



Åtgärdsprogram

Täbyvägen – Enebybergsvägen



Tillsammans kan vi åstadkomma en förbättring!

Danderyds kommun och Täby kommun är en del av den växande Nordostregionen. I takt med att befolkningen och antalet arbetsplatser ökar ställs ökade krav på transportsystemet. Redan idag finns brister i transportsystemet och dessa kommer att förvärras om inte åtgärder vidtas som gynnar ett hållbart resande.

Stråket Täbyvägen–Enebybergsvägen är ett viktigt lokalt och delregionalt kollektivtrafikstråk som binder samman Vallentuna i norr med tunnelbanan i Danderyd. Längs stråket färdas dessutom en stor mängd bilresenärer och ett växande antal cyklister.

Under morgonens rusningstrafik uppstår stora framkomlighetsproblem längs stråket både för kollektivtrafik och för biltrafik. Därför har Danderyds kommun och Täby kommun tillsammans tagit fram ett gemensamt åtgärdsprogram för stråket Täbyvägen–Enebybergsvägen. Syfte med åtgärdsprogrammet är att genomföra och utreda ett antal åtgärder som bidrar till förbättrad framkomlighet längs med stråket. Åtgärderna i programmet avser förbättringar i den fysiska miljön och insatser som uppmuntrar invånare att prova andra resealternativ. Åtgärdsprogrammet avser tidsperioden 2020 till 2025.

Åtgärdsprogrammet bygger på resultaten från rapporten Stråkstudie Täbyvägen- Enebybergsvägen som finns att läsa på taby.se och danderyd.se.

Det är mycket positivt att vi har etablerat ett gemensamt arbetssätt för stråket Täbyvägen–Enebybergsvägen som bidrar till en helhetssyn kring nödvändiga åtgärder. Vi ser fram emot ett fortsatt gott samarbete för att öka framkomligheten i stråket Täbyvägen - Enebybergsvägen. Tillsammans kan vi åstadkomma en förbättring!

Johan Algernon (M)

*Ordförande stadsbyggnadsnämnden
Täby kommun*

Bengt Sylan (L)

*Ordförande Tekniska nämnden
Danderyds kommun*



Innehåll

Sammanfattning	5
Åtgärdsprogram 2020–2025	6
1. Tänk om	7
2. Optimera	8
3. Bygg om	9
4. Bygg nytt	10
Så här har vi arbetat	10
Principer för en förbättrad framkomlighet	11

Tjänstemannastyrgrupp

Enhetschefer på avdelningen Teknik och samhällsservice (Catarina Ericsson, Peter Forsberg, Kenth Smitt, Marlene Thelandersson, Sara Dahlgren) samt anläggningschef på Danderyds kommun (Lena Rasmusson)

Projektgrupp

Anna Bruzaeus, projektledare, Täby kommun
 Håkan Söderblom, projektmedlem, Täby kommun
 Anders Stenfelt, projektmedlem, Täby kommun
 Vivian Erixon, projektmedlem, Danderyds kommun
 Lena Rasmusson, projektmedlem, Danderyds kommun
 Björn Borg, projektmedlem, Arriva
 Leon Boman, projektmedlem, Arriva
 Lisa Wentzel, projektmedlem, trafikförvaltningen inom Region Stockholm

Konsult

Hannes Englesson, uppdragsledare, Trivector Traffic
 Michael de Lange, utredare, Trivector Traffic

© Danderyds kommun och Täby kommun
 Antagen av stadsbyggnadsnämnden i Täby kommun
 2020-08-25 och av Tekniska nämnden i Danderyds kommun 2020-09-02

