

Trafikstrategi

Upplands Väsby kommun

Juni 2010



Arbetsgrupp:

Mats Olsson, trafikplanerare Stadsbyggnadskontoret
Ann Storkitt, Tyréns AB

Referensgrupp:

Birgitta Hillbom, byråinspektör Miljö- och hälsoskyddskontoret
Eva Bergh, miljöstrateg Stöd och process
Caroline Ankarström, sekreterare handikapprådet Stöd och process
Helen Askebro, folkhälsostrateg Stöd och process
Carl Backman, teknisk chef Teknik och fastighet

Innehållsförteckning

Förord	5
Bakgrund	6
Utgångspunkter och underlag	7
Övergripande mål	7
Styrande och vägledande kommunala dokument.....	8
Utvecklingstrender	8
Nationella och regionala transportsystem.....	9
Trafikstrategi.....	10
<i>Stadsbyggnadskvaliteter</i>	
Stadens karaktär.....	11
Resbehov och färdmedelsfördelning	12
Miljöpåverkan.....	14
Tillgänglighet.....	16
Trafiksäkerhet	17
Trygghet.....	18
<i>Trafikslag</i>	
Gångtrafik	19
Cykeltrafik	20
Kollektivtrafik.....	21
Biltrafik	22
Parkering	24
Kompletterande vägnät för utryckning och gods	25

Separata delar:

Sammanfattning i A4- folder

Bilaga 1 Utgångspunkter och underlag

Bilaga 2 Utkast till handlingsplan

INRIKTNINGSPLANERING



ÅTGÄRDSPLANERING



PLANERNA UTVECKLAS VIDARE TILL ÅTGÄRDSPROGRAM
TRAFIKSÄKERHET
TRYGGHET
TILLGÄNGLIGHET
FRAMKOMLIGHET
MILJÖANPASSAT RESANDE
BULLERREDUKTION
RENING AV DAGVATTEN
MM

FÖRORD

Trafikplaneringen inom Upplands Väsby kommun hanteras i flera styrande och ledande dokument. Därutöver finns nationella och regionala mål. Därför behövs ett samlat dokument för att redovisa mål och riktning för ett hållbart transportsystem, en s.k. trafikstrategi.

På uppdrag av kommunstyrelsen har stadsbyggnadskontoret tagit fram förslag till Trafikstrategi för Upplands Väsby kommun. Detta förslag bygger till stora delar på den strategiska kommunplanen tillsammans med andra, beslutade, styrande dokument. Där vision eller inriktning från styrdokument saknats har förslag till kompletterande inriktningar formulerats.

Den 21 juni 2010 godkändes trafikstrategin av kommunfullmäktige.

Trafikstrategin ska förtydliga kommunens vision och bidra till att styra planering och åtgärder, som rör trafiken, i en enhetlig riktning.

Upplands Väsby i augusti 2010

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jan Holmberg', written in a cursive style.

Jan Holmberg

Kommunstyrelsens ordförande

BAKGRUND

Vad är en trafikstrategi?

En trafikstrategi beskriver den inriktning och de avvägningar som rör trafikplaneringen. Den ska även ange förslag och åtgärder som kommunen vill arbeta med under kommande år. Trafikstrategin ska också ge vägledning i avvägningen mellan transportbehoven och stadens övriga behov samt ange begränsningar för transporternas miljöpåverkan samt ange balansen mellan de olika trafikslagen.

Trafikstrategins roll i planeringen

Mål och begränsningar för transporter kan ges i flera kommunala planeringsinstrument, t.ex. översiktsplaner, detaljplaner, trafiknötsanalyser, kollektivtrafikplaner, trafiksäkerhetsprogram, tillgänglighetsprogram, parkeringspolicy, miljöprogram och bulleråtgärdsprogram. Dessutom finns nationella och regionala mål för transportpolitik, fysisk planering, folkhälsa och miljö. De många dokumenten gör det svårt att få en överblick. Dokumenten kan också ange mål med olika inriktningar eller till och med i konflikt med varandra.

Syftet med trafikstrategin är att lyfta ut mål rörande transporterna ur befintliga dokument, strukturera och förtydliga målen, identifiera eventuella målkonflikter, infoga kompletterande mål och ange prioriteringar. Strategin ska även anvisa mätbara indikatorer för måluppfyllelse och avvägning mellan transportbehov och samhällets övriga behov.

Innehåll och avgränsning

I trafikstrategin beskrivs nuvarande trafiksystem, dess fördelar och brister samt vilken påverkan rörligheten har på omgivningen.

Trafikstrategin formulerar mål för de olika trafikslagen och vilka områden som ska prioriteras. Den ger också förslag på indikatormått samt principiella och detaljerade åtgärder. Indikatormått kan senare förtydligas eller ersättas om andra visar sig mer relevanta. Åtgärderna bör listas för att visa vilka som har ansvar att göra vad och när. Avsikten är att åtgärderna senare ska bearbetas och kostnadsbedömas i efterföljande planer och åtgärdsprogram.

Strategin behandlar främst vägtrafik och till en liten del järnvägstrafik. Flygtrafik och båttrafik behandlas inte i den strategiska trafikplanen, inte heller påverkan från dessa transportslag.

Läsanvisning

I kapitlet Utgångspunkter och underlag sammanfattas nationella, regionala och kommunala mål som berör transporter. Kommunala styrande och vägledande dokument listas. Här nämns några utvecklingstrender som påverkar rörlighet och transporter. Nationella och regionala transportstråk visas också på översiktskartor. Utgångspunkter och underlag redovisas utförligare i Bilaga 1.

Trafikstrategin har två huvuddelar; en som berör bebyggelse- och samhällsplaneringen i stort och en som behandlar respektive trafikslag samt parkering. Indelningen följer i stort rekommendationerna i Trast. Trast (Trafik för en attraktiv stad) är en planeringsmetodik utvecklad av Sveriges kommuner och landsting i samarbete med flera statliga verk.

Redovisningen för de olika delområdena och trafikslagen inleds med en kort nulägesbeskrivning av situationen i kommunen följt av en sammanfattning av hur ämnesområdet behandlas i kommunens styrande och ledande dokument. Därefter formuleras mål och inriktning samt förslag till mätbara indikatormått. Sist redovisas förslag på åtgärder.

I bilaga 2 redovisas förslag till fördelning av ansvaret för genomförande av de olika åtgärderna.

Förankring

Trafikstrategins innehåll har främst hämtats ur kommunens dokument i samarbete med närmast berörda tjänstemän.

Trafikstrategin har varit utsänd på bred remiss till januari 2010. Efter samrådet godkändes trafikstrategin av kommunfullmäktige den 21 juni 2010.

Trafikstrategins roll i kommunens trafikplanering

Inriktningsplanering		Åtgärdsplanering		Genomförande	Drift och underhåll
Generella planer	Specifika planer, program och policys	Planer	Åtgärdsprogram	Projekt	Regelbundet och löpande
Översiktsplan	Trafikstrategi	Gångplan Cykelplan Kollektivtrafikplan Biltrafikplan m.fl.	Trafiksäkerhet Trygghet Framkomlighet Bullerpåverkan Vattenpåverkan m.fl.	Byggnadsprojekt Informationsprojekt Samverkansprojekt m.fl.	Vinterväghållning Parkskötsel Belysningsdrift och underhåll Beläggingsunderhåll Klottersanering m.fl.

UTGÅNGSPUNKTER OCH UNDERLAG

En utförligare beskrivning av utgångspunkter och underlag finns i Bilaga 1.

Övergripande mål

Nationella transportpolitiska mål

De övergripande målen för transportpolitiken är att säkerställa en "samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbart transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet". För att underlätta avvägningar har de tidigare sex delmålen ersatts av två jämbördiga mål, ett funktionsmål för "Tillgänglighet" samt ett hänsynsmål för "Säkerhet, miljö och hälsa".

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. Transportsystemet ska vara jämställt, d v s likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Regionplanen RUF 2010

En ny regionplan har beslutats i maj 2010. Inriktningen för regionens utveckling anges i fyra målområden; öppenhet och tillgänglighet, ledande tillväxt, god livsmiljö samt resurseffektivitet. Särskilt nämns transporternas och kollektivtrafikens betydelse i regionen, men också möjliga förutsättningar för digital kommunikation och förnybara energikällor.

Stockholmsregionen behöver en kollektivtrafik som är attraktiv och tillgänglig för alla. För att minska trängseln på vägarna och klara klimatkraven behöver kollektivtrafiken ta marknadsandelar från bilen. Det behövs fler infartsparkeringar för både bil och cykel. När regionen växer krävs det fler tvärförbindelser i kollektivtrafiken för att erbjuda alternativ till bilen.

Miljömål

Miljöbalken trädde i kraft den 1 januari 1999 och utgör en samordnad, breddad och skärpt miljölagstiftning för en hållbar utveckling. Målet med miljöbalken är att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö.

16 nationella miljömål har antagits av riksdagen och ett antal miljö kvalitetsnormer har utfärdats med stöd av miljöbalken. Många av miljömålen har kopplingar till trafik och transporter, frisk luft, bara naturlig försurning, giftfri miljö, ingen övergödning, levande sjöar och vattendrag, grundvatten av god kvalitet och god bebyggd miljö. Miljömålen har konkretiserats i ett antal tidsbestämda och mätbara delmål. Riksdagen har också tagit fram strategier för att klara delmålen till år 2010.

