



|                                      |     |
|--------------------------------------|-----|
| SÖDERTÄLJE KOMMUN<br>Kommunstyrelsen |     |
| 2017 -06- 12                         |     |
| Önr                                  | Rnr |

1 (2)  
KS 2017/09.01

**TJÄNSTESKRIVELSE**

Datum

2017-05-11

Samhällsbyggnadskontoret

Tekniska nämnden  
Stadsbyggnadsnämnden  
Kommunstyrelsen  
Kommunfullmäktige

## Trafikstrategi för Södertälje kommun

Diarienummer: TN-2016-00268, SBN-2016-01134, KS 17/210

### Sammanfattning av ärendet

Trafikstrategin är en inriktning för trafikplaneringen i Södertälje kommun.

Den innehåller målbild, utmaningar och ett antal strategier som visar vad kommunen behöver fokusera på såväl kort som lång sikt. Tidsperspektivet sammanfaller med kommunens mål för bostadsutbyggande, dvs ca 20 år.

Trafikstrategin är ett medel för att nå kommunens övergripande samhällsmål, till exempel minskad miljöpåverkan, regional utveckling, folkhälsa och sociala nyttor.

Trafikstrategin visar vilka fokusområden som kommunen behöver arbeta med för att gå i riktning mot ett mer hållbart trafiksystem. År 2040 ska det vara självklart att resa hållbart i Södertälje. Dokumentet ger i vissa fall exempel på vilka åtgärder som behöver genomföras för att följa strategin. Exempelen är endast med för att göra konsekvenserna av strategin tydliga. Strategin ska inte ses som en genomförandeplan för kommande planering. Vilka åtgärder som ska genomföras och i vilken ordning måste i de flesta fall utredas ytterligare i separata planer för olika sakområden, och samordnas med den utbyggnadsstrategi som kommunen tar fram parallellt med denna strategi.

### Beslutsunderlag

Denna tjänsteskrivelse daterad 2017-05-11

Trafikstrategi – utmaningar, mål och strategier

### Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Trafikstrategin i sig själv genererar inga direkta kostnader då den genomförs inom Samhällsbyggnadskontorets ordinarie budget. Genomförandet av innehållet i trafikstrategin medför kostnader men dessa hanteras i kommunens ordinarie mål- och budgetarbete.

### Kontorets/Förvaltningens förslag till nämnderna

Nämnden tillstyrker att kontorets förslag till trafikstrategi ska antas.

Diariumnummer  
TN-2016-00268

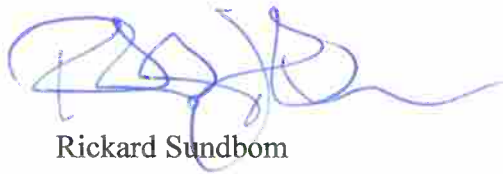
### **Kontorets/Förvaltningens förslag till kommunstyrelsen**

1. Trafikstrategin tillstyrks för antagande under förutsättning att strategin har tillstyrkts av tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden.
2. Kommunstyrelsens föreslår kommunfullmäktige att trafikstrategin antas.

### **Beslutet ska skickas till**

Akten

Handläggaren



Rickard Sundbom

Stadsdirektör



Homan Gohari

Tf Samhällsbyggnadsdirektör

Handläggare:

Anders Eklind

Utredningsingenjör

Telefon (direkt): 08-523 020 40

E-post: anders.eklund@sodertalje.se



---

RAPPORT, ARBETSVERSION

---

UPPRÄTTAD: 2017-05 V. 0.63

---

# Trafikstrategi

Utmaningar, mål och strategier



# Förord

Trafikstrategin är en inriktning för trafikplaneringen i Södertälje kommun.

Den innehåller målbild, utmaningar och ett antal strategier som visar vad kommunen behöver fokusera på såväl kort som lång sikt. Tidsperspektivet är 2030–2040. I det fortsatta arbetet behövs fördjupade studier och handlingsplaner tas fram som visar vilka konkreta åtgärder som ska genomföras.

Viktigt underlag till arbetet har tagits fram genom bland annat ett par workshoppar med brett deltagande från olika förvaltningar inom kommunen. Arbetet har drivits av en arbetsgrupp med deltagare från Södertälje kommun och Trivector Traffic. Mats Johannesson och Anders Eklind har varit Södertäljes projektledare. Från Trivector har Erik Sjaunja, Eric Dahlén och Christer Ljungberg deltagit.

Södertälje, maj 2017

# Innehållsförteckning

|                                                                                                            |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Trafikstrategi för ett växande och hållbart Södertälje</b>                                           | <b>4</b>  |
| <b>2. Målbild</b>                                                                                          | <b>5</b>  |
| <b>3. Utmaningar</b>                                                                                       | <b>6</b>  |
| 3.1. Ta hand om ett ökande antal transporter i en växande kommun                                           | 6         |
| 3.2. Fungerande resmöjligheter som ökar tillgängligheten till arbetsplatser, utbildning, kultur och fritid | 6         |
| 3.3. Bilen är norm och andelen hållbara resor behöver öka                                                  | 9         |
| 3.4. Minska transportsystemets negativa konsekvenser på miljö och människors hälsa                         | 9         |
| <b>4. Strategier</b>                                                                                       | <b>10</b> |
| 4.1. Använd fyrstegsprincipen för effektiva lösningar                                                      | 10        |
| 4.2. Transportsnål planering av bebyggelse                                                                 | 10        |
| 4.3. Påverka resan innan den startat – Mobility Management                                                 | 11        |
| 4.4. Förbättra förutsättningar för gång och cykel                                                          | 11        |
| 4.5. Utveckla de kollektiva resmöjligheterna                                                               | 14        |
| 4.6. Hållbar biltrafik                                                                                     | 15        |
| 4.7. Verksamheters transporter och gods                                                                    | 17        |
| <b>5. Genomförande och uppföljning</b>                                                                     | <b>18</b> |
| 5.1. Åtgärderna preciseras i handlingsplaner                                                               | 18        |
| 5.2. Trafikbokslut – uppföljning och utvärdering                                                           | 18        |



# 1. Trafikstrategi för ett växande och hållbart Södertälje



Trafikstrategins roll i förhållande till andra styrande dokument i kommunen. Vi rekommenderar att en trafiksäkerhets-, en gång- och en Mobility Management-plan tas fram.

Trafikstrategin är ett dokument som visar inriktningen för trafikplaneringen i Södertälje kommun. Arbetet med trafikstrategin startade sommaren 2015 och avslutades våren 2017. Trafikstrategin tar sin utgångspunkt i den målbild för samhällsbyggande som finns i *Framtid Södertälje, Översiktsplan 2013–2030*. Nedan anges översiktsplanens inriktning för trafikplaneringen.

## 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.

Källa: *Framtid Södertälje, Översiktsplan 2013–2030*

I arbetet med trafikstrategin har utmaningar och målbild ytterligare bearbetats, bland annat genom ett par workshoppar med brett deltagande från olika kontor inom kommunen.

Trafikstrategin visar vilka fokusområden som kommunen behöver arbeta med för att gå i riktning mot ett mer hållbart trafiksystem. Dokumentet ger i vissa fall exempel på vilka åtgärder som behöver genomföras för att följa strategin. Exempelen är endast med för att göra konsekvenserna av strategin tydliga.

Strategin ska inte ses som en genomförandeplan för kommande planering. Vilka åtgärder som ska genomföras och i vilken ordning måste i de flesta fall utredas ytterligare i separata planer för olika sakområden, och samordnas med den utbyggnadsplan som vi tar fram parallellt med denna strategi. Kommunen har redan tagit fram en cykelplan och en hastighetsplan – de överensstämmer med intentionerna i denna strategi, men det finns behov av flera planer kopplade till denna strategi.

## LÄSANVISNING

- Kap 1** Bakgrund och trafikstrategins roll
- Kap 2** Målbild
- Kap 3** De utmaningar som behöver hanteras för att nå målbilden
- Kap 4** Strategier som leder mot målbilden
- Kap 5** Handlingsplan, uppföljning och utvärdering

## 2. Målbild

■ Södertälje växer och för att det ska kunna ske på ett hållbart sätt är trafikplanering ett viktigt verktyg.

### Trafiken ska bidra till de övergripande samhällsmålen

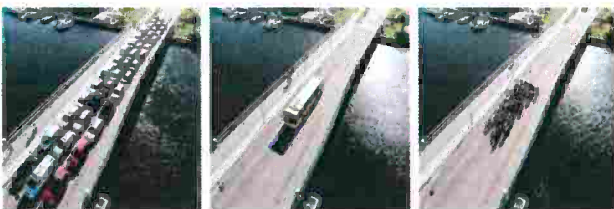
Trafikplanering är ett medel för att nå övergripande samhällsmål, till exempel minskad miljöpåverkan, regional utveckling, folkhälsa och sociala nyttor. Trafikplaneringen ska bidra till ökad trygghet, integration och sammanhållning i Södertälje. År 2040 ska det vara självklart att resa hållbart i Södertälje.

I miljö- och klimatprogramet formuleras följande målbild för 2040:

År 2040 är det en självklarhet att resa hållbart i Södertälje. Kommunen har utvecklat en hållbar bebyggelsestruktur och infrastruktur som stimulerar medborgare och företag att resa med kollektivtrafik, cykel och gång. Gång- och cykelvägar är attraktiva, väl underhållna och sammanhängande. Kollektivtrafiken är det självklara fossilfria alternativet för resor i Södertälje. Kollektivtrafiken är väl utbyggd och knyter samman staden. Infrastrukturen för el och förnyelsebara drivmedel är väl utbyggd i kommunen. Södertälje fortsätter att växa hållbart och klimatanpassat med stort fokus på att den bebyggda miljön ska skapa förutsättningar för en god folkhälsa för medborgarna.

### Hållbara och kapacitetsstarka trafikslag lägger grunden

Alla trafikslag fyller en viktig funktion i Södertäljes framtida trafiksystem. Vi behöver dock prioritera, dels för att gaturummet är begränsat, dels för uppnå de mål som finns om hur trafiken och samhället ska utvecklas. Genom att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik skapar vi förutsättningar för att även den övriga vägtrafiken har tillräckligt god framkomlighet. Det betyder att vi måste underlätta för medborgarna att välja att promenera, cykla eller åka kollektivt. Tillgänglighet för alla är en given utgångspunkt.



Vilka färdssätt vi väljer spelar stor roll för hur kommunen kan använda sin mark. Bilden illustrerar hur stor plats 40 resenärer tar beroende på om de åker bil, buss eller om de cyklar. Källa: Gävle kommun.

