



Stockholms
universitet

INSTITUTIONEN FÖR NATURGEOGRAFI OCH KVARTÄRGEOLOGI

Trafik och Miljö Seminarie 3

Hur arbetar olika kommuner med trafikplanering?

11/19/2010

Seminariearbeten - Trafik och Miljö, 15 HP

Handledare:
Lars-Gunnar Bråvander
Lennart Tonell
Christian Fredriksson

Uppsatser seminarie 3

Trafikplanering på Gotland- Klimat, natur och hälsa.....	1
<i>Helen Dunberg, Annie Jansson och Jonas Lind</i>	<i>1</i>
Trafik och kommunikationer inom Huddinge kommun.....	9
<i>Tesad Alam och Sandra Jörgenstam</i>	<i>9</i>
Jämförelse mellan Lidingö och Vallentuna	17
<i>Leonardo Frithunanthz, Kim Jensen och Adam Mickiewicz</i>	<i>17</i>
Trafikplanering I Österåker och Karlstad	24
<i>Thomas Magnusson och Karl Björkström.....</i>	<i>24</i>
En studie om trafikplanering i Norrtälje kommun.....	31
<i>Joakim Hjelm, Sarah Isaksson och Niclas Ringart</i>	<i>31</i>
Trafikplanering i Solna	39
<i>Viktoria Hjalmarsson, Remko Boer.....</i>	<i>39</i>
Vad gör Södertälje kommun?	44
<i>Helge Hedenäs och Rickard Sandström.....</i>	<i>44</i>
Ekokommun Nynäshamn.....	50
<i>Dino Alijagic, Rickard Carlberg, Jonas Darai.....</i>	<i>50</i>

Trafikplanering på Gotland- Klimat, natur och hälsa

Helen Dunberg, Annie Jansson och Jonas Lind

Syftet med detta seminariearbete är att titta på hur Gotlands kommun arbetar med klimat, hälsa och miljö för att nå en hållbar infrastrukturutveckling. Vi vill veta vilka mål kommunen har, och hur de planerar för att nå dem. Vi har genom att studera kommunala regionala planer, översiktsplaner, och andra dokument samt genom intervjuer försökt hitta praktiska tillämpningsexempel. Detta för att få fram vad kommunen konkret gör för att minska trafikens miljöpåverkan på ön.

Bakgrund

Gotland är en glesbygd och behovet av transporter är stort. Gotlands ö-läge skapar särskilda förutsättningar och infrastrukturplaneringen handlar inte bara om transporter på ön utan också om att fastställa god kommunikation mellan ön och fastlandet. Båt- och flygtrafiken har i denna kontext en avgörande betydelse. (Vision Gotland 2025, 2008, s. 19)

Landsbygdens bil-beroende är stort och Gotland är det biltätaste länet i landet. År 2009 hade man 566 personbilar i trafik per tusen invånare. (Trafikanalys, 2010) Samtidigt har man det lägsta kollektiva resandet i landet med 21 resor per person och år, i Stockholm var motsvarande siffra 347 resor per person och år. (SIKA, 2009, s. 16) I den senaste nationella resvaneundersökningen RES 2005-2006, kan man se att medelreslängden per person på Gotland är 34 km, varav 20 km företogs med bil, 4 km med kollektivtrafik och 10 km tillryggalades med övriga färdssätt (exklusive flyg). Gotlänningarna gör färre långväga resor än andra svenskar, men när de görs är det med flyg eller båt. (RES 2005-2006, 2007 s. 15) Utsläppen av växthusgaser från transportsektorn på Gotland ser i stort sett ut som i resten av Sverige med undantag för färjetrafiken. Det totala antalet transporter har sedan 1990 ökat för att sedan stabiliseras något under 2000-talet. Ökningen ser framförallt ut att bero på en ökad andel personbilstrafik. (se diagram 1)

Trafikens påverkan på Gotlands klimat

I Vision Gotland 2025 som är ett regionalt utvecklingsprogram har man listat fem övergripande mål som skall vara vägledande för utvecklingen på Gotland. Ett av målen att Gotland skall bli en världsledande ö-region i klimat- och miljöfrågor. För att bli detta satsar man på att till år 2025 ha en klimatneutral energiförsörjning som skall bygga på en hög andel lokalt producerad förnyelsebar energi såsom bioenergi, vind- och solkraft. (Vision Gotland 2025, 2008, s. 11) Målet hoppas man nå genom miljökrav i upphandlingar, bättre styrning av energianvändningen och en övergång från olja till biobränslen. Man ser kommunen som en stor aktör och föregångare för att bidra till att ny teknik sprids. (Ekokommun Gotland, 2008, s.34) Kommunen har sedan antagandet av målen upphandlat biogasbussar till stadstrafiken samt bytt ut en del utav kommunens tjänstebilspark till biogasbilar. Enligt transportstyrelsen var 3.15% av öns personbilar miljöklassade i oktober i år. (Transportstyrelsen, 2008) Kommunen tror inte att bilberoendet kommer att avta, utan tvärt om att antalet fordon bara kommer att öka. Att bilberoendet består beror till stor del på att Gotlands befolkning har ett mycket spritt boendemönster. Det privata bilåkandet är ett hinder för att nå hållbar utveckling och man vill ha en fungerande kollektivtrafik för att på

allvar kunna konkurrera med bilen. Förhoppningen är att genom en utbyggnad av 140 vägarna kunna säkerställa snabba "matarvägar" där kollektivtrafiken kan byggas ut. (Vision Gotland 2025, 2008, s.25) 2009 antog kommunen en strategi för utvecklingen av kollektivtrafiken. Genom ett utvecklat stomlinjenät för busstrafiken med snabba transporter, landsbygdstrafik med anropsstyrning där det behövs och intermodala lösningar hoppas man kunna öka det kollektiva resandet med 2 % per år. (Bygg Gotland, 2010, s.109) En viktig intermodal lösning är att synkronisera kollektivtrafikens avgångar bättre med färjeavgångar för att minimera bilberoendet för turister, åtminstone under högsäsong. Eftersom trycket är så mycket högre på Gotlands infrastruktur under turistsäsongen kan detta bli en betydande avlastning på miljön. En av kommunens största satsningar planerar man för cykel- och gångtrafiken. Under en 15-års period räknar man med att cyklandet skall öka med 30 %. Detta skall åstadkommas genom en utbyggnad av cykel och gångbanor samt cykelparkeringar. Detta för att underlätta vid längre resor så att man till exempel tar cykeln till bussen, eller cyklar mellan en infartsparkering och en arbetsplats. Kommunen har i den fördjupade översiktsplanen för Visby tagit fram en ambitiös cykelplan för att kunna uppnå målet och minska bilpendlingen. Cyklandet är inte bara intressant ur pendlingsynpunkt. En utbyggd cykelled över hela ön skulle erbjuda turister ett säkert och miljövänligt alternativ att uppleva ön på. (Bygg Gotland, 2010, s. 110)

Infrastrukturplaneringen på Gotland begränsas dock inte till att handla om bil-, buss- och cykeltrafik. Gotland geografiska läge skapar som sagt särskilda förutsättningar och där spelar färje- och flygtrafiken en mycket viktig roll. Ett av de fem målen i vision 2025 är att öka tillgängligheten till ön. Kommunen planerar att utöka både flyg- och färjetrafiken för att på så sätt "minska" avståndet till fastlandet. Med detta hoppas man kunna konkurrera med andra regioner i Sverige och öka öns attraktionskraft gentemot andra länder i Östersjöregionen. (Bygg Gotland, 2010, s.107) Kommunen pekar dock inte ut några särskilda strategier för hur utökandet av flyg- och färjetrafiken skall kunna göras på ett hållbart sätt. I dagsläget fraktas det mer gods till Gotland än från Gotland vilket utgör ett ineffektivt transporterande.

Trafikens påverkan på Gotlands naturmiljö och djurliv

Gotland har en särskild naturmiljö med en världsunik sammansättning av arter, och en relativt stor del av ön är utpekad som riksintresse. (Naturskyddsföreningen, 2010) De kraftiga förändringarna mänsklig aktivitet orsakat i landskapet de sista 200 åren har orsakat att ett stort antal arter på Gotland, nära 2000, är med på Naturvårdsverkets lista över hotade arter. Betydelsefulla förändringar är exempelvis utdikning (för bl.a. vägar) och uppodling av ängsmark. (Länsstyrelsen Gotlands län, 2007, s.15) Under denna tid har vägnät och infrastruktur utvecklats kraftigt, dock finns inga motorvägar på Gotland. Även mindre vägar med begränsad och långsammare trafik har dock stor inverkan på djurlivet genom barriäreffekter, föroreningar och störningar, trafikdödlighet samt skapar korridorer för nya rörelsemönster. (Gustavsson, 2010) Antalet viltolyckor har ökat kraftigt på Gotland de sista åren, hittills i år är siffran det dubbla jämfört med 2009. (Zetterberg, 2010) Detta bör dock relateras till det kraftigt ökande antalet rådjur på ön som illegalt planterats in för ett par decennier sen.

Gällande miljömålet Levande sjöar och vattendrag har en stor del av vattensamlingar försvunnit på Gotland till följd av utdikningar för odlingsmark, skogsbruk och vägar. Detta har orsakat svårigheter för många växt- och djurarters överlevnad, främst för fisk. (Länsstyrelsen Gotlands Län, 2006) Länsstyrelsen har bedömt att ett 30-tal sjöar och vattendrag klassas som nationellt särskilt värdefulla. Den tidigare nämnda ökningen i trafik på Gotland påverkar även möjligheten att uppnå Levande skogar och Ett rikt odlingslandskap i och med ökade utsläpp, fragmentering genom trafikbarriärer och försvårande för spridning av hotade arter, främst i skogslandskap. (Miljömålsportalen, 2010)

I Gotlands översiktsplan från 2010 fastslås behovet för att kartlägga Gotlands olika naturtyper, och avgränsa de ömtåliga områden som bör skyddas och bevaras för en långsiktig hushållning av Gotlands naturvärden. Detta är ett mycket omfattande arbete vilket bör initieras snarast. Ett sådant underlag är nödvändigt i kommunens verkan för att uppnå miljömålen. (Bygg Gotland, 2010, s. 82) Kommunen har satt upp vissa delmål för att uppnå Ett rikt växt- och djurliv. En lista över vilka arter som utgör Gotlands ansvarsarter har utformats med ett 50-tal åtgärdsprogram som resultat. Senast 2010 ska god kunskap finnas om arternas utbredning samt strategier för hur naturvärden ska bevaras i ansvarsbiotoper som bedöms hotade. Ingen införsel av främmande arter för fortsättningsvis ske, och redan introducerade arter ska följas. Det betonas att ömtåliga områden ska skyddas från exploatering och skötas för att bibehålla artrikedom. Detta ställs dock inte särskilt i förhållande till väg och övrig infrastruktur, bortsett från skötsel av vägrenen. (Länsstyrelsen Gotlands län, 2007, s. 14-16)

Enligt Gotlands kommuns översiktsplan är utveckling av kollektivtrafiken ytterst nödvändig för att uppnå en hållbar utveckling för transportsektorn på Gotland. Målet är att åstadkomma en beteendeförändring genom en mer välplanerad och tillgänglig kollektivtrafik så att den ska bli ett realistiskt alternativ till enskilt bilåkande. Anropsstyrd kollektivtrafik nämns också som ett alternativ. En utökad användning av kollektivtrafiken skulle minska den totala trafiken på Gotland, och därmed utgöra en mindre belastning på öns djurliv och naturvärden. Enligt Vision 2025 är det dock troligt att bilberoendet lär bestå på stora delar av ön, eftersom bebyggelsen är så spridd. Detta är ett incitament för att främja förnyelsebara fordonsbränslen. (Vision Gotland 2025, 2008, s. 25) Det betonas att flyget är ett riksintresse, och dess utveckling ska tryggas. (Bygg Gotland, 2010, s. 104) I Vision 2025 fastslås även under punkten Hållbara kommunikationer och kommunikationssystem att "öka Gotlands förbindelser med omvärlden genom fler flyg- och färjedestinationer" samt "säkra och trygga utvecklingen av flygplatskapacitet" (Vision Gotland 2025, 2008, s. 23). Bygg Gotland poängterar även behovet av att utveckla vägnätet för bättre förbindelser till och från tätorter. Att främja cykeltrafik är kommunens högsta prioritet i arbetet mot ett mer hållbart Gotland (Bygg Gotland, 2010, s. 107). Möjligheten att cykelpendla är dock långt ifrån tillgänglig för alla, tack vare stora geografiska avstånd.

I den konsekvensbeskrivning som följer diskuteras främst socioekonomiska följder av den planerade utbyggnaden av infrastrukturen. Det poängteras att enskilda vägar bör underhållas och hållas öppna för allmänheten för det rörliga friluftslivet och turism. I konsekvensbeskrivningen uttrycks en strävan efter hållbar utveckling, dock redogörs det inte alls för de direkta och indirekta konsekvenser på miljön som den föreliggande utvecklingen

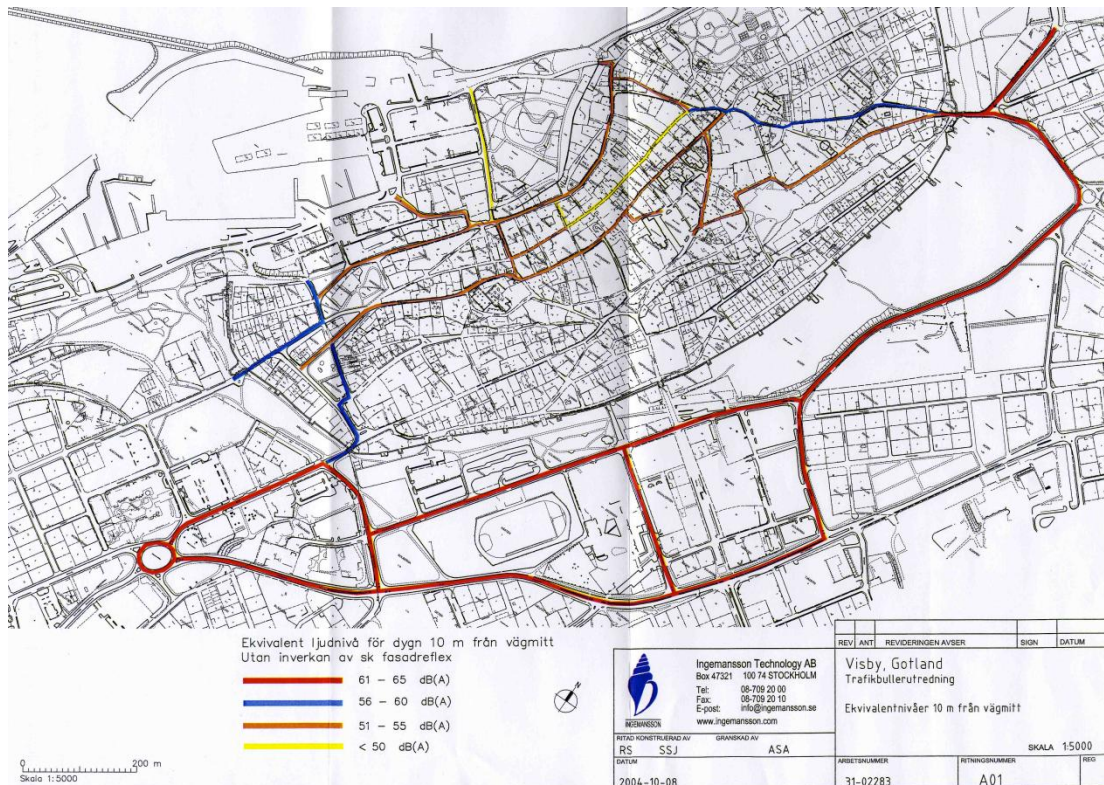
av vägnät och infrastruktur kan ha. Det saknas också en konsekvensbeskrivning av en utökad flyg- och färjetrafik i översiktsplanen (Bygg Gotland, 2010, s. 107). Gällande färjetrafiken som sköts av Destination Gotland presenteras dock aktuellt miljöarbete på deras hemsida. De har som mål att minska alla utsläpp som påverkar miljön och utgör en belastning på vattenlevande organismer. De har bland annat länsvattenseparatorer som renar utsläppet och släpper ut endast 20 % av tillåtna värden för länsvatten. Företaget är certifierat enligt ISO 14001 (Destination Gotland, 2010).

Trafikens påverkan på människors hälsa

För att utvärdera hur Gotlands kommun arbetar med att minska påverkan från trafiken på människors hälsa utgår vi här från de nationella miljökvalitetsmålen. Detta då miljökvalitetsmålen har satt upp gränser för hur mycket utsläpp av olika former som får finnas i luften samt vilka bullernivåer som är acceptabla. Genom att studera vilka miljömål som Gotlands kommun behöver arbeta mer med kan vi också studera vilka konkreta åtgärder som kommunen har gjort, planerar att göra samt vad vi anser bör kunna göras. Trafikverket har enligt Kerstin Gustavsson i sammanhanget pekat ut vilka miljömål som trafiken är med och påverkar. Det är miljömålet "Frisk luft" med tanke på att trafiken släpper ut föroreningar som kväveoxid samt ger upphov till partiklar i luften genom hjulens slitning på vägen. Det är miljömålet "God bebyggd miljö" med tanke på det buller som trafiken skapar. Det är miljömålet "Grundvatten av god kvalitet" med tanke på de föroreningar som sker på grund av trafikdagvatten och olyckor. (Gustavsson, 2010)

Buller

De bullerproblem som Gotland har på de kommunala vägarna är främst koncentrerade till Visby. Det handlar dels om de större vägarna som fungerar som genomfartsleder men även gator innanför ringmuren (se figur 1). Detta då det är här som det finns en sådan trafikintensitet att höga bullernivåer kan uppstå. Lennart Klintblom, trafikplanerare på kommunen säger att för att komma åt dessa problem har kommunen arbetat med att försöka fördela trafiken jämnare i staden. För att lyckas med detta har till exempel enkelriktade gator blivit dubbelriktade. Klintbom menar också att detta tillsammans med åtgärder som fartbulor även fått ner hastigheten, framför allt innanför ringmuren, vilket ytterligare sänkt bullernivån. Det hela handlar således till stor del om trafikplaneringen och var bilarna kan ta sig fram och i vilken hastighet. Klintbom menar i sammanhanget att det gäller att få till en balans mellan olika vägar för stänger man av en väg ökar bullret på en annan. Han menar därför att det på vissa gator ska vara lagom svårt att ta sig fram på grund av vägbulor och annat. (Telefonintervju Klintbom, 2010)



Figur 1. Bullerkarta Visby innerstad

Arbetet med bullernivåer i Visby har pågått sedan mitten på 80-talet då 30 000 bilar per dygn åkte genom innerstaden, den siffran är idag nere på 10 000. Man menar således att arbete gett resultat men att Visby samtidigt är en svår stad att få ner bullernivåerna i. Målen om bullernivåer krockar här med kulturvården där gatorna innanför ringmuren är gatsten samtidigt som fasader och fönster inte kan åtgärdas på grund av kulturminnen. Ett problem i detta som Klintbom lyfter fram är att det är förbjudet för genomfart på vissa platser i Visby vilket inte respekteras så bra, att stänga av dessa vägar helt anser dock politikerna inte vara något alternativ (Telefonintervju Klintbom, 2010). För flygbuller genomför Luftfartsverket nu en undersökning för att ta reda på vilka områden som ligger inom riksintresset Visby flygplats. Dessa områden räknas till de bullerstörda och är därför inte lämpliga för exploatering.

