

Minnesanteckningar för Miljö- och klimatrådet

Tid Torsdagen den 17 november 2016, kl 18-20

Plats Alceahuset, lokal Viren

Närvarande Enligt bifogad närvarolista

Utses att justera, § 1 Ann-Christine Furustrand (S)

Sekreterare



Kristina Eriksson

Ordförande



Michaela Haga (C)

Justerande



Ann-Christine Furustrand (S)

Närvarolista

Parti	Ledamöter	Närvarande		
C	Michaela Haga, ordförande	X		
S	Ann-Christine Furustrand	X		
M	Conny Söderström	X		
ÖP	Bert Niska		X	
	Representanter föreningar/byalag			
	Sven Faugert, Naturskyddsföreningen Österåker	X		
	Lennart Jöngren, LRF	X		
	Ingela Martinsson, Friluftsrämjandet i Österåker		X	
	Marianne Arnetz, STF Stockholm nordost		X	
	Anna Roslund, Österåkers scoutkår		X	
	Jonas Bergström, Företagarna i Täby Österåker	X		
	Maud Trygg, Cykelfrämjandet i Stockholm norrort	X		
	Björn Norbeck, Södra Roslagens båtförbund		X	
	Joakim Jonsson, Österåkers sportfiskeklubb		X	
	Jan Höglund, Österåkers sportfiskeklubb		X	
	Marie Lönnqvist, Svenska kyrkan		X	
	Cecilia Arvidsson, Orienteringsklubben Österåker		X	
	Bo Hedenstedt, Österåkers hembygds- och fornminnesförening		X	
	Leif Engman, Österåkers GK (ersätter Anna Roslund)	X		
	Övriga närvarande	Funktion		
	Kristina Eriksson	Sekreterare och sakkunnig		
	Maria Lindström	Miljö- och hälsoskyddschef		
	Johanna Roos	Trafikplanerare		

MKR § 1

Mötets öppnande

Ordföranden hälsar välkommen



Justerandes signaturer

Utdragsbestyrkande

MKR § 2

Val av justerare

MKR-rådets beslut

Ann-Christine Furustrand utses till justerare.

MKR § 3

Fastställande av dagordning

MKR-rådets beslut

Dagordningen fastställs. Svan Faugert anmäler en övrig fråga, rapport om miljömålen.

MKR § 3

Information om kommunens arbete med en transportstrategi

MKR-rådets beslut

Informationen noteras till protokollet. Råden framför ett önskemål att få vara remissinstans när strategin är klar för den externa remissen. En fortsatt dialog med rådet är önskvärd och då också med koppling till miljömålen.

Sammanfattning

Johanna Roos trafikplanerare på väg- och trafikenheten informerar om vad en transportstrategi är och hur arbetet med att ta fram en sådan i Österåker ska genomföras.

Syftet med en strategi är att öka kunskapen om transporter och resande samt att se vilket behov av ytterligare utredningar som finns. Nuvarande trafikplan är från 2010 och den har karaktären av både strategi och åtgärdsplan i samma dokument. Det finns också en cykelplan som beskriver åtgärder men där det behövs en uppdatering av de långsiktiga målen.

Nu står transportsektorn inför nya utmaningar, det finns behov av ökad kunskap om hur vi ska ställa om till hållbara transporter och resande. I nuvarande trafikplanen saknas också skärgårdstrafiken och godstrafiken.

Jonas Bergström framför att transporter och kommunikation är en viktig fråga för näringslivet. Trafikstörningar upplevs som ett problem i samband med etablering av nya företag.

Transportstrategin ska omfatta en dialog med olika grupper, grannkommuner och regionala parter. Innehållet presenteras översiktligt på mötet, men mycket arbete kvarstår innan det finns ett färdigt dokument. Under 2017 tillsätts extra resurser för att färdigställa underlaget. Måläret för strategin är 2040 med en utblick längre in i framtiden.

En viktig fråga är att peka ut vägnät som är lämpligt för den tunga trafiken. Alla olika trafikslag ska beskrivas, även båttrafiken i skärgården. Barnperspektivet och jämställdhet är andra aspekter som ska belysas.

En angelägen fråga är att skapa trygghet i trafiken så att barn kan ta sig själva till och från skolan och aktiviteter. ResSmart är ett nytt regionalt samarbete där kommunen deltar och kan samarbete om olika insatser för att påverka resvanor.

