



Trafikutredning
norra Tyresö centrum etapp 3

Trafikutredning norra Tyresö centrum etapp 3

Datum	2016-02-09
Uppdragsnummer	1320017800
Utgåva/Status	Granskningskopia

Emil Frodlund
Uppdragsledare

Emil Frodlund
Handläggare

Anna Le Moine
Granskare

Ramboll Sverige AB
Box 17009, Krukmakargatan 21
104 62 Stockholm

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Unr 1320017800 Organisationsnummer 556133-0506

Sammanfattning

På uppdrag av White Arkitekter har Ramböll tagit fram denna trafikutredning som ska utgöra underlag för detaljplan gällande *norra Tyresö centrum etapp 3*.

Trafikutredningen innehåller en analys av framtida trafikflöden och anslutningar, parkeringssituation, tillgänglighetsfrågor och trafiksäkerhet i det aktuella planområdet. De i dagsläget tillgängliga underlagen för områdets exploatering utgör basen för analyserna och rekommendationerna i denna trafikutredning.

Allmänt leder en återhållsam strategi för bilparkering till lägre boendekostnader och skapar möjligheter för fler bostäder och verksamheter, vilket i sig innebär ett ökat stadsliv och ökade skatteintäkter. Kommunen bör därför aktivt medverka till att innovativa parkeringslösningar väljs för att främja en sådan utveckling.

Ramböll föreslår att besöksparkeringen, vilken utgör 10 % av boendeparkeringen, tillåts förläggas längs gatumark. Anledningen är dels för att denna typ av parkering bättre lämpar sig längs gatan eftersom den behöver vara mer orienterbar och lättillgänglig, dels för att denna lösning skulle innebära minskat behov av garageytor vilket i sin tur skulle kunna leda till lägre boendekostnader.

Bostadsrättsföreningen Gösens fastigheter ingår i nuläget inte i områdets stadsutvecklingsplan. Dock behöver föreningens parkering och lokala körvägar få en annan anslutning till kommunens gatunät när områdets gatustruktur förändras. Ramböll föreslår att en ny in- och utfart till föreningen ordnas vid Bollmoravägen. Detta skulle leda till att Simvägens trafik minskar med 400 fordon/dygn jämfört med idag.

Korsningen Bollmoravägen/Simvägen har idag dålig överblickbarhet och saknar övergångsställen i tre tillfarter. Korsningen bör utformas på ett trafiksäkrare sätt men med tanke på närheten till korsningen Bollmoravägen/Tyresövägen rekommenderar Ramböll att korsningarna detaljstuderas i en gemensam trafiksimulering för att bättre kunna utreda val av framtida utformning.

Innehållsförteckning

1.	Bakgrund och syfte	5
2.	Förutsättningar	5
2.1	Parkering dagsläge	5
2.2	Parkeringsbestämmelser	6
2.3	Gaturum	8
2.4	Exploateringsgrad	9
3.	Analys	10
3.1	Trafikstruktur	10
3.2	Korsningspunkter med Bollmoravägen	12
3.3	Parkering och angöring	14
3.4	Trafiksäkerhetsanalys med fokus på gång- och cykeltrafik.....	16
4.	Rekommendationer för fortsatt arbete.....	17
5.	Referenser	18

1. Bakgrund och syfte

Bebyggelsen i Tyresö centrum härstammar från 1960-talet och utgör en spridd struktur där stora ytor idag utgörs av markparkeringar. Den allt högre efterfrågan på bostäder i Stockholmsregionen har bidragit till att Tyresö kommun har valt att stadsutveckla området. 2006 påbörjades arbetet för att planera för mer bostäder och verksamheter i området och i december 2013 antogs ett kvalitetsprogram som utgör ett vägledande stöddokument för detaljplanearbetet. Denna trafikutredning omfattar områdets nordligaste del och avgränsas av den nya detaljplanen för *norra Tyresö centrum etapp 3*. Trafikutredningen kommer att utgöra underlag för den nya detaljplanen och innehåller en analys av framtida trafikflöden och anslutningar, parkeringssituation, tillgänglighetsfrågor och trafiksäkerhet i det aktuella planområdet.

Trafikutredningen är uppdelad i tre delar där den första delen beskriver givna förutsättningar. Där redogörs för kvalitetsprogrammets mål samt aktuella regler och rekommendationer som rör trafikplaneringen. Därefter analyseras planerna för områdets exploatering i fråga om trafikflöden, parkering och trafiksäkerhet. Avslutningsvis presenteras ett antal rekommendationer för det kommande planarbetet utifrån analysavsnittet.