### Framtidens trafiksystem

År 2040 är det en självklarhet att resa hållbart i Södertälje. Framtidens trafiksystem kännetecknas av flexibilitet och det är enkelt att växla mellan olika trafikslag i ett sammanhållet system. Kommunen har utvecklat en hållbar bebyggelsestruktur och infrastruktur som stimulerar medborgare och företag att resa med kollektivtrafik, cykel och gång. Södertälje fortsätter att växa hållbart och klimatanpassat med stort fokus på att den bebyggda miljön ska skapa förutsättningar för god folkhälsa.

Södertäljes trafikinfrastruktur ska kännetecknas av en god balans mellan trafikslagen. De som bor och arbetar i Södertälje ska ha tillgång till attraktiva, tillförlitliga och hållbara resealternativ som är anpassade till en växande stad.

### Hållbara resmöjligheter

satsa på ett mer hållbart resande. Förutsättningarna för de hållbara och yteffektiva transportslagen gång, cykel och kollektivtrafik ska förbättras i takt med att behoven växer. Gång- och cykelvägar är attraktiva, väl underhållna och sammanhängande. Kollektivtrafiken är väl utbyggd och knyter samman kommunen såväl regionalt som lokalt. Infrastrukturen för el och förnyelsebara drivmedel är väl utbyggd.

### Tillgänglighet för alla

prioritera de med särskilda behov av tillgänglighet, främst barn, personer med funktionsnedsättning och samhällsnyttiga transporter. Infrastrukturen ska utformas efter deras behov.

### Attraktiva transporter för näringslivet

anpassa och utveckla transportsystemet för att motsvara näringslivets behov av effektiva godstransporter och minskad miljöpåverkan.

### Går vi i rätt riktning?

Det är nödvändigt att följa upp att trafiksystemet utvecklas i önskad riktning. Detta kan ske genom ett årligt trafikbokslut som följer upp ett antal nyckeltal. Du kan läsa mer om genomförande och uppföljning i kapitel 5.



## 3. Utmaningar

Glappet mellan målbild och nuläge visar de utmaningar som Södertälje står inför. I detta kapitel beskriver vi de viktigaste utmaningarna som trafikstrategin behöver hantera.

### 3.1. Ta hand om ett ökande antal transporter i en växande kommun

Södertälje kommun har cirka 95 000 invånare. I tätorten bor cirka 75 000, resterande finns i kommundelarna Järna, cirka 9 000, Hölö-Mörkö, cirka 3 600, Vårdinge-Mölndal, cirka 2 000, och Enhörna, cirka 2 700.

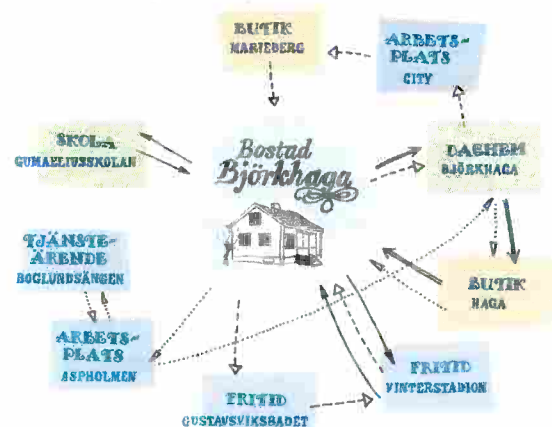
Kommunfullmäktige har beslutat att 20 000 nya bostäder ska byggas i Södertälje till 2036. Den kraftiga befolkningsökningen som blir resultatet av detta mål, ställer krav på hur trafiksystemet utformas och används. Dessutom är det viktigt att vår strategiska samhällsplanering, det vill säga var vi planerar för nya bostads- och verksamhetsområden, samspelar med trafikstrategin.

I takt med att Södertälje och regionen växer ökar samtidigt behovet av alla typer av transporter. Det är viktigt att tillgodose de behov som finns för godstrafik och näringslivets transporter.

### 3.2. Fungerande resmöjligheter som ökar tillgängligheten till arbetsplatser, utbildning, kultur och fritid

RUFs, den Regionala Utvecklingsplanen För Stockholms län, pekar ut Södertälje som en av de åtta regionala stadskärnorna i Stockholms län, vars utveckling särskilt ska stimuleras. Förbättrad tillgänglighet genom att utveckla möjligheter att resa är ett viktigt verktyg –

både för Södertäljes utveckling men också för att människornas vardag ska fungera.



Resmönstret en vardag i en tvåbarnsfamilj är komplext. För att det ska fungera krävs ett fungerande transportsystem där de olika trafikslagen är integrerade med varandra. (Bild: presentationsmaterial TRAST)

#### Det regionala perspektivet

Södertälje står för en betydande andel av regionens arbetsmarknad. De dominerande två globala företagen är Scania och AstraZeneca. På regional nivå utmärks resandet i Södertälje av en relativt stor inpendling till kommunens stora arbetsplatser. Fler än 21 000 pendlar in till Södertälje och drygt 14 000 pendlar ut varje dag.

En av Södertäljes största utmaningar är att näringslivet har svårt att rekrytera. Det beror bland annat på att det tar lång tid för arbetstagare att resa kollektivt från övriga Stockholms län och östra Sörmland till Södertälje.

Restidskvoterna, det vill säga restiden med kollektivtrafik i förhållande till bilresande, är generellt sett mycket höga. I många fall tar det mer än dubbelt så lång tid att resa med kollektivtrafik som med bil. *Se figur nedan.*

Restider i minuter med bil jämfört med SL/regionaltåg

< 45 min 45–60 min > 60 min

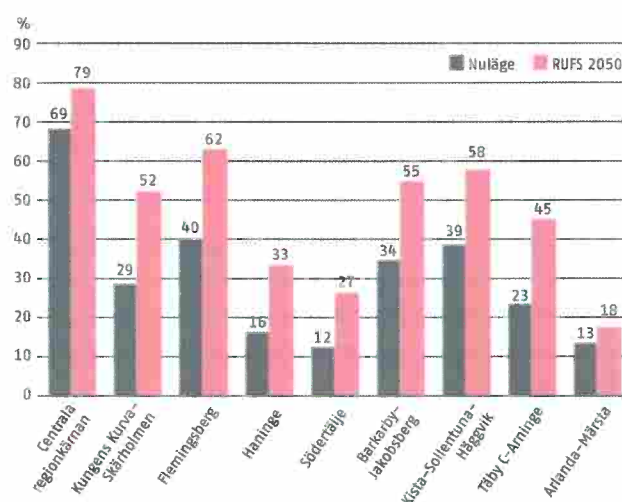
|             | Huddinge sjukhus | Marievik | Sthlm city | Universitetet | Kista | Arlanda | Strängnäs | Huddinge sjukhus | Marievik | Sthlm city | Universitetet | Kista | Arlanda | Strängnäs |
|-------------|------------------|----------|------------|---------------|-------|---------|-----------|------------------|----------|------------|---------------|-------|---------|-----------|
| Ronna c     | 30–36            | 31–35    | 35–43      | 37–50         | 41–55 | 62–75   | 34–35     | 55               | 66       | 62         | 105           | 95    | 98      | 83        |
| Blombacka   | 29–33            | 31–32    | 34–40      | 36–47         | 41–53 | 61–73   | 35–36     | 51               | 66       | 62         | 105           | 95    | 102     | 87        |
| Brunnsäng c | 25–30            | 25–28    | 30–36      | 31–42         | 36–50 | 57–69   | 42–43     | 49               | 65       | 70         | 93            | 84    | 89      | 74        |
| Viksberg    | 30–33            | 30–32    | 35–39      | 36–45         | 41–55 | 62–73   | 46–47     | 63               | 79       | 64         | 107           | 97    | 110     | 95        |
| Centrum     | 28–32            | 28–31    | 33–38      | 34–41         | 39–54 | 59–71   | 39        | 35               | 40       | 49         | 79            | 69    | 69      | 54        |
| Järna       | 34–38            | 34–37    | 39–44      | 40–47         | 45–58 | 65–76   | 44–45     | 42               | 63       | 63         | 86            | 76    | 70      | 55        |
|             | MED BIL          |          |            |               |       |         |           | MED SL           |          |            |               |       |         |           |
|             |                  |          |            |               |       |         |           | REGIONALTÅG      |          |            |               |       |         |           |

En viktig förutsättning när människor väljer var de ska bo är utbudet och tillgången till arbetsplatser, utbildning, kultur och service.

Bland de utpekade regionala stadskärnorna har Södertälje den lägsta tillgängligheten till Stockholms läns arbetsmarknad med kollektivtrafik. Endast 12 procent av länets befolkning kan kombinera ett arbete i Södertälje med acceptabla restider med kollektivtrafik. Det är en förklaring till att en mycket stor andel av de 21 000 som varje dag pendlar till arbeten i Södertälje väljer bil. För att skapa goda förutsättningar för Södertäljes företag är en förbättrad tillgång till arbetskraften i länet ett prioriterat mål.

### Förbättrad tillgänglighet

Andel av länets befolkning inom 45 min resa med kollektivtrafik till kärnorna



Väl fungerande möjligheter att resa är nödvändigt för att binda samman regionens marknader för arbete och utbildning. Trafiksystemet behöver vara stabilt och förutsägbart över tid och utvecklas med hänsyn till bland annat restider, tillgänglighet, miljö och sårbarhet. Dagens buss- och pendeltågssystem motsvarar inte de behov och krav som kan ställas för att Södertälje ska fortsätta utvecklas i samma takt som länet i övrigt.

För de storregionala förbindelserna är pendeltåg och regionalbuss, mycket betydelsefull för Södertälje, liksom motorvägarna E4, E20 och andra större vägar.

### Centrala Södertälje och stadskärnan

#### Gång och cykel

Södertälje har ett relativt väl utbyggt vägnät för gång och cykel, men många av delsträckorna är inte ihopkopplade i

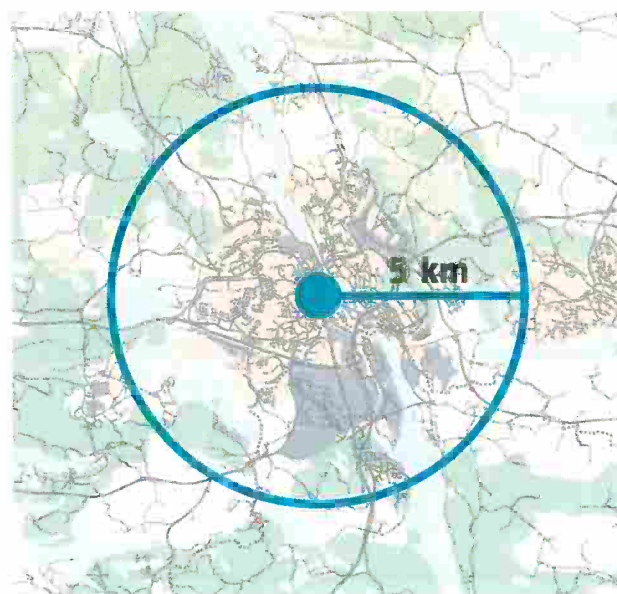
ett sammanhängande nät. Gående och cyklister är sällan separerade från varandra, utan delar i regel samma yta. Eftersom det är två väldigt skilda trafikslag kan detta leda till otrygghet och problem med framkomligheten på platser med större trafikflöden.