Kommunen har en problematik med att det är många enskilda väghållare samtidigt som kommunen successivt tar över enskilda vägar i samband med detaljplanläggning.

Arbetet med transportstrategin går parallellt med arbetet med översiktsplanen, riktlinjer ska stämmas av i de olika dokumenten.

För nulägesbeskrivningen har befintligt material sammanställts. Det har också hållits workshops med politiker och tjänstemän. En resvaneundersökning gjordes 2013 och SL gjorde en undersökning 2015. Det har gjorts en inventering av infartsparkeringar och en övergripande stråkanalys. Det har funnits möjligheter att lämna synpunkter via en webbenkät.

Den övergripande trafikanalysen visar på en ökning av biltrafiken men samtidigt relativt låg ökning på grund av bostadsutvecklingen kring Roslagsbanan. Bedömningen är att befintlig infrastruktur håller till 2040 och att det ska räcka med framkomlighetsåtgärder. Åtgärder i korsningar och om behov finns busskörfält på 276an, då en förutsättning är att kollektivtrafiken är ett bra alternativ. Inga nya vägdragningar föreslås i översiktsplanen men vid utveckling av nya bebyggelseområden ska infrastrukturen samplaneras.

Samarbetet med Trafikverket är viktigt och samtidigt tungrovt. De har många stora projekt och viktiga prioriteringar i regionen och är inte alltid intresserade av våra lokala frågor.

Åtgärder för att öka effektiviteten i vägtrafiken skulle kunna vara mera samåkning, om det sitter två personer i varje bil försvinner köerna. Även flera bilpooler och samåkning till aktiviteter är viktiga åtgärder. Det går att öka kapaciteten i kollektivtrafiken med längre tåg och bussar. Sverigeförhandlingen pågår med planer på förlängd Roslagsbana in till city.

Rådet får bidra med synpunkter på vad som fungerar bra och vad som är mindre bra i trafiken.



Det som framfördes som fördelar var:

- Pendlarbussarna för de som inte bor i anslutning till Roslagsbanan
- Kommunens arbete med utbyggnad av cykelvägnätet
- Roslagsbanan
- Arbetet med ökad framkomlighet på 276:an.

Det som fungerar mindre bra är:

- Svårt att åka kollektivt till målpunkter inom kommunen
- Svårt att ta sig till bryggor och vidare ut i skärgården
- Svårt att få plats på infartsparkeringar
- Svårt att åka kollektivt när det är rusning, för få avgångar
- Snöröjning/drift fungerar sämre nu.
- Saknas nattrafik på Roslagsbanan

Målet för arbetet med transportstrategin är ett antagande i Kommunfullmäktige under 2017. En extern referensgrupp ska få lämna synpunkter, miljö och klimatrådet vill gärna delta. Presentationen biläggs protokollet.

MKR § 4

Information från LRF om slam i kretslopp

MKR-rådets beslut

Informationen noteras i protokollet.

Sammanfattning

Lennart Jöngren informerar om att LRF Mälardalen har tagit fram och undertecknat en deklARATION för små avlopp i kretslopp. Den beskriver vilka förutsättningar som behöver uppfyllas för att kunna få till ett kretslopp av näringsämnen från små avlopp. Här finns en koppling till miljömålen och att hushålla med resurser. Fosfor är en ändlig resurs som i större utsträckning behöver återanvändas.

En förutsättning för att få kretsloppet att fungera är att toalettavfallet separeras från bad, disk och tvättavloppet i ett system med vakuumtoaletter för att minska vattenvolymen och minska risken för miljöstörande ämnen. Restprodukten ska genomgå en hygienisering, anläggningar finns i Enköping och Linköping. Det finns risker med läkemedelsrester, men jordbakterier är bättre på att bryta ned dessa jämfört med den biologiska reningen i ett avloppsreningsverk. I Linköping pågår försök med behandling av renat avloppsvatten för att bryta ned läkemedelsrester.

I nuvarande förslag till VA-policy finns en skrivning om avlopp i kretslopp, men i övrigt finns inget beslutat om att arbeta med frågan i Österåker.

