



Trafikstrategi

Vallentuna kommun

MARS 2013



**Vallentuna
kommun**

Denna trafikstrategi är framtagen av samhällsbyggnadsförvaltningen i nära samarbete med kommunledningskontoret, barn- och ungdomsförvaltningen och kulturförvaltningen. Trivector Traffic AB har bidragit med stöd och hjälp.

Styrgrupp

Inga-Lill Segnestam, samhällsbyggnadschef
Mats Eriksson, planeringschef, beställare
Shula Gladnikoff, planeringsstrateg, beställare
Eva Anderling, exploaterings- och infrastrukturchef

Arbetsgrupp

Marlene Sjödin, projektledare, trafikplanerare
Frida Eriksson, bitr. projektledare, kommunplanerare
Christoffer Juselius, praktikant (medverkade t.o.m. februari 2012)
Liselott Söderström, projektledare Trivector Traffic
Emelie Andén, medarbetare Trivector Traffic
Björn Kaijser, medarbetare Trivector Traffic
Björn Wendle, uppdragsansvarig och kvalitetsgranskare Trivector Traffic

Referensgrupp

Joachim Elevant, installationsingenjör
Catharina Grundin, miljöplanerare
Magnus Sjögren, marknads- och utvecklingsstrateg
Maria Rydell, landskapsarkitekt
Staffan Gröndahl, säkerhetssamordnare
Elisabeth Fäldt-Johansson, handläggare, barn- och ungdomsförvaltningen
Malin Mårdén, planarkitekt
Eleonor Åberg, kommunantikvarie

Innehåll

Inledning	4
Bakgrund	4
Vad är en trafikstrategi?	4
Vad är ett hållbart transportsystem?	4
Syfte med Vallentuna kommuns trafikstrategi	4
Utgångspunkter	6
Befintliga mål	6
– Nationella mål	6
– Regionala mål	7
– Kommunala mål	8
Trafik för en attraktiv stad (TRAST)	9
Nuläge	10
Vallentuna kommuns karaktär	10
– Vallentuna tätort	10
– Befolkning	10
– Vallentuna kommuns läge i Stockholmsregionen	10
– Transportsystem	11
– Gångtrafik	11
– Cykeltrafik	11
– Kollektivtrafik	11
– Biltrafik	12
– Parkering	12
Trafikens omfattning	12
– Arbetspendling	12
Tillgänglighet	13
Trygghet	14
Trafiksäkerhet	14
Miljöpåverkan och hälsa	15
– Utsläpp från transporter	15
– Buller	15
Trafiken i framtiden	16

Vision och mål	18
Vision för transportsystemet 2030	18
Mål	19
Strategi	20
Viktiga förhållningssätt i trafikplaneringen	20
– Planera för framtiden	20
– Prioritering av trafikslag	21
– Tillgänglighet istället för rörlighet	21
– Fyrstegsprincipen	21
Samhällsplanering	22
– Integrera trafikfrågor tidigt i planeringen	22
– Planera för ökad funktionsblandning	22
– Ny bebyggelse i samordning med kollektivtrafik	22
– Regional samverkan	22
– Mobility management som ett verktyg för hållbart resande	23
– Säkra skolvägar	23
– Buller	23
Gångtrafik	24
– Attraktiva miljöer för gående	24
– Tillgänglighet för alla	25
– Gångtrafik är ett eget trafikslag	25
– Tryggt och trafiksäkert för gående	25
Cykeltrafik	26
– Ett gent, sammanhängande och trivsamt cykelvägnät	26
– Trafiksäkert för cyklister	26
– Tydliga cykelstråk och tydlig marknadsföring	26
– Cykelparkering och bytespunkter	27
Kollektivtrafik	28
– Förbättrade tvärförbindelser och koppling till centrala Stockholm	28
– Hela resa - bättre förutsättningar att byta mellan trafikslagen	28
– Dialog med SL	29
Biltrafik	30
– Rätt fart i staden	30
– Mer miljöanpassade fordon i kommunen	30
– Parkering i balans	30
– Ett flexibelt vägnät	31
Möjligheter och hinder	32

Inledning

Bakgrund

Den 26 september 2011 uppdrog kommunstyrelsen åt nuvarande samhällsbyggnadsförvaltningen att ta fram en trafikstrategi för Vallentuna kommun. Under december 2011 påbörjades arbetet med trafikstrategin.

Under en längre tid har Vallentuna kommun varit en av Sveriges snabbast växande kommuner, med en kraftig utbyggnadstakt av bebyggelse och infrastruktur. Den snabba tillväxten ställer höga krav på kommunens övergripande planering för att den ska kunna växa på ett långsiktigt hållbart sätt.

År 2002 tog kommunen fram en trafikplan. Denna bedöms inte längre vara aktuell.

Vad är en trafikstrategi?

En trafikstrategi är ett inriktningsdokument som tillsammans med kommunens övriga inriktningsdokument bidrar till att utveckla kommunen i önskad riktning. Trafikstrategin redovisar dagens trafiksituation, mål, måltal, inriktning samt framtida strategier. Trafikstrategin är framtagen med stöd av Trafik för en attraktiv stad (TRAST)¹. Den bedöms utgöra ett bra underlag för Vallentuna kommuns utveckling, där samtliga trafikslag och hela transportsystemet tas i beaktande. Trafikstrategin ska ge vägledning i avvägningen mellan transportbehovet och kommunens övriga behov.

Vad är ett hållbart transportsystem?

Hållbarhet är något som är slitstarkt och kan brukas länge. **Hållbar utveckling** definieras som "att utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov". (Brundtlandkommissionen, 1987).

Hållbarhet innefattar de tre dimensionerna social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet. För att uppnå hållbar utveckling krävs att dessa dimensioner är i balans.

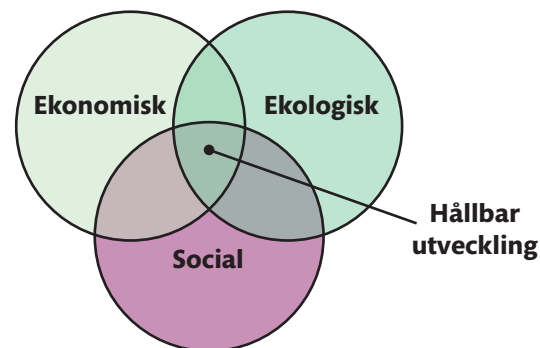


Bild 1. Hållbar utveckling består av ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet.

Ett hållbart transportsystem är:

Ekonomisk hållbart: har en pålitlig infrastruktur som möjliggör ett konkurrenskraftigt och varierat näringsliv där kunskap och utveckling stimuleras.

Social hållbart: ger möjlighet till positiva upplevelser, ett rikt kulturliv, god offentlig service, god hälsa och där alla människor känner sig delaktiga och trygga.

Ekologisk hållbart: säkerställer en för människan och naturen god kvalitet på vattnet, marken, luften och utvecklar den biologiska mångfalden.

Syfte med Vallentuna kommuns trafikstrategi

Syftet med trafikstrategin är att formulera mål och inriktning för ett hållbart transportsystem som stödjer Vallentuna kommuns vision:

"Med det goda småstadslivet i en nära och högt värderad natur- och kulturbygd bidrar Vallentuna kommun aktivt till en växande och hållbar storstadsregion."

Trafikstrategin är en utveckling av översiktsplanen med fokus på trafik. Trafikstrategin sträcker sig fram till 2030 och ska hantera framtida behov och krav på transporter och samhällsplaneringen. Trafikstrategin ska ange förslag och åtgärder som kommunen ska arbeta med under kommande år.

I Vallentuna finns stora utmaningar att planera för en ökad befolkning och dess tillgänglighet. Parallellt med dessa utmaningar måste hänsyn tas till övergripande trender såsom ett stigande pris på olja samt klimatförändringar m.m.

¹ Handbok för trafikplanering framtiden av Boverket, Sveriges kommuner och landsting, Vägverket och Banverket.

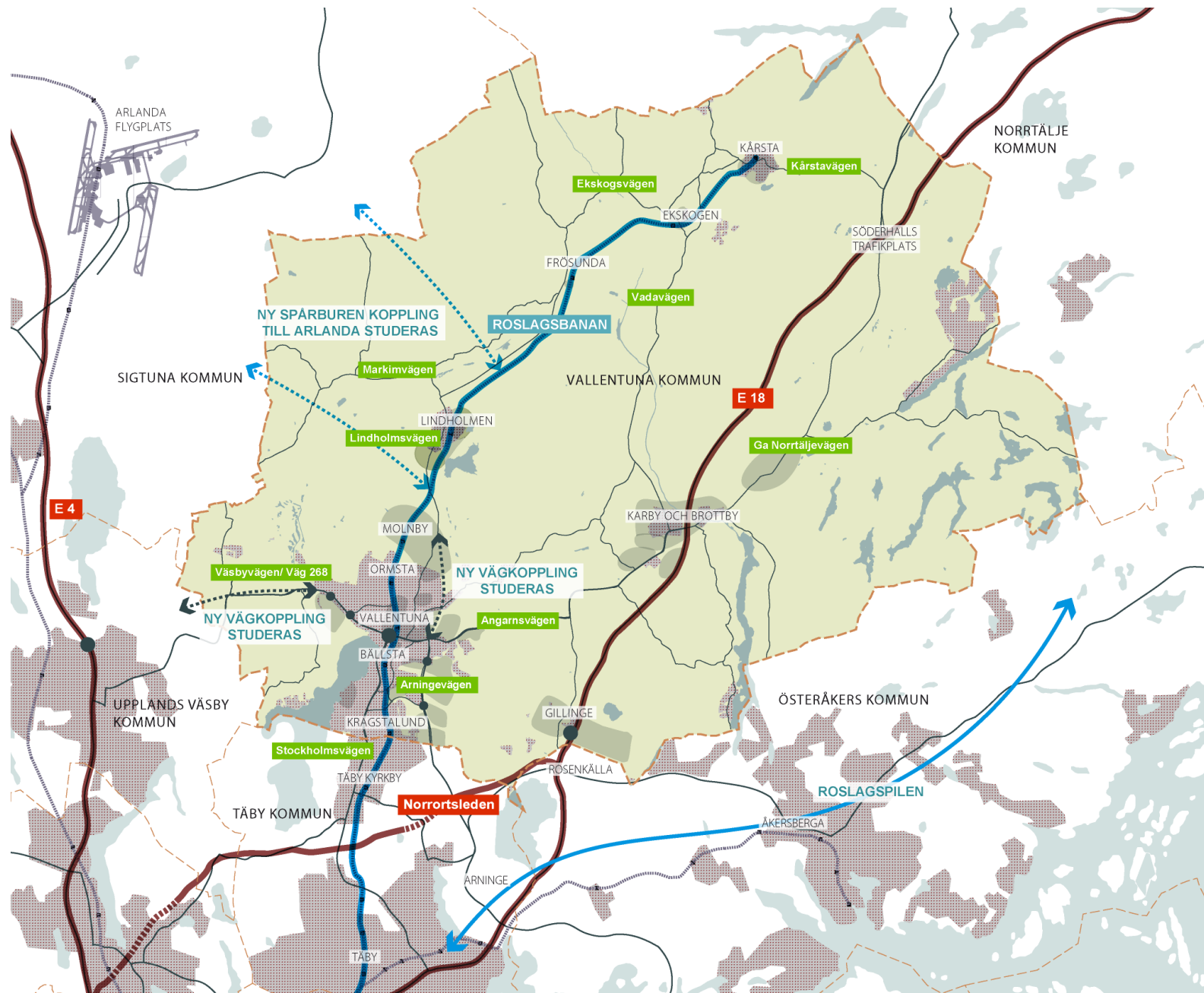


Bild 2. Översiktlig bild över kommunens trafikstråk (befintliga och stråk som ska studeras).

Utgångspunkter

Utgångspunkterna för trafikstrategin är de befintliga mål - nationella, regionala och kommunala - som rör transportsystemet samt de sju aspekter som beskrivs i TRAST. Dessa är stadens karaktär, trafiksystem, trafikens omfattning, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan och hälsa.

Befintliga mål

Nationella mål

Till de nationella målen hör de transportpolitiska målen, miljökvalitetsmålen och fördubblingsmålet.

Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden².

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet i betydelsen av att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt anges i funktionsmålet att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa som viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Miljömål

Av de 16 nationella miljökvalitetsmålen är det 5 mål som direkt påverkas av transportsystemet:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Ingen övergödning
- God bebyggd miljö

EU har satt målet att utsläppen av koldioxid ska minska med 20 % till år 2020 i jämförelse med 1990 års utsläppsnivå. Sverige har ett nationellt mål om att minska utsläppen ytterligare, med 40 % jämfört med 1990 års nivå. 2030 är målsättningen att Sveriges fordonsflotta ska vara oberoende av fossila bränslen.

