

Trafik- och mobilitetsstrategi

Kortversion

NORRTÄLJE
KOMMUN



A red electric bus is shown from a rear-quarter perspective. The word 'Elbuss' is written in large white letters on the side, and the number '3785' is printed below it. The bus has several lights, including a circular amber light and a larger rectangular light assembly with multiple amber and red lights. The background shows a blurred street scene with a bus stop and people.

Elbuss

3785

Innehåll

Inledning 3

Mål 4

Tätortens utformning 5

Tillgänglighet, trygghet
och säkra skolvägar 8

Gång- och cykeltrafik 11

Kollektivtrafik 16

Fordonstrafik 22

Parkering 26

Förnybara bränslen 27

Inledning

Norrtälje kommun växer. Det är fler som ska bo, arbeta och besöka kommunen vilket innebär mer resor. En snabbt växande befolkning är något positivt och innebär både en utmaning med att fler ska resa och använda infrastrukturen och samtidigt en möjlighet att påverka att fler resor företas med gång, cykel och kollektivtrafik. En av de viktigaste utmaningarna för kommunen är balansen mellan befolkningstillväxt och att bidra till Sveriges nationella klimatmål.

Trafik- och mobilitetsstrategin pekar ut inriktningen för hur transportsystemet ska utvecklas med tidshorisont till år 2040. För att nå ökad ekonomisk och befolkningsmässig tillväxt måste de regionala kopplingarna utvecklas. För att bidra till de nationella klimatmålen behöver den byggda miljön och gaturummet underlätta för fler resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik samt att biltrafiken behöver miljöanpassas.

Gatan är en plats för många olika funktioner och intressen som behöver utformas för att bidra till en förbättrad livsmiljö med ökad närhet, trygghet och säkerhet för människor. Trafik- och mobilitetsstrategin innehåller även viktiga prioriteringar och pekar ut principer som ska gälla i den framtida planeringen av transportsystemet så att kommunen kan bli mer tillgängligt för alla människor.

Trafik- och mobilitetsstrategin behöver konkretiseras inom vissa trafikslag och är utgångspunkten för planer och program som beskriver och prioriterar utförandet.

Trafik- och mobilitetsstrategin omfattar alla trafikslag inom hela kommunens geografiska område. Norrtälje kommun har däremot inte rådighet över all infrastruktur och alla trafikslag inom kommunen. Norrtälje kommun är väghållare för infrastrukturen inom tätorterna Norrtälje stad, Rimbo och Hallstavik. Därför finns ett större fokus på den infrastruktur som kommunen har full rådighet över.

Mål

Trafik- och mobilitetsstrategin innehåller 11 mål som pekar ut i vilken riktning transportsystemet ska utvecklas. Norrtälje kommun har även som mål att bidra till att det nationella klimatmålet uppfylls. Målen för kommunens klimatarbete finns antagna i kommunens Miljö- och klimatstrategi som antogs i Kommunfullmäktige 2020-10-12.

Stadens karaktär



1. Stadsbyggandet i Norrtäljes tätorter ska erbjuda en bebyggelsestruktur som underlättar för hållbara färdmedel och resande.
2. Den gestaltningsmässiga utformningen av tätorternas gatumiljö ska bidra till ökad användning och ökad vistelsetid för gående och cyklist. Gatuutformningen ska anpassas till gatans funktion.

Transportsystem



3. Gångnätet ska vara gent, tryggt, trafiksäkert och sammanhängande.
4. Cykelnätet ska vara sammanhängande, tidseffektivt och trafiksäkert.
5. Kollektivtrafiken ska vara tillväxtskapande, tillgänglig, trygg och konkurrenskraftig.

Trafikens omfattning



6. Transportsystemet ska underlätta för invånarna att välja gång, cykel och kollektivtrafik som transportsätt i vardagen.
7. Framkomligheten för samtliga trafikslag ska vara pålitlig.

Tillgänglighet



8. Transportsystemet i Norrtäljes tätorter ska vara tillgängligt för alla.

Trygghet



9. Det ska oavsett tid på dygnet upplevas tryggt att gå, cykla och åka kollektivtrafik.

Trafiksäkerhet



10. Ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafikolyckor på det kommunala vägnätet.

Miljö och hälsa



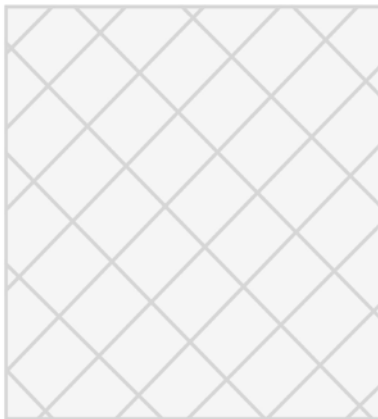
11. Trafikens negativa inverkan på klimatet, miljön och människors hälsa ska minska.



Tätortens utformning

En funktionsblandad och tätare tätort är en mer nära tätort. När det är nära mellan arbetsplatser, dagis, skola, vård, handel, nöjen, rekreation och restauranger innebär det att människor inte får lika stort behov av att resa långt, vilket gynnar de korta resornas färdmedel – att gå, cykla och åka med kollektivtrafik.

