



**TJÄNSTESKRIVELSE**

2019-01-10

Samhällsbyggnadskontoret

Järna Kdn

## Trafikplan Järna

Dnr:

### Sammanfattning av ärendet

Trafikplanen har tagits fram under 2018 och syftar till att belysa och föreslå lösningar på trafikproblemen i Järna. Trafikplanen utgår från kommunens styrande dokument, främst Trafikstrategin, och nationella kunskapsdokument kring främst framkomlighet och trafiksäkerhet. Trafikplanen ska ses som en kvalitetssäkring till tidigare planeringunderlag för trafikplaneringen i Järna och är framtagen av medarbetare med gedigen kunskap om Förutsättningarna i Järna. Trafikplanen är tänkt att fungera som ett kunskapsdokument som kan användas som underlag för den kommunala planeringen och vid kontakter med andra aktörer som SL, Trafikverket etc.

### Beslutsunderlag

Trafikplan Järna

Denna Tjänsteskrivelse

### Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Finansiering av föreslagna åtgärder i trafikplanen hanteras i ordinarie mål&budgetprocess.

### Kontorets/förvaltningens förslag till nämnden:

Besluta att godkänna Trafikplan Järna som vägledande dokument för framtida fysisk planering

Homan Gohari

Samhällsbyggnadsdirektör

Mats Johannesson

Tf Chef Strategi

Handläggare: Mats Johannesson

**Beslutet skickas till**

Akten

Handläggaren

# Trafikplan Järna



Uppdragsnr: 1051979 Version: 1.0  
2018-11-22

**Uppdragsgivare:** Södertälje kommun  
**Uppdragsgivarens kontaktperson:** Mats Johansson  
**Konsult:** Norconsult AB  
**Uppdragsledare:** Stefan Thelander  
**Teknikansvarig:**  
**Handläggare:** Kajsa Ahlström, Marcelo Walter

1.0	2018-11-22	Färdig handling	KA, MW		
0.9	2018-03-09	Utkast	MW		
0.9	2018-02-14	Interngranskning	KA, MW		
0.1	2017-12-20	Utkast	KA, MW		
Version	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt

Detta dokument är framtaget av Norconsult AB som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.



# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>5</b>
1.1	Upplägg	5
1.2	Mål	6
1.3	Styrande dokument	7
1.4	Handböcker	8
<b>2</b>	<b>Nulägesbeskrivning</b>	<b>9</b>
2.1	Förutsättningar	9
2.1.1	Resvanor	10
2.1.2	Målpunkter i Järna	11
2.2	Trafikanalys	12
2.2.1	Gång- och cykeltrafik	12
2.2.2	Kollektivtrafik	16
2.2.3	Biltrafik	18
2.2.4	Gods och tung trafik	19
2.3	Trafiksäkerhet	19
<b>3</b>	<b>Trafikplan</b>	<b>21</b>
3.1	Fyrstegsprincipen	21
3.2	Mobility management	21
3.3	Hållbar stadsplanering	22
3.4	Åtgärdsförslag	23
<b>4</b>	<b>Konsekvensbeskrivning av trafikplanen</b>	<b>28</b>
<b>5</b>	<b>Källor</b>	<b>30</b>

# 1 Inledning

På uppdrag av Södertälje kommun har en trafikplan för Järna i Södertälje kommun tagits fram, då en sådan plan har saknats. Trafikplanen syftar till att beskriva trafiksystemets uppbyggnad och skapa förståelse för hur systemet ser ut idag, samt därefter ta fram fokusområden och förslag för att utveckla transportsystemet mot kommunens mål. Trafikplanen behandlar samtliga färdstätt och verkar för ett mer hållbart transportsystem.

Ungefärlig avgränsning för trafikplanen ses i figuren nedan.



Figur 1. Översikt över Järna (Södertälje kommun, 2018).

## 1.1 Upplägg

Uppdraget med att ta fram en trafikplan har genomförts i dialog med Södertälje kommun. Trafikplanen utgår ifrån TRAST och förslagen har tagits fram i enlighet med fyrstegsprincipen. Trafikplanen inleds med en översikt av de mål och styrande dokument som planen behöver förhålla sig till. Därefter följer en nulägesbeskrivning av förutsättningarna samt trafikanalyser för samtliga trafikslag. Utifrån detta presenteras sedan själva trafikplanen där föreslagna åtgärder beskrivs och trafikplanen avslutas sedan med en konsekvensbeskrivning.



## 1.2 Mål

Det finns globala, nationella, regionala och lokala mål som trafikplanen behöver förhålla sig till. Ett urval av dessa mål presenteras nedan.

### FN:s miljömål Agenda 2030

FN har tagit fram 17 globala mål för hållbar utveckling som alla länder i världen ska arbeta mot. De följande fyra målen anses vara av vikt för arbete med trafikplanen.



### Transportpolitiska mål

I regeringens proposition 2008:09:93 presenteras transportpolitikens mål och dessa antogs av Riksdagen 2009. Målen består av ett övergripande mål, samt ett funktionsmål och hänsynsmål. Mindre justeringar av hänsynsmålet genomfördes i samband med budgetpropositionen (2012/13:1). Nedan presenteras det övergripande målet:

*Transportpolitikens mål är att säkerhetsställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.*

*Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.*

*Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.*

### Nationella miljö kvalitetsmålen

Riksdagen har beslutat om Sveriges miljömål i proposition 2009/10:155 "Svenska miljömål – för ett effektivare miljöarbete". Det övergripande målet är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. 16 nationella miljö kvalitetsmål har tagits fram och i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2010) prioriteras de följande fem målen.



### Södertälje kommun – Miljöprogram

I miljöprogrammet *Södertälje – en hållbar kommun för alla* lyfts följande principer rörande bebyggelse och transporter fram:

- En fortsatt god samhällsutveckling som sker genom hushållning med naturresurser och en långsiktigt hållbar stads- och bebyggelseutveckling.
- En väl utbyggd och hållbar infrastruktur där gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras.
- Att planera och genomföra säkra och miljöanpassade trafikmiljöer vid förskolor och skolor.



### 1.3 Styrande dokument

Styrande dokument som används som underlag för arbetet med denna trafikplan lyfts fram nedan.

#### Översiktsplan 2013–2030, framtid Södertälje

I översiktsplanen anges följande som inriktning för trafikplanering i kommunen:

##### Förbättrad tillgänglighet och hållbar trafik

Planering av infrastruktur och trafik ska ses som ett medel att uppnå övergripande samhällsmål. Tillgängligheten står i fokus för översiktsplanen. Det gäller tillgänglighet till service, kommunikationer, kultur, arbetsplatser och rekreation. Men det gäller även tillgänglighet till områden och byggnader för människor med funktionsnedsättning. Kommunen ska arbeta för att minska biltrafikandelen till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik. För att minska biltrafiken samtidigt som vi bygger fler bostäder och arbetsplatser är det nödvändigt med en medveten samplanering av bostäder, förskolor och skolor, kollektivtrafik och gång- och cykelnät. Kommunen ska också bedriva kommunikativt arbete med syfte att få fler att välja att gå, cykla och åka kollektivt.

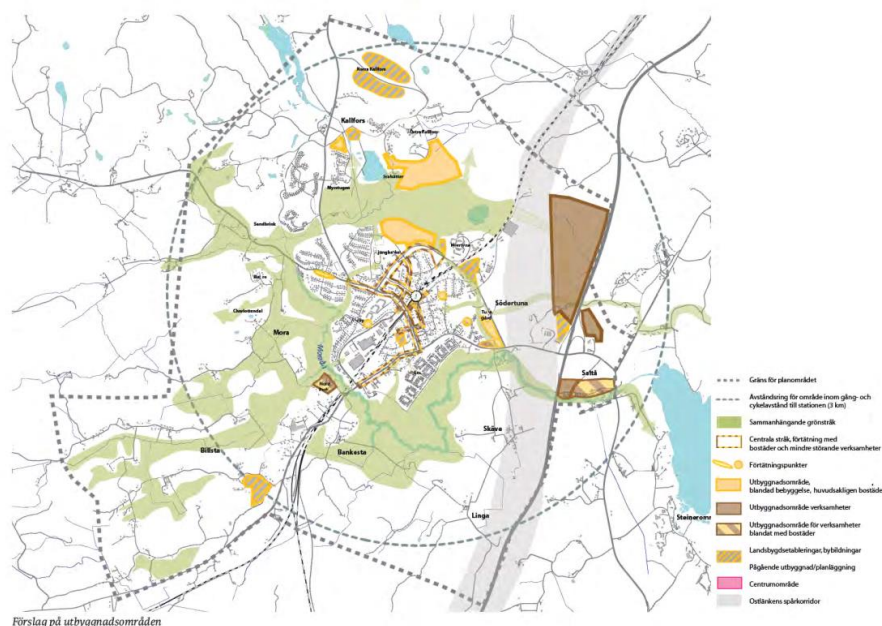
#### Fördjupad översiktsplan för Järna tätort

Visionen för Järna år 2030 är *en kreativ småstad i ekologisk landsbygd*. I den fördjupade översiktsplanen lyfts vikten av att planeringen ska leda till ett hållbart, tillgängligt och säkert transportsystem. Ett urval av de planeringsprinciper som tas upp sammanfattas nedan:

- Exploatering ska lokaliseras i anslutning till god kollektivtrafik.
- Förtätning av tätorten. Tätare bebyggelse och mer stadsmässiga gator i de centrala delarna.
- Sammanhängande trafikstruktur och ett tätt gatunät.
- Gång- och cykeltrafikanter ska prioriteras genom gena, täta, attraktiva, trygga och säkra stråk.
- Alla målpunkter i Järna tätort ska kunna nås med cykel.

Hög befolkningstäthet skapar ett underlag för hög turtäthet i kollektivtrafiken och förtätning möjliggör ett minskat bilberoende. Ett tätt gatunät ger korta avstånd och hög tillgänglighet samt en sammanhållen bebyggelse och möjligheter att uppnå en stadsmässighet.

Framtida utbyggnadsområden i Järna redovisas i figuren nedan.



Figur 2. Förslag på utbyggnadsområden (Södertälje kommun, 2014).

## Trafikstrategi Södertälje

En trafikstrategi med utgångspunkt i översiktsplanen har tagits fram för trafikplaneringen i Södertälje kommun. Trafikstrategin har tagit fasta på följande tre fokusområdena för att uppnå ett framtida trafiksystem som kännetecknas av flexibilitet och enkelhet att växla mellan olika trafikslag.

- Hållbara resmöjligheter.
- Tillgänglighet för alla.
- Attraktiva transporter för näringslivet.

## Rätt fart i Järna tätort

En analys av hastighetsgränser och förslag till hastighetsplan för huvudvägnätet genomfördes 2016. Hastighetsplanen som föreslås och övriga förslag på åtgärder tas i beaktning vid arbetet med trafikplanen.

## Cykelplan 2013

En cykelplan har tagits fram som ett steg i ledet att uppnå kommunens målsättning med att kraftigt öka resandet med kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafiken. I cykelplanen anges följande mål:

- Öka antalet cyklister i Södertälje.
- Förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.
- Utveckla ett sammanhängande och lättöverskådligt cykelvägnät.

## Vägplan väg 57

En vägplan för väg 57 mellan E4 och Gnesta har tagits fram och byggstart är som tidigast planerad till år 2018. Väg 57 ska få en bättre standard samt höjd framkomlighet och trafiksäkerhet. För Järna innebär vägplanen att hastigheten sänks till 40 km/h genom tätorten, utbyggnad av gång- och cykelbanor samt ombyggnad av busshållplatser. Busshållplatserna tillgänglighetsanpassas och hållplats *Eneskolan* flyttas och busshållplats *Kolonivägen* utgår.