Fördubblingsmålet

På nationell nivå finns ett övergripande, branschgemensamt mål att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt. Som ett mål på vägen dit ska antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till år 2020. De nationella branschorganisationerna som står bakom fördubblingsprojektet är Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket. Trafikförvaltningen (SLL) har inte anslutit sig till målet på grund av den redan höga kollektivtrafikandelen i länet, men i trafikförsörjningsprogrammet finns mål om att öka kollektivtrafiken.

Regionala mål

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021

Länsstyrelsen och Trafikverket har på regeringens uppdrag upprättat långsiktiga planer för statliga insatser i vägar, järnvägar och annan transportinfrastruktur för perioden 2010–2021. Den 2 november 2009 fastställdes en länsplan för regional transportinfrastruktur (Länsstyrelsens rapport 2009:17). Utgångspunkten för åtgärdsplaneringen är Stockholmsförhandlingen, vilken är en uppgörelse mellan statens förhandlingsman och företrädare för Stockholmsregionen om en samlad lösning för Stockholmsregionens framtida trafik- och infrastruktursatsningar.

I Länsplanen finns fyra projekt som direkt berör Vallentuna kommun. Dessa är:

- Roslagsbanan etapp 2 (dubbelspårsutbyggnad upp till Lindholmen)
- E4 - Grana (ny vägkoppling för väg 268 till E4)
- Trafikplats Vallentuna (planskild korsning mellan olika trafikslag)
- Roslagspilen (utredning)

Trafikförsörjningsprogrammet

Trafiknämnden i Stockholms län har ansvar för att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram med långsiktiga mål som ska ligga till grund för den kollektivtrafik som upphandlas. I Trafikförsörjningsprogrammet beskrivs tre långsiktiga mål för kollektivtrafiken i Stockholms län; "Attraktiva resor", "Tillgänglig och sammanhållen region", samt "Effektiva resor med låg hälso- och miljöpåverkan".

RUFS 2010

Vallentuna kommun omfattas av regionala mål beslutade i den regionplan, RUFS – Regional utvecklingsplan för Stockholms län, som togs fram 2010. Regionens utveckling beskrivs utifrån fyra mål; öppenhet och tillgänglighet, ledande tillväxt, god livsmiljö och resurseffektivitet. Transporterna har stor betydelse för måluppfyllelsen liksom digital kommunikation och förnybara energikällor. Kollektivtrafiken behöver vara attraktiv och ta marknadsandelar från biltrafiken. Fler tvärförbindelser är ett sätt att åstadkomma detta. RUFS 2010 bygger på planering för en flerkärnig region där den regionala centrumkärnan avlastas och kompletteras av sju regionala stadskärnor. Vallentuna kommun ligger mitt emellan stadskärnorna Täby centrum-Arninge och Arlanda-Märsta.

Stockholm Nordost - En vision för tillväxt 2010-2040

Stockholm Nordost är ett samarbete mellan de sex nordostkommunerna Vallentuna, Danderyd, Norrtälje, Täby, Vaxholm och Österåker, som har tagit fram en gemensam vision. Kommunerna ska gemensamt skapa förutsättningar för 100 000 nya invånare och 50 000 nya arbetstillfällen samt för en utveckling av den regionala stadskärnan Täby



Bild 3. Exempel på styrande regionala dokument; Länsplan 2010-2021, RUFS 2010, och Vision för Stockholm Nordost 2010-2040.

centrum-Arninge. Detta förutsätter en regional kapacitetsstark spårburen kollektivtrafik som knyter samman Stockholm Nordost med övriga Stockholmsregionen.

I Nordostvisionens inriktning står att Vallentuna kommun arbetar för effektiva transporter genom att:

- verka för att de som bor och arbetar i Vallentuna kommun ska erbjudas bra kommunikationer inom kommunen, till grannkommunerna, regionen och globalt.
- arbeta för att Roslagsbanans fulla kapacitet utnyttjas genom en komplettering med dubbelspår, avgrening mot Arlanda och Märsta samt koppling till regionens övriga spårssystem.
- samarbeta för att Arninge Resecentrum blir knutpunkt för kollektivtrafiken till övriga nordostkommuner och regionen.
- arbeta för att väg 268 ska ges snabbare och säkrare sträckning till E4 och Upplands Väsby för att binda samman regionen.
- utveckla tydliga och attraktiva gång- och cykelstråk för att göra det enkelt att nå bra kollektivtrafik och annan service.

Arlandaregionen

Vallentuna kommun ingår även i samarbetet Arlandaregionen tillsammans med Swedavia som driver Stockholm Arlanda Airport och kommunerna Upplands Väsby, Sigtuna och Knivsta. Målet är att Stockholm-Arlandaregionen ska vara den mest attraktiva flygplatsregionen i norra Europa 2020.

Kommunala mål

Den viktigaste utgångspunkten för trafikstrategins vision och mål är Vallentuna kommuns översiktsplan. I Översiktsplan 2010-2030 (sid. 8-9) fastslås utgångspunkterna för planeringen varav flera berör trafiksystemet.

- **Boende och livsmiljö** – Förstärka och vidareutveckla den småskaliga boende- och livsmiljön med småskalighet och lugn i ett strategiskt läge mellan Stockholm, Arlanda och Roslagskusten.
- **Näringsliv, arbete och ekonomi** – Bostäder och arbetsplatser placeras så att visionen om det goda småstadslivet kan uppfyllas. En planering där boende, arbete och företagande integreras allt mer. Tillgängligheten till arbetstillfällen i kommunen och regionen ska hela tiden förbättras. En utbyggnad av kommunikationer inom regionen och till Arlanda är av mycket stor betydelse. Utbyggnaden av kommunen ska huvudsakligen ske längs utvecklade stråk som har nödvändig infrastruktur och service.
- **Ett samhälle för alla åldrar** – Kommunen planerar för ett samhälle där människor kan mötas, vara aktiva och trivas oavsett ålder, kön, etnicitet eller funktionshinder. Bland annat innebär det ett givande fritidsutbud och lockande mötesplatser.
- **Trygghet och säkerhet** – Kommunen ska med bland annat utformningen av den fysiska miljön arbeta för ökad trygghet och säkerhet, exempelvis genom belysning men även planering för rörelse under olika tider på dygnet.
- **Klimat och miljö** – I Vallentuna kommun är det transporter och uppvärmning av hus som påverkar klimatet mest. Kommunen ser en utmaning i att planera för god ekonomisk tillväxt, fortsatt befolkningsökning och en ökad rörlighet, samtidigt som hänsyn måste tas till klimatpåverkan och energieffektivisering.

Kommunens övergripande viljeinriktning i Översiktsplan 2010-2030 för frågor som rör trafiken sammanfattas kort nedan:

- Den centrala stadsbygden. Det ska vara lätt att flytta sig mellan arbete, hem, fritidsaktiviteter och serviceanläggningar. Att gå, cykla och åka kollektivt lokalt ska vara naturliga val (sid. 16).
- För att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen behövs bättre turtäthet. Bättre tvärförbindelser behövs och busstrafiken behöver utvecklas (sid. 32).
- Möjligheten till kombinerade resor förbättras med fler infartsparkeringar (sid. 32.)
- Möjligheten att förflytta sig i öst-västlig riktning behöver förbättras (sid. 30).



Bild 4. Vallentuna kommuns översiktsplan antogs av kommunfullmäktige i maj 2010.

- Vid planläggning på landsbygden bör hänsyn tas till möjligheten för kollektivtrafikförsörjning (sid 28).
- Kommunala miljömål och en översiktlig bullerkartläggning ska tas fram. De nationella riktvärdena för trafikbuller ska eftersträvas vid nybyggnation av bostäder och trafikinfrastruktur, men avsteg kan göras i centrala lägen eller lägen med god kollektivtrafik. Inte heller miljökvalitetsnormerna för luft ska överskridas. Detta ska åstadkommas med en förbättrad fordonspark, strängare avgaskrav och ett ökat kollektivt resande (sid. 56 och 59).

En energiplan (ännu ej antagen) har tagits fram med målet att fordonsflottan och transporter i Vallentuna kommun är oberoende av fossila bränslen år 2030, vilket överensstämmer med det nationella målet. Ett steg på vägen dit är att kommunverksamhetens transporter år 2020 ska använda enbart förnybar energi och 30 % mindre energi jämfört med 2009. I kommunen som helhet ska 20 % av energin för transporter vara förnybar.

Parkeringsnormer för Vallentuna kommun antogs i kommunfullmäktige i januari 2012.

Trafik för en attraktiv stad (TRAST)

I Sverige finns en handbok om "Trafik för en attraktiv stad" (TRAST). Handboken har tagits fram av Boverket, Sveriges kommuner och landsting, Vägverket och Banverket. TRAST beskriver arbetet med att ta fram en trafikstrategi och handboken berör sju aspekter på trafik. Dessa beskrivs nedan.

Stadens karaktär – den struktur som beskrivs av stadens byggnader, gator, verksamheter, vatten, grönstruktur etc. Tillsammans med det sociala livet, mötesplatser, tillgänglighet till kultur, handel och fritidsaktiviteter mm påverkar stadens karaktär dess attraktivitet.

Trafiksystem – hur vägar, gator och bytespunkter är uppbyggda och hur de hänger samman. Beskrivs i termer av differentiering (trafiknätens olika uppgifter), integrering (blandning av trafikslag i gaturummet) eller separering (att trafikslagen skiljs åt i tid och rum).

Trafikens omfattning – trafikens storlek i tid och rum. Beskrivs i termer av var, när, hur och varför man reser.

Tillgänglighet – den lätthet med vilken alla medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå önskat utbud i samhället.

Trygghet – en blandad och livfull stad medverkar till trygghet. Man kan här skilja på trygghet relaterat till våld och överfall och trygghet relaterat till trafiksituationen. Man bör även skilja på faktisk och upplevd trygghet, platser som upplevs som trygga behöver inte alltid vara särskilt trygga och vise versa.

Trafiksäkerhet – bestäms av de risker som trafikanterna utsätts för. Risken består av delarna sannolikhet och konsekvens.

Miljöpåverkan och hälsa - miljöfaktorer, såväl ekologiska som sociala har stor betydelse för skapandet av en attraktiv stad.

Nuläge

Vallentuna kommuns karaktär

Länge har Vallentuna kommun varit landsbygden utanför storstaden, där stationssamhällen byggdes upp utmed Roslagsbanan. Efterhand har bebyggelsen blivit tätare och kommunen är nu på väg in i en roll som en tydligt integrerad del i den växande storstadsregionen. Sett till ytan är Vallentuna kommun en av de större i Stockholms län. Bebyggelsen är främst koncentrerad utmed Roslagsbanan. I övrigt karaktäriseras kommunen av skogs- och jordbruksmark, fyllt av värdefulla natur- och kulturlandskap.

Tätorter

Vallentuna har vuxit fram runt om stationen och karaktäriseras av ett lokalt centrum med kommunservice och handel. Centrulkärnan omgärdas av en blandad bebyggelse med lägre flerbostadshus, villor och radhus.

Kommunens övriga tätorter är uppbyggda kring starka kollektivtrafiklägen, antingen för tåg eller buss. Bebyggelsen består främst av villor.

Befolkning

Vallentuna kommun har sedan 70-talet varit en av Sveriges snabbast växande kommuner med en ökning på ca 2 % per år. Idag är invånarantalet ca 31 000. Av kommunens invånare bor omkring 70 % i Vallentuna. Näst största tätort är Karby/Brottby (ca 1 200 invånare) och tredje störst är Lindholmen (ca 900 invånare). Enligt kommunens översiktsplan är ambitionen att Vallentuna kommun ska ha 45 000 invånare och 10 000 arbetsplatser år 2030.

Vallentuna kommuns läge i Stockholmsregionen

Vallentuna kommun har ett gynnsamt läge i Stockholmsregionen. Roslagsbanan förbinder majoriteten av kommunens tätorter med Vetenskapsstaden (SU, KTH och KI) och tunnelbanans röda linje. Avståndet till de regionala kärnorna Arlanda-Märsta, Täby centrum-Arninge och Kista-Sollentuna-Häggvik är nära, men kommunikationerna dit behöver utvecklas.

I kommunens östra delar sträcker sig E18 från Stockholm till Norrtälje och passerar genom Karby-Brottby. Väg 268 utgör en viktig tvärförbindelse mellan Karby-Brottby och

Vallentuna samt vidare till Upplands Väsby och E4. Bristfälliga tvärförbindelser med kollektivtrafik i kommunen och en gles bebyggelse utanför tätorterna främjar användandet av bilen som transportmedel.