En tät vägnätsstruktur ökar tillgängligheten. Antalet alternativa rutter för att nå olika målpunkter ökar, vilket minskar trängseln i vägnätet och ökar tillgängligheten att gå och cykla. Detta bidrar till en miljö där fler människor vistas på gatorna som har tid att titta i skyltfönster och slinka in på caféer och i butiker, vilket i sin tur ökar tryggheten.

Enklavsutformning**Rutnätstruktur**

Stadsgator

Stadsgator ska genom dess utformning skapa möjligheter för stadsliv och rymma såväl trafik och rörelser som spontan och planerad vistelse av gående och cyklister. Mer integrering i gaturummet och mindre barriäreffekter är att eftersträva för att tätorterna ska upplevas som mer livfulla och tillgängliga.

För att få fler att gå, cykla och vistas i stadsmiljön behöver särskilda stråk skapas där det även finns tillräckligt underlag för handel, restauranger, caféer och en större koncentration av boende. På stadsgator behöver utformningen av gatumiljön innehålla fler sittmöjligheter, mer grönska och ytmaterial som bidrar till ökade stadskvaliteter. Gatuutformning som medför lägre hastigheter är viktigt för att fler ska känna sig trygga och röra sig i förhållande till annan trafik.

- Planera för ökad bebyggelsetäthet och funktionsblandning i centrumnära och kollektivtrafiknära lägen
- Planera för att skapa ett finmaskigt och sammanhängande gatunät
- Peka ut platser som kan utvecklas till stadsgator i både befintlig miljö och vid planering av nya stadsdelar



Tillgänglighet, trygghet och säkra skolvägar

Samhället och transportsystemet ska vara tillgängligt för alla oavsett exempelvis ålder, kön eller fysiska förutsättningar. Det blir därför viktigt att utgå ifrån vilken förmåga olika trafikanter har. Extra hänsyn bör i synnerhet tas till barn, äldre och personer med funktionsnedsättning som har särskilda behov för att uppnå användbarhet och tillgänglighet i den fysiska miljön.

Trygghetsaspekten handlar förutom om en trafiksäker miljö även om att minska den upplevda risken för överfall. Gångstråk där det rör sig många barn bör därför planeras för att undvika mörka områden och buskage samt om möjligt förläggas intill stråk med liv och rörelse.

För att underlätta för personer med rörelsenedsättning som använder hjälpmedel såsom rullstol, rullator eller har svårt att lyfta på fötterna är det viktigt med jämna underlag för att tillgängliggöra den fysiska miljön. Det kan ske genom exempelvis tillgänglighetsanpassning av busshållplatser eller kantstensanpassningar för att minska nivåskillnader. För att underlätta orienteringen för personer med synnedsättning kan olika former av ledstråk användas, vilket är extra viktigt över öppna ytor som exempelvis torg.

Kvinnor och män har olika tillgång till transportsystemet och det finns skillnader i resmönster som påverkas av de roller och skillnader som finns i samhället. I ett nationellt sammanhang använder kvinnor bil i mindre utsträckning än män. Kvinnor använder i stället gång, cykel och kollektivtrafik i högre grad. Satsningar på trygghetsskapande åtgärder samt prioritering och ökad framkomlighet för trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik bidrar till ett mer jämställt transportsystem.



- Involvera barns perspektiv i planeringen av allmän plats genom exempelvis barnkonsekvensanalyser, gåturer och workshops
- När nya allmänna platser och områden byggs ut ska de göras säkra, tillgängliga, framkomliga och funktionsvänliga
- Skapa samrådsforum för tillgänglighetsfrågor med pensionärsråd och råd för funktionshinder för att samla in rörelse-, syn-, hörsel- och kognitiva perspektiv i planeringen av allmän plats
- Genomför ett vägvisningsprogram för gång och cykel i tätorterna Norrtälje stad, Rimbo och Hallstavik för att underlätta förståelse och orienterbarhet i gaturummet
- Höga krav ska ställas på belysning, gestaltning och överskådlighet i bland annat parker, tunnlar och andra mörka partier så att det känns tryggt att röra sig dygnet runt
- Kameraövervakning ska finnas vid knutpunkter i kollektivtrafiken såsom vid pendlarparkeringar, cykelparkeringar och stationer
- Skapa variationer av bostäder, butiker, verksamheter och trafikslag för att skapa trygga stadsmiljöer dygnet runt

Säkra skolvägar

Barns möjlighet till självständig mobilitet utgörs av möjligheten att gå, cykla och resa med kollektivtrafik. Flera studier visar på att barns rörelsefrihet har minskat de senaste 30 åren. Föräldrar tillåter barnen i mindre grad än tidigare generationer att själva röra sig i närmiljön. Fysiska åtgärder som ökar trafiksäkerheten vid skolor och fritidsaktiviteter behövs tillsammans med kunskaps-, attityd- och beteendepåverkan.

Ett systematiskt arbete för säkra skolvägar behövs som identifierar brister, både konkreta och upplevda, i stråk och passager och att åtgärder genomförs som ökar trafiksäkerheten till skolorna. Arbetet behöver utgå ifrån nära dialog med skola, barn och föräldrar. Skolan är en viktig part som behöver involveras i kommunens trafiksäkerhetsarbete. Informationsinsatser hos skolorna behövs som uppmuntrar och lyfter fram gång och cykel som alternativ för barnen och även olika insatser som exempelvis att vandrade skoltåg skapas, där lärare bevakar en närliggande trafikerad passage och promenerar med barnen.