Utmed motortrafikens huvudsakliga vägnät har i regel gång- och cykelbana placerats vid sidan av körbanan, dessutom finns många gena dragningar genom grönområden och inom större bostadsområden.

Södertälje kommun arbetar tillsammans med flera aktörer för att utveckla stadskärnan. Vi arbetar bland annat med att förlänga gågatan och att göra centrum mer trivsamt att promenera och vara i. I nord-sydlig riktning genom stadskärnan saknas ett framkomligt cykelstråk, vilket leder till att cyklister får ta omvägar.

Cykelvägarna har på många platser stora brister i de partier där cyklister ska korsa biltrafiken. Underhållet av cykelvägarna, inte minst beläggningen, behöver förbättras.

En stor andel av bilresorna är kortare än 5 km. För många av dem som i dag kör bil kortare sträckor bör till exempel cykling vara ett alternativ med rätt förutsättningar. Södertälje har goda geografiska förutsättningar för att öka cyklandet i och med de relativt korta avstånden. Bostadsområdena inom tätorten ligger inom cykelavstånd från stadskärnan, däremot skapar höjdskillnaderna ett motstånd mot att cykla. Förutom höjdskillnaderna är även de större vägarna och kanalen tydliga barriärer, vilket gör att cyklister behöver ta omvägar eller kan känna osäkerhet.





### Kollektivtrafik

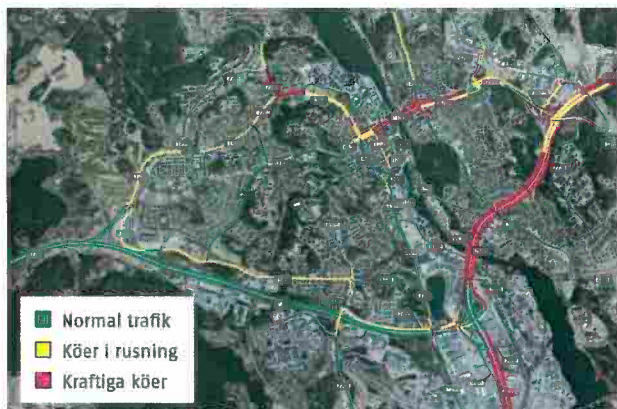
Kollektivtrafiken, och då främst busstrafiken, är utformad så att så många som möjligt ska ha nära till en hållplats. För att klara detta har busslinjerna utformats så att de tar omvägar genom bostadsområdena i stället för gå rakt från start till målpunkt. Detta resulterar i relativt långa restider för dem som åker kollektivt, vilket gör att fler väljer att resa med bil.

### Trängsel och störningskänslighet i vägsystemet

Södertäljes eget kommunala vägsystem är överbelastat med dålig framkomlighet i vissa flaskhalsar, bland annat de få överfarterna över kanalen. De främsta bristerna i kapaciteten är i

- Turinge- respektive Birkakorsningarna, där även partikel- och kväve-oxidhalterna överstigs.
- Nyköpingsvägen i området kring trafikplats Saltskog.
- Ängsgatan/gamla Strängnäsbron samt anslutningarna från Ronna/Lina.
- Birkavägen/Erik Dahlbergs väg.

Dagens vägsystem är inte dimensionerat för att hantera en allt större mängd trafik, vilket en kraftigt ökad bostadsproduktion medför. Dessutom är en stor andel av trafiken i Södertälje stadskärna genomfarts- och söktrafik<sup>1</sup>. Det kommer att bli viktigt att hantera trängsel och konkurrens om vägutrymmet. Främst handlar det om att vi måste prioritera och erbjuda kollektivtrafiken utrymme, i många fall på biltrafikens bekostnad. Det finns dessutom kapacitetsbrister i stråken till och från de utpekade exploateringsområdena och stadskärnan samt vägarna till/från de statliga motorvägarna E4 och E20, främst i riktning mot Stockholm.



Sträckor i Södertälje tätort där modellkörningar för år 2030 visar att det uppstår köer i vägtrafiken. Observera att modellen inte har tagit hänsyn till all den planerade exploateringen. Bilden bekräftar dock behovet av att hitta lösningar som bidrar till ett effektivare utnyttjande av trafiksystemet.

En tydlig generell brist för hela Södertälje tätort är avsaknaden av utpekade stråk med stor kapacitet, alternativa vägar samt möjligheter till omledning av trafiken, vilket leder till köer och sårbarhet. Särskilt sårbart är passage över Södertälje kanal. För både biltrafiken och järnvägs- trafiken är kapacitetstaket nära att nås redan i dag. Ytterligare kapacitet vid passage av kanalen måste säkras för både bil och järnväg.

### De fyra kommundelarna och landsbygden

Utöver centrala tätorten består Södertälje kommun av kommundelarna Järna, Hölö-Mörkö, Vårdinge-Mölnbo och Enhörna. Tätorterna på landsbygden uppstod som stations- samhällen<sup>2</sup>, med undantag för Ekeby, Tuna och Sandviken i Enhörna, som sedan vuxit sig större. Många som bor på landsbygden har pendlingsavstånd till Södertälje, Stockholm och flera andra städer i Mälardalen.

De generella utmaningarna är att utveckla gång- och cykelnätet och möjligheten att resa kollektivt. Nedan hittar du några områden som vi ser behov av att utveckla i respektive kommundel.

Vi behöver ta fram en separat trafikplan för **Järna** med åtgärder som behöver genomföras. Möjligheten att cykla behöver utvecklas mellan Järna och Södertälje tätort. De regionala möjligheterna att pendla med tåg kan också förbättras.

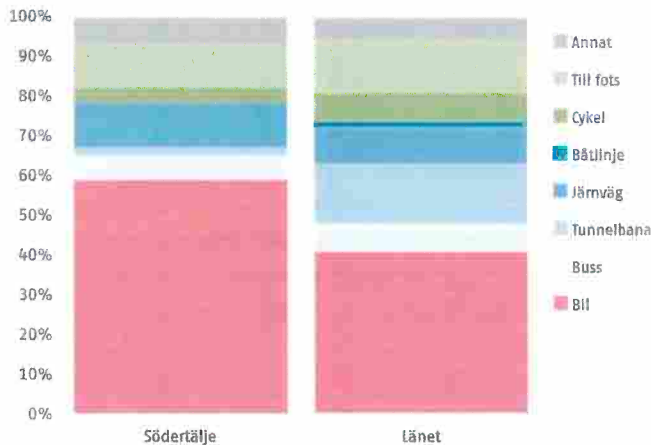
I dag stannar inga tåg vid den tidigare stationen i **Hölö** och kollektivtrafiken behöver förbättras. Vi bör verka för att tågtrafiken åter stannar i Hölö. Även gång- och cykel- förbindelserna har brister.

**Mölnbo** är tack vare goda möjligheter till pendling utpekad som en av länets fem landsbygdsnoder. Tillgången till parkering för pendlare kring järnvägsstationen bör utvecklas både för bil och cykel, dessutom bör cykelstråken knytas ihop och förbättras.

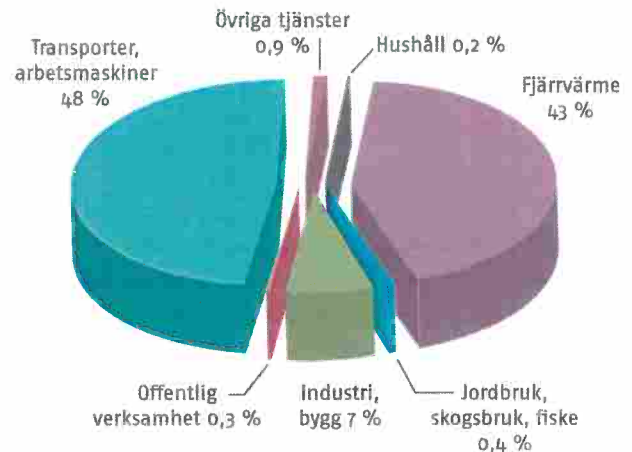
I **Enhörna** finns bland annat behov av att förbättra busstrafiken genom att skapa snabba direktförbindelser till Södertälje C. Busslinjen går i dag söder om samtliga bostadsområden i främst Ekeby. Tillgängligheten och närheten till busshållplatserna måste förbättras. Det är viktigt inte minst med tanke på att befolkningen kommer att öka då områdena kring Ekeby utvecklas och en ny skola byggs.

1 Billster som åker runt och söker en ledig kantstens- eller markparkering utomhus.

2 Stationen i Hölö finns dock inte längre kvar.



Färdmedelsfördelning – genomsnitt hela veckan



CO2-utsläppen i Södertälje 2014. Källa: Miljö- och klimatprogram för Södertälje kommun 2017–2020 (remissversion)

### 3.3. Bilen är norm och andelen hållbara resor behöver öka

I Södertälje är bilen det i dag dominerande färdmedlet. Andelen resor som sker till fots och med cykel är, jämfört med motsvarande städer, relativt lågt. Jämfört med övriga delar i länet är även resandet med kollektivtrafik relativt lågt. En ökning av andelen hållbara resor är nödvändigt för att kunna klara framtida behov kopplat till kapacitet, tillgänglighet och miljö. Det innebär att det måste bli mer fördelaktigt, exempelvis snabbare eller bekvämare, att resa med kollektivtrafiken samt att gång- och cykelnätet blir bättre och säkrare för att pendlare ska välja dessa färdmedel. *Se figur ovan.*

Bilen har en stark ställning i Södertälje på bekostnad av andra färdmedel. Detta speglas till exempel av att andelen som cyklar endast är 4 procent. Fyra av tio Södertäljebor har inte tillgång till en fungerande cykel, och möjligheterna att parkera cykeln hemma och på arbetet är ofta begränsade. Samtidigt är tillgången till bilparkering bättre än genomsnittet för länet.