Gång- och cykelbanan på norra sidan väg 57 mellan Snickarevägen och Storgatan breddas till 3,5 meter. Mellan Enebstigen och busshållplatsen *Eneskolan* på södra sidan vägen, föreslås en ny gång- och cykelbana på södra sidan av väg 57. Ny gång- och cykelbana föreslås även mellan Storgatan och Tavestavägen med en generell bredd på 3,5 meter men med lokal avsmalning till 2,2 meter vid passage av en fastighet. Ny gång- och cykelbana föreslås på södra sidan av väg 57 mellan Tavestavägen och Floravägen. Enevägens och Åsgatans anslutningar mot väg 57 stängs. Korsningen mellan väg 57 och Storgatan föreslås byggas om.

## 1.4 Handböcker

### TRAST

Under arbetet med trafikplanen har handboken TRAST använts. TRAST har använts vid beskrivning av nuläge samt vid analys och konsekvensbeskrivning.

### Rätt fart i staden

Handboken *Rätt fart i staden* för hastighetsnivåer i en attraktiv stad har använts vid beskrivning av nuläget.

### Teknisk handbok Södertälje

Södertälje kommun har även en teknisk handbok som är under framtagande.

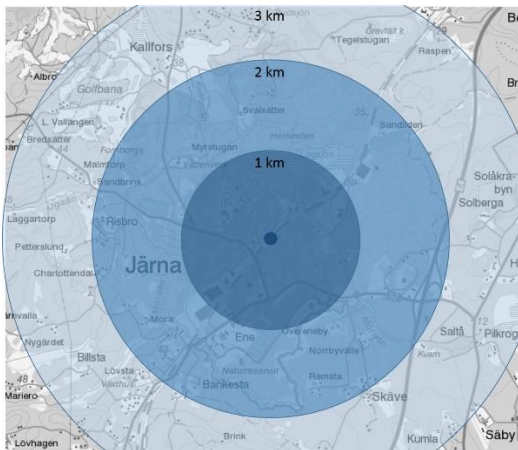
## 2 Nulägesbeskrivning

Förutsättningar presenteras och därefter genomförs en trafikanalys av det befintliga trafiksystemet.

### 2.1 Förutsättningar

Järna är beläget cirka 12 kilometer sydväst om Södertälje och är omgiven av natur. Med goda kommunikationer till en stor arbetsmarknadsregion skapas en attraktiv pendlingsort. Järna tätort (inklusive Kallfors) har cirka 10 000 invånare och cirka 500 aktiva företag.

Mer än hälften av invånarna i Järna tätort bor inom en radie av 1 kilometer från pendelstationen och 95 procent av tätortens befolkning bor inom 2 kilometer från stationen. Detta skapar goda pendlingsmöjligheter till och från Järna, samt goda möjligheter för att resor till och från stationen ska ske till fots eller med cykel.



Figur 3. Avstånd från Järna station (Bakgrundskarta: Södertälje kommun, 2018).

Norr om Järna tätort, cirka 2 kilometer från Järna station, påbörjades under 1990-talet en utbyggnad av Kallfors. Utbyggnaden har resulterat i en glesare ort med bristande förbindelse mellan tätorten och nybyggnationerna i Kallfors.

I den fördjupade översiktsplanen för Järna föreslås förtätning i tätorten. Det finns även planer på en fortsatt utbyggnad av Kallfors norr om Järna. Utbyggnadsområden för verksamheter föreslås längs E4:an och kring Saltå.

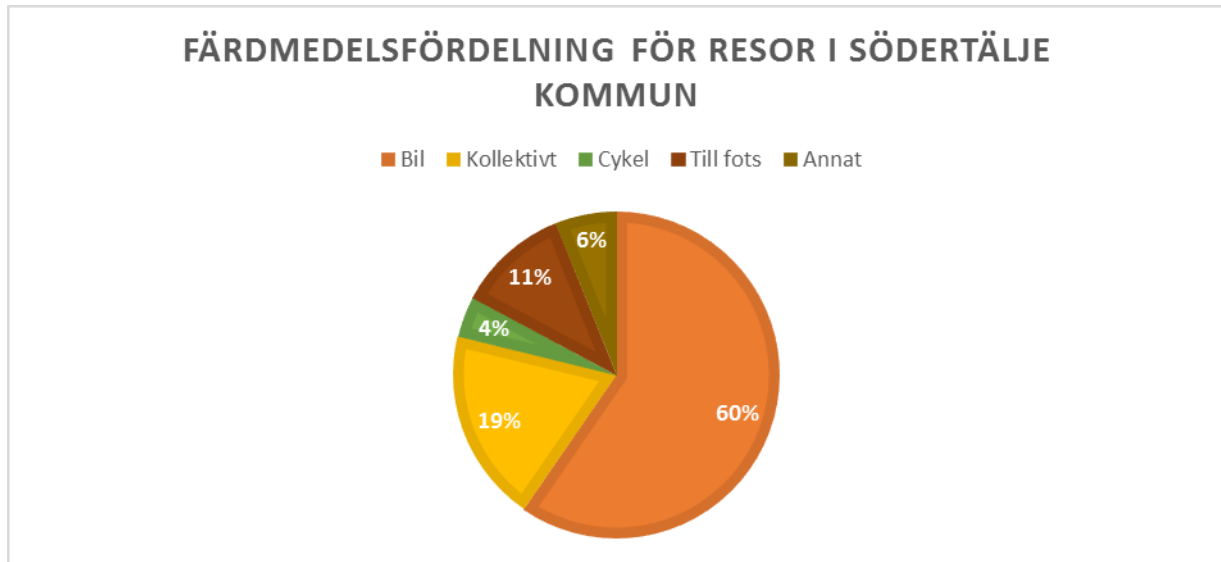
Övergripande infrastruktur kring Järna utgörs av E4:an, Västra Stambanan och riksväg 57. Motorvägen och järnvägen skapar goda förbindelser till centrala Södertälje och Stockholm. Riksväg 57 förbinder Järna med E4:an och skapar kopplingar västerut mot Gnesta och vidare mot Katrineholm.

Järnvägen, väg 57 och Rönnvägen utgör barriärer inom Järna tätort. Det finns endast passager över eller under järnvägen vid Snickarevägen, Storgatan, Järna station och Rönnvägen. Längs väg 57 finns sju markerade passager där fotgängare och cyklister kan passera. Längs Rönnvägen är det på vissa sträckor långt mellan passagera och totalt sett finns det sju markerade passager över vägen. Även Moraån väster om Järna tätort utgör en barriär.

Ostlänken, en ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg, planeras passera sydöst om Järna och kommer utgöra ytterligare en barriär.

## 2.1.1 Resvanor

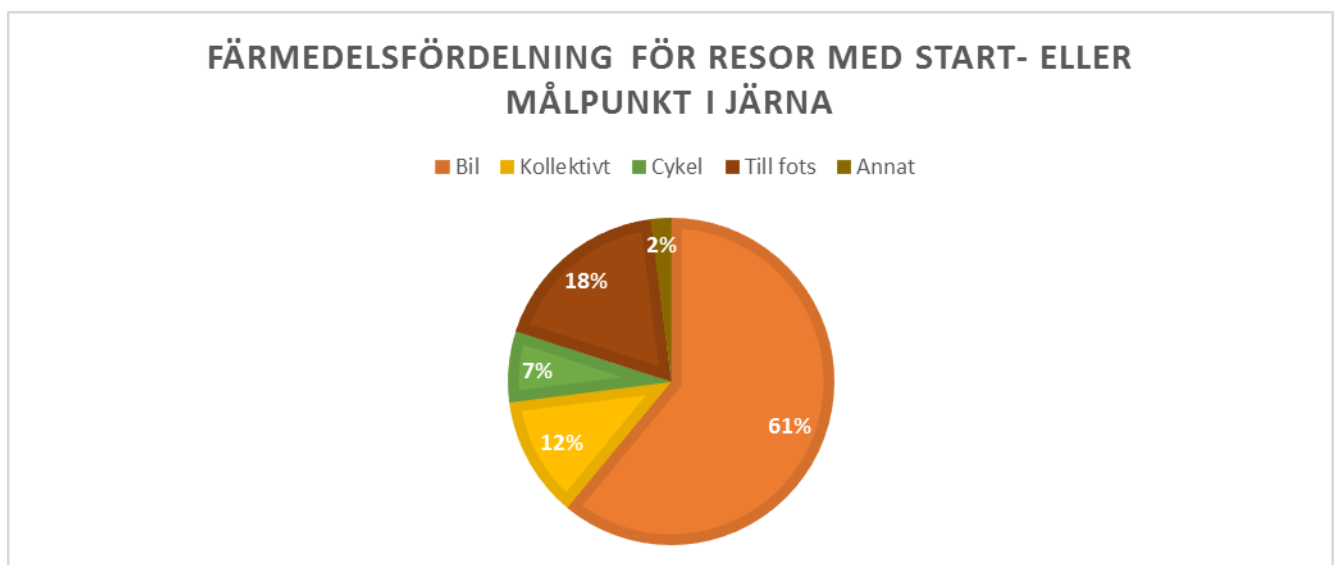
I undersökningen *Resvanor i Stockholms län 2015* (Trafikförvaltningen, 2015) anges färdmedelsfördelningen för invånare i Södertälje kommun. En majoritet av resorna (60 %) sker med bil, följt av kollektivtrafik (19 %), till fots (19 %), annat (6 %) och med cykel (4 %).



Figur 4. Färdmedelsfördelning (genomsnitt för veckan) för boende i Södertälje kommun.

Utifrån resvanundersökningen kan det även utläsas att andelen bilresor är något lägre vid arbetspendling (57%) och högre vid fritidsresor (66%). Den största andelen av resorna som görs sker inom Södertälje kommun (64%). Resvaneundersökningen visade att kvinnor kör bil i mindre utsträckning än vad män gör, särskilt gällande vardagsresor då kvinnor använder bilen i 53 % av alla resor jämfört med 62 % för män. (Trafikförvaltningen, 2015)

Det har även genomförts en resvaneundersökning specifikt för Södertälje kommun (Trivector, 2010). Undersökningen angav följande färdmedelsfördelning för resor inom kommunen med start- eller målpunkt i Järna.



Figur 5. Färdmedelsfördelning för resor inom Södertälje kommun med start- eller målpunkt i Järna.

Pendlingsrelationen för Järna tätort är 42 % inpendling och 58 % utpendling. För pendling inom kommunen med startpunkt i Järna är Scania Norra, Karlhov/Astra/Kvarnberga, Södertälje centrum och Järna tätort de främsta målpunkterna. För inpendling till Järna är de största andelarna ifrån Gnesta, Stockholm och Trosa. För utpendling från Järna är Stockholm den i särklass största målpunkten då närmre 50 procent av de utpendlande har Stockholm som målpunkt. Viss utpendling sker även till Huddinge, Botkyrka och Solna/Sundbyberg. (Trivector, 2010)

Restider samt restidskvot från Järna station till några stora målpunkter i regionen redovisas nedan.

Restid från Järna station						
	Södertälje centrum	Stockholm C	Karolinska institutet	Scania	Astra Zeneca	Huddinge sjukhus
Bil (min)	22-28	45-60	40 - 60	20	22-30	34-50
Kollektivt (min)	25	47	96	32	37	61
<b>Restidskvot</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>	<b>1,9</b>	<b>1,6</b>	<b>1,4</b>	<b>1,5</b>

Restidskvot är ett mått för att bedöma kollektivtrafikens attraktivitet i jämförelse med bilen. En restidskvot på mindre än 1,5 anses acceptabelt för att kollektivtrafiken ska vara attraktiv.

Vid beräkning av restid för kollektivtrafiken har fem minuters restid till Järna station inkluderats samt gångtid till respektive målpunkt. För biltrafiken har gångtiden beräknats till 2 minuter vid start- samt målpunkt. Med en startpunkt längre ifrån Järna station än fem minuters gång- eller cykelväg, kommer kollektivtrafiken att bli mer ofördelaktig än vad som visas i tabellen. Dock är en stor andel av invånarna i Järna bosatta inom fem minuters cykelväg till Järna station. Jämförelsen visar att kollektivtrafiken i många fall är konkurrenskraftig gentemot bilen. För tvärförbindelser från Järna till Huddinge eller Trosa är restidskvoterna betydligt högre och kollektivtrafiken är bristande i tvärförbindelserna.