Gång- och cykeltrafik

En högre andel gång- och cykeltrafik gynnar en hållbar utveckling och hjälper till att uppnå levande, hållbara och hälsosamma samhällen. Ett samhälle där fler går, cyklar och vistas på gatorna är ett levande samhälle. Eftersom gång och cykel är trafikslag som de flesta har råd med så är det bland de mest jämlika färdmedel som finns idag. I Norrtälje stad, Rimbo och Hallstavik tar det aldrig längre än 15 minuter att nå tätorternas målpunkter som centrum, handelsområden och ytterområden, vilket är gynnsamma förhållanden för att öka andelen gång- och cykeltrafikanter.

En förbättrad trafiksäkerhet för gående och cyklister genom exempelvis en ökad grad av separering från motorfordonstrafik har potential att öka andelen gående och cyklister. Hur smidigt det är att ta sig fram och med vilken hastighet som kan hållas påverkar vilket färdmedel invånarna använder. Gång- och cykelinfrastrukturen måste vara sammanhängande, gen och inte innehålla avbrott.

I Norrtälje stad ska ett nät av prioriterade cykelstråk skapas som ska stimulera till och möjliggöra cykelpendling. Prioriterade cykelstråk behöver knyta ihop stadens stadsdelar med viktiga målpunkter längs med sträckorna som buss-terminalen, stadskärnan och handelsområdena.

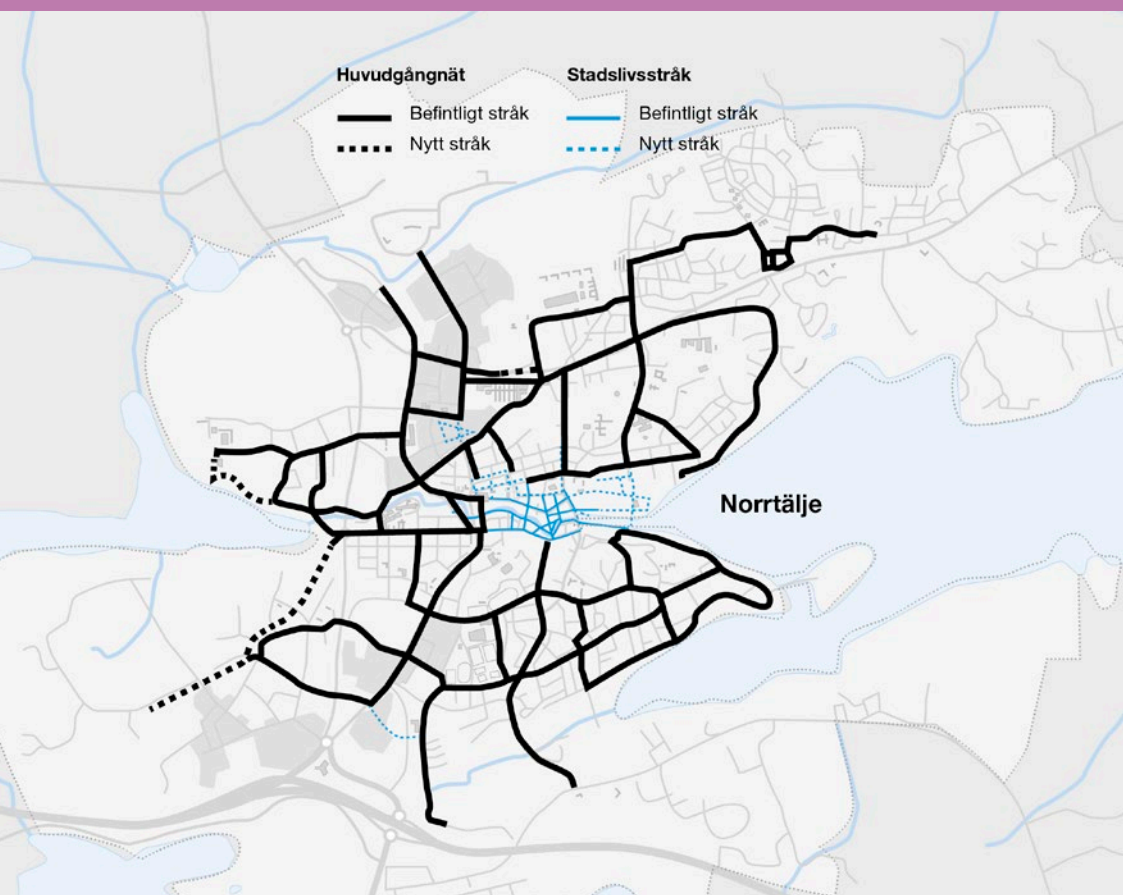
För att förbättra för gående är tydlig separation mellan gång och cykel viktigt och att stråken upplevs överblickbara och trygga. Bebyggelsestäthet och funktionsblandning är två faktorer som har en avgörande betydelse för hur gång- och cykelvänlig en tätort eller närområdet är. Viljan att gå är starkt förknippad med närhet till handel, att det finns en hög korsningstäthet och närhet till hållplatser. I Norrtälje stad ska ett huvudgångnät skapas som är gent, omges av hög bebyggelsestäthet och att det finns god belysning.