### 3.4. Minska transportsystemets negativa konsekvenser på miljö och människors hälsa

#### Klimat

För att nå målet om minskad klimatpåverkan är det nödvändigt att transporterna blir hållbara. I Södertälje står transporterna för nära hälften av utsläppen av koldioxid. *Se figur ovan.*

#### Luft och buller

Vägtrafiken är den största källan till luftföroreningar i Södertälje kommun. Renare bränsle och bättre reningstekniker har lett till att halterna av svaveldioxid, kvävedioxid, bensen och bly generellt sett har minskat, även om det fortfarande finns problem vid vissa platser. Däremot har ämnen som koldioxid, ozon och partiklar<sup>3</sup> inte minskat i Södertälje kommun. På vissa platser längs stråken nära stadskärnan finns stora problem med att klara kvalitetsnormerna för miljön. Främst gäller det partikelhalter och kväveoxider. Vägtrafiken är dessutom den största källan till buller i Södertälje. Andelen störda av buller i stadskärnan har skattats till 18 procent.

#### Folkhälsa och trafiksäkerhet

I kommunens folkhälsoprogram<sup>4</sup> anges att kommunens invånare har sämre hälsa och är mindre fysiskt aktiva jämfört med invånare i många andra kommuner i Stockholms län. Faktorer som kan stimulera till fysisk aktivitet i vardagen är bland annat tillgång till och standard på gång- och cykelbanor samt vikten av att skolvägarna är säkra för gående och cyklister. I några stadsdelar, bland annat Geneta, har vi anlagt tydliga promenadstråk, vilket har varit framgångsrikt. Det bör vi göra i hela kommunen.

Under åren 2010–2016 rapporterade polisen 17 dödsolyckor och 44 svåra olyckor på de kommunala och statliga vägarna i kommunen, vilket betyder att trafiksäkerheten behöver förbättras.

<sup>3</sup> På Turingegatan har överskridande PM10-halter skett fem av de senaste nio åren som mätningarna har pågått. Miljökvalitetsnormerna för PM 10 överskreds dock inte på Turingegatan 2014 eller 2015, däremot var det med väldigt liten marginal – 34 dygn med överträdelser av maximalt tillåtna 35 dygn.

<sup>4</sup> Södertälje kommun, 2014, Folkhälsoprogram 2015–2018



## 4. Strategier

■ Strategierna visar vad Södertälje behöver fokusera på för att få en utveckling som går i riktning mot målbilden. Strategierna är övergripande till sin karaktär och svarar på frågan om vilken typ av insatser som krävs. Vilka åtgärder som sedan ska genomföras behöver konkretiseras i planer där finansiering och genomförande säkras. Under varje strategi diskuteras tänkbare åtgärder.

### 4.1. Använd fyrstegsprincipen för effektiva lösningar

Planeringen av åtgärder i trafiksystemet bör utgå från fyrstegsprincipen för att hitta kostnadseffektiva lösningar. I första hand provas åtgärder som påverkar behovet av resor, val av transportsätt och som ger effektiviserar det sätt transportsystemet används. Som sista steg görs ombyggnader eller investeringar i helt ny infrastruktur.



*Fyrstegsprincipens olika steg.*

### 4.2. Transportsnål planering av bebyggelse

#### Lokalisering av ny bebyggelse och hållbart resande

Södertälje planerar för 20 000 nya bostäder ska byggas fram till år 2036. För att visa hur, var och när detta ska ske arbetar kommunen för närvarande med att ta fram en

utbyggnadsstrategi. Den är tänkt att minska gapet mellan ambitionerna i översiktsplanen och de aktuella detaljplanerna, och leda till en mer effektiv planeringsprocess. Det innebär stora fördelar för transportsystemet om ny bebyggelse blir tät och många olika funktioner blandas.

#### Planera stråk, inte satelliter

Täta och funktionsblandade stadsdelar skapar större möjligheter att röra sig till fots och med cykel, eftersom avstånden mellan bostad och service, verksamheter och andra aktiviteter blir mindre. Det minskar behovet av biltransporter och avlastar vägnätet. Samtidigt skapar täthet ett bra underlag för en väl fungerande kollektivtrafik jämfört med glesare bebyggda områden, som enbart består av antingen bostäder eller verksamheter.

För att använda befintlig infrastruktur effektivt och hushålla med mark slår Översiktsplanen fast att ny bebyggelse bör lokaliseras till befintliga områden genom förtätning eller som en fortsättning på befintliga områden och på sätt knyta samman olika stadsdelar. Det skapar underlag för kollektivtrafiklinjer och innebär att befintlig infrastruktur kan användas, alternativt kompletteras med mindre till- eller ombyggnader.

#### Hållbarhetstanken måste följa med till detaljplaner och bygglov

Ambitionerna med den översiktliga planeringen när det gäller hållbart resande måste också följa genomsyra detaljerna. I detaljplaner och bygglov finns stora möjligheter att påverka förutsättningarna för hållbart resande. I detta skede bestäms bland annat bredder och dragning för gång- och cykelbanor samt vilken prioritet kollektivtrafiken får i gaturummet.

Strategin bör vara att omdisponera gaturummet för att skapa ytor där människor vill vistas och röra sig, och där gång-, cykel- och kollektivtrafik naturligt kan samsas.

I detaljplaner och bygglov finns också vår möjlighet att påverka hur de kommande fastigheterna ska gestaltas och få för innehåll. Aspekter som kan påverka framtida användares resvanor är exempelvis standard på cykel-parkeringar, anslutning till bil- och cykelpool och leveransskåp i entréer.



### 4.3. Påverka resan innan den startat – Mobility Management

För att påverka invånarna till att välja mer hållbara transporter behöver vi arbeta med beteende- och attityd-förändringar genom hela planeringsprocessen. Mobility Management (MM) är ett koncept för påverka beteende inom transportområdet och fungerar ofta som ett komplement till mer traditionell trafikplanering. En vanlig definition av Mobility Management är mjuka åtgärder för att påverka resan innan den har börjat.

#### Fortsatt fokus på större arbetsgivare

Södertälje arbetar aktivt med de större arbetsgivarna i kommunen för att få en omställning till mer hållbara transporter. För närvarande deltar förutom vi själva även Scania, AstraZeneca, Acturum, samt landstinget/Södertälje sjukhus i såväl nätverks- som projektform. Inom ramen för samarbetet diskuteras problem och möjliga lösningar för att effektivisera personalens arbetsresor och transporter till och från arbetsplatsen samt möjligheter att styra om till mer hållbara färdssätt med mera.

Strategin inom detta område bör vara att samarbetet med de stora arbetsgivarna fortsätter framöver och även utökas samt i förlängningen även involverar fler arbetsgivare.

#### Information och kampanjer för invånare

Södertäljeborna bör kontinuerligt få information om möjligheterna till hållbart resande i kommunen. Möjliga aktiviteter är bland annat cykeldagar, direktbearbetning av särskilda bostadsområden utifrån resultat i RVU<sup>5</sup>, prova på-kampanjer tillsammans med Trafikförvaltningen och cykelutbildningar för att förändra kommuninvånarnas attityder, kunskaper och beteende.

#### Mobility Management i samband med exploatering

I kommunens nyligen antagna parkeringsstrategi för stadskärnan finns möjlighet till flexibla parkeringstal. Det innebär att en exploatör kan få sänkta parkeringstal om exploatören säkerställer att mobilitetsåtgärder genomförs som underlättar för nyinflyttade att leva utan bil. Exempel på åtgärder är bilpool, cykelpool och månadskort i kollektivtrafiken. För närvarande finns möjlighet till flexibla parkeringstal vid nybyggnation i stadskärnan, men denna möjlighet bör även utredas i samband med att parkeringsfrågan i resten av kommunen ses över.

Strategin inom detta område bör vara att skapa incitament att välja kollektivtrafik genom att underlätta för människor att:

1. Lämna bilen hemma och arbetspendla på annat sätt
2. Ersätta den egna bilen med bilpool vid behov
3. Klara sig helt utan egen bil

#### Kommunens egna transporter

Vi kan påverka transporterna till och från de egna verksamheterna. Det gäller både godstransporter till skolor och äldreboenden, men också hur de anställda reser till och från arbetsplatsen och i tjänsten. I dagsläget finns relativt liten kunskap om hur nuläget ser ut. Kommunen bör genomföra en resvaneundersökning bland de anställda för att se hur de i dag reser till och från arbetet för att kunna ta fram en handlingsplan.

När det gäller tjänsteresor är målet är att minska andelen med egen bil till förmån för resor med gång, cykel och kollektivtrafik.

För den egna fordonsparken är målet att fasa ut användningen av fossila bränslen till år 2020, och att öka andelen elfordon.

#### Mer systematiserat arbete med Mobility Management

För att kunna systematisera vårt arbete med Mobility Management och hållbart resande – internt, i planeringsprocessen, mot arbetsplatser och invånare samt vid nybyggnation bör vi ta fram en handlingsplan, som definierar vilka insatser som behöver genomföras.

### 4.4. Förbättra förutsättningar för gång och cykel

Vi har en ambitiös cykelplan, vilken innehåller åtgärder för drygt 300 miljoner. Däremot saknas motsvarande handlingsplan för gångtrafiken.

#### Se gångtrafik som ett eget transportslag

Alla resor börjar och slutar med en gångresa. Att fotgängare prioriteras och gångvägnätet anläggs med hög kvalitet är därför en förutsättning för att öka andelen resor som sker med hållbara färdssätt.

*Det som är nödvändigt för några är till nytta för alla*  
Att ha ett väl fungerande gångvägnät är en grundförutsättning för att många grupper i samhället ska kunna förflytta

<sup>5</sup> Den nationella resvaneundersökningen

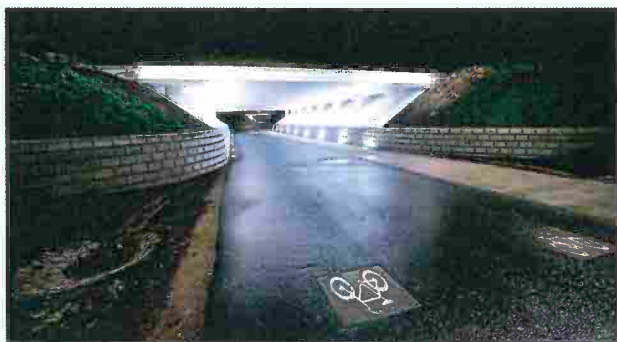
sig självständigt. Det gäller inte minst barn, äldre och personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. Det är därför viktigt att arbeta strategiskt med gångnätet och anpassa det till samhällets svagaste trafikantgrupper.