## 2.1.2 Målpunkter i Järna

Viktiga målpunkter i Järna tätort innefattar bland annat järnvägsstationen, centrum, förskolor, skolor, arbetsområden och rekreation. En översiktlig bild över var målpunkterna är lokaliserade ses nedan.

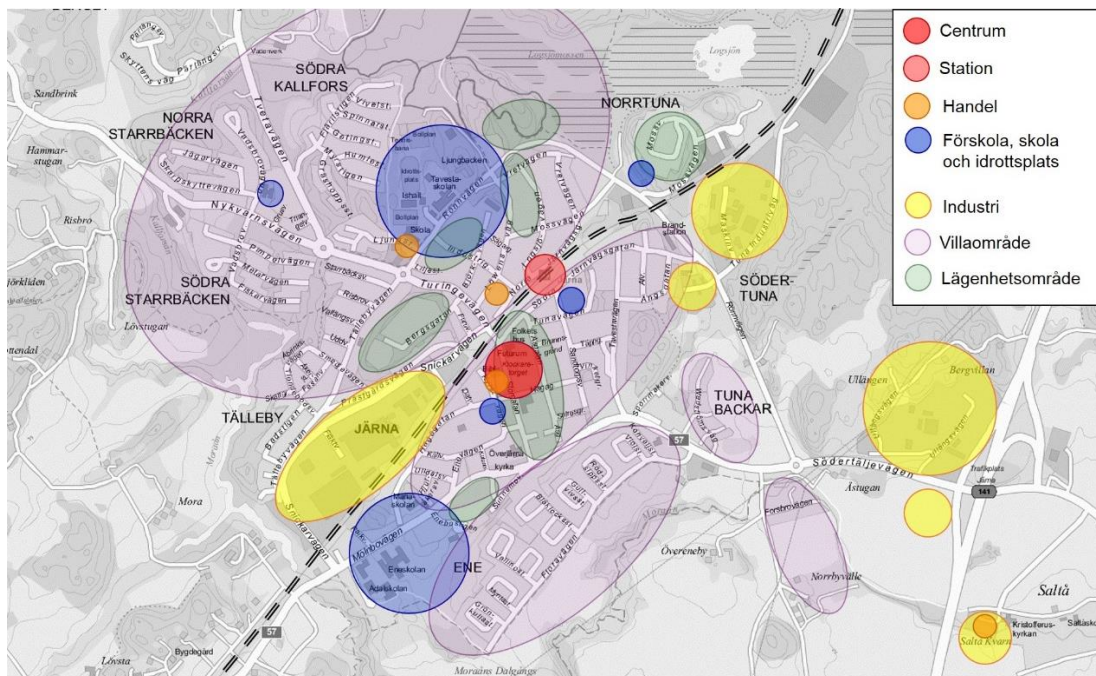


Figur 6. Målpunkter (Södertälje kommun, 2018).



Längs Rönnvägen finns det ett flertal förskolor och grundskolor samt rekreation i form av Ljungbackens idrottsvall. Även längs Mölnbovägen (riksväg 57) finns en ansamling av förskola och grundskolor.

Järna tätort kan översiktligt delas in i olika funktionsområden enligt figuren nedan.



Figur 7. Översiktlig områdesindelning för tätorten (Bakgrundskarta: Södertälje kommun, 2018).

Järna centrum är beläget kring Storgatan mellan korsning med Hagagatan och Södra Järnväggsgatan och i centrum finns ett flertal butiker och restauranger. Övrig handel är framförallt livsmedelsbutiker och dessa är något mer utspridda. Det finns även ett antal industriområden i Järna. Mestadels av bebyggelsen i tätorten är bostäder och framförallt i formen av villabebyggelse. Längs Billstavägen finns även två ridskolor.

## 2.2 Trafikanalys

Det befintliga trafiknätet analyseras och beskrivs för respektive färdmedel.

### 2.2.1 Gång- och cykeltrafik

#### Gång

Gångnätet i Järna består av trottoarer, gångbanor, gång- och cykelvägar, mindre parkvägar samt gångfartsområdet i centrum.

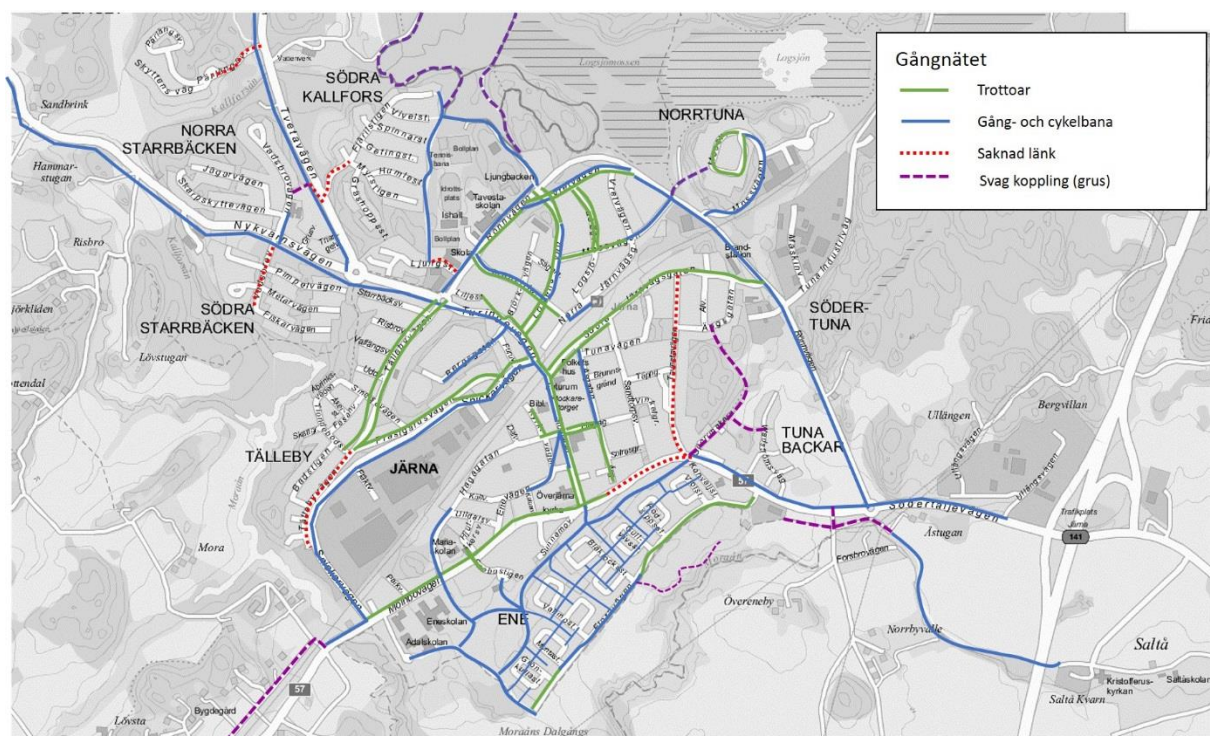
Längs Storgatan i centrum finns ett starkt gångstråk. Utmed gatan finns målpunkter i form av butiker och service, vilket innebär att fotgängarnas anspråk att korsa gatan är högt. Butikerna och servicen är till stor del centrerad kring Klockaretorget och där underlättas fotgängarnas anspråk på att korsa gatan genom det gångfartsområde som införts. Storgatan i norrgående riktning leder till Järna station och denna sträckning är en viktig koppling. Kring Järna station är dock gångnätets kontinuitet bristande då fotgängarna behöver korsa ett flertal gator och utfarter. Södertälje kommun ser över utformningen kring Järna station och dessa brister förväntas åtgärdas vid ny utformning.

Längs Rönnvägen finns en ansamling av skolor på norra sidan vägen vilket gör detta till ett starkt gångstråk där kraven på trygghet och trafiksäkerhet är höga. Gång- och cykelbana finns endast på den norra sidan av Rönnvägen, vilket kan anses tillräckligt då målpunkterna är belägna på den norra sidan.

Det saknas koppling i gångnätet längs Södertäljevägen (riksväg 57) mellan korsning med Storgatan och Tavestavägen, vilket föreslås åtgärdas i vägplanen för väg 57. Det saknas även en gångbana längs Prästgårdsvägen och Ljungstigen vilket skapar en brist i nätet. Pärilångsvägen, Vadsbrovägen och Fjärilstigen är gator in till bostadsområden som saknar trottoar.

Tavestavägen saknar idag trottoar eller gångbana och för att få ett genare gångnät hade en koppling där krävts. Det saknas även förbindelser i gångnätet över Moraån, vilket förstärker åns barriäreffekt.

I övrigt är gångnätet sammanhängande och väl utbyggt. De korta avstånden inom Järna tätort skapar goda förutsättningar för ökat resande till fots och med cykel.



Figur 8. Befintligt gångnät (Bakgrundskarta: Södertälje kommun, 2018).

Gångnätet erbjuder få möjligheter till vila i form av bänkar längs med gångstråken. Kring centrum på Storgatan finns bänkar, men överlag är möjligheterna mycket bristfälliga. Även tillgänglighetsanpassning är bristande då nivåskillnader inte alltid är utjämnade vid gångpassager. Vissa smala trottoarer kan också innebära hinder för framkomlighet med till exempel en rullstol.

## Cykel

Cykelnätet i Järna består av cykelväg på asfalt och grus samt cykling i körbana i blandtrafik. På gång- och cykelbanorna finns ingen separering mellan cyklister och fotgängare.

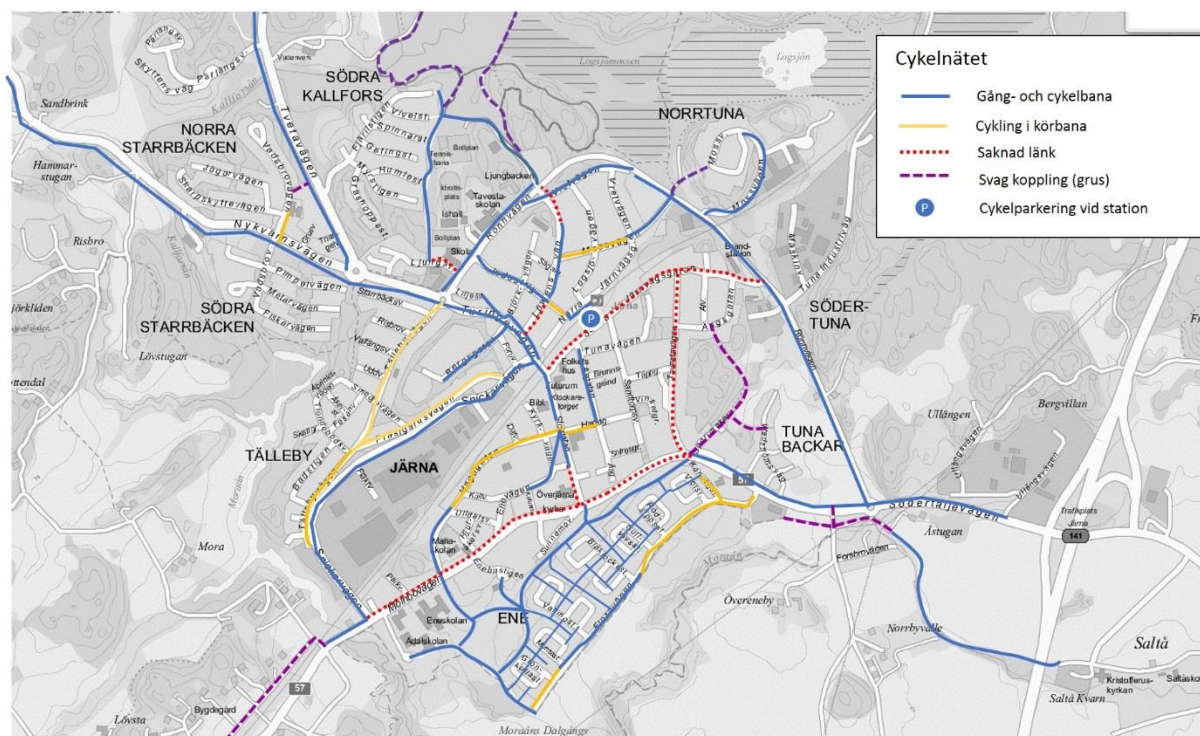
För att cykeltrafiken ska vara attraktiv och konkurrenskraftig krävs ett sammanhängande, lättöverskådligt, säkert och tryggt nät. Avstånd, restid och genhet är några av de viktigaste faktorerna för att cykeltrafiken ska vara konkurrenskraftig. Restidskvoten mellan cykel och bil bör vara cirka 1,5 vilket uppfylls vid de flesta resor inom Järna tätort. Restidskvoten vid resor mellan Järna tätort och Östra Kallfors är däremot höga vilket innebär att cykeln har svårt att konkurrera med bilen.