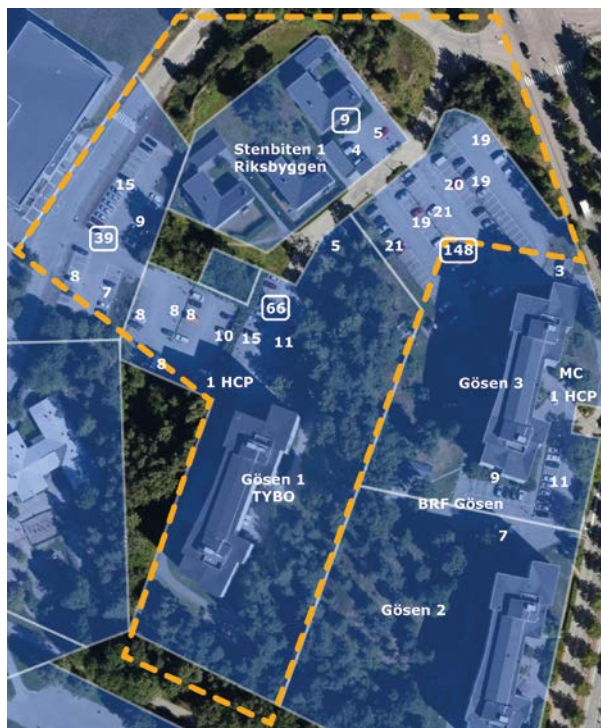
2. Förutsättningar

2.1 Parkering dagsläge

En inventering av dagens parkeringssituation har genomförts för att kunna kartlägga vilket parkeringsbehov som behöver införlivas med den framtida bebyggelsen. Biltrafik kräver att stora ytor tas i anspråk, dels för att tillfartsvägarna behöver dimensioneras efter trafikökningen och dels områdets parkeringsmöjligheter vilket i hög grad påverkar exploateringsgraden. Kort sagt, en återhållsam plan för parkering skapar utrymme för fler bostäder och verksamheter utan att mycket mark behöver tas i anspråk.

Gösen 1 som ägs Tyresö Bostäder, TYBO, omfattar i dagsläget 66 parkeringsplatser. Gösen 1 planeras få en förändrad tomtgräns och en ny byggnad planeras i den norra delen av tomten. I diskussionerna mellan TYBO och kommunen har man begärt att 56 p-platser ska ordnas för de boende i den befintliga byggnaden.

Parkeringarna inom BRF Gösens område påverkas i dagsläget inte av den nya detaljplanen då det saknats intresse från föreningen att delta i områdets stadsutveckling. På föreningens mark finns idag 148 p-platser och månadskostnaden är 250 kr per plats. Enligt BRF Gösens hemsida är det för närvarande ingen kö till p-platserna.



Antal bilparkeringar i dagsläget.

2.2 Parkeringsbestämmelser

Nedan beskrivs ett antal olika begrepp och regelverk som har betydelse för val av parkeringslösningar i området.

Parkering kvartersmark

I plan- och bygglagen finns krav gällande ordnande av parkering på obebyggda tomter och "ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd." "Tomten ska ordnas så att på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon" (Plan- och bygglag 2010:900). Enligt områdets parkeringsstrategi ska "boendeparkering rymmas inom bostadskvarteret, i huvudsak genom att garage anläggs." "Garageinfarter och platser för lastning och lossning ska om möjligt lokaliseras till de mindre lokal gatorna." (Parkeringsstrategi för norra Tyresö centrum, 2014, s. 11)

Gatuparkering

I kvalitetsprogrammet anges att "besöks- och korttidsparkering planeras på gata" (Kvalitetsprogram för norra Tyresö centrum, s. 28). I parkeringsstrategin anges också att gatuparkeringarna ska integreras med vegetation för att inte dominera gatubilden (Parkeringsstrategi för norra Tyresö centrum, 2014, s. 11).

Boendeparkering

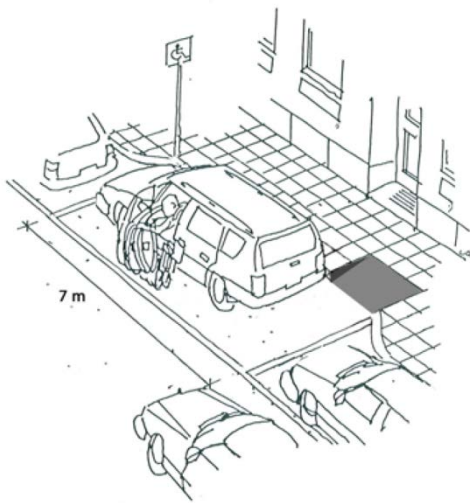
Enligt parkeringsstrategin för norra Tyresö centrum ska flerbostadshus omfattas av normen 7 bilplatser per 1 000 kvm BTA (bruttoarea), varav 10 % avser besöksparkering. För smålägenheter, ca 30 kvm BOA (boarea) eller mindre, gäller 4 bilplatser per 1 000 kvm BTA (Parkeringsstrategi för norra Tyresö centrum, 2014, s. 8). Parkeringsnormen kan reduceras med 20 % vid etablering av bilpool under förutsättning att ett antal kriterier uppfylls. Strategin nämner också tre andra åtgärder som ytterligare kan reducera parkeringsnormen; särskild prissättningsmodell för parkering, åtgärder som ökar cykelns attraktivitet jämfört med bilens eller andra åtgärder som innebär ett minskat behov av bilparkering (Parkeringsstrategi för norra Tyresö centrum, 2014, s. 10).