Flertalet av de nationella målen har regionaliserats av Länsstyrelsen i Stockholms län. Indikatorer finns som stöd för att följa upp miljömålen. Några av målen bedöms svåra att nå i Stockholms län. Länsstyrelsen har, på regeringens uppdrag, tagit fram ett förslag till ett regionalt åtgärdsprogram för att

nå miljö kvalitetsmålen för kvävedioxid och partiklar (PM10). Kommunerna ansvarar för att formulera lokala mål.

Miljöutredningen som finns framtagna för hela kommunens verksamhet, resulterade i att åtta betydande miljöaspekter fastställdes. Av dessa berörs trafikstrategin framför allt buller, trafik och transporter och vattenanvändning (som omfattar dagvattenhantering).

Kommunfullmäktige har 2006 beslutat att kommunen ska arbeta för att kunna certifieras enligt ISO 14001 senast år 2010.

I Vattenplanen för Upplands Väsby anges tre viktiga problemområden som rör transportsektorn; övergödning från trafik, förorenat dagvatten som avleds orenat till sjöar och vattendrag samt förändringar i hydrologin p.g.a. utdikningar, förändrade avrinningsförhållande och stora hårdgjorda ytor mm. Kommunens dagvattenpolicy redovisar bl.a. hur yt- och grundvatten ska skyddas mot förorenat trafikdagvatten. Särskilt viktigt är skyddet av grundvattnet inom skyddsområdet för den regionalt värdefulla reservvattentäkten vid Hammarby.

Mål för folkhälsa och utsatta grupper

De nationella folkhälsomålen antogs av riksdagen 2003. Det övergripande nationella folkhälsomålet är att skapa samhällsliga förutsättningar för en god hälsa för hela befolkningen. Regeringen har tagit fram elva målområden för det samlade folkhälsoarbetet. De tre av dessa, som berör transporter, är delaktighet och inflytande i samhället, barn och ungas uppväxtvillkor samt fysisk aktivitet.

Ett folkhälsoprogram antogs av kommunfullmäktige år 2007. Programmet bygger på visionen "tillgänglig och trygg för alla" och syftar till att skapa samhällsliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen. I folkhälso programmet har fem mål prioriterats där tre av dessa: delaktighet och inflytande, barns och ungas uppväxtvillkor samt fysisk aktivitet speciellt stärker all trafikplanering som leder till ökad säkerhet och framkomlighet för gående och cyklister.

Riksdagen beslutade år 2000 om en nationell handlingsplan för handikappolitiken, där åtgärder för att förbättra tillgängligheten i samhället var högt prioriterade. En viktig del är att ta bort de så kallade enkelt avhjälpna hindren. Dessa ska enligt målsättningen i den nationella handlingsplanen vara undanröjda senast vid utgången av år 2010. Kommunstyrelsen fastställde i december 2008 Upplands Väsby kommuns handikappolitiska program "Delaktighet, tillgänglighet och gott bemötande".

I Sverige antog riksdagen 1999 en nationell strategi för att förverkliga barnkonventionen. Kommunens hållning är att i ett så tidigt skede som möjligt beakta dessa aspekter också i de allmänna och övergripande planeringsfrågorna.

Styrande och vägledande kommunala dokument

Strategisk kommunplan 2005–2020

Upplands Väsby har en strategisk kommunplan tillika översiktsplan antagen av kommunfullmäktige under 2005, Framtidens Upplands Väsby – "Den moderna småstaden". Planen är både en strategisk utvecklingsplan och en mark- och vattenanvändningsplan.

Miljöpolicy och miljöarbete i Upplands Väsby

Miljöpolicy finns fastställd 2008-02-18 av kommunfullmäktige. Ett genomgripande miljöledningssystem ska införas som möjliggör att kommunen kan certifieras enligt ISO 14001 senast 2010. I miljöledningssystemet har kommunens miljöpåverkan identifierats i åtta betydande miljöaspekter. Av dessa berörs trafikstrategin framför allt av buller, trafik och transporter samt vattenanvändning (som även omfattar dagvattenhantering).

Resepolicy

Kommunfullmäktige antog hösten 2009 en resepolicy för kommunen.

Trafiknätsanalys

En trafiknätsanalys från år 2003 har antagits av Tekniska nämnden. Arbeta med en trafikplan påbörjades men arbetet avbröts i väntan på den strategiska kommunplanen.

Bullerkartläggning 2001

En bullerkartläggning för kommunen har gjorts och den har redovisats för kommunstyrelsen.

Handikappolitiskt program

I december 2008 fastställde kommunstyrelsen Upplands Väsby kommuns handikappolitiska program "Delaktighet, tillgänglighet och gott bemötande".

Folkhälsoprogram

Ett folkhälsoprogram (Fhp) antogs av kommunfullmäktige 2007. Målen i folkhälsoprogrammet är desamma som i den nationella folkhälsopolitiken.

Vattenplan

Vattenplanen från år 2007 är ett kunskapsunderlag för arbetet med vattenvård inom kommunen. Förläggning och utformning av transporttytor påverkas särskilt av skyddsområde för vattentäkt.

Dagvattenpolicy för Oxundaån

Oxunda vattensamverkan, där Upplands Väsby kommun är delaktig, har utarbetat en dagvattenpolicy med riktlinjer för hantering av dagvatten i tätort. Policyn är antagen av kommunstyrelsen 2001-12-10 och är kompletterad 2007.

Åtgärdsprogram avseende miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar

I av regeringen beslutat åtgärdsprogram avseende miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar i Stockholms län finns flera åtgärder som kommunen är ansvarig för.

Gestaltningprogram för E4

Gestaltningprogram för E4:an planeras beslutas under 2009.

Utvecklingstrender

Miljöpåverkan

Av den koldioxid som produceras i Stockholmsregionen kommer ca 45 % från transporter. Koldioxiden är en av växthusgaserna. För att minska koldioxidutsläppen ställs stora krav på omstrukturering av våra transporter, med minskat resande och övergång till andra energikällor.

Förutom risk för påverkan på ytvattnet, i form av sjöar och vattendrag, från trafikförorenat dagvatten finns inom kommunen risk för förorening av vattentäkter. Yt- och grundvatten påverkas direkt genom trafikförorenat dagvatten samt indirekt genom utsläpp till luft.

Utsläppen av kvävedioxid har minskat genom att de flesta bensin- och dieselfordonen har katalysatorer. Miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxider och partiklar riskerar dock att överskridas i trånga gaturum och utmed stora trafikleder. Även när normerna inte överskrids finns risk för hälsoproblem.

Buller från trafiken är ett allt mer uppmärksammat hälsoproblem, som behöver en lösning.

Ökat transportbehov

Enligt de flesta prognoser kommer rörligheten att öka framöver. Detta beror bl. a. på våra allt mer specialiserade yrkesroller och fritidsaktiviteter. Ett annat förhållande som bidrar till ökat resande är det fria valet av förskola, grundskola och gymnasium. Många skolor ger också utbildning med särskild inriktning och barn från vida upptagningsområden söker sig dit.

Ökad otrygghet

Ökad biltrafik riskerar att ge större barriäreffekter, sämre trafiksäkerhet och minskad trygghet. Ökad otrygghet kan leda till att fler föräldrar kör sina barn till skolor vilket leder till ytterligare ökad biltrafik. Ökad otrygghet kan också leda till att barn hämmas socialt då de inte självständigt kan ta de kontakter i samhället som annars vore naturliga.

Förtätning

En annan trend i samhället är förtätning med nybyggnader inom befintliga bostads- eller arbetsområden. Förtätningar och ökade exploateringsgrader ger större möjligheter att skapa goda kollektivtrafikförbindelser. Men förtätningarna kan även ge ökade problem med bullerstörningar och trånga gaturum med sämre luftkvalitet och framkomlighetsstörningar.

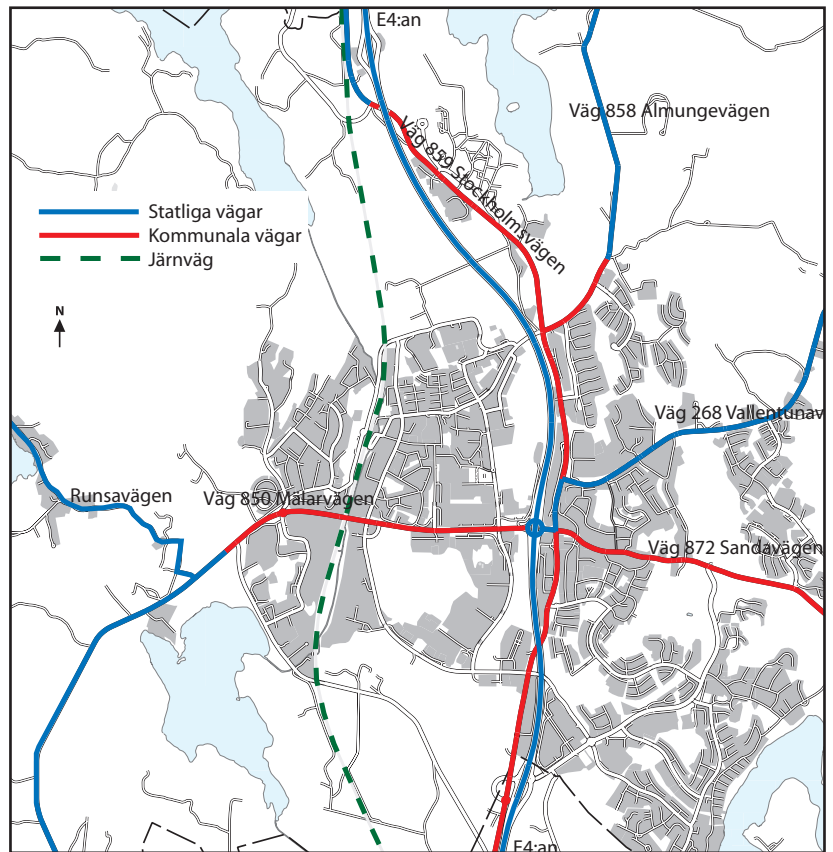
Nationella och regionala transportsystem

Genom Upplands Väsby leder E4:an och järnvägens norra gren Ostkustbanan. Båda är av riksintresse.