Cykelnätets transportkvalitet kan mätas både genom fysiska mått (restid, genhet, lutning) och genom att beskriva användningen (flöden, andel som cyklar, restidskvoter, frihet från barriärer). Restid och genhet är överlag fullt acceptabelt, bortsett från saknade kopplingar i nätet och förbindelse mellan tätorten och Kallfors. Lutningen på cykelbanorna är acceptabel. Vad gäller användningen så är andelen resor som sker med cykel i Södertälje kommunen omkring länssnittet, men för resor som har start- eller målpunkt i Järna finns det stort utrymme för förbättring.

Många cykelbanor i nätet är väldigt smala vilket ger en försämrad standard i nätet och försvårar möten. Cykling i körbana förekommer dessutom på ett flertal platser vilket även det sänker nätets standard och minskar trafiksäkerheten.

I kartan nedan visas befintligt cykelnät och brister i nätet har identifierats.



Figur 9. Befintligt cykelnät (Bakgrundskarta: Södertälje kommun, 2018).

Cykelnätet saknar kopplingar längs Södertäljevägen (riksväg 57) mellan korsning med Storgatan och Tavestavägen. Denna sträckning anses tillhöra cykeltrafikens huvudnät och är väsentlig för att skapa ett sammanhängande nät. I vägplanen för väg 57 föreslås en gång- och cykelbana på denna sträckning så det beräknas åtgärdas.

I södra delen av Storgatan mellan väg 57 och Enevägen sker cykling i blandtrafik vilket ses som en bristande länk då Storgatan anses tillhöra huvudnätet.

Det saknas även en god koppling i cykelnätet längs Södra Järnväggsgatan där cyklister måste färdas i blandtrafik. Eftersom flödet på Södra Järnväggsgatan är relativt högt och samtliga fyra busslinjer trafikerar gatan, finns det god grund för att se över möjlighet att anlägga en cykelbana.

Även Tavestavägen hade gynnats av en cykelväg för att skapa genare kopplingar. Det saknas även förbindelser i cykelnätet över Moraån vilket förstärker åns barriäreffekt.

Möjlighet att cykla mellan Södertälje och Järna är idag bristfällig och cyklister är hänvisade till cykling i blandtrafik längs väg 515 eller 525 där hastighetsbegränsningen är 70 kilometer i timmen.

Cykelparkering vid busshållplatser är bristfällig vilket försvårar för växling mellan olika trafikslag. Cykelparkering finns både norr och söder om Järna station.

Ett huvudnät för cykeltrafiken i Järna har utsetts och illustreras i figuren nedan. Huvudnätet är inte utpekade av kommunen utan det är en bedömning av vilka cykelvägar som bör ingå i ett huvudnät och därmed bör högre krav på framkomlighet ställas på dessa sträckor.



Figur 10. Huvudnät för cykeltrafiken (Bakgrundskarta: Södertälje kommun, 2018).

Enligt TRAST bör ett huvudnätet för cykel utformas för att medge en färdhastighet på 30 km/h samt god komfort. Beläggningen bör vara jämn samt att branta backar och tvära kurvor bör då det är möjligt undvikas. För lokalnätet bör en färdhastighet på 15-20 km/h medges och alternativ till branta backar bör finnas. För huvudnätet bedöms kraven vara uppfyllda när den saknade länken längs väg 57 är åtgärdad.

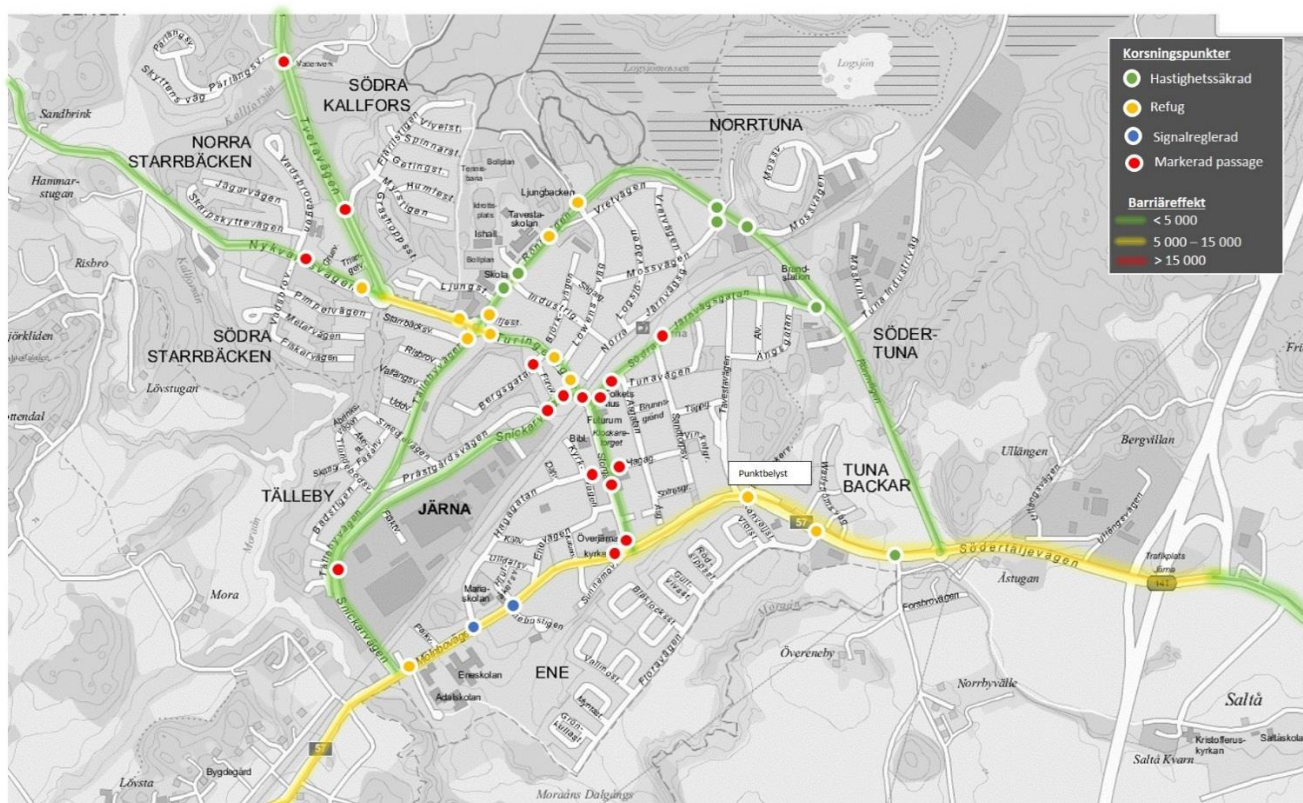
## Passager

Samtliga markerade gång- och cykelpassager i området har analyserats och bedömts. Passagerna har bedömts utifrån vad det finns för trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder i respektive punkt. Bedömningen har gjorts med grön, gul och röd standard. Grön innebär en säkrad korsningspunkt, gul innebär att åtgärd i form av refug finns, men punkten kan inte anses hastighetssäkrad och röd korsningspunkt innebär att ingen åtgärd finns. Signalreglerade passager är även särskilt utmarkerade. En bedömning av en passage med grön standard innebär att passagen kan anses vara hastighetssäkrad till 30 km/h.

Gatorna och biltrafikens barriäreffekt gentemot cykeltrafiken har också bedömts enligt TRAST. Barriäreffekten ökar med antalet fordon per dygn på gatan efter cyklisternas passage då försvåras. Även här återfinns grön, gul och röd standard som är indelat efter gatans årsdygnstrafik angivet i fordon per dygn.

Det finns även ett flertal omarkerade passager i området som inte tas upp. Med omarkerade passager menas punkter där ett anspråk för gång- och cykeltrafikanter att korsa biltrafiken finns, men ingen markerade passage är anordnad.





Figur 11. Bedömda gång- och cykelpassager (Bakgrundskarta: Södertälje kommun, 2018).

Passager över väg 57, Rönnvägen, Snickarevägen, Turingevägen, Nykvarnsvägen och Tvetavägen bedöms ha särskilt låg kvalitet. Samtliga av dessa vägar är en del utav huvudnätet för biltrafik och hastigheten på dessa vägar är således högre (40 km/h till 50 km/h) jämfört med lokalnätet där hastighetsbegränsningen är 30 km/h. Anspråket på att korsa riksväg 57 är stort då flera viktiga målpunkter såsom skolor och förskola ligger längs med vägen.

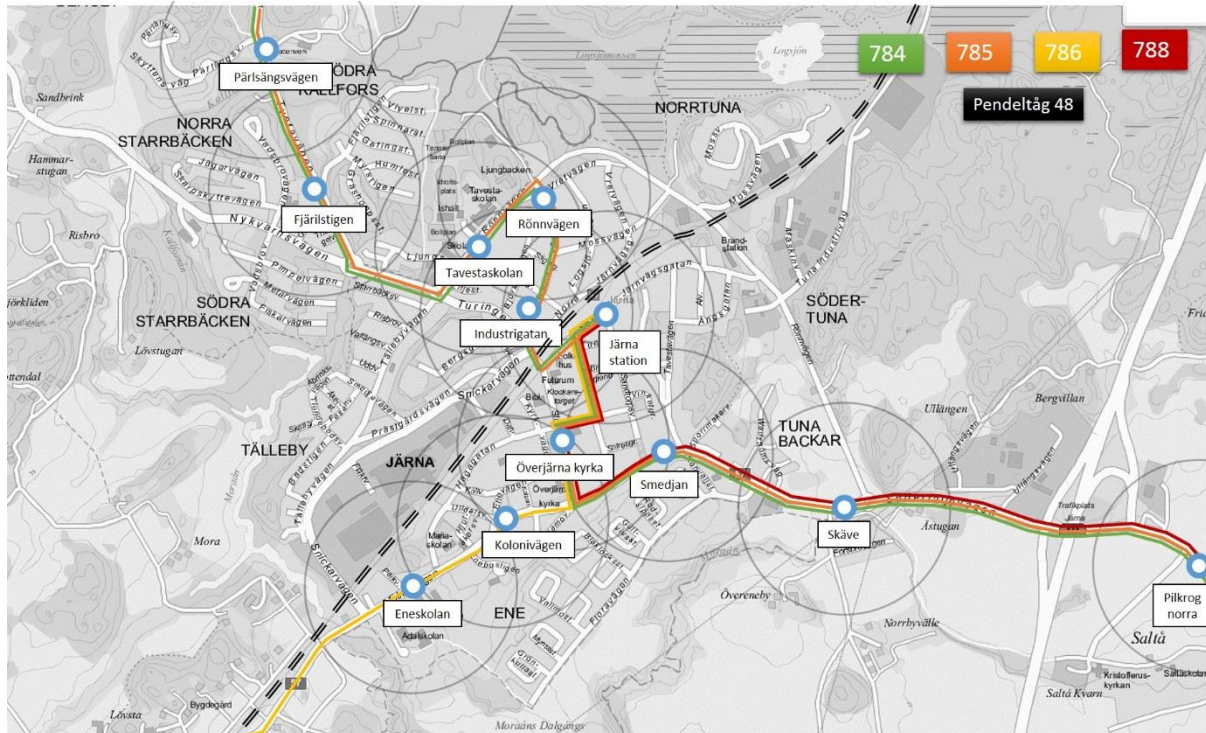
Korsningen mellan väg 57 och Storgatan är mycket stor och skapar en trafiksituation där det är svårt att få en överblick. Sikten är även delvis skynd på grund av ett backkrön och flera trafiköar skapar en lång passage för fotgängare.

