



Trafikstrategi

November 2008



Innehåll

<u>Utgångspunkter för trafikstrategin.....</u>	<u>5</u>
Inledning.....	5
Trosa kommun – en beskrivning	6
<u>Nationella mål och visioner.....</u>	<u>8</u>
Trafikpolitiska mål	8
Nollvisionen	8
Riksdagens miljökvalitetsmål	8
Internationella barnkonventionen	10
<u>Regionala och lokala mål.....</u>	<u>11</u>
Översiktsplan 2006	11
Kollektivtrafik.....	12
Trafikföring.....	13
Tillgänglighet	13
Trosa trafiksäkerhetsstrategi	14
Klimatstrategi	14
<u>Kommunen i utveckling</u>	<u>15</u>
Ostlänken, Solberga och Vagnhärads förnyade centrum.....	16
Trosa – expansion och historisk förankring	17
<u>Kommande fördjupningsarbeten.....</u>	<u>20</u>
Trosa	20
Vagnhärad.....	20
Övriga kommundelar.....	21
<u>Referenser och källor.....</u>	<u>22</u>

Utgångspunkter för trafikstrategin

Inledning

I kommunens gällande översiktsplan tydliggörs ett antal frågeställningar och förändringsbehov som rör trafik och kommunikationer. Samtidigt har kommunen i olika dokument formulerat en rad mål och visioner rörande miljö och ekologi, samhällsekonomi etc. som ofta kan kopplas till olika former av trafikfrågor. För att dessa mål ska kunna bli verklighet behöver de närmare studeras och konkretiseras. Ett genomgripande mål för kommunens verksamheter är samtidigt att sträva efter ett långsiktigt hållbart transportsystem.

För att se trafiksystemet i sitt sammanhang och skapa samverkan mellan olika sektorer inom samhällsplaneringen har Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket och Boverket tagit fram *Trafik för en attraktiv stad (TRAST)*. Dokumentet ska fungera vägledande för planerare och beslutfattare vid frågor som rör trafik på olika nivåer. I detta ingår att kommunerna bör ta fram planeringsdokument på olika nivåer. I det första steget, Inriktningsplanering, ingår den kommunala översiktsplanen samt någon form av trafikstrategi, där övergripande frågor och underlag sammanställs. I nästa steg, Åtgärdsplanering, föreslås planer och åtgärdsprogram i olika former. Rekommendationer och faktaunderlag i TRAST blir sannolikt aktuella vid kommande åtgärdsplanering.

Kommunstyrelsens planutskott har under 2008 börjat diskutera hur trafik- och kommunikationsfrågor kan fördjupas i ett samlat dokument. Upplägget för detta redogörs för nedan.

Syfte

Syftet med denna övergripande trafikstrategi är att skapa ett tydligt måldokument och ramverk avseende den långsiktiga trafikplaneringen. Strategin ska sedan utgöra grunden för kommande fördjupningar av olika slag.

Upplägg och disposition

Ett övergripande måldokument för samtliga trafikslag skall tas fram¹. Detta hålls förhållandevis kort och fokuserar på mål och visioner snarare än geografiskt knutna utmaningar och problem. Avsikten är att det sedan ska efterföljas av geografiska eller funktionsmässiga fördjupningar där frågeställningarna, beroende på lokala förhållanden, antas vara av väldigt olika art för olika delar av kommunen. Respektive fördjupning ska utgöra en grundplattform avseende alla typer av rörelser och tydliggöra trafikslagets funktion i respektive miljö. Det handlar dels om att belysa huvudnät och primärstrukturer utifrån dagsläget men framför allt att kopplat till pågående samhällsplanering identifiera områden där åtgärder på lite längre sikt kommer att bli nödvändiga.

Med tanke på de frågeställningar som är aktuella i respektive tätort och den osäkerhet som fortfarande karaktäriserar samhällsplaneringen i Vagnhärad (kopplat till Ostlänken)

¹ Kommunstyrelsen planutskott diskuterade frågan om en övergripande trafikstrategi/utredning under hösten 2007. 2008-04-29 (§ 24) beslutades att gå vidare med det tänkta upplägget om två delar, där detta dokument står för den första delen.

föreslås arbetet inledas med Trosa tätort och därefter Vagnhärad. Gällande Västerljung föreslås dessa frågeställningar integreras i kommande fördjupningsuppdrag som bör formuleras när besluten kring Ostlänkens dragning klarnar.

Detta dokument inleds med en sammanställning av tillämpbara nationella miljömål och liknande, där flera av dem återkommer på de olika nivåerna. Trafikstrategin skall ta hänsyn till de nationella mål där den kommunala planeringen bedöms kunna bidra till utvecklingen. Därefter redogörs för relevanta mål och frågor från översiktsplanen, som behöver fördjupas i kommande studier. De frågor som sannolikt aktualiseras och i dagsläget kan identifieras i respektive tätort eller för olika trafikslag tydliggörs sedan och diskuteras utefter förutsättningar och tänkbara konsekvenser. Slutligen sammanställs hur det fortsatta arbetet med dessa kan läggas upp. Sist följer en förteckning över de källor som använts för arbetet.

Organisation och tidsplan

Samhällsbyggnadskontoret föreslås leda projektet men såväl intern som extern hjälp antas i vissa delar att vara nödvändig, framförallt i kommande skeden då analyser av flöden etc. blir nödvändiga.

Trosa kommun – en beskrivning

Trosa kommun är belägen vid kusten i östra Södermanland, mellan Nyköping och Södertälje. Kommunen har två större tätorter – Vagnhärad och Trosa, samt samhället Västerljung, vilka ligger på ett avstånd av ungefär 7 km från varandra. Dessutom finns flera bebyggelsegrupper på landsbygden. Ca 11 000 personer bor i kommunen och antalet ökar.

Trosa är en expansiv, storstadsnära skärgårdskommun som i realiteten är integrerad i Stockholm-/Mälardalsregionen i högre grad än i övriga Södermanland. En stor del av befolkningen pendlar till sina arbeten utanför kommunen och då i huvudsak norrut, mot Södertälje eller södra och centrala delarna av Storstockholm. Kommunen har en förhållandevis hög förvärvsintensitet vilket understryker att kommunikationerna har stor vikt för människor som söker arbeten och för arbetsgivare som söker personal.