Frisk luft och rent grundvatten

När det gäller miljö kvalitetsmålet frisk luft finns det flera delmål som påverkas av trafiken. Till dessa miljömål finns också miljö kvalitetsnormer som innebär ett lagkrav om högsta tillåtna nivå. Dessa miljö kvalitetsnormer är dock enligt Kerstin Gustavsson högre än miljö kvalitetsmålen varför vi här fokuserar på uppfyllandet av miljö kvalitetsmålen (Gustavsson, 2010). De delmål som påverkas av trafiken och som Naturvårdsverket bedömer inte kommer nås om inte ytterligare insatser görs är målen för partiklar och marknära ozon. (Miljömålsportalen, 2010)

Partiklar

Naturvårdsverket menar att mätningarna av partiklar under 10 mikrometer visar att gränsen för dygnsmedelvärdet för partiklar ibland kan överskridas på gator i Visbys tätort. Hur stort problemet är vet dock inte kommunen då mätningar av partiklar ska ske under ett helt år och miljö och hälsoskyddskontoret började mäta i januari i år. (Miljömålsportalen, 2010) När dessa mätningar är klara kommer, om det behövs, åtgärdsprogram tas fram.

Naturvårdsverket föreslår i sammanhanget att om partikelhalterna visar sig vara höga kan kommunen soppa gatorna oftare om våren, då halterna ofta är högre, samt genom den fysiska planeringen minska behovet av transporter. (Miljömålsportalen, 2010)

Marknära ozon

Även halterna av marknära ozon måste minska för att Gotland ska uppfylla miljömålet för Frisk luft. Naturvårdsverket menar dock att det främst hänger på utvecklingen i grannländer i söder. Naturvårdsverket pekar också ut vägtrafiken i såväl Europa som i Sverige som den största källan vilket får ses som vara utanför Gotlands kommuns påverkansområde. (Miljömålsportalen 2010) Enligt Frendin sker det idag inga åtgärder riktade mot halterna av marknära ozon då Länsstyrelsens mätningar visat att halterna inte är så höga att åtgärder krävs. (Telefonintervju Frendin, 2010)

De andra delmålen för frisk luft som halter av svaveldioxid och kväveoxid kommer, enligt Naturvårdsverket, att uppnås även utan ytterligare insatser. Detta då halterna redan är låga tack vare blanda annat rening i bilmotorer. (Miljömålsportalen, 2010) Svavelhalterna har varit högre i Visby men sedan färjorna bytte bränsle på 1970-talet på inrådan kommunen blev det direkt bättre. (Telefonintervju Pettersen, 2010)

Grundvatten av god kvalitet

Vad gäller skyddandet av grundvatten från trafiken är det ingenting som kommunen tagit ansvar för då det är Trafikverket som har ansvar för de aktuella vägarna. Det som har gjorts är att vägen mellan Visby och Slite fått tätade diken med duk för att skydda de vattentäkter som vägen går igenom. Gotlands Kommun skriver på sin hemsida att många som har enskilda brunnar har återkommande problem med orent dricksvatten. De menar dock att detta främst beror på utsläpp av idag förbjudna medel från tidigare jordbruksaktiviteter och att Gotlands berggrunds sprickighet gör dessa enskilda vattentäkter extra känsliga. Trafikens påverkan på dessa vattentäkter är dock oklar. (Telefonintervju Klintbom, 2010) Kommunens enda ytvattentäkt, Tingstäde träsk, är skyddat från trafiken på det sättet att farligt gods inte får köra igenom det vattenskyddsområdet utan är förvisade till andra vägar.

Avslutning

En granskning av Gotland kommuns plandokument visar på vissa intressekonflikter som kan påverka den framtida rumsliga utformningen. Ska man prioritera en utrymmeskrävande produktion av hållbar energi framför bevarandet av naturlandskapet. Hur skall en utbyggnad av flygtrafiken och medförande buller kombineras med en god bebyggd miljö och integreras i Visbys unika kulturlandskap? Det råder även en konflikt mellan att vara en konkurrenskraftig region och ett attraktivt turistmål och fortsätta på vägen mot en hållbar utveckling. Vi har sett att det finns ett stort engagemang från kommunens sida för att nå

uppsatta miljömål. Kommunens arbete visar sig exempelvis i åtgärdsprogram att bevara hotade arter, främja kollektivtrafik samt underlätta för en övergång till en mer miljövänlig kollektiv- och persontrafik. Tack vare att Gotlands befolkning är relativt liten utgör trafiken idag en begränsad belastning på natur och djurliv. Jämfört med andra län i Sverige är prognosen för att klara miljömålen på många punkter relativt positiv. En granskning av gotlänningars resvanor visar dock på ett rekordlåg utnyttjande av kollektivtrafik, ökad biltrafik samt få fordon på förnyelsebart bränsle. Genom att åstadkomma ett mer hållbart beteende i resvanor och utnyttja modern teknik kan gotlänningens påverkan på sin närmiljö minskas ytterligare. De målsättningar och strategier vi sett i kommunens planer är ett måste för att kunna säkerställa en hållbar utveckling för Gotlands klimat, natur och för de boendes hälsa.

Källor:

Petterson, Folke. Miljö- och hälsoskyddsavdelningen, Gotlands Kommun. Telefonintervju 18/10-2010

Frendin, Johan. Miljö- och hälsoskyddsavdelningen, Gotlands Kommun. Telefonintervju 18/10-2010

Klintbom, Lennart. Trafikplanerare, Gotlands Kommun. Telefonintervju 18/10-2010

Gustavsson, Kerstin. *Trafikverkets arbete med Miljö*. Föreläsning 16/11-2010, Trafik och miljö, Stockholms Universitet.

Naturskyddsföreningen (2010) *Gotland*. Hämtad den 17/11-2010:

<http://www.lansstyrelsen.se/gotland/amnen/Naturvard/natur_hotad/natur_hot_atgard/>

Länsstyrelsen Gotlands län (2007) *Gotländska miljömål – nya mål 2007*. Hämtad den 18/10-2010: <http://www.lansstyrelsen.se/NR/rdonlyres/F139B389-CC2A-4CEA-A745-9590D51F816B/0/gotlands_miljomal_2007.pdf>

Länsstyrelsen Gotlands län (2006) *Gotländska miljömål – en bedömning av läget*. Hämtad den 18/11-2010: <http://www.lansstyrelsen.se/NR/rdonlyres/3621E122-93FE-46A2-9F9A-3A90CC232631/0/miljomal_slutversion_2007.pdf>

Miljömålsportalen (2010) *Regionala miljömål: Gotlands län*. Hämtad den 18/10-2010:

<<http://www.miljomal.se/Sok-regionalt-miljomal/Sokresultat-Regionalt-miljomal/?t=Lan&l=9>>

Zetterberg, H. (2010) *Fördubbling av viltolyckor på Gotland*. SVT Östnytt. Hämtad den 17/11-2010:

<http://svt.se/2.33686/1.2194110/fordubbling_av_viltolyckor_pa_gotland?lid=senasteNytt_1851747&lpos=rubrik_2194110>

Översiktsplan Gotlands kommun (2010) *Bygg Gotland*. Hämtad den 17/10-2010:

<<http://www.gotland.se/imcms/50630>>

Destination Gotland (2010) *Miljön är viktig för oss*. Hämtad den 18/10-2010:
<<http://www.destinationgotland.se/dg/foretaget/miljoarbete.asp>>

Förvaltningsberättelse Gotlands kommun (2008) *Ekokommun Gotland*. Hämtad den 18/10-2010: <<http://www.gotland.se/imcms/44158>>

Transportstyrelsen (2010) Statistik: *Antal miljöbilar per län*. Hämtad den 18/10-2010:
<<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Statistik/Vag/Miljobilsstatistik/Antal-miljobilar-per-lan/>>

SIKA Statistik (2009) *Lokal och regional kollektivtrafik 2008*. Hämtad den 18/10-2010: <<http://www.trafa.se/SYSTEM/Soksida/>>

SIKA Statistik (2007) *RES 2005-2006 Den nationella resvaneundersökningen*. Hämtad den 18/10-2010: <<http://www.trafa.se/SYSTEM/Soksida/>>

Trafik och kommunikationer inom Huddinge kommun

Tesad Alam och Sandra Jörgenstam

Ett mål som Huddinge kommun har är att kommunen ska vara självförsörjande av arbetskraft och service eftersom man ser en utveckling som går mot arbetsbrist i stockholmsregionen. Enligt Huddinge kommun kommer kollektivtrafiknära etablering av företagen bli en rekryteringsfördel då de anställda inte behöver bil för att ta sig till arbetet. Behovet av arbetsplatser inom kollektivtrafiknära områden kommer därför öka i kommunen.¹

Huddinge kommun menar att biltrafiken är den största orsaken till miljöproblem i kommunen.



Bild 1: Huddinge kommun

De orsakar bland annat koldioxid utsläpp och bullerstörningar. Därför måste man utveckla trafiksystemet så att det blir förenligt med en miljöanpassad och långsiktig utveckling. Man tror att ökningen av resandet i kommunen beror på att folk bor och arbetar på olika håll i Stockholm och att infrastrukturen i yttre områdena inte är tillräcklig. För att kommunen ska bli attraktiv för både företag och befolkning krävs, enligt kommunen, att tillgängligheten är god inom kommunen. Ett fungerande transportsystem leder också till minskad energianvändning.

Huddinge kommun ser att de områden som har den bästa förutsättningarna för att utvecklas är Flemingsberg och Kungens kurva, de är också regionala kärnor i regionplaneringen. Båda områdena utvecklas snabbt och man vill därför gärna strukturellt binda ihop dem. Kollektivtrafiken i Kungens kurva behöver förbättras och tillgängligheten på så sätt öka. Man tror att med den nya Södertörnsleden kommer busstrafiken effektiviseras mellan områdena. Man har desutom infört ett spårreservat, för spårväg, mellan områdena i översiktplanen.²

Kungens kurva/Skärholmen och vidare mot Flemingsberg

Kungens kurva

Kungens kurva är en handels plats som ligger i nordvästra Huddinge kommun. I området finns många butikskedjor så som H&M, ICA, Stadium, Elgiganten, IKEA, City gross, Rusta med

¹ Kommunfullmäktige 2001, s. 10

² Ibid, s. 11

flera. I Kungens kurva finns även ett stort shopping- och upplevelse centrum, Heron city, där bland annat SF och Spinners är etablerade.³

Biltrafik

Den huvudsakliga kommunikationslänken till och från Kungens kurva är vägförbindelsen E4/E20. Denna vägförbindelse trafikeras idag utav 100 000 fordon per dygn mellan Kungens kurva och Skärholmen. I norra delen utav trafikplatsen finns Kungens kurva och i sydväst trafikplatsen Lindvreten. Utvecklingen inom stockholmsregionen har medfört hög belastning på E4/E20 då köbildning ofta förekommer under högtrafik, detta även på grund utav att den regionala trafiken blandas med den lokala. En annan orsak är på grund av de verksamheter som finns lokaliserade i Kungens kurva, bland annat IKEA.

Under timmarna det är mest trafik i Kungens kurva blir framkomlighetsproblemen större i ett antal korsningspunkter. Områdets vägnät är uppbyggd kring ett antal kommunala huvudgator Smistavägen, Kungens kurvaleden och Dialoggatan. Smista cirkulationsplats det vill säga korsningen mellan Ekgårdsvägen och Smistavägen är hårdast utsatt, främst på helgftermiddagar.⁴

Trafikverket har genom en vägutredning diskuterat om Förbifart Stockholm. Detta innebär att E4 grenas från E20 mitt för Kungens kurva och Skärholmen samt fortsätter bort mot Ekerö och Häggvik. Denna arbetsplan har utformats tillsammans med Stockholm Stad, Vägverket och Huddinge kommun. Om detta genomförs kommer Kungens kurva få på – och avfart till E4 och E20 i både norr och södergående riktning⁵. Trafikverket driver för tillfället ett planeringsarbete och har ett mål där byggstarten väntas bli 2015, men detta beror starkt på andra myndigheter och regerings beslut. Utbyggnaden kommer då att ske i ungefär 8 år.⁶

³ www.kungenskurva.se

⁴ Kommunstyrelsen, 2010, s. 15

⁵ Ibid, s. 15

⁶ Hedman. A, 2010



Bild 2: Biltrafik Kungens kurva.

Gång- och cykelvägar

Det finns tillgänglighet till gång- och cykelvägar, de är lokaliserade utmed Smistavägen, Ekgårdsvägen, Dialoggatan och Kungens kurvaleden. Det är viktiga knutpunkter som ansluter bostäder, arbetsplatser och handelsplatser tillsammans. Gång – och cykelvägnätet är separat men finns även i blandtrafiken. Dessa vägar kopplar samman Vårby och Skärholmen, och möjligheten till att gå samt

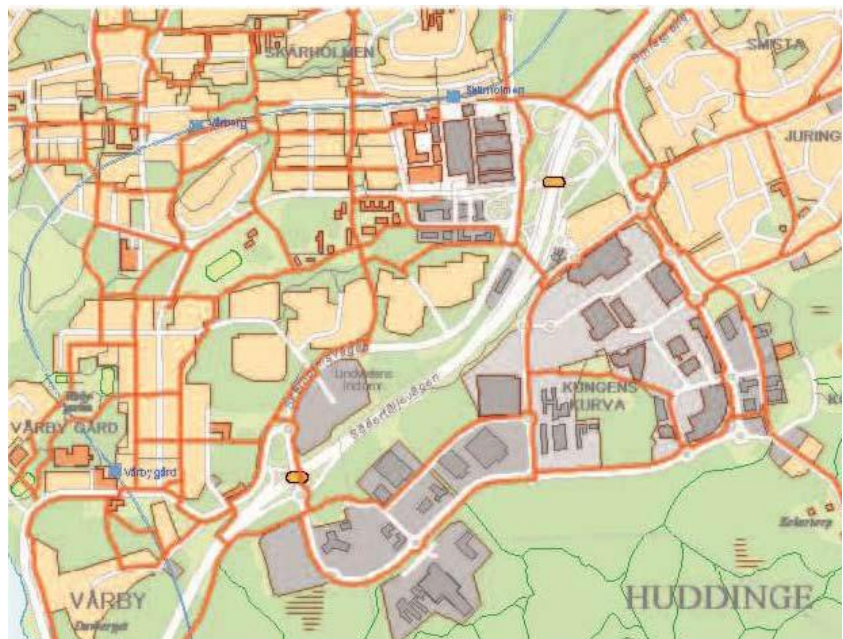


Bild 3: Cykelvägar i Kungens kurva området

cykla till Segeltorp eller Masmö finns också. Generellt fungerar gång – och cykelvägnätet inom Kungens kurva då de är utbyggda på bra sätt, dock saknas det ändå viktiga och enskilda trafikseparerade länkar.

Gång och – cykelnätet är av mindre god standard inom området, det mesta utav detta nät är fortfarande lokaliserade till kvartersmark, och diskussion med kommun och fastighetsägaren sker ständigt för att förbättra detta. Genom analyser har man kommit fram till att det finns en hög tillgänglighet med fotgängarflöden på över 1000 gående/timmen.⁷

Kollektivtrafik

Vad gäller kollektivtrafiken i Kungens Kurva finns för tillgängligt sex busslinjer vilka går till tunnelbanan i Skärholmen och Fruängen, det finns även förbindelser till Tumba, Flemingsberg och Huddinge. Busslinjen 173 åker förbi området mellan Skärholmen och Skarpnäck. Linje 740 förbinder den regionala kärnan Flemingsberg med Skarpnäck. Dessa områden har även möjlighet till nattbusslinjen 792. En ny busslinje kommer även finnas tillgängligt i höst 2010. Linje 865 trafikerar Flemingsberg och Handen som ligger i Haninge.⁸



Bild 4: Busslinjer till och från Kungens kurva.

Södertörnsleden

På Huddinge kommuns hemsida kan man läsa att det inte finns några bra förbindelser mellan E4/E20 och centrala Huddinge och Haninge samt mellan E4/E20 och riksväg 73. Desutom är det dålig standard på de sträckor som finns. Man vill därför bygga en ny 22 km lång vägförbindelse (Södertörnsleden) som ska gå från E4/E20 i Vårby till riksväg 73 (Nynäsvägen) i Jordbro.

⁷ Kommunstyrelsen, 2010, s. 16

⁸ Ibid, s. 16 – 17



Bild 5: Sträckning Södertörnsleden.

Sträckningen mellan Gladö kvarn och Nynäsvägen är redan utbyggd med ett körfält i båda riktningarna. Leden ska binda samman de stora kommunerna och de stora transportvägarna i södra Stockholm. Förbifart Stockholm och Norrortsleden skapar tillsammans med Södertörnsleden en yttre led runt Stockholm⁹.

Den tänkta sträckningen:

Masmolänken, mellan E4/E20 i Vårby och Botkyrkaleden

Botkyrkaleden, mellan Malmö och Flemingsberg

Haningeleden 1, mellan Flemingsberg och Gladö kvarn

Haningeleden 2-4, mellan Gladö kvarn och väg 73 i Jordbro.¹⁰

Den sträcka som förbinder östra och västra Huddinge idag har för stor trafikbelastning för standarden. Detta medför att vägarna har begränsad framkomlighet, hög olycksfrekvens samt bullret från den tunga trafiken utgör problem för de som bor längst sträckan. Akuttrafik från Huddinge sjukhus, i Flemingsberg, har problem med framkomligheten under framförallt högtrafiktimmarna.¹¹ Enligt Huddinge kommun kommer vägen leda till ökad tillgänglighet, förbättrad trafiksäkerhet samt öka förutsättningarna för bostadsutbyggande. Dessutom kommer leden betyda miljöförbättringar för de boende och arbetande längst vägen.¹²

⁹ Trafikverket 1, 2010

¹⁰ Ibid

¹¹ Trafikverket 2, 2010

¹² Trafikverket 1, 2010

Spårväg syd

Spårväg syd är en spårväg som kommer att knyta ihop Flemingsberg med Kungens Kurva/Skärholmen och vidare till Fruängen och Älvsjö. Meningen är att man ska förbättra förbindelserna mellan områdena och öka tillgängligheten samt ge möjlighet till mer miljövänligt resande mellan områdena¹³. Spårvägen kommer att möta pendeltåg stationer i Flemingsberg och Älvsjö samt tunnelbanestationer i Fruängen och Skärholmen.¹⁴ Man genomför en förundersökning om spårvägen och hur den kan tänkas öka tillgängligheten till arbetsplatser och bostäder inom området.¹⁵ Förundersökningen innefattar även miljökonsekvenser, ekonomi samt påverkan på närboende och samhället intill den tänkta spårvägen.¹⁶ Planerad byggstart är inte beslutad och olika källor säger olika år.

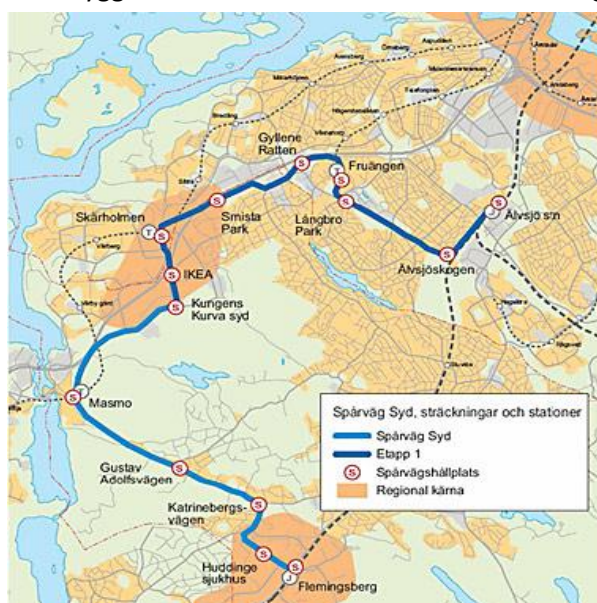


Bild 6: Sträckning Spårväg Syd

Avslutande reflektion

Huddinge kommun väljer att satsa på både väg- och kollektivtrafiken, men menar att kollektivtrafiken också blir mer tillgänglig med Södertörnsleden. De ser vikten av att ha flera olika val i resandet och det verkar som de ser kollektivtrafiken som framtidens resande. De vill att de bosatta i kommunen ska kunna ta sig från bostad till arbete och service utan att känna sig tvungen att ta bilen. Vi tror att Spårväg Syd är en bra idé dock ser vi vikten av en vidare undersökning av miljöpåverkan och miljökonsekvenser samt påverkan på närliggande bostäder, företag med mera. Vi tror att fler tvärförbindelser behövs för att underlätta resandet i kommunen speciellt mellan östra och västra Huddinge kommun. Därför menar vi att Södertörnsleden är något positivt eftersom det idag är svårt att ta sig, med bil eller kollektivt, från västra till östra delarna av kommunen. Södertörnsleden tror vi kommer att betyda fler bussförbindelser och snabbare resor i kommunen vilket kommer leda till att fler väljer kollektivtrafiken när man reser mellan östra och västra Huddinge. Dessutom kommer

¹³ SVT, 2008

¹⁴ SL

¹⁵ Edding. J 1, 2008

¹⁶ Edding. J 2, 2010

detta att betyda att de som bor i området runt sträckan får fler alternativ och bättre tillgänglighet.