I Rimbo och Hallstavik finns ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät. Gång- och cykelvägnätet måste fortsatt byggas ut med fokus på att åtgärda felande länkar, separering av gående och cyklister från motorfordonstrafik där det är höga trafikflöden samt att skapa säkra skolvägar.

Cykelparkering

För att göra det attraktivt att cykla behöver fler väderskyddade cykelparkeringar med goda låsmöjligheter ordnas och att det finns tillgång till enklare service som exempelvis luftpump. Cykelparkeringarna ska vara väl synliga, lättåtkomliga och utformas med god belysning för att upplevas trygga. Det ska

Vägledning för fortsatt planering

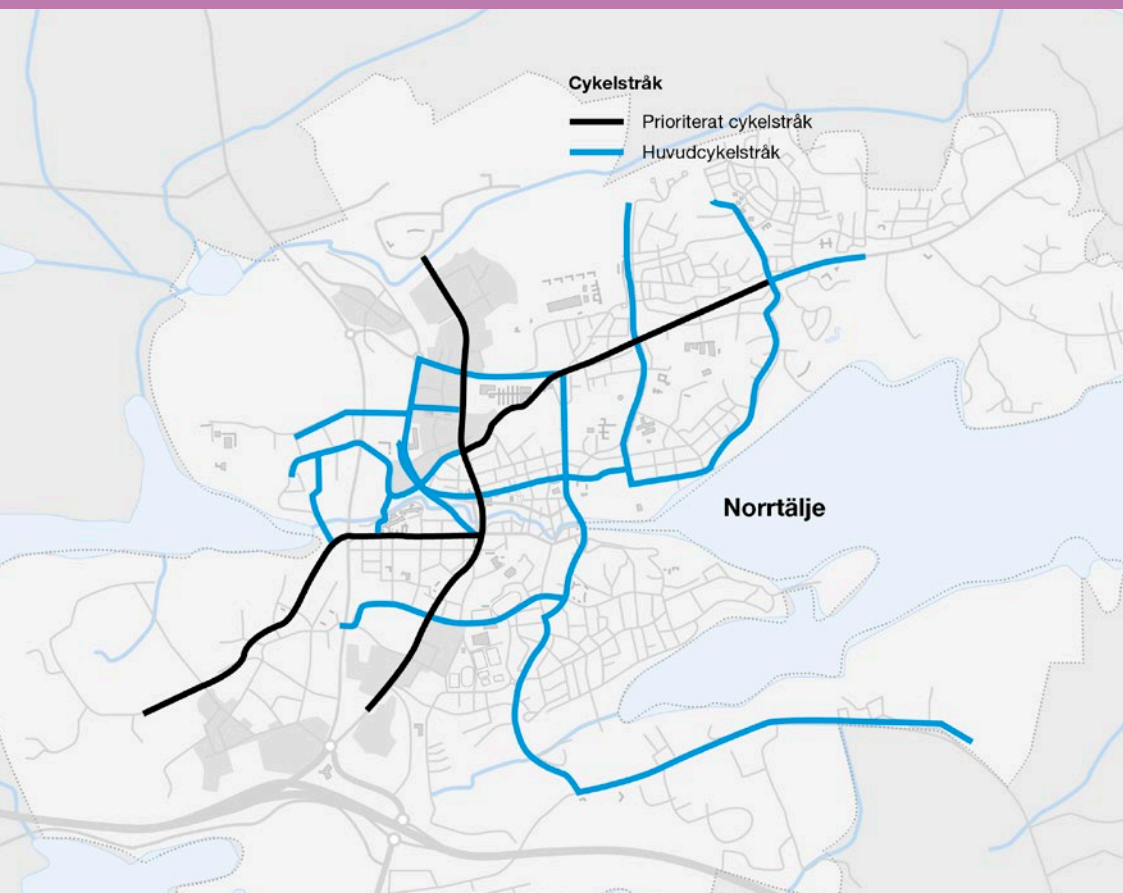


vara enkelt att cykla till tätorternas busstationer, att låsa fast cykeln säkert och att resa vidare med kollektivtrafiken.

Statligt vägnät

Det saknas gång- och cykelmöjligheter på merparten av det statliga vägnätet. Utmed vägarna finns skolor och andra viktiga målpunkter som fyller en viktig funktion för ett socialt liv. Behovet av gång- och cykelvägar för att nå grannar, hållplatser och serviceorter är därför stort. Kommunens program för gång- och cykelvägar på landsbygden prioriterar behovet mellan sträckor.