Vagnhärad trafikeras av Södra Stambanan, en järnväg med eftersatt spårkapacitet. Tågtrafiken har vissa problem med kapacitet och Banverket planerar för byggandet av Ostlänken vilken, tillsammans med övriga delar, kommer att bilda den nya Götalandsbanan som ska sammanbinda Stockholm och Göteborg. I dagsläget är det inte klargjort var stationen och spåren kommer att lokaliseras i Vagnhärad. Kommunen strävar dock efter att undvika en perifer placering och ökade barriäreffekter. Utöver järnvägen trafikeras Vagnhärad av E4, som passerar strax utanför samhället. Pendlingsmöjligheterna från orten är därmed förhållandevis goda, men tågens kapacitetsproblem och de få avgångarna gör att de allra flesta väljer att ta bilen till sina arbeten utanför kommunen. Inom kommunen finns även en väl fungerande kollektivtrafik, som dock har utvecklingspotential i form av utvecklade stomnätlinjer och liknande.

Trosa kommun eftersträvar en hållbar utveckling och i detta ses gång- och cykelförbindelser som relevanta i syfte att förbättra såväl miljö- hälso- samt ekonomiska aspekter. Gång- och cykelkopplingar finns till viss del utvecklade i tätorterna, men med relativt enkla ingrepp antas detta kunna förbättras så att exv. cykelbanor bättre kopplas samman och "luckor" i cykelbanorna kan byggas bort. Även kopplingar mellan tätorterna

är frågor som är relevanta att utveckla. Detta är också exempel på uppgifter som avses utvecklas i trafikutredningens senare delar.

Vad gäller trafikfrågor på landsbygden antas arbetet huvudsakligen inriktas på att bibehålla och förstärka dagens förutsättningar även på de vägar där Trosa kommun inte är väghållare.

Mellan tätorterna går idag länsvägarna 218, 219 och 782. I gällande översiktsplan berörs bl.a. dessa, då frågor om förbifarter vid Vagnhärad och Trosa diskuteras. Även detta är exempel på frågor som vidareutvecklas i nästa fas i trafikutredningsarbetet, då avgränsade frågeställningar för respektive orter avses utredas. I detta bör ingå analyser av förhållandet mellan landsbygden och tätorterna – vilka flöden som finns, hur dessa kan antas utvecklas av kommande exploateringar, permanentningar etc.

Nationella mål och visioner

Trafikpolitiska mål

De nationella trafikpolitiska målen är under omarbetning. Förslaget till omformulerat övergripande mål är nu

En långsiktigt hållbar och samhällsekonomiskt effektiv tillgänglighet för medborgare, näringsliv och offentlig verksamhet i hela landet.

Det övergripande målet uttrycks vidare i form av fyra jämbördiga delmål. Det första delmålet omfattar transportsektorns *funktion* och syftar till att öka **tillgängligheten**. Detta definieras som möjligheten att minimera eller överbrygga geografiska avstånd för både medborgare, näringsliv och offentlig sektor.

Övriga delmål behandlar sektorns *villkor* för att tillgängligheten ska kunna förbättras. Dessa villkor formuleras som **säkerhet och trygghet, jämställdhet och fördelning** samt **miljö**.

Delmålen kvantifieras genom ett antal konkreta indikatorer för att göra utvecklingen mätbar. Dessutom finns etappmål för särskilt prioriterade delar. Målen är generellt och övergripande hållna men har också, enligt förslaget, flera mätbara indikatorer för uppföljning.

Efter hand som de trafikpolitiska målen beslutas och klargörs, kan de också konkretiseras och integreras i den kommunala planeringen. I skrivande stund pågår arbetet med att revidera målen efter genomförd remiss. Därefter kommer de att sammanställas till en proposition som planeras till våren 2009.

Nollvisionen

Sveriges riksdag beslutade 2003 att anta den nationella *Nollvisionen*, där trafiksäkerhetsarbetet utgår från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste vägtransportsystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt.

Riksdagens miljökvalitetsmål

De av riksdagen beslutade miljökvalitetsmål som har relevans för kommunal trafikplanering diskuteras nedan. Som bakgrund till uppgifterna används Länsstyrelsens lägesrapport om miljömålsarbetet i Södermanlands län.

Begränsad klimatpåverkan

Nationell målformulering: *"Halten av växthusgaser i atmosfären skall i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet skall uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås."*

Utsläppen av koldioxid står för nästan 80 % av bidraget till växthuseffekten. Bl.a. motorburen trafik har en stor del i detta. Här står sörmlänningarna för en lägre nivå av energianvändning än riksgenomsnittet, men transporternas utsläpp ökar. Trosa kommun har en av länets längsta genomsnittliga körsträckor med bil per person.

För att komma till rätta med förbrukningen av fossila bränslen behövs satsningar på ökad bränseleffektivitet, byte till biobränslen etc. samt att trafiken faktiskt minskar. Detta kan ske med exv. utbyggd kollektivtrafik, förbättrade gång- och cykelkopplingar samt att stadsbyggandet eftersträvar en tillräcklig täthet och effektiv markanvändning så att transportbehovet inte ökar.

Frisk luft

Nationell målformulering: *"Luften skall vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas."*

Höga halter av partiklar från trafikens avgasutsläpp och från slitage på vägbeläggningen bedöms som hälsovådligt. För Södermanlands del finns ett regionalt delmål att minska halten av kvävedioxid, där biltrafiken är en av källorna och orsakar mest påverkan i tätorterna. I länet som helhet uppfylls målet. Vad gäller marknära ozon, vilket delvis beror på utsläpp från trafiken, överskrids för närvarande halterna i Södermanland. Detta hänger dock delvis ihop även med utsläpp av flyktiga organiska ämnen, vilket från vägtrafikens håll uppges ha minskat avsevärt.

Bara naturlig försurning

Nationell målformulering: *"De försurande effekterna av nedfall och markanvändning skall underskrida gränsen för vad mark och vatten tål. Nedfallet av försurande ämnen skall heller inte öka korrosionshastigheten i tekniska material eller kulturföremål och byggnader."*

Relevanta uppgifter för Trosas och Södermanlands del är att utsläppen av svaveldioxid och kväveoxider de senaste åren i allmänhet har minskat, främst tack vare utvecklade drivmedel, avgasrening m.m. Samtidigt ökar trafiken generellt, vilket innebär att det finns risk för att målet inte uppnås. Minskad vägtrafik är därför att eftersträva.

God bebyggd miljö

Nationell målformulering: *"Städer, tätorter och annan bebyggd miljö skall utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden skall tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar skall lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas."*

Målets relevans för trafikfrågor är framförallt att nya exploateringsområden lokaliseras och utformas så att vägtransporter inte motverkar en hållbar utveckling – dvs. att kollektivtrafik finns med vid beaktandet av hur områden lokaliseras, att gång- och cykelvägar prioriteras etc. Kommunerna behöver också tydligt investera i och prioritera miljövänliga, säkra och tidseffektiva transportmedel.

Det regionala delmålet, att antalet människor som störs av trafikbuller överstigande nationella riktvärden ska minska med 5 % till 2010, kommer sannolikt inte att uppnås. Från den kommunala sidan kan påverkan ske främst genom hur bostäder lokaliseras i förhållande till störande trafikleder etc. För Trosas del är dock detta att se som ett mindre

problem jämfört med i andra kommuner, där exv. boende nära större vägar, industrier eller liknande riskerar störningar i större omfattning.

Internationella barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen som den ofta kallas, antogs av FN:s generalförsamling den 20 november 1989.

Barnkonventionen innehåller 54 artiklar, varav fyra st. betraktas som huvudprinciper. Dessa anger bl.a. att "det är barnets bästa som ska komma i främsta rummet vid alla åtgärder som rör barnet". Artiklarna säger också att "varje barn har rätt att överleva, leva och utvecklas" samt att barnet ska ha rätt att "uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör honom eller henne. När åsikterna beaktas ska hänsyn tas till barnets ålder och mognad".

Utifrån ett trafikplaneringsperspektiv är det relevant att beakta säkerhet och trygghet för barn samt att barn och ungdomar får vara delaktiga i processen. Dessa delar hänger till stor del ihop, då barns perspektiv kanske inte alltid finns med i planering på olika stadier vilket gör att dessa frågor riskerar att glömmas bort och resultera i trafikmiljöer, kollektivtrafik etc. som inte alltid ser till barnets bästa.

Regionala och lokala mål

Översiktsplan 2006

Kommunens gällande översiktsplan inleds med ett antal grundstenar, varav ett flertal är mycket relevanta vad gäller trafikplanering. Dessa är

- "Förstärker bilden av kommunen som attraktiv i alla avseenden." Här spelar ofta kommunikationsfrågor in, då många inflyttade ofta värdesätter bl.a. att det är enkelt, praktiskt och smidigt att transportera sig inom kommunen. Även för många företag är detta av stor vikt.
- "Bibehåller sin karaktär av småskalighet." Kommunen skall i möjligaste mån eftersträva ett småskaligt synsätt vid planering av trafikstråk i olika former. Med avseende på atmosfär och estetik är detta viktigt, men även med hänseende till moderna forskningsresultat där exv. småskaliga gator visat sig betydligt bättre ur trafiksäkerhetssynpunkt.
- "Bebyggs med anpassning till det sörmländska landskapet." För trafikplanering är detta relevant då nya vägar och gator, i möjligaste mån, bör smälta in i och anknyta till det traditionella och historiskt förankrade landskapet.
- "I samhällsplaneringen strävar efter jämlikhet mellan alla människor." Målet innefattar att alla, oavsett ålder, kön eller exempelvis funktionshinder, ska känna trygghet och säkerhet på gator och vägar. Detta exemplifieras i hur cykelbanor planeras, hur belysning och busshållplatser utformas, att kollektivtrafik finns tillgänglig då människor behöver den etc. Här är det viktigt att exv. förstå skillnader som ofta finns i mäns och kvinnors kommunikationsmönster.
- Kommunen "ska förbättra tillgängligheten till offentliga platser, till information och service". Befolkningsgrupper med svårigheter att ta sig fram skall inte utestängas, något som till stor del ofta kan uppnås med relativt enkla insatser.
- "Visar på miljövänliga system och strukturer som ger långsiktig ekologisk hållbarhet." En stor del av problemen med övergödning och utsläpp kommer utan tvekan från biltrafiken. Om denna minskas genom att fler uppmuntras till att välja andra transportsätt, är mycket vunnet. Här är också barnperspektivet av stor vikt, då det är positivt att öka det kollektiva resandet hos barn och ungdomar för att "förebygga" ökat bilkörande i vuxen ålder.
- "Tillhandahåller ett väl fungerande kommunikationsnät för pendling till närliggande regioner samt inom kommunen." Målet berör en rad aspekter som beror på kommunikationerna – sysselsättning, regional utveckling, jämställdhet m.m. Miljövinster med en utbyggd kollektivtrafik är förstås betydande.

Vidare formuleras ett antal framtidsbilder för Trosa kommun, där ambitionen att växa och göra det möjligt för fler människor och verksamheter att flytta till Trosa, återkommer. Samtidigt framhålls vikten av att inte förlora den småskaliga atmosfären. Kollektivtrafiken betonas, dels vad gäller utbud och funktionalitet, men även kopplingar till andra trafikslag. En av visionerna uttrycker viljan att växa även i form av nytillkomna bostadsområden, huvudsakligen i eller i anslutning till tätorterna. Detta ställer krav på ett fungerande och framsynt kommunikationsnät.

Bland kommunens framtidsvisioner finns också ambitionen att minska utsläppen och nyttjandet av fossila bränslen. Här spelar trafiken en mycket stor roll och kommunen har en roll i att eftersträva ett samhällsbyggande som inte ökar biltransporterna. Då nya bostadsområden planeras skall därför riktlinjer i kommunens Klimatstrategi beaktas. Detta är också ett steg på vägen för att förbättra förutsättningarna att på allvar eftersträva en hållbar utveckling, vilket genomsyrar översiktsplanen. Åtgärder för hållbar utveckling kan exemplifieras i mycket av det som avser trafik i form av miljöförstöring, men även sociala och ekonomiska frågor, då kommunikationer är oerhört viktiga för människors trygghet, möjlighet att kunna arbeta och bo där man önskar, för företag att fungera etc. Trosa kommun har en hög sysselsättningsgrad, vilket gör att tillgången på arbetskraft är mycket viktig. Kommunikationerna har en tydlig roll i möjligheterna för företag att rekrytera samt för människor att kunna arbeta där de vill. Ur social synvinkel är det också ett mål att så många som möjligt kan ta sig dit de önskar och behöver utan att hindras av så kallade enkelt avhjälpna hinder.

Trafikutredning

Översiktsplanens avsnitt om Kommunikationer föreslår att en större utredning om trafik och kommunikationer genomförs, eftersom Trosa kommun genomgår relativt stora förändringar vad gäller exploatering. Kommunen har fått in ett flertal synpunkter beträffande bilvägar, gång- och cykelvägar, parkering m.m. Eftersom Trosa kommuns arbetsmarknadsregion utvidgas betonas kommunikationer och då i synnerhet kollektivtrafik.

Tillgänglighet, jämställdhet och säkerhet för alla genomsyrar alla delar. Kvinnor och män, unga och gamla använder kommunikationer på ganska olika sätt. Till exempel använder kvinnor kollektivtrafik i betydligt högre utsträckning än män. För att skapa likvärdiga förutsättningar måste aspekter som dessa integreras i planeringen av trafik och kommunikationer.