#### *Ta fram en handlingsplan för gångtrafiken*

Ett utpekat mål i Södertälje är att öka andelen resor som sker till fots. Vi har en ambitiös cykelplan från 2013, men motsvarande saknas för gångtrafiken. För att vi ska kunna peka ut riktningen för hur ökningen ska ske bör en gångplan tas fram. Planen behöver visa på behov av inventering, utformningsprinciper, viktiga stråk som ska rustas upp, var ny infrastruktur behövs, prioritera åtgärder och föreslå när de ska genomföras. En annan aspekt som bör belysas är vilka stråk som är tänkta att användas för snabb transport mellan punkt a och b samt vilka stråk som är tänkta för promenader och rekreation. Gångstråkens koppling till kollektivtrafiken är också viktig för att möjliggöra "hela resan".

#### *Trygga, tillgängliga och trafiksäkra gångstråk*

Korta avstånd är en nyckelfaktor för att invånarna ska kunna förflytta sig till fots. Det gäller oavsett om det rör sig om en promenad till handel, arbetsplatsen eller busshållplatsen. Förutom avstånd spelar upplevd trygghet och trafiksäkerheten roll. Hur medborgarna upplever trygghet i utemiljön kan påverkas av rädsla för att råka ut för trafikolyckor, men även av rädsla för överfall och rån. Vi kan arbeta med en rad åtgärder för att öka trygghetskänslan. I den övergripande och långsiktiga planeringen bör viktiga gångstråk planeras längs med levande fasader och i befolkade gaturum. Viktiga gångstråk bör generellt sett inte planeras genom mörka områden eller skymmande passager. Gångtunnlar och -broar bör undvikas och samtliga gångvägar ska ha god sikt och belysning. På kort sikt bör befintliga stråk inventeras och buskage, klotter, trasig belysning och beläggning åtgärdas.



Exempel på gång- och cykeltunnel i Linköping. Gående och cyklister är separerade genom olika markbeläggning, tunneln är belyst och sidområdena röjda vilket skapar god sikt.  
Källa: [www.tindradesign.nu](http://www.tindradesign.nu)

För att åstadkomma ett gent, sammanhängande vägnät för fotgängare och för att minska effekterna av barriär från större bilvägar är kvaliteten och säkerheten på övergångsställen och gångöverfarter viktiga parametrar. Där gående korsar bilvägen behöver motortrafikens hastighet vara låg dels för att underlätta ett samspel mellan motortrafikanter och oskyddade trafikanter, dels för att reducera allvarliga påföljder om en olycka skulle ske. Passager behöver säkras till hastigheter på inte mer än 30 km/tim med hjälp av fysiska åtgärder som avsmalningar eller väggupp. Det är särskilt viktigt längs våra skolvägar och områden kring skolorna.

Arbetet med att prioritera ombyggnaden av övergångsställen har inletts i samband med kommunens hastighetsplan. Kommunen ska även ta fram en trafiksäkerhetsplan där dessa frågor och utformningsprinciper kommer att ingå.

#### **Öka andelen resor med cykel**

Södertälje har ett relativt omfattande vägnät för gång och cykel. Vår ambition är att öka andelen resor som sker med cykel. I cykelplanen från 2013 finns en utbyggnadsplan med prioriteringar för ny cykelinfrastruktur i Södertälje tätort och övriga kommundelar.

Att cykel ska vara ett prioriterat trafikslag nämns både i kommunens översiktsplan och i cykelplanen. Syftet med cykelplanen är att få ett planeringsunderlag för utbyggnad av vägnätet för cykel. Tre målområden finns i planen:

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

#### *Utveckla huvudcykelnät med hög standard*

Ett huvudnät med cykelstråk bör definieras för cykeltrafiken, liknande det som föreslås för bil- och kollektivtrafiken. Huvudnätet för cykel ska erbjuda hög framkomlighet och vara stommen i vägnätet för cykel. Cykelstråken i huvudnätet bör utmärkas av generösa bredder, att de är separerade från gående och motortrafik, god sikt med mera. Stråken är viktiga dels för den regionala tillgängligheten, dels för att de fungerar framför allt som "huvudleder" för den lokala cykeltrafiken i Södertälje. När stråken byggs om bör de ha en utformning som gör det möjligt för olika typer av cyklar. Allt fler väljer att använda lastcyklar, cykelkarror, elcyklar eller cyklar snabbare vilket bland annat ställer krav på tillräckligt breda cykelbanor och jämn beläggning.



Huvudnätet för cykel ska åtminstone ha den standard på utformning som beskrivs i kommunens cykelplan<sup>6</sup>. Cykelplanen tillsammans med riktlinjer i den regionala cykelplanen för Stockholms län bör vara vägledande i den fortsatta planeringen av kommunens, och för de regionala cykelstråk som finns i kommunen mot Nykvarn, Järna och Salem.



Typlösning som redovisas i den regionala cykelplanen för Stockholms län med genomgående gång- och cykelbana över lokalgata. Källa: Trafikverket, Länsstyrelsen i Stockholms län m.fl. (2013), Regional cykelplan för Stockholms län

Några stråk som bör utvecklas är:

- Det regionala stråket mellan Östertälje och Salem
- Det regionala stråket mellan Nykvarn och Södertälje, via Almnäs
- Det regionala stråket mellan Järna och Södertälje, utmed väg 525 ("gamla riksettan") för att skapa sammanhängande cykelvägar i södra delen av kommunen.
- En cykelväg utmed väg 515 (via Kallfors och Tveta) för att underlätta pendlingen mellan främst Järna samhälle, Kallfors och Scania.
- Stråket från KTH till Södertälje C via Nygatan

### Lokala cykelstråk

Förutom att rusta upp och bygga nya delar av huvudnätet för cykel behöver vi också fortsätta vårt arbete med att uppgradera vårt lokala vägnät för cykel inom kommunen. I vår cykelplan finns riktlinjer för utformning av sträckor och korsningar som vi bör fortsätta arbeta efter. Att vägnätet för cykel till och från skolor har en bra och säker utformning är särskilt viktigt. När nya områden byggs i kommunen bör standarden som anges i cykelplanen alltid gälla.

### Cykelparkering och annan service för cyklister

För att kunna erbjuda en hög tillgänglighet för cyklister behöver cykelparkeringar finnas vid arbetsplatser och

bostäder samt för allmänheten på kommunens mark. Vid exploatering är inriktningen att cykelparkering anläggs av exploatören och att det ska lösas på kvartersmark.

Att anlägga cykelparkeringen nära målpunkten är den viktigaste faktorn. Dessutom bör parkeringen vara i anslutning till ett cykelstråk och det ska alltid gå att låsa fast ramen. Där cykeln ska parkeras en längre tid bör även väderskydd finnas. I vår kommande parkeringsstrategi bör cykelparkering inkluderas för att bland annat slå fast standardprinciper och parkeringstal.

Vi behöver kontinuerligt inventera standarden och efterfrågan på parkering vid större hållplatser för kollektivtrafiken, i stadskärnan, vid skolor, idrottsplatser, större arbetsplatser och andra viktiga målpunkter för att kunna anpassa antalet platser. Vi bör arbeta aktivt för att bygga cykelgarage på viktiga platser<sup>7</sup>, detta skulle även kunna bli aktuellt i samband med exploatering kring pendeltågsstationer i kommunen för att ytterligare öka komforten och minska stöldrisken.



Exempel på cykelgarage från Katrineholm resecentrum. Källa: <http://www.cyklos.se/produkt/cykeltak/cykelgarage-flow>

Några platser där cykelgarage bör byggas är

- Södertälje Science Park/KTH i norra delen av stadskärnan
- i anslutning till Södertälje Sjukhus
- järnvägsstationerna Järna, Södertälje C och Östertälje

Förutom cykelparkering, cykelgarage och cykelpooler finns en rad andra åtgärder vi kan arbeta med för att stimulera till cykling. Att det finns bra cykelvägvisning, offentliga cykelpumpar och cykelräknare med mera är saker som ökar attraktiviteten och samtidigt marknadsför cykling i kommunen.

<sup>6</sup> Trafikverket, Länsstyrelsen i Stockholms län m.fl. (2013), Regional cykelplan för Stockholms län

<sup>7</sup> Se kapitel 4.6





**Håll cykelplanen aktuell**  
Vår cykelplan är ett väl fungerande verktyg för att åtgärda vårt cykelvägnät. Det är viktigt att planen genomförs och uppdateras kontinuerligt, särskilt i samband med att vi planerar för stora exploateringar i kommunen.

*Södertäljes cykelplan från 2013 är ett bra verktyg som behöver hållas aktuell.*

## 4.5. Utveckla de kollektiva resmöjligheterna

För att förbättra kollektivtrafikförsörjningen föreslås effektivare trafikerings-, förbättrade informations- och biljettsystem samt ökad marknadsföring. Det handlar om att utveckla den lokala, regionala och storregionala trafiken. Vid samtliga järnvägsstationer utom Södertälje C ska infartsparkeringar anläggas för dem som vill byta från bil eller cykel till tåg.

Strategin inom detta område bör vara att förstärka kapaciteten på pendelparkeringarna för cykel vid samtliga järnvägsstationer samt för bil vid samtliga stationer utom Södertälje C.

### Samverkan lägger grunden

För att utveckla kollektivtrafiken är samverkan med Trafikförvaltningen SLL och Sörmlandstrafiken central. Dessa två aktörer ansvarar för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken. Vi har dock en viktig roll som väghållare och kan ge kollektivtrafiken goda förutsättningar att ta sig fram på våra vägar. I samband med att vi planerar för ny bebyggelse är det också viktigt att samordna vår planering med planeringen av kollektiven. Andra viktiga samverkansaktörer är till exempel Trafikverket och de större arbetsgivarna.

### Utvecklad kollektivtrafik ger bättre måluppfyllnad

Kollektivtrafiken kan utvecklas såväl inom Södertälje tätort som mer regionalt med förbättrat utbud och kortare restider. Stomtrafiken (pendel- och regionaltåg och stombuss) bör utvecklas för att bättre binda samman regionen och öka tillgängligheten till arbetsplatser, inte minst till/ från de centrala och norra delarna av Stockholms län.

Södertälje bör även verka för enklare och enhetliga biljettsystem inom kollektivtrafiken.

### Stombussar och stadstrafik

Kollektivtrafiken i Södertälje har vuxit fram under en lång tid. Dagens linjenät och utbud behöver ses över för att hitta åtgärder som gör att kollektivtrafiken blir ett mer självklart val för resenärerna. Kollektivtrafiken kan utvecklas såväl inom Södertälje tätort som mer regionalt med förbättrat utbud och kortare restider. I samband med detta behöver busstrafikens framkomlighet förbättras genom till exempel signalprioritering och egna körfält.

