



Policy för Sollentuna kommuns trafik- och transportsystem

Antagen av kommunfullmäktige 2015-06-11 § 170

1. Syfte

Policyn omfattar planering, genomförande och drift som påverkar kommunens trafik- och transportsystem.

Policyn syftar till att kommunens trafik- och transportsystem ska utvecklas så att det bidrar till att förverkliga kommunens översiktsplan och miljöpolicy (fokusområde trafik och transportlösningar), inklusive klimatstrategi.

2. Inriktning

Vision

I Sollentuna har alla nära till storstadens möjligheter och naturens lugn. Transportsystemet erbjuder en mycket hög tillgänglighet, vilket gör det enkelt att nå det som kommunen och övriga Stockholmsregionen har att erbjuda. Hållbara val är självklara för invånare, besökare och näringsliv.

För att nå visionen fordras ett effektivt transportsystem, det vill säga hållbart, funktionellt och attraktivt. För att åstadkomma detta ska följande sex strategier följas.

A Sollentuna ska vara för alla

Att transportsystemet ska kunna användas av alla är utgångspunkten i Sollentunas trafikplanering. Lokalisering av bostäder och arbetsplatser, samt den fysiska utformningen av transportsystemet ska vara sådan att alla – oavsett ålder, kön, funktionsnedsättning eller ekonomisk ställning etc. – ska kunna tillgodose sig sina behov.

B Tillgänglighet före rörlighet

En grundprincip vid all stads- och trafikplanering i Sollentuna är att skapa högsta möjliga tillgänglighet för invånare, besökare och näringsliv. Det är tillgängligheten i transportsystemet som ger nyttan medan rörligheten i sig är förenad med kostnader i form av tidsförluster, trafikolyckor, miljöpåverkan, etc. En tillgänglig stad karaktäriseras av korta avstånd mellan bostad/arbetsplats och service liksom skolor, butiker och kollektivtrafik. Att exploatera ny bebyggelse i befintliga goda kommunikationslägen ska därför alltid eftersträvas framför andra lägen.



C Gång först, sedan cykel, kollektivtrafik, nyttotrafik och biltrafik

När nya gator anläggs eller när befintliga byggs om ska utrymmet prioriteras mellan trafikslagen. Att gående får tillräckligt utrymme och infrastruktur med god detaljutformning ska prioriteras högst, därefter cyklister, kollektivtrafik, nyttotrafik och biltrafik.

D Trafiken ska bidra till ett attraktivt och levande Sollentuna

Trafikplanering ska genomsyras av att gaturummet är en betydande del av kommunens offentliga miljö. Förutom att vara en transportyta ska gaturummet även bidra till stadsliv och sociala möten. Fysiska barriäreffekter ska undvikas.

E Främja hälsa och fysisk rörelse

Sollentuna ska arbeta för att stimulera aktiv transport. Att gå och cykla till vardags är en betydelsefull källa till hälsofrämjande fysisk aktivitet och är viktigt ur ett folkhälsoperspektiv. Aktiv transport uppmuntras dels genom kvalitativ infrastruktur, men även genom att planera attraktiva och trivsamma miljöer att vistas i och röra sig igenom, samt genom ett beteendepåverkande arbete.

F Minska miljöpåverkan

I Sollentuna ska trafikens miljöpåverkan ständigt minska. Utsläpp av partiklar, emissioner, buller och förorenat dagvatten till omgivningen ska tas om hand. Dessutom ska transportsystemets hushållning med natur, mark och andra resurser alltid beaktas.

3. Genomförande och uppföljning

För att genomföra strategierna och för att kommunen ska röra sig mot visionen fordras handlingsplaner, som sammantaget utgör kommunens trafikplan. Handlingsplanerna ska dessutom vara förenliga med kommunens översiktsplan och miljöpolicy, inklusive klimatstrategi, samt innehålla uppföljningsbara mål med utpekade ansvar. För att följa upp att planerna leder mot visionen i linje med strategierna ska nedanstående indikatorer användas i handlingsplanerna och om lämpligt integreras i kommunens målstyrningsmodell. Tolkningen av indikatorerna ska alltid ske mot bakgrund av policyns vision och strategier. För att undvika suboptimerande tolkningar ska alltid en kombination av minst fyra indikatorer användas för att bedöma om utvecklingen går i visionens riktning.

Ett effektivt transportsystem mäts med

- antal kvadratmeter gata (för stillastående fordon och fordon under färd)
- genhetsknot för gång- och cykelväg i förhållande till bilväg
- restidskvot för kollektivtrafiken i förhållande till biltrafiken
- andel nytillkomna bostäder och arbetsplatser som lokaliseras inom 400



meters radie från entré till spårstation

- avstånd från bostad till närmaste grundskola (upp till årskurs 6)

Ett attraktivt transportsystem mäts genom

- andel som anser att underhåll och skötsel av gång- och cykelvägar i kommunen är bra (SCB)
- andel som anser att det är tryggt och säkert att vistas utomhus på kvällar och nätter (SCB)
- antal som dödas eller allvarligt skadas
- gångandelen för resor inom kommunen
- cykelandelen för samtliga resor
- kollektivtrafikandelen för samtliga resor

Hållbarhet ur hälso- och miljösynpunkt mäts genom

- andel som upplever sig störda av buller
- utsläpp av växthusgaser från trafiken
- utsläpp av kväveoxider
- partikelhalter PM10

Indikatorerna ska mätas och följas upp regelbundet, som minst vart annat år. Handlingsplanernas effektivitet prövas därmed och underlag för revidering av dem eller upprättande av nya handlingsplaner skapas. Ansvaret för att mäta indikatorerna definieras i respektive handlingsplan. Ansvaret för att följa upp värdet på indikatorerna med hänsyn till policyns vision och strategier åvilar kommunstyrelsen.