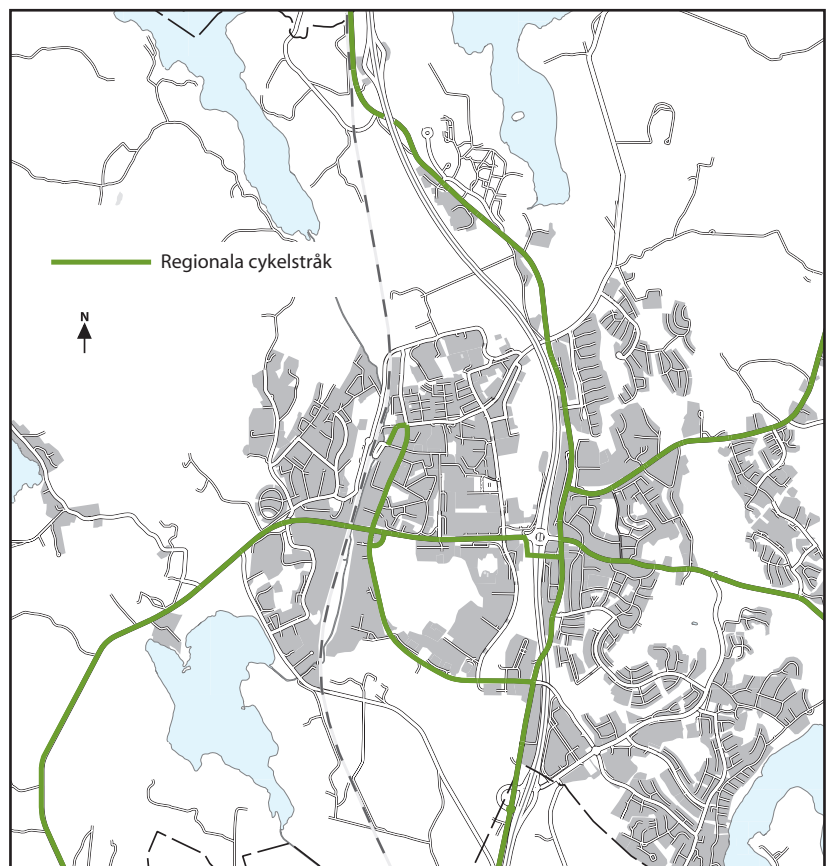
Övriga vägar inom kommunen av regionalt intresse är Väg 268 Vallentunavägen, Väg 859 Stockholmsvägen, Väg 850 Mälarvägen, Väg 872 Sandavägen, Väg 858 Almungevägen.

Inom kommunen finns också flera regionala cykelstråk.

Ostkustbanan och statliga och kommunala vägar



Regionala cykelstråk



TRAFIKSTRATEGI

Det övergripande målet för kommunens insatser på trafikområdet är att åstadkomma ett hållbart transportsystem på småstadens villkor. Grunden ska vara både en högvärdig kollektivtrafik- samt gång- och cykelplanering.

I trafikstrategin ingår mål, inriktningar och åtgärder som berör trafik.

Indelning

Trafikstrategin har två huvuddelar, en som berör stads- och bebyggelseplaneringen i stort och en som mer renodlat behandlar de olika trafikslagen. Inom dessa huvuddelar eller kategorier behandlas följande områden:

Stadsbyggnadskvaliteter:

- stadens karaktär
- resbehov och färdmedelsfördelning
- trafiksäkerhet
- trygghet
- tillgänglighet
- miljöpåverkan

Trafikslag:

- gångtrafik
- cykeltrafik
- kollektivtrafik
- biltrafik
- parkering
- kompletterande vägnät för uttryckning och gods

Indelningen följer i stort rekommendationerna i Trast (Trafik för en attraktiv stad). Trast är en planeringsmetodik utvecklad av Sveriges kommuner och landsting i samarbete med flera statliga verk.

Redovisning

Redovisningen för de olika delområdena och trafikslagen inleds med en kort nulägesbeskrivning av situationen i kommunen följt av en sammanfattning av hur ämnesområdet behandlas i kommunens styrande och ledande dokument.

Därefter formuleras mål och inriktningar som gallrats ut ur kommunens styrande och ledande dokument. Kopplat till mål och inriktning anges förslag till indikatormått. Mätbara och tidsatta mått är viktiga för att se om målen och riktningarna närmas eller följs. Indikatormått kan senare förtydligas eller ersättas, om andra visar sig mer relevanta.

Under åtgärder listas förslag till åtgärder. Åtgärderna kan innebära både fortsatt utredning- och planeringsarbete, fysiska projekt, drift och underhållsåtgärder samt informations- och attitydpåverkande projekt. Några av dessa behöver genomföras redan nästa år medan andra innebär långsiktigt arbete. Efterföljande planering kan komma att identifiera ytterligare åtgärder eller förändrade åtgärder.



Trafikstrategin ska ange mål och inriktning för trafikplaneringen

Genomförande

Avsikten är att förslagen till åtgärder ska bearbetas och kostnadsbedömas. Beroende på åtgärdsyp bör arbetet fördelas på olika ansvariga delar i kommunens organisation. En del åtgärder ger underlag att fortsätta redan pågående arbete medan andra innebär ytterligare planering, t.ex. trafikplan, bullerplan och cykelplan.

Ett antal av de föreslagna åtgärderna kräver samarbete eller insatser från fler olika organisationer både inom och utom kommunen. För att få till stånd ett genomförande behöver en huvudansvarig inom kommunens organisation och en genomförandetid anges till varje åtgärd.

Utkast till handlingsplan visas i bilaga 2.

STADENS KARAKTÄR – STADSBYGGNADSKVALITET

Nuläge

Upplands Väsby är en ung kommun. Den bildades 1952 genom en sammanslagning av Hammarby, Fresta och Eds socknar. Kommunens bebyggelseområden delas av järnvägen och E4:an som bildar två tydliga barriärer i nord-sydlig riktning. Mellan dessa barriärer ligger Väsby centrum med närhet till Upplands Väsby station. Här finns även den tätare delen av kommunens bebyggelse. Totalt sett är Upplands Väsby tätortsdelen en av de mest tätbefolkade orterna i Sverige. Stora områden med mindre tät bebyggelse ligger öster om E4:an och väster om järnvägen. Två tredjedelar av befolkningen bor i flerbildshus. Andelen högutbildade är lägre än genomsnittet i länet. Två tredjedelar av befolkningen arbetspendlar till andra kommuner.

Kommunens dokument

Enligt kommunplanen ska Väsby förändras från förort till stad. Kommunen ska formas till en "Modern småstad, med egen identitet". Här ska finnas en tät stadskärna, en väl avvägd blandning av bostäder och arbetsplatser med ett rikt utbud av kommersiell och kulturell service. Denna bild utgör det övergripande målet i kommunplanen och bildar även en särskild "spjutspets av visionen".

Mål och inriktning

Kommunens täthet ska öka i de centrala delarna där så är möjligt utan att andra stadskvaliteter försämras. En tydlig och tät stadskärna ska skapas med en blandning av bostäder, arbetsplatser och serviceutbud. Målet är att det offentliga rummet ska utvecklas och befolkas.

Trafikplaneringen ska underordna sig småstadens villkor.

Indikatormått

Antalet boende inom 2 km från stationen ska öka från ca 19 000 år 2009 till ca 21 000 fram till år 2015.



Trafiken ska underordna sig småstadens villkor.

Åtgärder

Stadens centrala delar förtätas med bostäder och verksamheter, som transportförsörjs på ett säkert och miljöanpassat sätt.

Stationsområdet utvecklas till ett resecentrum.

Ett centralt öst-västligt stadsstråk som överbryggar såväl E4:an som järnvägen utvecklas.

Stads- och gaturummen gestaltas omsorgsfullt. Gestaltningen längs E4 och järnvägen, infarter och större leder ses över.

Möjlighet till mindre butiker längs gator övervägs.

Ett nytt stadstorg som central mötesplats skapas.

Nuläge

Enligt SL´s statistik är andelen resande med kollektivtrafik för resor med start i Upplands Väsby låg jämfört med övriga länet. Andelen som arbetspendlar in i och ut från kommunen är däremot stor. Med stor pendling och lågt kollektivresande är Upplands Väsby en kommun med stort bilanvändande.