Att göra trafiken snabbare och mer anpassad för arbets- och studiependling är en viktig utgångspunkt. För att få fler att åka kollektivt bör busslinjenätet kompletteras med raka snabba busslinjer under de tider då arbetspendlingen dominerar, det vill säga morgon och sen eftermiddag. Under övriga tider fungerar det nuvarande busslinjenätet ändamålsenligt och väl.

Strategin för utvecklade pendlingsmöjligheter och för att öka tillgängligheten till omkringsliggande arbetsmarknad bör vara att:

- Tillsammans med Trafikförvaltningen utreda framtida kollektivtrafiken avseende linjenät och utbud
- På kort sikt verka för utvecklande av stombusslinjer med attraktiva busshållplaster (BRT). Som första steg bör kommunen verka för en stombusslinje från Geneta via Ronna, KTH och Sjukhuset till Liljeholmen
- Kollektivtrafikstråk utvecklas från varje stadsdel (tyndgpunkt) till närmaste järnvägsstation under rusningstid för att effektivisera arbetspendling

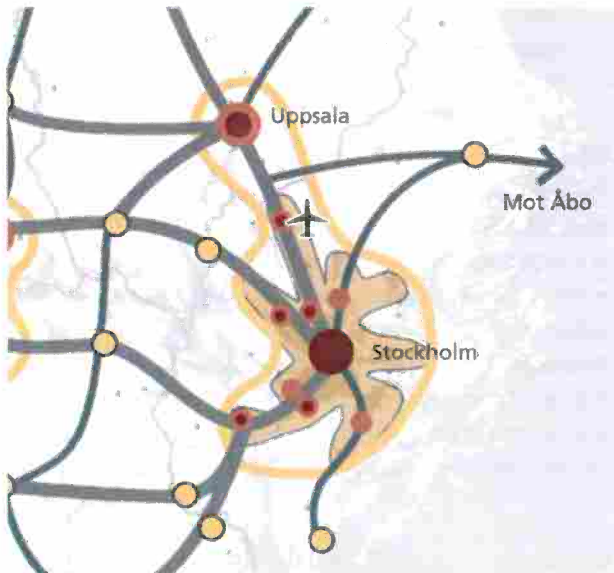
### Tågtrafik

För Södertälje är tågtrafiken avgörande för den storregionala tillgängligheten. Utvecklade järnvägsförbindelser med regionaltågstrafik bör därför studeras vidare.

Strategin för att förbättra tågtrafiken bör bland annat vara följande:

- På längre sikt verka för en ny regionaljärnväg via Södertälje tätort för att kraftigt minska restiderna mellan centrala Södertälje och Stockholm.
- Verka för att dubbelspår byggs på Svealandsbanan mellan Södertälje och Nykvarn
- Verka för att Järna även blir ett stopp för de regionaltåg som passerar idag. Detta skulle minska restiden till övriga delar av länet avsevärt.
- verka för att regionaltågen stannar i Hölö vid det ursprungliga stationsläget. För Hölös utveckling är ett tågstopp en tydlig politisk inriktning. Kommunen bör

sörja för att plattformar och stationsmiljö återuppbyggs. Dessutom bör det planeras för GC-vägar och pendelparkeringsmöjlighet både för cykel och bil om tågstopp förverkligas.



Södertälje är en del av samarbetsområdet Stockholm-Uppsala där förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik är en framgångsfaktor. Bild: Samrådsförslag ÖMS 2050 (beskuren).

#### Landsbygdstrafik

Landsbygdstrafiken behöver utvecklas för att ge grundläggande tillgänglighet och fungerande resmöjligheter i kommunens glesare delar. Anropstrafiken för landsbygden bör utvecklas.

Strategin för kollektivtrafik på landsbygden bör vara att säkra bussförbindelser under pendlingstid samt att verka för utbyggd anropstrafik under övriga tider.

#### Multimodala resmöjligheter

För många är kollektivtrafiken en del i en längre reskedja. Att det finns goda möjligheter att kombinera olika trafikslag är därför viktigt.

Strategin inom detta område bör vara:

- Förstärka kapaciteten på pendelparkeringarna för cykel vid samtliga järnvägsstationer samt för bil vid samtliga stationer utom Södertälje C. Exempel på åtgärder:
  - Parkeringar för omstigning till buss bör skapas där möjligheter finns i kommundelarna och på landsbygden och i tätortens ytterområden som Viksberg
  - Parkeringar bör skapas vid arenaområdet i Vasa och Moraberg när stombusslinje etableras.

- Integrering av till exempel parkering och andra tjänster i smarta kollektivtrafikkort för att underlätta kombinationsresor
- Stödja införande av bil- och cykelpooler, samåknings-tjänster och låncykelsystem

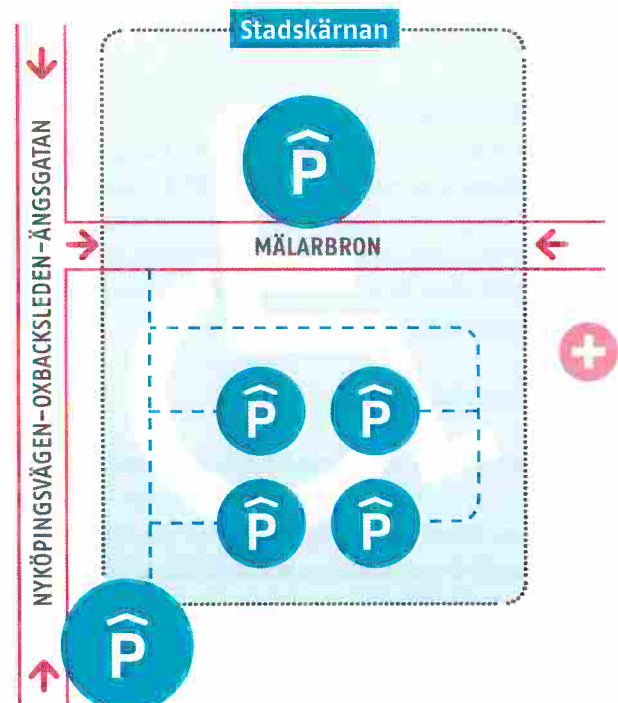
## 4.6. Hållbar biltrafik

Biltrafik är nödvändig för många människors rörlighet och fortsatt viktig i Södertäljes transportsystem. Bilens roll behöver dock förändras för att få en fungerande, effektiv och hållbar trafikutveckling. De trängsel- och miljöproblem som finns i dag behöver vi möta med åtgärder som gör att fler i stället väljer att gå, cykla eller resa kollektivt. Det gör också att de som är beroende av bil har lättare att ta sig fram och att restiden inte förlängs.

#### Bilparkering som verktyg

Planering och reglering av bilparkering är ett kraftfullt verktyg för att kunna styra trafiken. Prissättning och reglering spelar stor roll för efterfrågan på parkering och därigenom även hur mycket biltrafik det blir till en viss plats. Detta är också ett sätt att säkra god tillgänglighet för dem som har störst behov.

Vi måste erbjuda besökare till stadskärnan god tillgänglighet i parkeringshus för att undvika söktrafik. Figuren nedan visar hur biltrafiken principiellt kan ledas in till stadskärnan.



Principlösning för centrala Södertälje.



För centrala Södertälje finns en parkeringsstrategi, som antogs i mars 2017. Den ger riktlinjer för arbetet. En liknande parkeringsstrategi föreslås ska tas fram för hela kommunen.

### Miljöanpassade drivmedel och fordon

Vi behöver arbeta med att skapa förutsättningar för att införa mer miljövänliga drivmedel och fordon. Elektrifiering av fordonsflottan är den viktigaste trenden. För att underlätta användning av elbilar behövs laddplatser. Utbyggnaden av laddplatser bör bevakas i vår planering.

I Södertälje har elbuss testats det senaste året. Elbuss ger nya möjligheter i vår planering för bebyggelse och kan samtidigt ställa andra krav på gaturummets utformning när det gäller att ladda.

Strategin inom detta område bör vara att

- underlätta för marknadsaktörer (elnätsbolag, energibolag, markägare etc) som vill bygga och driva normal- och snabbladdningsstationer i kommunen.

Detta kan ske genom markanvisningar av kommunal mark, genom detaljplanering av tomtmark eller genom nyttjanderättsavtal på gatumark.

Vid våra arbetsplatser och på parkeringsplatser som ägs av oss kan vi själva investera i infrastruktur för laddning. Vi bör också informera fastighetsägare som äger flerfamiljshus, både bostads- och hyresrätter, om hur de kan arbeta med laddstationer<sup>8</sup>.

### Underlätta införande av bilpool

Olika former av delat biläggande blir allt mer vanligt i Sverige. Bilpool är ett sätt att ha tillgång till bil, utan att själv behöva äga den. I parkeringsstrategin för centrala Södertälje kan bland annat införande av bilpool ge sänkt parkeringstal, vilket även bör kunna gälla inom andra delar av kommunen.

Strategin inom detta område bör vara att

- Kommunen bör agera aktivt för att större bilpooler skapas där kostnaderna för kortare hyrestides minskas genom uthyrningskoncept som strävar efter jämn och hög användning genom att verka mot både företag och privata aktörer.

Det kan exempelvis ske genom:

- Flexibla parkeringstal som minskar kravet på parkeringsplatser om bilpool införs. I parkeringsstrategin för centrala Södertälje finns denna möjlighet, vilket även bör kunna gälla inom andra delar av kommunen.
- Förtur till kommunala parkeringsplatser på tomtmark
- Information om bilpool

### Rätt hastighet

Tekniska nämnden antog 2017 en hastighetsplan för huvudvägnätet i Södertälje tätort. Inriktningen är att gå mot ett nät med 40 och 60 km/tim för att bland annat skapa ett säkrare och tryggare trafiknät som underlättar samspel mellan trafikanter. Under 2017 kommer även en genomförandeplan att tas fram, som ska beskriva hur införandet av de nya hastighetsgränserna ska gå till och vilka säkerhetshöjande trafikåtgärder som behöver genomföras. Motsvarande arbete för Järna tätort har startat.



Tekniska nämnden i Södertälje kommun antog i mars 2017 en hastighetsplan för huvudvägnätet i Södertälje tätort.

### Trimning och nya länkar i vägnätet

I enlighet med fyrstegsprincipen bör man påverka resbehov och transportsystemets användning innan större åtgärder i vägnätet genomförs. Trimningar av befintligt vägsystem och mindre ombyggnader kan också ge positiva effekter, vilket behöver konkretiseras i framtida handlingsplaner.