Besöksparkering

Besökande till bostadshusen omfattas av parkeringsnormen för boendeparkering. För handels lokaler gäller 10 bilplatser per 1 000 kvm BTA och för kontor 6 bilplatser per 1 000 BTA (Parkeringsstrategi för norra Tyresö centrum, 2014, s. 8).

Parkering för rörelsehindrade

Boverkets byggregler förskriver att "en angöringsplats för bilar ska finnas och en parkeringsplats för rörelsehindrade ska kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus" (BBR 3:122). Kommunen kräver också att "vid större gemensamma parkeringsytor ska följande gälla: vid mer än tio platser och mindre än hundra platser ska fem procent vara anpassade för rörelsehindrade, dock minst två platser" dessutom ska en av platserna ha bredden fem meter för att klara en utfälld ramp, men enligt Boverkets allmänna råd gäller "breddmättet kan minskas om gångytan bredvid kan tas i anspråk eller om parkeringsplatser för rörelsehindrade finns bredvid varandra" (BFS 2011:5). Längden på handikapplatsen utmed en gata bör vara minst 7 meter lång och gångbanans kantsten bör anpassas så att den lämpar sig för en rullstolsburen bilförare.



Typskiss för handikapparkering hämtad ur Tyresös kommuns tillgänglighetshandbok.

Angöring

Kommunen rekommenderar att "angöringsplats för taxi eller färdtjänst för att hämta eller lämna personer med funktionsnedsättningar bör anordnas inom 10 meters gångavstånd från entré" (Tillgänglighetshandbok, Tyresö kommun 2012, s. 111).

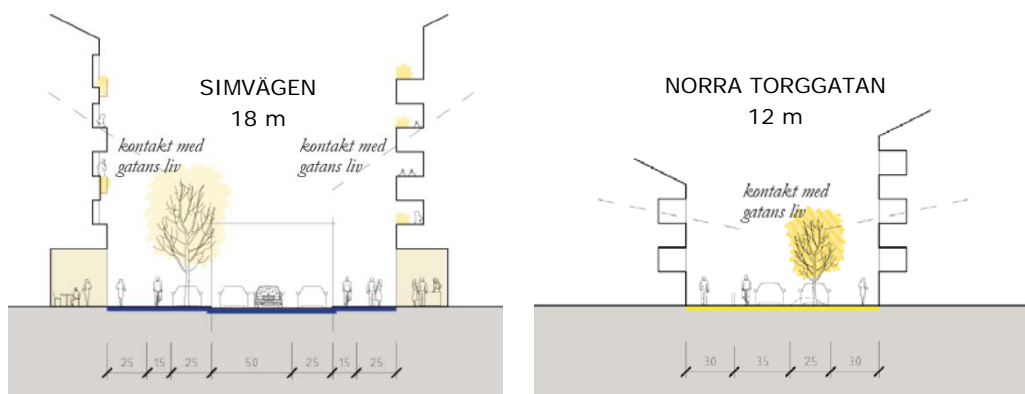
Cykelparkering

I parkeringsstrategin fastställs minsta antalet cykelparkeringsplatser för områdets olika funktioner. Cykelparkeringsnormen varierar mellan 30 och 45 platser per 1 000 BTA (Parkeringsstrategi för norra Tyresö centrum, 2014, s. 8). Vidare fastslås att "minst hälften av cykelparkeringarna ska vara varmbonade för vinterförvaring" och att "minst en cykelpump och utrymme för boende att utföra mindre cykelreparation ska finnas inom varje kvarter. Inom varje exploatering ska varmbonad vinterförvaring och lättillgänglig, väderskyddad utomhusparkering anordnas" (Parkeringsstrategi för norra Tyresö centrum, 2014, s. 11).