Utefter våra erfarenheter tror vi att trafikbelastningen i Kungens kurva skulle minska om turtätheten, vad gäller bussarna, kring området ökade. Då har folk ett incitament att välja kollektivtrafiken före bilen. Därmed blir resultatet att trafikebelastningen minska runt Kungens kurva och närliggande områden.

Både Södertörnsleden och Förbifart Stockholm väcker lite osäkerhet då vi inte vet om trafiken kommer att minska eller öka i Huddinge. De byggs för att minska belastningen på omkringliggande vägar men de kan leda till att fler väljer att åka bil och därmed öka trafiken på vägarna.

Källförteckning

Godkänd av kommunfullmäktige. (2001) *Översiktsplan 2000*. Huddinge kommun. Hämtad den 17/11-2010:

<<http://huddinge.se/upload/Bygga&Bo/Filer/Oversiktsplan/Oversiktsplan2002lag.pdf>>

Kommunstyrelsen. (2010) *Fördjupad Översiktsplan Kungens kurva – samrådsförslag; Del 2 Planförutsättningar*. Huddinge kommun. Hämtad den 17/11-2010:

<http://huddinge.se/upload/Bygga&Bo/planering_och_byggande/F%C3%96P%20Kungenskurva/fopkk_del_2.pdf>

Hedman. A. (2010) *Förbifart Stockholm*. Solna stad. Hämtad den 17/11-2010:

<<http://www.solna.se/sv/stadsbyggnad-trafik/stadsplanering/vag-och-jarnvagsprojekt/forbifart-stockholm/>>

Trafikverket 1 (2010) *Väg 259 Söderortsleden*. Hämtad den 17/11-2010:

<<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Stockholm/Vag-259-Sodertornsleden/>>

Trafikverket 2 (2010) *Om Projektet*. Hämtad den 17/11-2010:

<<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Stockholm/Vag-259-Sodertornsleden/Omradesinformationdeletapperdelprojekt/>>

SVT (2008) *Klartecken för spårväg syd*. Hämtad den 17/11-2010:

<http://mobil.svt.se/svt/jsp/Crosslink.jsp?d=33538&a=1323540&lid=puff_1323540&lpos=bild>

Edding. J. 1 (2010) *Spårväg Syd*. Huddinge kommun. Hämtad den 17/11-2010:

<<http://www.huddinge.se/Trafik-och-vagar/Planerade--pagaende-arbeten/Sparvag-Syd/>>

Edding. J. 2 (2010) *Samråd- Förstudie Spårväg Syd*. Huddinge kommun. Hämtad den 17/11-2010:

<http://www.huddinge.se/upload/PolitikOdemokrati/Kstyrelse/Dokument/Kallelser/2010/2010-11-22/Tidigt%20samr%C3%A5d%20Sp%C3%A5rv%C3%A4g%20syd%20f%C3%B6rstudietjut_sp%C3%A5rade%20%C3%A4ndringar.pdf>

Storstockholm lokaltrafik, karta. Hämtad den 18/11-2010 < <http://sl.se/scripts/kartor-geografiska/7521.Soderort.2010.html>>

www.kungenskurva.se → Butiker A-Ö. Hämtad 18/11-10
<<http://kungenskurva.se/Hem/21304-Butiker-A---O.html>>

Bild källor:

Bild 1: Huddinge kommun (2010), www.huddinge.se → Näringsliv → Företagsområden.
Hämtad den 18/11-10

Bild 2: Huddinge kommun. (2010) *Fördjupad Översiktsplan Kungens kurva – samrådsförslag; Del 2 Planföresättningar*, s. 15. Hämtad den 17/11-2010:
<http://huddinge.se/upload/Bygga&Bo/planering_och_byggande/F%C3%96P%20Kungenskurva/fopkk_del_2.pdf>

Bild 3: Huddinge kommun. (2010) *Fördjupad Översiktsplan Kungens kurva – samrådsförslag; Del 2 Planföresättningar*, s. 16. Hämtad den 17/11-2010:
<http://huddinge.se/upload/Bygga&Bo/planering_och_byggande/F%C3%96P%20Kungenskurva/fopkk_del_2.pdf>

Bild 4: Huddinge kommun. (2010) *Fördjupad Översiktsplan Kungens kurva – samrådsförslag; Del 2 Planföresättningar*, s.17. Hämtad den 17/11-2010:
<http://huddinge.se/upload/Bygga&Bo/planering_och_byggande/F%C3%96P%20Kungenskurva/fopkk_del_2.pdf>

Bild 5: Trafikverket. Hämtad den 18/11-10:
<http://www.trafikverket.se/PageFiles/21490/oversiktskarta_vag259_stor.pdf>

Bild 6: SVT, (2008). Hämtad 18/11-10:
<http://mobil.svt.se/svt/jsp/Crosslink.jsp?d=33538&a=1323540&lid=puff_1323540&lpos=bild>

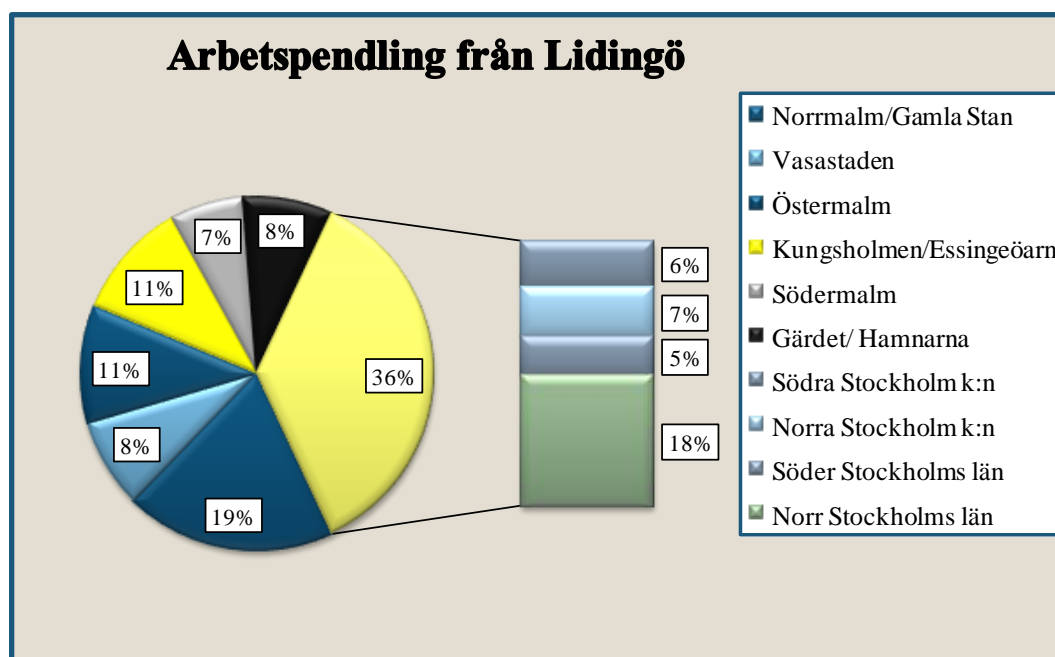
Jämförelse mellan Lidingö och Vallentuna

Leonardo Frithunanthz, Kim Jensen och Adam Mickiewicz

Lidingö

Lidingö har något fler än 43,000 invånare och är förbundet med Stockholm via en bro för biltrafik samt en för gång- och spårburen trafik. (Lidingö Faktiskt 2010/11) En vardag mellan 06-21 sker i genomsnitt 41,400 personresor över bron med bil, 14,300 med buss och 7,500 med Lidingöbanan.¹⁷ (Lidingö Stad, 2008) Möjligheten finns även att med båt ta sig från Gåshaga på östra Lidingö till Hasseludden i Nacka. Av de lidingöbor som arbetar utanför tullarna arbetar en majoritet norr om staden, med Solna som dominerande arbetsort. (Regionplane- trafikkontoret, 2008) 34.5 % av resorna över bron sker med kollektiva färdmedel, i absoluta tal 14,300 passagerare med buss och 7,500 med Lidingöbanan (Lidingö Stad 2009). Sammanfattningsvis och med Lidingö inkluderat arbetar 33 % av befolkningen inom Lidingö kommun, 44 % i Stockholms innerstad och 23 % i övriga kommuner inom länet. Av de lidingöbor som även är arbetsverksamma inom kommunen byter cirka hälften transportmedel säsongsmässigt och går vid sommar över till gång eller cykel.

Majoriteten av de cirka 13,000 lidingöbor som är arbetsverksamma utanför Lidingö kommun arbetar inom Stockholms tullar. (Lidingö Stad 2009) Av dessa arbetar en majoritet på Norrmalm och resterande är tämligen jämnt fördelat över övriga stadsdelar, se figur 1. (Regionplane- trafikkontoret).



¹⁷ Siffrorna är beräknade på resor i båda riktningarna, en vanlig arbetsresa räknas alltså dubbelt då individen förmodligen passerar bron två gånger, en på ditvägen och en tillbaka.

Figur 1. Arbetspendling från Lidingö till Stockholms k:n och övriga länet. (SCB, 2009)

På grund av att Hustegafjärden och Kyrkviken delar den norra ön från den södra, är förutsättningarna för väg- och kollektivtrafiken skiftande mellan de olika delarna på Lidingö.

Bebyggelsen på den södra ön, där den största delen av befolkningen är bosatt, är koncentrerad till den södra kusten mot fastlandet med ett större grönområde i norr. Stommen i kollektivtrafiken längs detta stråk av varierad bebyggelse är Lidingöbanan som förbinder Gåshaga i öst med Ropsten på fastlandet. Denna kompletteras med busstrafik i de västra delarna där bebyggelsen är mer spridd. Kollektiv transport från sydöstra Lidingö passerar ej förbi Lidingö Centrum utan kräver ett byte till buss.

Den norra delen av ön präglas av en mer spridd bebyggelse med grönområden som avgränsar de olika distrikten. Även om en spårväg även trafikerat norra Lidingö, nedlagd 1967, så skulle en spårburen kollektivtrafik idag vara överflödigt och ändå behöva kompletteras med de bussar som trafikerar den norra ön idag och förbinder dessa delar med fastlandet samt Lidingö Centrum.

I början av 2011 kommer kommunstyrelsen att presentera en ny översiktsplan för hur kommunen ska utvecklas fram till 2030. Den nya översiktsplanen, som ännu inte är släppt offentlig, bygger på en samrådsversion av översiktsplanen som släpptes 2009 där tre alternativa framtidsbilder av Lidingö presenteras samt på cirka 530 synpunkter som inkommit från invånare och andra intressenter.

De tre förslag som presenterades i samrådsversionen förevisar tre olika grader av exploatering som ställer olika krav på en presumtiv expansion av kollektivtrafiken eller vägnätet. Det förefaller som att områdena kring Lidingö Centrum kommer att förtätas och utvecklas till en mer stadsliknande karaktär vilket ställer krav på förbättrade möjligheter att ta sig dit från de olika delarna av ön. Förslag finns därför om att dra om Lidingöbanan så att den passerar Lidingö Centrum. (Lidingö Stad, 2009) Vidare så har förslag om en sammanlänkning mellan Lidingöbanan och tunnelbanan eller Spårväg City diskuterats men utan något konkret resultat.

Två huvudvägar förbinder Lidingös norra och södra delar med fastlandet, Norra – och Södra Kungsvägen med målet att styra biltrafiken till dessa leder för att minska trafiken på lokalvägnätet. Den senare är beskaffad med vissa problem. Trafikflödet som redan idag under vissa tider är bekymmersamt högt väntas öka med cirka tjugo procent på grund av nya bostadsbyggen. Den intensiva trafiken vållar därtill stora problem i vissa områden där den är både miljöstörande och trafikfarlig samt där bullernivåerna överskrider 60 dB. En trafikutredning av vägen gjordes 2008 där problematiken kring vägen presenterades tillsammans med förslag på alternativa dragningar av vägen. Diskussionerna om detta tycks ha strandat då varken politiker eller invånare är överens om hur situationen ska förbättras. (Lidingö Stad, 2008)

Av: Kim Jensen

Källor

Lidingö Stad, 2008: *Södra Huvudleden – Trafikutredning*.

Lidingö Stad, 2009: *Lidingö faktiskt*.

Lidingö Stad, 2010: *Lidingö faktiskt 2010/11*.

Lidingö Stad, 2009: *Översiktsplan 2011*. Lidingö kommun.

Regionplane- och trafikkontoret, 2008: *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2010) – samrådsförslag*. Stockholm

Vallentuna

Vallentuna kommun ligger i nordöstra Storstockholm och är till ytan dubbelt så stor som Stockholms stad då Vallentuna har en yta på 360 km² (Vallentuna kommun – Vallentuna kommun är dubbelt så stor som Stockholm). Dock har Vallentuna cirka 32 000 invånare varav cirka 20 000 bor i Vallentuna tätort (Vallentuna kommun – En växande kommun med rik historia). Det här kan jämföras med Stockholms stad som har en befolkning på 832 641 invånare (Stockholms stad – Fakta och kartor). Kommunen gränsar i norr mot Sigtuna och Norrtälje. I väster ligger Upplands Väsby, i söder är Täby belägen och i öster befinner sig Österåker. Utifrån de siffrorna som presenteras här kan man alltså dra slutsatsen att Vallentuna är väldigt glest bebyggd. Till större delen består kommunens yta av skogs- och jordbruksmark med några få tätorter inkluderade. Den största tätorten är Vallentuna som följs åt av en grupp mindre tätorter.

Översikt av trafiksystemen och trafikstrategier

Vallentuna kommun har ansvar för de flesta av vägarna inom Vallentuna och Lindholmens tätorter, dock har Trafikverket ansvar för tjugotre statliga vägar som korsar kommunen (Vallentuna kommun – Skötsel av vägar). Inom kommunen kostar det inget att parkera på dess gator, dock vidhåller man på kommunens hemsida att det är viktigt att följa informationen på trafikskyltarna. På samma hemsida kan man också läsa att finns det inga trafikskyltar är det tillåtet att parkera högst tjugofyra timmar inom ett tätbebyggt område. Utanför ett sådant område är det däremot tillåtet att parkera högst sju dygn i följd. På kommunens hemsida kan också läsa om att kommunen arbetar med nollvisionen som instrument i sitt trafiksäkerhetsarbete: ”den utgår från att allt ska göras för att förhindra att ingen ska skadas för livet eller dör på grund av trafiken. Nollvisionen accepterar att olyckor händer, men inte att de leder till allvarliga personskador” (Vallentuna kommun - Trafiksäkerhet).

Utöver vanliga parkeringar finns det också i kommunen sju infartsparkeringar och på Ormsta station finns det även en cykelparkering under tak (Vallentuna kommun – Parkering). Kommunen ser cykling som ett bra sätt att färdas på då det är ”billigare, snabbare och renare för miljön”. Man framhåller också vikten av god folkhälsa genom att påpeka att cyklande är motion och ger bättre hälsa. Vid Vallentuna station finns det också cykelbås att hyra. Cykelbåsen är avsedda för pendlare och man är noggrann med att betona att de endast får innehålla cyklar med tillhörande utrustning. Båsen är tjugofyra till antalet och

man måste vara arton år gammal för att underteckna kontrakt med företaget Pendula som har hand om dem (Vallentuna kommun – Cykel).

Stommen i kollektivtrafiken genom kommunen utgörs av Roslagsbanan med sträckan Stockholms östra – Ormsta – Lindholmen – Kårsta. Busstrafiken i Vallentuna centrum och till de mindre tätorterna trafikerar varje halvtimme och på landsbygden är busslinjerna anpassade till skolornas tider. Vidare finns busslinje 610 som färdas till Danderyds sjukhus där byte till Tunnelbanans röda linje är möjligt och busslinje 524 som förbinder kommunen med Upplands Väsby tågstation där man antingen kan byta till SL:s Pendeltåg eller UL:s Upptåg (Vallentuna kommun – Kollektivtrafik).

Översiktsplanen

” TRAFIKPLAN 2030/2050

I det pågående arbetet med att ta fram en ny trafikplan behandlas hela transportsystemet inom kommunen och alla transportslag (gång, cykel, moped, bil, buss och tåg). Trafikplanen ska framför allt visa vilka anspråk på tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och estetisk utformning de olika transportslagen ska kunna ställa 2030 och med utblick mot 2050. Den ska dessutom redovisa hur transportsystemet ska förverkligas.” (Ur “Översiktsplanen 2010 – 2030”)

Den 17 maj 2010 antogs av kommunfullmäktige den nya översiktsplanen som döptes till ”Översiktsplan 2010-2030” vilket man kan tolka som att kommunen anspelar på dokumentet ”RUF 2010” där året för målen är 2030. I översiktsplanen kan man läsa att den är kommunövergripande vilket betyder att hela eller delar av kommunens tätorter behöver följas upp av strukturplaner eller fördjupad översiktsplan. Det här skulle då kunna utgöra ett underlag för framtida detaljplaner. Bland de många behov som listas finner man ”Stråkstudie för utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda”. Kommunen ser det som en utmaning under rubriken ”hållbara transporter” att kombinera en god tillgänglighet med minskad klimatpåverkan med en tillväxt av arbetstillfällen och befolkning. Ett sätt att lösa det ser man genom att öka andelen spårburna kollektivtrafikresor och genom att generellt sett förbättra tillgången till bussresor.

Kommun påstår sig ha ett bra läge, ”med närhet till den centrala delen av Stockholmsregionen, E4 stråket med Arlanda och Uppsala och E 18 stråket” och under avsnittet ”vägar” fastställs åtminstone åtta stycken olika vägreservat. Kommunen tar även

upp att om Arlanda ska kunna få fler resenärer och dessutom klara utsläpsstaket enligt gällande miljödömdom är färre bilresor avgörande. Ändå kan man läsa under "riksintressen vägar": "mark ska reserveras för en eventuell framtida utbyggnad till motorväg med fyra körfält", vilket man kanske kan se som en motsägelsefull strategi om nu målet är färre bilresor. De vägar som ses vara av riksintresse är E18 och Norrortsleden.