Vägledning för fortsatt planering



Gång- och cykelstråk

— Gång- och cykelväg

- - - - - Ny gång- och cykelväg

. Statlig ny gång- och cykelväg

Hallstavik

Gång- och cykelstråk

- Gång- och cykelväg
- ⋯ Ny gång- och cykelväg
- Rekreatiionsstråk
- ⋯ Nytt/upprustat rekreatiionsstråk

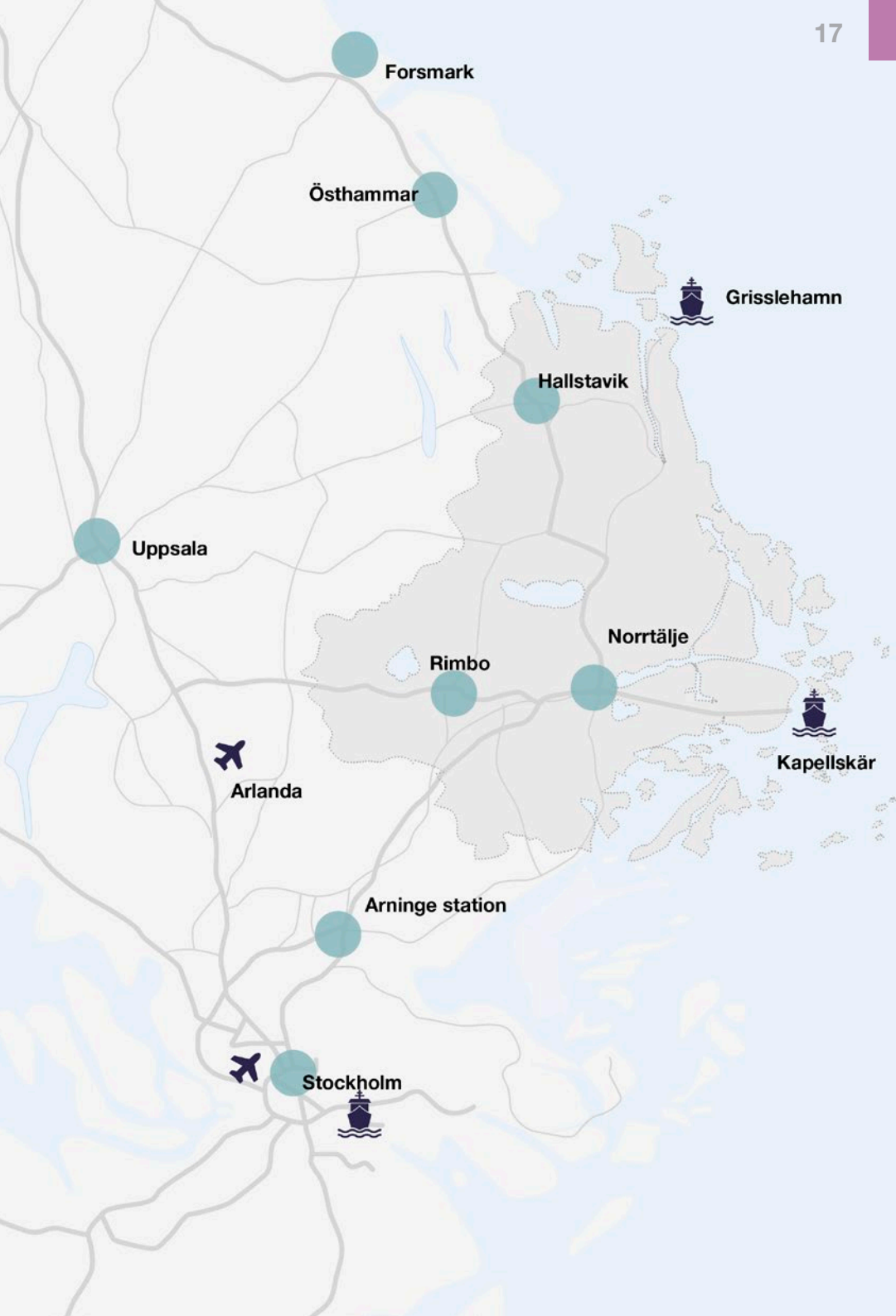


Kollektivtrafik

Norrtälje kommun har haft högst andel nöjda kollektivtrafikresenärer i Stockholms län i tio år i rad. Kommunen, tillsammans med operatör och Trafikförvaltningen, har arbetat för att modernisera fordonsflottan, anlagt strategiskt lokaliserade pendlarparkeringar och tillgängliggjort kollektivtrafiken med omläggningar av linjer och optimerat byten. Kollektivtrafiken behöver fortsätta utvecklas för att bli ett mer självklart val.

I Norrtälje kommun trafikerar totalt cirka 30 busslinjer och dagligen kliver cirka 12 000 resenärer på någon av de nära 1 000 hållplatserna. Linjenätet kan förbättras för att tillgängliggöra kollektivtrafiken för fler och restider kan kortas ned med exempelvis signalprioriteringar och att minimera byten. Kollektivtrafiken kan göras mer attraktiv genom förbättrade faciliteter vid stationer och terminaler och att det är tryggt, enkelt och bekvämt att byta från cykel och bil till kollektivtrafik. Den regionala kollektivtrafiken sträcker sig också utanför kommunens gränser och kommunen behöver verka för ökad framkomlighet i vägnätet i centrala regiondelen och verka för ökat turutbud. Att göra kollektivtrafiken snabbare och mer anpassad för arbets- och studiependling med extra hög komfort är en viktig utgångspunkt för att stärka kommunens regionala tillväxtpotentialer.