2.3 Gaturum

I kvalitetsprogrammet anges att området "ska utformas med utgångspunkt från de gående. Gatorna ska utformas med prioritet för gång och cykel så att en säker, trygg och tillgänglig miljö skapas". Vidare anges att "gaturummen utformas som vistelserum med stor andel blandtrafik. Gående och cyklister, de oskyddade trafikanterna, ges högsta prioritet. Prioriteringen av trafikslagen ska utformas i enlighet med trafikhierarkin [1. gående och cyklande, 2. kollektivtrafik, 3. gemensamma färdstätt, 4. egen bil]. Korsningspunkter mellan fordonstrafik och

gångtrafik är fysiskt hastighetssäkrade eller upphöjda så att biltrafiken kör upp på de gåendes nivå” (Kvalitetsprogram för norra Tyresö centrum, 2015, s. 23, 28). I kvalitetsprogrammet presenteras också principsektioner. Denna trafikutredning omfattar Simvägens sektion och det småskaliga gatunätet, gårdsgatorna, som i detta fall främst rör Norra Torggatans sektion. Simvägen är den nordsydliga länken genom planområdet och huvudstråk för fordonstrafiken längs denna del. Gatan ska planeras så att den även kan rymma en framtida busslinje.



Föreslagna sektioner i kvalitetsprogrammet.

2.4 Exploateringsgrad

Exploateringsgraden bestäms i första hand av tätheten mellan byggnaderna och dess höjd. Kvalitetsprogrammet anger en sammanhållen femvåningsstruktur i syfte att skapa en stadsmässighet och samtidigt behålla den mänskliga skalan. En annan viktig faktor som påverkar möjligheten till att skapa ytor för bostäder och verksamheter är parkeringsnormen. Eftersom anordnade av garageparkering höjer byggkostnaden med 250 000–450 000 kr per p-plats påverkar kommunens parkeringsnorm i högsta grad lägenheternas boendekostnad. Tyresö kommun ger möjlighet att reducera p-normen genom att fastighetsägaren erbjuder alternativa mobilitetstjänster för de boende. Under förutsättning av ett antal kriterier uppfylls kan reduktion upp till 20 % erhållas vid etablering av bilpool. Parkeringsstrategin nämner också andra åtgärder som ytterligare kan reducera p-normen; särskild prissättningsmodell för parkering, åtgärder som ökar cykelns attraktivitet jämfört med bilens eller övriga åtgärder som innebär ett minskat behov av bilparkering. I tabellerna på nästa sida presenteras kvarterens planerade exploateringsmöjligheter i form av underskott eller överskott på uppfyllande av p-

normen. Röda negativa siffror innebär att exploateringsgraden behöver sänkas för att passa gällande p-norm. Positiva tal medför att mer ytor för bostäder och verksamheter kan skapas inom kvarteret.

Utöver att reducera parkeringsnormen har Ramböll även sett över möjligheten att exkludera besöksparkeringen, vilket motsvarar 10 % av boendeparkeringen enligt parkeringsstrategin. Detta scenario benämns besöks-p i gata. Utöver dessa alternativ finns även möjlighet att genomföra olika åtgärder för ett minskat behov av bilparkering.

TYBO Gösen 1		
P-krav bef. Gösen 1	56	
BTA smålgh 6 530 kvm	26	
Garageplatser	67	
BTA kontor 150 kvm	1	
Ingen boende-p i gata	-15	+1
Besöks-p i gata	-7	+8

Riksbyggen kv 15		
BTA lgh 7 470 kvm	52	
BTA lokaler ca 528 kvm	5	
Garageplatser	0	
Ingen boende-p i gata	-52	-42
Besöks-p i gata	-47	-37

Riksbyggen kv 13		
BTA lgh 7 880 kvm	55	
Garageplatser	52	
BTA lokaler 537 kvm	5	
BTA kontor 1 073 kvm	6	
Ingen boende-p i gata	-3	+8
Besöks-p i gata	+2	+12

Kvarterens bilparkeringsbehov i antal platser utifrån olika scenarier. Gröna fält representerar värdena då reducerat p-tal tillämpas (med en reduktion på 20 %).