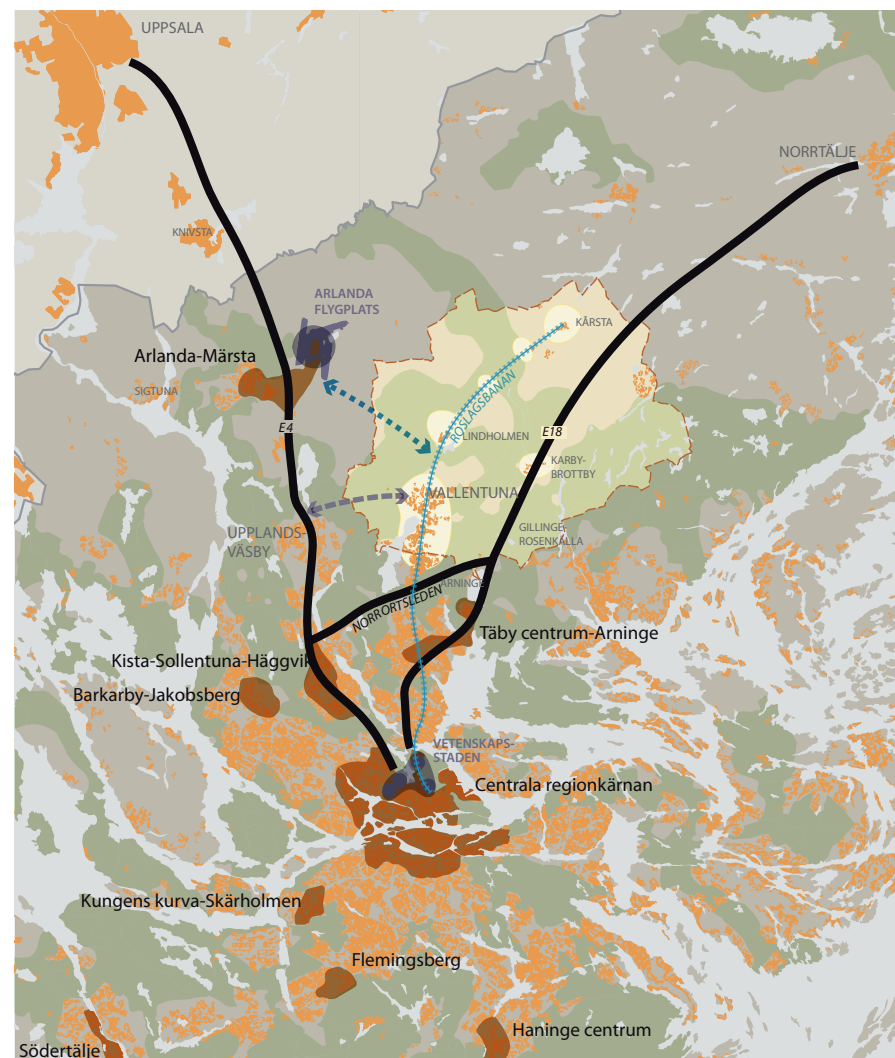


Bild 5. Vallentuna kommuns läge i Stockholmsregionen.

Transportsystem

Gångtrafik

Standarden på gångvägnätet varierar mycket inom kommunen. Gångnätet är inte alltid sammanhängande och i vissa områden saknas gångbanor helt. Gångtrafikanter är då förvisade till körbanan. De större gång- och cykelvägarna vinterunderhålls som prioritet 1 tillsammans med huvudgator och bussgator. Övriga gång- och cykelvägar vinterunderhålls som prioritet 2 tillsammans med matargator för biltrafik. God vinterväghållning är viktigt för undvika att gående tvingas ut i vägbanan.

Roslagsbanans stationer är viktiga målpunkter för gångtrafikanterna. Samtidigt utgör spåren en barriär då antalet passager är begränsade.

Cykeltrafik

Cykelstråken inom Vallentuna går på separata gång- och cykelbanor, i blandtrafik, samt på separata stråk genom parker och naturmark. Inom Vallentuna är cykelnätet relativt väl utbyggt, även om länkar saknas, se bild 6. Gående och cyklister/mopedister delar i allmänhet gång- och cykelvägar idag, utan att skiljas åt med skiljelinjer. I övriga delar av kommunen är cykelnätet inte lika väl utbyggt. En cykelväg finns mellan Vallentuna och Lindholmen. Mellan övriga tätorter hänvisas cyklister till bilvägar.

På kommunens hemsida finns en kommuntäckande cykelkarta. Kartan är dock inte aktuell och har heller inte spridits i någon större utsträckning. Dessutom saknas cykelvägvisning vilket gör att cykelvägnätet är otydligt för många.

Vallentuna kommun medverkar i projektet SATSA II³, där diskussioner pågår kring vilka sträckningar som ska bidra till det regionala cykelstråken i länet. Handlingsplanen ska vara klar i slutet av 2013, och hittills är de utpekade stråken för Vallentuna, se bild 6.

Kollektivtrafik

I Vallentuna kommun finns flera parallella kollektivtrafikstråk som passerar genom kommunen in till Stockholm. Dessa är Roslagsbanan, Stockholmsvägen, E18 samt Arningevägen. Roslagsbanan trafikerar Vallentuna med 15-minuterstrafik och Norrtäljebussarna trafikerar Karby-Brottby med 10-minuterstrafik (under högtrafik). Förutom stomtrafiken⁴ i dessa stråk finns ett kompletterande lokalt och regionalt busstrafiknät. Dock saknar Vallentuna kommun riktigt goda tvärförbindelser, såväl inom kommunen som till angränsande kommuner och regionala stadskärnor.

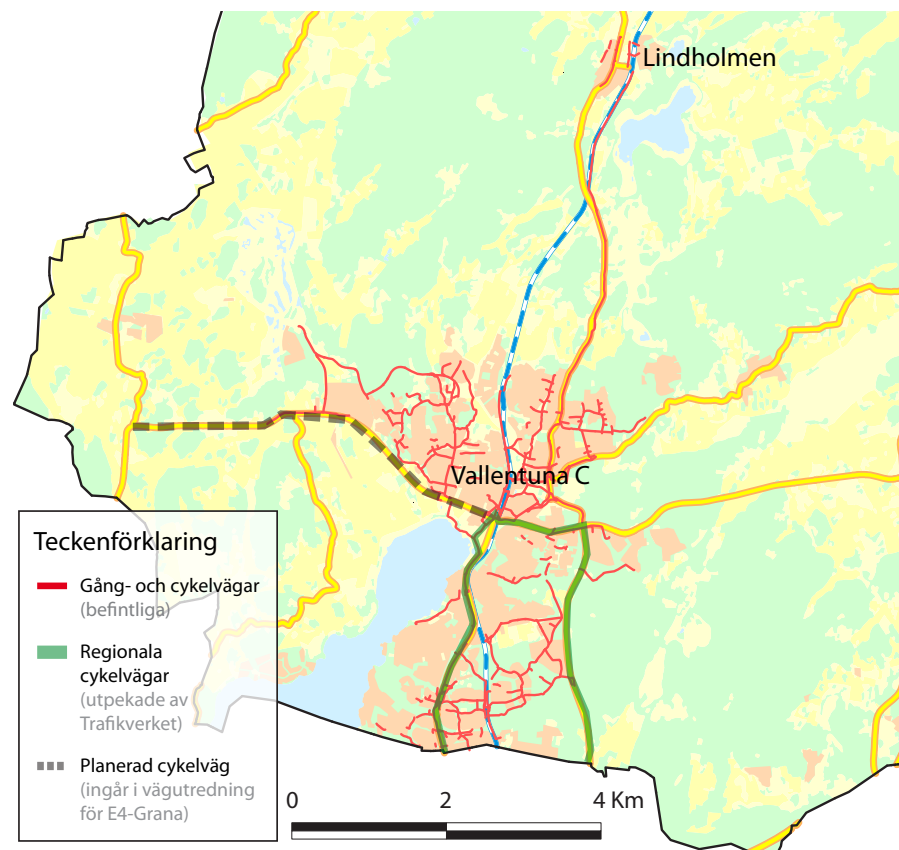


Bild 6. Karta över befintliga gång- och cykelvägar samt de planerade och utpekade regionala cykelstråken.

³ Projektet Regional cykelstrategi är ett delprojekt inom EU-projektet SATSA II. Delprojektet pågår under perioden oktober 2010- december 2012 och drivs av Trafikverket

⁴ Basen i SLLs linjenät. Har hög turtäthet, är snabb och kapacitetsstark.



Bild 7. Infartsparkering vid Vallentuna station.

Biltrafik

Vägarna inom tätorterna ägs framförallt av Vallentuna kommun, men i kommunen finns även många enskilda väghållare. Trafikverket är väghållare till de största vägarna i kommunen.

Avstånden mellan tätorterna i kommunen är relativt långa. Tvärförbindelserna med kollektivtrafik har dessutom gles turtäthet, vilket inbjuder till hög bilanvändning. Bilden är dock mer komplex än så. Vallentuna kommun har ett relativt högt bilnehav jämfört med andra kommuner i Stockholms län. I Vallentuna kommun finns 447 personbilar i trafik/1000 invånare, vilket kan jämföras med länsgenomsnittet på 390 personbilar/1000 invånare. Områden med goda kollektivtrafikförbindelser har ett lägre bilnehav än områden med sämre kollektivtrafik.

Parkering

I Vallentuna centrum finns god tillgång till parkering, både på markparkeringar och i de fem parkeringshusen. I centrum är parkeringen tidsbegränsad för att öka tillgängligheten. Det finns tio infartsparkeringar⁵ i Vallentuna kommun varav sju längs med Roslagsbanan och tre längs med E18. Det råder en generell brist på infartsparkering och särskilt vid Vallentuna station saknas platser. Behov finns även för fler cykelparkeringar. Vid Vallentuna station finns cykelbås för uthyrning och vid Ormsta station finns cykelparkering under tak.

5 Kragstälund, Vallentuna C, Ormsta, Lindholmen, Frösunda, Ekskogen, Kårsta, Gillingebanan, Karby/Brottbys och Söderhalls trafikplats.

Källa: SCB RTK

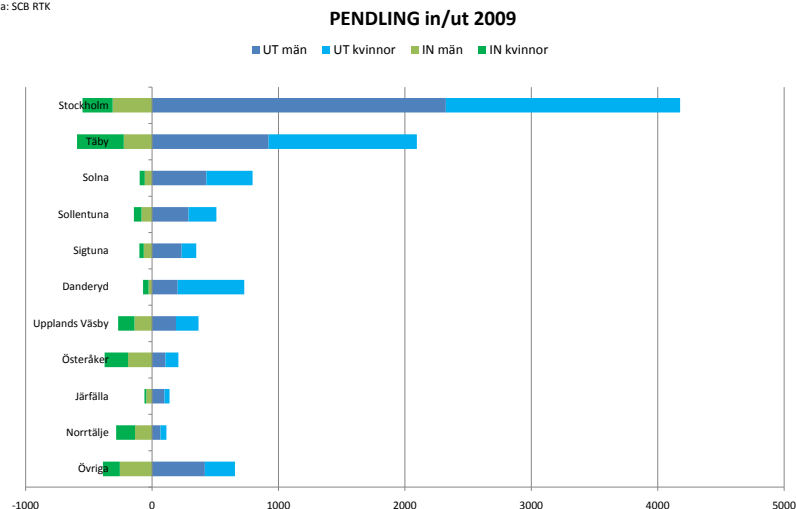


Bild 8. In- och utpendling i kommunen.

Trafikens omfattning

Vallentuna kommun har en högre andel resor med bil och en lägre andel resor med kollektivtrafik jämfört med länet som helhet. Drygt hälften av alla resor som startar i Vallentuna är bilresor och endast 14 % kollektivtrafikresor, resterande resor görs med cykel och gång. Kollektivtrafikandelen är dock i nivå med liknande kommuner av Vallentunas storlek, läge och tillgång till kollektivtrafikförbindelser. I nordostsektorn ligger Vallentuna strax under den genomsnittliga andelen för kollektivtrafikresande.

Generellt, nationellt sett, används bilen i större utsträckning till fritidsresor, medan kollektivtrafiken är ett mer naturligt val vid arbetspendling. Detta beror till stor del på att fritidsaktiviteterna oftast inte ligger i kollektivtrafiknära lägen samt att anpassning av tidtabeller i första hand görs för arbetspendling.

Mellan år 2002 och 2010 ökade antalet påstigande i kollektivtrafiken med cirka 37 % i kommunen. Samtidigt ökade befolkningen med 16 %.

Arbetspendling

I Vallentuna kommun finns omkring 7 700 arbetsplatser. Varje dag pendlar ungefär 3 300 personer pendlar in till Vallentuna kommun från andra kommuner för att arbeta och cirka 10 000 personer pendlar ut. Stockholm är den kommun som flest pendlar till, följt av Täby. Bild 8 visar hur pendlingen till och från Vallentuna kommun ser ut från andra kommuner.

Tillgänglighet

Tillgänglighet definieras som den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och aktiviteter de har behov av eller önskar. Hur lätt det är beror på hur stor uppoffringen är i restid, kostnader, tillgång till färdmedel etc.