I kommunen siktar man på att Roslagsbanan ska få högre turtäthet. Det kommer att ske genom att SL bygger dubbelspår på hela Roslagsbanan, det vill säga även sträckan som tränger in i kommunen. Man vill också från kommunens sida förlänga (avgrensa) Roslagsbanan till Arlanda då man vill att kommunen och nordostsektorn ska få en kollektivtrafikförbindelse som kan tävla med bilen. I samband med studier om avgränsningen till Arlanda kommer riksintresset Markim-Orkesta att beaktas. Man vill också att det skapas nya snabbusslinjer och att det uppförs fler infartsparkeringar. Kommunen kräver också en ny pendeltågslinje, Roslagspilen, via Stockholm central. Kravet beror på att man vill bättre integrera nordostsektorn med resten av regionen. Ett alternativ som diskuteras med SL är snabbussar till Arlanda och Upplands Väsby då man tror att det skulle kunna göra det smidigare att färdas vidare med pendeltåg mot Arlanda, Uppsala, Stockholm och Södertörn. Den första prioriteten är dock att få kunna anlägga Roslagspilen som är tänkt att utgöra ett komplement till Roslagsbanan. Ett resecentrum är då tänkt att byggas i Arninge (Täby kommun) som skulle kunna förstärka Arningevägens kollektivtrafik. En annan artär som nämns förutom Roslagsbanan och Arningevägen är Norrortsleden som enligt kommunen är betydelsefull för kommuninvånarnas tillgång till arbetsmarknaderna i nordvästra Stockholms län. Kommunen har busslinjen mellan Åkersberga och Kista som förebild och ser då på Norrortsleden en busslinje som skulle kunna färdas mellan Vallentuna och Kista. Från kommunens sida vill man poängtera att det är speciellt viktigt för yngre och äldre invånare att resa lokalt med kollektivtrafiken. Med anledning av det har kommunen redan upprättat en lokal busslinje i de södra delarna av kommunen som ett komplement till en linje i de norra delarna. Man understryker att fler busslinjer kan komma att behövas (Vallentuna kommun – Översiktsplan 2010 - 2030). *Av: Leonardo Frithunanthz*

Referenslista

Litteratur: Vallentuna kommun

"Stockholms stad – Fakta och kartor" <http://www.stockholm.se/OmStockholm/Fakta-och-kartor/>, 2010-11-17

"Vallentuna kommun – Cykel" <http://www.vallentuna.se/sv/invanare/trafik-och-vagar/Cykel/>, 2010-11-17

"Vallentuna kommun – En växande kommun med rik historia" <http://www.vallentuna.se/sv/om-vallentuna/>, 2010-11-17

"Vallentuna kommun – Kollektivtrafik" <http://www.vallentuna.se/sv/invanare/trafik-och-vagar/kollektivtrafik/>, 2010-11-17

“Vallentuna kommun – Parkering” <http://www.vallentuna.se/sv/invanare/trafik-och-vagar/parkering/>, 2010-11-17

“Vallentuna kommun – Skötsel av vägar” <http://www.vallentuna.se/sv/invanare/trafik-och-vagar/drift-och-underhall/>, 2010-11-17

“Vallentuna kommun - Trafiksäkerhet” <http://www.vallentuna.se/sv/invanare/trafik-och-vagar/trafiksakerhet/> 2010-11-17

“Vallentuna kommun – Vallentuna kommun är dubbelt så stor som Stockholm” <http://www.vallentuna.se/sv/om-vallentuna/fakta/Geografi/>, 2010-11-17

“Vallentuna kommun – Översiktsplan 2010 - 2030” http://www.vallentuna.se/dok/publikationer/p20102030_5/faststlldversik_/vallentunaversi/Vallentunaversiktsplan2010-2030lowres.pdf, 2010-11-17

Jämförelse och observationer

Lidingö och Vallentuna skiljer sig åt både invånarmässigt och geografiskt men trots detta såg vi att det fanns likartade problem och likartade inriktningar när det gällde trafikplaneringen i kommunerna. Det mest tydliga var att bägge kommuner uppfattade kollektivtrafiken som en ytterst viktig komponent i sin trafikplanering. De befintliga förbindelsenaven, Roslagsbanan i Vallentuna och Lidingöbanan i Lidingö, innehar en central roll i trafikplaneringen och ägnas särskild uppmärksamhet. Tack vare detta ligger en hel del fokus på hur dessa förbindelser ska fungera och det finns förslag om förbättringar vid bägge, i Vallentuna förslaget om Roslagspilen och i Lidingö en förlängning av Lidingöbanan. Dessutom finns det en hel del glesbebyggelse i kommunerna vilket medför att bussförbindelserna till dessa nav uppfattas som viktiga.

Det vi genast uppmärksammade var kollektivtrafikens betydelse inom trafikplaneringen. Bägge kommuner ligger inom pendlingsavstånd till Stockholm och vi upplever inte att bilåkandet premieras i trafikplanerna. Förutom kommunikationsnaven är busstrafikens betydelse uppenbar. I glesare bebyggelse och andra platser som inte ligger i närheten av den spårburna trafiken är det av stor betydelse att bussarna kommer fram och möjliggör en kollektiv anslutning till spårvägarna. Dessutom verkar det finnas en medvetenhet om trafiksituationen under rusningstid i Lidingö kommun som nämner belastningsproblem som finns på huvudleden.

En ytterligare intressant detalj är hur trafikinformationen presenteras på kommunernas hemsidor. Lidingö väljer att framhäva kollektivt resande genom att placera de kategorierna mest synligt på hemsidan. Det första man möts av är kategorin buss, båt och tåg. Samtidigt väljer Vallentuna att placera kategorin cykel först. Detta understryker tillsammans med föregående observationer hur pass viktigt det har blivit att inte enbart lägga fokus på bilen som fortskaffningsmedel. Trafik uppfattas istället som ett vitt begrepp där många aspekter ingår, och där kollektivt resande blir allt mer viktigt. Särskilt centrala knypunkter för kollektivtrafik verkar uppfattas som viktiga, men samtidigt framhävs vikten av kommunikationer utifrån dessa. Utifrån vår undersökning verkar dessa två kommuner väl

medvetna om de trafikproblem som finns, och en stor del i lösningent av dessa problem verkar ligga inom den kollektiva trafiken. Detta uppfattas av oss som positivt och i led med en hållbar utveckling.

Av: Adam Mickiewicz

Trafikplanering I Österåker och Karlstad

Thomas Magnusson och Karl Björkström

Bakgrund

I denna studie har vi valt att jämföra våra två hemkommuner, Karlstads kommun och Österåkers kommun. Målet var att finna olikheter och likheter i hur de två kommunerna planerar sin framtid och eventuellt väga för- och nackdelar med de olika synsätten på trafik- och miljöplaneringen.

Österåkers kommun

Österåkers kommun ligger nordost om Stockholm och har ca 40 000 invånare, där den största tätorten Åkersberga har ca 75 % av befolkningen. Kommunen består av mestadels fastland, men också många öar som ingår i Stockholms skärgård. Den största och mest betydelsefulla vägen i kommunen är väg 276 som från trafikplats Rosenkälla i kommunens västra hörn letar sig genom Åkersberga och vidare upp i Roslagen mot Norrtälje. E18 snuddar kommunens sydvästra delar och viktigaste kollektivtrafikmedlet är Roslagsbanan som har 6 hållplatser inom kommunens gränser (bland annat slutstation Österskär).

År 2007 antogs Österåkers lokala miljömål i kommunfullmäktige där man särskilt valt att titta på de 3 av de 16 nationella miljömålen: (1) Begränsad klimatpåverkan (4) giftfri miljö och (7) ingen övergödning. I den första punkten har kommunen satt som mål att reducera utsläppen från 2006 års nivå med 20 % till 2012 och 50 % till 2025. Det är särskilt den som berör trafikfrågorna och i följande text tittar vi närmare på hur det ska gå till.

Styrdokument

Översiktsplan

Den senaste översiktsplanen från Österåker kom år 2006 och har titeln ”Österåker – Skärgård och stad”. I bakgrundsstycket framgår att dess tidshorisont, det vill säga den tidpunkt då mål och visioner skall vara uppfyllda, är 25 år i fram i tiden. Med utgångspunkt från genomförandeåret 2006 utgör alltså åren 2030/2031 mållinjen för planen. Trafik- och miljöfrågor nämns genomgående i texten, men ett stycke tillägnas helt och hållet ”kommunikationer”. Översiktsplanen är väldigt generell och beskriver visionärt hur man vill att Österåker ska se ut år 2030. Man betonar bättre spårtrafik mot Stockholm, bättre förbindelser med övriga regionen och Arlanda (det vill säga nordostsektorn) samt ett tillvaratagande av skärgården som de viktigaste åtgärderna i framtiden. Biltrafiken bedöms av kommunen som mycket viktig, främst i form av byggandet av norrortsleden och Norra länken. Dels för att dessa utbyggnader underlättar trafiken inom själva kommunen, men också för att den ger dess invånare fler färdmöjligheter och skapar attraktionen att locka till sig fler. Båt- och

färjetrafiken anses också viktig på grund av kommunens geografiska läge, men vi har inte hittat någon planerad utbyggnad av färjetrafiknätet. Befintliga linjer fungerar bra och behöver främst underhållas.

Trafikplan

Trafikplan Österåker för 2010 (2009) har en viktig roll, framförallt för att den är mycket nyare än översiktsplanen. Trafikplanen skall verka som en grund för kommunens strategier om hur Österåker ska utformas och trafikförsörjas. Här står mer konkret information att finna om specifika projekt och delområden. Man har bland annat kommit fram till att riktlinjerna från SL om gångavstånd till hållplatser på många håll är för stort. De olika bostadsområdena är relativt utspridda över landskapet och bekvämligheten att ta bilen lockar många. Därför bör detta ses över. Man har också mätt och kartlagt de mest trafikerade vägarna för att få ett kvitto på var det verkligen behövs förbättringar inom biltrafiken. Mer om detta senare.

Enligt min åsikt är trafikplanen betydligt mer cykel- och gångtrafikanter orienterad än vad den något äldre översiktsplanen är. I den fick jag leta en lång stund innan jag ens kunde hitta något skrivet om gång- och cykeltrafiken. Detta indikerar en trend att sätta dessa trafikmedel allt oftare i centrum i planeringsfasen.

Österåker 2020 – Skärgårdskommunen

Österåker 2020 – Skärgårdskommunen. Märk här att tidshorizonten från översiktsplanen är flyttad till 10 år tidigare. Skärgården bedöms som kommunens största attraktionskraft, den avgörande faktorn för att få människor att välja Österåker som hemkommun. Enligt (förslaget) till Vision 2020 ska Österåker vara:

”... länets mest attraktiva skärgårdskommun, den skärgårdskommun som flest väljer att flytta till, bo och verka i, starta företag i samt besöka; en skärgårdskommun i världsklass.”

Storslagna ord, men hur behandlas trafik- och miljöfrågor i detta dokument?

Egentligen är visionen av samma typ som Översiktsplanen, en överblick som inte går in i detalj på hur själva planeringen ska ske. Man skriver bland annat att man ska värna om natur- och kulturmiljö i varje steg av planeringsprocessen men djupare än så går man inte. Med dessa ord går vi in och tittar på hur de verkligen efterlevs i verkligheten.

Exempel på åtgärder

Roslagspilen och mellankommunala samarbeten

Regionplanekontoret (Stockholms Läns Landsting) beräknar att nordostsektorn kommer att ha en snabbare befolkningstillväxt än andra delar av Stockholm. Därför yttras särskilt att kommunerna Österåker, Täby, Vallentuna, Danderyd, Vaxholm och Norrtälje bör ha högklassiga kommunikationer kommunerna emellan för att underlätta för de allt fler invånarna. Vidare bedöms Arninge utmed E18 (visserligen i Täby kommun men nära gränsen till Österåker) bli ett attraktivt centra i framtiden, vilket

ställer höga krav på ett regionalt samarbete. Samarbetsprojektet mellan dessa kommuner kallas UNO (Utveckling NordOst).

Roslagspilen är namnet på ett pendeltågsprojekt där man vill länka samman Åkersberga med Stockholm. Tre alternativa dragningar finns: Solna - Åkersberga, Solna – Arninge och Solna – Norrtälje. I trafikplanen lutar man åt det första alternativet och vid skrivandet av planen utredde Banverket om denna sträcka skulle vara möjlig att få igenom. Med pendeltåg beräknar Österåkers kommun ändra 80 % av sina busslinjer genom att antingen ”mata” till pendeln eller slopa dem helt. Inget beslut är dock taget än.

Roslagsbanan – effektivisering och tillvaratagande

Roslagsbanan förbinder de nordostliga kommunerna med innerstaden och enligt Översiktsplanen för Österåker kommun ser man denna spårtrafik som stommen i kollektivtrafiken med 7000 resenärer om dagen. Just nu pågår arbete med att bygga dubbelspår hela sträckan (detta beräknas enligt SL vara klart tidigast 2014) vilket kommer förbättra turtätheten och effektivisera restiden. UNO-samarbetet, som tidigare nämnts, har som ett av sina största mål att verka för att Roslagsbanan byggs ut och effektiviseras, och är därför högst delaktiga i att ovan nämnda arbete utförs.

Rådet från Översiktsplanen är att framtida bebyggelse bör placeras så nära goda kollektivtrafikmöjligheter som möjligt, det vill säga redan existerande kollektivtrafik. Detta menar man skapar förutsättningar för miljövänliga resor. Samtidigt vill man bevara de grönskulpturer som finns i närheten av tätorten Åkersberga, och istället förtäta stadskärnan vid bostadsbyggande. Åkersberga Centrum ska bli än mer centralt i kommunen eftersom man vill förenkla för invånarna att ställa sitt fordon där och vidare transportera sig med kollektiva trafikmedel (där bland annat hållplats för Roslagsbanan finns).

Röllingbyleden och trafikavlastning

Man konstaterar att bilberoende är stort på många håll i kommunen och erkänner att rådande bebyggelseutveckling pekar mot att beroendet kommer att öka. En åtgärd som nämns för att minska utpendlingen och det totala trafikbehovet är att kommunen ska vara attraktiv att starta och bedriva verksamhet i. Därför har man tydliga direktiv att man hellre bygger på exempelvis obebyggd mark och lockar till sig fler boende och arbetande än att låta pendlingsproblematiken kvarstå. I Översiktsplanen nämner man tydligt att kommunen ska vara öppen för all form av industrietablering och nybyggnad inom kommunens gränser.

Riksväg 276, den mest trafikerade vägen i kommunen, har en hel del problem med köer i rusningstid. Detta vill kommunen åtgärda och man har kommit fram till att på lång sikt göra två förbättringar. Först och främst ska en utbyggnad av den befintliga vägen göras på de mest kritiska punkter (det vill säga genom centrala Åkersberga). Detta kommer inte att räcka i längden menar kommunpolitikerna som också vill

bygga en helt ny led, Röllingbyleden, för att leda om trafik som inte behöver gå genom Åkersberga. Det är dock bara 15 % av den totala mängden trafik som passerar genom centrum som efterfrågar en sådan väg, men i och med den positiva befolkningstrenden tror kommunen att utbyggnaden är ofrånkomlig på lång sikt. Vägen är planerad rakt genom idag viktiga grön- och friluftsområden, men enligt trafikplanen ska vägens utformning ge minsta möjliga intrång på sådan miljö. Barriärproblematiken nämner man också, men kan inte komma ifrån att vägen kommer att göra stora avtryck i landskapet och på omkringliggande miljöer.

Karlstads kommun

Karlstad är en stad med mycket visioner kring framtida befolkningstillväxt och utbyggnad. I kommunens översiktsplan konstateras att större regioner växer snabbare än mindre regioner. Detta förklaras bland annat med att större kommuner har större tillgång till kvalificerad arbetskraft och därför blir mer attraktiva för företag när investeringar och satsningar ska genomföras. Kommunen ses som hela Värmlands tillväxtmotor och de senaste 13 åren har planeringen i kommunen haft sin grund i en vision som fokuserar på befolkningsökning och tillväxt. Visionen kallades först för Karlstad 100 000. Namnet syftade till att ett delmål i kommunens utveckling skulle vara att befolkningen skall nå en nivå av 100 000, detta skulle innebära en ökning på ungefär 15 000 invånare från dagens 85 000. Senare har visionen döpts om till Livskvalitet Karlstad 100 000. Namnbytet genomfördes för att bredda förståelsen för vad politikerna egentligen menar med framtidsplanerna.

Styrdokument

Översiktsplan

I översiktsplanen tas ett antal delmål med Livskvalitet Karlstad 100 000 upp. Även ifall nästan alla mål på något sätt är relevanta har vi i denna rapport valt att fokusera på de delmål som primärt rör trafik- och miljöplanering. Ett viktigt delmål anges vara ”Tillgänglighet och regionförstoring”, och det är framförallt i detta stycke som olika transportstrategiska utmaningar och åtgärder tas upp. Detta motiveras med att en större region kommer kräva bättre transportmöjligheter för att det ska vara möjligt att tillhandahålla en större mängd arbetskraft åt företag i regionen. Ju mer välutvecklat transportsystemet är, desto större upptagningsområde har företagen att använda sig av när man letar arbetskraft. Detta medför också en ökning av variationerna och kvalifikationerna i urvalet av arbetskraft.

De tre utmaningar gällande tillgänglighet och regionförstoring som tas upp formuleras så här:

Förbättrade kommunikationsmöjligheter till övriga länet och större omgivande marknader, såväl nationella som internationella.

Dagens transportsystem ger upphov till diverse miljöproblem. Det är därför viktigt att regionförstoringen så långt som möjligt skapas genom hållbara transportsystem.

Förbättrad intermodalitet (övergångar mellan transportslag) är avgörande för att det effektivaste och miljömässigt bästa transportslaget ska väljas, för såväl godstransporter som personresor.

Ett annat relevant mål som tas upp i översiktsplanen är det man kallar för ”Den goda gröna staden”. Det konstateras att Karlstad ska stå för hållbar miljömässigt utveckling och att Karlstad är en föregångskommun när det kommer till stimulering och innovation på miljöfronten. Det tas upp ett antal olika inriktningsmål, både nytillkomna och redan befintliga, som kommunen jobbar efter. Detta handlar bland annat om att öka cykelns och kollektivtrafikens utbredning gentemot biltrafiken, utveckla gång- och cykelleder mellan stadsdelar samt att främja god samverkan mellan persontransport- och bebyggelseplanering.

I översiktsplanen finns också ett kapitel som kallas Allmänna intressen och sektoriella anspråk. I detta kapitel finns ett stycke som handlar om kommunikationer och transportinfrastruktur. I detta stycke behandlas vilka olika satsningar som ska göras inom de olika transportslagen, vilket tillvägagångssätt som ska tillämpas samt vilka insatser som ska prioriteras. Gällande järnvägen konstateras det bland annat att det behövs fler spår mellan Karlstad och den närliggande kommunen Kil. Det konstateras också att Karlstad ska ha ett högkvalitativt kollektivtrafiksstråk som binder ihop olika viktiga knutpunkter. Det presenteras även en målbild för vilka typer av transportsätt kommunen vill att folk ska använda sig av, där premieras framförallt cykel och kollektivtrafik.

Transportstrategi

Förutom översiktsplanen har det även utarbetats en transportstrategi. Arbetet med denna startade i mitten på 90-talet och har uppdaterats kontinuerligt fram till år 2006, då strategin färdigställdes. Arbetet startade till följd av rapporter om dålig luftkvalitet i Karlstads centrum. Tanken är att transportstrategin ska samverka med översiktsplanen. Syftet med den är att säkerställa att trafiksystemet i kommunen, samtidigt som det uppfyller invånarnas behov och möjliggör expansion, är miljömässigt hållbart och inte påverkar människor eller miljö negativt. Anledningen till att strategin har utarbetats beskrivs vara att man från kommunens sida är övertygad om att det krävs en välarbetad strategi för att det ska vara möjligt att nå de uppsatta målen. Detta lyfts fram som en effektivare metod än enskilda punktinsatser.

Förutom att minska effekterna på miljön syftar och transportstrategin till att förbättra människors hälsa. Detta ska göras genom att förminska luftföroreningar för att förbättra luftkvaliteten och minska hälsoproblem med astma, allergi och cancer. En annan positiv hälsoeffekt som ska försöka uppnås är en ökad motion till följd av att kommunens invånare i större utsträckning använder sig av cykel och promenerar mer.

Åtgärder som föreslås för att uppnå målen är bland annat; förkortning av kollektivtrafikens restider, utökning och säkerhetstänk gällande cykeltrafiksnätet samt minskning av privata bilresor och bilresor under fem kilometer. Det konstateras dock

att arbetet med transportstrategin till en början inte kommer innebära några drastiska förändringar. Det dras en parallell till hur ett lok sätts i rullning – det går segt i början, men när hela tåget väl rullar går det snabbare och snabbare. Till en början ska arbetet mest handla om att sprida information om transportstrategin och att konkretisera den. Konkretiserandet ska ske genom att olika nämnder i kommunen tar fram handlingsplaner som kan knytas till strategin. Teknik- och fastighetsnämnden ska jobba med gångtrafik, cykeltrafik och biltrafik. Stadsbyggnadsnämnden ska jobba med samhällsplanering och kollektivtrafik. Miljönämnden ska arbeta med verksamheters transporter och mobility management.