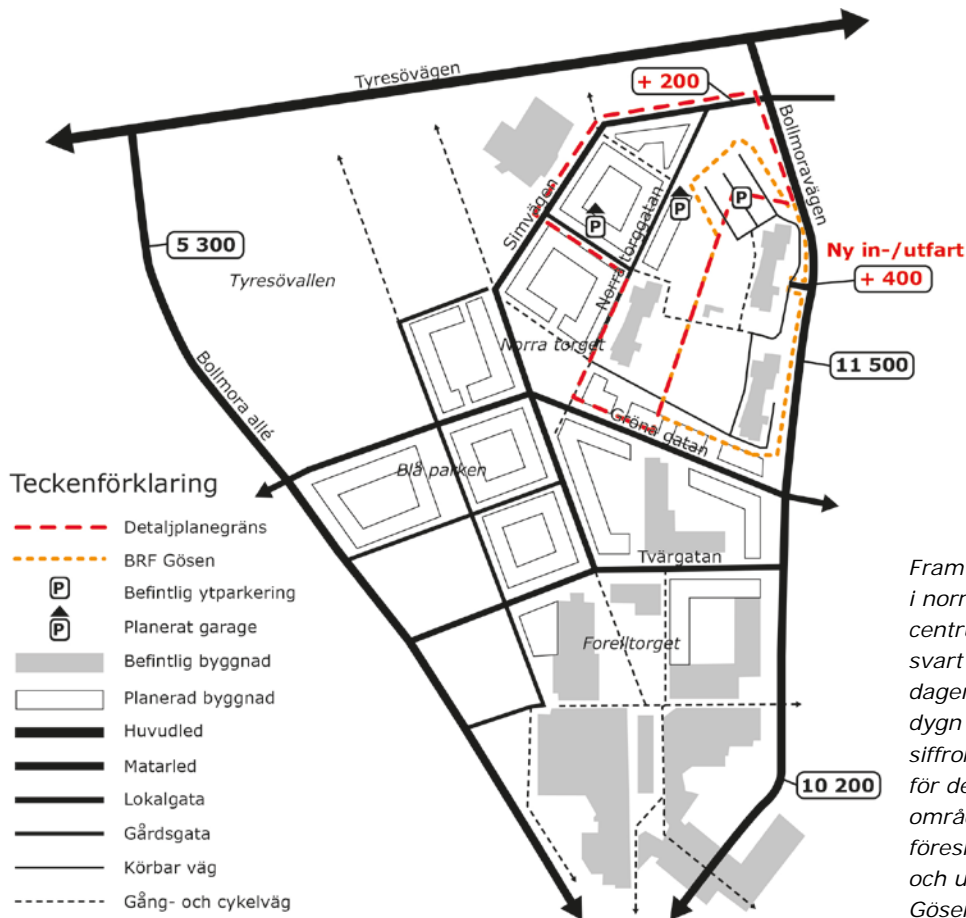
3. Analys

3.1 Trafikstruktur

Etappens detaljplaneområde omfattar norra Tyresö centrums nordligaste del närmast Tyresövägen. Korsningen mellan Bollmoravägen och Simvägen utgör den naturliga in- och utfarten för biltrafiken till det aktuella planområdet. De andra delarna av norra Tyresö centrum använder främst Tvärgatan, som enligt kvalitetsprogrammet pekats ut som områdets huvudgata. Gröna gatan tar hand om

viss biltrafik, men fungerar främst som det öst-västliga cykelstråket genom området. Simvägen utgör den nordsydliga axeln för planområdets bil- och cykeltrafik. Simvägen har också en viktig funktion för besökare till Tyresövallen och Aquarena. Trafikflödena till evenemang är ofta koncentrerade vid vissa tider, främst kvällar och helger. Det är därför inte troligt att denna trafik påtagligt påverkar rusningstrafiken under för- eller eftermiddagen när arbetsresorna är som flest.

Ramböll har gjort en uppskattning av trafikstringen för det aktuella detaljplaneområdet samt för BRF Gösen. Biltrafiken i ett område kan antas med utgångspunkt i antalet parkeringsplatser. Varje parkeringsplats för boende och kontor antas generera 2,5 trafikrörelser per dygn. Parkeringsplatser för handel antas generera 10 rörelser per dygn. Detta skulle innebära ett tillskott på 600 fordon/dygn för detaljplaneområdet. BRF Gösens parkering antas alstra 400 fordon/dygn vilka skulle komma att flyttas från Simvägen till Bollmoravägen vid uppförandet av en ny in- och utfart där. Detta medför att nettoökningen av biltrafiken på Simvägen skulle uppgå till 200 fordon/dygn.



Planerna för det nya kvarter som angränsar till det aktuella planområdet invid Norra torget och Simvägen har inte inkluderats i detta skede. Kvarteret ligger centralt i norra Tyresö centrum och alla områdets in- eller utfartsvägar är tänkbara att ta hand om trafiken till detta kvarter. Bebyggelsen i den mellersta och södra delen av centrum antas i första hand använda Tvärgatan och omkringliggande lokalgator.

3.2 Korsningspunkter med Bollmoravägen



Dagens korsning mellan Bollmoravägen och Simvägen är oöverskådlig.