Foto: Sören Andersson om inget annat anges

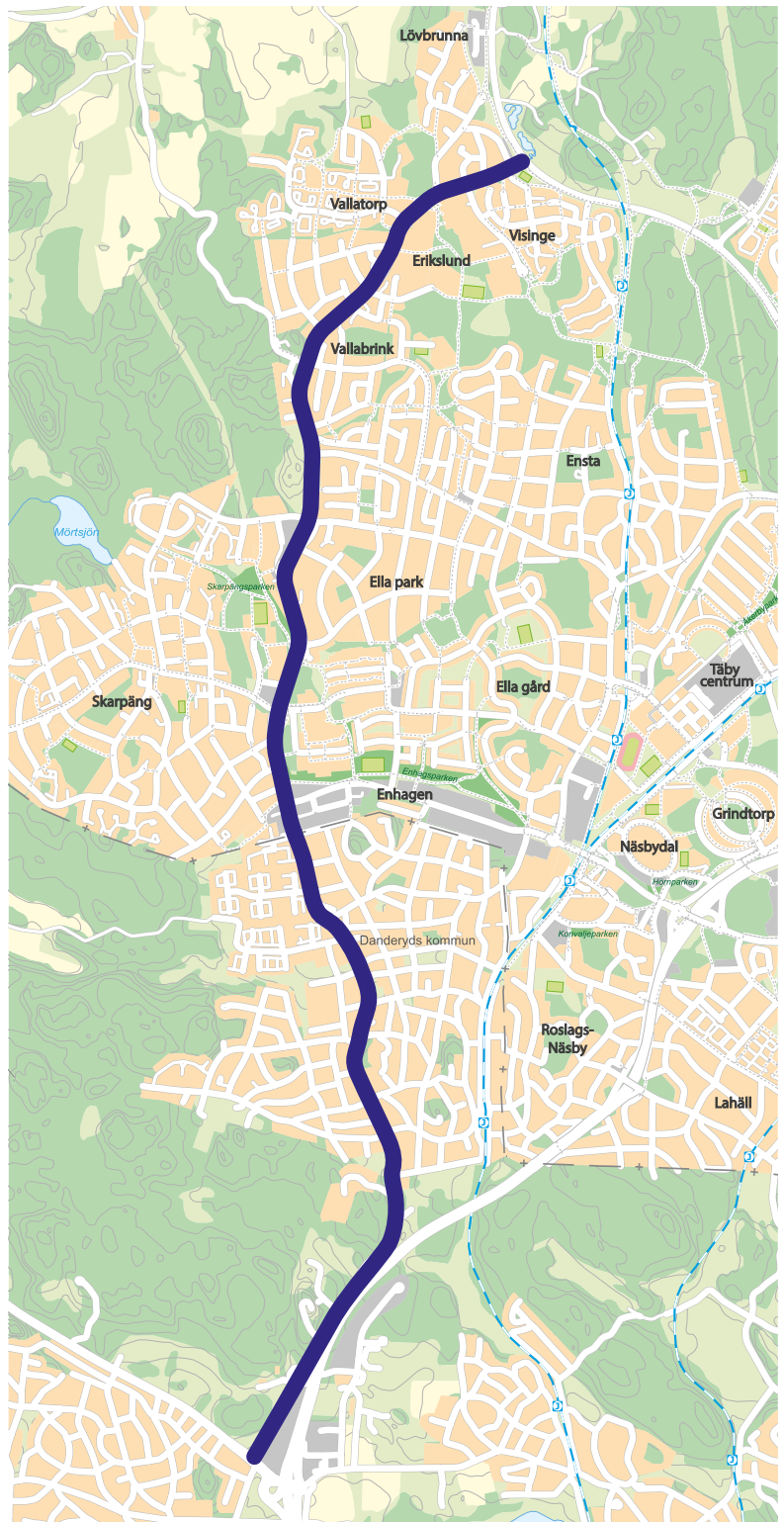
Sammanfattning

Stråket Täbyvägen–Enebybergsvägen är totalt drygt sju kilometer långt och utgör ett viktigt lokalt och delregionalt kollektivtrafikstråk som binder samman Vallentuna i norr med tunnelbanan i Mörby Centrum och vid Danderyds sjukhus. Danderyds sjukhus som ligger strax söder om stråket är idag en viktig bytespunkt med koppling mellan bil-, buss- och spårtrafik för resor vidare mot Sollentuna, Solna och Stockholms innerstad. Utöver en busslinje (nr 611) mellan Vallentuna och Danderyd trafikeras stråket av ett flertal lokala busslinjer som binder ihop Danderyd och Täby. Parallellt längs stråket går Roslagsbanan som förbinder Täby och Danderyd med Stockholms innerstad.