Den största barriäreffekten återfinns på väg 57 där trafikflödet enligt Trafikverkets mätningar är omkring 6 500 fordon/dyn i väster om Storgatan och omkring 9 600 fordon per dygn öster om Storgatan. Turingevägen mellan Tvetavägen och Rönnvägen utgör också en barriär och trafikflödet på den sträckan är omkring 7 200 fordon per dygn enligt Södertäljes kommuns trafikmätningar. I övrigt orsakar biltrafiken en mindre barriär för gång- och cykeltrafiken.

## 2.2.2 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Järna utgörs av pendeltåg samt fyra SL busslinjer. Pendeltåget går mellan Gnesta – Södertälje – Stockholm City. Turtätheten är 2 gånger i timmen i pendlingstid och en gång i timmen annars på vardagar. Under helger är turtätheten cirka en gång varannan timme. Pendeltågen avgår med en högre turtäthet från Södertälje centrum samt Södertälje hamn och möjlighet finns att ta sig med buss från Järna till Södertälje och därifrån ta tåg vidare. Busslinje 784 och 785 körs mellan Norrvrå/Mörkö-Hölö-Järna-Södertälje centrum. Linjerna 784 och 785 (inklusive expresslinjer) är anpassade efter pendeltågens avgångstider till/från Stockholm C vid Järna station (vardagar) och Södertälje centrum (vardagar och helger).

Buslinje 786 körs mellan Gnesta busstation - Järna station och är anpassad till pendeltåg till/från Stockholm vid Järna station under vardagar och under helger anpassade till buslinje 788. Buslinje 788 körs mellan Järna station - Södertälje centrum och är anpassad till pendeltåg till/från Stockholm vid Södertälje hamn.

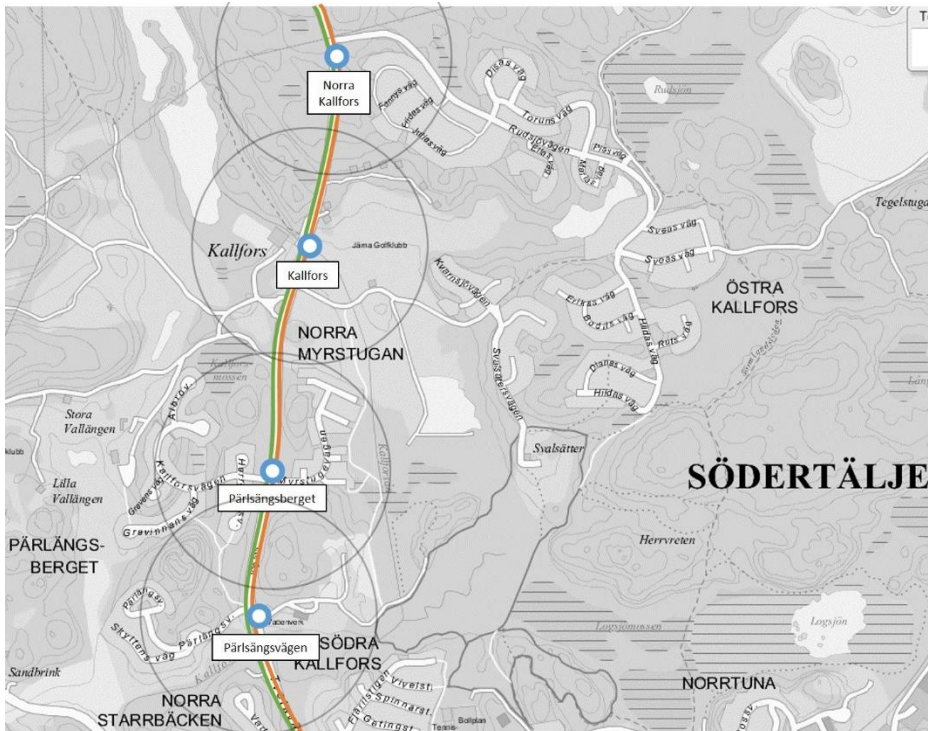


Figur 12. Busshållplatser och linjer (Bakgrundskarta: Södertälje kommun, 2018). Kring samtliga busshållplatser är en radi på 400 meter markerad.

Busstrafiken kör idag via Hagagatan och Åsvägen för att undvika gångfartsområdet på Storgatan och vid angöring till Järna station måste bussarna vända på vändplatsen öster om hållplatsen. Detta ökar busstrafikens restid och minskar således dess attraktivitet.

Samtliga hållplatser i figuren ovan har markerats med ett upptagningsområde med en radi på 400 m, vilket visar att stora delar av tätorten täcks av det befintliga kollektivtrafiknätet. Gångavstånden är längre från bebyggelse i Tälleby samt Norrtuna där avstånden till hållplats överstiger 400 meter.





Figur 13. Busshållplatser och linjer i Kallfors (Bakgrundskarta: Södertälje kommun, 2018). Kring samtliga busshållplatser är en radie på 400 meter markerad.

I Östra Kallfors är gångavstånden till busshållplatser långt över 400 meter. Områden som har bristande anslutning till kollektivtrafik tenderar att generera många bilresor.

I vägplanen för väg 57 ingår tillgänglighetsanpassning av busshållplatserna längs väg 57, men tillgänglighet på övriga busshållplatser i Järna bör ses över.

Ostlänken, en ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping, är planerad och beräknas vara färdigställd år 2033-2035. Järnvägen kommer att passera söder om Järna och ansluta till befintlig järnväg vid Gerstaberget norr om Järna. Ostlänken kommer att utgöra ytterligare en barriär för Järna. Överflyttningen av snabba persontåg till Ostlänken kan komma att innebära mer plats för godståg och regional persontrafik på Södra och Västra stambanan.

### 2.2.3 Biltrafik

Huvudnätet för biltrafik utgörs av E4:an, väg 57, Rönnvägen, Turingevägen, Nykvarnsvägen, Tvetavägen, Storgatan och delar av Södra Järnvägsgatan. Tre större uppsamlingsgator har även identifierats: Tällebyvägen, Floravägen samt Fjärilstigen. Övriga gator tillhör lokalnätet.

Hastighetsgränsen är 30 km/h på lokalgator och uppsamlingsgator. På övriga gator i tätorten varierar hastigheten mellan 40 och 50 km/h.

Utanför tätortsgränsen höjs hastigheten på Nykvarnsvägen till 70 km/h. Nykvarnsvägen har ett flertal brister med farliga tomtutfarer och utfarerna som har dålig sikt i kombination med den höga hastigheten skulle kunna resultera i att allvarliga olyckor inträffar.

I centrum har en sträckning av Storgatan gjorts om till ett gångfartsområde, vilket förbättrar trafiksäkerheten och tillgängligheten för fotgängare och cyklister samt skapar goda möjligheter för ett attraktivt och levande centrum. Det är därmed önskvärt med låg genomfartstrafik på Storgatan. Enligt trafikmätningar år 2015 från Södertälje kommun hade Storgatan ett flöde på 2 700 fordon per vardagsdygn.



Figur 14. Huvudnät för biltrafik (Bakgrundskarta: Södertälje kommun, 2018).

Parkering i Järna centrum finns längs Storgatan, på en parkeringsplats bakom livsmedelsbutik i Köpcenter Järna samt på en parkeringsplats på Klockaretorget. Vid Järna station finns en infartsparkering på södra sidan av järnvägen men ingen parkering norr om.

## 2.2.4 Gods och tung trafik

Tung trafik och godstrafik trafikerar främst huvudnätet för fordonstrafiken i Järna och riksväg 57 är den enda väg i området som klassas som en led för farligt gods.

Industriområdet vid Norrtuna i nordöst är den enskilt största målpunkten i Järna för godstrafik. Trafiken dit kommer främst från E4 via Rönnvägen. Återvinningsanläggningen Tveta alstrar en del tung trafik från E4 och riksväg 57 som kör igenom samhället. I Järna finns det även viss genomfartstrafik från E4 i söder och från E20 i norr i och med att det kan finnas en risk för smittrafik mellan E4 och E20 som går igenom Järna eftersom den vägen är kortare än via Södertälje och trafikplats Saltskog.

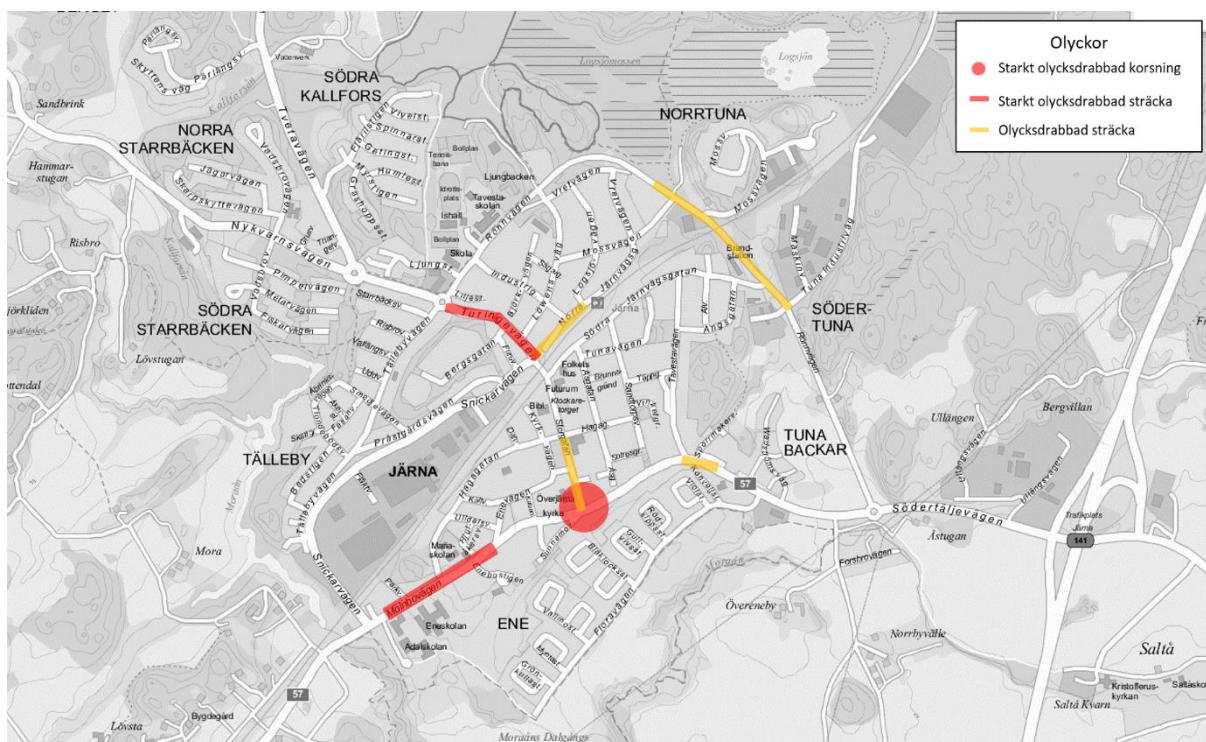
Utifrån trafikmätningar från Södertälje kommun har den största andelen tung trafik uppmätts på Rönnvägen, Snickarevägen, Södra Järnvägsgatan och Nykvarnsvägen där den tunga trafiken i snitt utgör mer än 8 procent av trafiken.

Det finns inget utpekade nät för räddningstjänsten i Järna utan de tar alltid den snabbaste väg igenom tätorten.

## 2.3 Trafiksäkerhet

Mellan 2012 och 2017 inträffade det 68 stycken rapporterade olyckor i Järna tätort inklusive Kallfors. En majoritet av de rapporterade olyckorna är lindriga. Den vanligaste olyckan som rapporterats sker mellan två motorfordon, följt av singelolycka-cykel och därefter singelolycka-personbil. I figuren nedan ses en analys av vilka korsningar och sträckor som är särskilt olycksdrabbade.





Figur 15. Olycksbedömning år 2012-2017 utifrån STRADA (Bakgrundskarta: Södertälje kommun, 2018).

Korsningen mellan riksväg 57 och Storgatan är olycksdrabbad och olyckstypen i korsningen är varierande. I ett flertal av olyckorna var personbilar inblandade ibland annat upphinnande- och avsvängningsolyckor men även i kollision med oskyddade trafikanter.

Längs väg 57, Mölnbovägen, utanför Eneskolan och Mariaskolan har det inträffat ett flertal olyckor däribland upphinnandeolyckor och olyckor med oskyddade trafikanter vid signalreglerade övergångsställen. Signalreglerade övergångsställen kan inge en falsk trygghet åt både oskyddade trafikanter och motorfordonstrafikanter. De oskyddade trafikanterna förväntar sig en fri och säker passage då de har grönt och är därför inte lika uppmärksamma som vid en icke-signalreglerad passage. Liknande resonemang gäller för motorfordonstrafikanterna som inte förväntar sig att gång- eller cykeltrafikanter ska passera då motorfordonstrafiken har grönt. De signalreglerade övergångsställena utanför skolorna har inga hastighetsåtgärder för att säkra passagerna.

Turingevägen, söder om Rönnvägen, har också varit olycksdrabbad av bland annat olycka mellan personbilar i korsning, samt påkörd fotgängare och mopedist.

I kurvan på Södertäljevägen vid Turingevägen har ett mindre antal olyckor inträffat däribland en olycka vid ett markerat övergångsställe samt olyckor mellan motorfordon.

Längs Storgatan har det inträffat ett antal mindre allvarliga singelolyckor med fotgängare och cyklister. Även kring järnvägsstationen har det inträffat ett antal singelolyckor.

De korsningarna och sträckor som är särskilt olycksdrabbade tillhör biltrafikens huvudnät.



## 3 Trafikplan

*Planeringsprinciper och åtgärdsförslag för trafikplaneringen i Järna presenteras under detta avsnitt.*

### 3.1 Fyrstegsprincipen

Samtliga förslag i trafikplanen bearbetas enligt fyrstegsprincipen.

#### 1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

#### 2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen

#### 3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

#### 4. Bygg nytt

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

### 3.2 Mobility management

Beteendepåverkan är en viktig del i att uppnå ett hållbart transportsystem. Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityd och beteende. Mobility management syftar till att påverka efterfrågan och inte utbudet. Det finns en stor mängd mobility management åtgärder som kan genomföras och här lyfts ett urval av tänkbara åtgärder.

Samarbetet mellan kommunen och de fem största arbetsgivarna för att öka andelen hållbara transporter bör fortsätta och på sikt utökas till att omfatta fler arbetsgivare. Kommunen som arbetsgivare bör också sätta stort fokus på att uppmuntra sina anställda att genomföra sina arbetsresor på ett hållbart sätt och på så sätt fungera som en förebild.

Information och kampanjer till invånare om hållbart resande är också en viktig del. Invånarna bör informeras om cykelvägnätet i Järna, kollektivtrafiken, pendelparkeringen och andra möjligheter till hållbart resande. Information är första steget i att skapa en beteendeförändring och att informera invånarna om vilka möjligheter de har för att resa hållbart är en god start. Information kan utformas med fokus på olika incitament som till exempel ekonomiska vinster, miljövinster eller hälsovinster med att resa hållbart. Aktiviteter för att främja hållbara transporter kan också tänkas anordnas av kommunen.

Kommunen kan även främja samåkning genom att underlätta för samordning av samåkningsresor genom till exempel forum och information.

Information som riktar sig till förskolor och skolor om fördelarna med att barnen går eller cyklar dit bör också inkluderas i mobility management arbetet. Om fler föräldrar går eller cyklar till skolan med sina barn så minskas biltrafiken kring skolan och en mer trafiksäker miljö skapas.

Vid nyexploatering finns stora chanser att påverka de boendes resebeteenden. I kommunens parkeringsstrategi finns möjlighet till flexibla parkeringstal om exploitören erbjuder mobilitetsåtgärder som underlättar för de boende att klara sig utan bil. Incitament som medlemskap i bilpool, kollektivtrafikkort och attraktiv cykelparkering är exempel på vad som kan erbjudas.

För att kunna utveckla arbetet bör en mobility management plan tas fram.











### 3.3 Hållbar stadsplanering

All stads- och trafikplanering i Järna bör sträva efter att skapa goda förutsättningar för ett hållbart samhälle. Bebyggelse bör planeras och lokaliseras så att bebyggelsen blir transportsnål genom att planera för en tät och funktionsblandad stad. Avstånden mellan målpunkter blir då mindre vilket skapar större möjligheter för resor med gång och cykel, samt ett bra underlag för kollektivtrafiken. I översiktsplanen är det fastslaget att ny bebyggelse bör lokaliseras genom förtätning och genom att knyta samman stadsdelar. Att förtäta samt växa ihop Järna med Kallfors bör därför prioriteras vid exploatering.

Hög bebyggelsetäthet bidrar till att stärka kollektivtrafikens potential, bland annat genom att befolkningsunderlaget blir större och avstånden till effektiv kollektivtrafik blir mindre. Funktionsblandning bidrar till att avstånden mellan önskvärda målpunkter blir mindre vilket innebär att gång och cykel får en större potential.

I *Södertäljes kommuns Trafikstrategi* lyfts möjligheten att i detaljplaner och bygglov påverka förutsättningarna för hållbart resande genom till exempel bredd och dragning av gång- och cykelbanor samt gestaltning av fastigheter och dess innehåll.

I trafikstrategin lyfts även att gaturummet behöver omorganiseras för att skapa ytor där människor vill vistas och röra sig. Trafikplanering bör ske på ett sätt som gynnar sociala kontakter, se illustrationen nedan. Om trafiken planeras utan funktionsmässiga överlapp upplevs en minskning av stadslivet och mänskliga kontakter minskar.

Forhållanden som förhindrar social kontakt	Forhållanden som förmedlar social kontakt
<p>Åtskillnad</p> 	<p>Samling/överlappning</p> 
<p>Långa avstånd</p> 	<p>Små avstånd</p> 
<p>För höga hastigheter</p> 	<p>Låga hastigheter</p> 
<p>Nivåskillnader</p> 	<p>Inga nivåskillnader</p> 
<p>Bristande rumslig orientering</p> 	<p>God rumslig orientering</p> 

Figur 16. Social kontakt i stadsplanering (Illustration från TRAST. Trafikverket och SKL, 2015).

För att skapa en trivsamt stad är det av stor vikt att all stadsplanering sker med människan i fokus och att medvetna beslut tas för att skapa möjlighet till sociala kontakter.

### 3.4 Åtgärdsförslag

I detta avsnitt konkretiseras de åtgärder som föreslås genomföras för att förbättra transportnätet i Järna. Åtgärderna fokuserar på att bidra till ett hållbart transportnät samt ökad trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet och genhet i nätet. De länkar och korsningspunkter som inte håller önskad standard pekas ut och förslag på förbättringar och åtgärder presenteras.

Åtgärderna presenteras för ett trafikslag i taget.

#### Gångtrafik

Det är av stor vikt att gångtrafiken beaktas och behandlas som ett eget trafikslag och inte klumpas ihop med cykeltrafiken. Fotgängare har helt andra krav på utformning än vad en cyklist har och därför är det viktigt att särskilja dessa.

Det finns en cykelplan men saknas en gångplan i Södertälje kommun och det föreslås därför att en sådan plan upprättas. Gångplanen skulle kunna ha utgångspunkt i Södertälje tätort och sedan en fördjupning för samtliga tätorter i kommunen. Gångplanen bör undersöka gångnätets kvalitet närmare samt inkludera ett upplevelseperspektiv för att undersöka hur olika grupper upplever gångnätet. Barn, äldre och arbetspendlare ställer helt olika krav på trafiksystemets utformning och detta bör tas hänsyn till.

Gångnätet i Järna är idag inte tillgänglighetsanpassat då vissa trottoarer är väldigt smala och en stor andel av passagerarna inte är anpassade. Gångbanor och trottoarer som är smala bör om möjligt breddas samt beläggnings- och jämnheten på gångnätet bör ses över. Det saknas möjligheter till vila i form av bänkar längs med gångstråken och detta bör åtgärdas.

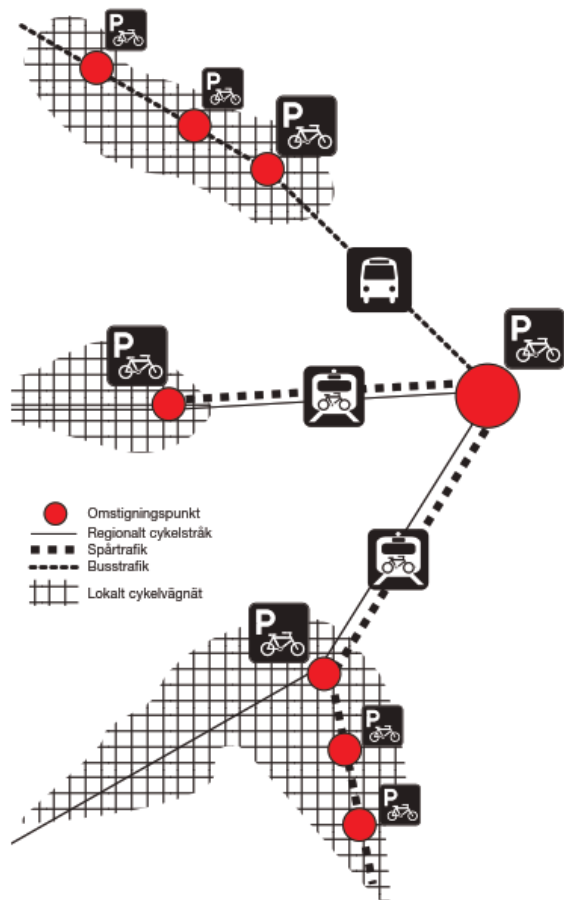
Den upplevda tryggheten för gångtrafikanter bör undersökas för att få en uppfattning om platser och stråk som upplevs som otrygga. Trygghetsvandringar kan genomföras för att utvärdera tryggheten och dessa kan genomföras tillsammans med invånarna.

#### Cykeltrafik

Ett genare gång- och cykelstråk mellan Östra Kallfors och Järna tätort bör åstadkommas. Restidkvoten för cykel på denna sträcka är för hög för att vara konkurrenskraftig och med ett genare stråk finns potential för att resor kunnat flyttas över från bil till cykel. Befintlig grusad väg kan upprustas men ger låg trygghet.

Cykelparkeringen södra sidan av Järna station behöver förbättras. Belysning, väderskydd och möjlighet att låsa fast sin cykel är bristfällig. Den södra cykelparkeringen förväntas åtgärdas i och med ombyggnaden av busshållplatsen. Ett cykelgarage vid stationen är en möjlig lösning.

Cykelparkering vid busshållplatser i Järna saknas, vilket försvårar kombinationsresor mellan cykel och buss. Enligt den regionala cykelplanen (Trafikverket, 2014) är den vanligaste kombinationsresan att cykla till en hållplats och därifrån resa vidare kollektivt. Cykelparkeringar kan placeras ut på busshållplatser med stort antal påstigande och begränsas till ett antal strategiskt utvalda busshållplatser. Kollektivtrafikens bytespunkter är ett tydligt exempel på en strategisk utvald hållplats där cykelparkering bedöms därför gynna många resenärer. Illustrationen nedan visar ett system där kombinationsresor möjliggörs.