Norrtälje stad och Rimbo växer med flera nya stadsdelar och samhällsviktiga målpunkter. I Norrtälje stad ska stadslinjenätet läggas om för att tillgängliggöra nya målpunkter och Stockholmslinjen ska dras ut till Vigelsjö, Färsna och Solbacka. I Rimbo ska Stockholmslinjen förlängas till Västertorp och Bålbros. På detta sätt kan linjerna dels utgöra ett komplement till en snabb stadstrafik, dels att den regionala trafiken blir mer tillgänglig för fler.



I glesa områden, där turutbudet är lågt, ska anropsstyrd trafik införas. Anropsstyrd trafik består av ett basutbud med fasta linjesträckningar där behovet är som störst och kompletteras med områdestrafik utmed linjens omland där boende har möjlighet att kalla på en tur. På så sätt blir kollektivtrafiken mer tillgänglig för fler.

Regionala kopplingar

- **Norrtälje stad-Stockholm:** På sträckan behövs ett fortsatt arbete för att förbättra framkomligheten. Målet är att restiden till Stockholm ska uppgå till max 60 minuter och restiden till Täby centrum/Arninge ska uppgå till max 45 minuter.
- **Norrtälje stad-Kista:** Direktlinjen mellan Norrtälje stad och Kista är en viktig regional koppling för boende i både Norrtäljes och Vallentunas kommun för att möjliggöra tillväxt och regional utveckling. Kista är ett betydande arbetsplatsområde. När Arninge station öppnas kan linjen gå direkt mot Kista via Norrortsleden för att minska restiden.
- **Norrtälje stad-Karolinska sjukhuset:** Reserelationen till Stockholm behöver kompletteras med en direktlinje till Karolinska sjukhuset/Hagastaden via Solna. Området är ett betydande arbetsplatsområde.
- **Norrtälje stad-Rimbo-Arlanda:** En direktlinje behövs i stråket med möjlighet till vidare koppling mot den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. Linjen innebär kortare restider och bytesfria kopplingar i stråket. Arlanda är ett betydande arbetsplatsområde och en direktlinje gynnar även att fler flygresevärer kan resa med kollektivtrafik.
- **Norrtälje stad-Rimbo-Uppsala:** På linjen behövs direkturer under högräfer med färre stöpp. Vid en ny lokalisering av riksväg 77 kan linjen övervägas att läggas om för att minska restiden med färre stöpp.
- **Hallstavik-Rimbo-Stockholm:** På sträckan mot Stockholm behövs ett fortsatt arbete med att förbättra framkomligheten. Målet är att restiden till Stockholm ska uppgå till max 60 minuter och restiden till Täby centrum/Arninge ska uppgå till max 45 minuter.

- **Hallstavik-Östhammar/Forsmark:** Forsmark är ett betydande arbetsplatsområde i norduppland och arbetstillfällena kommer att öka ännu mer när arbetet med slutförvaret påbörjas. En direktlinje mellan Hallstavik-Gävle behövs för att möta arbetskraftsbehovet i stråket.
- **Hallstavik-Uppsala:** Kopplingen är viktig för att möjliggöra regional integration och arbetspendling från kommunens norra delar. Fler kan bosätta sig i kommunens norra delar men även arbetspendling från Uppsala till Hallstavik kan öka i omfattning då utveckling inom teknik och energi kan skapa arbetstillfällen i orten.

Stationer

Kollektivtrafiken är en del av en större resekedja. Om kollektivtrafiken ska kunna utgöra ett attraktivt alternativ måste hela resan fungera utan störningar. Byten mellan gång-, cykel-, bil- och kollektivtrafik måste fungera smidigt och upplevas som en naturlig del av resan, samtidigt som hållplatsen och bytesmiljön i sig behöver vara väl utformad. Vid större bytespunkter där resenärer har behov av att vistas en längre tid är det viktigt med väntrum som skyddar mot kyla och regn, att det är bekvämt och att det är en tilltalande miljö så att alla resenärer känner sig trygga.

- I Norrtälje stad behövs en ny modern bussterminal för att effektivisera markanvändningen så att staden kan växa och för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv med bra lösningar för gående, cyklister, cykelparkeringar och vänthall. En ny bussterminal behöver lokaliseras med en närmare utfart till Stockholmsvägen, vilket minskar restiden och överflödigt rundkörning.
- Campus Roslagen har fått en större roll som bytespunkt mellan busslinjer och därmed har Norrtälje bussterminal avlastats. Campus Roslagen kan förstärkas som terminal för att avlasta trafiktrycket under högtrafik på Stockholmsvägen och på Norrtälje busstation. Fler linjer kan utgå från, samt fler omstigningar kan styras till, Campus Roslagen. Campus Roslagen kan utvecklas med vänthall, eventuell service och eventuellt fler pendlarparkeringar.



- För att möjliggöra en centrumutveckling av Rimbo och för att möjliggöra en framtida förlängning av Roslagsbanan till Rimbo behöver busstationen flyttas till ett nytt läge strax öster om länsväg 280. Busstationen kommer att utvecklas till ett resecentrum med stationsbyggnad, vänthall och pend-larparkering. Det nya resecentrumet kommer erbjuda snabba byten mellan tåg och buss, vilket ytterligare stärker Rimbos roll som knutpunkt för den omkringliggande landsbygden.
- I Hallstavik är busstationen belägen i ett låglänt läge, vilket gör att utbytet och kopplingen med Hallstavik centrum upplevs avlägsen. Det är därför viktigt att stärka platsens attraktivitet och trygghet. I Hallstavik behövs en vänthall för att skydda mot kyla och regn.

Sjötrafik

Sjötrafiken och dess koppling med fastlandet är idag tydligt skilda mellan vad som är arbetspendling för bofasta på öarna och vad som är besöksresor i skärgården. Strukturupplägget med kärnöar och replipunkter behöver breddas till att skapa ett nodsystem med möjligheter till byten mellan skärgårdstrafiken. Bland annat behöver Furusund, Gräddö/Råfsnäs, Vettershaga och Norrtälje stad ingå i ett sådant nodsystem. Ett sådant nytt strukturupplägg kommer ha större förutsättningar till säsongsförlängning av skärgårdstrafiken och på ett bättre sätt tillgodose olika resenärgruppers behov. Det blir tydligare kopplingar mellan grundtrafik och trafik som attraherar sällanresenärer.

För kärnön Gräskö är idag Furusund replipunkt. Detta ger upphov till långa restider för hela resan mellan Norrtälje stad och Gräskö, Norröra och Söderöra med buss och båt. För att skapa snabbare förbindelser för hela resan till Norrtälje stad behöver Östernäs i stället utses till replipunkt. För detta krävs att Rådmanölinjen görs om till en dubbelriktade linje via Gräddö respektive via E18 mot Kapellskär.



Fordonstrafik

Vägnätet för motorfordonstrafik ska ha en pålitlig framkomlighet, vilket innebär att en resa i maxtimestrafik ska kunna företas med förutsägbar restid. Pålitlig framkomlighet kan vara olika vid olika typer av resor. För kollektivtrafik, näringslivets transporter och för arbetsresor är kraven högre på att komma fram i tid. Opålitliga restider innebär kostnader för resenärer och transporter.

När kommunen växer ökar trafikmängderna i vägnätet, vilket leder till längre köer och längre restider. För att skapa pålitliga restider för de användargrupper som ställer höga krav på en pålitlig framkomlighet ska viktiga delar av vägnätet som har betydelse för rörligheten med bil och buss i stort, det vill säga för tätorten, för dess omland eller för regionen ha tillräcklig kapacitet som medger en förutsägbar restid. Stimulans till användning av andra trafikslag, genom att dessa prioriteras i utformningen av en väg, ska riktas lokalt, det vill säga i stadsdelar.

Inom tätbebyggt område gäller den generella hastighetsgränsen 50 km/tim enligt gällande trafikförordning per år 2021. På nationell nivå pågår diskussion

om att ändra den generella hastighetsgränsen inom tätbebyggt område till 40 km/tim. När riksdagsbeslut finns på förändrad generell hastighetsgräns inom tätbebyggt område ska 40 km/tim vara den högsta tillåtna hastighetsgränsen på kommunens vägnät.

En lägre hastighet ökar trafiksäkerheten och kan öka den upplevda tryggheten. En lägre hastighet medverkar således till att stadsrummet används av fler gående, cyklisterna och bidrar till attraktiva stadsmiljöer samt att även bullernivåer och utsläpp av luftföroreningar minskar.

Norrtälje

Norrtälje stad fungerar som ett viktigt nav för hela kommunen med arbetsplatser, service, handel och nöjesutbud. På huvudvägnätet utgör trafik hemmahörande i Norrtälje stad mellan 35–40 procent av trafikmängderna. Resterande trafik är hemmahörande i antingen övriga delar av Norrtälje kommun eller kommer från andra kommuner. Det finns inte tillräcklig kapacitet för att klara planerad befolkningsökning och stillastående blockeringar riskerar att uppstå i stadens alla riktningar. Särskilt förväntas Vätövägen och Södra infarten bli hårt belastade med stillastående köbildningar som sprider sig till andra delar av staden. Dessa vägar har en viktig regional funktion och måste anpassas för att kunna hantera ökade trafikmängder.

Rimbo

Genom Rimbo går de statliga vägarna riksväg 77 och länsväg 280 som har en negativ inverkan på boende och miljön genom trafikbuller och att vägarna utgör en barriärverkan genom orten. För att möjliggöra en utveckling av centrala Rimbo och för att skapa en trygg trafiksituation genom orten i sin helhet behöver både riksväg 77 och länsväg 280 flyttas till lägen utanför tätorten. Möjligheter finns då att skapa en ny vägutformning på befintliga vägar genom Rimbo med plats för gång- och cykeltrafik och för fler trygga och trafiksäkra passager. Vägarna ska gestaltas för att samspela med omgivande bebyggelse och bidra till stadsliv.

På både kort och lång sikt måste korsningen väg 77-väg 280 i östra Rimbo åtgärdas, som inte är demoniserad för dagens trafikflöden och köbildning uppstår.

Hallstavik

I Hallstaviks tätort består vägnätet av tre huvudvägar som fungerar som in- och utfarter till tätorten och det omgivande regionala vägnätet. Övrigt vägnät består av lokalgator. Norra Uppsalavägen är huvudväg för tunga transporter till/från Hallsta bruk. På Norra Uppsalavägen behövs en fortsatt översyn av att höja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. På Norra Uppsalavägen kan korsningen med Kustvägen/Lundåsvägen behöva byggas om för att möjliggöra en handelsetablering i området. Utformningen ska bidra till att säkra hastigheten och förbättra passagera över vägen.