Längs stråket färdas en stor mängd bilresenärer. På Täbyvägen, mellan Bergtopsvägen och Rösjövägen, är dagens trafikflöde relativt konstant. Trafikmängden är högre längs den kortare sträckan mellan Rösjövägen och Enhagsvägen. Efter korsningen vid Enhagsvägen minskar trafikflödet påtagligt fram till Svampvägen, vilket visar att mycket biltrafik svänger in på Enhagsvägen. Sannolikt beroende på att Enhagsvägen är den snabbaste vägförbindelsen till Täby Centrum för boende i områdena Skarpäng, Vallatorp och Enebyberg och utgör också en en koppling till E18. Trafikflödet längs Enebybergsvägen vidare söderut ökar succesivt och är som störst på vägsträckan mellan Danderydsvägen och Santaravägen.

Stråket Täbyvägen–Enebybergsvägen är en del av det regionala cykelnätet. Det regionala cykelstråket löper främst längs Enebybergsvägens östra sida för att sedan till stor del löpa längs Täbyvägens västra sida.

Under morgonens rusningstrafik uppstår stora framkomlighetsproblem längs stråket både för kollektivtrafik och för biltrafik. Därför har Danderyds kommun och Täby kommun tillsammans tagit fram ett gemensamt åtgärdsprogram för stråket Täbyvägen–Enebybergsvägen. Syfte med åtgärdsprogrammet är att under tidsperioden 2020–2025 genomföra och utreda ett



Det studerade stråket

antal åtgärder som bidrar till förbättrad framkomlighet längs med stråket. Åtgärderna i programmet är både av fysisk karaktär och av beteendepåverkande karaktär. Det handlar om åtgärder såsom införa skolvägssamordnare, riktad marknadsföring, skyltning i cykelvägnätet, signalreglering och bussprioritet samt busstrafik Skarpäng–Roslags-Näsby. På längre sikt kan det även bli aktuellt att bygga ett reversibelt busskörfält på en delsträcka av Täbyvägen samt att bygga om korsningen Täbyvägen–Enhagsvägen.



Åtgärdsprogram 2020–2025

Under morgonens rusningstrafik uppstår framkomlighetsproblem längs stråket både för kollektivtrafik och för biltrafik. Därför har Danderyds kommun och Täby kommun tillsammans tagit fram ett gemensamt åtgärdsprogram för stråket Täbyvägen-Enebybergsvägen, som beskrivs i följande kapitel. Åtgärderna är av både fysisk karaktär och av beteendepåverkande karaktär. De är uppdelade enligt den så kallade Fyrstegsprincipen som finns beskriven på sidan 10. I kapitlet beskrivs nyttan för invånarna och de som färdas längs med stråket bland annat i form av restidvinster för bil- och kollektivtrafik. Vid denna typ av restidvinster handlar det ofta om att jaga sekunder. Tidsvinster som i andra sammanhang kan tyckas små är när det handlar om trafik ofta stora. En restidvinst på 30 sekunder är i dessa sammanhang en relativt stor vinst. Uppmot en minut och mer är stora restidvinster.

Respektive kommun kommer att med start i programmet 2020 påbörja arbetet med sina åtgärder som beskrivs nedan. Alla åtgärder kommer att genomföras baserat på nödvändiga fördjupade utredningar, i dialog med trafikförvaltningen samt i mån av budget för respektive år.

1. Tänk om

Steg 1 i fyrstegsprincipen, Tänk om, avser åtgärder som kan påverka behovet av transporter och användandet av trafikinfrastrukturen. Information, samordning, avgifter och resplaner är några exempel på åtgärder som kan inkluderas i detta steg, som till stor del omfattar beteendepåverkande åtgärder. För stråket Täbyvägen– Enebybergsvägen handlar det främst om åtgärder riktade till skolorna i området samt riktad marknadsföring av olika slag i samband med andra åtgärder.