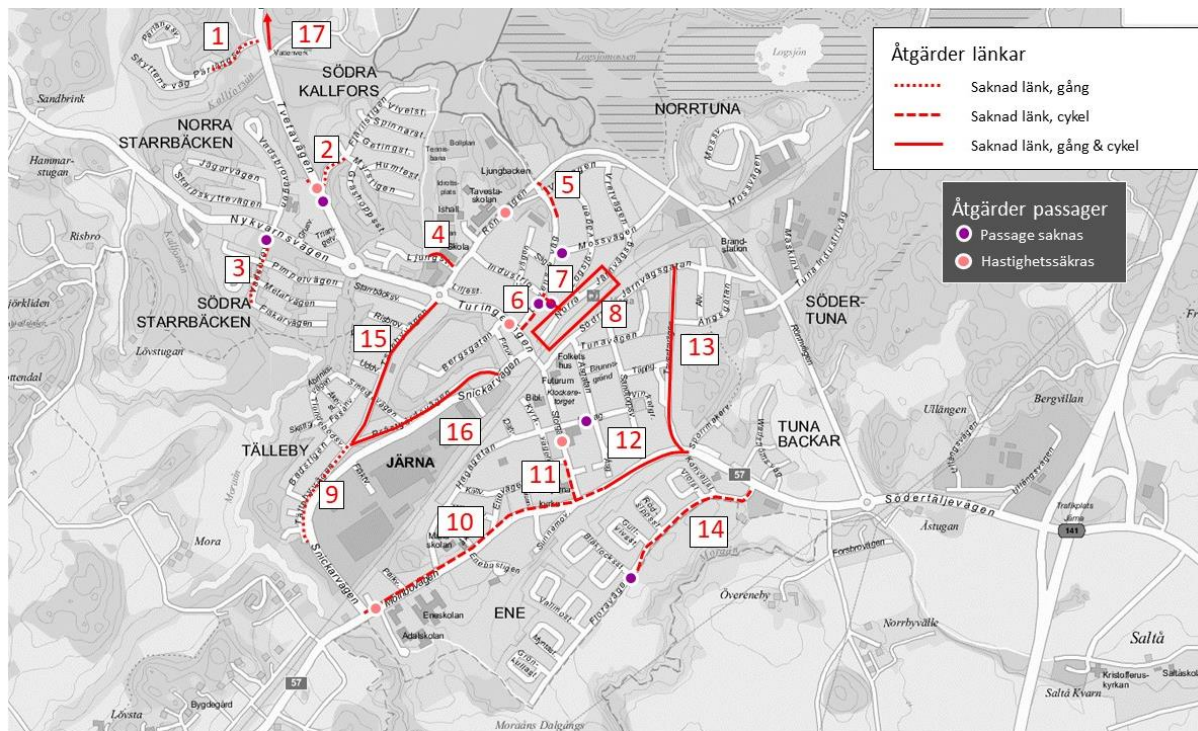
Figur 17. Kombinationsresor med kollektivtrafik. Illustration från Trafikverket (2014).

Ett regionalt cykelstråk mellan Järna och Södertälje föreslås på sikt. Denna sträcka är utpekad i den regionala cykelplanen som ett stråk där det bedöms finnas betydande potential för arbetspendling med cykel. Ett cykelstråk mellan Gnesta och Järna pekas också ut i den regionala cykelplanen som ett stråk som kan komma att bli attraktivt för arbetspendling på cykel på sikt. Behov och möjligheter för ett cykelstråk mellan Gnesta och Järna bör därför undersökas.

### Gång och cykel

Utöver de åtgärder för gång och cykel som presenterats ovan så har åtgärder för ett antal länkar och passager identifierats. Länkar som saknas och behöver kompletteras med trottoar, cykelbana eller gång- och cykelbana redovisas. Passager för gång och cykel som anses saknas identifieras och här föreslås alltså att en ny passage byggs. De befintliga passager som är i stort behov av att hastighetssäkras redovisas också.

De föreslagna åtgärderna sammanställs i figuren nedan.



Figur 18. Föreslagna åtgärder för länkar och passager i gång- och cykelnätet (Bakgrundskarta: Södertälje kommun, 2018).

#### Föreslagna åtgärder för länkar:

1. Trottoar längs Pärilångsvägen.
2. Trottoar längs Fjärilstigen.
3. Trottoar längs Vadsbrovägen.
4. Gång- och cykelbana längs Ljungstigen fram till befintlig gång- och cykelbana.
5. Cykelbana längs med Löwensvägs östra sida.
6. Cykelbana på östra sidan, breddning av gångbana om möjligt.
7. Cykelbana längs Industrigatan mellan Löwensväg och Södra Järnvägsgatan.
8. Planerade ombyggnad av Järna station.
9. Trottoar längs Prästgårdsvägen.
10. Cykelbana längs väg 57 på norra sidan mellan Parkvägen och Storgatan, befintlig gångbana behöver breddas (ingår i vägplan för väg 57).
11. Cykelbana på Storgatans västra sida mellan Södertäljevägen och Hagagatan.
12. Gång- och cykelbana längs väg 57 mellan Storgatan och Tavestavägen (ingår i vägplan för väg 57).
13. Gång- och cykelbana längs Tavestavägen. Planerad som bygdeväg på grund av platsbrist.
14. Cykelbana längs Floravägen fram till Blålockstigen.
15. Cykelbana längs med Prästgårdsvägen, planerade av kommunen.
16. Cykelbana längs med Tällebyvägen, planerade av kommunen.
17. Längsmed Tvetavägen mellan Pärilångsvägen och Myrstugevägen föreslås en förlängning av cykelbanan längs med vägen som skapar en förbindelse mellan Järna och Kallfors.

Samtliga gång- och cykelpassager i Järna bör tillgänglighetsanpassas. De passager som har pekats ut som i behov av en hastighetssäkring kan tillgänglighetsanpassas i samband med detta, men på sikt behöver alla passager i Järna anpassas. Tillgängligheten av passagera och ny utformning bör tas fram enligt Södertäljes kommuns dokument *Tillgänglighet i gatumiljö*. Utformningen bör anpassas för att möta både rörelsehindrades och synskadades behov.



Gångbanor, trottoarer samt cykelbanor som är smala bör om möjligt breddas samt att beläggnings- och jämnheten på nätet bör ses över. För att åstadkomma detta behöver en noggrann inventering av hela gång- och cykelnätet i Järna genomföras där hela nätet går och cyklas igenom.

Belysning är en viktig del i att skapa trygga stråk för gång- och cykeltrafiken, därför bör belysningen längs nätet ses över. Även röjning av buskage och liknande kan vara nödvändigt för att öka tryggheten. Extra belysning kring gång- och cykeltunnlar kan behövas för att minska otrygghetskänslan som de kan ge.

Åtgärdsförslagen har tagits fram genom att analysera trafiknätet och identifiera brister. Men nätet är i ständig förändring och mindre brister såsom ojämn beläggning eller otillräcklig belysning kan vara svårt att upptäcka. Det finns dock en stor grupp som besitter mycket kunskap om trafiknätet, nämligen invånarna i Järna som vistas i trafiknäten varje dag. Därför kan det vara en god idé att skapa ett forum där invånarna enkelt och smidigt kan framföra sina synpunkter på trafiknätet för att brister snabbare ska kunna identifieras och åtgärdas. Detta skulle kunna genomföras med ett app- eller webbaserat forum där invånarna kan framföra sina synpunkter, eller genom medborgarsamråd av olika slag.

För att förbättra trafiksäkerheten kring förskolor och skolor i Järna föreslås att en utredning kring trygga och säkra skolvägar i Järna genomförs.

### **Kollektivtrafik**

För att förbättra kollektivtrafiken i Järna bör samtliga korsningar där busstrafiken svänger utformas på ett sätt som innebär god framkomlighet för busstrafiken. Busshållplatserna ligger tätt och lägena skulle kunna optimeras. Vid Järna station tvingas bussarna att vända vilket ökar busstrafikens restid och minskar dess attraktivitet, detta kommer att ses över i och med ombyggnaden av Järna station. Busstrafikens avgångar bör optimeras och anpassas efter tågtrafiken.

Befintliga busshållplatser behöver tillgänglighetsanpassas. Hållplatser längs med väg 57 anpassas i och med vägplanen för väg 57, men tillgängligheten på övriga busshållplatser bör ses över. Vid en ombyggnad av Järna station bör tillgänglighetsanpassning vara prioriterat.

Busstrafiken till Kallfors måste förbättras. I dagsläget är det långt över 400 meter till hållplatserna i Östra Kallfors. Då planer finns för fortsatt exploatering i Kallfors skapas ett ökat underlag för kollektivtrafiken. Möjlighet att leda busstrafiken in i området i Östra Kallfors bör ses över.

De regionala möjligheterna att pendla med tåg till och från Järna bör ses över. Om det finns tillräckligt underlag kan fler avgångar sättas in.

### **Biltrafik**

Åtgärder för biltrafiken fokuserar på att bidra till en hållbar biltrafik med god trafiksäkerhet. Utformning av korsningen mellan väg 57 och Storgatan föreslås ses över. Korsningen är stor och svår att överblicka och det har även inträffat ett antal olyckor i korsningen. Vid en ombyggnad av korsningen bör gång- och cykeltrafikanter enkelt kunna röra sig igenom korsningen samt att busstrafikens framkomlighet inte förhindras.

Beläggnings- och parkeringsplaneringen vid Järna station bör undersökas. En hög beläggning är önskvärd för att uppmuntra invånarna att pendla kollektivt till och från Järna. Om beläggnings- och parkeringsplaneringen byggas ut för att möjliggöra för fler hållbara resor.

För att minska antalet bilar och öka samåknings- och mobilitetsmanagement åtgärd som samåkning bör främjas genom till exempel forum och information. Ytterligare en åtgärd för att främja samåkning är att upprätta samåkningsparkeringar. Samåkningsparkeringar bör upprättas vid strategiskt viktiga punkter där många trafikanter sammanstrålar. Trafikplats Järna är en sådan strategisk punkt där en samåkningsparkering hade kunnat ge stor nytta. Upprättande av en samåkningsparkering bör föregås av en informationskampanj.

Parkeringsplatser reserverad för rörelsehindrade bör finnas vid alla större målpunkter för att möjliggöra god tillgänglighet. Det bör därför kontrolleras att det finns platser reserverade för rörelsehindrade.

Utfarter längs Nykvarnsvägen bör ses över då sikten vid vissa utfarter är dålig.

Trafiklugnande åtgärder kan införas på gator där hastigheten är hög och denna typ av åtgärd är särskilt viktigt att ta till utanför förskolor och skolor.

Längs Mölnbovägen har det inträffat ett antal olyckor vid de signalreglerade övergångställena och det finns anledning att se över utformningen och siktförhållandena samt om signalreglering är den mest lämpliga regleringen.

### **Gods och tung trafik**

För att minska gods och tung trafik i tätorten kan godstransporter och leveranser samordnas. Samordning leder till färre transporter, mindre utsläpp, mindre tung trafik och miljöpåverkan minskar därmed.

Samråd med transporttunga verksamheter, i och kring Järna, bör hållas för att gemensamt komma fram till optimerade rutter och koordinera lastning och lossning. För att minska belastningen på vägnätet i Järna bör den tunga trafiken använda samma länkar som kollektivtrafiken. Detta kan uppnås med en tydligare vägvisning som leder trafiken runt Järna för att minska genomfartstrafiken.

Att införa tidsbegränsningar för tung trafik är också ett sätt att minska den tunga trafiken under vissa tidsperioder.

### **Gemensamma stråk**

Gemensamma stråk finns framförallt på de gator där de olika trafikslagens huvudnät sammanfaller. Flöde och rörelse på detta stråk blir därmed högt vilket bidrar till att skapa en högre trygghetskänsla längs dessa stråk. Det är önskvärt att lokalisera huvudnätet för gång- och cykeltrafik längs med huvudnätet för biltrafiken för att åstadkomma gemensamma stråk. Konflikt om utrymmet samt vilket trafikslag som ska prioriteras kan uppstå och därför är det viktigt att ha beslutat om hur trafikslagen ska prioriteras.

För de gemensamma stråken finns en möjlighet att utforma gatorna med en högre stadsmässighet än övriga gator. Grönska kan även tillföra många kvaliteter till de gemensamma stråken.



## 4 Konsekvensbeskrivning av trafikplanen

*En översiktlig beskrivning av samlad effekt av åtgärderna med hänsyn till ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet samt framtida utvecklingsmöjligheter ska genomföras och presenteras under detta kapitel.*

Åtgärder som gynnar gång-, cykel- och kollektivtrafik är viktigt för att uppnå ett mer hållbart transportsystem samt för att ge alla grupper i samhället god tillgänglighet.

Gångtrafik har många positiva effekter. Till att börja med är gång ett trafikslag som oftast är tillgängligt för alla grupper i samhället och satsningar gynnar därför alla. Satsningar på gång genererar ökad tillgänglighet för främst barn och äldre. Gångtrafik är kostnadseffektivt, positivt för folkhälsa samt bidrar till upplevelsen av en levande stad. Regelbundna promenader minskar risken för bland annat stroke, diabetes och högt blodtryck. En ökning av cykeltrafik är positiv då miljöpåverkan är låg och ökad cykling bidrar till en bättre folkhälsa. Att cykla innebär dessutom låga privatekonomiska kostnader och är därför tillgängligt för de flesta grupper i samhället.

Då avstånden i Järna är korta finns stor potential för att minska andelen korta bilresor och flytta över dessa resor till gång och cykel. De korta bilresorna står för en stor del av utsläppen i och med kallstartutsläpp. En överflyttning av de riktigt korta bilresorna (under 1 kilometer) kan ge betydande miljövinster och speciellt minska utsläpp av hälsofarliga ämnen. En ökad andel gående och cyklisterna kan även bidra till en mer levande och attraktiv stadsmiljö genom att mindre ytor krävs för gator och parkering och istället kan nyttjas som ytor att vistas på.

Kollektivtrafik bidrar till regional utveckling och kan vara ett attraktivt alternativ till bil på sträckor som är för långa för att gå eller cykla. Ur ett tillgänglighetsperspektiv är kollektivtrafik mycket viktigt.

### Måluppfyllelse

Trafikplanen bedöms följa och gå i linje med de fyra av FN:s miljömål Agenda 2030 som anses vara av särskild stor vikt för hållbarhet i trafikplanen, samt de fem nationella miljö kvalitetsmålen som prioriterats i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen RUFSS 2010.

De transportpolitiska målen tas i beaktande genom åtgärder som bland annat ökar trafiksäkerhet och tillgänglighet och därmed ökar möjligheterna till att uppfylla målen. Jämställdhet i trafiksystemet förväntas öka i och med att trafikplanen gynnar en balans mellan samtliga färdmedel.

Trafikplanen bedöms öka möjligheten till att uppfylla de mål som satts upp av Södertäljes kommun. Prioritering av de hållbara trafikslagen gång-, cykel- och kollektivtrafik går i linje med målen i Södertäljes miljöprogram och översiktsplanen. De föreslagna satsningarna på cykeltrafiken bedöms bidra till att andelen cyklisterna ökar, vilket är ett uttalat mål i Södertäljes cykelplan. Åtgärderna som föreslås för att hastighetssäkra gång- och cykelpassager förväntas förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och bidra till säkrare trafikmiljöer speciellt vid förskolor och skolor vilket är mål som återfinns i cykelplanen respektive miljöprogrammet.

Genom att aktivt arbeta med mobility management kan även målet i översiktsplanen om att kommunen ska bedriva kommunikativt arbete med syfte att få fler att välja att gå, cykla och åka kollektivt uppfyllas.

### Framtida utvecklingsmöjligheter

Trafikplanen föreslår förbättrade kopplingar mellan Järna och Kallfors för gång-, cykel- och kollektivtrafiken och därmed förbättras möjligheten för boende att resa mer hållbart. Med planer på vidare exploatering i Kallfors stärks underlaget och behovet för kollektivtrafik. På sikt bör det strävas efter att växa ihop Järna och Kallfors.

De regionala möjligheterna att pendla med tåg till och från Järna ger stora utvecklingsmöjligheter. Om det finns ett tillräckligt stort befolkningsunderlag kan fler avgångar sättas in och Järna blir en

attraktivare pendlingsort, men det ger även möjligheter för att utveckla näringslivet i Järna för inpendlare. Färdigställande av Ostlänken skulle innebära att mer kapacitet på Södra och Västra stambanan kan komma att frigöras vilket möjliggör för fler regionala avgångar i persontrafiken.

De åtgärder som trafikplanen föreslår för att förbättra gång- och cykelnätet innebär att näten blir kontinuerliga och attraktivare. Men det finns stora utvecklingsmöjligheter angående kvaliteten i nätet.

En framtida utvecklingsmöjlighet är även pendelparkeringen vid Järna station. Om invånarna informeras om möjligheten att ställa bilen där och pendla vidare kollektivt kan beläggningen på parkeringen öka. Om beläggningen stiger kan pendelparkeringen på sikt byggas ut för att möjliggöra för fler hållbara resor.

## Uppföljning

Uppföljning är nödvändigt för att säkerhetsställa att utvecklingen går i önskad riktning. Regelbundna resevaneundersökningar är en förutsättning för att kunna mäta ifall målen uppfylls. Det föreslås därför att regelbundna resevaneundersökningar genomförs.

Trafikmätningar och räkningar av antalet fotgängare, cyklister och motorfordon i kommunen är ytterligare en viktig aspekt av uppföljningen. Om till exempel antalet cyklister räknas på en viss plats varje år så kan en minskning eller ökning av cykeltrafiken enklare identifieras. En sådan plats bör väljas längs med huvudnätet för cykeltrafiken. Antalet påstigande vid busshållplatser och Järna station kan räknas för att följa upp hur kollektivtrafikresandet utvecklas.

För att mäta effekten av trafiksäkerhetsåtgärder kan olycksbilden före och efter åtgärd studeras. Denna typ av uppföljning har dock ett flertal nackdelar. Om olycksbilden bygger på olyckor med dödade och allvarligt skadade kan det ta lång tid innan någon olycka inträffar. Slumpens inverkan är stor och därmed krävs mätningar under en längre tid. En förändring i antal olyckor behöver inte nödvändigtvis bero på den genomförda åtgärden, utan skulle även kunna bero på förändringar av trafikflödet eller andra faktorer. Efter att en åtgärd införts kan istället hastighetsmätningar, konfliktstudier och beteendestudier genomföras för att studera effekten av den införda åtgärden.

Vad gäller tillgänglighet kan till exempel antalet tillgänglighetsanpassade busshållplatser och passager inventeras med regelbundna intervall för att säkerhetsställa att arbetet med att tillgänglighetsanpassa dessa fortgår. Kvarstående hinder kan upptäckas genom vandringar i nätet.

En trygghetsvandring längs Järnas skolvägar kan genomföras för att bedöma kvaliteten och säkerheten på dessa. Trygghetsundersökningar kan användas för att följa upp effekten av trygghetsåtgärder som införts.

Kommunen bör utveckla arbetet med att informera medborgarna om pågående arbeten och förbättringsåtgärder. Genom bättre information får medborgarna en större inblick i de åtgärder och planeringsarbete som sker och kommunen handlingskraft blir tydlig för medborgarna.

En ny trafikplan för Järna bör upprättas då denna anses utdaterad.

## 5 Källor

Samtliga referenser som hämtats från webbsidor har inhämtats mellan december 2017 och februari 2018.

Regeringen (2008). *Mål för framtidens resor och transporter*.

<http://www.regeringen.se/49bbc2/contentassets/80dd7d80fc64401ca08b176a475393c5/mal-for-framtidens-resor-och-transporter-prop.-20080993>

Södertälje kommun (2013). *Cykelplan 2013 – en del i genomförandet av Framtid Södertälje*.

[https://www.sodertalje.se/globalassets/styrande-dokument/cykelplan2013\\_20130613\\_rev\\_a.pdf](https://www.sodertalje.se/globalassets/styrande-dokument/cykelplan2013_20130613_rev_a.pdf)

Södertälje kommun (2014). *Fördjupad översiktsplan för Järna tätort med omgivning*.

[http://dokument.sodertalje.se/mainupload/dokument/Kommun%20o%20demokrati/Politik%20och%20p%C3%A5verkan/N%C3%A4mnder/Jarna\\_KDN/Sammantr%C3%A4deshandlingar/2014/2014-03-04/F%C3%96P%20J%C3%A4rna%20Antagandehandling%202.pdf](http://dokument.sodertalje.se/mainupload/dokument/Kommun%20o%20demokrati/Politik%20och%20p%C3%A5verkan/N%C3%A4mnder/Jarna_KDN/Sammantr%C3%A4deshandlingar/2014/2014-03-04/F%C3%96P%20J%C3%A4rna%20Antagandehandling%202.pdf)

Södertälje kommun (2015). *Tillgänglighet i gatumiljö 2007-2015. Bilaga 2. Riktlinjer för utformning*.

<https://www.sodertalje.se/globalassets/styrande-dokument/tillganglighet-i-gatumiljo-riktlinjer-for-utformning.pdf>

Södertälje kommun (2017). *Trafikstrategi*.

<https://www.sodertalje.se/contentassets/93f444ee9e3c4c209f01087dff5e48df/17-0162-sk-trafikstrategi-webb.pdf>

Södertälje kommun (2018). *Webbkarta*. <https://www.sodertalje.se/bo-och-bygga/kartor/webbkarta/>

Trafikanalys (2017). *Transportpolitiska mål*. <https://www.trafa.se/etiketter/transportpolitiska-mal/>

Trafikverket (2014). *Regional cykelplan för Stockholms län*.

[https://www.trafikverket.se/contentassets/4aa902c4497449c29e82df1ce5482d54/regional\\_cykelplan\\_stockholms\\_lan\\_2014.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/4aa902c4497449c29e82df1ce5482d54/regional_cykelplan_stockholms_lan_2014.pdf)

Trafikförvaltningen (2015). *Resvanor i Stockholms län 2015*.

<http://www.sll.se/Global/Verksamhet/Kollektivtrafik/Kollektivtrafiken%20växer%20med%20Stockholm/SU/Resvaneundersökningen/Resvanor-i-stockholms-lan-2015-version-20160817.pdf>

Trafikverket (2015). *PM Trafik. Väg 57. Gnesta – E4*.

[https://www.trafikverket.se/contentassets/dcfa30b5e5e344c3bc6e420f094df9fa/aktuella/vag\\_57\\_gnesta\\_e4\\_vagplan\\_pm-trafik.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/dcfa30b5e5e344c3bc6e420f094df9fa/aktuella/vag_57_gnesta_e4_vagplan_pm-trafik.pdf)

Trafikverket (2016). *Kartor med trafikflöden*. <https://www.trafikverket.se/tjanster/trafiktjanster/Vagtrafik-och-hastighetsdata/Kartor-med-trafikfloden/>

Trafikverket (2017). *Fyrstegsprincipen* <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person-och-godstransporter/Planera-persontransporter/Hallbart-resande/Fyrstegsprincipen/>

Trafikverket (2017). *Ostlänken. Ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg Järna – Linköping*.

<https://www.trafikverket.se/ostlanken/>

Trafikverket (2017). *NVDB – Nationell vägdatabas*. <https://nvdb2012.trafikverket.se/>

Trafikverket och Sveriges kommuner och Landsting (SKL) (2015). *TRAST*. 2. uppl.

Trivector (2010). *Resvanor i Södertälje kommun*. Rapport 2010:27.

Trivector (2017). *Rätt fart i Järna tätort*.

<https://www.sodertalje.se/globalassets/politiska-dokument/jarna-kommundelsnamnd/sammantradeshandlingar/2017-06-20/15.hastighetsplan-jarna-tatort.pdf>

---

Västerås stad (2013). *Trafikplan 2026. Strategidel.*

<https://www.vasteras.se/download/18.1dc82af414bc5e5cb71452b/1425477685184/Trafikplan+2026.pdf>

WSP Analys och Strategi (2013). *Klimat 2030 – Planeringsåtgärder för minskat bilresande i städer. Åtgärdsomfattning för att klimatmålen ska nås.*

[http://www.wsp-pb.com/Documentsn/pdf/pdf-rapporter/Klimat2030\\_Planeringsatgarder-minskat-bilresande.pdf](http://www.wsp-pb.com/Documentsn/pdf/pdf-rapporter/Klimat2030_Planeringsatgarder-minskat-bilresande.pdf)