Det finns ingen uttalad efterfrågan på "kretsloppsavlopp". Vissa minireningsverk har en sk fosforfälla, där kalkmaterialet skulle kunna återföras till jordbruket. Ska man införa systemet är det en fördel att göra det i ett nytt bebyggelseområde utanför området med kommunalt VA.

Ca 1000 avlopp skulle behövas för att återföra näring till den areal som Lennart förfogar över. Han har själv infört ett sådant system för det egna hushållet.

MKR § 5

Övrig fråga, återkoppling om miljömålen

Miljömålen är antagna och nu fortsätter arbetet med att implementera målen i verksamheterna. Enligt beslutet i Kommunfullmäktige ska målen in i verksamhetsplaner och budget. Kommunen behöver arbeta med verksamhetsstyrning och ett gemensamt system kan införas nästa år. Kristina Eriksson slutar sin tjänst som miljöstrateg och fortsätter i Sollentuna kommun. För att få fart på miljömålsarbetet under nästa år behöver det finnas tillräckligt med resurser.

MKR § 6

Nästa möte

Då det ännu inte har utsetts någon ersättare till sekreterarskapet i rådet, finns inga förslag på mötestider för 2017. Tider skickas ut till deltagarna via e-post.

Bilaga:

Presentation transportstrategin

Information om slam i kretslopp LRF

Transportstrategi Österåkers kommun



Skånegårdskommunen

Österåker

Vad är en transportstrategi?

- Ett dokument som beskriver kommunens inriktning gällande transportplaneringen
- Mål och visioner för olika transportslag



Skånegårdskommunen

Österåker

Varför en transportstrategi?

- Underlag för kommunens inriktning och framtida utveckling gällande markanvändning och fysisk planering
- Fastställa politiska mål för önskvärd utveckling av transportsystemet
- Underlag för kommande åtgärdsplaner
- Få kunskap om transportsystemets möjligheter och begränsningar.
- Få en kunskapsutveckling bland berörda intressenter
- Få stöd vid prioritering och avvägning mellan olika intressen

Skärgårdskommunen

Österåker

Innehåll

- Nulägesbeskrivning
- Analys av nuläget
- Mål och vision
- Strategier
- Åtgärder
- Framtidsspaning/utblick
- Stadens karaktär
- Skärgård/landsbygd
- Transportsystemet
- Resemönster
- Klimat och miljö
- Näringsliv/godstrafik
- Cykel
- Gång
- Kollektivtrafik
- Biltrafik
- Trygghet
- Trafiksäkerhet
- Parkering

Reviderad: 2016-11-29

Österåker

Tidplan

- Uppdrag juni 2015
- Inhämtning av material ink workshops höst 2015
- Bearbetning och sammanställning av material vår 2016
- Fortsatt bearbetning av material höst 2016
- Intersamråd
- Antagande vår 2017



Processen i TRAST

Processen i TRAST-Guiden

2016-11-29

Österåker

Koppling Översiktsplan

- Parallell arbetsprocess
- Riktlinjer i Översiktsplanen ska samspela med mål i Transportstrategin

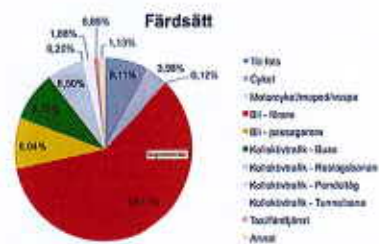


2016-11-29

Österåker

Detta har gjorts

- Sammanställning av statistik
- Resvaneundersökning
- Trafiksimulering 276:an
- Trafikens omfattning och förändring (sammanställning trafikmätningar)
- Inventering infartsparkeringar
- Workshops med tjänstemän och politiker
- Webbenkät till medborgare
- Dialog med Skärgårdsråd
- Övergripande stråk/vägstrukturanalys



Sida 7 | 2016-11-29



Resultat övergripande vägnätsanalys

- Biltrafiken förväntas öka med ca 35% i Österåker fram till 2040
- 276an mot E18, Svinningevägen och 274an från Kulla vägsäl har högst trafikmängder
- Andelen kollektivtrafikresor ca 30% år 2040 enligt modellen (en ökning med 6-12%)
- Finns kapacitet i befintligt vägnät
- Tröghet gör att kollektivtrafiken måste vara attraktiv/framkomlig
- Stärka kapaciteten i korsningspunkter