Åtgärd	Beskrivning	Planerat genomförande	Nyttan för invånarna och verksamma i området	Kommun
Skolvägssamordnare	Ett sätt att öka andelen hållbara resor till och från förskolor/ skolor är att aktivt arbeta med skolresor. Det är då lämpligt att utse en skolvägssamordnare på kommunen som ansvarar för och driver dessa frågor.	Under hösten 2020 planerar Täby kommun att skolvägssamordnaren ska starta upp sitt arbete. Arbetet kommer sedan att fortsätta löpande.	De specifika effekterna av att ha en skolvägssamordnare är svår att utvärdera utan bör istället ses som en katalysator för övriga mer specifika åtgärder. För att möjliggöra smidiga processer och samverkan mellan skolor och kommun är samordnaren en förutsättning. En sannolik effekt av detta arbete är reducerat antal skolskjutsresor med bil samt ökad trafiksäkerhet i skolornas närområden.	Täby
Riktad information	Riktad information innebär att mer generellt arbeta med åtgärder för att uppmärksamma och uppmuntra till hållbara resor. Till exempel kan det gå ut på att informera boende i områden längs med stråket, men också bredare inom kommunen, genom utskick.	Denna typ av åtgärd genomförs lämpligen i kombination med andra åtgärder längs med stråket.	Det har inte varit möjligt att uppskatta effekten.	Danderyd och Täby
Gratis prova-på-kort	Färdställen personer väljer att transportera sig på bottnar oftast i ett vanebeteende. En beprövad metod som har gett goda resultat innebär att dela ut prova på-kort till kollektivtrafiken. Detta för att få invånare (ofta vanebilister) att prova på kollektivtrafiken, och till viss del övergå från bilen som huvudsakligt transportmedel till och från arbetet.	Denna typ av åtgärd genomförs lämpligen i kombination med andra åtgärder längs med stråket.	Genomförda tester i andra kommuner visar på en potential till ändrat beteende avseende hur individer reser.	Danderyd och Täby

2. Optimera

Steg 2 i fyrstegsprincipen, Optimera, avser åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Åtgärder i steg 2 är exempelvis signalprioritering, ITS-lösningar, ökad turtäthet, logistiklösningar m.m. För stråket Täbyvägen – Enebybergsvägen handlar det om åtgärder i cykelvägnätet, signalreglering och bussprioritet samt nya sträckningar för kollektivtrafiken.

Åtgärd	Beskrivning	Planerat genomförande	Nyttan för invånarna och verksamma i området	Kommun
Skyltning i cykelvägnätet	Med en genomtänkt skyltning till lokala målpunkter kan cyklister i större uträkning ledas till att passera stråket i de planskilda korsningar som finns idag. På så vis minskar antalet passager i plan över Täbyvägen/Enebybergsvägen, vilket också kan resultera i en bättre framkomlighet för cyklister, såväl som för kollektivtrafiken och bilister.	Åtgärden hanteras inom ramen för Täbys cykelplan. Under 2021 kommer skyltningen att ses över längs med Täbyvägen. Danderyds kommun har redan satt upp cykelvägvisningsskyltar längs Enebybergsvägen under senaste åren.	Bättre förutsättningar för cyklister och färre passager i plan över stråket. Potentiellt bättre framkomlighet för samtliga trafikanter.	Täby
Signalreglering och bussprioritet	Genom att förse dagens signalreglerade korsningar med bussprioritet skapas bättre framkomlighet för bussen. På detta sätt minskar risken för att bussen fastnar i eventuella köer orsakade av trafiksignalen.	Åtgärden föreslås för befintliga signaler längs Enebybergsvägen, både signalreglerade övergångsställen och signalreglerade korsningar. Signalreglerade korsningar föreslås utöver signalprioritering för buss också programmeras så att eventuell köbildning under rusningstid främst uppstår på anslutningsvägar. På så vis minskas risken för köbildning i stråket. Danderyds kommun kommer att genomföra signalprioriteringsåtgärder för busstrafik etappvis efter trafikförvaltningens nya bussavtal som träder i kraft under 2021 och trafikförvaltningen har framtagit det nya systemet för bussprioritet. Synkronisering av de tre trafiksignalerna vid Eneby torg genomfördes i april 2020, dock utan bussprioritet enligt ovan.	34 sekunder i uppskattad genomsnittlig tidsvinst per buss under morgonens max-timme. Förbättrad pålitlighet för busstrafiken.	Danderyd
Busstrafik Skarpäng – Roslags-Näsby	Täby kommun ser idag ett behov av en kollektivtrafik-koppling mellan området Skarpäng, väster om stråket, och Roslags-Näsby, öster om stråket med tågstation till Roslagsbanan. Den nya busstrafiken är då tänkt att gå via antingen Rösjövägen-Byalagsvägen (som linje 614 passerar stråket idag) eller Rösjövägen-Täbyvägen-Enhagsvägen.	Täby planerar att under hösten 2020 intensifierar dialogen med trafikförvaltningen kring kopplingen Skarpäng – Roslags Näsby. Det är trafikförvaltningen som ansvarar för busslinjernas sträckningar.	Bussresenärer i Täby får en minskad upplevd restid oavsett om bussen går via Byalagsvägen eller Enhagsvägen. Bussresenärer i Enebyberg däremot får något längre upplevd restid om befintlig linje 613 dras om vilket medför lägre turtäthet på Enebybergsvägen. Om istället linje 614 och 604 ändras leder de nya linjedragningarna till restidsförbättring för resenärer i Täby. Men det finns däremot inga större restidsförbättringar i för bussresenärer från Enebyberg. Då tidsvinster erhålls vid hög trafikbelastning medför förbättringar också en ökad pålitlighet för busstrafiken, vilket är en viktig aspekt inte minst i detta stråk där bussens körtider kan variera kraftigt.	Täby