Lättheten är olika för olika grupper i samhället, varför trafikantgrupper som barn, äldre och människor med funktionshinder behöver särskild omtanke. Ett nationellt mål har varit att den offentliga miljön ska vara tillgänglighetsanpassad år 2010. Våren 2012 genomfördes en tillgänglighetsinventering i stora delar av kommunen (Kragsta, Bällsta, Vallentuna centrum, Lindholmen, Karby/Brottby). Syftet var att kartlägga företeelser med brister samt att föreslå åtgärder för dessa.

Tillgänglighet med kollektivtrafik kan mätas genom dess konkurrenskraft gentemot bilen. Vallentuna kommun hade 2005-2006 en restidskvot (genomsnittlig restid med SL/ genomsnittlig restid med bil) på 3,1. Det innebär med andra ord att den genomsnittliga restiden var tre gånger så lång med kollektivtrafik som med biltrafik. Det är den högsta restidskvoten för alla kommuner i länet (jämför länet som helhet 2,0). För att kollektivtrafiken ska kunna vara konkurrenskraftig mot bilen bör restiden med kollektivtrafik inte vara mer än 1,5 gånger längre än med bil. Restidskvoten för Vallentuna kommun varierar beroende på resans start- och slutpunkt. Restidskvoten till centrala Stockholm är exempelvis lägre än till mål söder om Stockholm. Dessutom saknas konkurrenskraftiga tvärförbindelser, bl.a. till Upplands Väsby, Österåker samt till Arlanda.

Tillgängligheten kan även beskrivas som avstånd till kollektivtrafik. I Vallentuna har en stor del av befolkningen god tillgänglighet till någon form av kollektivtrafik.

Tillgängligheten i kommunen påverkas även av de barriäreffekter som Roslagsbanan och större vägar utgör. Barriäreffekten bedöms minska i samband med att Vallentuna trafikplats byggs om. Störst barriäreffekt i Vallentuna har Arningevägen och Angarnsvägen/ Väsbyvägen (Väg 268), p.g.a. de höga bilflödena och hastigheterna.

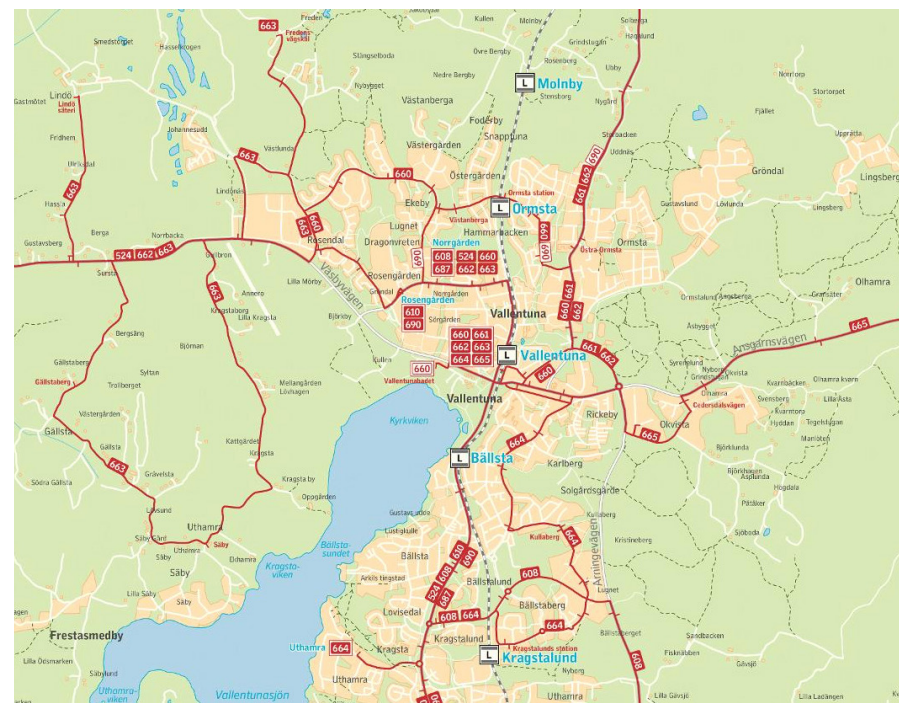


Bild 9. Befintliga busslinjer i Vallentuna. Källa: SL.

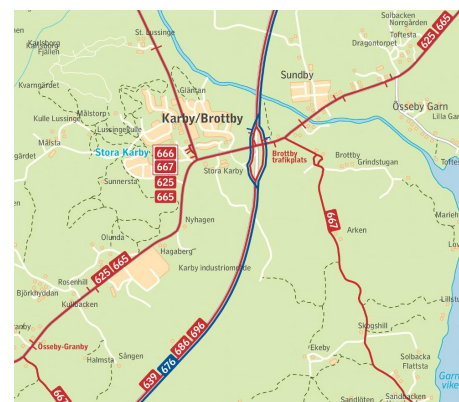


Bild 10. Befintliga busslinjer i Karby och Brottby. Källa: SL.



Bild 11. Befintliga busslinjer i Lindholmen. Källa: SL.



Bild 12. Trygg plats att vistas på?



Bild 13. Trafiksäkert?

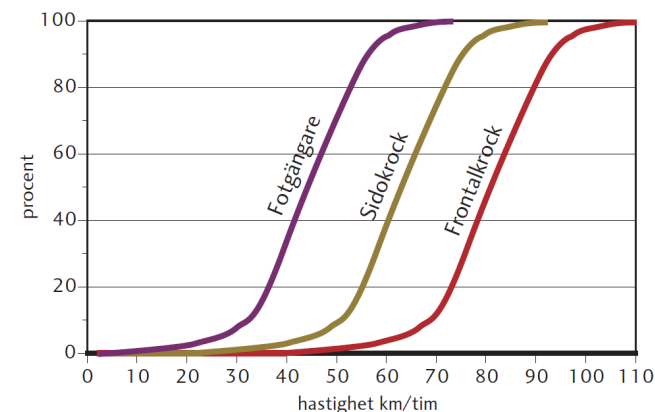


Bild 14. Krockvårdskurva.

Trygghet

Upplevd olycksrisk respektive upplevd våldsrisk påverkar upplevelsen av trygghet. Oro för att drabbas av brott eller olyckor kan i många fall vara större än risken för att faktiska göra det. Trygghet är därför en viktig samhällsfråga, då det kan påverka människors vanor. Många människor, i synnerhet äldre, avstår i vissa fall helt från att resa till önskade mål och aktiviteter på grund av otrygghet eller genomför resorna på ett annat sätt. Det kan innebära att man föredrar taxi före buss eller att man undviker att gå genom mörka gångtunnlar med dålig sikt eller gångvägen genom parken när det blivit mörkt.

Otrygghet kan också handla om en osäkerhet inför om hela resan kan genomföras utan att oöverkomliga hinder uppstår, vilket kan vara särskilt relevant för äldre och personer med funktionshinder. En trygg miljö bidrar till ett mer jämlikt samhälle, där inga grupper av människor tvingas begränsa sitt livsutrymme till följd av otrygghet.

I Vallentuna kommun finns miljöer som av olika anledningar kan upplevas som otrygga. Det kan vara stora trafikerade vägar, gångvägar som knyter samman bostadsområden och passerar genom obebyggda områden samt gångtunnlar under Roslagsbanan.

Trygghetsvandringar har genomförts inom Vallentuna vid ett flertal tillfällen i syfte att samla information om vilka platser som upplevs vara otrygga. Generellt anses tunnlar och hållplatser som kvällstid är relativt obefolkade vara otrygga.

Trafiksäkerhet

Nollvisionen att ingen ska skadas svårt eller dödas i trafiken är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Det är svårt att helt förhindra trafikolyckor, men följderna av olyckorna kan mildras genom att utformningen av gator och fordon blir säkrare. För att nollvisionen ska kunna bli verklighet krävs att alla tar sitt ansvar och följer de lagar och regler som finns.

Hastigheten har ofta avgörande betydelse för olyckans konsekvenser. Om en människa blir påkörd av en bil som kör i 30 km/h överlever nio av tio. Höjs däremot hastigheten till 50 km/h överlever endast två av tio, se bild 14. År 2010 fattades ett politiskt beslut om hastighets-begränsningar i Vallentuna kommun; **30 km/h** utanför skolor och förskolor, **40 km/h** i bostadsområden, **50 km/h** på matargator. Dessa åtgärder har ännu inte genomförts i hela kommunen, men arbete pågår. Trafikmätningar visar att efterlevnaden av hastighetsbegränsningarna inte alltid följs på ett önskat sätt.

En studie av trafikmiljöerna kring kommunens skolor visar att det vid dessa finns en del brister där utformningen av vägen eller gatan inte är anpassad till hastigheten. Under 2012 kommer ett projekt om trafikmiljön kring skolor att startas upp.

Under 2008-2012 har 3 personer dödats och 32 personer rapporterats svårt skadade i trafiken (1 lastbilsförare, 19 personbilar, 5 motorcyklister, 2 mopedister, 5 cyklister och 3 fotgängare)⁶. Flertalet av olyckorna rapporterades på Väsbyvägen/Angarnsvägen samt på Stockholmsvägen. Inga dödsolyckor har skett inom tätbebyggt område.

Miljöpåverkan och hälsa

Trafiken påverkar miljön på en mängd olika sätt, t.ex. genom buller, vibrationer, luftföroreningar och klimatförändringar. Samtidigt är trafiken en förutsättning för en attraktiv stad, dvs. för tillgängligheten till arbete, studier, service och fritidsaktiviteter. Hur vi reser påverkar även folkhälsan. Mer aktiva färdssätt som gång och cykel har positiva effekter på hälsan.

Utsläpp från transporter

Transporterna står för 43 % av alla utsläpp av växthusgaser i kommunen. Det är personbilar, tunga lastbilar och bussar som står för de största utsläppen. Personbilstrafiken står för 53 % av utsläppen av växthusgaser inom transportsektorn. Transporterna står också för en stor del (39 %) av kommunens totala energianvändning.

Andelen el-, hybrid-, etanol- eller gasbilar i kommunen är 6 % (jämför hela länet: 11 %). Vallentuna kommun har inga generella riktlinjer eller någon policy som styr hur upphandlingar av kommunala bilar ska ske med avseende på energieffektivitet. Dock är det inte ovanligt att vissa miljökrav ställs vid upphandling. Under 2013 kommer alla bussar i linjetrafik som trafikerar Vallentuna att bli miljövänliga.

Buller

I kommunen ska riksdagens fastställda riktvärden för trafikbuller alltid eftersträvas vid nybyggnad av bostäder och vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Dessa är:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 70 dBA maximalnivå utomhus vid fasad, balkong och uteplats

Kommunen saknar en översiktlig bullerkartläggning, men en sådan bör tas fram enligt översiktsplanens handlingsplan. Bullerutredningar görs i samband med planärenden. Arlanda flygplats påverkar ljudmiljön framförallt i kommunens västra delar.

Trafiken i framtiden

Trafiken i Vallentuna kommun påverkas av omvärldsfaktorer och trender som en ökad miljömedvetenhet, individualisering och globalisering. Även teknikutvecklingen påverkar trafiken och resandet. Ytterligare faktorer som kommer att påverka resandet är bland annat kommunens utbyggnadsplaner, befolkningstillväxt, demografi och förändringar inom kollektivtrafiken.

Den planerade utbyggnaden i kommunen och regionen kommer att få betydelse för trafikarbetet. Kommunens ambition är att år 2030 ha 45 000 invånare och 10 000 arbetsplatser. Utvecklingen kommer främst att ske längsmed Roslagsbanan (se bild 15). Även Karby/Brottby och Gillinge längsmed E18 och med närhet till Norrortsleden planeras för utbyggnad. I Vallentuna kommer en stor del av bebyggelsen att lokaliseras i centrala Vallentuna och Kristineberg öster om Arningevägen, ca 1,5-2 km från Roslagsbanan. Utvecklad busstrafik och satsningar på gena och sammanhängande gång- och cykelstråk mot stations- och hållplatslägen är en förutsättning för den planerade exploateringen i Kristineberg.

Det finns flera planer på förbättringar av kollektivtrafiken i Nordostsektorn som är positiva för Vallentuna kommun. Trafikförvaltningen (SLL) bygger ut och planerar för en utbyggnad av Roslagsbanan till dubbelspår (mellan Östra station och Lindholmen) för att kunna utöka trafiken och göra den mindre störningskänslig. I Vallentuna pågår utbyggnad på sträckan Kragstalund-Vallentuna. Hela kapacitetsförstärkningen och dubbelspårsutbyggnaden planeras vara klar år 2018.

En förstudie genomfördes 2012 för att utreda möjligheterna för en förbättrad kollektivtrafikförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda flygplats. Det mest effektiva alternativet (enligt förstudiens mål) bedöms vara en avgrening av Roslagsbanan till Arlanda.

Dessutom pågår en vägutredning för väg 268 i syfte att bättre koppla samman Vallentuna med Upplands Väsby och E4 samt för att förbättra trafiksäkerheten. På så vis kan kollektivtrafikförbindelserna mellan de båda kommunerna förbättras. Även möjligheterna att cykla förbättras då en cykelväg planeras mellan Vallentuna och Granakurvan. Diskussioner pågår att även förlänga cykelvägen till Upplands Väsby.