Sida 8 | 2016-11-29



Styrkor

Skriv ner 3 saker som fungerar bra i dagens transportsystem



Sida 9 | 2016-11-29



Sammanfattning SWOT

Styrkor

- Roslagsbanan och bussar till city/pendlarbussar
- Överlag bra cykelvägnät i tätorten och bra cykelavstånd
- Bra vägnät för bilen och lätt att hitta parkering
- Planeringsprocessen, goda förutsättningar för stadsutveckling och förtätning



Sida 10 | 2016-11-29



Svagheter

Skriv ner 3 saker som fungerar mindre bra i dagens transportsystem



Sida 11 | 2016-11-29



Sammanfattning SWOT

Svagheter

- Mycket biltrafik och kö i rusningstid
- Saknas regionala cykelkopplingar
- Svårt att röra sig inom kommunen med andra transportmedel än bilen (svårorienterat cykelvägnät med cykel i blandtrafik, ineffektiv busstrafik och inga kopplingar till rekreation och skärgård)
- Ej kapacitetsstark/pålitlig kollektivtrafik Få avgångar, förseningar, ineffektiva linjedragningar och dåligt kvällsutbud. Saknas infartsparkeringar på strategiska platser.



Sida 12 | 2016-11-29



Målbild Österåkers transportsystem 2040

Beskriv framtidens transportsystem med 3 ord



Sida 13 | 2016-11-29



Sammanfattning målord

Transportsystemet 2040 är hållbart och påverkar inte vår miljö negativt. De infrastrukturinvesteringar som görs och har gjorts är kostnadseffektiva och robusta över en längre tid. Transportsystemet underlättar för de människor som bor i kommunen och för de som vill komma hit på besök. Det går snabbt att ta sig mellan olika målpunkter och kollektivtrafiken är väl utvecklad, både bussarna och Roslagsbanan har hög turtäthet. Vi är fortfarande en pendlarkommun och kollektiva tvärförbindelser och snabba anslutningar till bytespunkter i andra kommuner fungerar bättre nu. Det är också lättare att transportera sig inom kommunen med andra transportmedel än bilen. Det har bidragit till att vi har fått en mer trivsamt miljö i Österåker men även att alla människor har samma möjlighet att transportera sig på ett smidigt sätt. Vi är en cykelkommun där våra invånare har möjlighet att arbetspendla till andra kommuner med cykel. Vår skärgård och natur är lätt att nå ut till och transportererna på vattnet är fler. Det är bekvämt att resa och det kostar inte mycket att välja hållbara transportmedel, varken i tid eller i pengar. Det är enkelt att välja hållbara transportmedel och trafiksäkerheten är hög. Vi har färre olyckor, mindre fortkörning och i trafiken finns en acceptans mellan de olika trafikslagen. Alla känner sig trygga i trafiken oavsett vilket transportmedel man väljer. Det är dessutom roligt att resa och ibland är resan i sig en upplevelse.



Sida 14 | 2016-11-29



Exempel på mål

Resmönster

- Korta resor under 5 km görs med gång eller cykel.
- Fler fritids- och inköpsresor görs med annat transportmedel än bilen.

Då Åkersberga utvecklas till en stadskärna med olika funktioner och bättre tillgång till service skapas fler möjligheter att göra inköps-och fritidsresor lokalt och resorna blir kortare. Det ska finnas *gena* och *trygga* vägar för gång och cykel till både service, friluftsområden och andra viktiga målpunkter i kommunen. Cykelparkering och busshållplatser i nära anslutning till målpunkterna gör att det är enkelt att resa med hållbara transportmedel för fritids-och inköpsresor.



Sida 15 | 2016-11-29



Målomården

• Klimat/Miljö

Trafikens negativa påverkan på närmiljön i form av avgasutsläpp, partiklar och buller ska fortlöpande minskas (befintligt mål).

- Vilka områden är viktigt att få med som mål i Transportstrategin
- Hur ska vi minska koldioxidutsläppen?
- Hur ska vi prioritera gång-och cykel? Strategi?



