

## Synpunkter på förslag till Översiktsplan 2014 Sigtuna kommun utställningsversionen

Trafikgruppen noterar med tillfredsställelse det positiva beskedet i svaret på Trafikgruppens yttrande över samrådsversionen att en Trafikplan skall tas fram. Att behovet av en handlings- och resultatriktad plan är akut understryker Trafikgruppen med detta yttrande. Det omfattar tre avsnitt nämligen kommentarer till svar på tidigare yttrande, en uppmaning att redogöra för mål och åtgärder beträffande trafikinvesteringar samt synpunkter på byggande på landsbygden.

### Våra kommentarer till svaret på våra synpunkter på samrådsversionen

Svaren på Trafikgruppens synpunkter på samrådsversionen anser vi vara undanflyktiga.

- *"För Sigtuna kommun är det viktigt både att möjliggöra för kommuninvånarna att åka kollektivt, men också att arbeta med information och annan typ av beteende-påverkan. Kommunen bedriver idag klimat- och energirådgivning med bland annat syftet att få fler att välja kollektivt och ställa om bilen. Dessutom är så kallad mobility management, beteendepåverkan, och information en viktig åtgärdsdel i gällande Trafikstrategi- där det kallas Strategi för hållbara resvanor. I utställningsversionen för Översiktsplan 2014 beskrivs detta område mer utförligt. Översiktsplanen är förvisso i huvudsak en mark- och vattenanvändningsplan och i annat efterföljande arbete måste beteendeförändringar fortsättningsvis lämpligen hanteras".*
- *"Till grund för trafikfrågorna finns bland annat Trafikstrategin som har utgjort ett viktigt underlag inför arbetet med översiktsplan. Framtagande av en Trafikplan ligger sedan steget efter översiktsplanen."*

Några påpekanden i anslutning till svaren.

- Klimat- och energirådgivning som erbjuds medborgare i länets kommuner i länet ansvarar Energimyndigheten för inkl. finansiering. Enl. uppgift omfattar den i huvudsak frågor beträffande uppvärmning av småhus. Denna rådgivning bidrar således inte till hållbarare transporter.
- I svaren hänvisas till "Trafikstrategin. Vision och strategier". Trafikfrågorna där består av en mängd ord, inget konkret om mål, åtgärder, uppföljning, ansvar, kostnad och tidplan.
- Sid 8 i Trafikstrategin, avsnittet "Uppföljning av Trafikstrategin": *"Det fortsatta arbetet att utifrån Trafikstrategin utveckla ett hållbart trafiksystem för Sigtuna kommun ska integreras i kommunens aktuella verksamhetsstyrning.*

*Kommunstyrelsen har ett ansvar för att i sin ordinarie verksamhetsplanering arbeta fram en handlingsplan kopplat till Trafikstrategin. Utgångspunkten är att de strategier som redovisats i kommande skede konkretiseras i åtgärder som med fördel kan samlas i en trafikplan”*

Något trafiksystem, någon handlingsplan eller någon trafikplan finns inte.

- Sid 23, avsnittet ”Strategi för hållbart resande” i rutan ”STRATEGI (som hänvisas till när det gäller mobility management verksamhet)
    - *”Skapa förutsättningar för bästa möjliga användning av befintlig infrastruktur.*
    - *Stimulera hållbara resvanor genom attitydpåverkan och information.*
    - *Lyft fram fördelar att gå, cykla och resa kollektivt. Samverkan mellan aktörer som är delaktiga i eller berörda av trafikplanering.*
    - *Dialogprojekt i skolor och förskolor”*
- Åtgärder som vi inte har kännedom av med undantag av en bilaga i lokaltidningen Sigtunabygden.

Trafikgruppens bestämda uppfattning är att Trafikstrategin måste kompletteras med en handlings- och resultatnriktad Trafikplan. Detta bör tydligt påpekas i Översiktsplan 2014 för att öka dess trovärdighet.