I dagsläget utgör Simvägen/Bollmoravägen en fyrvägskorsning med väjningsplikt för utfarterna från Simvägen och den motstående Siklöjevägen. Korsningen Bollmoravägen/Tyresövägen regleras med trafiksignaler, men flödet in på Bollmoravägen utgör en så kallad *fri höger* och regleras endast genom väjningsplikt. Tillskottet av biltrafik längs Simvägen kan begränsas genom att en ny in- och utfart ordnas för BRF Gösen vid Bollmoravägen. Fördelen med denna lösning är att ca 400 dagliga fordonsrörelser flyttas från Simvägen till den nya korsningen med Bollmoravägen. Detta minskar belastningen på sekundärvägen i korsningen Simvägen/Bollmoravägen.

Korsningen Bollmoravägen/Simvägen är idag svåröverskådlig och saknar gång- och cykelpassager i tre av tillfarterna. Enligt kvalitetsprogrammet ska hela området "utformas med utgångspunkt från de gående". Korsningen ligger utanför planområdet men för att de nya gång- och cykelbanorna ska kunna knytas an till omkringliggande struktur rekommenderas att gång- och cykeltrafiken ges möjlighet att korsa alla tillfarter i korsningen.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt behöver fordonens hastighet begränsas där oskyddade trafikanter rör sig. En norsk studie visade att den effektivaste åtgärden för att minska antalet olyckor (såväl gåendeolyckor som fordonsolyckor) var att ordna upphöjda övergångsställen. Genom att fysiskt förhindra höga fordonshastigheter kan allvarliga olyckor förebyggas, eftersom en oskyddad trafikant har en övervägande chans att överleva vid en kollisionsolycka om fordonshastigheten är lägre än 30 km/h.

Åtgärd	Procentuell förändring av personskadeolyckor	
	Gåendeolyckor	Fordonsolyckor
Enbart övergångsställe	+28	+20
Signalreglerat övergångsställe	+8	-12
Utbyggnad av klackar	-5	-5
Refug i övergångsställe	-18	-9
Upphöjt övergångsställe	-49	-33

Förändring av personskadeolyckor vid olika åtgärder (Källa: Trafiksikkerhetshåndbok, 1997).

Val av korsningsutformning vid Bollmoravägen/Simvägen och Bollmoravägen/Tyresövägen bör studeras eftersom korsningarna är närliggande och har förhållandevis höga trafikflöden. Genom att detaljstudera dessa korsningarnas kapacitetsbehov i en trafiksimulering kan man bättre kunna värdera olika lösningar. Valet av korsningsutformning påverkar dock inte behovet av fartdämpning för fordonstrafiken vid korsningspunkterna med oskyddade trafikanter.



Föreslagen plats för ny ut- och infart till BRF Gösens område.

Bostadsrättsföreningen Gösens lokala vägnät utgörs av smala men körbara vägar längs huskropparna. Idag används en mindre tvärgata till Simvägen för in- och utfart till föreningens område. Den vägen kommer i framtiden inte att kunna användas och därför behöver in- och utfarten till BRF Gösen lösas på ett annat sätt.

Ramböll föreslår att en ny in- och utfart till bostadsrättsföreningen ordnas längs Bollmoravägen vid den plats där övergångsstället idag är beläget utanför BRF Gösens norra huskropp. Platsen har ett mer fördelaktigt läge än korsningspunkten Simvägen/Bollmoravägen, eftersom primärvägen där är utformad med enkla körfält och hastighetsbegränsningen är 30 km/h, vilket skulle underlätta utkörning från föreningens område.