Enligt nuvarande prognoser kommer rörligheten att öka framöver. En trend visar att även om andelen arbetstillfällen ökar så minskar andelen som både bor och arbetar inom kommunen. Från år 1985 till 2005 har andelen minskat från ca 46 % till ca 35 %. Detta beror bl.a. på våra allt mer specialiserade yrkesroller.

Upplands Väsby har alltså en stor in- och utpendling. De kommuner som Upplands Väsby har störst arbetspendlingsutbyte med är Stockholm, Sigtuna, Sollentuna och Solna (2006). Antalet pendlare till och från Stockholm har dock minskat under de senaste åren.

Den genomsnittliga inpendlingen till arbetsplatserna i kommunen är 55-60 %. Andelen varierar mycket från ca 80 % i utpräglade arbetsområden till 15-30 % i områden som är övervägande bostadsområden. Andelen utpendlare är ca två tredjedelar av den arbetande befolkningen och varierar avsevärt mindre mellan olika stadsdelar.

Andelen äldre inom kommunen ökar. Äldre har andra krav på reseservice och trygghet och andra målpunkter än arbetspendlare.

En annan trend är valfriheten vad gäller val av förskola, grundskola och gymnasium. Många skolor ger utbildning med särskild inriktning varför barn och ungdomar med långa resavstånd söker sig dit. Detta ger upphov till ökat resande.

Även för inköps-, service och fritidsresor har bilen en central roll. För dessa resor saknas tillförlitlig statistik. Närhet till natur och centralt belägna idrottsanläggningar gynnar troligen fritidsresor med andra färdmedel; gående, cykel och kollektivtrafik.

Gång, cykling och även kollektivresande ger mer fysisk aktivitet än bilresande och är ur ett folkhälsoperspektiv att föredra framför bilresande.

Kommunens dokument

Inga av kommunens styrdokument tar upp resbehovet som eget område. Däremot talas om effektivare användning av nuvarande trafiksystem både för bil- och kollektivtrafik och förbättrade cykelmöjligheter.

Resor med olika färdmedel

Andel resor, procentuellt fördelat på olika färdmedel. RES 2005-2006, ur SL´s årsstatistik			
	Kollektivtrafik	Bil	GCM
Upplands Väsby	16	57	28
Märsta	14	57	29
Sollentuna	17	52	31
Järfälla	20	54	27
Innerstaden	36	17	47
Länet	24	42	34

Enligt statistiken räknas kombinerade resor med t.ex. infartsparkering in i kollektivtrafikandelen.

GCM= gång, cykel, moped

Arbetspendling ut ur och in i kommunen

Arbetspendling år 2005	Genomsnitt	Områden med höga värden	Områden med låga värden
Utpendling av boende	ca 65 %		
Sjukyrkoberget, Bollstanäs		70-72 %	
Västra Väsby, Smedby, Brunby- Vik, Vatthagen			56-60 %
Inpendling av arbetande	ca 57 %		
Infra City, S:a Smedby, Johannelund		81-82 %	
Njursta, Messingen		70-75 %	
Till områden som uppfattas som bostadsområden			15-30 %

SLs generella riktvärden avseende turtätheten inom Upplands Väsby

Stomtrafik:	Högtrafik:	15 minuters turtäthet
	Mellantrafik:	30 minuters turtäthet
	Kvällstrafik:	30 minuters turtäthet (15 minuters turtäthet tvärgående stomlinjer)
Direkttrafik:	Högtrafik:	30 minuters turtäthet
	Mellantrafik:	ingen trafik, undantag finns
	Kvällstrafik:	ingen trafik, undantag finns
Kommuntrafik:	Högtrafik:	30 minuters turtäthet
	Mellantrafik:	60 minuters turtäthet
	Kvällstrafik:	60 minuters turtäthet

Mål och inriktning

I första hand ska resbehovet begränsas. I andra hand ska behovet styras över till miljöanpassade transportmedel.

Fler korta resor ska företas med cykel och fler resor ska göras med kollektivtrafik. Samordning mellan de olika trafikslagen ska gynnas. Samåkning med bil för arbets- och fritidsresor ska underlättas. Se vidare under cykel, kollektiv- och biltrafik.

Då kommunen har en stor in- och utpendling är det viktigt att pendlingsmöjligheter till och från kommuner längs E4-stråket, Stockholm-Uppsala, utvecklas.

Indikatormått

Andelen kollektivresor ska öka till 20 % och andelen gång, cykel, moped ska öka till 30 % år 2020.

Andelen nya bostäder med bra kollektivtrafikläge ska vara minst 80 %. Med god kollektivtrafik avses minst 15-minuterstrafik under högtrafik och rimliga gångavstånd.

Hälften av kommundelarna ska år 2020 ha ett grundutbud av lokal handel, service och kultur.

Åtgärder

Nya bostadsområden ska i huvudsak lokaliseras inom områden med god kollektivtrafik eller där god kollektivtrafik omedelbart kan ordnas.

Varje bostadsområde med fler än 100 bostäder ska ha god förbindelse till gång- och cykelnätet.

Kommunen ska samarbeta med SL och arbetsgivare för att finna effektiva transportlösningar. Detta kan innefatta SL-kort kopplat till infartsparkering för bil eller cykel, stimulans till samåkning, bilpooler, nya kollektiva färdmedel mm.

Möjligheter att bygga in mindre arbetsplatser i bostadsområden bör tillvaratas.

I målet att bevara och utveckla ett centrum i kommunen eftersträvas ändå att viss lokal service och kulturutbud ska finnas inom de olika kommundelarna. Ett grundutbud av lokal handel, service och kultur definieras. Behovet av resor begränsas genom att grundutbudet erbjuds i varje kommundel.



Val av färdmedel påverkar människans och klotets hälsa

Nuläge

Under år 2001 kartlades buller från vägtrafiken. Beräkningarna visade att 570 småhus och 160 flerfamiljshus var utsatta för ekvivalenta ljudnivåer över 55 dB(A). Detta innebär att upp emot 30 % av kommunens innevånare var utsatta för nivåer över 55 dB(A) utanför fasad. Även järnvägen stör omgivande bebyggelse. Då järnvägen ligger i en dalgång har bullerskärmar liten effekt. Därför har åtgärder även gjorts på omgivande fasader. En enkät om hur de boende utmed Sandavägen upplever bullret från trafiken har gjorts 2007. Utifrån denna genomförs f. n. åtgärder. Prov med tyst asfalt görs på Breddenvägen och Sandavägen.

Centralvägen trafikeras av upp till 900 bussar per vardagsdygn. Detta ger störningar längs gatan, främst bullerstörningar.

Den dominerande källan till luftförorening i Upplands Väsby är motorfordonstrafiken. Trafiken ger klimatpåverkande utsläpp. På lokal nivå är utsläppen av kvävedioxider och partiklar det största miljö- och hälsoskyddsproblemet. Normen för halten av partiklar riskerar att överskridas i omedelbar närhet av E4. Risken för låg luftkvalitet i trånga gaturum måste också uppmärksammas vid förtätning.

Transporterna bidrar med sina utsläpp till övergödning och förorening av vatten. Saltnings av vägar påverkar grundvattnet. De

hårdgjorda ytorna bidrar till förändrad vattenbalans. Farliga transporter utgör en risk för grundvattentäkter.

Vägar påverkar stads- och landskapsbilden och bildar barriärer för människor och djur.

Kommunens dokument

I den strategiska kommunplanen tas miljömål upp på flera sätt. Ett transportsystem, som är anpassat till vad natur och människor tål, ska tas fram. Trafikens påverkan på omgivningen i form av barriärer och emissioner begränsas.

Av de betydande miljöaspekter som uppmärksammades i miljöutredningen berör tre trafiken; buller, trafik och transporter och vattenanvändning.

I vattenplanen för Upplands Väsby anges tre viktiga problemområden, som har koppling till transporter; övergödning, förorenat dagvatten och förändringar i hydrologin. Dagvattenpolicyn för Oxundaån anger principerna för omhändertagande av dagvatten i tätort.

En första åtgärdsplan finns framtagen för begränsning av bullerstörningar utmed kommunala vägar.

Kommunfullmäktige har beslutat att senast år 2011 ska alla kommunägda personbilar drivas på fossila bränslen.



Dagvattendamm

Mål och inriktning

Klimatpåverkan ska minska. De sammanlagda koldioxidutsläppen från transportsektorn ska minska i kommunen.

Människors hälsa, påverkad genom luftutsläpp och buller, ska förbättras.

Landskapets värden, stadslandskap och andra landskap, med särskilda kvaliteter av betydelse för natur- och kulturmiljöintressen likaväl som vardagslandskap av betydelse för hälsa och friluftsliv, ska stärkas.

Landskapets resurser, i synnerhet dricksvatten, ska skyddas mot förorenande olyckor.

Dagvattenpolicyn för Oxundaån ska följas.

Indikatormått

Antal boende som besväras av vägtrafikbuller ska minska med 10 % efter fem år från det första enkätillfället.

Kvävedioxid- och partikelhalter i luften i ska inte överskrida miljökvalitetsnormerna.

Vägdagvatten från alla gator och vägar inom skyddsområdet för reservvattentäkten och med en trafikbelastning större än 5 000 fordon/årsvardagsmedeldygn ska senast år 2020 omhändertas på ett miljömässigt godtagbart sätt.

Dagvatten från parkeringsytor med mer än 30 bilplatser ska senast år 2020 omhändertas på ett miljömässigt godtagbart sätt.

Salthalten i grundvattentäkten ska inte överstiga 50 mg/l efter år 2025.

Mängden använt vägsalt inom skyddsområdet ska redovisas efter varje vintersäsong.

År 2011 drivs alla kommunala personbilar med fossilfria bränslen.

Åtgärder

I enlighet med av regeringen beslutat åtgärdsprogram avseende miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar ska kommunerna i Stockholms län

- genomföra miljöanpassad upphandling av transporter,
- ge information om hälsokonsekvenser av höga partikelhalter,
- arbeta för ökad kunskap om påverkan på partikelmängden av olika väghållningsåtgärder,
- arbeta för ökad framkomlighet för kollektivtrafiken
- bygga nya infartsparkeringar och
- använda parkeringsavgifter såsom styrande åtgärd.

Andel boende som besväras av vägtrafikbuller följs upp med enkäter.

Bullerkartläggningens aktualitet kontrolleras efter åtgärder eller större förändringar i trafikflöden.

En bullerplan över kommunen ska upprättas. Med ledning av den prioriteras åtgärder på kort och lång sikt. Tysta områden markeras och värnas.

Vid nybyggnation och ombyggnad av väg ska tysta områden och barriäreffekter för människor och djur beaktas.

Kvävedioxid- och partikelhalter i luften på utsatta platser följs upp.

En dagvattenplan tas fram. Där anges bl.a. hur dagvatten från större parkeringsanläggningar och trafikerade vägar ska tas om hand.

En utredning görs om vilka särskilda åtgärder som behövs inom skyddsområdet för reservvattentäkt.

Salthalten i grundvattentäkten följs upp genom egenkontroll och miljötillsyn.

Mängden använt vägsalt inom skyddsområdet ska redovisas.

Kommunens fordon ska successivt bytas ut till miljöfordon.

I samverkan med andra aktörer ska kommunen verka för en ökad användning av miljöfordon och en ökad tillgång på förnyelsebara bränslen, t.ex. genom att laddstation för el eller tankställe för rötgas tillkommer inom kommunen.

Kommunen ska ställa tydliga krav på SL 's och deras entreprenörer vad avser vagnspark och utsläpp av emissioner.

Kommunen ska i samarbete med SL studera möjligheten att omfördela linjesträckningarna för att minska antalet bussar på Centralvägen.

En informationskampanj om trafikens miljöpåverkan genomförs. Den bör ge information om miljöpåverkan, färdmedelsval, val av fordonstyp och däck, körsätt mm.

TILLGÄNGLIGHET – STADSBYGGNADSKVALITET

Tillgänglighet definieras såsom den lätthet med vilken medborgare, näringsliv m.fl. kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av i samhället. Tillgängligheten används även som begrepp för biltrafiken. Då inkluderas kapacitet, hastighet samt tillgång till angöring och parkering. Denna form av tillgänglighet behandlas under biltrafik och parkering. Här behandlas möjligheterna för barn, äldre och funktionshindrade att använda gång-, cykel- och kollektivtrafiksystemet.

Nuläge

Under 2007-2008 anpassades bussterminalen och stationsområdet på östra sidan om järnvägen till funktionshindrades villkor.

I övrigt begränsas tillgängligheten till gång- och cykelsystemet av att några länkar saknar och av att stora områden upplevs såsom otrygga. Genom att gång- och cykelsystemet inte är fullt tillgängligt begränsas också tillgängligheten till kollektivtrafiken.

Kommunens dokument

I kommunplanen nämns tillgänglighet, som ett verktyg att få en levande stadskärna. I planen talas om tillgänglighet och framkomlighet för alla trafikanter men också om tillgänglighet särskilt för kollektivtrafik, cyklist, gående, funktionshindrade, äldre och barn.

Tillgänglighet behandlas inte i trafiknätsanalysen annat än som anpassning av hållplatser och stationer.

Mål och inriktning

Tillgängligheten för barn, äldre och funktionshindrade ska förbättras genom att gångsystemet anpassas och tryggheten förbättras. Särskild ska dessa gruppers behov tillgodoses vad gäller markbeläggning, nivåer och belysning. Se vidare under gång- och cykeltrafik och trygghet.

Därutöver ska hinder i den fysiska miljön tas bort enligt en särskild tillgänglighetsinventering.

Indikatormått

Före år 2015 ska alla åtgärder som identifierats i tillgänglighetsinventeringen ha åtgärdats.

Åtgärder

En tillgänglighetsinventering för funktionshindrade ska göras.

Åtgärder utförs enligt tillgänglighetsinventeringen. I första hand åtgärdas busshållplatser och stadskärnan.

Utöver åtgärder enligt tillgänglighetsinventeringen ska tillgänglighet till sjöar och rekreationsområden förbättras för barn, äldre och funktionshindrade.



God tillgänglighet underlättar för alla

Nuläge

Enligt polisrapporterade olyckor 2003-2007 dödades en till två personer per år i trafiken inom Upplands Väsby. De flesta dödsolyckor har skett på det statliga vägnätet. Av de allvarliga olyckorna på det statliga vägnätet berör de flesta bilar eller motorcyklar. Gående, cyklist eller mopedist drabbas mindre än en gång per år. På det kommunala vägnätet är förhållandet omvänt. Av ca sex olyckor per år med allvarlig utgång, på det kommunala vägnätet, drabbar drygt hälften gående, cyklist eller mopedist.

Anmärkningsvärt är att Väg 268 Vallentunavägen hade tidigare så mycket som nära hälften så många allvarliga olyckor som E4, trots att vägsträckan är kortare och har avsevärt mindre trafikflöde. Förhållandet har dock förbättrats efter att fartkameror har tillkommit. Av de kommunala vägarna tycks Stockholmsvägen vara extra olycksbelastad.

Arbete pågår med förbättring av barns skolvägar. Inventering och enkäter är gjorda och dessa har gett underlag till utförda åtgärder och framtida åtgärdsplaner.

Kommunens dokument

Trafiksäkerhet behandlas inte som eget område i den strategiska kommunplanen. Här anges dock att trafikmiljön ska anpassas till barn, ungdomar, funktionshindrade och äldre. Ledande principer bör vara tillgänglighet, trafiksäkerhet och trivsel. Under huvudmålet "utveckla ett miljöanpassat transportsystem" nämner planen att transportsystemet ska anpassas till vad natur och människor tål.

I trafiknätsanalysen slås fast att vid avvägning mellan motstridiga anspråk ska säkerheten för oskyddade trafikanter prioriteras framför framkomlighet för biltrafik. I trafikanalysen görs vidare en sammanställning av olycksituationen mellan år 1997-2001. Här formuleras åtgärdsförslag för vissa vägsträckor och korsningar baserat på en hastighets- och säkerhetsklassificering av vägnätet. En lista på prioriterat åtgärdsbehov med bl.a. trafiksäkerhetsåtgärder finns sammanställd.

Mål och inriktning

Ingen bör dödas eller allvarligt skadas i trafiken.

Oskyddade trafikanters säkerhet ska prioriteras framför framkomlighet för fordonstrafiken.

Indikatormått

Antalet dödade och allvarligt skadade på det kommunala vägnätet ska minska med 20% från 2010 till 2015.

Andelen cyklist med hjälm över E4:an och järnvägen i den centrala kommundelen ska öka med 20 % mellan 2010 och 2015.

Åtgärder

En trafikplan arbetas fram för att bl.a. beskriva hur vägnätet ska utformas för att främja trafiksäkerhet.

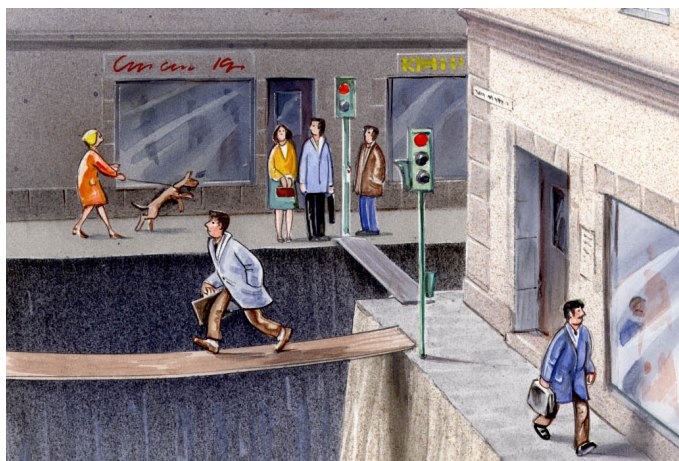
En särskild informations- och utbildningsinsats för attitydpåverkan om trafiksäkerhetsproblemet genomförs för kommunens tjänstemän och kommuninnevånare.

Fortsatt satsning på trafiksäkerhet för barnen med säkra och trygga gång- och cykelvägar till målpunkter som skolor och fritidsanläggningar. Utbyggnad av ett säkert och tryggt huvudcykelstråk med koppling till det regionala cykelnätet.

Ombyggnad av osäkra och otrygga korsningspunkter mellan biltrafik och oskyddade trafikanter.

Åtgärder på huvudgator med bristande säkerhet.

Se vidare åtgärder under respektive trafikslag.



Att bli påkörd i 50 km/h motsvarar ett fall från tredje våningen. Då har man bara 20% chans att klara sig utan svårare skador.

Nuläge

Trygghet är en viktig förutsättning för attraktiva bostadsområden och för att stärka en levande stadskärna. Tilltalande, trygga stadsmiljöer med attraktiva mötesplatser för människor i olika åldrar och med olika intresseinriktningar skapar stadsliv. Den upplevda tryggheten är viktig för att stimulera till fysisk aktivitet. Otrygghet minskar lusten att vistas ute men även att använda kollektivtrafik.

Många av kommunens gång- och cykelvägar upplevs som otrygga. Ett arbete pågår med trygghetsvandringar. De genomförs stegvis inom hela kommunen. Vandringarna följs upp av åtgärder för att öka tryggheten i bostadsområden och längs gång- och cykelstråken.

Kommunens dokument

Trygghet är ett av kommunfullmäktiges mål, som tas upp i årsredovisningen. Trygghet anges också som ett viktigt område i kommunens folkhälsoprogram. Trygghet behandlas däremot inte som eget område i den strategiska kommunplanen, men nämns ofta i beskrivningen av önskad utveckling av kommunen.

Mål och inriktning

Den fysiska miljön ska vara trygg och säker. Barns, ungdomars, funktionshindrades och äldres behov av trygghet ska särskilt beaktas.

Planeringen ska inriktas och medverka till att befolka de offentliga rummen.

Indikatormått

Den upplevda tryggheten i olika stadsdelar ska mätas med enkäter och/eller återkommande trygghetsvandringar ungefär var tredje år. En märkbar förbättring ska ha noterats fram till år 2016.

Åtgärder

Omsorgsfull gestaltning och skötsel av offentliga rum inkl. klottersanering.

Översyn av belysning i offentliga rum, t.ex. kring gc-tunnlar och byggnader.

Trafikmiljön ska anpassas till gåendes och cyklandes villkor.

Ett tryggt huvudnät för gående och cyklister med möjlighet att tryggt ta sig från kollektiva förbindelser till bostaden.

Skapa trygga passager över/under E4:an och järnvägen för gående och cyklister.

Fortsätta trygghetsvandringar med uppföljning ungefär var tredje år.

Skapa förutsättningar för aktiviteter och verksamheter så att fler människor rör sig längs ett öst-västligt stråk.



Otrygghet begränsar tillgängligheten

GÅNGTRAFIK – TRAFIKSLAG

Nuläge

Vid centrum, kollektivtrafikknutpunkter och serviceinrättningar finns gångbanor. Utanför Upplands Väsby tätort saknas till stor del ett separat gångnät. Detta gäller både till kommunens egna ytterområden och till grannkommunerna. Järnvägen och E4:an samt flera huvdgator utgör kraftiga barriärer för gångtrafiken.

I vissa skolor skjutsas upp till en tredjedel av eleverna med bil.

I Upplands Väsby finns det goda möjligheter till fysisk aktivitet. Närhet till naturen, ett rikt föreningsliv, bra gångvägar, flera olika promenadslingor som t.ex. Hälsans Stig, Upplevelsestråk och andra leder ger goda förutsättningar för ett fysiskt aktivt liv. Trots det visar data från Folkhälsoenkäten att kvinnor i Upplands Väsby generellt sett är mer stillasittande jämfört med kvinnor i länet och det gäller särskilt i åldersgruppen 18-44 år. Även män i Upplands Väsby är generellt mindre fysiskt aktiva jämfört med länet.

Mål och inriktning

Gångnätet ska vara sammanhängande i gena sträckningar, mellan alla kommundelar, stora arbetsområden, rekreationsområden, centrum, station mm. Bra gångvägar ska finnas mellan barns, ungdomars och äldres målpunkter.

Gångnätet ska vara väl skyltat och anpassat för barn, äldre och funktionshindrade.

Gångnätet ska vara tryggt, säkert och inbjudande.

Indikatormått

15 % av identifierat åtgärdsbehov på huvudgångnätet i kronor ska genomföras mellan 2010 och 2015.

Gångtrafikens villkor inom kommunen varierar



Kommunens dokument

Ett väl utbyggt gångnät är, enligt kommunplanen, en förutsättning för att uppfylla målet att befolka det offentliga rummet och skapa en attraktiv småstadsmiljö. Där anges även att trafikmiljön i stadskärnan ska anpassas till gåendes villkor med särskild hänsyn till barn, ungdomar, funktionshindrade och äldre.

I folkhälsoprogrammet betonas att den fysiska miljön ska vara trygg och säker och att den ska stimulera till fysisk aktivitet. För att stimulera till rörelse bör gångstråken vara lättillgängliga och väl gestaltade.

Åtgärder

En plan för gångtrafiken tas fram med ett huvudnät för gående mellan viktiga målpunkter. Särskilt beaktas barns och ungdomars rörelsebehov. Krav på huvudnätet beträffande säkerhet och trygghet, orienterbarhet, utformning av tunnlar, belysning mm specificeras. Åtgärder i huvudnätet identifieras. Utgångspunkter är bl.a. förslagen i trafiknätsanalysen från år 2003. Åtgärderna kostnadsbedöms.

Gångpassager över E4:an och järnvägen görs trygga och säkra så att ett publikt centralt öst-västligt stadsstråk kan skapas.

Andra angelägna åtgärder på nya eller förbättrade sträckningar är:

- Vilunda parken – östra kommundelen
- Centrala Väsby – Kairo/Sättra.

Omsorgsfull gestaltning och skötsel av stads- och gaturummet.

Snöröjning och halkbekämpning av huvudgångstråken ges samma prioritet som gator med bussar i linjetrafik men högre än huvdgator för enbart fordonstrafik.



Nuläge

Inom tätorten finns ett väl utbyggt och väl separerat cykelnät. Dock saknas några länkar mellan kommunens ytterområden och de centrala delarna av kommunen samt flera länkar i de regionala cykelstråk, som knyter ihop kommunen med intilliggande kommuner. Därmed saknas också goda cykelförbindelser mellan några ytterområden och närmaste skolor.

Kommunens dokument

Ett väl utbyggt cykelnät är, enligt kommunplanen, en förutsättning för att skapa ett miljöanpassat transportsystem. I planen anges också att cykelplanering ska vara av god kvalitet och att den fysiska miljön ska anpassas till cyklisternas villkor. Särskild hänsyn ska tas till barn och ungdomar. Vidare ska cykelstråken byggas ut för att även nå fram till de större arbetsområdena.

I folkhälsoprogrammet betonas att den fysiska miljön ska vara trygg och säker och att den ska stimulera till fysisk aktivitet. För att stimulera till rörelse bör cykelstråken vara lättillgängliga.

Mål och inriktning

Fler resor ska företas med cykel.

Cykelnätet ska vara sammanhängande i gena sträckningar, mellan alla kommundelar, stora arbetsområden, centrum, station m.m. samt till kringliggande kommuner. Bra cykelvägar ska finnas till barns och ungdomars olika målpunkter. Cykelnätet ska främja motions-, rekreations- och turistcykling.

Cykelnätet ska vara tryggt och säkert.

Cykeltrafik ska ha god framkomlighet vid passage av huvudgator.

Cykelnätet ska vara väl vägvisat.

Samordningen mellan cykel och kollektivtrafik ska stärkas.

Indikatormått

Antalet cyklister över järnvägen och E4:an ska öka med totalt 15 % mellan år 2010 och 2020.

15 % av identifierat åtgärdsbehov i cykelnätet i kronor ska genomföras mellan 2010 och 2015. Det primära Märstastråket och felande länkar i det regionala cykelnätet, som kommunen har rådighet över, ska prioriteras och vara åtgärdade till år 2015.

Åtgärder

Cykelplan tas fram under 2010. Krav på förbindelserna specificeras. Detta gäller geometri och lutningar, säkerhet och trygghet, utformning av tunnlar, skyltning och orienterbarhet, belysning, m.m. Åtgärder för ökad säkerhet, trygghet och framkomlighet i cykelnätet samt behov av cykelparkering identifieras. Åtgärderna kostnadsbedöms.

Nya och befintliga cykelpassager över E4:an och järnvägen görs trygga och säkra så att ett publikt centralt öst-västligt stadsstråk kan skapas.

Angelägna regionala stråk som bör utvecklas är:

- Märstastråket, Väsby-Sollentuna, Väsby-Märsta
 - Stäketstråket, Väsby-Järfälla
 - Väsbystråket, Väsby-Vallentuna
 - Sandastråket, Väsby-Täby
 - Stationsstråket, stationen och Stockholmsvägen
- Angelägna nya eller förbättrade sträckningar är:
- Vilunda parken – östra kommundelen
 - Vilunda – Runby i samband med utveckling av stationen
 - Smedby – Prästgårdsmarken
 - Centrala Väsby – Kairo/ Sättra

Samordning mellan cykel och kollektivtrafik ska gynnas genom att infartsparkeringar ordnas inte bara vid stationen utan även vid större busshållplatser, främst vid direktbuss 565 till City. Vid stationen och andra strategiska punkter bör möjligheter finnas till cykelservice.

Snöröjning och halkbekämpning av cykelvägar ges samma prioritet som gator med bussar i linjetrafik men högre än huvudgator enbart för fordonstrafik. Grus- och lövupptagning anpassas efter väderlek och cyklisternas behov.

System med lånecyklar och elmoped utreds.

Antal parkerade cyklar vid stationen ska räknas flera gånger under året. Antalet cyklister över E4:an och järnvägen ska räknas under jämförbara förhållanden varje år. Samtidigt räknas andelen hjälmanvändare.



Upplands Väsby har flera goda cykelstråk

Nuläge

Enligt statistiken är restider med kollektivtrafik med start i Upplands Väsby i genomsnitt 2,8 gånger längre än för motsvarande bilresa. Detta är avsevärt större skillnad än för länets genomsnitt på 2,0. En av förklaringarna till de långa restiderna med kollektivtrafik är att Upplands Väsby endast har en pendeltågsstation.

Upplands Lokaltrafik, UL, driver Upptåget på sträckan Uppsala - Arlanda - Upplands Väsby. Linjen har stor betydelse för kommunens utveckling. Regionaltåget aktualiserar behovet av förbättrade regionala tvärförbindelser med buss till och från Järfälla, Vallentuna och Täby, eftersom Upplands Väsby station nu är en knutpunkt i den regionala kollektivtrafiken.

Majoriteten av de regionala bussförbindelserna; till Arninge, Täby, Märsta, Arlanda och Kista, trafikeras endast under högtrafik samt i flera fall endast med ett fåtal turer. Den enda linje som trafikeras med 15 minuters intervall under högtrafiktimmarna är linje 560 till Barkarby/ Kallhäll.

Mål och inriktning

Utveckla ett miljöanpassat transportsystem med en högvärdig kollektivtrafik. Kollektivtrafiknätet ska binda samman alla kommuner och även ge möjlighet till resor för både service och rekreation. Systemet ska vara anpassat för ungdomars, äldres och funktionshindrades behov och målpunkter. Förbättra pendlingsmöjligheterna så att ett stort utbud av arbetsplatser säkras.

Minska antalet bussar på Centralvägen genom att alternativa busstråk tas fram.

Indikatormått

Andelen resor med kollektivtrafik ska öka från 16 % till 20 % före år 2020.

Restider för kollektivresor med start i Upplands Väsby ska ha minskat från i genomsnitt 2,8 gånger motsvarande bilresa till 2,5 år 2015 (enligt SLs statistik).

Bussarnas fördröjningar i överbelastade korsningar ska minska med 30 % mellan 2010 och 2015.



Busstrafiken är en viktig del av kollektivtrafiknätet

Kommunens dokument

Kollektivtrafiken behandlas under ett par av utvecklingsområdena i kommunplanen. Utveckling av kollektivtrafiken är nödvändig för att skapa ett miljöanpassat transportsystem. Den är också viktig för att säkerställa tillväxt och ett stort arbetsplatsutbud med goda pendlingsmöjligheter.

I trafiknätsanalysen finns förslag på signalprioritering för busstrafiken.

Åtgärder

Utveckla ett regionalt stombussnät tillsammans med SL.

Regionala busslinjer leds direkt till stationen utan att passera Centralvägen.

Ny effektiv bussterminal byggs vid Upplands Väsby station.

Samordna kollektivtrafiken med biltrafiken och cykeltrafiken, genom infartsparkeringar vid viktiga hållplatser.

Prioritera busstrafiken i trafiksignaler eller med särskilda bussfält och bussgator. Bussarnas framkomlighet övervägs särskilt vid cirkulationsplatser.

Bussarnas fördröjningar i överbelastade korsningar ska följas upp. Detta gäller Glädjens trafikplats med korsningen Stockholmsvägen- Sandavägen, korsningen Mälärvägen- Husarvägen/ Ekebovägen och korsningen Bergskällavägen- Breddenvägen.

Förbättra kollektiva förbindelser mellan stora arbetsplatser och stationen.

Kommunen och SL ska i samarbete anpassa utbudet av kollektivtrafik. Ge förutsättningar för ett organiserat samarbete mellan SL och näringslivet för att skapa attraktiv kollektivtrafik.

Vid planering av nya områden ska möjligheterna till nya kollektivtrafiklösningar utredas, t.ex. spårtaxi.

Nuläge

De största trafikflödena i Upplands Väsby finns på E4 med över 60 000 fordon per dygn norr om Glädjens trafikplats. Vid sidan om E4 är trafikflödet störst på vägnätet som ansluter till Glädjens trafikplats; Mälarvägen, Sandavägen och Vallentunavägen. Här är det tidvis problem med framkomligheten.

Brister finns i tvärförbindelserna till grannkommunerna. Samtidigt vill man i kommunen begränsa regional genomfartstrafik, utan start eller mål i kommunen.

Trafikökningen i omgivningen har under senare år legat på ca 1 % per år på det statliga vägnätet. Vid öppnandet av Norrortsleden, hösten 2008, har belastningen på Väg 268 Vallentunavägen minskat med ca 3 000 f/vmd.

Inom de tätbebyggda delarna har trafikbelastningen varit konstant mellan de mätningar som gjorts år 1999, 2005 och 2008. Undantaget är området kring Bollstanäs och Infra City där nybyggnader tillkommit och biltrafiken ökat.

En förstudie har gjorts för ombyggnad av E4:an till sex körfält norr om Glädjens trafikplats vilket även innebär ombyggnad av trafikplatsen. Dessutom finns en remisshandling avseende förstudie för ombyggnad av Väg 268 Vallentunavägen med ny trafikplats i norra kommundelen.

Kommunens dokument

Bristerna i bilnätet beskrivs såväl i kommunplanen som i trafiknätsanalysen. Kommunplanen lägger vid sidan om de konkreta ombyggnads- och förstärkningsåtgärderna för biltrafiken tyngdpunkten på en utbyggd och förbättrad kollektivtrafik och förstärkning av gång- och cykelvägnätet.

För att separera den regionala trafiken från den lokala och för att möjliggöra en fortsatt utbyggnad av bostäder och arbetsplatser föreslås att bilnätet kompletteras. I kommunplanen pekas på några möjliga förbifarter för att åstadkomma detta.

Mål och inriktning

Huvudgatorna ska ha god framkomlighet särskilt för kollektiv- och nyttotrafik. Lokalgatorna ska anpassas efter de oskyddade trafikanterna.

Vägnätets struktur ska vara öppen, åtkomlig och lätt orienterbar, återvändsgator ska undvikas.

För att nå ett miljöanpassat transportsystem bör samåkning, bilpooler, infartsparkeringar och alternativa drivmedel gynnas.

Indikatormått

Andelen bilresor ska minska från 57 % till 50 % före år 2020, enligt SLs årsstatistik.

Åtgärder

Ta fram en trafikplan. Kommunens vägnät definieras med avseende på olika trafikuppgifter; huvudgata, lokalgata, kollektivtrafik, utryckningstrafik, tunga transporter mm. Krav på näten specificeras. Förutsättningarna för att begränsa den tunga fordonstrafiken genom kommunen studeras.

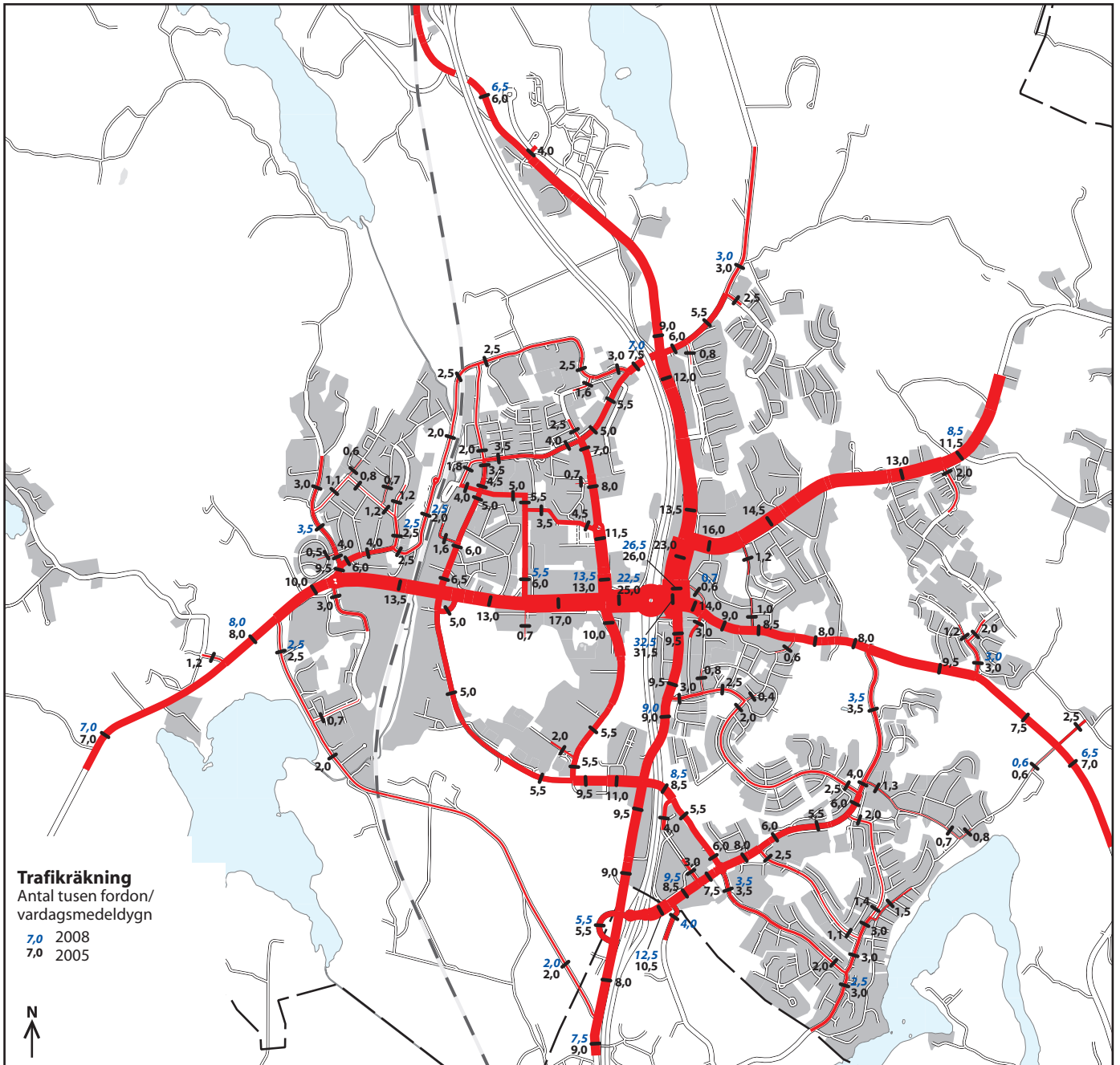
Åtgärdsprogram och åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Hastighetsbegränsning och utformning av gatorna anpassas så att det är tydligt för bilisterna vilken kategori gatorna tillhör.