3. Bygg om

Steg 3 i fyrstegsprincipen, Bygg om, avser åtgärder som innebär begränsade ombyggnationer. Exempel på åtgärder kan vara breddning, plattformsförlängning, planskilda korsningar med mera. För stråket Täbyvägen – Enebybergsvägen handlar det om exempelvis åtgärder kopplade till cykelvägnätet i stråkets närområde, minskat antal busshållplatser och signalreglering av korsningar.

Åtgärd	Beskrivning	Planerat genomförande	Nyttan för invånarna och verksamma i området	Kommun
Utveckla cykelvägnätet i stråkets närområde	Det befintliga cykelnätet i stråkets närområde är idag inte sammanhängande och intuitivt, vilket skapar mindre bra förutsättningar för att invånarna i större utsträckning ska välja cykeln som färdmedel. Cyklister är idag tvungna att korsa Enebybergsvägen vid flera tillfällen för en cykelresa längs hela stråket.	Åtgärden kommer att hanteras i samband med ny detaljplan för Östra Enebytorp. Detta arbete påbörjas tidigast 2023.	Åtgärden ger bättre förutsättningar i det regionala cykelstråket och färre passager över Enebybergsvägen.	Danderyd
Minska antal hållplatslägen	En viktig faktor för kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen är restiden. Genom att minska ner antalet hållplatser längs med stråket kan restiden för kollektivtrafiken minska. Åtgärden innebär att tre av dagens nio hållplatser i Täby tas bort: <ul style="list-style-type: none"> Anbudsvägen Trädgårdsvägen Ellaparksvägen Två hållplatser tas bort för att ersättas med en ny hållplats. Rostock i Täby och Kryddgårdsvägen i Danderyd tas bort och ersätts med en ny hållplats.	Under hösten 2020 inleds dialogen med trafikförvaltningen. En eventuell ombyggnad kan se tidigast 2021.	Spar uppskattningsvis 118 sekunder i maxtimmen per buss.	Danderyd och Täby
Nya signalerade korsningar	Ett antal korsningar i Täby förses med signalreglering och därtill även bussprioritet. På detta sätt minskar risken för att bussen fastnar i eventuella köer vid respektive korsning. Dessutom programmeras signalerna så att eventuell köbildning under rusningstid främst uppstår på anslutningsvägar. På så vis minskas risken för köbildning i stråket.	Fördjupad utredning med start under hösten 2020. En eventuell ombyggnad kan ske tidigast 2021.	Spar 47 sekunder i maxtimmen samt ger en förbättrad pålitlighet för busstrafiken per buss.	Täby
Cykelparkering vid hållplatser	Att öka utbudet av cykelparkeringar vid hållplatslägena i stråket främjar kombinationsresor cykel/buss och ger bättre förutsättningar för yteffektiva resor längs stråket. Cykelparkeringar med hög standard eftersträvas. Det är också viktigt att säkerställa cykelparkeringar vid både södergående och norrgående hållplatsläge för att undvika onödiga passager över vägen.	Hanteras inom ramen för respektive kommuns Cykelplan för perioden 2020–2024.	Ger bättre förutsättningar för kombinationsresor cykel/buss.	Danderyd och Täby
Reversibelt buskörfält	Ett reversibelt mittförlagt buskörfält utan avbrott på sträckan Fjätursvägen och Enhagsvägen byggs. Buskörfältet används av södergående busstrafik under förmiddagen och norrgående busstrafik under eftermiddagen.	Fördjupad utredning behöver genomföras. En eventuell byggnation bedöms inte ske inom de kommande fem åren.	Omkring 70 sekunders tidsbesparing per buss under morgonens maxtimmen. Förbättrad pålitlighet för busstrafiken och en kostnadsbesparing för att bedriva kollektivtrafik när effektiviteten ökar.	Täby
Ombyggnad av korsning Täbyvägen–Enhagsvägen	Åtgärden syftar till att skapa bättre framkomlighet i korsningen Täbyvägen–Enhagsvägen genom att anlägga en eller två GC-tunnlar.	Fördjupad utredning behöver genomföras. En eventuell byggnation bedöms inte ske inom de kommande fem åren.	Bättre framkomlighet för samtliga trafikanter.	Täby