3.3 Parkering och angöring

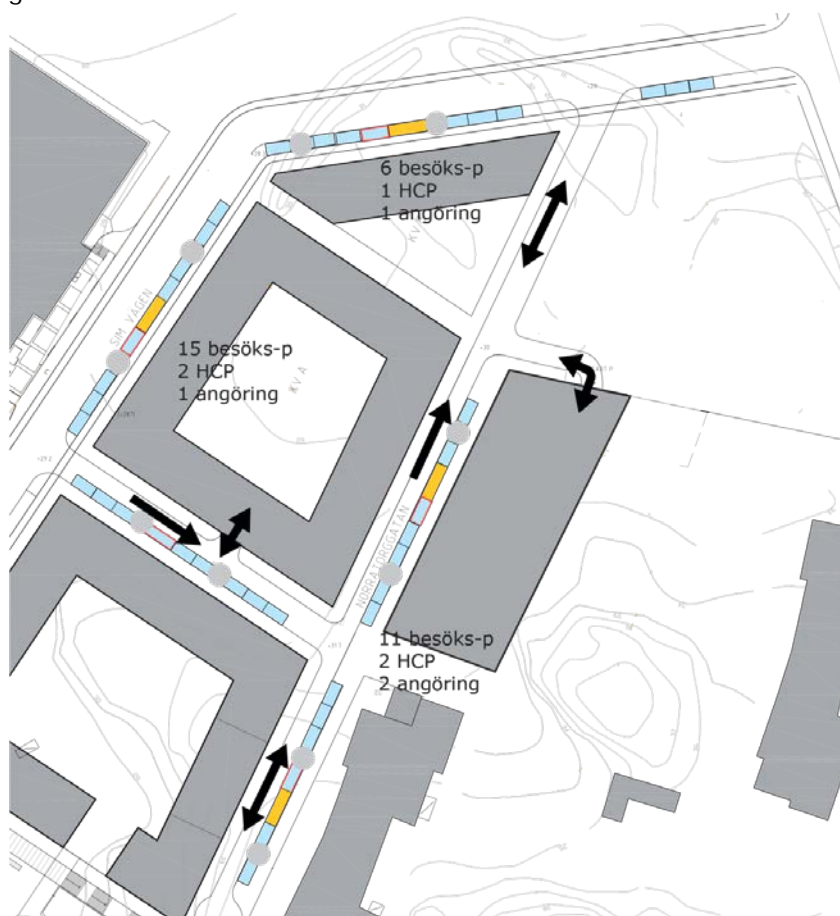
Uppställningsbehov längs gatorna utgörs dels av varustransporterna och leveranserna till lokalerna i byggnadernas bottenvåningar och dels av angöring för sopbilar och sjukvårdstransporter. Utöver denna angöring anger också parkeringsstrategin en p-norm för parkering gällande fastigheternas lokaler och kontor. Som tidigare nämnts föreslår Ramböll att besöksparkeringen för de boende förläggs längs gatumark. Två p-platser för rörelsehindrade behöver också frigöras vid varje kvarter. Dessa platser ska ordnas 25 m från bostädernas eller lokalernas entréer. Det rekommenderas att angöringsplatsen för färdtjänst finns inom 10 m från entré enligt tillgänglighetshandboken. P-platserna för människor med funktionsnedsättning bör ha en längd av 7 m för att en rullstol ska kunna passera bakom. En av platserna för rörelsehindrade bör dessutom ha bredden 5 m, men bredden kan enligt Boverket minskas om gångytan bredvid kan tas i anspråk. Detta är möjligt i området. Genom att förlägga platserna i anslutning till lastzoner/angöringsplatser skulle man också kunna tänka sig att detta buffertområde kan samutnyttjas. Nedan presenteras en tabell för behov och möjlighet till antalet gatuparkeringar för kvarteren.

	Bostad	Lokal	Möjliga	Status
TYBO	9	1	11	+1
Riksbyggen kv 13	6	11	13	-2
Riksbyggen kv 15	5	0	6	+1

Kvarterens behov för antal parkeringsplatser och möjlighet till anordnande av dessa längs gatan.

Nedan presenteras ett förslag på trafikföring för detaljplanens område. Simvägen utgör genomfartsgatan och föreslås få parkering och angöring längs den östra sidan. I kvalitetsprogrammet anges en sektionsskiss med dubbelsidig parkering och körbanebredden 5,0 m. Det är dock inte möjligt att klara dubbelriktad busstrafik med hänsyn till Trafikverkets dimensionerade trafiksituationer DTS. För att uppnå utrymmesklass C, vilket kan accepteras här eftersom cykeltrafiken är separerad och hastigheten låg, bör körbanans bredd vara 6,0 m förutsatt att enkelsidig parkering ordnas (VGU 2012: 180 s. 39, 56, VGU 2012: 199 s. 27). Med tanke på körfältsbredden bör hastigheten längs Simvägen vara max 30 km/h.

De mindre gatorna i området benämns i kvalitetsprogrammet som gårdsgator och planeras vara enkelriktade. Gårdsgata var tidigare synonymt med regleringen för gångfartsområde, vilket betyder att fordon kan köra där men bara på de gåendes villkor. Ett gångfartsområde ska vara utformat så att gående kan utnyttja hela gaturummet. Fordon ska inte kunna köra fortare än gångfart och de har dessutom väjningsplikt mot de gående. Parkering tillåts endast vid markerade platser. Denna reglering uppfyller kvalitetsprogrammets mål om en trafikmiljö på de gåendes villkor.



Förslag på trafikföring, gatuparkering och angöring för planområdet.

Vid två platser längs Norra Torggatan föreslås att dubbelriktad trafik tillåts. Det gäller dels den södra delen som avslutas med en vändplan. Denna del är tillräckligt lågt trafikerad för att dubbelriktning kan accepteras trots att gatan där endast har ett körfält. Norra Torggatan föreslås också anpassas för dubbelriktad trafik från garageutfarten vid TYBO:s nya byggnad fram till Simvägen. Här bör dock skapas utrymme så att två fordon kan mötas.