Exempel på åtgärder

Det huvudsakliga kollektivtrafikfärdmedlet som finns i Karlstad är buss och så ledes är det också i busstrafiken som alla satsningar på en utökad kollektivtrafik görs. Kommunen deltar tillsammans med hela landet i ambitionen att fördubbla kollektivtrafikresandet till 2020. På fyra år har Karlstad lyckats öka resandet med kollektivtrafik med 38 %. Ett antal olika projekt har genomförts för att uppmuntra folk att åka kollektivt. Bland annat har det införts ett smsbiljettsystem. Turtätheten har ökat och linjesystemet har förenklats.

En åtgärd för att underlätta för studenterna att ta sig till universitetet har varit att införa en speciallinje som går direkt från torget till Karlstads universitet och bara stannar ett fåtal gånger på vägen. Förutom snabbussen till universitetet har det också införts andra typer av speciallinjer. Till exempel går det att åka direkt ut till Bergvik, som är ett köpcenter ca 5 kilometer utanför centrum. Det går också att ta sig direkt ut till den mest populära badplatsen genom att åka en specialbuss.

Förutom busstrafiken har det även utvecklats ett par så kallade båtbuslinjer som går genom stadens olika vattendrag. Detta projekt kombinerar en båturen kollektivtrafik med turistnäring. Då båtarna tar relativt lång tid fungerar det mer som rekreation än som vardagligt transportsätt.

Jämförelse av trafikplaneringen i Karlstad och Österåker.

När man jämför de två kommunernas trafikplanering är det ett antal skillnader gällande kommunernas läge i respektive region, både geografiskt och ekonomiskt, som man bör ta hänsyn till. Karlstads kommun positionerar sig tydligt som tillväxtmotorn för hela värmlandsregionen och lägger därmed ett ganska stort ansvar på sig själva. Relevansen av en fungerande pendling till omkringliggande kommuner nämns förvisso, men inte på samma sätt som i Österåkers planering. I Karlstads planering ligger fokus mer på att pendlare ska kunna ta sig till Karlstad från kranskommuner för att kunna jobba, medan det i Österåker mer handlar om att Österåkersbor är beroende av goda transporter till omkringliggande kommuner. Detta kommer sig naturligt av att Karlstad är den största staden i regionen, medan Österåker i sin närhet har storstaden Stockholm. I Österåkers kommun medger man också att

antalet resenärer som använder sig av bil ökar, i Karlstads planerande lyfts istället lyckade satsningar på kollektivtrafiken fram.

Skillnaden i kollektivtrafiken i de olika kommunerna är också något som vi tycker är värd att nämna. I Karlstad är det, förutom cykel och gångtrafik, nästan enbart buss som transporterar invånarna kollektivt. Detta medför en enkelhet som möjliggör mer riktade insatser på ett enda färdmedel. Kanske är detta en förklaring till att kommunen har lyckats öka antalet kollektivtrafikresenärer de senaste åren. I Österåkers kommun finns det både spårbunden trafik och busstrafik att ta hänsyn till när satsningar på kollektivtrafiken ska genomföras, dessutom är den i större utsträckning kopplad till omkringliggande kommuner. Ett regionalt upprättat styrdokument (på landstingsnivå) kan därför vara av större vikt i en region som Stockholm, där kraven på samarbete över kommungränserna är högre än i Värmlandsregionen.

Vi har valt att inte ha med bilder i detta dokument. Vi hänvisar istället till medföljande powerpoint-presentation (mondo) för kartor över intressanta områden och projekt.

Källförteckning

Österåker – Skärgård och stad, Översiktsplan (2006):

<<http://www.osteraker.se/dman/Document.phx?documentId=cc13508151956697&cmd=download>>

Trafikplan Österåker 2010, Samrådshandling 1 (2010):

<<http://www.mvf.se/Trafikplan2010.pdf>>

Vision år 2020 för Österåkers kommun (2010):

<<http://www.osteraker.se/dman/Document.phx?documentId=dt15910152631522&cmd=download>>

Översiktliga lokala miljömål för Österåkers kommun (2007):

<<http://www.osteraker.se/dman/Document.phx?documentId=es06408124823474&cmd=download>>

Översiktsplan för Karlstads Kommun (2010)

<[http://karlstad.se/apps/symfoni/karlstad/karlstad_mm.nsf/lupgraphics/oversiktsplan_2010_webb.pdf/\\$file/oversiktsplan_2010_webb.pdf](http://karlstad.se/apps/symfoni/karlstad/karlstad_mm.nsf/lupgraphics/oversiktsplan_2010_webb.pdf/$file/oversiktsplan_2010_webb.pdf)>

Transportstrategi för Karlstads Kommun (2006)

<[http://karlstad.se/apps/symfoni/karlstad/karlstad_mm.nsf/lupgraphics/kortversion_sv_low.pdf/\\$file/kortversion_sv_low.pdf](http://karlstad.se/apps/symfoni/karlstad/karlstad_mm.nsf/lupgraphics/kortversion_sv_low.pdf/$file/kortversion_sv_low.pdf)>

En studie om trafikplanering i Norrtälje kommun

Joakim Hjelm, Sarah Isaksson och Niclas Ringart

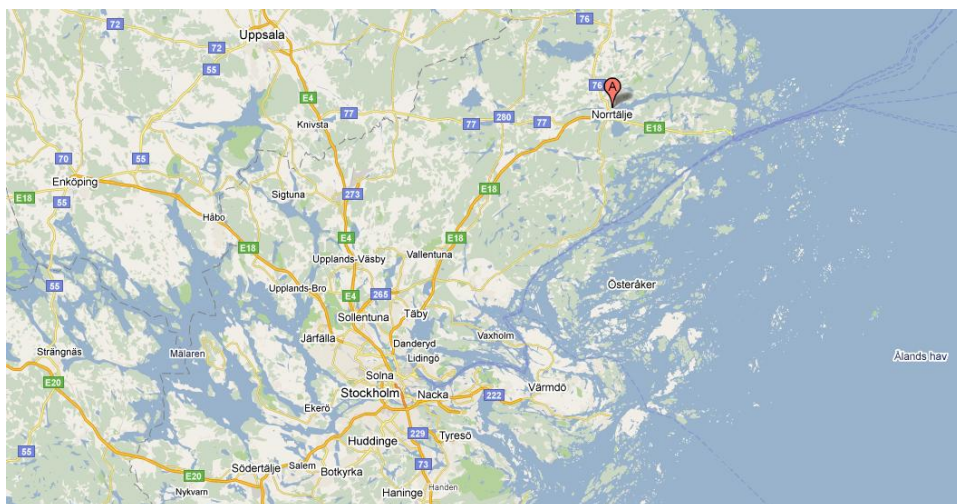
Norrtälje kommun

Inledning

Vi har valt att undersöka trafikplaneringen i Norrtälje kommun. Enligt Norrtälje kommuns egen hemsida (2010) vill kommunen framställa sig som både en turistvänlig kommun och en kommun för människor som vill åt ett mer gemytligt stadsliv, men med en närhet till storstadspuls. För att lyckas med detta är kommunikationen en av de viktigaste faktorerna, som just nu dessutom är i förändring. Förutom de satsningar på att förbättra kollektivtrafiken som genomförs sker även en omdragning av riksväg 76. Omdragningen innebär att väg 76 ska gå vid sidan av Norrtälje stad istället för genom Norrtälje stad. Främsta orsaken till omdragningen är att förbättra boendemiljön för invånarna i Norrtälje stad. Vi är nyfikna på planeringsarbetet kring förbifarten och hur den kommer förändra förutsättningarna för Norrtälje kommun. Kommer det exempelvis hjälpa eller stjälpa kommunens planer till att bli både en blomstrande turistort och ett alternativ till storstaden? Därför har vi riktat in en stor del av vårt arbete till väg 76 och ämnar i diskussionen analysera de konsekvenser som omdragningen kan medföra.

Roslagskommunernas huvudstad?

Norrtälje kommun är belägen i de norra delarna av Stockholms län. Statistik från Statistiska Centralbyrån (SCB) redovisad på Norrtälje kommuns hemsida uppmäter invånarantal 2009 i hela Norrtälje kommun till 55 297 och i Norrtälje stad till 17 243 (Norrtälje kommun, 2010). Norrtälje har god kommunikation till både Uppsala och Stockholm genom väg 76 och närheten till E18 och relativt tät busstrafik. Norrtälje har genom sin närhet till bland annat Roslagen och Kapellskär, färjehamn med färjor till Estland och Finland vuxit fram till en turistort. I översiktsplanen för Norrtälje kommun går att läsa att kommunen vill utveckla detta och bli en trygg punkt bland Roslagskommunerna (Se figur 1) (Norrtälje kommun, 2004).



Figur 1 visar Norrtäljes läge i förhållande till Stockholm och Uppsala

Genom god kommunikation och närhet till Stockholm och Uppsala är Norrtälje en kommun där arbetspendling är vanligt. Statistik på Norrtälje kommuns hemsida visar en positiv pendlartrend för kommunen (se tabell 1) (Norrtälje kommun, 2008).

Tabell 1 visar inpendling och utpendling till och från Norrtälje kommun (Norrtälje kommun, 2008)

	1995	2008
Inpendling till Norrtälje kommun	1461	2146
Utpendling från Norrtälje kommun	5769	7999
Nettopendling	-4308	-5853

Dock visar en annan undersökning gjord av Sveriges kommuner och landsting (2008) att pendlingen i Norrtälje inte följer andra mindre städers goda pendlingsutveckling. Anledningen till detta ska vara att andelen pendlare till slut når ett tak, där det krävs särskilda åtgärder för att pendlingen ska öka igen. En sådan åtgärd kan exempelvis vara förstärkning av infrastruktur eller utveckling av handel i området.

I översiktsplanen för Norrtälje kommun (2004) belyses ett antal strategier för kommunen för att förbättra miljön för arbetspendlarna. Kollektivtrafiken mellan närbelägna orter till Norrtälje samt till Stockholm, Uppsala, Östhammar och Arlanda ska förstärkas. Samtidigt ska det bli enklare för dem som gör så kallade kombinationsresor, det vill säga byter mellan exempelvis båt, buss och bil under samma resa, genom enklare byten och upprättning av pendlarparkeringar.

Översiktsplanen nämner vikten av att öka kommunikationen till strategiska platser som Arlanda, Hallsta pappersbruk och Kapellskärs hamn. Här nämns bland annat att det är viktigt att säkerställa en långsiktig planering för exempelvis Kapellskärs hamn så att import och export till Hallsta pappersbruk underlättas.

Tidigare har det funnits planer på att bygga järnväg mellan Rimbo, Arlanda och Norrtälje. I dag anses denna satsning inte samhällsekonomisk lönsam men det finns en förhoppning att detta ska genomföras i framtiden. Kommunen menar även att det kommer ske en befolkningsökning i kommunen och hänvisar till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF) som ligger till grund för Norrtälje kommuns översiktsplan, som kan innebära att järnvägsplanerna kan komma att genomföras. RUF har gjort bedömningen att befolkningsmängden inom Stockholms län kommer öka med 600 000 nya invånare fram till 2030. Norrtäljes del av denna befolkningsökning förväntas ligga mellan 13 900 och 28 000 invånare (Norrtälje kommun. 2008).

Som tidigare nämnt är turismen en viktig inkomstkälla för Norrtälje kommun. Statistik från 1999 visar att turismen i Norrtälje omsätter cirka 550 miljoner kronor, vilket tillsammans med den sysselsättning som turismen även genererar ger årligen 50 miljoner kronor i skatteintäkter. Dessutom har kommunen mer än 100 000 fritidsboende vilka också utgör en viktig del i turistnäringen. Kommunens arbete för att gynna turistnäringen syftar främst till att ansvara för infrastruktur och basservice. Inom detta arbete räknas bland annat att skapa en tydlig bild av Roslagen och tillsammans med de andra Roslagskommunerna bygga ett starkt varumärke som lockar till sig turister. Kommunikationen till Finland och Estland samt närliggande städer och orter i Stockholm bör därför vara välutvecklade (Norrtälje kommun. 2008).

Förbifart Norrtälje – Väg 76

Historik

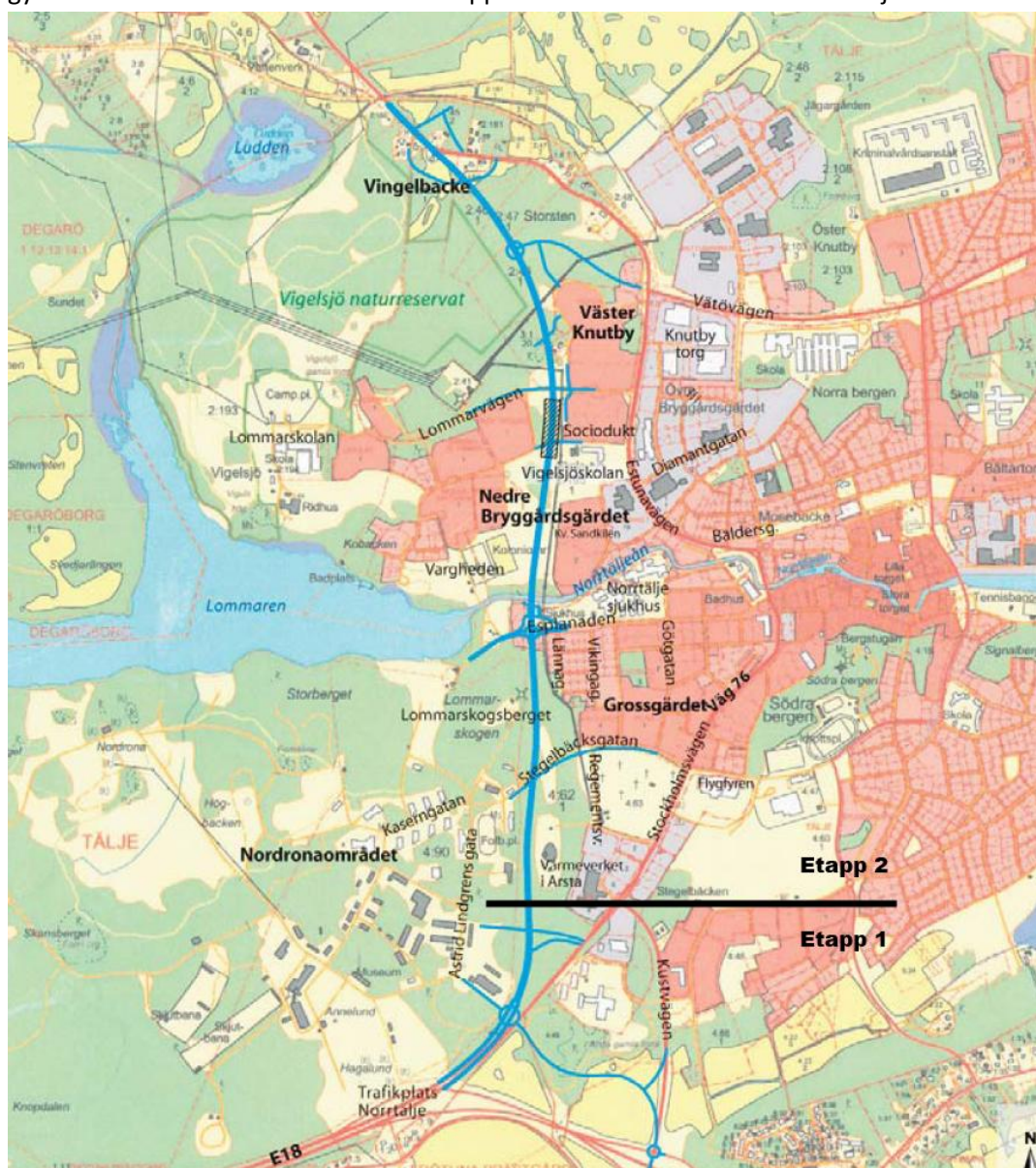
Planeringen av att omplacera väg 76, som i dagsläget går genom Norrtäljes stadskärna har pågått sedan 1940-talet av politiker och planerare (Trafikverket, 2010). Flera initiativ för att lösa trafiksituationen i Norrtälje har funnits genom åren men än idag passerar trafiken genom stadens centrum. Problemen med genomfartstrafiken har med åren blivit större och större. Den ökade turistströmmen, med ett ökat antal sommarboende samt den tunga lastbilstrafiken till och från Hallstaviks pappersbruk, resulterar i ett flertal stora problem som höga bullernivåer, låg trafiksäkerhet samt utgör en barriäreffekt mellan stadens östra och västra del. Framkomligheten påverkas också under vissa perioder då trafiken står i det närmaste helt still. Bebyggelsen längs med genomfarten är tät vilket innebär att många störs av den höga trafikbelastningen.

År 1996 genomförde emellertid Vägverket en förstudie för att identifiera brister och lösningar med trafiken i staden. Parallellt med förstudien pågick en dialog med myndigheter och allmänhet och resulterade i en utredning för ombyggnad av befintliga vägar samt en förbifart nära stadens centrum. År 1997 genomfördes vägutredningen där två olika huvudalternativ plus ett nollalternativ presenterades för att få fram ett underlag för att slutgiltigt lösa trafiksituationen. Nollalternativet gick ut på att behålla rådande situation med vissa bullerdämpande åtgärder. I alternativ 1 skulle befintligt vägnät byggas ut för att få ökad kapacitet och trafiksäkerhet och alternativ 2 skulle innebära att bygga en ny förbifart, den så kallade Västra vägen.

Genomförandet

Som tidigare nämnt går väg 76 i dag genom de centrala delarna av Norrtälje stad och orsakar stora lokala miljöproblem på grund av den höga trafikbelastningen. I länsstyrelsens rapport från 2009 (Förbifart Norrtälje) beskrivs den nuvarande väg 76 som en barriär som har dålig trafiksäkerhet i och med många korsningar och direktutfarter. De saknas även ordentliga busshållplatser, gång- och cykelvägar har i dagsläget stora brister.

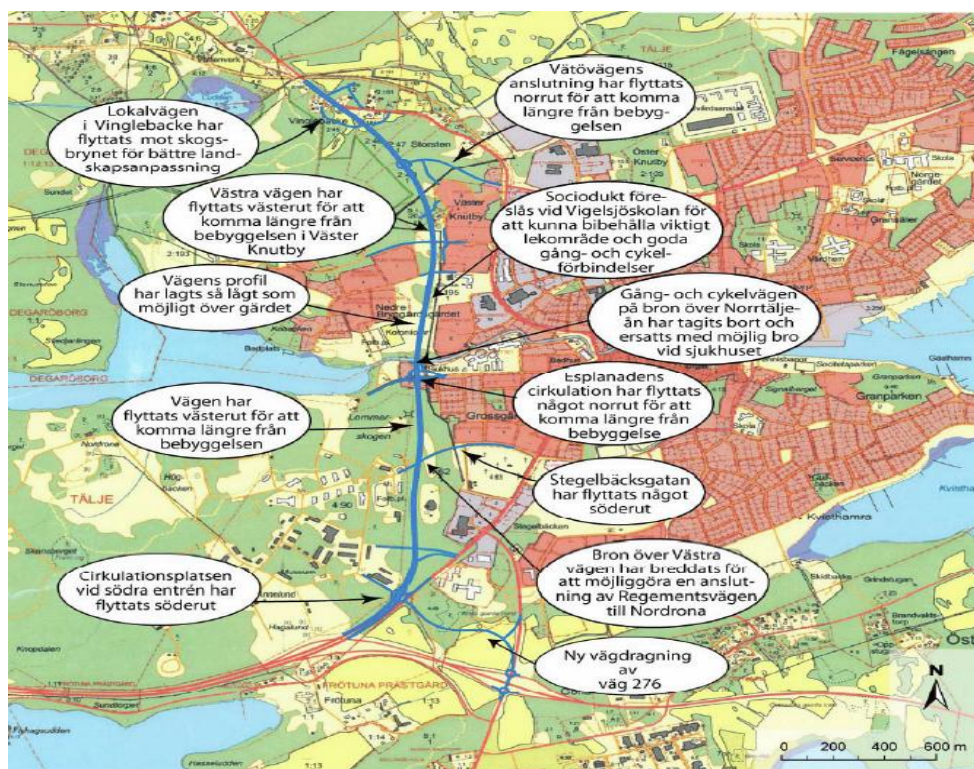
Den fjärde februari 2010 togs det första spadtaget i processen att färdigställa Västra vägen. I sin helhet är det 4,1 km ny väg som anläggs, varav 0,7 km består av en förlängning av väg 276¹⁸ och 3,4 km en nydragning av väg 76 som ska avlasta trafiken i centrala Norrtälje (se figur 1). Fördelarna med den nya vägen är enligt Norrtälje kommun många; i och med minskad trafik minskar även luftföroreningar samt bullernivåerna i staden. Det ska även gynna kollektivtrafikresenärerna som slipper sitta i bilköerna ut från Norrtälje.