4. Bygg nytt

Steg 4 i fyrstegsprincipen, Bygg nytt, betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. Exempel på åtgärder kan vara nya järnvägar, förbifarter, ny motorväg, cirkulationsplats, BRT-lösningar med mera. Inga steg 4-åtgärder har föreslagits i detta åtgärdsprogram.

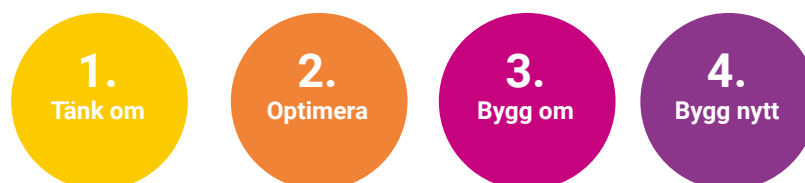
Så här har vi arbetat

För att få fram tänkbara åtgärder för stråket har studien bedrivits i enlighet med Trafikverkets process för åtgärdsvalsstudier. En åtgärdsvalsstudie är ett arbetssätt som sker i olika faser. Det är studier baserade på dialog och med tydlig dokumentation. Studien har de fyra faserna:

1. Initiera
2. Förstår situationen
3. Pröva tänkbara lösningar
4. Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Åtgärder som kommer fram i stråkstudien behöver inte innebära att vi bygger om eller bygger nytt. Med hjälp av en strategi för effektiva och hållbara lösningar, den så kallade *fyrstegsprincipen*, kan vi påverka val av trafikslag och åtgärder redan på idéstadiet.

Fyrstegsprincipen utgår från att transportsystemet ska utformas och utvecklas utifrån en helhetssyn. På så sätt kan vi hitta bästa möjliga åtgärder för att lösa problem eller brister i transportsystemet. Tankbara åtgärder analyseras i fyra steg. I första hand genom att påverka behovet av transporter, i sista hand genom nybyggen.



Figur 1 Fyrstegsprincipen. Källa: trafikverket.se

Åtgärderna i programmet är indelade i enlighet med fyrstegsprincipen.



Principer för en förbättrad framkomlighet

Att förbättra framkomligheten i transportsystemet kan resultera i både positiva och negativa effekter beroende på vilket transportslag som gynnas. Inducerad trafik är ett begrepp som innebär att trafikmängden ökar om utbudet ökar. Det innebär att om framkomligheten för biltrafiken längs stråket förbättras kommer också mer biltrafik attraheras till stråket. Detta är relevant att beakta, inte minst eftersom stråket kan fungera som "smitväg" för bilister på närliggande E18 under de tider när trafiksituationen är ansträngd. Det är därför viktigt att i hög grad arbeta fram åtgärder som främst ökar framkomligheten för mer yteffektiva färdmedel, dvs åtgärder som skapar incitament för en ökad andel resor med kollektivtrafik, gång och cykel.