En förstudie har undersökt förutsättningarna för en regional kapacitetsstark spårförbindelse till nordostsektorn 2030 med namnet Roslagspilen. Denna följdes av en fördjupad utredning inom SATSA-projektet, "Busstrafikutredning för Stockholm Nordost", vilken har studerat hur nordostsektorn skulle kunna kollektivtrafikförsörjas med busstrafik. Fortsatt utredning om Regional kapacitetsstark kollektivtrafik till nordost, tidigare kallad Roslagspilen, finns med som objekt i Länsplanen för Stockholms län 2010-2021. Denna utredning, "Fördjupad idéstudie regional kapacitetsstark kollektivtrafik i nordost" påbörjades enligt beslut i Trafiknämnden (SLL) i juni 2012 och utredningen beräknas vara genomförd våren 2014.

En stornätsstrategi för hela Stockholmsregionen arbetades fram under 2012 av Trafikförvaltningen (SLL).

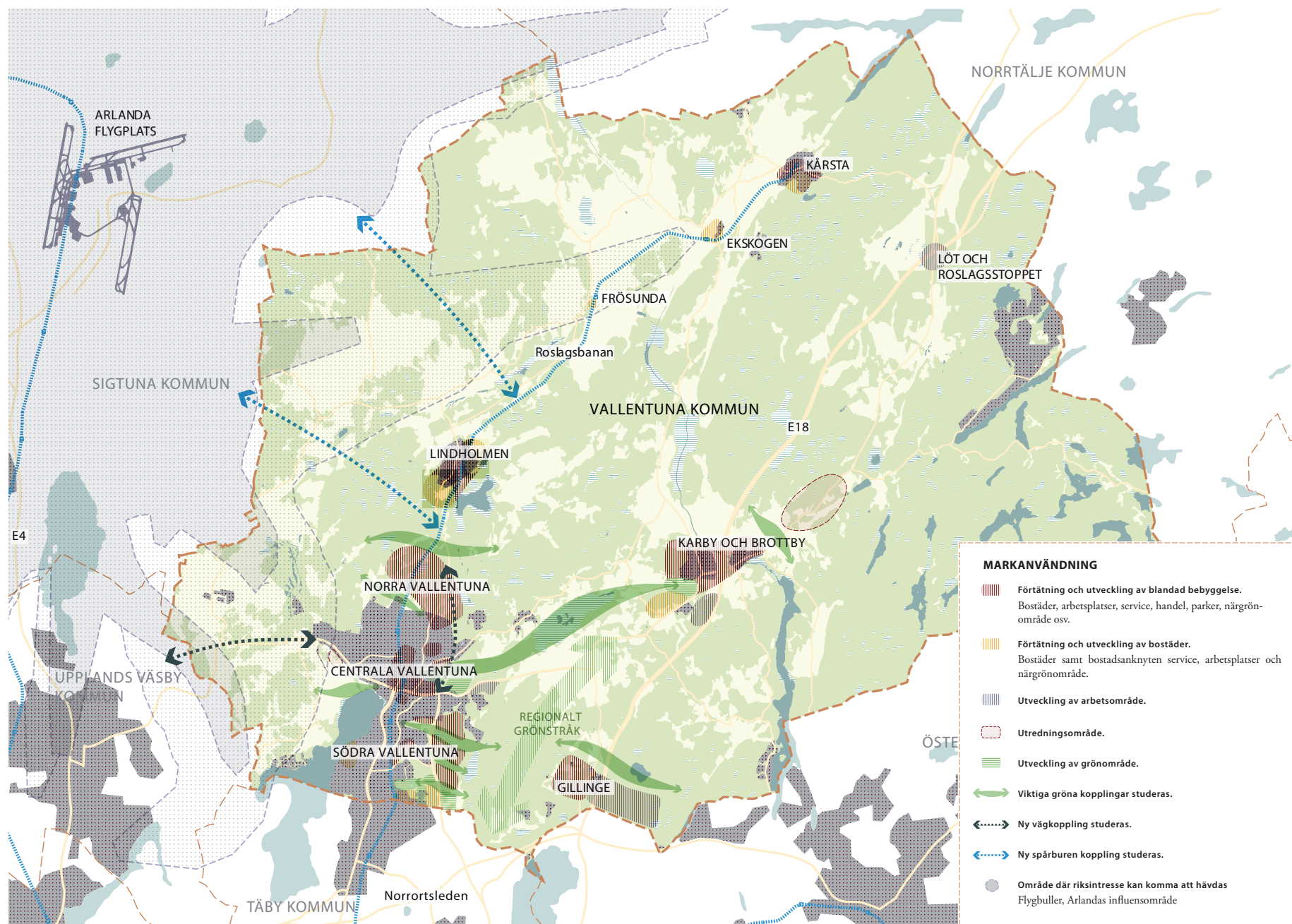


Bild 15. Översiktsplanen för Vallentuna kommun.

Vision och mål

I detta kapitel redovisas vision och mål för Vallentuna kommuns transportsystem. Visionen och målen baseras på de tidigare beskrivna utgångspunkterna (sid 6-9). I de fall målen inte är mätbara, tas istället mätbara måltal fram inom respektive område. Måltalen ska spegla utvecklingen inom respektive område. Genom att mäta och följa upp dessa måltal är det möjligt att se om utvecklingen går i önskad riktning. Måltalen har också uppgiften att ge aktuell och relevant information om nuläge och utveckling.

Vision för transportsystemet 2030

Vallentuna kommuns vision lyder:

Med det goda småstadslivet i en nära och högt värderad natur- och kulturbygd bidrar Vallentuna kommun aktivt till en växande och hållbar storstadsregion.

Vad innebär då denna vision för trafiken? Nedan formuleras Vallentuna kommuns vision för transportsystemet 2030.

I Vallentuna kommun utvecklas transportsystemet ständigt i en mer hållbar riktning. Invånarna i Vallentuna kommun har god tillgänglighet till service, arbetsmarknad och viktiga målpunkter såväl inom kommunen som till grannkommunerna, regionen och globalt. Transportsystemet erbjuder valfrihet i valet av färdmedel och bidrar till att göra det attraktivt, säkert, tryggt och enkelt att leva i Vallentuna kommun.



Bild 16. Roslagsbanan skapar god tillgänglighet inom kommunen, till grannkommuner, regionen och globalt.

Stadens karaktär

1 Andelen av befolkningen som bor i kollektivtrafiknära lägen ska öka

Måltal:

- Boende inom 500 m från hållplats (flerbostadshus) för stomtrafik
- Boende inom 900 m från hållplats (villabebyggelse) för stomtrafik

Transportsystem

2 Transportsystemet ska vara uppbyggt så att valfriheten mellan olika färdssätt ökar

3 Gång-, cykel- och kollektivtrafiknätet ska bli mer attraktivt

4 Bilnätet ska vara tydligt och väl sammanhängande och hastigheten ska vara väl avvägd med andra trafikslag och stadsbyggnadskvaliteter

Måltal:

- Meter nybyggd gång- och cykelbana i befintlig miljö
- Restidskvot cykel/bil till centrum inom Vallentuna
- Restidskvot kollektivtrafik/bil till viktiga regionala målpunkter
- Andel av bilvägnätet som har en hastighetsnivå som överensstämmer med en systemanpassad hastighetsplan gjord enligt Rätt fart i staden
- Där kommunen har rådighet, minska antalet situationer där gång- eller cykelväg plötsligt tar slut.

Trafikens omfattning

5 Andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka

Måltal:

- Antal parkerade cyklar i cykelställ i utvalda punkter
- Cykelräkning i utvalda punkter
- Antal påstigande på stationer och hållplatser enligt SLLs statistik
- Biltrafikflöden på utvalda vägar

Tillgänglighet

6 Transportsystemet ska vara tillgängligt för alla och grupper med särskilda behov ska speciellt beaktas

7 Tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter ska öka så att det blir lätt att förflytta sig mellan arbete, hem, fritidsaktiviteter och serviceanläggningar. Att gå, cykla och åka kollektivt ska vara naturliga val

Måltal:

- Andel av gator och passager som är tillgänglighetsanpassade
- Restidskvot cykel/bil till centrum inom Vallentuna
- Antal och beläggingsgrad på cykel- och bilparkering vid infartsparkeringar
- Antal skolor som bedriver arbete inom säkra skolvägar

Trygghet

8 Tryggheten i människors trafikmiljö och på offentliga platser ska öka

Måltal:

- Ökad upplevd trygghet i årliga trygghetsmätningar (SCB)
- Gång- och cykelvägvisning på gång- och cykelvägar
- Andel belysning på gång- och cykelvägar som följer belysningsplanen

Trafiksäkerhet

9 Antalet döda och allvarligt skadade i trafiken ska minska

Måltal:

- Antal döda och svårt skadade enligt STRADA
- Andel hastighetssäkrade passager
- Andel av bilvägnätet som har en hastighetsnivå som överensstämmer med en kommande hastighetsplan gjord enligt "Rätt fart i staden"⁷

Miljöpåverkan och hälsa

10 Fordonsflottan och transporterna i Vallentuna kommun är oberoende av fossila bränslen år 2030

11 År 2020 använder kommunverksamhetens transporter enbart förnybar energi och 30 % mindre energi jämfört med 2009

12 Transportsystemet ska bidra till en ökad hälsa

Måltal:

- Andel fordon och transporter som inte är beroende av fossila bränslen
- Kommunverksamhetens transporter: Andel förnybar energi (100 % år 2020 enligt Energiplan)
- Kommunverksamhetens transporter: Energiåtgång jämfört med år 2009 (30 % år 2020 enligt Energiplan)
- Cykelräkning i utvalda punkter

Strategi

Tidigare avsnitt pekar ut önskvärd riktning och målsättning för trafiken i Vallentuna kommun. I detta kapitel ges förslag på hur dessa målsättningar kan uppnås. Avsnittet inleds med övergripande förhållningssätt i trafikplaneringen. Därefter följer strategier för samhällsplanering och respektive trafikslag – gång, cykel, kollektivtrafik och biltrafik.

Viktiga förhållningssätt i trafikplaneringen

Följande övergripande förhållningssätt är viktiga att utgå ifrån för såväl små som stora åtgärder inom trafikplanering. De bör tillämpas vid samtliga skeden i planeringen och för samtliga trafikslag.

Planera för framtiden

Det finns flera tecken som visar att vår syn på transporter håller på att förändras. I takt med att de negativa konsekvenserna orsakade av motortrafik uppmärksammas och debatteras allt flitigare syns en efterfrågan på mer miljöanpassade transporter, långväga såväl som kortväga. Idag är det allmänt känt att användningen av bilen har skadlig inverkan på vår hälsa, miljö, trafiksäkerhet och stadens attraktivitet. Studier visar att unga generellt reser mindre med bil än äldre och att såväl körkorts- som bilinnehavet i landet minskar bland yngre.

Det syns också en ökad medvetenhet om hälsa och hur det hänger samman med livsstil och resvanor. Att använda resan som ett sätt att träna eller att få den dagliga motionen blir vanligare. Att gå och cykla till arbetet på hela eller delar av resan är exempel på sådana aktiviteter. Genom att planera samhället för fotgängare och cyklister ökar också möjligheterna till vardagsmotion vilket bidrar till ett friskare samhälle.

Genom att planera för tät bebyggelse med attraktiva småstadsmiljöer skapas förutsättningar för stort utbud av handel, service och tjänster, vilket ger ekonomiska fördelar.

Trafiken har stor betydelse för hur samhället uppfattas. Genom att planera samhället för gående, cyklister och kollektivtrafikanter kan yta frigöras för andra funktioner än biltrafik.



Bild 17. Utrymmesbehov för 40 busspassagerare, 40 bilister och 40 cyklister. Källa: Gävle kommun.

Det är viktigt att tänka på att även miljövänliga alternativ, såsom elbilar, bidrar till kapacitetsbrist i transportsystemet. Bild 17 visar utrymmesbehovet för olika trafikslag. Trafikplanering har därmed stor påverkan på hur "nära" och tät ett samhälle upplevs. Stora trafikytor ger sällan attraktiva stadsmiljöer.

Vid planering av transportsystemet måste hänsyn tas till de trender som syns i samhället. Det som planeras idag kommer att bestå i många år framöver och påverka flera generationer. Transportsystemet måste därför vara flexibelt för att även kunna fungera i en framtid med andra behov och synsätt.

Prioritering av trafikslag

I nuläget är bilen det mest attraktiva valet i många resrelationer i Vallentuna kommun, och i vissa fall även det enda rimliga alternativet. För en ökad valfrihet i transportsystemet behöver gång-, cykel och kollektivtrafik prioriteras. Befolkade platser och stråk, där många går och cyklar, upplevs som levande och trygga miljöer.