På större delen av Gottstavägen finns inga gång- och cykelbanor längs med vägen men oskyddade trafikanter har behov av att korsa vägen. En fortsatt översyn av att höja trafiksäkerheten behövs.

För att möjliggöra en fortsatt utveckling av Hallsta pappersbruk finns behov av att utvidga industriområdet österut, vilket innebär att Tulkavägen behöver få en ny dragning öster om den planerade expansionen, då befintlig väg kommer att innefattas i det utökade industriområdet. Ett nytt läge för Tulkavägen innebär en flytt cirka 500 meter österut.

Statligt vägnät

De statliga vägarna i kommunen är viktiga för kommunens möjligheter att öka befolkningsmängden och för att förbättra möjligheterna till regional tillväxt. De statliga vägarna måste erbjuda en god tillgänglighet för att invånarna enkelt ska kunna nå utbud, aktiviteter och arbetstillfällen i samhället. De större statliga vägarna fyller inte längre sin trafikuppgift i förhållande till trafikflöde och vägstandard.

Riksväg 77 måste ges en ny dragning söder om Rimbo via trafikplats Rösa. Länsvägarna väg 76/väg 283 Norrtälje-Grisslehamn och väg 76/väg 280 Söderhall-Hallstavik måste uppgraderas för 80 km/tim med säkrare standard. På E18 måste sträckan Söderhall-Roslagskälla utökas från 2+1 körfält till 2+2 körfält.



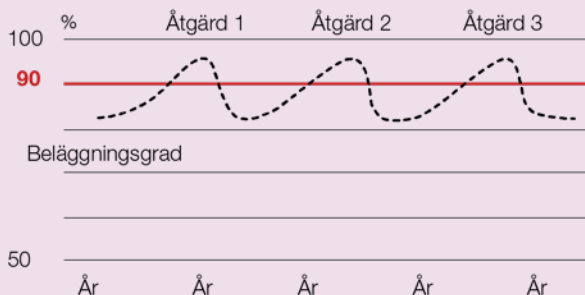
Parkering

Det ska alltid vara pålitligt att hitta en parkeringsplats. För pendlarparkeringar och parkering för allmänna ändamål i tätorternas centrum tillämpas en princip som innebär att belägningsgraden ska ligga på 90 procent. Finns för få platser riskerar pendlare eller besökare att helt välja bort alternativet eller att svårigheter att hitta en ledig plats leder till söktrafik. Finns för många parkeringsplatser kan marken stället användas till andra viktiga ändamål såsom torg, grönytor eller platsbildningar.

När kommunen växer förväntas efterfrågan på parkering att öka. När belägningsgraden uppnår 90 procent kan olika åtgärder vidtas för att balansera utbud och efterfrågan såsom införande av, eller höjd, parkeringsavgift, tidsreglering, att utbudet av platser behöver öka eller att en busslinje förlängs för att bli mer tillgänglig.

Kommunens parkeringsnorm för bostäder ska stimulera till ett ekologiskt hållbart resande genom så kallade gröna parkeringstal. Gröna parkeringstal innebär att en viss del av parkeringsplatserna kan ersättas med andra åtgärder att resa på som exempelvis bilpool, elcykelpool eller att distansarbetsplatser finns i fastigheten. På så sätt stimuleras andra trafikslag och belastningen på vägnätet och på parkeringar kan minska.

Målbild belägningsgrad

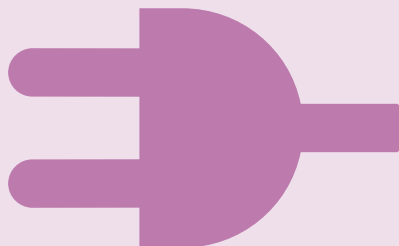


Mer om hur kommunen arbetar med parkering finns att läsa i kommunens Parkeringsstrategi.

Förnybara bränslen

För att minska trafikens negativa inverkan på klimatet, miljön och människors hälsa ska kommunen verka för och stimulera till omställningen från fossildrivna drivmedel till förnybara drivmedel. För att möjliggöra längre resor med elfordon behövs publika laddplatser eller laddplatser riktade till arbetstagare, kunder och besökare. Dessa behöver dels finnas vid arbetsplatser och andra målpunkter såsom centrum, restauranger, idrottsplatser med mera, dels längs med större vägar såsom vid drivmedelsstationer, snabbmatsrestauranger, vägkrogar och rastplatser.

Kommunen har rådighet över kommunala fastigheter såsom kultur- och fritidsanläggningar, skolor och pendlarparkeringar. På dessa platser ska kommunen ordna med laddinfrastruktur. På kommunal allmän plats, såsom gator och vissa parkeringar i tätorterna, finns inte lagstöd för att ordna med laddinfrastruktur. Kommunens energibolag Norrtälje Energi har i uppdrag att laddinfrastruktur även tillkommer på andra platser som kan ägas av privata fastighetsägare och att laddinfrastruktur ges en god täckning i hela kommunen.



Trafik- och mobilitetsstrategin antogs 2022-03-07.
Strategin finns att läsa på:

nortalje.se/stadochtrafik

NORRTÄLJE
KOMMUN