Figur 2, Dragningen av förbifart Norrtälje (Trafikverket, 2010).

¹⁸ Gamla Norrtäljevägen som går via Åkersberga (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2003)

Dragningen av den nya vägen har som tidigare nämnts fastslagits i samråd med allmänheten då de har fått framföra sina önskemål. Det gjordes mindre ändringar i detaljplanen för bygget för att tillmötesgå de boendes önskemål.



Figur 3 förändringar av projektet efter samråd och dialog (Trafikverket. 2010)

En av förändringarna som genomförs är en sociodukt som anläggs vid Vigelsjöskolan för undvika den barriäreffekt en större väg har och behålla det sociala utbyte som råder i dag genom goda gång- och cykelförbindelser. Vägen har även förlagts längre västerut för att komma så långt i från bebyggelsen som möjligt för att därmed minska bullerstörningen.

Nordronaområdet som ligger vid den södra mynningen av väg 76 bedöms kunna byggas ut i framtiden för 2-3 000 arbetsplatser och ca 1 000 lägenheter. Denna utbyggnad kan ge ett ökat trafikflöde på 10 000 fordon/dygn enligt Vägverkets förstudie. Många av dessa framtida trafikanter skulle färdas på den gamla sträckningen av väg 76 genom staden och år 2020 beräknades trafiken öka till ca 20 000 fordon/dygn. I och med den nya förbifarten ska befintliga dragningen avlastas med ca 10 000 fordon/dygn och kommer ha en kvarstående trafik på 10-12 000 fordon/dygn vilket är något under dagens trafikmängder. (Vägverket, 2002)

Projektet kommer att kosta totalt ca 300 miljoner kronor, Norrtälje kommun bidrar med 46 miljoner och Trafikverket står för den resterande delen av finansieringen (Trafikverket, 2010). Bygget är fördelat i två etapper och den första beräknas vara klar i maj 2011. Förbifart Norrtälje ska enligt planerna vara klar för trafik år 2015.

Säkerhet

Vägen avlastar den befintliga vägen genom Norrtälje stad, vilket kommer att ge positiva effekter för trafiksäkerheten för både bilister och de så kallade oskyddade trafikanterna, det vill säga gång- och cykeltrafikanter, då trafikflödet med vanliga bilar samt tung lastbilstrafik kommer att minska. Risken för en farlig godsolycka i Norrtälje stad kommer att minska då den trafiken leds utanför staden med det nya projektet. Länsstyrelsen bedömer emellertid att den ökade trafiken, som är ett resultat av den nya dragningen, ger en liten förhöjning av den sammantagna trafikolycksrisken (Länsstyrelsen, 2009).

Miljö

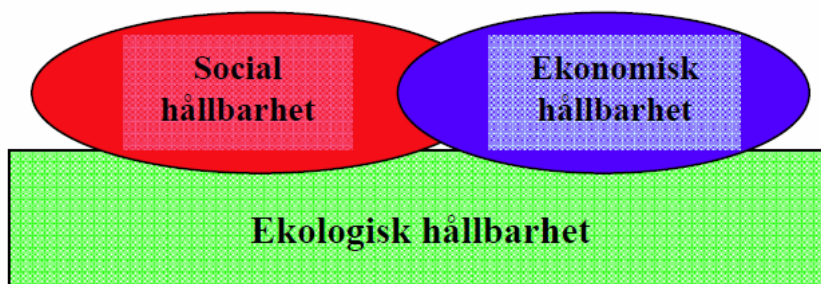
Förbifarten innebär också att luftföroreningarna av kolväten, svaveldioxid och partiklar totalt sett minskas i centrala Norrtälje. Projektet skall enligt Länsstyrelsen vara positivt ur klimatsynpunkt då det även innebär minskade utsläpp av koldioxid. Även fast bullernivån kommer att minska för majoriteten av de boende som har störts av den befintliga vägdragningen kommer ett fåtal bostäder samt delar av ett rekreationsområde få en förhöjd bullernivå. Detta kommer dock att åtgärdas med bullerskydd så att de boende inte utsätts för buller över gällande gränsvärden (Länsstyrelsen, 2009). Vägen kommer även att ha en viss barriäreffekt för både människor och djur vilket ska kompenseras med planskilda passager för gång- och cykeltrafik. Detta kommer dock inte att lösa den försämrade tillgängligheten till ett rekreationsområde som den nya dragningen kommer att innebära. I förstudien till Västra vägen ges förslag för att ta hand om vägdragvattnet, som om förslagen genomförs skulle minska föroreningarna till sjöarna Ludden och Norrtäljeån. Föroreningarna skulle emellertid öka om inte de föreslagna åtgärderna vidtas.

Diskussion

Helt klart är i alla fall att det inte saknas visioner och framtidsplaner för Norrtälje kommun som kommer gynna invånarna i kommunen. För att uppnå målen som kommunen har satt att öka tillgängligheten och ett förbättrat kollektivt trafiknät är förbifarten en möjlig lösning. Den förbättrar möjligheterna att snabbt ta sig från norra delen av kommunen till den södra utan att behöva sitta i bilköer genom Norrtälje stad. I och med ett anläggande av en pendelparkering vid den södra mynningen av vägen får biltrafikanterna möjligheten att ställa bilen och fortsätta resan med buss. Vi tror att detta kommer gynna både turistnäringen, då framkomligheten blir smidigare, och göra Norrtälje stad mer boendevänlig. Förbifarten kommer enligt prognosen öka den totala trafikmängden i Norrtälje kommun men minska trafikflödet inom centrala Norrtälje stad och därmed förbättra boendemiljön för stadens invånare. Detta innebär att ambitionen att minska utsläppen i staden uppfylls men det sammantagna utsläppsnivåerna inom kommunen kommer inte att minska, snarare öka i takt med trafikmängden. Samma effekt bör vi kunna se i prognoserna för trafiken efter genomförandet av förbifart Stockholm, dock i betydligt större skala. Slutsatsen av detta kan vara att ju mer det underlättas för biltrafiken, desto mer ökar den.

I översiktsplanen diskuterar kommunen hur de bör väga in hållbarhet i de beslut som fattas för kommunen. Omdragningen av väg 76 kan ses som ett tecken på att den sociala och ekonomiska hållbarheten är viktigare än den ekologiska hållbarheten. Enligt en figur i

översiktsplanen ska den ekonomiska och sociala hållbarheten "vila" på det ekologiskt hållbara (se figur 4).



Figur 4 visar Norrtälje kommuns vision om social, ekonomisk ekologisk hållbarhet (Norrtälje kommun. 2008)

Hur arbetet med hållbarhet rent konkret sker eller hur kommunen definierar det sociala och ekonomiskt hållbara framgår dock inte. Under kursen Trafik och miljö på Stockholms universitet har vi diskuterat svårigheterna med att tillgodose alla bitarna som ligger till grund för det hållbara samhället. Det handlar om kompromisser. Men vilka aspekter som bör väga tyngre än andra känns som en omöjlig fråga att besvara. Enligt Lilja (2002) är det socialt hållbara svårare att definiera än det ekologiskt hållbara på grund av att det sociala i rummet ofta är unikt och knutet till specifika platser och människor. Det sociala perspektivet skiljer sig också från det ekologiska i avseende att det inte enbart handlar om att överleva, utan att leva med en viss värdighet. Vi anser att en omdragning av väg 76 genom denna definition gynnar det socialt hållbara i kommunen. Vi anser också att en omdragning kan komma att gynna kommunens ekonomiska utveckling, och vara den förändring, tidigare beskriven, som Sveriges kommuner och landsting (2008) menar behövs för att en stad ska fortsätta utvecklas. Men det ekologiskt hållbara då? Som kommunen menar att det ekonomiskt och social hållbarhet bör vila på.

Översiktsplanen belyser det paradoxala i att den idealbild som beskrivs i planen inte är så lätta att nå. De tror exempelvis inte att de kommer nå ett ekologiskt hållbart samhälle, med allt vad det innebär, under den planperiod som översiktsplanen innefattar (Norrtälje kommun, 2008). Detta belyser det problem som begreppet hållbar utveckling innebär, att det är svårt att tillgodose de många aspekter som ryms inom begreppet. I vår studie går det att se att Norrtälje kommun prioriterar den sociala och ekonomiska utvecklingen framför ekologiska hänsynstaganden. Därmed inte sagt att förbifarten är helt oetisk. Ett nollalternativ skulle varken minska trafiken eller förbättra miljöförutsättningarna. Däremot hade ett bättre kombinationsalternativ, där en utveckling av kollektivtrafiken samt förbättring av vägar som innebär minskad trafikpåverkan inom centrum hade varit att önska. Sådana här lösningar tror vi dock måste få mer stöd på ett nationellt plan för att kunna genomföras. Vi tror inte heller att detta är ett problem som enbart Norrtälje kommun stött på, utan är en del av den miljöproblematik som i dag finns inom trafikplanering. Målet bör i grunden vara att optimera trafiken så att alla de tre aspekterna inom hållbarhetsbegreppet kan tillgodoses.

Referenser

- Lilja, E. 2002, *Segregationens motsägelsefullhet*, Stockholm: Intellecta DocuSys
- Länsstyrelsen I Stockholms län. 2009. *Förbifart Norrtälje (väg 76, VST_027)*
http://www.ab.lst.se/upload/dokument/samhallsbyggnad/Investeringsplanering/objekt_sbeskrivningar/20_21Ny%20objbeskr_Forbifart_Norrtalje_20091012.pdf , Hämtat: 2010-11-18
- Länsstyrelsen I Stockholms län. 2005. *Väg 76 Förbifart Norrtälje.*
http://www.ab.lst.se/upload/bilder/planlage/Forbifart_Norrtalje.pdf, Hämtat: 2010-11-17
- Länsstyrelsen i Stockholms län. 2003. *Väg 276 Förbifart Åkersberga*
http://www.ab.lst.se/templates/InformationPage_6073.asp Hämtat: 2010-11-18
- Norrtälje kommun. 2010. *Antal invånare i Norrtälje kommun.*
<http://www.norrtalje.se/kommun-och-politik/Kommunfakta/Befolkning/Befolkning/Antal-invanare-i-Norrtalje-stad-1800-2009/> Hämtat: 2010-11-17
- Norrtälje kommun. 2008. *Översiktsplan för Norrtälje kommun.*
http://www.norrtalje.se/Global/4%20bygga%20bo%20milj%c3%b6/kommunens%20planarbete/3%20%c3%96versiktig%20planering/4%20%c3%96versiktsplan%202015/Norrtalje_OP_del_1_2015.pdf Hämtat: 2010-11-17
- Sveriges kommuner och landsting. 2008. *Pendlare utan gränser? En studie om pendling och regionförstoring*
<http://www.arenafortillvaxt.com/files/publikationer/pdf/Pendlareutangranser.pdf>
Hämtat: 2010-11-17
- Trafikverket. 2010. <http://www.trafikverket.se/PageFiles/22212/Oversikt1.jpg> Hämtat: 2010-11-17
- Trafikverket. 2010. *Dialog om väg 76 förbi Norrtälje*
http://www.trafikverket.se/PageFiles/28313/dialog_om_vag_76_forbi_norrtalje_2010_rev.pdf Hämtat: 2010-11-17
- Trafikverket. 2010. *Första spadtag Väg 76 Förbi Norrtälje Västra vägen 4 februari 2010*
http://www.trafikverket.se/PageFiles/21930/Vag%2076_%20Vastravagen.pdf Hämtat: 2010-11-18
- Vägverket 2002: *Förstudie Västra vägen 2002, Väg 276 - Förbifart Norrtälje*
http://www.trafikverket.se/PageFiles/21929/forstudie_huvudapport_1_vag_76_norrtalje.pdf Hämtat: 2010-11-17

Trafikplanering i Solna

Viktoria Hjalmarsson, Remko Boer

Inledning

Denna seminarieuppgift handlar om hur Solna kommun (Solna stad) hanterar trafikplanering och beskriver mål och planer som kommunen har. I Översiktsplanen finns ett övergripande mål om Solnas framtida utveckling, detta mål formulerades så här:

”Utgångspunkten för Solna stads strategiska utveckling är att även fortsättningsvis utveckla Solna i riktning mot en tät stadsbygd med goda livsmiljöer, korta avstånd och effektiva kommunikationer. Detta skall göras utan att de gröna kvaliteterna i kommunen förstörs och genom att de infrastrukturella barriärernas negativa påverkan kan minskas på sikt.” (Solna ÖP)



Solna genomkorsas av stora trafikleder som alstrar betydande mängder genomfartstrafik. Bilden visar trafiken på Essingeleden på väg in i Solna

I kapitlet om trafik väljer kommunen i översiktsplanen att inrikta sig på följande mål:

- Vägnetet i Solna skall erbjuda god tillgänglighet och hög trafiksäkerhet.
- Solna skall verka för att genomfartstrafiken koncentreras till det övergripande statliga vägnätet.
- Vägtrafikens negativa miljöeffekter skall minska.
- Solna skall verka för förbättrad kollektivtrafik.
- Gång- och cykelvägnätet skall förbättras.
- Antalet trafikolyckor skall fortlöpande minska.

- Solna stad skall verka för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet.

Genomfartstrafiken ses som orsaken till problem i trafikplaneringen och är ett återkommande tema i planeringen. Intressant är att målet inte är att minska genomfartstrafiken utan i stället förflytta den till de statliga vägarna. (Solna ÖP)

Om gång- och cykeltrafik

En mycket påfallande formulering i delen om gång och cykeltrafik i ÖP:n är: "Man bör undvika att planera övergripande cykelstråk, där krav på framkomlighet och hastighet är hög, i anslutning till funktioner såsom daghem och skolor där det tidvis rör sig mycket människor." Detta är inte lätt att tolka men det verkar som att om kraven på framkomlighet är hög, vill de inte att man ska ta cykeln dit. Kommunen nämner att det bör satsas på cykelparkering. (Solna ÖP)

Trafiksituation i Solna

Fast att kommunen har flera projekt på gång som handlar om kollektivtrafik väljer vi att inrikta oss på vägprojekt eftersom seminariet är begränsad och det är inte möjligt att ta med alla pågående trafikprojekt. Vi vill ändå nämna att tvärbanans norra gren från Alvik till Solna station byggs ut. Dessutom vill Solna kommun mycket gärna ha en spårförbindelse till Karolinska sjukhuset. Detta är stora projekt men vi kommer som vi nämnt inte att fokusera på dessa i denna rapport. (www.solna.se)

Genom Solna går flera stora vägar, E4, E18 och E20 vilket medför mycket genomfartstrafik. På varje genomfartsled kör mellan 30 000 - 130 000 fordon per dygn. Även på de kommunala gatorna är trafiken hög, flera gator har så hög trafik som 20 000 - 40 000 fordon per dygn. Andelen trafikanter som bara kör igenom Solna, som alltså inte stannar i Solna, är på vissa kommunala vägar över 50 %. Vägarna i Solna utgör kraftiga barriärer i landskapet. Den kraftiga trafiken medför också problem såsom buller och avgaser. Solna stads mål med trafikplaneringen är bland annat att reducera genomfartstrafiken på de kommunala gatorna och att mildra genomfartstrafikens negativa miljöpåverkan. De vill också förbättra vägnätet med gång- och cykelvägar och trafiksäkerheten samt skapa vackra trafikmiljöer. Påfallande är att det inte diskuteras hur luftkvalitén ser ut i Solna på hemsidan, ÖP:n har däremot ett kapitel om miljöfaktorer. Det enda som nämns är bland annat naturvårdsverkets nationella miljömål samt att luftkvalitén övervakas. (www.solna.se 2) Om man kontrollerar till exempel PM10 halter är dessa höga, främst kring stora genomfartsleder. (luftvårdsförbund)

Efter valet 2010 styr en borgerlig majoritet bestående av Moderaterna, Folkpartiet, Kristdemokraterna och Centerpartiet Solna stad. (www.solna.se 3) men även från andra håll ses genomfartstrafiken som ett stort problem, till exempel oppositionsrådet Johanna Graf (S) vill införa genomfartsavgifter i Solna. "Vi orkar inte vara dörmatta åt Stockholm längre", säger hon. (www.socialdemokraterna.se)

Genomfartstrafiken får konsekvenser för boende och verksamma i Solna. Stora trafikströmmar bildar, som vi tidigare nämnt, barriärer för gående och cyklister, avger buller

samt sprider luftföroreningar i omgivningen. Dessutom skapar trafikmiljön otrygga platser och ett trafiklandskap som förfular stadsbilden. Genomfartstrafiken innebär enligt Solna kommun också svårigheter att fullfölja utbyggnadsprojekt inom staden. (www.solna.se)

Målet som Solna har är att minska genomfartstrafiken och för att uppnå detta har ett antal åtgärder planerats. Först beskriver vi ett antal mindre åtgärder som görs i samband med ombyggnationer och mindre nybyggen. Därefter finns även ett antal större projekt som är i planeringsstadiet.

De första två åtgärder innebär en hastighetssänkning på Storgatans östra och västra sida, som ska minska attraktiviteten för genomfartstrafiken. I samband med utbyggnaden av Solna Centrum och färdigställandet av tvärbanan (planerad 2013) planeras att en stor del av Frösundaleden får ett körfält till bilister och det andra körfältet är avsatt endast för kollektivtrafik. Dessa åtgärder kommer att tillämpas i större utsträckning i samband med Nationalarenan. (www.solna.se)

Många stora projekt på gång

Enligt stadens hemsida är det lokala vägnätet väl utbyggt och kommer därmed att klara av att nya arbetsplatser och bostäder byggs. Dock är genomfartstrafiken ett problem. Bara genom Solnas centrala delar och Huvudsta åker varje dag cirka 45 000 bilister. (www.solna.se)

Huvudstaleden är en tänkt förbindelse mellan Karlberg och Ulvsundavägen (Bromma) och är enligt Solna stad nödvändig för att en fortsatt förtätning i Solnas nordvästra delar ska vara möjlig. Det är tänkt att största delen ska ligga i tunneln men allt är fortfarande i planeringsstadiet. Det är också tänkt att leden ska trafikavlasta Uppsalavägen och Tranebergsbron. En annan argument från kommunens sida är att infartstrafiken ökar från nordväst vilket gör att Huvudstaleden kommer att bli ett måste då E4/E18 därför att Tranebergsbron inte kommer att klara av denna trafikökning. I Huvudsta kommer trafikflödena att minska kraftigt. Även på Frösundaleden och Solnavägen kommer trafiken att minska. Detta leder till att påverkan från buller och luftföroreningar kommer att minska. Dessutom kommer bygget av trafikleden leda till möjligheter att bygga fler bostäder och arbetsplatser i Huvudsta och på andra platser i Solna som exempelvis Solna centrum och Solna station. (www.solna.se)

Norra länken

Norra länken är den förbindelsen som knyter ihop Norrtull och Värtan och har en anslutning till Roslagsvägen vid universitetet. Norra länken kommer att avlasta främst norra innerstaden samt Bergshamravägen. Den tunga trafiken på Valhallavägen från Värtahamnen kommer att ledas via Norra länken. Det byggs nu för fullt på norra länken och det planeras vara klart 2015. (www.solna.se)

Förbifart Stockholm

Angående förbifart Stockholm nämns på Solna stads hemsida de positiva effekter som vägprojektet väntas medföra, såsom att trafikförbindelsen ska skapa förutsättningar för utveckling av en region med stark tillväxt samt att den ska leda till en minskad trafik på de större vägarna i Solna med 10 – 15 %. (www.solna.se)

Väg E18 Hjulsta-Kista

E18 är Stockholms västra infart. Vägsträckorna mellan Hjulsta - Kista, Rissne - Järva krog är idag hårt olycksdrabbade och vägens låga kapacitet medför att långa köer bildas i rusningstrafik. Sträckan Hjulsta-Kista är en av Stockholms mest olycksdrabbade avsnitt, med i genomsnitt 50-60 olyckor per år. Cirka 50 000 fordon trafikerar vägen dagligen och den är en av Stockholms mest trafikerade infarter. E18 Hjulsta-Kista projektet kommer vara klart 2015 och totala kostnader kommer hamna på omkring 4 miljarder.

Vägen ska bidra till bättre framkomlighet, kortare restider och stora trafiksäkerhetsvinster. Dagens 16 plankorsningar ersätts med sex planskilda korsningar. Omläggning av E18-trafiken innebär att Enköpingsvägen trafikavlastas med 5 000 - 10 000 fordon/dygn och att Uppsalavägen får motsvarande ökning. Pågående exploatering efter Enköpingsvägen innebär att trafikmängden sannolikt inte minskar nämnvärt. Idag har Enköpingsvägen cirka 40 000 fordon/dygn. Avsikten är att väghållarskapet av Enköpingsvägen skall övergå till kommunerna när ombyggnaden är genomförd (2015). (www.solna.se)

Diskussion

Ett stort antal projekt fokuserar på att bygga bort trafiken i tunnel, det avlastar närområdet men den totala trafikmängden kommer troligtvis inte att minska. De dokument vi har studerat om framtida trafiklösningar har inte miljön i fokus. Utsläppen kommer på detta sätt inte att minska. I översiktsplanen och på Solna stads hemsida verkar fokus ligga på väldigt lokal nivå.

Exempelvis nämns problem med miljöpåverkan från genomfartstrafik men den bilden vi får som läsare är att de anser att problemen blir lösta om trafikledsprojekt såsom förbifart Stockholm genomförs. Med andra ord anser de att problemen är lösta om miljöpåverkan flyttas ut ur deras kommun till andra platser. Dessutom nämns främst genomfartstrafiken och den miljöpåverkan som den medför som det stora problemet. Kommunen verkar inte ha som något tydligt mål att minska den lokala trafiken. Trafikplaneringen verkar inte ha en stark koppling till de mål som beskrivs under kapitlet Miljöfaktorer i ÖP:n.

Som vi nämnt skriver hemsidan om att kollektivtrafiken bör utvecklas i kommunen. Anledningen till detta är att de vill minska biltrafiken i kommunen. I översiktsplanen står det däremot inte någonting om minskning av biltrafik genom satsningar på kollektivtrafik.

Miljön nämns knappt på hemsidan och man kan därför ställa sig frågan om de vill minska biltrafiken för att minska miljöpåverkan eller om de bara vill minska den trängsel som trafiken medför. På hemsidan hittar vi ingen information om hur luftkvalitén faktiskt är. Kanske kan det tänkas att kommunen inte vill publicera något sådant då det inte är bra reklam.

Fast att det nämns att cykel och gångtrafik ska förbättras verkar det motstridigt att man inte vill utveckla cykelstråk i högtrafikerade områden. Ett exempel som tas upp är att daghemsområden ska undvikas när det gäller utbyggnad av cykelstråk, på detta främjas cykeltrafiken inte.

Källor

www.solna.se → stadsbyggnad och trafik → Stadsplanering (18-11-2010)

www.solna.se 2 → boende & miljö → luft & mark → luft (17-11-2010)

www.solna.se 3 → om solna → politik och demokrati (18-11-2010)

luftvårdsförbund <http://slb.nu/lvf/> (18-11-2010)

<http://www.socialdemokraterna.se/Webben-for-alla/Arbetarekommuner/>

Solna/Feature/Krafttag-mot-genomfartstrafik-och-orattvisor-i-S-budget-for-2010/ (17-11-2010)

ÖP 2006 - Översikts plan för dagens och framtidens Solna 2006-2025 (17-11-2010)

Vad gör Södertälje kommun?

Helge Hedenäs och Rickard Sandström

Södertälje kommun, beläget ca 35 km söder om Stockholm, är med sina 65 000 invånare en kranskommun i Stockholms län och tillhör således Stor-Stockholm regionen. Kommunen saknar en uppdaterad översiktsplan, den nuvarande är från 2004. En ny översiktsplan är dock sedan 2009 under produktion, som skall ha en tidshorisont fram till år 2030. (Södertälje kommun., 2010)



Figur 2: Södertälje kommun inom Stockholms län
(www.wikipedia.se)

Trafiken i Södertälje Kommun

Södertälje kommun ligger inom Stockholms län och genomkorsas av flera nationellt- samt regionalt viktiga vägar, järnvägar och sjöfarleder. Båda motorvägarna E4 och E20 ses som riksintressen då de är delar av det transeuropeiska vägnätet. Sedan finns bl.a. väg 57, väg 509 och väg 225 som förbinder kommunen med andra kommuner och ses därför som vägar av mellankommunalt intresse. Väg 225 är även klassad som riksintresse, eftersom den förbinder en hamn av riksintresse i Nynäshamn med E4 och E20 i Södertälje. Vägtrafiken utgör den största delen av trafiken i kommunen, men även järnvägstrafiken och sjöfarten är stora i kommunen. En orsak till den omfattande trafiken i kommunen kan vara lokaliseringen av storföretag såsom Scania och Astra Zeneca i Kommunen. Södertälje stad med sin sluss utgör också inloppet till Mälaren från Östersjön för stora fartyg. Dessutom finns flera hamnar i kommunen, Uthamnen, Sydhamnen och Oljehamnen som också bidrar till ökad sjötrafik. Enligt kommunens översiktsplan kommer Uthamnen troligen att läggas ner då det planeras för bostäder i området. Oljehamnen kan på sikt komma att utökas i samband med

att Louddens oljehamn utanför Stockholm läggs ner. Detta kan i sin tur komma att påverka bostadsbyggandet i Uthamnen negativt. (Översiktsplan för Södertälje kommun., 2004)

Södertäljes kollektivtrafik

Den kollektiva trafiken som finns etablerad i kommunen ansvarar SL för, som ägs av Stockholms läns landsting (Stockholms läns landsting., 2010), och innefattar pendeltåg och bussar. Det finns även regional tågtrafik som också är ett alternativ för vissa pendlare inom kommunen. Södertälje kommun har också ett samarbete med Länstrafiken Södermanland, där man kan köpa ett lokalt busskort inom Södertälje och Nykvarns kommun för 500 kronor i månaden. Detta är mycket uppskattat av de pendlare som till skillnad från den största massan inte reser till Stockholm. (Södertälje kommun., 2010)

Södertälje är en kommun som är beroende av en fungerande ut- och inpendling via pendeltågen, ett behov som ger sig till känna genom en utbyggnad till dubbelspårig tågtrafik på den tidigare enkelspåriga sträckan mellan Östertälje och Södertälje centrum. Denna utökning ökar kapaciteten för kommunens kollektivtrafik, och dess pendlare kan åka med tätare avgångar som inte heller är lika störningskänsliga. Dessutom har norra Europas modernaste pendeltågsdepå byggts i Södertälje hamn, vilket ska reducera störningarna ytterligare. Depån är, av miljöskäl, försedd med en solenergianläggning på taket (Årsberättelse., 2009). Kommunen skriver i sin översiktsplan (2004; p 30) att kollektivtrafiken är starkt utbyggd och konkurrenskraftig vid längre resor. De anser dock att de har brister vid kortare resor som genomförs inom kommunen, och skulle därför vara i behov av att utöka busstrafiken för att få bättre kommunikationer mellan kommunens tätorter.

Kommunens centralort, Södertälje, är inte den enda tätorten i kommunen som är trafikerad med pendeltåg. Även Mölnbo och Järna har pendeltågsstationer som ökar rörligheten hos invånarna. En sak som de boende i Järna vill ha utbyggt är en hållplats för regional- och fjärrtåg, ett komplement till stationen Södertälje-syd. Ifall regionaltågen stannades i Järna skulle pendlingstiderna in till Stockholm mer än halveras. Detta förslag finns i nuläget inga konkreta planer på att genomföra, men är ändå medskrivet som ett alternativ i kommunens Översiktsplan från 2004.

För att kunna utöka den kollektiva busstrafiken som SL är ansvariga för måste kommunen anpassa sina nya byggprojekt till redan befintliga busslinjer. SL:s riktlinjer angående gångavstånd på 400 meter ifrån flerfamiljshus och 900 meter ifrån villaområden har visat sig vara acceptabla gångavstånd, vilket styr kommunen i hur de ska planera byggprojekt för att inte "isolera" de boende från den kollektiva trafiken. (Översiktsplan för Södertälje kommun., 2004)

Södertälje kommun identifierar järnvägen som den mest hållbara, miljövänliga och effektiva transportmedlet för kollektivtrafiken. "I ett miljöanpassat transportsystem spelar kollektivtrafiken en viktig roll. Genom att tågtrafiken byggs ut skapas förutsättningar för ett långsiktigt hållbart samhälle. En bättre tågtrafik kan också leda till en bättre regional samverkan kring bostäder och arbete..." (Södertälje kommun, 2004; p 31). Det är också den regionala samverkan som en kommun som Södertälje är beroende av. Dess relativa läge i utkanten av en storstadsregion lägger mycket press på kommun att locka människor att bo

kvar, och fortfarande vara ett attraktivt alternativ för pendlare. Det är här den svåra uppgiften ligger för kommunen och dess styre, behålla och fortsätta erbjuda starka kommunikationer till storstaden för att inte förlora invånare till grannkommunerna. Tågstationen Södertälje syd utgör i detta fall ett mycket strategiskt nav för pendlare och därmed för kommunen. Stationen knyter samman dels Svealandsbanan, dels Västra stambanan, dels Nyköpingsbanan vilket möjliggör in och utpendling från och till bl.a. Strängnäs, Eskilstuna, Katrineholm, Hallsberg, Vagnhärad, Nyköping och Stockholm på rimliga tider. Dessutom finns möjlighet att resa till Sveriges tre storstäder Stockholm, Göteborg och Malmö utan byten.

Vägtrafik

Kommunen strävar efter att uppnå en hög trafiksäkerhet på vägarna med god framkomlighet för samtliga trafikantgrupper. Målen är bl.a. att kontinuerligt förbättra trafikmiljön genom anläggning av nya cirkulationsplatser och farthinder samtidigt som cykelvägnätet utökas med förhoppningar om att skapa ett trafikflöde med låg miljöpåverkan samt att öka tillgängligheten för människor med funktionshinder. Ett annat av kommunens långsiktiga mål är att uppfylla nollvisionen, dvs. att ingen skadas svårt eller dör i trafiken. För att uppnå detta har ytterligare ett mål utformats att successivt utforma trafiksystemet så att mänskliga misstag inte leder till svåra skador eller dödsfall. Kommunen anser att trafiksäkerhetsarbetet alltid ska utgå från oskyddade trafikanters behov, där äldre och barn anses särskilt viktiga. I Södertälje tätort pågår t.ex. ett kontinuerligt arbete med att säkra korsningar och övergångsställen. (Södertälje kommun., 2010)

Åtgärder har också vidtagits för att förbättra trafikmiljön i tätorten Södertälje, genom att införa hastighetsbegränsningen 30 km/h i hela Södertälje centrum. Beslutet togs i kommunfullmäktige i juni 2005. År 2010 skall samhällsbyggnadskontoret, på politiskt uppdrag, dessutom ha infört 30 km/h – zoner på samtliga lokalgator i Södertälje centrum (Södertälje kommun., 2010). Resultat från säkerhetsinventeringar som har gjorts 2007 av samhällsbyggnadskontoren i de olika kommundelarna ligger idag till grund för kommande trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Bl.a. har stora investeringar gjorts i Järna centrum för att höja trafiksäkerheten på huvudgatan genom att göra om gatan till gångfartsområde med mindre plats för bilar. Gatan har försetts med gatstenar som inte inbjuder till höga hastigheter och stenstolpar har monterats i vägkanterna, även de för att minska hastigheterna genom att ytterligare ge gatan en smalare karaktär. Dessutom har busstrafiken letts om från centrumgatan till en bakgata och den tunga trafiken har letts om till andra vägar.

Buller

År 1995 antog kommunfullmäktige en handlingsplan mot vägtrafikbuller i kommunen med syftet att minska de bullerstörningar som finns längs med det kommunala vägnätet. Senast i år 2010 skall, enligt kommunen, bostäder, skolor och sjukhus med bullernivåer utomhus på över 65 dBA och inomhus över 40 dBA vara åtgärdade. Det är möjligt att som privatperson erhålla bidrag från kommunen på 50 % av kostnaden för nya bättre ljudisolerade fönster och ventiler i områden där trafikbullernivåerna överstiger riktvärdena. (Södertälje kommun., 2010)

Parkering

Södertälje kommun har gott om parkeringsplatser för besökare. Totalt i centrum finns 2000 parkeringsplatser räknat med de centrala parkeringsgaragen och kommunens markparkeringar. För att underlätta för bilister att hitta parkeringsplats i stadens kärna har zonsystem, enhetliga taxor och efterskottsbetalning införts. Detta har även visat sig ge miljömässiga och trygghetsmässiga vinster. (Södertälje kommun., 2010)

Flygtrafik

Trots att Södertälje kommun i sig inte har någon flygtrafik, förutom den som passerar över kommunen samt ett och annat småflygplan, är flygtrafiken ett hett ämne i kommunen. Orsaken till detta är de planer som funnits på att anlägga en flygplats vid områdena kring Almnäs eller Hall. Flygplatskapaciteten är på sikt för dålig i stockholmsregionen, varför länsstyrelsen fått i uppdrag att bevaka intresset för en trafikflygplats i den södra länsdelen. Södertälje kommun är mycket negativa till förslaget och anser det vara orimligt att blockera utvecklingen i de berörda kommundelarna genom att fortsätta se områdena vid Almnäs och Hall som riksintressen för flygtrafik. Regeringen har dock sagt nej till en flygplats i den södra delen av Stockholms län, eftersom området omfattar känsliga natur- och kulturmiljöer och för att inte konkurrera ut Arlandas roll som nav för inrikesflyget. (Översiktsplan för Södertälje kommun., 2004)

Sjötrafik

Enligt översiktsplanen finns det intressen av möjligheten att kunna ta in större fartyg i Mälaren än vad som idag är möjligt. Detta förutsätter byggnation av en större sluss. Kommunen hävdar att inga nya landområden skall tas i anspråk ifall scenariot skulle bli verklighet. Kanalstränderna kommer dock att påverkas av den spontning och muddring som krävs men översiktsplanen betonar att det endast får ske om den nuvarande strandpromenaden förbättras. (Översiktsplan för Södertälje kommun., 2004)

Agenda 21 och transporter

Efter beslut i kommunfullmäktige år 1997 arbetar Södertälje kommun efter agenda 21 där klimatfrågan har högsta prioritet i kommunens lokala, nationella och globala arbete. Vad gäller arbetet med att minska transporterens klimatpåverkan enligt agenda 21 programmet så finns fortfarande mycket kvar att göra. Koldioxidutsläppen från transporter har mellan åren 1990 – 2000 ökat med åtta procent. Kommunen arbetar mot olika delmål för att uppnå målen i agenda 21. Ett av delmålen var att år 2007 skulle 75 % av kommunens fordon drivas med icke-fossila bränslen. Detta uppnåddes inte även om hela 72 % av kommunens personbilar är miljöbilar. Ett annat av målen var att till i år 2010 ha minskat utsläppen av koldioxid från vägtrafiken inom Södertälje kommun till 1990 års nivå. För att tillgodose och påverka resebehovet som finns arbetar kommunen bl.a. efter fyrstegsprincipen. (Agenda 21., 2004) Enligt ett miljöbokslut från 2008 som gjordes för att följa upp kommunens arbete med målen i agenda 21 programmet samt de åtgärder som tagits visar resultatet på att endast en åtgärd, vad gäller transporterens miljöpåverkan, är fullständigt genomförd. Resterande sju åtgärder är påbörjade men inte slutförda. (Miljöbokslut., 2008)

Diskussion

Det tycks i Södertälje kommun finnas en stor medvetenhet och ett stort intresse för miljöfrågor. Stora satsningar på kollektivtrafiken inom kommunen och pendlingsmöjligheterna från och till kommunen visar på att kommun och landsting jobbar för ett minskat bilberoende i kommunen. Stort arbete läggs på att konvertera vägtrafikfordonen inom kommunen till mer miljövänliga drivmedel som etanol och biogas. Ett stort problem idag tycks vara bristen på alternativa miljövänligare drivmedel för lastbilar, då den tunga trafiken är upphov till en stor del av kommunens utsläpp. En svårighet med att minska utsläppen är också att Södertälje kommun är en genomfartskommun för många fordon som inte hör hemma i kommunen men som ändå passerar och orsakar utsläpp inom kommunens gränser.

Färjetrafiken kommer troligen inte att minska i framtiden med tanke på att Södertälje kanal är det enda inloppet i mälaren för större fartyg. Troligen kommer den snarare att öka i samband med att en större sluss byggs och kanalen breddas. Åtgärder måste då istället tas för att försöka minska fartygens miljöpåverkan, t.ex. genom att premiera rederier som aktivt arbetar för att minska sin miljöpåverkan.

Kommunen satsar även på miljön för privatpersoner samt deras hälsa genom att arbeta för en bättre trafikmiljö i kommunen med fler gång- och cykelvägar, skyddade övergångsställen samt bullerdämpningsåtgärder.

Kommunens arbete med agenda 21 ser mycket positivt ut i många fall och i arbetet med många utav de uppsatta målen har åtgärder satts in som dock sedan inte har slutförts. Det tycks som att viljan att arbeta för en minskad miljöpåverkan från trafiken finns i kommunen, men att förändringsprocesserna är långsammare än tidsramarna för de uppsatta målen. Därför måste kommunen fokusera ännu mer på trafikens miljöpåverkan och arbeta ännu hårdare för att minska de miljö- och hälsoskadliga utsläppen från trafiken i kommunen.