Kollektivtrafik

I kommunen finns en kollektivtrafikvision, antagen av kommunfullmäktige 2006-04-05. Den beskriver kommunens förutsättningar för befolkningsökning m.m. och beskriver kollektivtrafikens roll för samhällsutvecklingen. Bland konkreta men ändå översiktliga prioriteringar finns:

- Kollektivtrafiken skall koncentreras till områden där tillräckligt många människor bor och färdas för att göra den samhällsekonomiskt och ekologiskt försvarbar.
- Dimensioneringen av basutbudet skall styras av människors pendlingsmönster till arbetsplatser och skolor eftersom dessa resor utgör de huvudsakliga. Att hitta bra volymlösningar med kort restid och god avgångsfrekvens längs sträckan Vagnhärad-Södertälje-Stockholm har högsta prioritet. Samtidigt betonas potentialen för ett ökat pendlande mot Nyköping-Linköping, där utbyggnaden av Ostlänken bedöms få mycket stor betydelse.
- På några års sikt är det viktigt att öka säkerhet och komfort i anslutning till främst de mer frekventerade på- och omstigningsplatserna. I detta skall funktionalitet och brukarvänlighet vara en genomgående målsättning, så att exv. parkering och anslutning till annat resande fungerar väl. En särskild satsning på att göra attraktiva och säkra hållplatser på några platser i Trosa och vid ett Resecentrum i Vagnhärad

prioriteras därför de närmaste åren. Att öka kollektivtrafikens attraktivitet i samtliga delar är avgörande för att öka dess konkurrenskraft.

Sammanfattningsvis bygger Kollektivtrafikvisionen på att pendling med kollektivtrafik ska utökas och underlättas, eftersom det förbättrar förutsättningarna såväl för miljömässiga aspekter som för ekonomisk tillväxt i flera perspektiv.

För regionen Sörmland finns även en antagen kollektivtrafikvision från 2005. Denna betonar liknande aspekter där infrastrukturella investeringar krävs för att fysiska förutsättningar för ett ökat tåg- och bussutbud skall finnas. Sträckan Nyköping-Vagnhärad-Södertälje är en av länets mest trafikerade och samtidigt den där störst potential finns för ett ökat arbetspendlande med kollektivtrafik. Detta beror till stor del på Ostlänkens tillkomst, vilket visar även på de stora vinsterna som väntas med Ostlänken för Trosa kommuns del. Kommunen planerar för ett nytt resecentrum och den kanske hittills största bostadsexploateringen i kommunen, i syfte att utveckla Vagnhärad och stärka kommunens konkurrenskraft i regionen.

Trafikföring

En ambition inom kommunens trafikplanering är att generellt eftersträva en spridning av trafikflödena. Trafikföringen har en grundläggande struktur av huvudnät som kompletteras av mindre lokalgator. I detta är det dock väsentligt att befintliga naturliga flöden inte motverkas, vilket annars kan resultera i onödiga omvägar och liknande.

Vad gäller cykeltrafiken bör befintliga och möjliga flöden samt målpunkter identifieras för att förbättra förutsättningarna för cykeltrafikanter.

Kommunen arbetar också med en kollektivtrafik baserad på stomnät och kompletterande linjer. Detta för att uppnå Kollektivtrafikvisionens mål om att koncentrera linjerna till befintliga reserelationer.

Samhällsplaneringen eftersträvar att tillgången till kollektivtrafik och gång- och cykelkopplingar beaktas då nya bebyggelsegrupper tillkommer utanför tätorterna.

Tillgänglighet

Trosa kommuns gator, torg och offentliga rum skall vara tillgängliga för alla. Oavsett levnadsvillkor och oberoende av funktionsnedsättning, skall den byggda miljön vara både tillgänglig och användbar för samtliga människor. Tillgänglighetsidealet berör frågor kring såväl jämlikhet som demokrati. Ingen skall behöva vara utestängd från yrke, samhällsfunktioner och sociala kontakter på grund av begränsningar och brister i den fysiska miljön. I regeringens handlingsplan finns ett mål uppställt att offentliga ytor och lokaler skall vara tillgänglighetsanpassade till 2010.

Som en del i Trosa kommuns tillgänglighetsprojekt presenterades i februari 2008 ett förslag till förändringar i den fysiska miljön för de centrala delarna av Trosa. Projektet avses genomföras i flera etapper och omfattar delar av de båda Långgatorna, de båda Ågatorna, Östra Hamnplan samt Torget. Insatserna är i skrivande stund i olika faser av genomförande.

Vad gäller övriga kommunen har Tekniska kontoret tagit fram en principutformning av ett övergångsställe samt en busshållplats som ska tillämpas då sådana anläggs eller ändras. I Vagnhärad finns idag ingen kommunal centrumyta, men i samband med aktuell planering för centrummiljön avses dessa frågor integreras i arbetet.

Trosa trafiksäkerhetsstrategi

Med bakgrund i bl.a. Nollvisionen beslutade Kultur- fritids- och tekniknämnden 2005, att anta en strategi för trafiksäkerhetsarbetet i kommunen. Denna sammanfattas med ett antal punkter.

- Trosas trafiksäkerhetsarbete skall i huvudsak inriktas på att se över gatumiljön där många barn vistas, i huvudsak utanför skolor och förskolor.
- Lokalgatunätet, generellt sagt bostadsgator i villaområdeskaraktär, ska i möjligaste mån ingå i 30-zoner. En utbyggnadsplan av s.k. portar ska upprättas. Införande av farthinder i form av vägbulor och liknande i bostadsområden ska ske restriktivt.
- Blomlådeprojektet ska erbjudas som ett trafiksäkerhetsalternativ för de boende utefter en gata som upplever att hastigheten överstiger den skyltade.
- I övrigt ska kommunen eftersträva att Nollvisionen genomsyrar trafiksäkerhetsarbetet.

Klimatstrategi

Kommunfullmäktige i Trosa antog den 18 juni i år en ny Energiplan med klimatstrategi. I denna ingår ett antal konkreta mål för att, kortfattat, minska Trosa kommuns bidrag till klimatförändringarna. Vad gäller transporter har två mål formulerats:

- Att alla fordon som kommunen använder från och med nästa upphandling skall följa regeringens definition av miljöbilar.
- Att koldioxidutsläppen för transporter per invånare inte överstiger 2000 kg/år 2013. Detta motsvarar ungefär 1 % minskning per år under en 9-årsperiod eller en minskning med 10 % jämfört med 2004.

Ett antal åtgärder föreslås beträffande transporter:

- Utredda förutsättningarna för mer energieffektiv och miljöanpassat resande i kommunen (pendlarparkering, bilpool, miljödrivmedel, gång- och cykelvägar, anslutningar buss/tåg, eliminera korta biltransporter m.m.). I detta arbete kommer kontakter med andra kommuner att användas. Ansvar: samhällsbyggnadskontoret/tekniska kontoret/kommunekologen/energirådgivaren.
- Överväga om biogas kan produceras av restavfall och fraktioner från avloppsreningen i kommunen. Sker i samband med utformningen av det nya avloppsreningsverket som inleds med en teknisk förstudie hösten 2007. Ansvar: kommunekologen/tekniska kontoret.
- Kommunanställda skall välja miljöanpassade alternativ vid val av transportmedel vid tjänsteresor och annat resande i tjänsten. Resor under 3 km skall om möjligt genomföras med cykel. Ansvar: alla förvaltningar.
- Kommunala förvaltningar tillhandahåller tjänstecyklar för sina anställda där så är lämpligt. Ansvar: alla förvaltningar.
- Gång- och cykelvägar planeras i kommunen. Komplettering Trosa-Vagnhärad Ansvar: tekniska kontoret/samhällsbyggnad.
- Översyn av kommunens kommunikationspolicy ur miljöperspektiv. Ett viktigt syfte är då att minska behovet av transporter och resande. Ansvar: kommunekologen/energirådgivaren.

Kommunen i utveckling

I Trosa kommun syftar samhällsplaneringen till att bl.a. möjliggöra befolkningstillväxt, vilket också uppnås. Kommunen antog 2006 en expansiv översiktsplan där flertalet exploateringsområden kan väntas bli verklighet relativt snart. Samhällen och landsbygd utvecklas därmed, vilket tillsammans med målsättningen om hållbar utveckling, ställer nya krav på kommunikationer och transportsystem. Många som flyttar till kommunen är antingen i ålder att snart bilda familj, eller är i övre medelåldern. Detta ställer olika krav på tillgång till kommunikationer, tillgänglighet etc.

Även om huvuddelen av kommunens invånare bor i tätorterna, finns trafikmässiga utmaningar även på landsbygden, där bl.a. tekniska svårigheter kan uppstå då korsningar är farligt utformade, gång- och cykelbanor saknas osv. Detta är exempel på frågor som tydliggörs på flera ställen – däribland Västerljung. Dagens struktur där Västerljung genomskärs av järnvägen och biltrafiken måste korsa/passera under på ett opraktiskt sätt, är en av flera frågor som bör bli aktuella att utreda då förutsättningarna för Ostlänken och framförallt dagens järnvägsspår, klargörs.

Fler åker kollektivt

Framtidens kollektivtrafik ställer andra krav på kommunens flexibilitet och planering. Mycket händer inom forskningen på området, både kring brukande och vanor men även inom den tekniska utvecklingen. Sannolikt ser inte framtidens kollektivtrafikförsörjning ut som idag, utan kan passa för fler än dagens resenärer. Tekniken skapar andra fordonstyper, bytesfunktioner etc., men mycket beror också på människors beteenden och vanor. Statusen hos kollektivt åkande behöver höjas, samtidigt som medvetenheten om dess fördelar sannolikt ökar i takt med att klimatförändringarna blir alltmer påtagliga. Kollektivtrafiken och ett minskat bilåkande per person har också stor potential att utvecklas i takt med att samåkning, bilpooler och liknande blir vanligare. Här har samhällsplaneringen ett stort ansvar i att planera så att kollektivtrafikförsörjning till befintliga och tillkommande bostads- och verksamhetsområden främjas.

Den del av resandet där flest åker ensamma i bil är arbetspendlingen. Av dessa bilresor är 30 % kortare än 5 km och man åker oftast samma sträcka, på samma tid varje dag. Även tjänsteresor utförs oftast med endast en person i bilen. Samtidigt kräver dessa resor stora parkeringsresurser vid arbetsplatserna. Inom dessa områden är alltså potentialen stor att mycket kan förbättras om fler reser kollektivt eller med andra färdmedel än den egna bilen. Ur hälsoaspekter är det mycket positivt om de som kan, så ofta det går, väljer att cykla eller gå samtidigt som kollektivtrafik och samåkning kan förbättra utsläppsmängderna per person avsevärt. Utvecklingen av distansarbete och virtuella möten påverkar förstås också förutsättningarna för minskade utsläpp och här ses goda möjligheter för att förutsättningarna framöver kan förbättras. Om fler går, cyklar, samåker, åker kollektivt eller distansarbetar kan utsläppen minska, hälsan förbättras, kostnaderna hållas nere och trängseln minska.

Trosa kommun har idag en befolkning som i mycket stor utsträckning pendlar till andra kommuner för att arbeta, vilket dock främst sker med bil. Här finns alltså stora möjligheter att skapa bättre förutsättningar för människor att istället åka kollektivt till sina arbeten. I samband med att Ostlänken byggs, finns förbättringsmöjligheter också eftersom det för med sig att fler kan pendla med tåg, men även att övrig kollektivtrafik kan ses över och delvis behöver omformas. Detta antas få positiva konsekvenser för hela kommunen. Detta gäller såväl ekonomiska, miljömässiga som jämställdhetsaspekter m.fl.

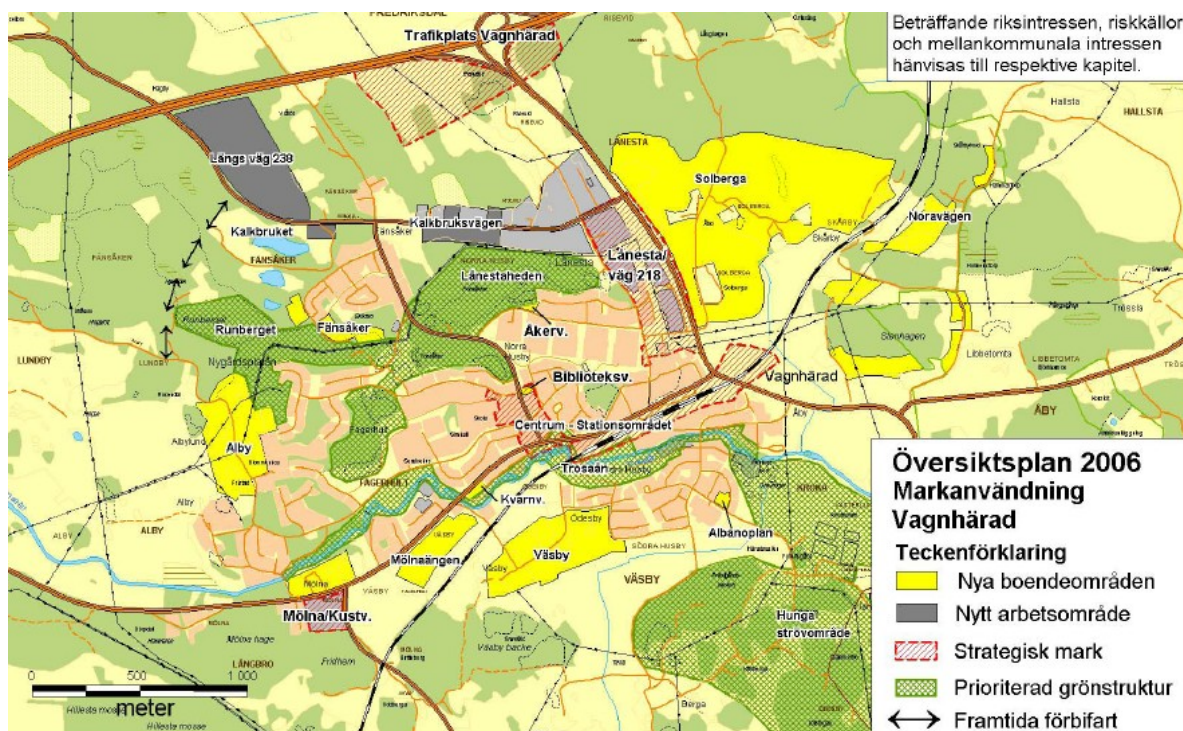
Samtidigt höjs kraven på en utbyggnad av kollektivtrafik till och från det nya resecentrumet, som måste sammankopplas med både Trosa i lika hög grad som med Vagnhärad.

Ostlänken, Solberga och Vagnhärad's förnyade centrum

En av kommunens hittills största planeringsfrågor är byggandet av Ostlänken i Vagnhärad. Det befintliga läget för järnväg och station är med morgondagens järnvägsteknik inte längre gångbart, utan spår och station kommer sannolikt att byggas på någon annan plats. I skrivande stund pågår planeringen för detta och kommunen arbetar med utgångspunkten att ett så centralt läge som möjligt uppnås, utan att nya barriäreffekter skapas eller störningar uppstår. Detta ställer också krav på utvecklade kopplingar till resecentrum i form av kollektivtrafik, gång- och cykelbanor, parkering, angoringspunkter för färdtjänst, taxi etc., samtidigt som framkomligheten för övrig trafik måste bibehållas.

Kommunens planering bygger på att möjliggöra en alternativ lokalisering nära Solberga och Lånestaområdet, i de nordöstra delarna av Vagnhärad. Här finns i gällande översiktsplan markerat det största sammanhängande området för nya bostäder. På sikt ses också en förskjutning av både bostäder och funktioner, där området kring Lånesta och väg 218 kompletterar ortens tillväxt med handel och nya verksamheter. Trafiksituationen är samtidigt på väg att förändras på flera sätt. Den offentliga servicen i form av skola och barnomsorg m.m. är nu koncentrerad till samhällets västra del, men kommer på sikt att behöva byggas ut och bättre integreras med bostadsbebyggelsen. På samma gång upplevs centrumfunktionerna som utspridda, både vad gäller handel och verksamheter. I översiktsplanen finns även ett antal andra stora exploateringsområden, med långt gångna planer för utbyggnad. Dessa avvaktar Ostlänkens utbyggnad, liksom omvandlingsmöjligheter för verksamhetsområden.

Samhället Vagnhärad är idag relativt utspritt, vilket gör att de boende har nära till värdefulla grönområden, samtidigt som transportbehoven är relativt stora. Detta skapar förstås utmaningar för samhällsplaneringen och kommunikationerna. Vagnhärad's centrum är under utveckling, där en betydande förnyelse av dagens Vagnhärad's torg planeras. I detta ingår flera förslag på tillkommande ny bebyggelse av både bostäder och lokaler, i syfte att förbättra attraktiviteten och göra centrum både trevligare och säkrare. Vagnhärad's torg, som idag är en parkeringsyta, föreslås i aktuellt planprogram att byggas om så att omkringliggande gator (Gnesta-, Centrum- samt Gärdesvägen) integreras i en ny trafikmiljö efter modellen "Shared Space". Som en första insats i arbetet med centrala Vagnhärad, ses också behov av en översyn av främst trafiksäkerhets- och framkomlighetsaspekter vid Stationsvägen, i anslutning till centrum och dagens tågstation.



Öp-karta över Vagnhärad.

Gällande översiktsplan möjliggör ett antal större och mindre exploateringsområden för bostäder i Vagnhärad. Planeringen för exploatering öster om väg 218 i samband med utbyggnaden av Ostlänken är långt framskriden. En fördjupad översiktsplan för området kring Solberga gård har ställts ut och avses antas så snart klarhet råder i Banverkets planering för Ostlänkens spår och station. Det nya resecentrumet, tillkomsten av ca 1500 nya bostäder, omvandling och utveckling av befintliga och nya verksamhetsområden, påverkar naturligtvis kommunikationerna till mycket stor del. Detta tillsammans med utvecklingen av dagens centrum väntas leda till ändrade flöden och transportmönster.

I samband med planerad exploatering i östra Vagnhärad kommer väg 218 att behöva förändras och anpassas. Den bör integreras med omgivningen, med anslutningar åt både Vagnhärad centrala delar och Solberga. Funktionaliteten och det estetiska intrycket av infarten till Vagnhärad behöver utvecklas och barriäreffekten minskas. Samtidigt förutsätts enkel angöring för bil och kollektivtrafik till ett eventuellt nytt resecentrum, liksom kapacitet och framkomlighet för trafiken mellan Trosa tätort och E4.

Vagnhärad bostadsområden ligger som nämnts ganska utspridda, vilket gör att behovet av de ganska korta transporterna in till tätortens centrala delar är stort. Orten saknar idag ett dokumenterat, sammanhållet gång- och cykelnät, vilket bör tas fram.

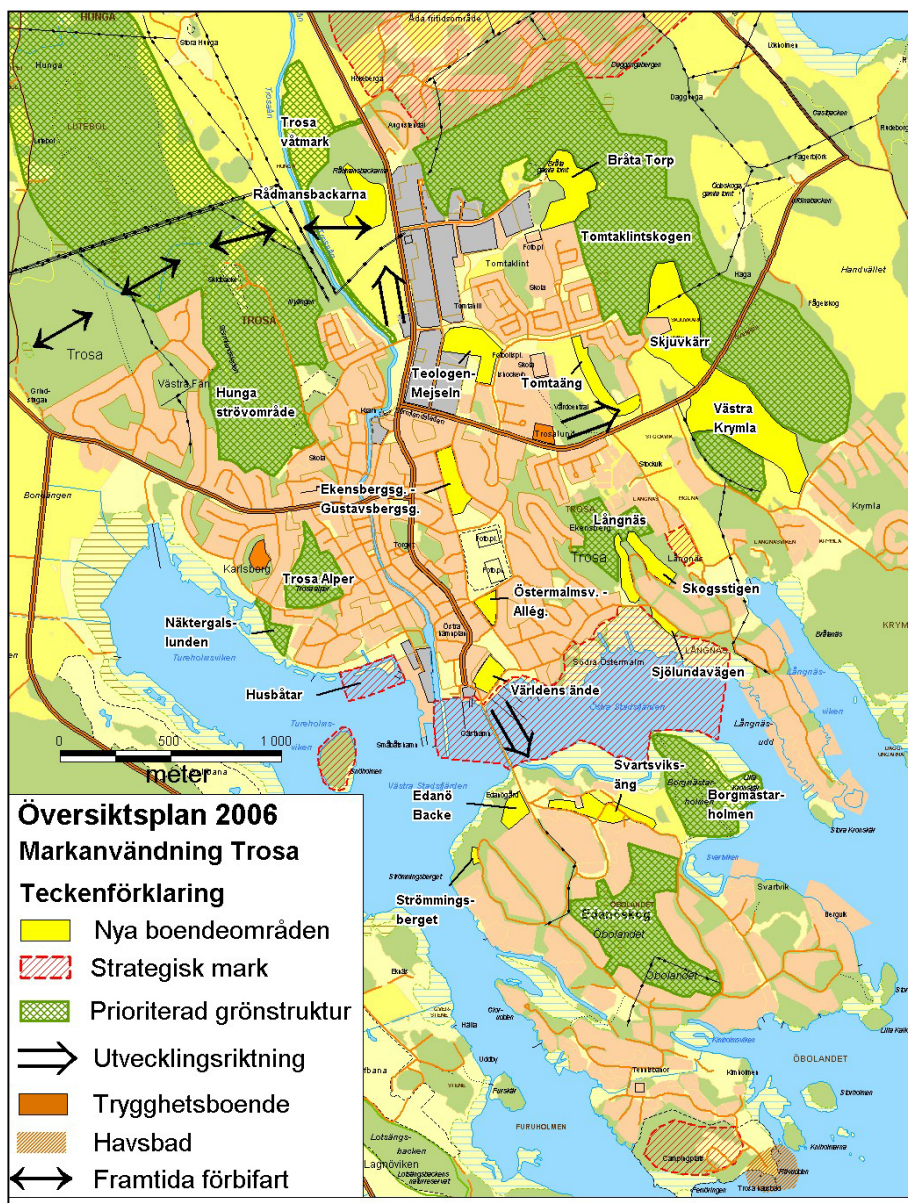
Trosa – expansion och historisk förankring

För tätorten Trosas del har ett flertal större exploateringsprojekt startats eller fullföljts de senaste åren. Trafikmängderna påverkas förstås, framförallt då fler skall ta sig till tätortens centrala delar. Samtidigt har handels- och verksamhetsområdet vid Industrigatan utvecklats i takt med fler boende i orten, vilket bidrar till en relativt harmonierad utveckling av trafikflöden, då möjligheterna att uträtta ärenden etc. på väg till och från Trosa, förbättrats. Trosa kan idag, förenklat, sägas ha kommersiellt viktiga

delar där offentlig och kommersiell service i huvudsak är koncentrerade; i centrum och området kring Industrigatan.

I dagsläget pågår för övrigt planering för att möjliggöra permanentning av fritidshusområden nära tätorten Trosa, vilket ger andra trafikmängder än tidigare och då jämnare fördelat över året. En aspekt i detta är att flera som väljer att flytta permanent till sina fritidshus i Trosa kan antas vara omkring pensionsålder, vilket framöver kan påverka behov av t.ex. kollektivtrafik, färdtjänst och liknande. Samtidigt kan andra krav ställas på möjligheter till arbetsresor, skolskjutsar m.m. till och från dessa tillkommande permanentbostadsområden då hus kan antas säljas eller nya kommer till i och med att delningsmöjligheter ges.

Öp-karta
över Trosa
(beskuren)



Tätortens geografiska struktur gör att planering av kollektivtrafik är komplicerat. Detta är dock viktigt, inte minst för att sammankoppla orten med tåget som stannar i Vagnhärad. Samtidigt finns ett antal konkreta frågor att lösa, där en förbindelse med nya

exploateringsområden i de östra delarna av tätorten, vid Åda samt vid det befintliga bostadsområdet Stensund är exempel på målpunkter att beakta.

Tätorten är relativt tät och förutsättningarna för de boende att ta sig gående eller cyklande är därmed goda. Samtidigt finns problem då t.ex. hur de funktionella stråken ser ut, inte är helt definierade. En översyn av gång- och framförallt cykelnätet avseende flöden och målpunkter är därför relevant i kommande trafikutredningsarbeten.

Centrala Trosa brottas med bristande framkomlighet, på grund av de smala gatorna och broarna över ån. I dagsläget uppstår problem när exv. tyngre trafik ska mötas vid Smäckbron inne i Trosa. Detta anses ofta som bromsande för flöden genom och förbi staden, samtidigt som störningar i form av vibrationer och buller uppstår. Från kommunens sida har därför den fysiska planeringen hittills koncentrerats mestadels till ortens östra sida, där möjligheterna är bättre att ansluta till andra vägar. På senare år har dock frågan om en förbifart väckts. I gällande översiktsplan finns en sådan illustrerad i form av icke sammanhängande pilar – mer för att visa på behovet av en kommunikation, än ett faktiskt läge för en ny väg.

För närvarande pågår ett arbete med att förbättra tillgängligheten i staden. I ett första steg vidtas åtgärder där många turister och bofasta rör sig – kring torget och Östra Hamnplan. Detta skall dock ses som en inledning på att uppnå förbättrad tillgänglighet i hela kommunen. Att busshållplatser, bostadsområden etc. utformas tillgängligt är av största vikt. I detta ingår samtidigt att öka tillgängligheten i stort, i form av just fungerande transporter mellan målpunkter. Detta är också ett led i att förbättra jämställdheten och göra det attraktivt att bo på olika ställen utan att bilåkandet ska behöva öka.

En mycket viktig och även expansiv näring i och omkring Trosa tätort är turismen. Många kommer hit med båt, chartrade bussar eller egen bil, vilket ställer speciella krav på parkeringsmöjligheter sommartid jämfört med under vinterhalvåret etc.

Kommande fördjupningsarbeten

Frågeställningar som avses studeras i fördjupade utredningar av olika slag listas nedan.