Därutöver kan nya väglänkar behöva tillkomma, särskilt i samband med nya exploateringsområden. I översiktsplanen anges också som riktlinje att "nya länkar i vägnätet och åtgärder som minskar biltrafiken generellt i Södertälje stad prioriteras för att avlasta de vägvägnitt i staden som har sådan belastning att det uppstår stora negativa effekter i form av bilköer, buller, avgaser och barriäreffekter". Nya väglänkar för biltrafik riskerar dock att minska andelen resor som sker med kollektivtrafik, gång och cykel, och

<sup>8</sup> Mer information kan hämtas från länets energirådgivning som driver ett sådant projekt: [www.energiradgivningen.se/projekt/laddstation-for-elbil-till-din-brf](http://www.energiradgivningen.se/projekt/laddstation-for-elbil-till-din-brf)

även öka det totala antalet resor med bil (sk inducerad trafik). Att utgå från kommunens mål och fyrstegsprincipen blir nödvändigt för att hitta rätt avvägning och mix av åtgärder för lösa problemen på kort och lång sikt.

Strategin är att utreda och utveckla bland annat följande stråk:

- En ny passage av kanalen som löser lokala trafikens behov samtidigt som den kan fungera för att minska sårbarheten vid störningar på nuvarande passager
- En ringled väster om kanalen bestående av Nyköpingsvägen, Oxbacksleden, gamla Strängnäsleden, Genetalen, Stålhamravägen.
- Ett nord-sydligt stråk öster om kanalen bestående av Birkavägen och Erik Dahlbergsväg med förbättring av Birkakorset.
- Förstärkning av kopplingarna till E4 respektive E20

## 4.7. Verksamhetens transporter och gods

Fungerande transporter är viktiga för Södertäljes konkurrenskraft. Behoven ser dock mycket olika ut beroende på verksamhet. Det kan vara allt från transporter med farligt gods till leveranser av paket till enskilda hushåll. För effektiva transporter är pålitligheten i restid viktig. Inom detta område är samverkan med berörda aktörer en nyckel till framgång.

### Stärk Södertäljes roll som nod för godstrafik

Södertälje hamn är med sin tillgång till sjöfart, järnväg och vägnät en regionalt viktig nod för transporter. Hamnen är nischad mot bilimport, bränslehantering och containers. Hamnen har anslutningar till både Västra stambanan och Svealandsbanan samt E4/E20 i hamnområdet.

I takt med att regionen växer ökar samtidigt behoven av godstransporter. För Södertälje handlar det om att ta tillvara denna möjlighet på ett hållbart sätt som samtidigt stärker kommunens utveckling. En generell inriktning bör vara att verka för en överföring av transporter från väg och järnväg till sjöfart.

Strategin inom detta område bör vara att

- utveckla anslutningarna till Stockholm syd/Almnäs söderifrån för att möjliggöra ökad godshantering. Främst gäller det järnvägsanslutning från Västra stambanan samt vägsanslutning från E4 vid trafikplats Södertälje syd.

- Södertälje bör verka för att järnvägsanslutningen mellan Hamnen och västra stambanan elektrifieras och bansträckningen förändras
- Södertälje bör verka för ökad insjötrafik med Södertälje hamn som omlastningsnod till mindre fartyg eller pråmar.

### Samordning och effektivisering av varuleveranser

Genom att samordna varuleveranser finns möjligheter till mer effektiva transporter som minskar trafikens negativa effekter. Att samordna våra egna leveranser är även ett sätt att få mer kostnadseffektiva lösningar. Södertälje har deltagit i projektet *Samordnad varudistribution* tillsammans med kommunerna på Södertörn. Detta samarbete ligger grund för vårt fortsatta arbete. Samdistribution kan även utvecklas för fler aktörer än bara kommunen. Andra verktyg som vi kan jobba med är lokalisering av transportintensiva verksamheter, se över möjligheten att styra godstrafiken till vissa tider, nattdistribution, rekommenderade körvägar, miljözoner och så vidare.



## 5. Genomförande och uppföljning

### 5.1. Åtgärderna preciseras i handlingsplaner

Trafikstrategin kan ses som ett övergripande paraply som visar den långsiktiga inriktningen för Södertäljes trafikplanering. Utifrån den behövs en eller flera konkreta handlingsplaner eller åtgärdsprogram. Dessa tas fram efterhand och beskriver mer i detalj vilka faktiska åtgärder som krävs för att möta utmaningarna och hur de ska bidra till kommunens mål. Åtgärderna i handlingsplaner och program bör tidsättas, prioriteras samt kostnads- och effektbedömas. Som grund för handlingsplanerna behövs också fördjupade utredningar kring flera av de problem som identifierats.

I handlingsplaner bör även fastställas vilka förvaltningar och befattningar som har ansvar för respektive åtgärds finansiering, genomförande och uppföljning. Genomförandet bygger även i vissa fall på samverkan med andra viktiga aktörer, såsom Trafikverket, Trafikförvaltningen, andra kommuner, byggherrar, fastighetsägare, det lokala näringslivet med flera.

Utifrån trafikstrategin ses behov av följande handlingsplaner:

- Mobility Management-plan
- Gångtrafikplan
- Utredning av kollektivtrafiken
- Parkeringsplan för kommunen
- Åtgärder i vägnätet (kan tex genomföras som åtgärdsvalsstudier)
- Trafiksäkerhetsplan

### 5.2. Trafikbokslut – uppföljning och utvärdering

För att systematisera i vilken riktning Södertälje går föreslås att ett trafikbokslut sätts samman årligen. I trafikbokslutet bör en kortfattad genomgång av genomförda åtgärder och vilka handlingsplaner som har startats ingå.

Dessutom bör kommunen följa utvecklingen för ett antal indikatorer. Vissa indikatorer (*se nästa sida*) bör följas upp varje år, medan andra indikatorer är mer lämpliga att följa upp med längre intervall.

| INDIKATOR                                                                                       | NULÄGE         | ÅR 2017 | UTVECKLING FRÅN FÖREGÅENDE MÄTNING | KOMMENTAR |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|---------|------------------------------------|-----------|
| <b>Invånarnas resvanor – följs upp genom resvaneundersökning minst en gång per mandatperiod</b> |                |         |                                    |           |
| Andelen huvudresor som sker med gång                                                            | 11 % (år 2015) |         |                                    |           |
| Andelen huvudresor som sker med cykel                                                           | 4 % (år 2015)  |         |                                    |           |
| Andelen huvudresor som sker med kollektivtrafik                                                 | 20 % (år 2015) |         |                                    |           |
| Andelen av bilresorna som är kortare än 5 km                                                    | 41 % (år 2015) |         |                                    |           |

|                                                                      |                  |  |  |                |
|----------------------------------------------------------------------|------------------|--|--|----------------|
| <b>Antal resor med cykel och kollektivtrafik – Årlig uppföljning</b> |                  |  |  |                |
| Cykelpassager Mälardalen per dag                                     | 500 (år 2015)    |  |  | Egna mätningar |
| Påstigande med SL en vintervardag i kommunen                         | 60 400 (år 2013) |  |  | SL Fakta       |

|                                                                                     |               |  |  |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------|--|--|--|
| <b>Medborgarnöjdhet – årlig uppföljning av SCB:s medborgarundersökning*</b>         |               |  |  |  |
| Medborgarnas nöjdhet med tillgången till gång- och cykelvägar                       | 5,9 (år 2015) |  |  |  |
| Medborgarnas nöjdhet med möjligheterna till att använda kollektivtrafiken för resor | 6,7 (år 2015) |  |  |  |

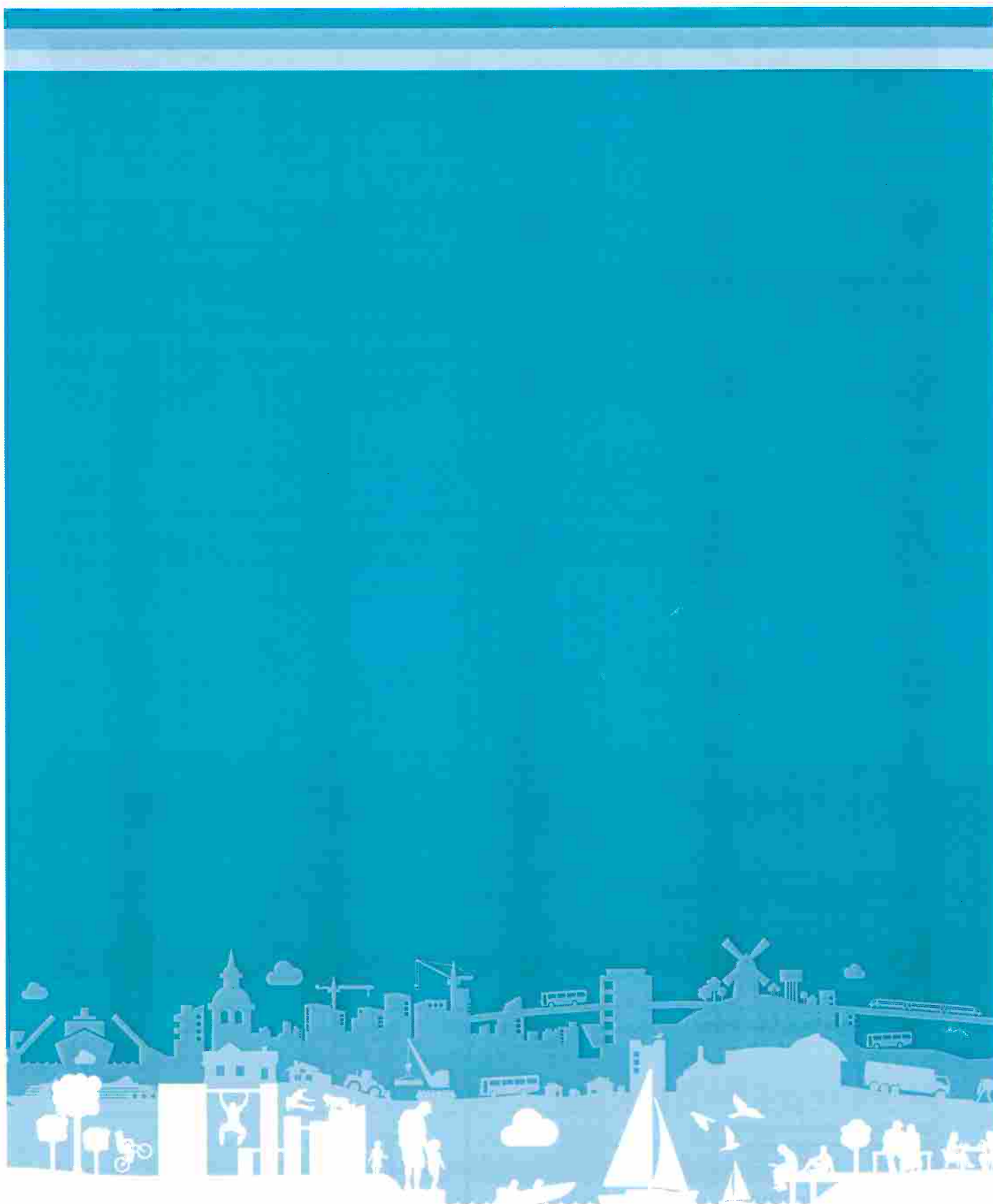
|                                                                                                 |                                                                                             |  |  |                                                                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|----------------------------------------------------------------|
| <b>Miljö och klimat – sammanställning av resultat från årligt miljöbokslut</b>                  |                                                                                             |  |  |                                                                |
| Utsläpp av växthusgaser från transporter                                                        |                                                                                             |  |  |                                                                |
| Halt av NOx (ska inte överskrida 20 µg/m <sup>3</sup> som ett årsmedelvärde)                    | Södertälje ligger över 20 µg/m <sup>3</sup> .                                               |  |  | Mätningar börjar troligen 2016–2017                            |
| Halt av partiklar PM10 (ska inte överstiga 15 µg/m <sup>3</sup> beräknat som ett årsmedelvärde) | 25 µg/m <sup>3</sup> på Turingegatan och på 22 µg/m <sup>3</sup> vid Birka-korset (år 2014) |  |  |                                                                |
| Andel fossilfria bussar i SL-trafiken                                                           | 34% (år 2014)                                                                               |  |  | 31 etanolfordon                                                |
| Antal laddstolpar och tankställen för biogas                                                    |                                                                                             |  |  | 7 semi-laddstolpar etablerades 2014, 3 tankställen för biogas. |
| Andel nya bostäder som tillkommer inom 400 meter till attraktiv kollektivtrafik                 |                                                                                             |  |  |                                                                |