Vi är alla fotgängare i någon mån. Trafikplaneringen bör därför prioritera gångtrafik högst. Därefter följer cykeltrafik och kollektivtrafik. Först när dessa trafikslag har tillgodosetts följer biltrafik. Prioritetsordningen syftar till att erhålla ett gaturum och trafiknät där utformningen, planeringen och underhållet utgår från människans behov istället för bilens. Prioriteringen bör användas på kommunens vägar i såväl den övergripande planeringen av områden som vid planering på mer detaljerad nivå. Undantag bör göras för uttryckningstrafik. Vid planering, utformning och drift av trafiknätet i kommunens tätorter bör trafikslagets behov prioriteras i följande ordning:

1. Gångtrafik
2. Cykeltrafik
3. Kollektivtrafik
4. Biltrafik

Tillgänglighet istället för rörlighet

Ett grundläggande fokus i trafik- och samhällsplanering är att skapa en god tillgänglighet till samhällets olika utbud av varor och tjänster. Ibland förutsätter detta ökad rörlighet, men många gånger kan tillgängligheten tillgodoses utan att rörligheten ökar. Så är fallet om vi bygger en tät bebyggelse med gott utbud av service och tjänster. Rörlighet i sig är inte ett självändamål utan bidrar snarare till ökade transporter och ett ökat behov av kapacitetsförstärkningar i infrastrukturen, vilket är både dyrt och inte alltid nödvändigt. Fokus bör därför ligga på att öka tillgängligheten genom smarta resor och genom att utforma samhället på ett sätt som möjliggör för det.

För att minimera trafikens påverkan på klimat och miljö måste samhället planeras på ett sätt som minskar behovet av motoriserade transporter. Ett viktigt verktyg för detta är att anlägga ny bebyggelse i anslutning till befintlig bebyggelse och att blanda funktioner såsom bostäder, kontor, handel och service. Ett ytterligare viktigt angreppssätt är att etablera utbyggnadsområden i kollektivtrafiknära lägen så att beroendet av biltrafiken minskar. Detta är en målsättning i gällande översiktsplan. Vid planläggning på landsbygden bör hänsyn tas till möjligheten för kollektivtrafikförsörjning. Vid befintlig perifer bebyggelse, där gång-, cykel- och kollektivtrafik inte utgör ett rimligt alternativ är det viktigt att upprätthålla god tillgänglighet för biltrafik.

Fyrstegsprincipen

I början av 2000-talet beslutade riksdagen att fyrstegsprincipen skulle användas i den långsiktiga infrastrukturplaneringen för dåvarande Vägverket och Banverket.



Bild 18. Exempel på utformning där gående och cyklister prioriteras framför biltrafiken som i detta fall har väjningsplikt.

Fyrstegsprincipen kan ses som en prioritetsordning för åtgärder inom transportsystemet. Syftet med principen är att använda transportinfrastrukturen mer effektivt och att i steg för steg analysera hur ett eventuellt trafikproblem kan lösas på bästa sätt. I första hand ska problemet lösas genom att påverka behovet av transporter, i sista hand genom nyinvesteringar. Fyrstegsprincipen omfattar stegen:

1. Åtgärder som kan påverka behovet av transporter och val av transportsätt.
2. Åtgärder som effektiviserar befintligt vägnät.
3. Begränsande ombyggnadsåtgärder.
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Fyrstegsprincipen är en planeringsmetod för att hushålla med såväl ekonomiska som ekologiska resurser. Genom att i första hand påverka resandet med beteendåtgärder minskar trafikens negativa effekter på trängsel, luft och klimat. Det innebär även att behovet av förstärkningar i det befintliga vägnätet minskar, vilket i sin tur ger mer kostnadseffektiva lösningar.

Steg 1 och 2 handlar i hög grad om att beakta trafikkonsekvenser och transportefterfrågan i tidiga skeden i samhällsplaneringen. Det kan handla både om beteendepåverkan men även om hur man lokaliserar verksamheter. Om man kontinuerligt i samhällsbyggnadsprocessen arbetar aktivt med att minska beroendet av motoriserade transporter, prioritera hållbara färdssätt och se till att utnyttja befintliga system på ett effektivt sätt, så minskar behovet av ombyggnad och investeringar, d.v.s. åtgärder enligt steg 3 och 4.

Mål som berörs av

Viktiga förhållningssätt i trafikplaneringen:

1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 12

Samhällsplanering

Vallentuna kommun planerar för en relativt hög utbyggnadstakt framöver och det finns en stor potential att påverka flera av målen genom samhällsplaneringen. Genom att ta med trafikfrågorna tidigt, planera för en ökad funktionsblandning och förlägga ny bebyggelse längs utvecklade stråk som har nödvändig infrastruktur och service skapas de bästa förutsättningarna för ett mer hållbart resande och ett attraktivt transportnät. Genom att skapa en mer blandad och levande bebyggelse ökar tryggheten och tillgängligheten, förutsättningarna för att gå och cykla förbättras vilket förbättrar invånarnas hälsa.

Integrera trafikfrågor tidigt i planeringen

För att åstadkomma de bästa lösningarna och säkerställa att den prioriteringsordning som beskrivs under rubriken **Prioritering av trafikslag** (sid 21) efterlevs, är det viktigt att trafikfrågorna integreras tidigt i planeringen. Med detta arbetssätt ökar även förutsättningarna att arbeta med fyrstegsprincipen och därmed att använda transportsystemet så effektivt som möjligt. Detta kan åstadkommas genom att kommunen inför som standard att trafik ska behandlas i ett eget avsnitt i exempelvis detaljplanerna. En checklista som specificerar vilka punkter som alltid ska tas upp vad gäller transportsystemet kan användas som ett stöd i framtagandet av detaljplaner.

Genom att tidigt ta med trafikfrågorna ökar också möjligheten att hantera trafikens negativa påverkan genom exempelvis utformning för naturlig fartdämpning. När trafikfrågorna inkluderas är det särskilt viktigt att ta ett helhetsgrepp och se till ett större område än den aktuella detaljplanen. För att lyfta de övergripande trafikfrågorna kan stråkstudier vid fördjupade översiktsplaner vara ett alternativ, som sedan kan utgöra ett underlag till detaljplanarbetet.

Förslag till fortsatt arbete

- Checklista för transportsystemet i planeringsskeden
- Stråkstudier vid arbete med fördjupade översiktsplaner
- Ökad samplanering med byggherrar, SLL, Trafikverket och övriga berörda myndigheter/parter

Planera för ökad funktionsblandning

Vallentuna kommun har som mål att öka andelen resor som sker med gång och cykel och att göra det mer attraktivt att välja dessa trafikslag. En strategi för att uppnå detta är att planera för en ökad funktionsblandning. Genom att blanda olika funktioner såsom bostäder, arbetsplatser och service minskar avståndet för vissa resor som då kan ske till fots eller med cykel. Genom ökad funktionsblandning ökar tillgängligheten och mer

rörelse på allmänna platser bidrar till ökad trygghet. Även en medveten gestaltning av stadsrummen bidrar till ökad trygghet och säkra miljöer.

Ny bebyggelse i samordning med kollektivtrafik

För att Vallentuna kommun ska kunna erbjuda sina invånare en hög tillgänglighet till den regionala arbetsmarknaden, öka det kollektiva resandet och skapa ett hållbart transportsystem är det viktigt att ny bebyggelse förläggs längs utvecklade stråk som har nödvändig infrastruktur och service. Genom att i första hand förtäta i stationsnära lägen och vid hållplatser för övrig stomtrafik ökar förutsättningarna för att skapa en god kollektivtrafik-försörjning. Det kan även ske genom att bygga på ett sådant sätt att det finns underlag och möjlighet att försörja bebyggelsen med stomtrafik.

Förslag till fortsatt arbete

- Ny bebyggelse förläggs i första hand längs utvecklade stråk som har nödvändig infrastruktur och service

Regional samverkan

Vallentuna kommun samarbetar regionalt med bl.a. grannkommuner i Nordostregionen och kring Arlanda flygplats samt med SL, polisen och Trafikverket. För att åstadkomma en utbyggd regional kapacitetsstark spårförbindelse, goda tvärförbindelser samt trygga och trafiksäkra miljöer behöver denna samverkan fortgå. Genom förbättrade regionala förbindelser, bl.a. till Arninge resecentrum och Upplands Väsby station, kan också cykelnätets attraktivitet förbättras. Ett aktivt deltagande i arbetet med den regionala cykelstrategin för Stockholms län är därför viktigt, liksom en dialog med grannkommunerna, Trafikverket och Trafikförvaltningen (SLL) om genomförandet.

Förslag till fortsatt arbete

- Fortsatt samverkan inom Stockholm Nordost och Arlandaregionen
- Deltagande i arbetet med den regionala cykelstrategin för Stockholms län (SATSA II)
- Dialog med grannkommuner, Trafikverket, SLL och berörda myndigheter
- Arbeta för att väg 268 ska ges snabbare och säkrare sträckning till E4 och Upplands Väsby för att binda samman regionen
- Verka för att utveckla de regionala stadskärnorna Täby centrum - Arninge och Arlanda - Märsta

Mobility Management som ett verktyg för hållbart resande

För att öka andelen som går, cyklar och åker kollektivt kan det ibland behövas fysiska åtgärder men ett alltmer vanligt sätt är att också arbeta med Mobility Management (MM). MM är ett koncept för att främja hållbara transporter genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för MM är att påverka beteenden innan resan har börjat. Ett exempel på detta är att erbjuda alternativ till resor genom exempelvis teknik för resfria möten.

Genom att använda information och kommunikation effektiviseras användandet av transportinfrastrukturen. Till exempel kan marknadsföring av förbättringar i cykelvägnätet få fler än de redan inbitna cyklisterna att få upp ögonen för cykeln som transportmedel.

Vid nybyggnadsområden har MM stor potential att skapa ett hållbart resande redan från början. Vid flytt till ett nytt område eller byte av arbetsplats har människor som störst motivation att byta färdmedel. Då kan kommunen satsa på information – dela ut cykelkartor och information om hälsoeffekter av cykling etc.

I Vallentuna kommun skulle arbetet med MM kunna börja med åtgärder för att åstadkomma ett mer hållbart resande inom den kommunala organisationen. Cykelambassadörer, testresenärer eller cykeltävlingar är exempel på åtgärder som kan marknadsföras inom kommunorganisationen. Där det bedöms möjligt och lämpligt kan kommunen som arbetsgivare underlätta för distansarbete. Dessutom bör hållbara transportsätt, såsom gång, cykel och kollektivtrafik, uppmuntras.

Många kommuner arbetar med MM och hållbart resande som delar av ett projekt. Detta skulle vara intressant även i Vallentuna kommun.

Förslag till fortsatt arbete

- Se över kommunorganisationens interna resor
- Mobility Management i nybyggnadsområden
- Mobility Management i kommunorganisationen

Säkra skolvägar

Att föräldrar skjutsar sina barn till skolan har blivit ett allt större problem de senaste åren, då det bidrar till försämrad trafiksäkerhet. Detta är ett generellt problem både i Vallentuna kommun och i många andra kommuner. Ett sätt att komma till rätta med detta är olika typer av "Gå- och cykla till skolan-projekt". Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i trafikmiljön, tillsammans med information och projekt som exempelvis vandrande skolbussar, kan öka andelen barn som går och cyklar till skolan på ett trafiksäkert sätt.

Förslag till fortsatt arbete

- Utveckla arbetet med "säkra skolvägar"
- Nya skolor och förskolor förläggs så att kollektivförsörjning möjliggörs och framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter prioriteras

Buller

Buller är oönskat ljud och utgör ett utbrett miljö- och folkhälsoproblem. Bullret från vägtrafiken är den bullerkälla som stör flest antal människor. Problemet är störst i större tätorter. Kommunen har som väghållare och miljömyndighet ett ansvar för att minska bullerpåverkan från vägtrafiken. Vallentuna kommuns invånare påverkas även av buller från andra källor än vägen där kommunen inte har det huvudsakliga ansvaret. Två sådana bullerkällor är Arlanda flygplats och Roslagsbanan. I Vallentuna kommun saknas kunskap om hur stor andel av befolkningen som är påverkad av buller från trafiken och framtagandet av en översiktlig bullerkartläggning finns med i översiktsplanens handlingsplan.

De nationella riktvärdena för trafikbuller ska eftersträvas vid nybyggnation av bostäder och trafikinfrastruktur. Avsteg från riktvärdena kan motiveras i centrala lägen eller lägen med god kollektivtrafik. Det är viktigt att frågan om bullerstörning tas med tidigt i planeringsprocessen.

Förslag till fortsatt arbete

- Ta fram en översiktlig bullerkartläggning

Mål som berörs av

Samhällsplanering:

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12

Gångtrafik

Gångtrafikens andel av det lokala resandet har potential att öka inom tätbebyggda områden på korta resor. Det är även här som gångtrafiken kan bidra till en mer levande och attraktiv miljö. Om bebyggelsen är planerad med korta avstånd till service och kollektivtrafik ökar möjligheten att gå på dessa korta resor.

Attraktiva miljöer för gående

Att förflytta sig till fots har många fördelar jämfört med andra transportalternativ. Det är miljövänligt, det har positiva hälsoeffekter och det skapar möjligheter till möten och upplevelser av den omgivande miljön. Det senare ställer krav på en attraktiv miljö. Då fotgängare har tid att uppmärksamma omgivningen mer än övriga trafikanter är trivselfaktorn av stor betydelse för valet att gå och för valet av färdväg. Småstadsmiljön ska inbjuda till vistelse på gator och torg och gångvägnätet ska erbjuda behagliga upplevelser och vackra miljöer. I det ingår en ändamålsenlig och trygghetsskapande belysning.

Gångvägnätet kan delas in i "måstestråk" och "trivselstråk". Dessa stråk går i vissa delar längs samma vägar, men oftast går de skilda från varandra i olika miljöer. Trivselstråken är rekreativa stråk som går i lugna och natursköna miljöer och kopplas till olika rekreativa målpunkter. Måstestråken är de stråk som syftar till att underlätta kommuninvånarnas vardagsliv genom att skapa trygga, snabba och attraktiva stråk mellan hemmet och de olika målpunkter man söker sig till under dygnets olika timmar. Det handlar t.ex. om gångvägen till skolan och stationen eller möjligheten att gå till fots hem från mataffären. Stråken bör utformas för att vara attraktiva även efter mörkrets inbrott och de bör t.ex. placeras i anslutning till bostadsbebyggelse och ha en god belysning.

Gestaltningen av gaturummet är av stor vikt för hur miljön upplevs. Även den omgivande trafiken, och att denna inte dominerar gaturummet, har betydelse för valet att gå. Ett attraktivt gångvägnät är en viktig pusselbit i en levande småstadsmiljö med attraktiva mötesplatser. Det är även viktigt för att koppla samman delar inom tätorterna för att uppmuntra till att gå mellan dessa.

Genom att utforma samhället utifrån de gåendes behov och genom att anpassa trafikmiljön till fotgängare finns möjlighet att uppnå en högre andel gångtrafik och en mer attraktiv småstadsmiljö.

Förslag till fortsatt arbete

- Arbeta med gångvägnätets attraktivitet i stråkstudier i tidiga skeden av planeringen
- Arbeta med gestaltning, växtlighet och utsmyckning av gångstråk, eventuellt i ett parkprogram



Bild 19. Ett sammanhållet gångnät?



Bild 20. Attraktivt gångstråk.

Tillgängligt för alla

Tillgänglighet är möjligheten att nå det önskade i den offentliga miljön. Ett väl utbyggt gångvägnät är avgörande för detta. För många grupper i samhället, såsom barn, äldre, funktionshindrade och personer utan körkort och bil, är förutsättningarna att ta sig fram till fots avgörande för möjligheten att förflytta sig. Därför ska gångvägnätet alltid anpassas efter dessa grupper, och i synnerhet efter de svagaste trafikantgrupperna. Med rätt insatser, såsom tydlig markering, jämn beläggning, god belysning, god vinterväghållning, nedsänkta kantstenar, handräcken, bänkar för vila etc., kan gångtrafiknätet göras tillgängligt för personer som annars skulle ha svårt att utnyttja det.

Förslag till fortsatt arbete

- Åtgärda enkelt avhjälpa hinder enligt utredning från 2012. Dessa hinder ska vara åtgärdade senast 2017.

Gångtrafik är ett eget trafikslag

Gångtrafik tenderar ofta att hamna i skymundan av andra trafikslag. För att undvika detta är det viktigt att se och behandla gångtrafik som ett eget trafikslag. Det innebär att rutiner och beredskap för drift och planering av gångtrafik ska vara lika god som för övriga trafikslag. Samtidigt är det viktigt att förstå att gångtrafik samspelar med och är en viktig del av andra transportalternativ. Oavsett färd sätt – gång, cykel, kollektivtrafik eller bil – påbörjas och avslutas våra resor till fots. Ett väl utbyggt gångvägnät ska därför vara väl anslutet till cykelbanor, cykelparkeringar, kollektivtrafik och bilparkeringar.

Förslag till fortsatt arbete

- Behandla alltid gångtrafik som ett eget trafikslag vid planering och drift

Tryggt och trafiksäkert för gående

Upplevelsen av trygghet och trafiksäkerhet kan vara avgörande för valet att gå och för valet av färdväg. Utformning av gångtrafiknätet och gestaltning av omgivande miljöer är därför av stor betydelse för möjligheterna att öka andelen gångtrafikanter.

Ett tryggt gångvägnät är befriat från mörka gångar, täta buskage och ödsliga passager. Vallentuna kommuns belysningsplan ska användas för att utforma rätt belysning på rätt plats. Gångtunnlar bör generellt undvikas och befintliga bör åtgärdas så att de upplevs tryggare. Vid utformandet av planskilda korsningar och gångtunnlar är det särskilt viktigt att gestaltningen bidrar till ökad trygghet, genom lösningar med god genomsiktighet. Folkliv ger ökad trygghet och det är därför viktigt att anlägga gångvägar centralt inom tätorter samt att låta gångtrafikanter samspela med övriga trafikanter. En blandning av bostäder, kontor, handel och service befolkar platserna på olika tider av dygnet.

Ett trafiksäkert gångvägnät är anpassat efter de gåendes behov. Som grund för det står Nollvisionen där målsättningen är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Den mest effektiva åtgärden är sänkta hastigheter. Där gående korsar bilvägar eller på annat sätt vistas i blandtrafik är konfliktpunkter som bör uppmärksammas. Hit hör även platser där barn vistas såsom lekplatser, idrottsplatser, förskolor, skolor etc. Vid sådana platser bör gaturummet utformas på ett sätt som säkrar låga hastigheter, exempelvis genom avsmalningar, sidoförskjutningar, förhöjningar, cirkulationsplatser etc.

Förslag till fortsatt arbete

- Genomförande av belysningsplanen
- Säkra hastigheten i gångpassager
- Genomföra trygghetsvandringar
- Att särskilt beakta trygghet och trafiksäkerhet i planeringen

Mål som berörs av

Gångtrafik:

2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 12

Cykeltrafik

Cykeltrafikens andel av det totala resandet har potential att öka inom såväl tätorter som till närliggande regionala målpunkter. Ett sammanhängande, tydligt och väl underhållet cykelvägnät med goda parkeringsmöjligheter ökar möjligheterna att använda cykel som färdmedel.

Ett gent, sammanhängande och trivsamt cykelvägnät

För att cykeln ska vara ett attraktivt färdmedel måste cykelvägnätet hålla en tillfredsställande kvalitet. En utbyggnad av cykelvägnätet behöver göras, främst genom att komplettera befintligt cykelvägnät inom tätorterna, men även genom att knyta ihop cykelvägnätet till viktiga målpunkter i angränsande kommuner. Regionala cykelstråk ska ges hög prioritet och knyta ihop målpunkter och arbetsplatser. Vidare bör ett huvudvägnät för cyklister pekas ut där cyklisternas framkomlighet och säkerhet prioriteras. Ett sådant huvudcykelnät bör i första hand prioritera resor inom tätorter och till kollektivtrafik, i andra hand resor mellan tätorter och i tredje hand resor mellan landsbygd och tätorter. Undantag kan naturligtvis göras, t.ex. om det finns stora trafiksäkerhetsproblem eller om det är stråk där väldigt många rör sig. Vidare bör huvudcykelnätet vara separerat från gående på de stråk där gång/cykelflödet är stort eller där cyklisternas hastighet kan vara hög, exempelvis i backar. Vid planering av nya cykelvägar bör hänsyn tas till ett kostnadsnyttoperspektiv.

Det är även viktigt att möjliggöra för cykling som rekreations- och motionsform. Sådana cykelresor skiljer sig från vardagsresor, såsom arbets- och inköpsresor, och ställer andra krav på vägnätets utformning, se resonemang om "måstestråk" och "trivselstråk" sid 24. Vid "måstestråk" fokuseras på trygghet, genhet och restid och vid "trivselstråk" fokuseras på omgivning, trivsel och upplevelser. Skolvägar kan också vara en del av cykelvägnätet som bör pekas ut och ägnas särskild uppmärksamhet.

Förslag till fortsatt arbete

- Ta fram en cykelplan
- Regionala samarbeten med kommuner i nordost samt samverkan över hela länet
- Samarbete inom arbetet med Regional cykelplan inom SATSA II
- Fortsätta samarbetet även när SATSA II är avslutat
- Integrera natur- och kulturmiljö främst vid planering av trivselstråk (för såväl gång- som cykelstråk)

Trafiksäkert för cyklister

För en acceptabel trafiksäkerhet för cyklister bör cykelstråket vara separerat från biltrafiken då hastigheten överstiger 30 km/h. Passager där cyklister korsar bilvägar bör ses över utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv och vid behov hastighetssäkras. I huvudcykelnätet bör utformningen prioritera cyklisternas framkomlighet.

En ytterligare viktig säkerhetsåtgärd är att underhålla cykelvägnätet på ett tillfredsställande sätt. Exempel på sådana åtgärder är att sopa bort sand, jämna ut sprickor och gropar, röja bort snö, markera linjer i cykelvägnätet etc.

Förslag till fortsatt arbete

- Hastighetssäkra passager där cykelvägnätet korsar bilvägnätet
- Ta fram en drift- och underhållsplan för cykelvägnätet och inkludera i en framtida cykelplan

Tydliga cykelstråk och tydlig marknadsföring

För att göra det attraktivt att välja cykel som färdmedel krävs en tydlighet i cykelvägnätet. Förutom att cykelvägar hänger samman och inte avbryts av felande länkar är det viktigt att cykelvägnätet är väl skyltat. Skyltarna bör visa avstånd och riktning till såväl regionala som lokala målpunkter och omfattas av ett vägvisningssystem som är anpassat för cyklister som inte vanligtvis rör sig i området. Det vill säga, även cyklister från andra kommuner ska kunna orientera sig med hjälp av cykelskyltningen. Att märka upp de största cykelstråken med olika färger eller nummer kan vara ytterligare ett sätt att öka tydligheten och orienterbarheten i cykelvägnätet. Ett annat sätt kan vara att namnge stråken.

Vid sidan om tydliga cykelstråk är det viktigt med tydlig marknadsföring av cykelmöjligheterna. Åtgärder som uppmuntrar till cykling har stor potential att öka cykeltrafiken i Vallentuna kommun och ett effektivt exempel på en uppmuntrande åtgärd är att sprida kommunens cykelkarta. Cykelkartan finns idag i digital form på kommunens hemsida, men bör uppdateras och även finnas att hämta i utskrivet exemplar i t.ex. kommunhuset.

Förslag till fortsatt arbete

- Genomför cykelvägvisning
- Uppdatera och sprida kommunens cykelkarta som ett sätt att marknadsföra cykel



Bild 21. Cykelparkering vid Vallentuna station?



Bild 22. Väderyddad cykelparkering.

Cykelparkering och bytespunkter

Det är viktigt att ordna cykelparkeringar för att stödja cyklandet. Cykelparkeringar bör därför placeras närmare målpunkten än bilparkeringar. De bör dessutom vara väl upplysta och säkra (t.ex. låsbara) samt lätta att hitta till. Vid viktiga målpunkter bör cykelparkeringar även vara väderskyddade.

Cykelparkeringar bör vara "informellt bevakade", d.v.s. att de hålls under uppsikt av personer som är verksamma på eller i anslutning till platsen (personal i kiosker, servicebutiker etc) och/eller av personer som av annan anledning rör sig eller finns i området. Det viktiga är inte att det är en faktisk bevakning utan att platsen upplevs vara bevakad.

Förslag till fortsatt arbete

- Inventera och komplettera cykelparkeringar där behov finns



Bild 23. Cykelpumpar vid målpunkter ökar attraktiviteten för cyklister.

Mål som berörs av

Cykeltrafik:

2, 3, 5, 7, 8, 9, 12

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikens andel av det totala resandet har potential att öka både lokalt och regionalt. Framförallt kan kommunen genom samhällsplaneringen arbeta för att en större andel av invånarna ska kunna bo kollektivtrafiknära. Kollektivtrafikens attraktivitet kan öka genom förbättrade tvärförbindelser och förutsättningar för att byta mellan kollektivtrafiken och andra färdmedel. En förutsättning för att åstadkomma detta är en god dialog med Trafikförvaltningen (SLL) och andra aktörer i regionen. Ett ökat kollektivt resande kan bidra till en mer levande och därmed trygg miljö samt en förbättrad hälsa hos invånarna genom att fler går och cyklar till kollektivtrafiken.

Förbättrade tvärförbindelser och koppling till centrala Stockholm

För att öka tillgängligheten både inom kommunen och regionalt behöver tvärförbindelserna förbättras för kollektivtrafiken. Kommunen ska även verka för att Roslagsbanans kapacitet förbättras genom en komplettering med dubbelspår, avgrening mot Arlanda och Märsta samt bättre koppling till regionens övriga spårssystem. Inom kommunen är kopplingen mellan Karby/Brottby och Vallentuna centrum särskilt viktig. En prioritering av önskvärda förbättringar av trafikering såväl inom kommunen som regionalt behöver göras. I starka kollektivtrafikstråk bör framkomlighet för kollektivtrafik särskilt beaktas.

Hela resan – bättre förutsättningar att byta mellan trafikslagen

För att åstadkomma ett mer hållbart resande är det viktigt att se till hela transportsystemet och invånarnas möjligheter att byta mellan trafikslag. Kommunen kan göra mycket för att underlätta tillgängligheten till kollektivtrafiken med cykel, bil och till fots. Viktigt i detta sammanhang är att föra en dialog med Trafikförvaltningen (SLL) om utformningen vid stationer och hållplatser men att också inkludera dem vid planering av gång- och cykelstråk. Det är även viktigt att hållplatser, stationer och miljön kring dessa planeras för ökad tillgänglighet och trygghet. För att underlätta resande med kollektivtrafiken kan exempelvis realtidsinformation för avgångstider sättas upp på lämpliga platser.

För att underlätta för cyklister att byta till kollektivtrafiken bör det finnas cykelparkeringar vid hållplatserna. Kommunen ska även verka för att det ska bli möjligt att ta med cykeln på Roslagsbanan och därmed göra det möjligt att fortsätta resan med cykel fram till slutmålet.

Vallentuna kommun är stor till ytan och även om majoriteten av invånarna bor i kommunens tätorter finns en spridd bebyggelse som kan vara svår att kollektivtrafikförsörja. För att åstadkomma ett hållbart resande för dessa är infartsparkeringar vid Roslagsbanans stationer och busshållplatserna långsmed E18 betydelsefulla. Avvägningar måste dock göras för var det är lämpligt med infartsparkeringar. Eftersom parkeringarna är lokaliserade till kollektivtrafiknära lägen där det också är attraktivt att förtäta och bygga nya bostäder, bör detta prioriteras framför infartsparkeringar.



Bild 24. Roslagsbanan är stommen i Vallentuna kommuns kollektivtrafik.

Förslag till fortsatt arbete

- Arbeta för att Roslagsbanans fulla kapacitet utnyttjas genom en komplettering av dubbelspår, avgrening mot Arlanda och Märsta samt koppling till regionens övriga spårssystem
- Samarbeta för att Arninge resecentrum blir knutpunkt för kollektivtrafiken till övriga nordostkommuner och regionen
- Se över tillgänglighet och behov av infartsparkeringar i kommunen
- Prioritera cykelparkeringar vid stomtrafikens hållplatser och stationer
- Vid behov sätta upp informationstavlor på strategiska platser som visar kollektivtrafikens avgångstider (ex. Vallentuna centrum)
- Verka för att SLL ska tillåta medtagande av cykel på Roslagsbanan

Dialog med Trafikförvaltningen (SLL)

Eftersom landstinget är huvudman för kollektivtrafikplaneringen är det viktigt att dialogen med Trafikförvaltningen (SLL) är god. Den nya kollektivtrafiklagen som trädde i kraft 1 januari 2012 innebär också ett behov av en bra dialog med entreprenörer inom kollektivtrafiken.

Genom en god dialog i tidiga planeringsskeden ökar möjligheten att nå målet om att öka andelen av befolkningen som bor i kollektivtrafknära lägen. Detta ska ske genom att bygga nära existerande stomtrafik eller genom att bygga på ett sådant sätt att det finns underlag för och möjlighet att försörja bebyggelsen med stomtrafik.

Förslag till fortsatt arbete

- Verka för att de som bor och arbetar i Vallentuna kommun ska erbjudas bra kommunikationer inom kommunen, till grannkommunerna, regionen och globalt
- Dialog med SLL och kollektivtrafikentreprenörer i tidiga skeden

Mål som berörs av

Kollektivtrafik:

1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 12

Biltrafik

För att uppnå målet om ett hållbart resande helt oberoende av fossila bränslen år 2030 krävs kraftfulla åtgärder. Nedan följer ett antal förslag på strategier som krävs för att gå i riktning mot målet.

Rätt fart i staden

Utformningen av gaturummet är på många sätt avgörande för biltrafikens hastighet. Hastigheten är i sin tur viktig för hur platser upplevs och används. Låga hastigheter främjar stadskvaliteten och bidrar till ökad tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Att utforma gaturummet på ett sätt som stödjer och underlättar för bilister att hålla rätt hastighet är därför grundläggande för stadens funktion och attraktivitet.

Vallentuna kommun är i behov av en hastighetsplan. Inför genomförandet bör de nya hastighetsgränserna kommuniceras på ett tydligt sätt för att uppnå en ökad efterlevnad.

Förslag till fortsatt arbete

- Ta fram en hastighetsplan med nya hastighetsgränser och stödjande åtgärder enligt handboken "Rätt fart i staden"

Mer miljöanpassade fordon i kommunen

En omställning till mer miljöanpassade fordon är en viktig del i arbetet för att nå målen. Med uppmuntrande åtgärder och genom att föregå med gott exempel kan kommunen påskynda det arbetet. Kommunens anställda utför en rad resor, såväl till/från arbetet som i tjänsten, och att arbeta med den egna personalens resor är därför ett viktigt steg mot en grönare fordonspark. Vid sidan av den egna personalen har kommunen möjlighet att påverka de transporter som hänger samman med upphandlade tjänster som sophämtning, varuleveranser, skolskjuts och drift och underhåll. Genom att ställa krav på miljöanpassade fordon vid upphandling kan kommunen sätta press på aktörerna.

Ytterligare sätt att driva på utvecklingen mot en grönare fordonspark är att initiera bilpooler med miljöfordon, att upprätta stationer för laddning av elbilar och fordonsgas. Särskilda parkeringsplatser i attraktiva lägen kan också upprättas för miljöbilar.

Förslag till fortsatt arbete

- Föregå med gott exempel. Se över kommunorganisationens interna resor och de resor och transporter som kommunen handlar upp
- Ta initiativ till bilpooler med mer miljöanpassade fordon
- Verka för att laddningsstationer för elbilar upprättas
- Verka för att tankställen för fordonsgas upprättas
- Upprätta attraktiva parkeringsplatser för miljöbilar

Parkering i balans

Parkeringsbehovet kommer ibland i konflikt med andra stadsbyggnadsambitioner. Stora och öppna ytor för parkering bidrar inte till en upplevd attraktiv småstadsmiljö och är heller inte en effektiv markanvändning. För få parkeringsplatser kan däremot generera söktrafik och s.k. vild parkering samt att intilliggande områden belastas med parkerade bilar. Området kan därmed uppfattas som oattraktivt för såväl boende som för besökande.

Pendelparkeringar på mark i kollektivtrafknära lägen skapar goda bytesmöjligheter, vilket främjar kollektivtrafiken. Samtidigt utgör denna mark attraktiva lägen för etablering av handel, service och bostäder.

Stora och ödsliga parkeringsytor långt ifrån bostaden skapar otrygga miljöer. Genom att bryta upp parkeringen i mindre delar, integrerat i bebyggelsen, kan en mer småskalig och attraktiv miljö skapas. I stadsmiljö kan kanstensparkeringar anläggas.

I den fortsatta planeringen är det viktigt att uppnå balans mellan parkering och övrig bebyggelse. Genom att aktivt arbeta med gestaltning kan parkeringar på ett naturligt sätt smälta in i omgivningen.

Det är även viktigt att balansera utbud och efterfrågan på parkering, vilket kan göras med hjälp av styrmedel av olika slag. Genom parkeringsreglering kan utbud och efterfrågan på parkering styras och befintlig parkering nyttjas mer effektivt. Genom lokaliseringsprinciper eller genom att införa parkeringsledningssystem kan trafiken och dess effekter styras. Mobility Management kan med fördel användas för att påverka efterfrågan på parkering, och byggherrar kan erbjudas incitament för att själva arbeta med parkeringsfrågor. Att arbeta gentemot byggherrar är en särskilt viktig fråga för Vallentuna kommun med tanke på de stora utbyggnadsplanerna. Att använda de nyligen framtagna parkeringsnormerna är naturligtvis också en viktig del i att använda parkering som styrmedel.

Förslag till fortsatt arbete

- Kontinuerligt se över och uppdatera parkeringsnormerna

Ett flexibelt vägnät

Ett flexibelt vägnät innebär att det finns flera färdvägsalternativ mellan olika punkter och att framkomligheten för utryckningsfordon förbättras. Det innebär även att sårbarheten vid eventuella driftavbrott minskar samt att trafikflödet fördelas jämnare i vägnätet. Dessutom underlättar det vid krisberedskap. Flexibiliteten bör vara störst i de resrelationer där alternativa färdmedel saknas och där valet av färdmedel inte går att påverka.

Förslag till fortsatt arbete

- Vid nybyggnation bör flexibilitet i bilvägnätet eftersträvas och återvändsgator undvikas



Bild 25. Kantstensparkering i stadsmiljö.



Bild 26. Genom god gestaltning kan parkeringar på ett naturligt sätt smälta in i omgivningen.



Bild 27. Små parkeringsenheter varvat med bebyggelse.

Mål som berörs av

Biltrafik:

2, 4, 8, 9, 10, 11

Möjligheter och hinder

Vallentuna kommun har goda förutsättningar att uppnå flera av de uppsatta målen. En brist i arbetet med att följa upp strategin är att det saknas underlag inom flera områden som exempelvis färdmedelsfördelning och bullerutsatta områden. På sikt kan kartläggningar av den här typen hjälpa kommunen att se hur väl målen uppnås.

Det planeras mycket ny bebyggelse i Vallentuna kommun framöver. Hur man jobbar med trafiken i denna planering kommer att ha stor betydelse för möjligheten att nå målen. Kommunen har goda möjligheter att aktivt arbeta med bl.a. gestaltning, trygghet och trafiksäkerhet för att öka attraktiviteten för hållbara transportmedel. Här finns en stor potential att påverka samtidigt som prioriteringar, vilka avviker från målen, bygger fast strukturer som man får leva med under lång tid framöver.

Arbete med skolvägar och att påverka barn att gå och cykla till skolan kan ge påverkan på kort sikt, men även på lång sikt, då vanor som grundläggs tidigt ofta följer med genom en stor del av livet. Därför är kommunens och skolornas arbete med barns resvanor en viktig del i att skapa hållbara resmönster även i ett längre perspektiv.

Genom att arbeta för att förbättra förutsättningarna för att gå, cykla och åka kollektivt påverkas flera av målen i positiv riktning. Andelen gående, cyklister och kollektivtrafiktrafikanter ökar, valfriheten, tillgängligheten och tryggheten ökar och folkhälsan påverkas positivt. Samtidigt fås flera andra positiva effekter såsom attraktivare miljö etc.

En stor del i strategin för att åstadkomma ett mer hållbart resande är att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Kommunen kan åstadkomma mycket av detta inom ramen

för sin planering, t.ex. genom att planera bebyggelse så att god kollektivtrafikförsörjning möjliggörs. Eftersom landstinget är huvudman för och planerar kollektivtrafiken är det av stor vikt att föra en god dialog med Trafikförvaltningen (SLL), att kommunen inkluderas tidigt i SLL:s planering samt att detta inkluderas tidigt i kommunens planarbete.

Vallentuna kommun har som mål att fordonsflottan och transporter inom kommunen ska vara oberoende av fossila bränslen år 2030 samt att kommunens egna transporter ska använda enbart förnybar energi år 2020. Vallentuna kommun har inte full rådighet över transporter som sker inom kommunen men måste ta sin del av ansvaret för att uppnå målet. Det man har kontroll och rådighet över är kommunorganisationens egna resor och transporter och man har även stor möjlighet att påverka och underlätta för sina invånare att göra mer medvetna val.

Strategierna strävar till största del åt samma håll men målkonflikter finns. Detta gäller särskilt ambitionen att bygga i kollektivtrafiknära lägen men samtidigt följa de nationella riktvärdena för trafikbuller. Ytterligare en konflikt är den mellan möjligheten att kombinera bil- och kollektivtrafikresandet genom infartsparkeringar, och att bygga i kollektivtrafiknära lägen.

En framgångsfaktor i trafikplaneringen är att våga tänka nytt. Genom att integrera trafik- och bebyggelseplanering redan i tidiga skeden och att i första hand arbeta med steg 1- och steg 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen, kan stora effekter uppnås på ett kostnadseffektivt sätt.



SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
TUNA TORG 2 · 2 TR, 186 86 VALLENTUNA
TFN 08-587 850 00 · FAX 08-587 854 03
SBF@VALLENTUNA.SE

WWW.VALLENTUNA.SE



Vallemtuna
kommun