Referenser

Agenda 21., 2004: *med klimatstrategi för Södertälje kommun.*, Södertälje kommun, tid för hämtning 2010-11-17

Miljöbokslut., 2008:., *Uppföljning av Södertälje kommuns Agenda 21-program och energiplan.*, Södertälje Kommun, tid för hämtning 2010 11-17

Stockholms läns landsting., 2010:

<http://www.sll.se/sll/templates/NormalPage.aspx?id=860> ,tid för hämtning 2010-11-18

Södertälje kommun., 2010: www.sodertalje.se ,tid för hämtning 2010-11-17

Årsberättelse., 2009: http://sl.se/Global/Pdf/Rapporter/arsredovisning_2009.pdf , tid för hämtning 2010-11-18

Översiktsplan för Södertälje kommun., 2004: *antagen av kommunfullmäktige den 26 april 2004.*, Södertälje kommun, tid för hämtning 2010-11-17

Figur 1-

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Södertälje_Municipality_in_Stockholm_County.png?uselang=sv, tid för hämtning 2010-11-17

Ekokommun Nynäshamn

Dino Alijagic, Rickard Carlberg, Jonas Darai

Nynäshamn ligger cirka 58 kilometer söder om Stockholm. År 2009 hade kommunen 25 781 invånare, varav 13 475 bodde inom tätorten Nynäshamns församling. Staden är idag kanske mest känd för färjetrafiken till Visby.^{1,2}

Nynäshamn är också en av 79 så kallade ekokommuner i Sverige. Dessa är kommuner som ska främja utvecklingen av ett hållbart samhälle. Detta innefattar bland annat minskat användande av fossila resurser som exempelvis olja och minskade utsläpp av växthusgaser och andra miljöpåverkande ämnen.³

Nynäshamns kommun antog 2009 lokala miljömål för 2010-2016. Dessa mål innefattar bland annat "effektivare användning av energi och transporter".⁴ För att uppnå detta skall kommunen arbeta för att öka andelen av förnyelsebar energi och senast 2030, med vissa undantag, vara helt fossilbränslefritt.⁵

Kommunen prioriterar utbyggnad för att skapa förbättrade möjligheter för cykel-, gång- och kollektivtrafik. I styrdokumentet detaljeras mätbara delmål som att den totala mängden utsläpp av växthusgaser ska minska, att kollektivtrafikresandet i kommunen ska öka, att kommunens bilpark till 2012 endast ska bestå av miljöbilar och att kommunanställda ska informeras och utbildas om "sparsam körning".⁶ Enligt kommunens uppföljning 2010 är trenden positiv för en majoritet av dessa delmål.⁷

På kommunens hemsida kan man läsa mer om de områden kommunen arbetar med som ekokommun. Man tar här bland annat upp båtlivets miljöpåverkan. För att minska denna bör man enligt kommunens rekommendationer försöka minska användningen av giftiga bottenfärger och torrsätta båten om man inte planerar att använda den under en längre tid. Farligt avfall såsom lysfotogen, batterier och oljespill ska lämnas in på miljöstation.⁸

Man tar också upp frågan om buller från båtlivet. För att undvika att störa andra skärgårdsbesökare och djur- och fågellivet bör man undvika höga hastigheter särskilt i trånga sund samt hålla gått avstånd från öar och andra viktiga häckningsplatser. Man bör också undvika tomgångskörning. Slutligen bör man också överväga att använda akrylatbensin som är en renare form av motorbränsle och som "minskar de mest skadliga utsläppen med 80-90%".⁹

Under punkten "Hållbart resande" skriver man att hållbara resor ska vara säkra, effektiva och miljöanpassade. Målet är därför för att minska användningen av personbilstransporter. Nynäshamn samarbetar sedan 2004 med Botkyrka, Huddinge och Södertälje i ett projekt att ge kollektivtrafiken högre prioritet i samhällsplaneringen och att sprida information och kunskap kring nya arbetsmetoder.¹⁰

Vad gäller gång- och cykeltrafik så beskrivs denna som ett smidigt sätt att ta sig fram på samtidigt som man får motion och förbättrad hälsa. Nynäshamns kommunfullmäktige antog 2007 en gång- och cykelplan som ett led i arbetet med att utveckla möjligheterna för de som väljer att gå och använda cykeln. Man har hittills bland annat satt upp nya vägskyltar för

cyklister och byggt cykelparkeringar med väderskydd, belysning och goda låsmöjligheter vid pendeltågsstationer. Vill man ha en cykelkarta över området finns den att hämta på bland annat kommunens bibliotek och i gästhamnen eller så kan man ladda hem den på nätet.^{11, 12}

Vad gäller buss- och pendeltågstrafiken så har man bland annat byggt längre perronger för Nynäsbanan och byggt en ny pendeltågsstation, Gröndalsviken.¹³

För att minska bilanvändandet och reducera trafikens miljöpåverkan försöker man få fler att samåka och att välja bränslesnåla miljöbilar. Bilpooler beskrivs också som en bra lösning för sådana som behöver en bil bara lite då och då. I övrigt föreslår man på hemsidan att noga överväga valet av vinterdäck och att välja dubbfria vinterdäck om möjligheten finns (oftast lämpligast i tätorter) och att byta tillbaka till sommardäck så tidigt som möjligt om väderförhållandena tillåter detta. Man bör också vara noga med att ha rätt tryck i däcken, detta kan reducera bränsleförbrukningen och bidra till att däcken håller längre.¹⁴

Nynäshamns översiktsplan

I Nynäshamns översiktsplan från 2010 ägnas ett eget kapitel åt resande, transporter och trafik. Enligt det vill man sträva efter att bli en kommun med goda möjligheter att resa och förflytta sig miljövänligt. Som den allra viktigaste faktorn för att uppnå detta anges lokaliseringen av bostäder och verksamheter. Utan goda kommunikationer blir människor helt enkelt tvungna att ta bilen, oavsett om de vill eller ej. Således anger kommunen som riktlinjer vid planering av nya bostäder och liknande att kollektivtrafikens förutsättningar samt möjligheterna att cykla och gå ska beaktas tidigt.

I detaljplanen specificeras även en prioriteringslista för trafikslag, där resesätten rangordnas såhär: gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik och slutligen biltrafik. Vad detta i praktiken innebär är att kommunen försöker främja gång- och cykeltrafik genom att öka säkerheten för gång- och cykeltrafikanter samt sätta upp fler vägvisningsskyltar i tätorten. Just säkerheten uppfattas vara mycket viktig för att få fler att ta cykeln. Det ska inte vara nödvändigt att cykla längs med biltrafiken utan cyklister ska ha egna cykelbanor för att minska olycksrisken. Man lyfter även fram vikten av att gångsträckor till och från skolor är säkra. Vid nybyggnation ska goda gång- och cykelvägar även prioriteras. Det finns även ett regionalt cykelstråk som sträcker sig hela vägen från Nynäshamn in till Stockholm.

Det står vidare i detaljplanen att en stor del av kommunens invånare pendlar till sina arbetsplatser i andra kommuner, främst Stockholm kan det förmodas. Kommunen ser hellre att dessa pendlare tar pendeltåget eller bussen istället för bilen. Således har man sett till att invånarna kan ta cykeln eller bilen till pendeltågstationen och parkera där. Om man kan få bilägare att ta bilen till stationen istället för att köra hela vägen in till Stockholm har man minskat deras klimatpåverkan ordentligt. Man lyfter fram att pendeltågsresan in till Stockholm skulle kunna göras attraktivare om resenärer inte behövde byta tåg i Västerhaninge. Det går även direktbussar från Nynäs havsbad till Gullmarsplan. Då bussen är snabbare än pendeltåget har denna linjesträckning blivit mycket populär.

Vad gäller biltrafiken strävar kommunen efter att de kommunalt anställda som kör i tjänsten ska ha miljöbilar och bli utbildade i sparsam körning. Kommunen vill även reglera bilkörandet genom att vara återhållsam vad gäller parkeringar vid arbetsplatser. I bostadsområden ska det däremot finnas gott om parkeringsplatser så att invånare inte behöver ta bilen till jobbet för att de saknas parkeringsplats där hemma.

Nynäshamn kommun har två bryggor för kollektiv båttrafik som går till destinationer ute i skärgården. Vid färjeterminalen går även båtar till Gotland, Lettland och Polen. I närheten av centrum finns även en populär gästhamn för fritidsbåtar. Man anger vikten av att bryggor och båtplatser placeras på ställen där strandmiljön inskränks så lite som möjligt.

Mycket godstrafik transporteras på väg 73 mellan Nynäshamn och Stockholm. I Norvik precis utanför Nynäshamn finns planer att bygga en hamn för att ta emot internationell godstrafik. Blir detta av kommer även en järnväg att dras dit, vilket skulle möjliggöra för godstrafik på spår. Det finns även planer på att anpassa den nuvarande Nynäsbanan till att ta godstrafik.¹⁵

Hållbart resande i samhällsplaneringen

2004 påbörjade Nynäshamn kommun tillsammans med Södertörn, Södertälje, Huddinge och Botkyrka ett projekt vars syfte är att främja hållbart resande. Arbetet går ut på att nya bostadsområden planeras där goda förutsättningar för hållbart resande finns och förbättra gång- och cykelnät. Hållbart resande ska även in i kommunernas riktlinjer och styrdokument och slutligen ska man informera medborgare om hållbart resande.^{15b}

Efter att ha läst Nynäshamns översiktsplan kan det sägas att dessa komponenter omfattas av den. Betoningen på gång- och cykelvägar och att placeringen av bostäder är viktigt är något som återfinns i översiktsplanen.

Granskning av detaljplaner

I kvarteret Telegrafan bedrev Ericsson länge verksamhet men 2005 lämnade de lokalerna. Kommunen planerar nu att låta bygga ungefär 230 nya lägenheter på platsen. För de boende planerar man även ett garagehus. Det finns både skola och några förskolor i närheten av området. Man planerar även att inrätta handel på 100 kvadratmeter. Nynäshamn centrum ligger cirka en kilometer bort från området och kommunen genomför en studie för att förbättra gång- och cykelstråk i de centrala delarna, vilket borde ge Telegrafan goda förbindelser med centrum. Flera busslinjer går på 200 meters avstånd från området och pendeltågstationen ligger cirka 800 meter bort.¹⁶

I området Trollsta i Grödby planerar ett företag att bygga 21 enbostadshus. Grödby är en liten ort med knappt 400 invånare. I närheten av området finns bussförbindelser till Nynäshamn, Västerhaninge och pendeltåget. Då orten är så liten är det sannolikt att så gott som alla av de som flyttar in kommer ha bil. Trots att det finns möjlighet att åka kommunalt kan man förmoda att de som flyttar in i husen när de står färdiga har ekonomi som tillåter att de kör bil.^{16b}

Dessa två områden skiljer sig från varandra på flera sätt. Bostadsområdet i Nynäshamn har affärer, bussar, skolor och pendeltåg på bekvämt avstånd. Således är det fullt möjligt att bo där utan bil. Däremot har vi svårt att se att många som bor i Grödby skulle sakna bil. Det är en liten ort och bussarna går förmodligen inte oavbrutet. Att åka kommunalt från Grödby till Stockholm eller Nynäshamn verkar omständigt. Dessutom är serviceutbudet förmodligen ganska begränsat.

Trots detta anser vi inte att någon av dessa detaljplaner inte följer riktlinjerna som sätts upp i översiktsplanen. De 21 bostäderna i Trollsta är trots allt inte mycket jämfört med de 230 i Telegrafan. Möjligheten att åka kommunalt finns trots allt. Området Telegrafan tycker vi följer översiktsplanen till punkt och pricka.

Pendling

Den senaste rapporten angående pendling från och till Nynäshamn togs fram 2003 och därför krävdes det en uppdatering av denna. År 2010 gjordes en uppdaterad version av rapporten. I den gamla rapporten konstaterades det att utpendlingen från Nynäshamn hade ökat, mycket på grund av ökad inflyttning till Nynäshamn, ökad rörlighet på arbetsmarknaden och det faktum att kommuner mer och mer blir beroende av omgivande områden. Själva syftet med den uppdaterade versionen var att motivera fortsatt utvecklingsarbete, komma med förslag till åtgärder samt att skapa diskussion kring hur den framtida pendlingen kan komma att se ut till och från Nynäshamn.¹⁷

Det finns flera olika anledningar till att man som individ behöver pendla. Det kan bero på demografiska och geografiska förutsättningar, kommunikationer och infrastruktur, normer och värderingar med mera. Den största gruppen pendlare till och från Nynäshamn är så kallade karriärutpendlare. Det vill säga människor som har ett jobb men som finner ett bättre jobb i en annan kommun. Oftast är det populära boendekommuner belägna nära storstäder som karakteriseras av en stor del karriärutpendlare, exempelvis Solna.¹⁸ Intressant är att män oftare är inpendlare och utpendlare än kvinnor. Det kan finnas flera anledningar till detta men det är inget rapporten väljer att gå djupare in på.¹⁹

Det finns tydliga samband vad gäller pendling i förhållande till inkomst vad gäller män. Ju större inkomst ju större är andelen som pendlar. Detta samband är dock inte lika tydligt för kvinnor som män. Dock använder kvinnor kollektivtrafiken mer än vad män gör och de är mer positivt inställda till denna. Detta kan bero på att en större andel av männen i genomsnitt har tillgång till bil.²⁰

Tittar man på åldern för pendlare har antalet pendlare i åldern 16-24 år 2006 minskat jämfört med år 2001. Detta gäller även pendlare i åldern 25-34. Däremot har pendlare i åldern 35-65+ år 2006 ökat jämfört med år 2001.²¹ Dessutom visar det sig att personer som pendlar in till kommunen år 2006 har betydligt högre utbildning än personer som pendlade in till Nynäshamn under år 2001.²²

Under de senaste decennierna har Nynäshamn blivit en större del av Stockholmsregionen. Till exempel har man sett en ökad bostads- och arbetsmarknad. Man har ett mål, Vision 2015,

där man arbetar för att Nynäshamn ska bli Stockholmsregionens attraktivaste del att bo, besöka och verka i. Dock måste ytterligare satsningar göras på infrastrukturen för att detta mål ska vara möjligt att nå. Pendeltågstrafiken på Nynäsbanan har under längre tid haft stora problem men man räknar med att ha rustat upp denna tills 2012 för att göra det snabbare och enklare att resa. Dessutom är väg 73 under konstruktion och väntas blir helt klar inom en snar framtid. Man har i rapporten också tagits fram siffror som visar vart den största delen av den förvärvsarbetande befolkningen bor i Nynäshamn för att på så sätt veta vilka delar som har det största behovet av kommunikation; 67% procent bor i centrala Nynäshamn, 19% i Ösmo och 8% bor i Sunnerby.²³

Den tidigare nämnda väg 73 har en viktig roll i förbindelsen mellan Nynäshamn och Stockholm. Dessutom är den viktig för förbindelsen till Östersjöstaterna som kan nå genom hamnen. Vägverket som det tidigare hette har tagit fram siffror som visar hur väganvändandet kan se ut på denna väg under införande året 2010 och år 2030. Siffrorna visar ett drastiskt ökande av väganvändandet mellan åren 2010 till 2030. Detta visar att väg 73 kan bli ett viktigt verktyg för att nå den vision man har för år 2015. Dessutom visar siffror att resenärer med pendeltåg till och från Nynäshamn har ökat mycket under den senaste tiden. Nynäsbanan mellan Västerhaninge och Nynäshamn håller just nu på att förbättras av Banverket (nu Trafikverket). Förlängda plattformar och nya mötesspår ska byggas. Målet är att till slut få dubbelspår hela sträckan mellan Nynäshamn och Stockholm för att på så sätt bland annat öka punktligheten i trafiken.²⁴

Vad gäller pendeltrafiken har Nynäshamn tydliga uppsatta mål vilka planeras att uppnå. En bra grund för detta är att först, som kommunen i detta fall gjorde, göra en undersökning eller uppdatera en redan befintlig undersökning om pendling i kommunen. Genom denna undersökning får man svar på ett antal frågor, vilka som pendlar, vart de pendlar och så vidare. Detta gör att en bra grund skapas för att kunna utveckla det framtida arbetet med pendlingen; man kan se vart bristerna finns, vart behoven finns och på så sätt koncentrera sig på de områden som mest resurser bör läggas på. Med ett sådant tillvägagångssätt kan kommunen få en bra och stabil utveckling av pendeltrafiken.

Slutdiskussion

Nynäshamn kommun verkar arbeta på bred front för att förbättra möjligheterna till miljövänligt resande. Tätorten Nynäshamn är relativt liten och inom den bör de flesta förflyttningar kunna göras till fots eller med cykel. Att fokus i stadsplaneringen numera ligger på gång- och cykeltrafik och inte på biltrafiken bör göra sådana resor mer attraktiva för Nynäsborna. De flesta cyklister känner nog att staden är utformad för bilen och att man får försöka passa in på sin cykel bäst det går, men med dessa nya prioriteringar bör den åsikten förändras.

I den rurala delen av kommunen kommer beroendet av bilen i stor grad att bestå men det kan inte kommunen klandras för. Arbetet för att göra pendlingen miljövänligare ser vi som en av de stora frågorna. Kommunen förespråkar smidigare och snabbare transporter in till Stockholm genom att slopa bytet i Västerhaninge. En smidigare pendeltågstrafik ihop med direktbussar möjliggör för invånarna att pendla till Stockholm. Man förbättrar bytet mellan

tåg och andra färdmedel. Möjligheten att parkera sin bil eller cykel vid pendeltågsstationen är ett annat sätt att underlätta för de som vill ta tåget.

Slutnoter

1. Wikipedia. *Nynäshamn*. Tillgänglig: <http://sv.wikipedia.org/wiki/Nyn%C3%A4shamn>. [2010-11-18]
2. Nynäshamns kommun. *Folkmängden ökade med 282 invånare*. Tillgänglig: <http://www.nynashamn.se/Kommunen/Nyhetsarkivet/Arkiv-2010/2010-02-19-Folkmangden-okade-med-282-invanare.html>. [2010-11-18]
3. Sveriges Ekokommuner. *Fyra hållbarhetskriterier*. Tillgänglig: http://sekom.sekom.nu/index.php?option=com_content&task=view&id=18&Itemid=31. [2010-11-18]
4. Nynäshamns kommun. *Nynäshamns kommuns lokala miljömål 2010-2016*. Tillgänglig: <http://www.nynashamn.se/download/18.5e92ae11220d578a478000368/lokala-miljomal.pdf>. [2010-11-18]. s. 2
5. Ibid s. 3
6. Ibid ss. 3-5
7. Nynäshamns kommun. *Nynäshamns kommuns lokala miljömål 2010-2016*. Tillgänglig: <http://whhttp://nynashamn.se/Kommunen/Ekokommun/Hallbart-resande/Ga.htmlww.nynashamn.se/download/18.5e92ae11220d578a478000368/lokala-miljomal.pdf>. [2010-11-18]
8. Nynäshamns kommun. *Miljöeffekter av båtlivet*. Tillgänglig: <http://nynashamn.se/Kommunen/Ekokommun/Batlivets-miljopaverkan/Miljoeffekter-av-batlivet.html>. [2010-11-18]
9. Ibid
10. Nynäshamns kommun (2010). *Hållbart resande*. Tillgänglig: <http://nynashamn.se/Kommunen/Ekokommun/Hallbart-resande.html>. [2010-11-18]
11. Nynäshamns kommun (2010). *Gå*. Tillgänglig: <http://nynashamn.se/Kommunen/Ekokommun/Hallbart-resande/Ga.html>. [2010-11-18]
12. Nynäshamns kommun (2010). *Cykla*. Tillgänglig: <http://nynashamn.se/Kommunen/Ekokommun/Hallbart-resande/Cykla.html>. [2010-11-18]
13. Nynäshamns kommun (2010). *Buss och tåg*. Tillgänglig: <http://nynashamn.se/Kommunen/Ekokommun/Hallbart-resande/Buss-och-tag.html>. [2010-11-18]
14. Nynäshamns kommun (2010). *Bil*. Tillgänglig: <http://nynashamn.se/Kommunen/Ekokommun/Hallbart-resande/Bil.html>. [2010-11-18]
15. Nynäshamns kommun (2010). *Samrådshandling - Översiktsplan för Nynäshamns kommun 2010*. Tillgänglig: <http://www.nynashamn.se/download/18.3b8b1e1f124983c07be800040/%25C3%2596P-nynashamn091026.pdf>. [2010-11-18]
- 15b. Huddinge kommun (2009). *Hållbart resande i Samhällsplaneringen - ett samarbete på Södertörn*. Tillgänglig: http://huddinge.se/upload/Natur%26Miljo/Filer/H%25C3%25A5llbart_resande/samh%25C3%25A4llsplanering/H RiSPresJuni2009.pdf. [2010-11-18]
16. Nynäshamns kommun (2010). *Telegrafan 16, detaljplan 833*. Tillgänglig: <http://www.nynashamn.se/Bygga--bo/Samhallsplanering/Fardiga-detaljplaner/Nynashamn/Telegrafan-16-Dp-833.html>. [2010-11-18]

16b. Nynäshamns kommun (2010). *Trollsta 8:1, detaljplan 834*. Tillgänglig: <http://www.nynashamn.se/Bygga--bo/Samhallsplanering/Fardiga-detaljplaner/Sorunda/Trollsta-8.1-Dp-834.html>. [2010-11-18]

17. Kommunstyrelseförvaltningen (2010). *Rapport om pendling - till och från Nynäshamn*. Tillgänglig: http://www.nynashamn.se/download/18.385b074812ad6b8560680003277/Pendlingsrapport_SW_slutversion_1009.pdf. [2010-11-18]. s. 7

18. Ibid s. 8

19. Ibid s. 14

20. Ibid s. 15

21. Ibid s. 16

22. Ibid s. 17

23. Ibid s. 20

24. Ibid s. 22