## **Om mål**

Kommunens klimatmål från 2010 lyder citat: *”Utsläppen av koldioxid från all verksamhet inom Sigtuna kommuns geografiska område (exkl. utrikes flyg) skall år 2020 vara minst 40% lägre än 1990”*. Koldioxidutsläppen 2010 för Sigtuna ökade jämfört med 2009 från 4,92 ton per person till 5,07 ton. I kommunen orsakar transportsektorn drygt 90% av koldioxidutsläppen. Regeringens mål är fossilfri trafik 2030 och 0-utsläpp av växthusgaser 2050. Ett annat mål är utsläpp på 1 – 2 ton per person av växthusgaser per person 2050-

Fastställ realistiskt mål för Sigtuna 2030 med några delmål på vägen dit.

## **Om planer**

För att nå mål behövs planer, handlings- och resultatnriktade. Beakta följande citat från förslag till Översiktsplan 2014:

*”Kommunen har i översiktsplanen definierat åtta strategier som tillsammans beskriver kommunens förhållningssätt för att främja en hållbar utveckling och nå framtidsbilden för Sigtuna kommun år 2030”. Se sid 19 i plan*

Framtidsbilden beskriver det framtida samspelet mellan beslutsfattare och allmänhet.

Utvecklingsstrategi nummer sex av åtta lyder: *”Skapa ett tillgängligare, effektivare och mer hållbart transportsystem”. se sid 23 i plan.*

*”Sigtuna kommuns trafikarbete ska bidra till att skapa ett hållbart och effektivt transportsystem där det övergripande målet är att fördubbla antalet kollektivtrafikresenärer. Kollektivtrafik och cyklandet ska utvecklas och prioriteras för att bli ett självklart val framför bilen”.*

*”För ett hållbart transportsystem med god kollektivtrafik är tillgänglighet och kapacitet på spårsystemen av väsentlig betydelse. Främst gäller detta kapaciteten på Ostkustbanan. Med en snabbt växande befolkning och många nya arbetsplatser i Sigtuna kommun är det en strategiskt mycket viktig kapacitetsfråga i kollektivtrafiken att Märsta station omvandlas till ett funktionellt och modernt resecentrum för både spår- och busstrafik. Det är också angeläget att ytterligare spårbunden trafik utvecklas mellan Märsta och Arlanda flygplats genom ett förverkligande av Norra böjen, som för både person- och godstrafik binder samman Ostkustbanan norr om Märsta med Arlandabanan och Arlanda flygplats.”*

Därför, menar vi, ska först en trafikplan skapas och därefter läggs översiktsplanens förslag till markanvändning och lokalisering av byggande. Trafikplanen ska inriktas mot hållbart resande (= fossilfritt resande utan restprodukten koldioxid) och innehålla ”dragnig” av ”trafiklösningar/-leder för kollektivresande, cykel och gående” för att kunna nå sitt syfte.

För att underlätta planeringen sv ett hållbart transportsystem bör Trafikverkets ”Fyrstegsprincip” kunna ge stöd. Fyrstegsprincipen innehåller följande steg:

1. Beteendeåtgärder som påverkar (= minskar) efterfrågan på transporter och även transportsättet- (mobility management insatser)
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt kommunikationsnät. (mobility management insatser)
3. Förbättringar i befintligt kommunikationsnät (ex. väg 263).
4. Nyinvesteringar i kollektivtrafik och vägar, större ombyggnadsåtgärder. (ex Norra böjen, spårbil)

Närhet är ett viktigt begrepp och nyckeltal för ett bilsnålt Sigtuna. Närhet mellan boende och kollektivtrafik, ”service”, återvinningstation, skola, arbete etc. minskar behov av transporter i många fall med bil. Förslag från Trafikgruppen är att regelbundet följa upp antal kommuninnevånare som bor mindre än 300 m från hållplats för kollektivtrafik. (som vissa kommuner gör)

## **Ett ställningstagande till eventuella omfattande, dyra investeringar i infrastruktur med lång livslängd som kommunen bör ta ställning till innan ”lokalisering” av byggnation kan ske.**

Här en sammanställning av viktiga förslag i Översiktsplan 2014 utställningsversion, som i de flesta fall innebär kostsamma investeringar som påverkar trafiken och blir styrande för byggnationen.