Sida 16 | 2016-11-29



Vidare arbete

- Bearbetning och sammanställning
- Intern granskning
- Granskning extern referensgrupp
- Politisk avstämning
- Antagande



Sida 17 | 2016-11-29



Tack!

johanna.roos@osteraker.se



Sida 18 | 2016-11-29





LRF Mälardalen

Deklaration för små avlopp i kretslopp

Antagen vid LRF Mälardalens regionförbundsstämma 23 mars 2012



Med denna deklaration beskriver LRF Mälardalen de förutsättningar som behöver uppfyllas för att kunna skapa ett hållbart kretslopp för näringsämnen från små avlopp. Olika aktörer måste samverka för att detta ska bli möjligt – kommuner, lantbrukare, leverantörer av toalett-system och enskilda fastighetsägare, med flera.

Vi måste alla hjälpas åt att skapa ett hållbart samhälle där näringsämnen kan återföras till åkermarken på ett säkert sätt. Det är också nödvändigt för att säkra ett grundvatten av god kvalitet och för att minska övergödningen av sjöar och vattendrag.



Ett långsiktigt hållbart kretslopp utgår från miljömålen

LRF Mälardalens kretsloppsdeklaration utgår från de förutsättningar som gäller för att lantbruket ska kunna använda näring från små avlopp. Det är viktigt att näringen kan återföras till jordbruksmark och det kräver ett både fungerande och säkert kretslopp. Utgångspunkterna i deklarationen är tre av Sveriges miljömål:



Grundvatten av god kvalitet

Det är relativt vanligt att brunnar, framför allt grävda brunnar, förorenas av bakterier från toalettavlopp. Ofta beror det på avsaknad av eller felbyggda små avloppsanläggningar.

Ingen övergödning

Algblomningar i sjöar och hav är ett växande problem som direkt påverkas av hur näringsämnena hanteras.



En god bebyggd miljö

Fosfor är nödvändigt i jordbruket och är en viktig och begränsad resurs som måste hanteras rätt för att minska övergödningen. Riksdagens mål är att 60 procent av fosfor ska återföras till åkermark.



Spridning och nedmyllning av hygieniserat klosettavlopp, en del i kretsloppet.

Förutsättningar för ett långsiktigt hållbart kretslopp

Dessa förutsättningar måste vara uppfyllda för ett fungerande kretslopp av näring från enskilda avlopp till åkermark:

1. Toalettavloppet ska separeras

För att hållas fritt från oönskade ämnen ska toalettavloppet källsorteras och inte blandas med bad-, disk- och tvättavloppet (BDT) som innehåller kemikalier och en alltför stor mängd vatten.

2. Restprodukten ska vara fri från smittämnen

Toalettavloppet ska behandlas så att smittämnen inte sprids till åkern. Detta kallas hygienisering och sker mest effektivt om inblandningen av spolvatten är så liten som möjligt. Hygienisering kan uppnås genom höjning av temperaturen eller pH-värdet när toalettavloppet behandlas i en särskild anläggning.

3. Restprodukten ska fungera som gödselmedel

För att avloppsfraktionen ska kunna användas till åkermark krävs att den innehåller så mycket näring att det är värt för lantbrukaren att transportera och sprida den. Även av denna orsak måste vattenmängden hållas nere.

4. Näringens källa måste vara känd

Vid odling av livsmedel eller foder ställs höga krav på spårbarhet – att veta var produkterna har sitt ursprung. För att kunna säkerställa kvaliteten i hela kedjan behöver även näringen kunna spåras tillbaka till källan.

Exempel på två metoder för hygienisering

Hygienisering genom pH-höjning

Ett sätt att hygienisera toalettavloppet är att höja pH-värdet i materialet genom tillsättning av urea. Processen påskyndas om temperaturen höjs genom våtkompostering innan urean tillsätts.

Hygienisering genom temperaturhöjning

Ett annat alternativ för hygienisering är att enbart med naturlig kompostering höja temperaturen i materialet till minst 52 grader under 10 timmar. För att denna temperatur ska kunna uppnås vid komposteringen behöver vattenandelen i toalettavloppet vara mycket liten.



Projektledare Gösta Andersson i ett havrefält som gödslats med hygieniserat avloppsvatten innan sådd.

Enkla lösningar för enskilda avlopp

För att uppfylla förutsättningarna för ett fungerande kretslopp ska helst så lite vatten som möjligt tillföras i systemet. En lösning som uppfyller detta och samtidigt är användarvänlig är extremt snålspolande toaletter.

Exempel på kretsloppsanpassade lösningar:

- Vakuumtoalett, som leder urin och avföring till en sluten tank. Mindre än en liter vatten går åt per spolning.
- Urinsorterande toalett, som leder urin och avföring var för sig ned i ett gemensamt rör och vidare till en sluten tank. Vid ett avföringsbesök spolas 3 liter vatten och för urin behövs bara en deciliter vatten, vilket gör att vattenmängden totalt sett är jämförbar med vakuumtoaletten.

Avloppet från toaletterna samlas upp i en sluten tank som töms när den är full. Ju mindre spolvatten som används desto mer sällan behöver tanken tömmas. Båda lösningarna ger cirka 1,3 – 1,5 kubikmeter avloppsvatten per person och år. (En konventionell toalett som spolar 3 liter per gång ger ca 6,5 kubikmeter per person.) Avloppet från bad, dusch och tvätt (BDT) leds till en konventionell avloppslösning, exempelvis en infiltration eller markbädd. Toalettavloppet hämtas och förs till en hygieniseringsanläggning där det omvandlas till ett utmärkt gödselmedel.

Läkemedelserester och dess miljöpåverkan står alltmer i fokus, främst i vattenmiljön. Matjorden är dock en väsentligt bättre nedbrytare av läkemedelsrester än sjö- och havsvatten och mycket tyder på att användning av klosettavlopp som gödselmedel minskar riskerna med läkemedelsrester. Ökade krav är rimligt att förvänta i framtiden och LRF verkar för att höja kunskapen i ämnet.

Kretsloppet är ett gemensamt ansvar

Samverkan är nyckeln till framgång. Alla aktörer måste bidra för att kretsloppet ska bli verklighet:

- Fastighetsägare med enskilda avlopp har allt att vinna på att ha ett fungerande system som inte förorenar det egna grundvattnet. Ett bra avlopp höjer värdet fastigheten och är en viktig insats för miljön.
- Leverantörer av kretsloppsavlopp har redan modeller som uppfyller förutsättningarna, men behöver bli bättre på att berätta om fördelarna med dem.
- Innovatörer som bidrar till utveckling av energi- och vattensnål VA-teknik som möjliggör hållbara kretslopp för avloppens näringsämnen.
- Lantbrukare gör en viktig insats genom att driva på för att kretsloppslösningarna ska bli verklighet, samt att nyttja gödningen.
- Kommuner bör verka för kretsloppsavlopp i både ny och befintlig bebyggelse och har en viktig uppgift att föra ut kunskap. Tillsyn och prövning av avlopp enligt miljöbalken bör utgå från kretsloppsprinciperna. Varje kommun bör utreda hur man kan möjliggöra ett fungerande kretslopp. Flera kommuner är föregångare, exempelvis Södertälje kommun har redan fattat de avgörande besluten när det gäller enskilda avlopp.
- Länsstyrelserna bör uppmuntra kommunerna att anta kretsloppsperspektiv i VA-planer och i arbetet med enskilda avlopp.
- Lagstiftarna bör förtydliga hur miljöbalkens krav på kretslopp ska uppfyllas. Riksdagen och lagstiftarna bör även verka för att de allmänna VA-systemen ska utvecklas med näringsämnenas kretslopp i fokus.

Projektet Mälardalens avlopp i kretslopp nominerades till utmärkelsen "Årets miljöinsats" inför Ullbaggegalan 2011!

Kontakt LRF Mälardalen

Projekt Mälardalens avlopp i kretslopp

Projektledare: Gösta Andersson, 0171-41 76 45,
gosta.andersson@japas.se

Jonas Berglind, verksamhetsutvecklare, LRF Mälardalen,
0171-41 76 33, jonas.berglind@lrf.se

De kommungruppsansvariga nås via LRFs regionkontor,
Ring 0771-573 573 eller gå in på www.lrf.se för kontaktuppgifter.

LRF Mälardalen • Kretsloppsdeklaration



MÄLARDALEN

LRF Mälardalen, Box 23, 745 21 Enköping
Besöksadress Kungsgatan 21–23, 0171-41 76 30
malardalen@lrf.se, www.lrf.se