



SOLENTUNA KOMMUN

[www.sollentuna.se](http://www.sollentuna.se)

## Innehållsförteckning

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Innehållsförteckning.....</b>                                   | <b>2</b>  |
| <b>Sammanfattning .....</b>  | <b>3</b>  |
| <b>1 Inledning.....</b>  | <b>4</b>  |
| 1.1 Trygg i trafiken - Nulägesanalys av trafikmiljön i Viby .....  | 4         |
| 1.2 Säkra skolvägar - Arbete med trafik och resvanor i skolor..... | 4         |
| <b>2 Beslutsunderlag och bedömningar .....</b>                     | <b>5</b>  |
| 2.1 Beslutsstöd .....  | 5         |
| 2.2 Kvalitativa bedömningar.....                                   | 5         |
| <b>3 Åtgärdsförslag .....</b>                                      | <b>6</b>  |
| 3.1 Fysiska åtgärder .....   | 6         |
| 3.2 Övriga åtgärder .....  | 9         |
| <b>4 Genomförande .....</b>  | <b>11</b> |
| 4.1 Kostnad för åtgärder .....                                     | 11        |
| 4.2 Mätning av resultatet.....                                     | 11        |
| <b>5 Övergripande mål och riktlinjer .....</b>                     | <b>12</b> |
| 5.1 Nationella mål .....   | 12        |
| 5.2 Översiktsplan för Sollentuna kommun .....                      | 13        |
| 5.3 Trafikpolicy för Sollentuna kommun .....                       | 13        |
| 5.4 Cykelplan för Sollentuna kommun .....                          | 13        |
| <b>6 Projektspecifika mål .....</b>                                | <b>14</b> |
| 6.1 Säkerställa en trygg och säker trafikmiljö.....                | 14        |
| 6.2 Få de boende att uppleva delaktighet i arbetet .....           | 14        |
| <b>7 Måluppfyllelse .....</b>                                      | <b>15</b> |
| 7.1 Effekter av fysiska åtgärder .....                             | 15        |
| 7.2 Effekter av information och kampanjer.....                     | 15        |

## Sammanfattning

I denna rapport presenteras ett åtgärdsförslag för Viby. 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 hastighetssäkras.

Det primära syftet med åtgärdsförslaget är att säkerställa en trygg och säker trafikmiljö i Viby. I åtgärdsförslaget läggs ett stort fokus på två åtgärdsgrupper. Dels att förbättra de punkter där oskyddade trafikanter och bilar delar samma yta samt att separera oskyddade trafikanter från motorfordonstrafik. En viktig del i detta är att anlägga gång- och cykelbanor och hastighetssäkrade övergångsställen. Ett fokus i åtgärdsförslaget ligger också på att förbättra de i området befintliga gångvägarna som är separerade från motortrafik, till exempel genom förbättrad belysning.

I Viby finns flera platser som har behov av säkra passager över vägar. Det finns flera befintliga övergångsställen som är i behov av hastighetssäkrande åtgärder, främst de som korsar vägar med högre hastigheter och trafikmängder. I åtgärdsförslaget läggs därför ett stort fokus på att hastighetssäkra övergångsställen, samt att korsningar ges en annan utformning för att minska hastigheter och förenkla för gående och cyklister.

En trafiksäkerhetshöjande åtgärd i förslaget är därför att anlägga två gångbanor. Det skapas således en ökad tydlighet såväl som säkerhet i trafikmiljön för gångtrafikanter.

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 ett antal investeringar i ny belysning på gångvägar i området.

Under arbetet med insamling har ett antal områden framhållits som prioriterade att arbeta vidare med. Det rör sig exempelvis om parkeringsproblem på ett antal vägar, problematik med skymd sikt i korsningar på grund av överväxta häckar och buskage, samt önskemål om sänkning av reglerade hastigheter. Ett exempel är justering av hastigheten till 40 km/h där det idag är 50 km/h på Vibyvägen, Kornettvägen och Söderled.

Under genomförandetiden för åtgärdsförslaget lägger vi 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.

Kostnaden för åtgärderna i Viby uppskattats till cirka 6,3 miljoner kronor. Denna summa fördelas på ett antal olika investeringsprojekt inom den investeringsbudget som trafik- och fastighetsnämnden har till förfogande.

Genomförandet av åtgärdsförslaget är planerat för genomförande under år 2019. Ambitionen är att merparten av åtgärderna ska vara slutförda innan årsskiftet 2019/2020.

## 1 Inledning

I denna rapport presenteras ett åtgärdsförslag för Viby. Åtgärdsförslaget består av både fysiska åtgärder och informationsrelaterade åtgärder. Åtgärderna är insatser kopplade till två av trafik- och fastighetskontorets åtaganden, *TFN 2012/80 30-direktivet - Direktiv om trafiksäkerhetshöjande åtgärder i 30-områden - Trygg i trafiken* samt *TFN 2011/116 Säker trafikmiljö runt skolor - säkra skolvägar*. Åtgärderna i detta dokument särredovisas inte för respektive projekt utan de redovisas som en helhet.

### 1.1 Trygg i trafiken - Nulägesanalys av trafikmiljön i Viby

Åtgärderna bygger till största delen på den nulägesanalys som har tagits fram för Viby inom arbetet med trygg i trafiken. Nulägesanalysen består i sin tur av en rad 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 Viby - 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 trafik- och fastighetskontorets arbete med säkra skolvägar som går ut på att höja trafiksäkerheten runt kommunens skolor. Exempelvis har kartläggning av var eleverna bor varit en del i viktningen av åtgärder.

Trafik- och fastighetskontoret i Sollentuna 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.

Som följd av det arbete som genomförs planerar trafik- och fastighetskontoret att genomföra ett stort antal åtgärder under 2019, innefattande såväl fysiska ombyggnationer som informationsinsatser. Under 2018-2019 är Rälsen i Viby, Vibyskolan och Runbacka skolor delaktiga i projektet.

## 2 Beslutsunderlag och bedömningar

Då åtgärdsförslaget tar en 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 Viby 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 vägvagnsnitt 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 Viby. Åtgärderna fokuserar i stor utsträckning på gående och cyklister eftersom de tillhör de mest sårbara och oskyddade trafikanterna i trafiken. 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 Viby så har samtliga busshållplatser i Viby på Vibyvägen och Kornettvägen tillgänglighetsanpassats under 2018. Det rör sig om 4 platser och totalt 7 hållplatser.

Se Figur 1 för platser med åtgärdade busshållplatser.



Figur 1. Busshållplatser i Viby som tillgänglighetsanpassats under 2018.

#### 3.1 Fysiska åtgärder

Det primära syftet med åtgärdsförslaget är att säkerställa en trygg och säker trafikmiljö i Viby. I åtgärdsförslaget läggs ett stort fokus på två åtgärdsgrupper. Dels att förbättra de punkter där oskyddade trafikanter och bilar delar samma yta samt att separera oskyddade trafikanter från motorfordonstrafik. En viktig del i detta är att anlägga gång- och cykelbanor och hastighetssäkrade övergångsställen. Ett fokus i åtgärdsförslaget ligger också på att förbättra de i området befintliga gångvägarna som är separerade från motortrafik, till exempel genom förbättrad belysning.

### 3.1.1 Säkra passager

I Viby finns flera platser som har behov av säkra passager över vägar. Det finns flera befintliga övergångsställen som är i behov av hastighetssäkrande åtgärder, främst de som korsar vägar med högre hastigheter och trafikmängder. I åtgärdsförslaget läggs därför ett stort fokus på att hastighetssäkra övergångsställen, samt att korsningar ges en annan utformning för att minska hastigheter och förenkla för gående och cyklister.

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

### 3.1.2 Gång- och cykelbanor

Flera gator i Viby saknar gångbanor. Vissa områden så som området kring Hedemoravägen och Malungsvägen är ett område som byggdes med trafikseparering som ideal. Avsikten är att fotgängare och cyklister ska färdas på särskilda stråk separerade från biltrafik inne i området och ej längs med bilvägarna. I praktiken så sker beteendet inte enligt avsikten utan många fotgängare går i vägkanter längs bilvägar. Längs bussgatan genom området (Vibyvägen, Kornettvägen och Söderled) finns det dock gångbanor. På vissa delar av sträckan finns det på båda sidor av vägen och på vissa sträckor är gång- och cykelbanorna helt separerade från motortrafik.

De flesta gator i Viby 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. I åtgärdsförslaget läggs därför ett fokus på att förbättra gång- och cykelnätet på gator som är viktiga skolvägar.

En trafiksäkerhetshöjande åtgärd i förslaget är därför att anlägga två gångbanor. Det skapas således en ökad tydlighet såväl som säkerhet i trafikmiljön för gångtrafikanter. Det kan även bidra till en lugnare trafik eftersom smalare körbanor uppmuntrar till lägre hastigheter. Gång- och cykelbanor 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.

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

### 3.1.3 Belysning

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 ett antal investeringar i ny belysning på gångvägar i området.

Se Figur 2 nedan för åtgärder kopplade till belysning.

## PLANERADE OMBYGGNINGAR I VIBY

### Passager

- 1-6. Hastighetssäkring av befintliga övergångsställen.
- 7-10. Nya hastighetssäkrade övergångsställen.
- 15-16. Förbättrad belysning vid flera övergångsställen.

### Korsningspunkter

- 11. Översyn av korsning och trafiksignal.
- 12-14. Justering av utformning av korsningar för att dämpa hastigheter.

### Övrigt

- 18. Inköp av cykelställ av god standard till badplatsen vid Ravalen för att premiera cyklande.
- 19. Se över belysning i gångtunnel under E4 mot Norrviken.

### Gång- och cykelbanor

- Blå - Anläggning av ny gångbana på Hedemoravägen och Malungsvägen.

### Belysning

- Gul – Byte till ny belysning på befintliga gång- och cykelbanor.





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

### 3.2 Övriga åtgärder

Under arbetet med insamling har ett antal områden framhållits som prioriterade att arbeta vidare med. Det rör sig exempelvis om parkeringsproblem på ett antal vägar, problematik med skyddssikt i korsningar på grund av överväxta häckar och buskage, samt önskemål om sänkning av reglerade hastigheter. Ett exempel är justering av hastigheten till 40 km/h där det idag är 50 km/h på Vibyvägen, Kornettvägen och Söderled. I tabellen nedan redovisas dessa åtgärder kortfattat.

Trafik- och fastighetskontoret kommer även att arbeta med informationsinsatser för att öka trafiksäkerheten och tryggheten i Viby. Särskilt viktigt är att öka trafiksäkerheten vid skolorna i Viby. Arbetet med projektet Säkra skolvägar bygger på en regelbunden dialog mellan skolans ledning, personal, föräldrar och tjänstemän från trafik- och fastighetskontoret. Ett första steg är att förslag på lösningar tas fram med fokus på beteendepåverkande åtgärder.

Vid sidan av de byggnationer som beskrivs ovan kommer trafik- och fastighetskontoret att fortsätta med det löpande driftarbete som sker kontinuerligt i Viby. Under genomförandetiden för åtgärdsförslaget lägger vi 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. För vidare information om dessa arbeten hänvisas till <https://www.sollentuna.se/sv/trafik--stadsplanering/trafik-och-resande/>.

## ÖVRIGA ÅTGÄRDER

### Skolor

- Arbete med omställning av resvanor på Rälsen i Viby, Vibyskolan och Runbacka skolor.
- Inköp av cykelställ av god standard till skolor som ingår i Säker trafikmiljö kring skolor för att premiera cyklande.
- Anpassa entréyta vid Runbacka skolor för att begränsa motortrafik för att öka säkerheten för elever samt för att premiera gång och cykel.

### Förvaltning (i urval)

- Reglera om hastighet till 40 km/h på gator där hastigheten idag är 50 km/h (gäller Vibyvägen från bron, Kornettvägen samt Söderled).
- Reglera om hastighet på norra delen av Rävårdsvägen från 50 km/h till 30 km/h.
- Justerad reglering på Mäster Henriks allé, Lillies väg, Rävårdsvägen, Ravalsvägen för att minska parkeringsproblematik.
- Justerad reglering i korsningen Orsavägen och Hedemoravägen för att förtydliga väjningsplikt.
- Se över växtlighet längs kommunala cykelstråk.
- 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.

## 4 Genomförande

En del åtgärder kräver ytterligare beredning och projektering. Detta arbete inleds efter taget beslut i trafik- och fastighetsnämnden. Genomförandet av åtgärdsförslaget är planerat för genomförande under år 2019. Ambitionen är att merparten av åtgärderna ska vara slutförda innan årsskiftet 2019/2020. 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 Kostnad för åtgärder

Kostnaden för åtgärderna i Viby uppskattats till cirka 6,3 miljoner kronor. Denna summa fördelas på ett antal olika investeringsprojekt inom den investeringsbudget som trafik- och fastighetsnämnden har till förfogande. Anspråket på de stora budgetposterna i investeringsbudgeten redovisas i tabellen nedan.

| Budgetposter  | Bedömd kostnad (tKr) |
|---|----------------------|
| Trygg i trafiken samt Säkra skolvägar                 | 5 170                |
| Belysningsförnyelse                                   | 565                  |
| Trafiksignaler och övriga trafiksäkerhetsanpassningar | 550                  |

### 4.2 Mätning av resultatet

För att säkerställa att utvecklingen går i rätt riktning bör åtgärderna utvärderas ordentligt. Trafik- och fastighetskontoret arbetar kontinuerligt med att utveckla utvärderingsmetoden.

En viktig del i detta är att följa upp den trafikmätning som genomfördes under hösten 2017 med en likvärdig mätning år 2020, dvs. året efter byggnationerna i åtgärdsförslaget har färdigställts. 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 Viby.

## 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 använder systemet och de som utformar det. 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.
- Cykelhjälm användning.
- 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 hänsynmålet. Funktionsmålet fokuserar på tillgänglighet och utvecklingskraft. Det syftar till att ge alla medborgare en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Hänsynmålet 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 framför bilarnas framkomlighet. 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 dödas 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 högst 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 oerhört 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”, ska 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 högt.

I nulägesanalysen framkommer att en stor del av de boende i Viby anser att gång- och cykeltrafik ska prioriteras framför biltrafik. 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 regel efterlevnad. 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 primärt 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 Viby. Detta är något som har efterfrågats starkt i den medborgardialog som har genomförts i form av en webbenkätundersökning och ett dialogmöte.

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

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 även koncentrerade till gator som är viktiga skolvägar. Det ger möjlighet för barn och föräldrar att gå och cykla till skolan, vilket ytterligare minskar risken för trafikolyckor på dessa gator.

Åtgärderna i åtgärdsförslaget bygger till stor del på de synpunkter som har framförts av de boende i Viby. Det gäller bland annat placeringen av övergångsställen samt hastighetsdämpande åtgärder.

Åtgärdsförslaget förväntas därför ha medelgod effekt på upplevelsen av medborgarinflytande, 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. Annars finns en risk att de boende känner att deras delaktighet minskar.