- Spårbunden kollektivtrafik mellan Märsta och Arlanda. Finns markreservation? Se sid 36 i plan del 2
- Norra böjen för persontrafik Märsta – Arlanda med sidospår för godstrafik. Finns resandeunderlag, markreservation och alternativa lösningar som direktbussar eller spårbil. Se sid 70 i plan, 37 i plan del 2

- Spårbunden trafik Sigtuna stad - Märsta – Arlanda Se sid 70 i plan
- Intermodal lösning med ny teknik mellan Rosersberg logistikcentrum och Arlanda flygplats Se sid 69
- Förlängd Roslagsbana. Är den ekonomiskt och miljömässigt försvarbar? Se sid i plan Se sid 69 i plan, sid 36 del 2
- Märsta station, temporär lösning nu och en genomgripande på längre sikt enligt Trafikverkets norra förslag. 14 000 resande per dag, men inget gjort på 40 år. Kommunal politisk enighet finns för temporär lösning.. Genomför! Se sid 37 i plan del 2
- Utredningen av väg 263 för kapacitet och säkerhet finns i Trafikverkets stråkstudie. Ta fram en handlingsplan för kommunens del av vägen och genomför snarast. Glöm inte Venngarn! Se sid 69 i plan
- Huvudstråk för kollektivtrafik mellan Märsta – Arlanda stad - Arlanda flygplats, med kopplade lokala slingor. Finns mark reserverad? Är man verkligen beredd att dra trafik genom Sköndalsskogens naturreservat? Se sid 69 i plan
- Tågdepå i Odensala alternativt Norrsunda/Krogsta. Detaljplanearbete påbörjat på båda platserna. Finns beslut i kommunfullmäktige? Inga specificerade markområden reserverade. Möte för att presentera för kommuninvånarna vad som pågår bör ordnas omgående. Se sid 43 i plan, sid 37 del 2

Våra förslag att tillföra:

- Kommunal tjänsteman behövs för mobility management för *”från bil till gående, cyklande och kollektivresande, Hög prioritet enligt Trafikgruppen.”*
- Direktlinje Sigtuna – Märsta – Stockholm startas på försök för att minska bilpendlandet, om inte problemet med busstrafiken Sigtuna-Märsta station löses i enlighet med vårt förslag med direktbuss från Sigtuna till Märsta station och ringlinje i staden.
- Spårbil som möjlig framtida kollektivtrafiklösning. Krav på utredning efter exemplet Upplands Väsby
- Statoilrondellen och Pinbacken kräver temporär lösning på kortare sikt resp. permanent lösning på längre sikt. Akut problem. Finns ej med i Stråkstudie väg 263. Finns kommunala förslag?
- Trafiken Sigtuna stad-Uppsala. Diskutera fram bra lösningar av problemen med företrädare för SL, UL och med oss i Trafikgruppen.

## **Vår syn på förslag till byggande på landsbygden i förslaget till översiktsplanen**

I förslaget föreslås bostadsbyggande på ett flertal platser på landsbygden i kommunen. Det finns en önskan från många kommunbor att bosätta sig på landet. Det är i sig positivt. Det innebär dock i flera fall att kommunen rekommenderar att bostäder byggs på platser utan kollektivtrafik.

Kommunen föreslår alltså att bryta mot en av de tre regler för lokalisering av nya bostadsområden som kommunen själv satt upp nämligen att bostadsområden ska byggas utmed befintliga kollektivtrafikstråk. Vi anser att kommunen bör planera efter sina egna regler och inte tillåta att nya bostadsområden planeras på platser utan befintlig kollektivtrafik.

## Slutord

Nuvarande förslag till översiktsplan upplevs när det gäller trafik och byggande som en ostrukturerad beskrivning av nuläget med en rad önskemål och riktlinjer, men de flesta bara på idéstadiet. Det finns alltså ett akut behov av en Trafikplan som ett obligatoriskt hjälpmedel för att genomföra åtgärder och resultat. Detta bör tydligt klargöras i Översiktsplan 2014.

För Trafikgruppen

Björn Lindbergson  
[bjorn@lindbergson.se](mailto:bjorn@lindbergson.se)  
070-633 93 72