Trosa

Nyttillkomna och befintliga bostadsområden i tätorten gör att framkomligheten över ån är en central fråga för insatser. Som ett led i detta föreslås exv. flödesanalyser göras, för att få klarhet i hur dagens trafikströmmar ser ut och hur de kan förändras om en ny bro kommer till eller andra insatser görs. Förslagsvis initieras en eventuell utredning av en förbifart av Samhällsbyggnadskontoret i nära samverkan med Tekniska kontoret. Flödesanalyser och liknande kan med fördel utföras av externa experter. Detsamma gäller studier kopplade till Projekt Stadsfjärdarna, där ett delvis förändrat gatunät ingår i ambitionen att stärka kopplingen till centrala Trosa.

I likhet med att en övergripande studie görs av tätortens motorburna trafik, bör en översyn av gång- och cykelkopplingar genomföras. Eventuella "luckor" och svårigheter för gående och cyklister skall åtgärdas i möjligaste mån. Detta genomförs huvudsakligen av Tekniska kontoret i samverkan med Samhällsbyggnadskontoret och Kommunekologen.

Parkeringsbehovet i tätorten är återkommande föremål för översyner och åtgärder har de senaste åren gjorts för att öka antalet p-platser. Ytterligare översyn av detta hanteras närmast av Tekniska kontoret, men insatser görs också löpande då planering för nya eller andra områden i Trosa studeras av Samhällsbyggnadskontoret.

Inom dagens centrumkvarter, företrädesvis i anslutning till Trosa torg, bör trafikföringen ses över så att tillgänglighet för gångtrafikanter kan förbättras. Detta hänger nära samman med det tillgänglighetsarbete som påbörjats av Tekniska kontoret.

Vagnhärad

Planeringen för Ostlänken styr till stor del hur övrig samhällsplanering i orten utvecklas. Eftersom osäkerheten kring detta hittills varit och är stor, måste åtgärder kopplade till Solbergas utbyggnad, väg 218 och framförallt det nya resecentrumet avvakta större klarhet i var spåren och stationen ska ligga. Därför avses åtgärder i Vagnhärad prioriteras så att utvecklingen av centrum (Vagnhäradsgatorna m.m.) genomförs först. Detta arbete initieras av Samhällsbyggnadskontoret men innefattar en rad åtgärdsförslag som ingår i Tekniska kontorets verksamhetsområden. Till centrumutvecklingen hör också utmaningar vid bl.a. Stationsvägen, där det idag finns problem med trafiksäkerhet och framkomlighet. Detta avses ske inom ramen för Tekniska kontorets åtgärder.

Både med hänsyn till dagens förutsättningar, kommande exploateringar och omstruktureringar avseende centrum, finns behov av en översyn av ortens gång- och cykelnät. Detta sker i likhet med upplägget för Trosa tätort.

I ett senare skede, när beslutet om Ostlänken är taget, skall beslut fattas om hur resecentrum ska utformas. Till detta kopplas sedan anslutningar till omgivande områden. Här påverkas dels befintliga bostads- och verksamhetsområden, samt kommande exploateringar vid Solberga, Lånesta etc. Sannolikt kommer planeringen för Solbergaområdet utbyggnad att hänga ihop med väg 218 etc. I den fördjupade översiktsplanen för området anges ett antal stadsbyggnadskaraktärer som exploateringen skall bygga på. Dessa anger tydligt hur trafikföringen utformas i närmiljön. Beträffande

trafikföringen för hela området anger planen dock endast ett övergripande förslag, vilket avses detaljstuderas då utbyggnaden blir aktuell. Detta påverkas till stor del av på vilket sätt området byggs ut i etapper. Insatser kopplade till Ostlänken och Solbergaområdet hanteras åtminstone initialt av Samhällsbyggnadskontoret. Tekniska kontoret, Miljökontoret, Kommunekologen m.fl. avses dock medverka där det bedöms nödvändigt.

I gällande översiktsplan finns markerat en förbifart från Albyområdet till Kalkbruksvägen. Frågan hänger samman med utvecklingen av Vagnhärad västra delar gällande exploatering m.m. Hur och när en ytterligare väg kan tillskapas beror till stor del på Ostlänkens lokalisering och tidsplan.

Övriga kommunalar

I Västerlång avses någon form av översyn initieras av Samhällsbyggnadskontoret, då Ostlänkens förutsättningar klarnar, samt framförallt, vad som kommer att ske med nuvarande spår. Orten har idag framkomlighetsproblem vid framförallt Västerledens passage under järnvägen.

De trafikmässiga utmaningar som finns på landsbygden utgörs idag huvudsakligen av problem med underhåll etc. Kommunens roll för att åtgärda detta är att uppmärksamma väghållaren på problemen. Detta skall alltid vara en del av kommunens planering för nya bostadsområden utanför tätorterna, då fritidsområden permanentas eller liknande.

Gällande nya, perifera bostadsområden och permanentning av befintliga fritidshusområden utanför tätorterna och hur trafikföringen till dessa bör utformas, avses mera tydliga strukturer klargöras i kommande översiktsplan.

Kollektivtrafik till kommunalarna utanför tätorten planeras huvudsakligen av Länstrafiken, men kommunen har en del i att ta hänsyn till kollektivtrafikens utformning och möjligheter till utveckling då nya bostadsområden föreslås.

Referenser och källor

Kommunala dokument

Översiktsplan 2006. Trosa kommun. Antagen av Kommunfullmäktige 2006-06-21.

Fördjupad Översiktsplan Nordöstra Vagnhärad, Utställningshandling. Trosa kommun 2008.

Planprogram Vagnhärad centrum, Samrådshandling. Dnr 2008/160.

Kollektivtrafikvision för Trosa kommun. Antagen av Kommunstyrelsen 2006-04-05.

Förbättrad tillgänglighet i centrala Trosa. Förslag till åtgärder för ökad tillgänglighet. Trosa kommun, februari 2007.

Trosas trafikstrategi 2005-09-12, dnr 2005/566.

Klimatstrategi, Trosa kommun 2008 (under framtagande)

Nationella och regionala dokument

Trafik för en attraktiv stad. Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket och Boverket, Edita 2007. ISBN: 978-91-7164-268-4.

Nollvisionen, Vägverkets webbplats 2008-10-13:
http://www.vv.se/templates/page3_____630.aspx#content.

Enklare utan hinder. Boverket 2005. ISBN: 91-7147-857-4.

VISION. Pendling med kollektivtrafik i Sörmland. Regionförbundet Sörmland juni 2006.

Når vi miljömålen? En lägesrapport från Länsstyrelsen i Södermanlands län och Skogsstyrelsen 2007. ISSN: 1400-0792.