3.4 Trafiksäkerhetsanalys med fokus på gång- och cykeltrafik

Målet att norra Tyresö centrum ska prioritera de oskyddade trafikanterna är en viktig riktlinje som bör genomsyra hela planeringsarbetet. Den viktigaste åtgärden för att uppfylla detta krav är att se till att fordonens hastighet är fysiskt hindrade att köra fortare än 30 km/h. I kvalitetsprogrammet anges att övergångsställen bör utföras upphöjda så att gående rör sig på samma nivå. Om upphöjda övergångsställen ordnas i samtliga korsningstillfarter förbättras gåendes framkomlighet samtidigt som fordonens hastighet dämpas, vilket leder till ökad trafiksäkerhet för alla.

Gångfartsgatorna bör få en kontrasterande utformning jämfört med resten av gatunätet så att den skilda trafikordningen synliggörs. Körbanans beläggning bör signalera så att fordonen ska hålla maximalt gånghastighet.

Med hänsyn till nivåskillnaden mellan Norra Torggatan och Gröna gatan kommer denna gata inte utgöra ett viktigt cykelstråk. Det bör dock övervägas om de enkelriktade gatorna ska utformas som förbud mot infart med motorfordon för att möjliggöra cykeltrafik i motsatt köriktning. Denna modell provas på flera platser i Stockholms innerstad. Man kan också tänka sig att omfördela utrymme, genom att minska gångbanornas bredd, så att en motriktad cykelbana kan ordnas utmed körbanan.

4. Rekommendationer för fortsatt arbete

Kommunen bör medverka till att exploatörerna utnyttjar möjligheten till reducerade p-tal för att gynna utvecklingen mot en större andel hållbara transporter. Lägre p-tal för bilparkering innebär lägre boendekostnad och möjliggör större exploatering. Ju fler boende desto större underlag för Tyresö centrums handel och utbud av kollektivtrafik, vilket skapar mervärde för alla kommuninvånare.

Exploatörerna och sin sida behöver kompensera för reducerade p-tal genom att på ett tidigt stadium planera för andra transportalternativ till egen bil. Kriterier för bilpoolslösningar finns redan i parkeringsstrategin. Där anges att medlemskap ska garanteras i minst 5 år, att kostnaden ska ingå i avgiften/hyran, att betydande marknadsföring sker samt att de attraktivaste platserna i garaget ska reserveras för bilpoolen. Andra mobilitetstjänster som kan övervägas är också om man ska anlägga cykelrum i markplan med automatiska dörröppnare eller säkerställa tillgång till transportcyklar eller ordna rum för cykelverkstad med luftpump.

Rambölls trafiklösning innebär att en ny in- och utfart för BRF Gösen ordnas vid Bollmoravägen vilket skulle avlasta Simvägen. Dagens korsning Bollmoravägen/Simvägen har stora brister, dels i dålig överblickbarhet för fordonstrafiken, dels i avsaknad av övergångsställen i tre tillfarter. Korsningen har också många körfält i bredd och är utformad med breda svängradier vilket bidrar till dess bristande trafiksäkerhet. Det korta avståndet till korsningen Bollmoravägen/Tyresövägen gör att korsningarna bör detaljstuderas i en gemensam trafiksimulering för att kunna ta ställning till framtida utformning.

Två av de planerade byggnaderna längs Gröna gatan omfattas av detaljplanen för etapp 3. I nuläget saknas dock underlag för denna bebyggelse för att kunna avgöra om trafiken till dessa byggnader ska lösas från Norra Torggatan eller från Gröna gatan. Om en sopbil ska kunna vända vid Norra Torggatans södra ände krävs att körspår tas fram så att vändplanen kan utformas rätt.

5. Referenser

Arkitema/Riksbyggen aktuella planer, mail daterat 2016-02-01

BRF Gösens hemsida, 2016

Boverket, ALM – Tillgänglighet på allmänna platser BFS 2011:5

Boverkets byggregler, BBR 3:122

Kvalitetsprogram för norra Tyresö centrum, Tyresö kommun, 2015

Parkeringsstrategi för norra Tyresö centrum, Tyresö kommun, 2014

Plan- och bygglag 2010:900

Program för förnyelse och utveckling av Tyresö centrum, 2007

Tengbom/TYBO aktuella planer, mail daterat 2016-02-01

Tillgänglighetshandbok, Tyresö kommun 2012

Trafikförordning 1998:1276

Trafikplan Norra Tyresö Centrum - PM 2015:39, Trivector, 2015

Trafikverket VGU – råd för vägars och gators utformning, 2012:180

Trafikverket VGU – begrepp och grundvärden, 2012:199