Inrättande av bilpooler uppmuntras. Infartsparkering och samåkningsplatser ordnas vid större hållplatser resp. knutpunkter i vägnätet. Hjälp för samåkning tillhandahålls via kommunens hemsida.

Kommunen ska i samverkan med arbetsgivare och SL söka verka för förändrade resvanor hos företagets anställda.



Glädjens trafikplats är ibland fullt belastad



Räknade trafikflöden år 2005 och 2008

PARKERING – TRAFIKSLAG

Parkering för cyklar behandlas under cykeltrafik.

Nuläge

Personresor i Upplands Väsby företas till stor del med bil. Både bil och cykel används också för infartsparkering vid kollektivtrafiken. Infartsparkeringen för bil vid Upplands Väsby station är spridd på flera parkeringsanläggningar.

Parkeringssituationen i de centrala delarna av kommunen är på vissa platser ansträngd. I kvarteren längs Centralvägen finns ett behov av ytterligare ca 50 bilplatser för besökande samt ca 100 bilplatser för boende och arbetande.

På de flesta platserna är bilparkering gratis men tidsbegränsad.

Kommunens dokument

I kommunplanen nämns att en parkeringspolicy behöver tas fram. Parkering behandlas inte i trafiknätsanalysen.

I av regeringen beslutat åtgärdsprogram avseende miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar ska kommunerna i Stockholms län bygga nya infartsparkeringar och använda parkeringsavgifter såsom styrande åtgärd.

Mål och inriktning

All boende- och arbetsplatsparkering ska ske på tomtmark. Parkering för boende och besökande ska prioriteras före arbetande.

Parkeringstalen kan behöva begränsas både uppåt och nedåt. Anläggningarna bör inte göras onödigt stora. Samutnyttjande ska eftersträvas men bör inte begränsa tillgången till parkering för boende.

Infartsparkering och samåkning gynnas.

Indikatormått

De allmänna parkeringsplatserna ska under normal vardag inte vara överbelastade, d.v.s. under 85- 90 % beläggning.

Åtgärder

I av regeringen beslutat åtgärdsprogram avseende miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar ska kommunen bygga nya infartsparkeringar och använda parkeringsavgifter såsom styrande åtgärd.

En parkeringstrategi för centrala Väsby tas fram. I strategin bör även infartsparkering ingå.

Parkeringstal för olika delar av Upplands Väsby tas fram.

P-tal för boende dimensioneras så att varje bilinnehavare kan få tillgång till en bilplats. I vissa områden kan månadsavgift för boendeparkering på allmän plats övervägas. Arbetsparkering på allmän mark begränsas. För att begränsa antalet arbetsresor med bil kan även ett maximalt värde på p-talet övervägas.

All infartsparkering till Upplands Väsby station bör lokaliseras till västra sidan av järnvägen.

Infartsparkering och samåkningsplatser ordnas vid större hållplatser resp. knutpunkter i vägnätet, t. ex längs buss 565 till City.

Bilpooler uppmuntras.



All boende- och arbetsplatsparkering ska ske på tomtmark

KOMPLETTERANDE VÄGNÄT FÖR UTRYCKNING OCH GODS- TRAFIKSLAG

Nuläge

För att samhället ska fungera krävs att stora delar av gatunätet går att trafikera med stora fordon. Fastigheter behöver nästan daglig service för t.ex. sophämtning och renoveringsarbete, som kräver materialtransporter och ibland tunga lyft. Därtill behöver räddningstjänsten komma till fastigheterna vid brand eller annan utryckning. Det finns krav på både tillräckligt breda körytor och snabba färdvägar. Dessa krav gör att gatunätet inte alltid kan utformas så snävt och småstadsmässigt som önskas.

Upplands Väsby har ett bra läge för godstransporter med både E4:an och norra stambanan genom kommunen. God transportkvalitet i vägnätet bör bevakas för att vidmakthålla den goda standarden. För flera företag/verksamheter i Upplands Väsby är godstransporter nödvändiga.

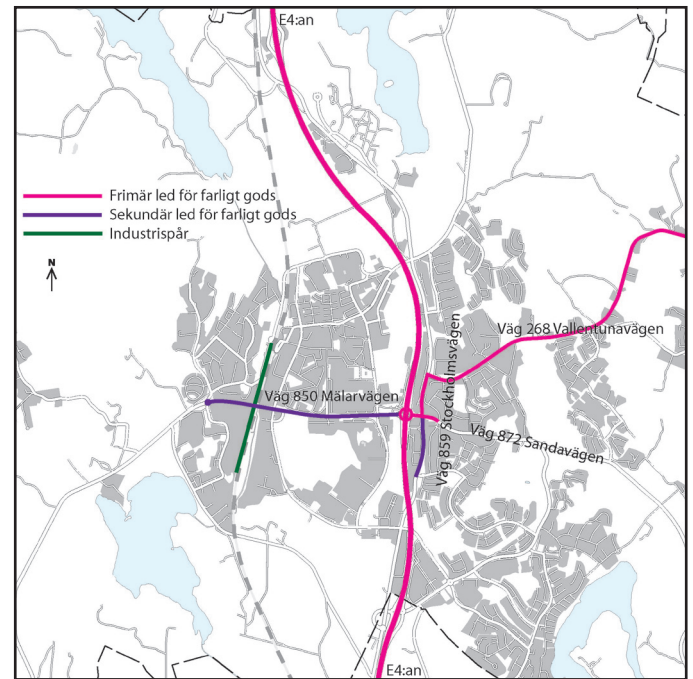
De primära transportvägarna för farligt gods i Väsby utgörs av E4 och Väg 268, Vallentunavägen. De sekundära transportvägarna är Väg 850 Mälarvägen mellan E4 och Runbyrondellen samt Väg 859 Stockholmsvägen mellan E4 och Johanneslunds industriområde. E4 och Stockholmsvägen passerar genom skyddsområdet för Hammarby reservvatten-täkt.

Ett industrispår finns vid Njursta industriområde på västra sidan om stambanan. I kommunens detaljplaneprogram föreslås markanvändningen ändras till infartsparkering. Omlastning från järnväg i detta läge kan ge upphov till tunga transporter i centrala områden varför funktionen bör flyttas till annan plats. Den kan ev. ersättas av kombiterminal i Rosersberg.

Kommunens dokument

Kommunplanen nämner kommunens goda transportläge och att småindustri och lagerverksamhet kan förtätas och utvecklas.

Räddningstjänstens primära utryckningsvägar finns angivna i trafiknätsanalysen.



Rekommenderade leder för farligt gods samt läge för befintligt industrispår

Mål och inriktning

Ett tillräckligt tätt (men inte onödigt tätt) gatunät bevakas för framkomlighet med buss i linjetrafik, godstransporter, utryckningstrafik, tunga transporter, och farligt gods.

Säkerställ att rätt företag lokaliseras på rätt plats.

Indikatormått

Gator tillgängliga för lastbilar definieras.



Godstransporter och utryckningstrafik är viktiga för samhällets funktion

Åtgärder

Kommunen ska utarbeta en handlingsplan för utryckningsvägar. God trafiksäkerhet ska säkras vid normal trafikbelastning samtidigt med god framkomligheten vid utryckning.

Kommunen tar fram en plan som visar hur gods- och varu-transporter ska hanteras. En levande, modern småstadsmiljö kräver att fordonsstorleken begränsas på delar av gatunätet. Behovet av varutransporter bevakas i samband med planläggning och bygglov.

Verksamheter med behov av tunga transporter ska lokaliseras så att transporterna kan ledas på lämpliga gator. I samband med utbyggnad av vägnätet ska kommunen agera för att miljöfarliga och tunga transporter genom tätorten begränsas.

I den fysiska planeringen ska hänsyn tas till en framtida ökning av järnvägstransporter med farligt gods.



Upplands Väsby
kommun