|                                                                                                            |                               |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|--|--|--|
| <b>Miljö och klimat Inom kommunens organisation – sammanställning av resultat från årligt miljöbokslut</b> |                               |  |  |  |
| Andel förnyelsebart bränsle i egna fordonsparken                                                           | 40% (år 2015)                 |  |  |  |
| Andel elfordon i kommunorganisationen                                                                      | 15 elbilar/hybrider (år 2015) |  |  |  |

|                                                                                   |                               |  |  |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|--|--|--|
| <b>Trafiksäkerhet – årlig sammanställning av resultat från STRADA</b>             |                               |  |  |  |
| Totalt antal polisrapporterade trafikolyckor (kommunens väghållningsområde)       | 84 (år 2013)                  |  |  |  |
| Antal svårt skadade och avlidna från trafikolyckor (kommunens väghållningsområde) | 12 varav 0 dödsfall (år 2013) |  |  |  |

\* Betygsindex i skala 0–10





## § 141

Diariernr: SBN-2016-01134

**Trafikstrategi för Södertälje kommun****Sammanfattning av ärendet**

Trafikstrategin är en inriktning för trafikplaneringen i Södertälje kommun. Den innehåller målbild, utmaningar och ett antal strategier som visar vad kommunen behöver fokusera på såväl kort som lång sikt. Tidsperspektivet sammanfaller med kommunens mål för bostadsutbyggnad, dvs ca 20 år.

Trafikstrategin är ett medel för att nå kommunens övergripande samhällsmål, till exempel minskad miljöpåverkan, regional utveckling, folkhälsa och sociala nyttor.

Trafikstrategin visar vilka fokusområden som kommunen behöver arbeta med för att gå i riktning mot ett mer hållbart trafiksystem. År 2040 ska det vara självklart att resa hållbart i Södertälje. Dokumentet ger i vissa fall exempel på vilka åtgärder som behöver genomföras för att följa strategin. Exempelen är endast med för att göra konsekvenserna av strategin tydliga. Strategin ska inte ses som en genomförandeplan för kommande planering. Vilka åtgärder som ska genomföras och i vilken ordning måste i de flesta fall utredas ytterligare i separata planer för olika sakområden, och samordnas med den utbyggnadsstrategi som kommunen tar fram parallellt med denna strategi.

**Beslutsunderlag**

Tjänsteskrivelse daterad 2017-05-11

Trafikstrategi – utmaningar, mål och strategier

**Yrkanden**

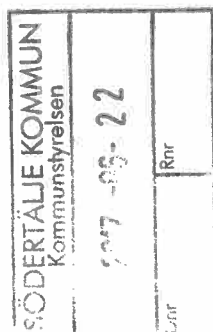
Ordförande Håkan Buller (S) yrkar bifall till kontorets förslag.

Mats Siljebrand (L) yrkar på tillägg till indikatorerna på sidan 19:

Medborgarnas nöjdhet med gatustandarden

Medborgarnas nöjdhet med parkeringsmöjligheter

Ordföranden yrkar bifall till tilläggsyrkandet, samt att samhällsbyggnadskontoret uppdras att komplettera trafikstrategin med ovanstående indikatorer.



Justerares signatur:

Handwritten signature consisting of the letters MB and PH.

Utdraget bestyrks:

Handwritten signature in blue ink, appearing to be S. Hagen.



Forts.§ 141

**Proposition**

Ordföranden ställer proposition på föreliggande yrkanden och finner att nämnden beslutat i enlighet med dessa.

**Stadsbyggnadsnämndens beslut**

1. Nämnden uppdrar till samhällsbyggnadskontoret att komplettera trafikstrategin med indikatorer om medborgarnas nöjdhet med gatustandarden och medborgarnas nöjdhet med parkeringsmöjligheter.
2. Nämnden tillstyrker att kontorets förslag till trafikstrategi, med ovanstående tillägg, ska antas.

**Beslutet ska skickas till**

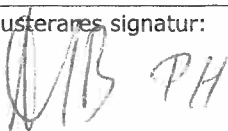
Akten

Handläggaren

Kommunstyrelsen

---

Justerares signatur:

 MB PH

Utdraget bestyrks:

 S. Högström

## § 87

Diariernr: TN-2016-00268

**Trafikstrategi för Södertälje kommun****Sammanfattning av ärendet**

Trafikstrategin är en inriktning för trafikplaneringen i Södertälje kommun. Den innehåller målbild, utmaningar och ett antal strategier som visar vad kommunen behöver fokusera på såväl kort som lång sikt. Tidsperspektivet sammanfaller med kommunens mål för bostadsutbyggnad, dvs ca 20 år.

Trafikstrategin är ett medel för att nå kommunens övergripande samhällsmål, till exempel minskad miljöpåverkan, regional utveckling, folkhälsa och sociala nyttor.

Trafikstrategin visar vilka fokusområden som kommunen behöver arbeta med för att gå i riktning mot ett mer hållbart trafiksystem. År 2040 ska det vara självklart att resa hållbart i Södertälje. Dokumentet ger i vissa fall exempel på vilka åtgärder som behöver genomföras för att följa strategin. Exempelen är endast med för att göra konsekvenserna av strategin tydliga. Strategin ska inte ses som en genomförandeplan för kommande planering. Vilka åtgärder som ska genomföras och i vilken ordning måste i de flesta fall utredas ytterligare i separata planer för olika sakområden, och samordnas med den utbyggnadsstrategi som kommunen tar fram parallellt med denna strategi.

**Beslutsunderlag**

Tjänsteskrivelse daterad 2017-05-11

Trafikstrategi – utmaningar, mål och strategier

**Yrkanden**

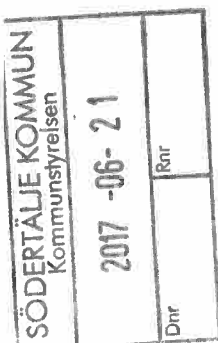
Ordförande Emilia Pettersson (MP) yrkar bifall till kontorets förslag.

Robert Halef (S) yrkar bifall till kontorets förslag.

Tage Gripenstam (C) yrkar bifall till kontorets förslag samt lägger fram nedanstående ändrings- och tilläggsyrkande.

- Ny text på sidan 15 ersätter första stycket:

”Trafikstrategin innebär att en utveckling av landsbygden med fler boende, ökat företagande och tillgängligt fritidsutbud underlättas även utanför dagens kollektivtrafikstråk. Det kräver utvecklad kollektivtrafik till exempel anropsstyrd trafik, bättre bytespunkter med goda möjligheter till att infartsparkera både cykel och bil.”



Justerares signatur:

Utdraget bestyrks:

Forts.§ 87

- Nya indikatorer på sidan 19:  
Medborgarnas nöjdhet med gatustandarden, beläggning m.m.  
Medborgarnas nöjdhet med parkeringsmöjligheter.
- Tillägg på sidan 13 om var cykelgarage bör byggas:  
Centrala stadskärnan och järnvägsstationerna i Södertälje Hamn och Mölnbo.

Ordföranden och Robert Halef (S) yrkar bifall till Tage Gripenstams tilläggs- och ändringsyrkande.

Sandro Banovac (L), Håkan Larsson (M) och Joachim Hagström (SD) yrkar bifall till kontorets förslag med tillägg och ändringar i enlighet med Tage Gripenstams yrkande.

### **Proposition**

Ordföranden ställer proposition på föreliggande förslag och finner att nämnden beslutat i enlighet med dessa.

### **Tekniska nämndens beslut**

Tekniska nämnden tillstyrker att kontorets förslag till trafikstrategi ska antas, med nedanstående tillägg och ändringar:

- Ny text på sidan 15 ersätter första stycket:  
”Trafikstrategin innebär att en utveckling av landsbygden med fler boende, ökat företagande och tillgängligt fritidsutbud underlättas även utanför dagens kollektivtrafikstråk. Det kräver utvecklad kollektivtrafik till exempel anropsstyrd trafik, bättre bytespunkter med goda möjligheter till att infartsparkera både cykel och bil.”
- Nya indikatorer på sidan 19:  
Medborgarnas nöjdhet med gatustandarden, beläggning m.m.  
Medborgarnas nöjdhet med parkeringsmöjligheter.
- Tillägg på sidan 13 om var cykelgarage bör byggas:  
Centrala stadskärnan och järnvägsstationerna i Södertälje Hamn och Mölnbo.

### **Beslutet ska skickas till**

Akten

Handläggaren

Kommunstyrelsen

Justerares signatur:

Utdraget bestyrks:

