

# TRAFIKPLAN EKERÖ





## FÖRORD

En trafikplan är ett planeringsdokument som beskriver hur trafiksystemet i en kommun bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål. Planen ska även fungera som underlag till översiktsplanen.

Trafikplanens underlag har arbetats fram av en arbetsgrupp bestående av Maia Rostvik, Aino Inkinen och Mandana Mokhtary från Ekerö kommun samt Annika Stenvall från Norconsult AB. För arbetet har även en styrgrupp funnits bestående av Leif Kåsthag, Monika Stenberg, Jonas Orring, Johan Hagland och Ulf Aronsson samtliga från Ekerö kommun.

Ekerö den 10 juni 2016

# INNEHÅLL

<i>Förord</i>	3	<u>STRATEGIER</u>	<u>27</u>
<u>INNEHÅLL</u>	<u>4</u>	<i>Skapa tillgänglighet och lokal rörlighet</i>	27
<u>INLEDNING</u>	<u>5</u>	<i>Prioritera gång, cykel, samåkning och kollektivtrafik</i>	27
<u>NULÄGESBESKRIVNING</u>	<u>6</u>	<i>Fyrstegsprincipen</i>	27
<i>Befintliga mål</i>	6	<u>ÅTGÄRDSPROGRAM</u>	<u>28</u>
<i>Kommunens karaktär</i>	8		
<i>Trafiknätets uppbyggnad</i>	10		
<i>Trafikens omfattning</i>	17		
<i>Tillgänglighet</i>	19		
<i>Trygghet</i>	20		
<i>Trafiksäkerhet</i>	21		
<i>Miljöpåverkan</i>	22		
<i>Samlad bedömning</i>	23		
<u>FRAMTIDA UTVECKLING</u>	<u>24</u>		
<i>Kort sikt – idag fram till år 2020</i>	24		
<i>Medellång sikt – år 2020 till år 2030</i>	24		
<i>Lång sikt – år 2030 till år 2050</i>	25		
<u>MÅL</u>	<u>26</u>		
<i>Målbild</i>	26		
<i>Mål</i>	26		
<i>Indikatorer</i>	26		

# INLEDNING

Ekerö växer och Mälardöarna blir allt fler! Under en fyrtioårsperiod har Ekerö kommun, i relativa tal, haft den tionde mest omfattande befolkningsutvecklingen i Sverige. Ekerö kommun kommer om en inte allt för avlägsen framtid att utvecklas från landsbygd till kommunens vision av att bli en småstad. Detta ska ske på ett hållbart sätt och kommunens profil som kulturens övärld ska bevaras.

Denna plan/strategi ska ge styrande principer för hur vi ska prioritera i stora och små beslut som rör kommunens trafikförsörjning. Strategin fokuserar såväl på målen som på vägen dit. Planen/strategin ska dessutom vara ett stöd i planeringen av kommunens interna arbete, i kommunens samarbete med andra myndigheter och i dialogen med Mälardöarna.

Planen/strategin är delad i tre delar med tillhörande underrubriker. I första delen görs en bedömning av nuläget där kommunens karaktär, tillgänglighet, trafiksäkerhet, trygghet och transportsystemets miljöpåverkan beskrivs. Andra kapitlet presenteras kommunens framtida trafikplanering och trafikförsörjning. Därefter kommer planens strategiska del som är uppdelad i tre mål och tre strategier. Avslutningsvis sammanfattas vilka åtgärdsprogram och åtgärder som anses nödvändiga för att planens mål skall uppfyllas.

gärdsprogram och åtgärder som anses nödvändiga för att planens mål skall uppfyllas.

## *Ett hållbart transportsystem*

Ett hållbart transportsystem möter de behov som användarna har utan att försämra vare sig miljöns möjligheter att återhämta sig från de påfrestningar som orsakas av transportarbetet, användarnas hälsa och säkerhet eller systemets förutsättningar för att fungera nu och i framtiden. Detta innebär ett ändamålsenligt transportsystem som bygger på en ökande effektivitet och minskad miljöpåverkan, och är tryggt och säkert för alla användare.

## *Strategin är en del av en helhet*

Planen gäller för hela Ekerö kommun, men bara för kommunens vägar som är en liten del av ett större system. Enskilda vägar, det regionala trafiksystemet, kollektivtrafik och vattenburen trafik sköts av andra aktörer och myndigheter. Det är därför viktigt att förtydliga när kommunen faktiskt har rådigheter över en fråga och när kommunen är en av flera aktörer som kan ha inflytande och på det sättet påverka utvecklingen.

## *Målbild*

*Ekerö kommun strävar efter ett robust, resilient och flexibelt transportsystem. Kommunens invånare, besökare och näringslivet reser hållbart. En stor andel av kommunens invånare har god tillgänglighet till arbete, service och fritid. Gående, cykel- och kollektivtrafik prioriteras i syfte att skapa valfrihet av färdmedel. Transportsystemet ska bidra till att göra det attraktivt, säkert, tryggt och enkelt att leva i Ekerö kommun.*

# NULÄGESBESKRIVNING

I nulägesbeskrivningen beskrivs trafiksystemets förutsättningar och funktion med avseende på befintliga mål, kommunens karaktär, trafiknätets uppbyggnad, trafikens omfattning, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan.

## BEFINTLIGA MÅL

Redan idag finns både globala, nationella, regionala och lokala mål som trafikplaneringen behöver förhålla sig till. Nedan följer en sammanfattning av dessa mål.

### *Globalt*

Sverige ska enligt internationella avtal verka för att begränsa framtida temperaturökningar med 2 grader (om Sverige ratificerar Parisavtalet blir detta 1,5 grader). Detta innebär för Sverige en minskning av utsläpp (CO<sub>2</sub> eq) med ungefär 85 % fram till år 2050 som ska bidra till noll nettoutsläpp (klimatneutralitet) tillsammans med utsläppshandel och kolsänkor.

Sverige har även antagit FN:s hållbarhetsmål, och med de nationella miljömålen som grund har Sveriges hållbarhetspolitik grundats på en modell där ekologisk hållbarhet är förutsättningen för hållbar utveckling.

### *EU*

EUs klimatmål är en minskning av växthusgasutsläpp med 20 % till 2020 (med 1990 som basår). Sveriges bidrag är en minskning med 40 % till 2020, samt ett mål om 50 % förnybart av total energiförbrukning och 10 % förnybart inom transport. 2030 ska Sverige ha en 100 % fossiloberoende flotta.

Enligt Naturvårdsverket har utsläppen från svenska transportsektorn minskat sen 1990. År 2014 var utsläppen från personbilar 1 % lägre än 2013 och 17 % lägre än 1990. Minskningstakten har dock saktat ner och ytterligare åtgärder krävs för att möta nationella och internationella klimatmålen. Personbilar utgör 60 % av Sveriges transportrelaterade utsläpp, och 19,5 % av Sveriges totala utsläpp.

### *Nationellt*

#### **De transportpolitiska målen**

Regeringens proposition 2008:09:93 Mål för framtida resor och transporter. De transportpolitiska målen fastställdes av riksdagen 2009, och sedan dess har endast en mindre justering av hänsynsmålets genomförts.

### **Övergripande mål**

Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

### **Funktionsmålet**

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

### **Hänsynsmålet**

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås

### **Fyrstegsprincipen**

#### **1. Tänk om**

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

#### **2. Optimera**

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

#### **3. Bygg om**

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

#### **4. Bygg nytt**

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Hållbart resande lägger tyngdpunkten på de två första stegen, som handlar om att bearbeta attityder och att framhålla och marknadsföra hållbara resval. Trafikverket ser det som en viktig uppgift att föra en kontinuerlig diskussion om hur resandet kan optimeras så långt som möjligt.

### *Regionalt*

#### **Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021**

Länsstyrelsen och Trafikverket har på regeringens uppdrag upprättat långsiktiga planer för statliga insatser i vägar, järnvägar och annan transportinfrastruktur

för perioden 2014 -2025. 2010– 2021. Utgångspunkten för åtgärdsplaneringen är Stockholmsförhandlingen, vilken är en uppgörelse mellan statens förhandlingsman och företrädare för Stockholmsregionen om en samlad lösning för Stockholmsregionens framtida trafik- och infrastruktursatsningar.

- 261 Nockeby-Tappström, framkomlighet

### **Trafikförsörjningsprogrammet**

Trafiknämnden i Stockholms län har ansvar för att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram med långsiktiga mål som ska ligga till grund för den kollektivtrafik som upphandlas. I Trafikförsörjningsprogrammet beskrivs tre långsiktiga mål för kollektivtrafiken i Stockholms län; "Attraktiva resor", "Tillgänglig och sammanhållen region", samt "Effektiva resor med låg hälso- och miljöpåverkan". Under 2016 revideras programmet för att hållas aktuellt och anpassas till förändrade förutsättningar.

### **RUFS 2018**

Specifikt innehåll är fortfarande under utveckling men tidiga besked från Stockholms Läns Landsting pekar på att nästa RUFS ska verka för resiliens i samhället.

### *Lokalt*

#### **Ekerö kommuns politiska plattform**

Kommunen står inför en rad infrastrukturella utmaningar. Det gäller bl.a. vägar, båt och färjeförbindelse samt kollektivtrafik. Många av dessa frågor måste lösas i nära samarbete med våra närmaste grannkommuner, landstinget och Trafikverket samt andra statliga organ.

Vi skall genomföra de avtal med Trafikverket överenskomna infrastrukturella satsningar.

Vi ska dessutom verka särskilt för:

- Ökad trafiksäkerhet vid skolor, förskolor och äldreboenden
- Förbättrad kollektivtrafik
- Ökat antal cykelbanor mellan boendeområden, skolor och serviceställen
- Alliansen vill verka för fortsatt bredbandsutbyggnad

#### **Ekerö kommun verksamhetsmål**

"Utvecklingen av Ekerö kommun sker genom en medveten och ansvarfull politik där ansvar tas för såväl dagens som morgondagens medborgare. Ekerö kommun ska utvecklas till en småstad med nöjda medborgare." (övergripande viljeriktning för Ekerö kommun)

"Ekerö kommun befinner sig i en expansiv fas och kommer inom en inte allt för avlägsen framtid att gå från landsbygd till småstad. Vi vill verka för att kommunens samhällsutveckling sker på ett hållbart sätt och kommunens profil som kulturens övärld bevaras."

- Verka för bekväm direktbuss till stora arbetsplatsområden, t.ex. Kista
- Verka för bättre kommunikationer
- Fler infartparkeringar
- Trafiköversyn för Tappström Sanudnen

#### **Byggnadsnämnden mål 2016**

Mål 2. Att uppnå en god byggnadsstruktur samt en god och estetiskt tilltalande tätorts- och landskapsmiljö och verka för en ändamålsenlig transportinfrastruktur

#### **Tekniska nämnden mål**

Mål 6. Minskat antal olyckor för cyklister och fotgängare

Mål 7. Ökat resande med kollektiva färdmedel

#### **Gång- och cykelvägsplan**

Målet med cykelplanen är att andelen resor som görs med cykel skall öka. För att uppnå detta mål krävs att ett antal delmål uppfylls:

- Inom kommunen krävs ett sammanhängande gång- och cykelnät
- Att välja cykeln framför bilen måste vara tidseffektivt och byten till kollektivtrafik vara smidigt
- Det måste vara tryggt och säkert att välja cykel framför andra färdmedel.

#### **Markanvändningsplan Ekerö kommun 2014**

"det ökande fordonsflödet genom främst Ekerö centrum, Träkvista och inom tätortsbandet – snart som möjligt hanteras i Trafikverkets, Länsstyrelsens, Stockholms läns landsting/Tillväxt och regionalplaneförvaltningen samt Ekerö kommun långsiktiga infrastruktur och trafikplanering."

#### **Miljöredovisning 2013**

"Det långsiktiga målet för trafikplaneringen i Ekerö kommun är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet. Det innebär att fotgängare, cyklister och kollektivtrafik ska gynnas, samt att transportsystemets utformning och funktion ska medge hög transportkvalitet. Målet är även att skapa en säker trafikmiljö och ökad regional tillgänglighet."

## KOMMUNENS KARAKTÄR

Ekerö kommun är en ö-kommun i östra Mälaren och består av 140 öar, kobbar och skär, där de största öarna är Ekerö, Färingsö, Munsö, Lovö, Adelsö, Helgö och Björkö. Kommunen har en yta på 385 km<sup>2</sup> och med ett invånarantal på 26 984 personer 2015 fås en befolkningstäthet på 124 invånare/km<sup>2</sup>. Centralort är tätorten Ekerö belägen på Ekerön vid Tappsundet. Ekerö centrum består av de tidigare orterna Tappström och Träkvista, vilka sedan 1975 räknas som sammanväxta. Ekerö centrum ritades av Ralph Erskine och stod klart 1991. Drygt 10 000 av kommunens invånare är bosatta i centralorten. Stenhamra och Svanhagen/Söderberga är andra större tätorter i kommunen.

Ekerö kommun tillhör Stockholms län och belägen i södra delen av landskapet Uppland. Kommunen ingår i storstadsregionen Storstockholm och gränsar i nordöst till Järfälla kommun, i öster till Stockholms kommun, i sydöst till Hudinge kommun och i söder till Botkyrka kommun, och Salems kommun samt i sydväst till Södertälje kommun, alla i Stockholms län. I väster gränsar kommunen till Strängnäs kommun i Södermanlands län, i norr till Enköpings kommun

och Håbo kommun i Uppsala län samt Upplands-Bro kommun i Stockholms län. Direkt vägförbindelse från Ekerö kommun finns dock endast till Stockholms kommun samt till Botkyrka kommun via bilfärja.

Öarna i Ekerö kommun har en lång och spännande historia. Eftersom vattenvägarna förr i tiden var det som band samman platser och människor hade dessa öar under lång tid en strategisk ställning. Vid en utgrävning på Helgö fann man spår av husgrunder från 200-talet och fynd som visar på att någon form av internationell kontakt ska ha ägt rum redan för 1500 år sedan. I mitten av 700-talet anlades Birka på Björkö och blev början till vikingatidens omfattande internationella verksamhet. Kungen styrde handeln på Birka från sin gård på Hovgården under cirka två århundraden innan Birka förlorade i betydelse och Sigtuna tog över. Unesco utsåg 1993 Birka och Hovgården till ett världsarv.

Det nuvarande Färingsö kom tidigt att bli platsen för kungliga ägor. Den mest kända platsen är Svartsjö där ett kungligt slott anlades redan på 1300-talet. I och med den starka kungliga dominansen på Färingsö kom det inte att uppstå några större herrgårdar där. Det blev de många

torpen som gav Färingsö sin karaktär. På Ekerö kom istället de många herrgårdarna och bruket av jorden att dominera landskapet. Ekebyhov, Skytteholm, Stafund, Rastaborg och Kersö är några av de namnrika godsen på Ekerö.

På Lovön ligger Drottningholms slott från mitten av 1600-talet. Grunden för detta lades dock redan av Gustav Vasa när han på 1550-talet bildade Torvesunds kungsgård. Drottningholms slottsmiljö, med slottet, Kina slott, slottsteatern och parken, blev det första världsarvet i Ekerö kommun 1991.

Genom sin landsbygdskaraktär - och närhet till storstaden Stockholm - kom trädgårds- och jordbruksnäringarna tidigt att bli en väsentlig del av näringslivet. Mälaröarna blev snart en stor leverantör av grönsaker och jordbruksprodukter till Stockholm med omnejd och kom tidigt att kallas för Stockholm trädgård. Delvis är Ekerö kommun fortfarande en relativt stor leverantör av grönsaker, frukter, blommor och jordbruksprodukter. En näringsgren som ökar är besöksnäringen, vilket inte är så konstigt med den natur, den kulturhistoria och den livaktiga kultur som finns här i dag.





Bild 1. Översiktskarta över kommunen och omgivande kommuner.

## TRAFIKNÄTETS UPPBYGGNAD

### *Gångtrafik*

En promenad till fots är oftast början på de allra flesta förflyttningar. Man går till hållplatsen, till cykel- eller bilparkeringen. I de mer tätbebyggda delarna finns goda förutsättningar för att gå till fots under hela resan, eftersom det är så pass korta avstånd.

Gångnätet i Ekerö kommun består av trottoarer, gångbanor, parkvägar, gång- och cykelvägar samt gågatan i centrum. I många bostadsområden och längs de mindre vägarna utanför tätorterna saknas till största delen separering av fotgängare och dessa hänvisas därför till körbanan. I Ekerö är det endast en mindre del av gång- och cykelvägarna där gående och cyklister separeras från varandra.

### *Cykeltrafik*

Cykelvägnätet i Ekerö kommun är uppbyggt i ett huvudnät och ett lokalnät. Huvudnätet inom Ekerö kommun utgår från kommungränsen på Nockebybron och sträcker sig fram till cirkulationsplatsen Ekerövägen/Färentunavägen. Vid denna punkt delar sig huvudnätet där ena stråket fortsätter till Stenhamra och det andra genom Ekerö tätort och bort mot Ekerö sommarstad.

För vidare färd norrut mot Adelsö eller Färentuna hänvisas cyklister i dagsläget till Ekerövägen och Färentunavägen i blandtrafik. Standarden på huvudnätet är av varierande karaktär och på vissa kortare sträckor saknas gång- och cykelväg då man måste ta sig fram i blandtrafik. Till huvudnätet räknas även gång- och cykelvägen som förbinder Färentuna med Kungsberga.

Lokalnäten finns i princip uteslutande i Ekerö tätort och i Stenhamra tätort. Sträckorna är av skilda karaktär och standard. Den största väghållaren i Ekerö tätort är Närlunda vägförening. Gång- och cykelvägsnätet håller relativt god standard men vissa länkar saknas för att binda ihop de olika delarna av tätorten och skapa ena vägar mellan olika målpunkter.

I Stenhamra är Stockby vägförening den största väghållaren. I de centrala delarna av tätorten finns ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät. I stora delar av Stenhamra där inte gång- och cykelväg finns är trafikintensiteten relativt låg och därför kan gång- och cykeltrafik accepteras i blandtrafik. Lokalnät finns även mellan Sundby och Helgö, denna gång- och cykelväg uppfyller dock några av kraven för att tillhöra huvudnätet.

### *Motorcykel- och mopedtrafik*

I Ekerö kommun fanns 995 motorcyklar samt 209 mopeder klass I inregistrerade år 2015. Tvåhjuliga motorfordon är yteffektiva och smidiga. Samtidigt är motorcyklister och mopedister oskyddade trafikanter, som är utsatta för stora risker i trafiken.

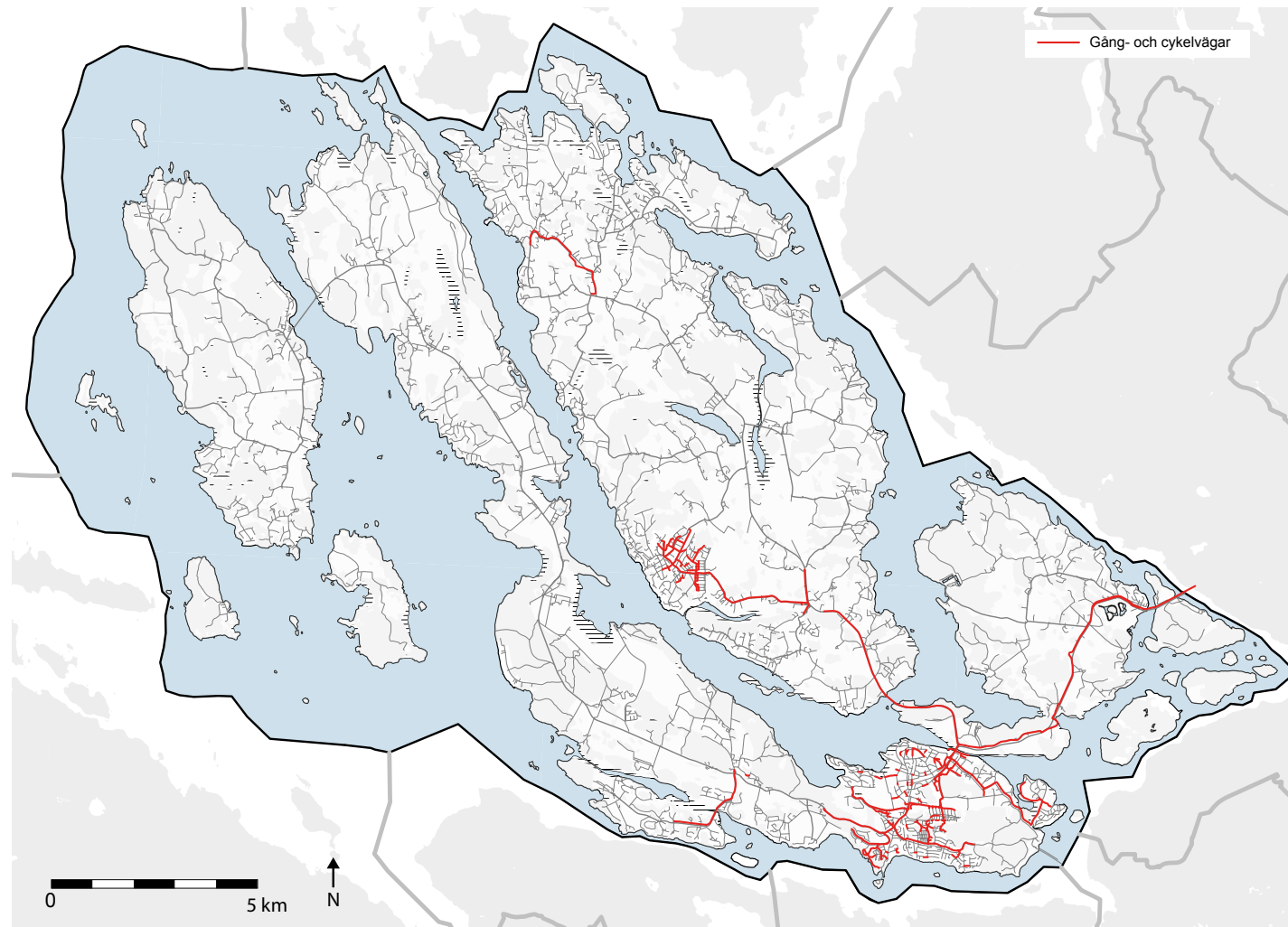


Bild 2. Karta över gång- och cykelvägnätet i kommunen.



*Bild 3.  
Busslinje 309  
mot Kagge-  
holm.*

### *Kollektivtrafik*

SL ansvarar för kollektivtrafiken i Stockholms län. Inom Ekerö kommun består kollektivtrafiken av busslinjer som omfattar alla de stora bebodda öarna och täcker stora delar av kommunen. Turtätheten är dock varierande. I kommunens landsbygdsområden har låg turtäthet, medan Ekerö centrum/Tappström har 3-minuterstrafik under stor del av dagen. Stenhamra, Svanhagen och övriga delar av Ekerö tätort (såsom t.ex. Träkvista) har 10-minuterstrafik under högtrafik.

De flesta linjerna har Brommaplan med omstigning till tunnelbana, som start- och målpunkt. Det finns även två uppskattade stom- och tvärbusslinjer (nr 176 och 177) mellan Solbacka i Stenhamra respektive Skärvik i Träkvista och Mörby i Danderyds kommun.

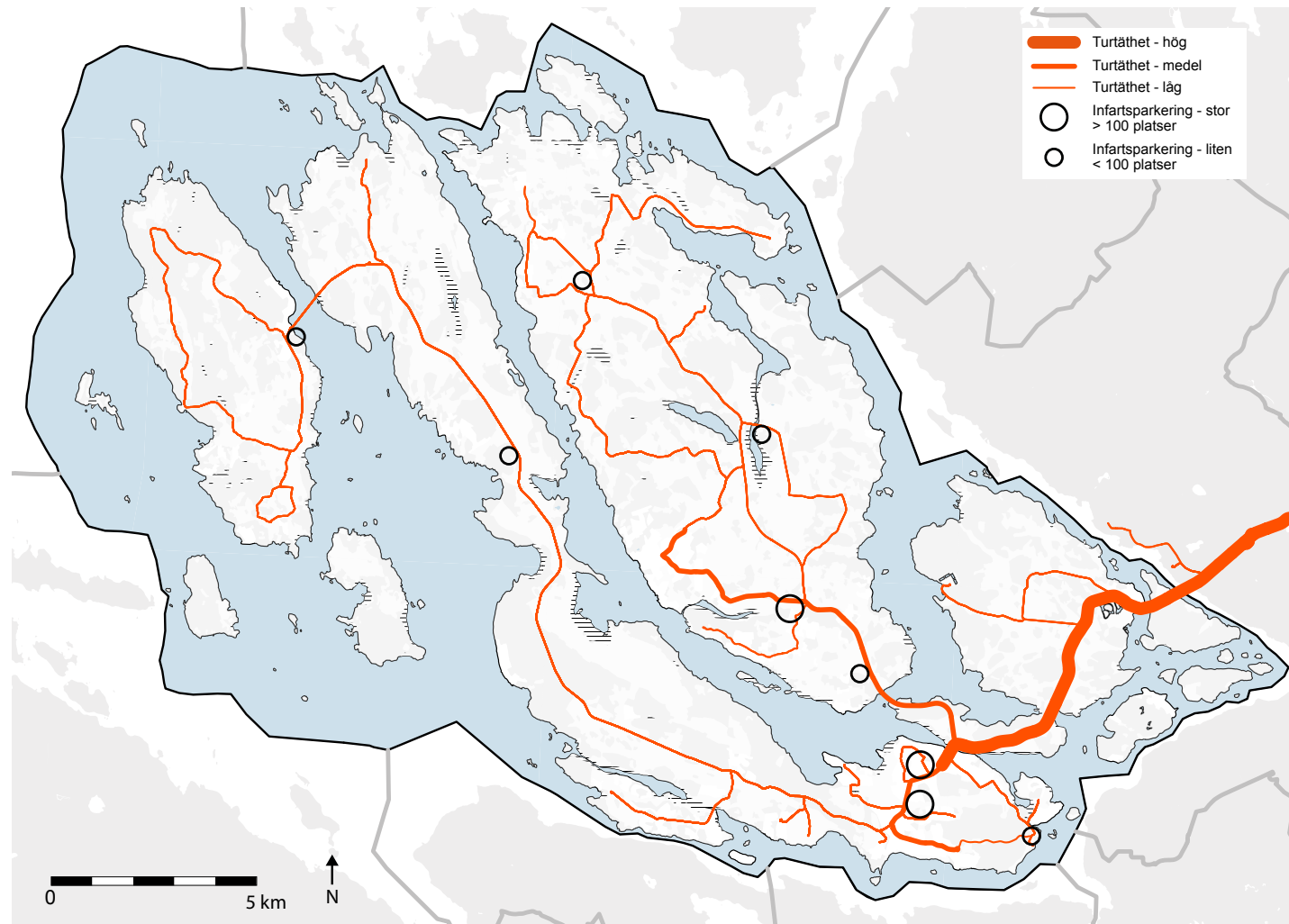


Bild 4. Karta över kollektivtrafknätet i kommunen.

### Biltrafik

I dagsläget finns ingen uppdelning av bilnätet i huvudnät och lokalnät i Ekerö kommun. I Trafikverkets framkomlighetsprogram har dock väg 261 mellan Tappström och Nockebybron pekats ut som del av det primära vägnätet. Vägnätet består även av allmänna vägar och enskilda vägar. De allmänna vägarna kan vara statliga eller kommunala. I kartan i bild X till höger redovisas det statliga, kommunala och enskilda vägnätet. Trafikverket avser dock att inom de närmsta åren göra en översyn av väghållaransvaret för det statliga vägnätet.

Den enda fasta förbindelse som för närvarande finns mellan öarna i Ekerö kommun och fastlandet är väg 261, Ekerövägen. Vägen har två körfält in mot Stockholm, varav ett är reserverat för kollektivtrafik under högtrafik. Vägen har ett körfält i riktning mot Ekerö. Skyltad hastighet varierar mellan 50 och 70 km/tim. Ekerövägen kännetecknas av kapacitetsproblem och otillräcklig säkerhetsstandard. Årsmedeldygnstrafiken på Ekerövägen är ca 17 000-20 000 fordon/dygn, varav ca 1 600 fordon/dygn är tung trafik. Under högtrafik råder problem med köbildning och låg framkomlighet. Trafikbelastningen är riktning- och

säsongsberoende. RUFSS 2010 anger att framkomligheten på Ekerövägen behöver förbättras och att busstrafiken bör prioriteras. En breddning av Ekerövägen är viktig för att förbättra trafiksäkerheten och öka kapaciteten mellan Ekerö Centrum och Brommaplan.

Stora delar av befintligt vägnät i Ekerö kommun har enskilt huvudmannaskap. Gator och allmän platsmark inom planlagda områden har i normalfallet, historiskt sett, fått enskilt huvudmannaskap i Ekerö kommun. Närlunda vägförening i Ekerö tätort och Stockby vägförening i Stenhamra är kommunens största vägföreningar. I kommunens landsbygdsområden är ofta både allmänna och enskilda vägar smala och kurviga med låg standard. Tillfarter till många av landsbygdens bebyggelseområden sker via enskilda vägar som handhas av vägföreningar och samfälligheter.

Enligt plan- och bygglagen är grundtanken att kommunen ska ansvara för vägnätet inom planlagda områden. Kommunen får dock, om det finns särskilda skäl för det, bestämma att huvudmannaskapet istället ska vara enskilt för en eller flera allmänna platser (PBL 4 kap 7 §). Ekerö kommun avser även fortsättningsvis att tillämpa enskilt huvudmannaskap

för gator i detaljplaner och för landsbygdens ej statliga vägar.

I översiktsplanen finns följande vägreservat för framtida vägförbindelser:

- Förbifart Stockholm – reservat för framtida vägförbindelse under Kungshatt och Lovö.
- Breddning väg 261 Ekerövägen – Utbyggnadszoner kring väg 261 Tappström-Nockebybron respektive väg 800 Lullehovsbron-Svanhagen-Stenhamra för att säkra möjligheterna att bredda befintlig väg.
- Närlunda-Ekerö Kyrkväg – Huvudgata mellan Närlunda och Ekerö kyrkväg. Huvudgatan avlastar Ekerövägen genom Träkvista och är en förutsättning för fortsatt utbyggnad av bostäder och verksamheter i Älvnäs.
- Svanhagen-Enlunda – Huvudgata mellan Svanhagen och Enlunda, via Söderberga och Eneby. Huvudgatan kan komma att behövas för att avlasta Färentunavägen, vid fortsatt exploatering av Svanhagen. Vägen ska kunna utgöra ett kollektivtrafikstråk till Svanhagen och Stenhamra och fungera för angöring av nya utbyggnadsområden.

- Stenhamra centrum-Färentunavägen – Huvudgata från Stenhamra centrum norrut via Uppgård med ny anslutning till Färentunavägen, som kan komma att behövas för att avlasta befintliga infarter till Stenhamra. En ny huvudgata kan bli aktuell.
- Svartsjövägen-Färjestadsvägen – Landsväg mellan Svartsjövägen och Färjestadsvägen. Kan komma att behövas om båtförbindelse mellan Färjestaden och Hässelby kommer till stånd.



Bild 5. Karta över vägnät och väghållare i kommunen.

### *Parkering*

I direkt anslutning till busshållplatsen Tappström finns en infartsparkering för cyklar. Cykelparkeringen har både tak och belysning och har plats för 60 cyklar. Cykelparkering finns även i anslutning till infartsparkeringen i Svanhagen. Vid Ekerö centrum finns en cykelparkering med cirka 50 platser i anslutning till gång- och cykelvägen som går längs Bryggavägen. Denna saknar dock tak och möjlighet att låsa fast ramen.

Inom kommunen har SL för närvarande nio infartsparkeringar för bilar som finns på följande platser:

- Ekeby - 10 platser
- Ekerö kommunhuset - 270 platser
- Färentuna kyrka - 16 platser
- Hammargården - 16 platser
- Jungfrusund 40 platser
- Svanhagen - 50 platser
- Stenby, Adelsö - 17 platser
- Svartsjö - 10 platser
- Träkvista idrottsplats 100 platser

Det är gratis att parkera bilen på alla SL:s parkeringar.

För besökare till centrum finns på den östra sidan av Ångbåtsvägen en större markparkering med cirka 50 platser och två parkeringsgarage. Parkeringsgaragen används dock sparsamt då de av många

invånare upplevs som trånga och svåra att parkera i. Norr om bussdepån finns idag cirka 30 allmänna parkeringsplatser för besökare. Väster om Tegelbruksvägen finns ytterligare ett parkeringsgarage med drygt 100 platser för besökare till centrum. På de allmänna parkeringsanläggningarna i centrum gäller P-skiva två timmar.

### *Järnvägstrafik*

Ekerö kommun saknar järnvägsspår, vilket innebär att varken person- eller godstrafik bedrivs på järnväg till och från kommunen. För personresor norrut är närmsta järnvägsstation Solna station som nås direkt via busslinje 176 från Ekerö och en restid på cirka 30 minuter från Ekerö centrum. För personresor västerut längs Mäljarbanan är närmsta järnvägsstation Sundbyberg. Denna station kan nås via busslinje 509 från Brommaplan och en restid på cirka 45 minuter från Ekerö centrum. För personresor söderut är närmsta järnvägsstation Stockholms centralstation som kan nås genom buss till Brommaplan och därefter tunnelbanan och en restid på cirka 45 minuter från Ekerö centrum.

Gods till och från Ekerö och som trafikeras med järnväg behöver lastas om till

lastbil. Närmsta kombiterminal är Årsta kombiterminal som ligger cirka 20 kilometer från Ekerö centrum. Under 2016 togs även den nya kombiterminalen Stockholm Nord i Rosersberg i drift cirka 45 kilometer norr om Ekerö centrum.

### *Flygtrafik*

Närmsta flygplats är Bromma Airport som ligger ca 13 km från Ekerö centrum. Ungefär fem mil från Ekerö centrum finns Arlanda Airport. Båda flygplatserna kan nås med kollektivtrafik genom flygbuss från Brommaplan. Restiden med kollektivtrafik till Bromma flygplats är ungefär 35 minuter och 1 timme och 30 minuter till Arlanda.

Inom kommunen finns Skå-Edeby flygplats som är ett gräsfält utan hårdgjorda ytor på start- och landningsstråk. På fältet förekommer pilotutbildning, klubbflygning, flygning i samhällets tjänst för Frivilliga Flygkåren (FFK), sportflygning, veteran- och hembyggesflyg och ren rekreativ flygning samt ibland även ambulans- och polisflyg. På Skå-Edeby bedrivs också visst modellflyg. Skå flygfält är det enda fältet för små flygplan i denna del av Stockholmsregionen och har ca 9000 starter/år.

### *Sjötrafik*

I kommunen drivs färjetrafik mellan Munsö och Adelsö samt mellan Jungfrusund och Slagsta/Fittja. Färjan mellan Munsö och Adelsö är en kostnadsfri vägfärja som trafikeras av Trafikverket och en viktig förutsättning för boende på Adelsö. Färjan mellan Jungfrusund och Slagsta/Fittja kallas Ekeröleden och är en enskild färjeled som trafikerats sedan 1993. Trafikering sker med tre frigående bilfärjor och överfarten tar 10 minuter. Trafikverkets Färjerederi ansvarar för driften på uppdrag av Ekerö kommun. Återkommande behov av underskottstäckning och den planerade utbyggnaden av Förbifart Stockholm har aktualiserat frågan om färjetrafikens framtid.



## TRAFIKENS OMFATTNING

### Färdmedelsfördelning

Det finns ingen resvaneundersökning gjord särskilt för kommunen. I samband med en utredning kring Ekeröleden uppskattades det totala resande från/till Ekerö till 11,7 miljoner resor. Ungefär 92 % av resorna (10,8 miljoner resor) gick via Ekerövägen och 8 % av resorna (900 000 resor) gick via Ekeröleden. Andelen resor med kollektivtrafik uppgick till ca 30 % av samtliga resor till/från Ekerö kommun.

Resandet till/från Ekerö kommun bedöms öka med drygt 30 % till år 2030 till totalt 15,3 miljoner resor. Det innebär att trafiken till/från Ekerö kommun bedöms öka med ca 1,7 % per år. Resandeökningen baseras främst på förväntad befolknings- och sysselsättningsökning i kommunen. (Framtid för Ekeröleden, Trafikverket och Ekerö kommun 2016)

Antal påstigande per kommun en vinterdag - tusental								
År	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ekerö	10	10	9	10	10	10	11	11

Tabell 2. Antalet påstigande kollektivtrafikresenärer inom Ekerö kommun en vinterdag i tusental. (SL)

### Arbetspendling

En viktig faktor som påverkar hur trafikflödena ser ut är arbetspendlingen. Totalt pendlade drygt 8000 personer ut från Ekerö och drygt 3500 personer in år 2014. Tabell 1 visar på att den största in- och utpendlingen sker mellan grannkommunen Stockholm. År 2014 var antalet personer som både bor och arbetar i Ekerö kommun 5086 stycken.

### Kollektivtrafikflöden

Statistik från SL visar på att antalet påstigande en vinterdag inom Ekerö kommun ökat med ungefär 10 % sedan år 2007, se tabell 2. Antalet påstigande totalt för samtliga avtalsområden under samma period har ökat med 13 %.

Arbetsutpendling från Ekerö 2014		Arbetsinpendling till Ekerö 2014	
Arbetsställe kommun	Antal personer	Bostadskommun	Antal personer
Stockholm	5368	Stockholm	1957
Solna	1002	Solna	150
Sundbyberg	287	Botkyrka	120
Huddinge	251	Sundbyberg	116
Södertälje	181	Järfälla	97
Järfälla	157	Huddinge	93
Botkyrka	118	Södertälje	70
Sollentuna	104	Haninge	60
Nacka	101	Nacka	55
Danderyd	97	Gotland	54

Tabell 1. De tio största in- och utpendlingskommunerna till och från Ekerö kommun. (SCB)

### Biltrafikflöden

Det högsta trafikflödet i Ekerö kommun finns på Nockebybron väg 261, där dygnsflödet år 2013 mättes upp till 19 260 fordon/dygn. Sedan avtar flödet ju längre in i kommunen man kommer och ju mer trafiknätet förgrenar sig. På Tappströmsbron har dygnsflödet mätts upp till 16 960 fordon/dygn samma år. På det kommunala vägnätet har det högsta trafikflödet mätts upp på Ekerövägen norr om Älvnäsvägen, där 14 866 fordon passerade per dygn vid en trafikmätning 2015.

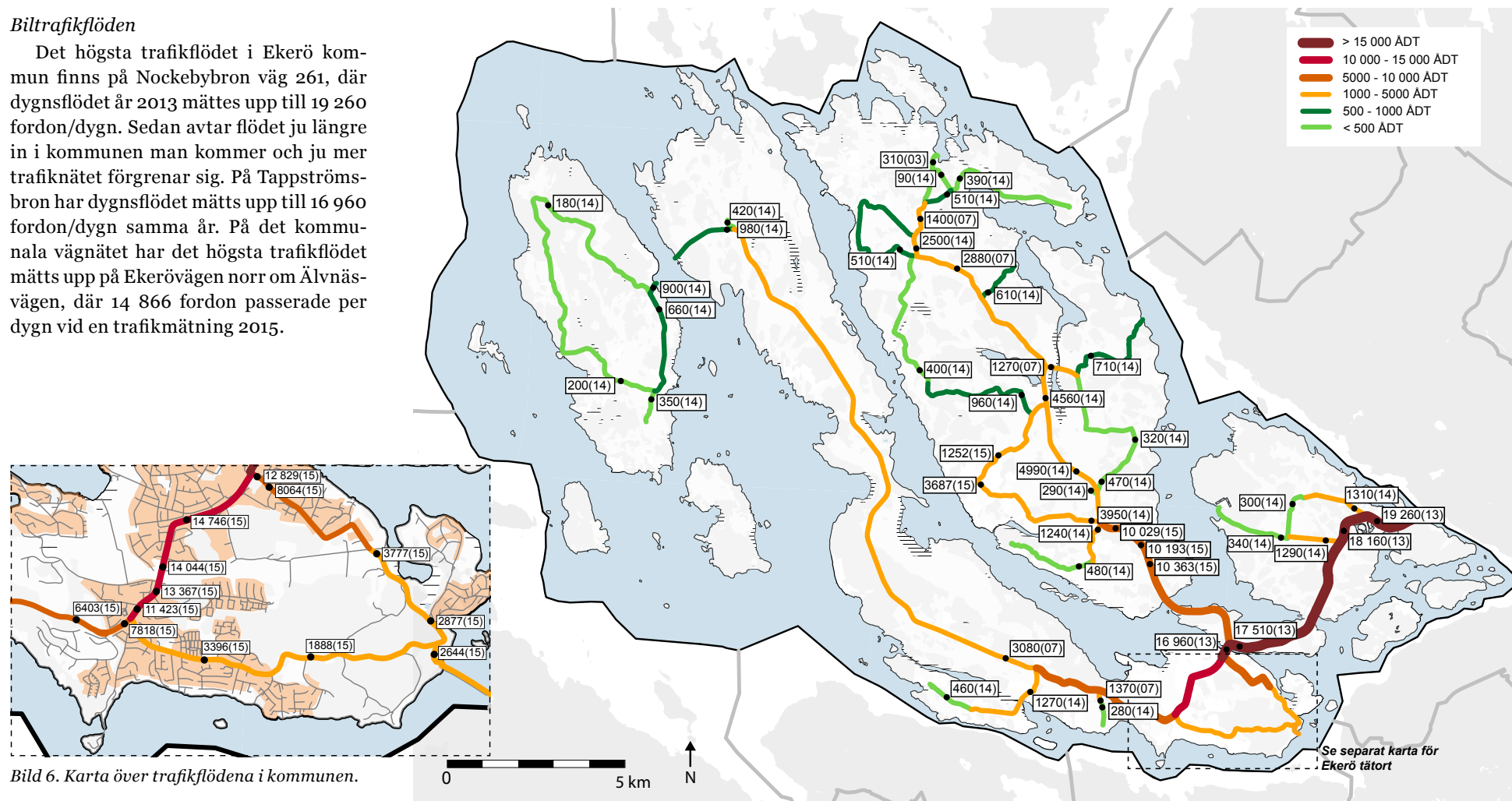


Bild 6. Karta över trafikflödena i kommunen.

## TILLGÄNGLIGHET

Tillgänglighet kan beskrivas med vilken lätthet som invånare ges tillgång till önskade funktioner såsom arbete, handel och fritidsaktiviteter. I tabell 3 redovisas befolkningens tillgänglighet till livsmedelsbutik.

Tillgängligheten varierar också mellan olika trafikslag, det vill säga hur lätt det är att genomföra en resa med ett visst trafikslag. Till exempel är kollektivtrafikens turtäthet direkt avgörande för hur tillgängligt trafiksystemet är för kollektivtrafikresenärer. Även restiden för olika transportsätt är avgörande för hur tillgängligt ett visst trafikslag är. I tabell 4 redovisas en jämförelse av restiden beroende på om du färdas med bil, kollektivtrafik och cykel.

Även särskilt utsatta trafikantgrupper som barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar ska kunna ta sig fram i trafiken utan allt för stora uppoffringar i form av restid, kostnad eller otrygghet. I Ekerö har arbetet med att tillgängliggöra de offentliga miljöerna påbörjats genom anpassning av hållplatser och övergångsställen.

Tillgängligheten för invånarna i Ekerö kommun begränsas även av sårbarheten som kommer av att det endast finns en fast förbindelse med fastlandet. Vid broöppningar och större olyckor begränsas framkomligheten både för person- och godstransporter, men framförallt uttryckningstrafiken.

Andel av totalbefolkningen med tillgång till livsmedelsbutik (%)												
Avstånd	300 m			600 m			1 500 m			10 000 m		
År	2001	2006	2011	2001	2006	2011	2001	2006	2011	2001	2006	2011
Ekerö	13,4	13,7	13,0	38,7	37,6	31,2	67,0	65,5	61,6	99,9	99,9	99,1
Stockholms län	49,8	47,4	47,0	77,2	75,0	74,2	93,7	92,9	92,5	99,5	99,6	99,6
Riket	35,7	33,6	32,1	61,6	59,4	57,9	81,6	80,8	79,8	98,6	98,6	97,6

Tabell 3. Tillgänglighet till livsmedelsbutik. (SCB)

Sträcka	Bil	Kollektivtrafik	Cykel
Ekerö centrum - Brommaplan	14-26 min	19 min	43 min
Stenhamra - Brommaplan	22-35 min	30-39 min	76 min
Stenhamra - Ekerö centrum	14 min	19 min	38 min
Träkvista Ekerö centrum	6-10 min	13 min	10 min
Jungfrusund - Ekerö centrum	13 min	15 min	13 min

Tabell 4. Restidsjämförelse. (Google maps)

## TRYGGHET

Trygghet är en viktig samhällsfråga. Oro för att drabbas av brott eller olyckor kan påverka människors vanor, göra att de håller sig borta från offentliga platser som gator, torg, parker och allmänna kommunikationsmedel samt minska deras rörelsefrihet och aktivitet.

I tabell 5 redovisas enkätresultat avseende nöjdhet med trygghet samt andel individer som känner oro för misshandel, överfall och trafikolyckor.

Årtal	2007	2010	2011	2012	2013	2014
Nöjdhet med trygghet (index 0-100)*						
Ekerö	62	72		72		74
Medelvärde	53	58		60		61
Andel individer som ibland, ofta eller alltid är oroliga för att drabbas av misshandel eller överfall (%)**						
Ekerö			26,2 %	24,9 %	23,8 %	36 %
Median						36 %
Andel som ibland eller ofta känner sig oroliga för att drabbas av trafikolycka**						
Ekerö						64 %
Median						64 %

Tabell 5. Nöjdhet med trygghet samt andel individer som känner oro för misshandel, överfall och trafikolyckor. \*(Kommunens kvalitet i korthet, SKL) \*\*(Trygghet och säkerhet, SKL)

## TRAFIKSÄKERHET

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Den är bilden av en önskad framtid där ingen skadas svårt eller dödas i trafiken. Människor gör ibland misstag, därför går det inte att helt förhindra trafikolyckor, men följderna av olyckorna kan minskas genom att utformningen av gator och fordon blir säkrare.

En genomgång av olycksstatistiken för Ekerö kommun visar på att det i kommunen under åren 2006-2015 skett åtta dödsolyckor i vägtrafiken. Av dessa skedde sex olyckor på det statliga vägnätet, en på det kommunala och en på det enskilda vägnätet. Fem av olyckorna var singelolyckor, en avsvängande motorfordon, en mötesolycka och en olycka mellan cykel/moped och motorfordon.

I en av olyckorna misstänks föraren vara påverkad av alkohol, i två av olyckorna är detta okänt och i övriga misstänks ingen av föraren vara påverkade av alkohol. En omräkning av antal dödsolyckor till antal dödsolyckor per 100 000 invånare innebär 3,0 dödsolyckor per år. Se tabell 6.

Trafiksäkerheten för cyklister och gående är till största delen avhängit motorfordonens hastighet vid en kollision. Genom att anpassa trafikmiljön och kon-

fliktpunkter med hastighetsdämpande åtgärder kan risken för att dö eller skadas svårt i trafiken minimeras för gående och cyklister. En stor del av olyckorna med gående och cyklister utgörs även av singelolyckor. Bra halkbekämpning och en hög cykelhjälmsanvändning är viktiga faktorer för att minimera skadorna från sådana olyckor. För att nå nollvisionens mål om högst 220 dödade 2020 bedöms andelen cyklister med hjälm behöva ligga på minst 70 %. Statistik över cykelhjälmsanvändningen redovisas i tabell 7.

För bilister är tre faktorer viktiga för att minimera risken för att dö eller skadas svårt i trafiken; att hastighetsgränserna respekteras, bilbältena används och nykterhet i trafiken. För att nå nollvisionens mål om högst 220 dödade 2020 bedöms andelen trafikarbete inom hastighetsgräns behöva ligga på 80 %, bilbältesanvändningen på 99 procent och förarnyckterheten på 99,9 %. Statistik över bilbältesanvändningen redovisas i tabell 8.

Antal dödade i vägtrafikolyckor per 100 000 invånare. Genomsnitt för de tio senaste åren.	
Ekerö	3,0
Stockholms län	1,7
Riket	3,6

Tabell 6. Statistik för antalet dödsolyckor. (Polisrapporter, STRADA)

Andel personer som använder cykelhjälm		
Årtal	2014	2015
Ekerö	82 %	91 %
Stockholms län	67 %	72 %

Tabell 7. Andel personer som använder cykelhjälm. (NTF)

Andel personer som använder bilbälte					
Årtal	2011	2012	2013	2014	2015
Ekerö	87,9 %	99,5 %	98 %	98 %	95 %
Stockholms län			95 %	95 %	95 %

Tabell 8. Andel personer som använder bilbälte. (NTF)

## MILJÖPÅVERKAN

Vägtrafikens utsläpp påverkar klimatet, bidrar till övergödning, försurning och bildning av marknära ozon. Bilarnas avgaser, buller och slitagepartiklar har stora hälsoeffekter. Trafiken tar också naturresurser och utrymme i anspråk. Utvecklingen inom transportområdet kommer därför att ha en avgörande betydelse i arbetet för att nå flera av miljö kvalitetsmålen.

En jämförelse av transporterernas koldioxidutsläpp för Ekerö kommun visar på att dessa minskat med 14,3 % mellan åren 1990 och 2013. För Stockholms län är minskningen 10,9 %. Se tabell 9.

En jämförelse av körsträckan med bil per invånare i Ekerö kommun visar på att körsträckan minskat under de senaste åren, men ökat något mellan åren 2013 och 2014 (se tabell 10). Körsträckan ligger dock fortfarande under värdet för år 1999. Snittvärdet för länet låg år 2014 på 5700 kilometer per invånare och i riket på 6620 kilometer per invånare.

Bilnehavet i kommunen låg vid årsskiftet 2014/2015 på 461 personbilar i trafik per 1000 invånare, vilket är lägre än rikets och högre än länets snitt som ligger på 471 respektive 393 bilar. Högst respektive lägst antal bilar per 1000 invånare i

Stockholms län har Solna på 569 bilar och Sundbyberg på 276 bilar.

Trafikbuller kan påverka det allmänna välbefinnandet negativt. På dagen kan det störa samtal och andra önskvärda ljud och störd sömn under nattetid kan leda till ökad trötthet och till att förmågan till inlärning, koncentration och prestation försämras. Människor som utsätts för höga bullernivåer under lång tid kan drabbas av ökad stress. Det leder till att risken för hjärt- och kärlsjukdomar ökar.

Ekerö kommun har år 2005 och år 2012 gjort bullerkartläggningar för att undersöka vägtrafikbullret längs ett antal gator och vägar i tätorten. De största bullernivåerna återfinns längs Ekerövägen, där acceptabla bullernivåer på vissa ställen endast uppnås med hjälp av bullerdämpande åtgärder. För den stora majoriteten av bostäderna utmed de övriga vägarna som kartlagts uppfyller trafikbullernivåerna riktvärdena eller har endast måttliga överskridanden. Dock finns det utmed samtliga kartlagda vägar bostäder med ekvivalenta ljudnivåer om 58-62 dB(A). Med några få undantag har samtliga fastigheter utrymme för uteplats där riktvärdena uppfylls; 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå respektive 70 dB(A) maximal ljudnivå.

Utsläpp koldioxid (kton/år)											
År	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ekerö	55,3	56,1	53,7	52,6	52,7	51,4	53,2	53,0	51,9	48,3	47,4
Stockholms län	2268	2323	2297	2274	2293	2236	2239	2250	2198	2071	2020

Tabell 9. Emissioner av koldioxid. (Nationella emissionsdatabasen, RUS Länsstyrelserna i samverkan)

Körsträcka (km/invånare)										
År	1999	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ekerö	6390	6540	6640	6550	6530	6420	6420	6250	6190	6360
Stockholms län	5690	5940	6160	6240	6070	5900	5850	5740	5670	5700
Riket	6400	6590	6810	6880	6720	6670	6670	6580	6520	6620

Tabell 10. Körsträcka med bil i genomsnitt per invånare och år. (Länsstyrelserna i samverkan)

## SAMLAD BEDÖMNING

För att sammanfatta nuläget i kommunen har de olika delarna värderats och sammanställts i en värderos där den yttre linjen visar önskat läge och den inre en bedömning av den nivå som kommunen ligger idag.

Kommunens karaktär värderas till en trea. En stor del av befolkningen är samlad i en radie på 5 km från Ekerö centrum, vilket ger förutsättningar till hållbara resor på cykel eller till fots. Bebyggelsen utanför tätorterna är däremot spridd, vilket gör det svårt att försörja med kollektivtrafik. Vid planering av nya bostadsområden och nyetableringar bör stor hänsyn tas till kollektivtrafikstråken.

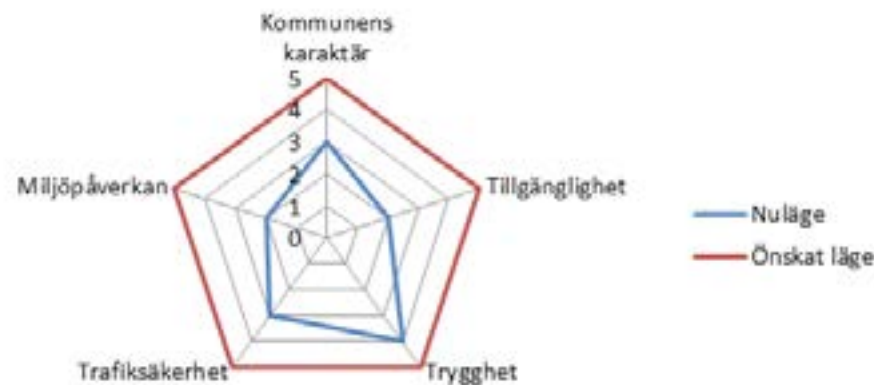
Tillgängligheten ges en tvåa med tanke på den sårbarhet som en enda fast förbindelse med fastlandet innebär. Det finns även behov av att förbättra tillgängligheten med kollektivtrafik till den södra delen av Stockholm genom en busslinje via Ekeröleden.

Tryggheten värderas till en fyra. Sammantaget visar de undersökningar som gjorts att kommuninvånarna känner sig nöjda med tryggheten i kommunen. År 2014 var det endast sex kommuner som fick högre trygghetsindex än Ekerö kommun. I den senaste trygghets- och säker-

hetsundersökningen ökade dock andelen individer som ibland, ofta eller alltid är oroliga för att drabbas av misshandel eller överfall. Det senare kan starkt påverka beteendet i form av val av annat färdväg eller färdväg alternativt att man avstår den tänkta aktiviteten, vilket i sin tur påverkar livskvaliteten negativt.

Trafiksäkerheten ges en trea. Antalet dödsolyckor ligger över länssnittet, men under rikets genomsnitt. Med tanke på att dödsolyckorna till största del utgörs av singelolyckor längs det statliga vägnätet bör kommunens trafiksäkerhetsarbete bidra till att öka bilbältesanvändningen, som visar på en nedåtgående trend, samt verka för nykterhet i trafiken. Positivt är den höga cykelhjälmsanvändningen i kommunen. Arbetet med att säkra trafikmiljön för gående och cyklister genom utbyggnad av gång- och cykelvägar och trafiksäkra passager bör också fortsätta.

Miljöpåverkan ges en tvåa. Transporternas koldioxidutsläpp för Ekerö kommun visar visserligen på en minskning med 14,3 % mellan åren 1990 och 2013, vilket är mer än minskningen för länet, men minskningen behöver fortsätta för att miljömålen ska uppnås. Körsträckan per invånare i Ekerö kommun är 600 kilometer högre än genomsnittet för länet. För



att klargöra hur körsträckan kan minskas bör en resvaneundersökning göras som kartlägger resvanor och resmönster. Förbifart Stockholm kommer förbättra tillgängligheten för Ekerö kommun, men förbättrad framkomlighet bedöms även att leda till att körsträckan per invånare ökar och därigenom ökade koldioxidutsläpp.

Det som framgår av den samlade bedömningen är att miljöpåverkan och tillgänglighet är de områden som lig-

ger längst från det önskade läget. Utmaningen ligger i att förbättra tillgängligheten utan att miljöpåverkan försämras ytterligare.

# FRAMTIDA UTVECKLING

Transportsystemet i Ekerö kommun kommer att genomgå stora förändringar i framtiden. Nedan redovisas idag kända förändringar, hur de kan förväntas påverka och vilka utmaningar som kan komma till följd av dessa på kort sikt, på medellång sikt och på lång sikt.

## KORT SIKT – IDAG FRAM TILL ÅR 2020

Våren 2017 kommer en ombyggnation av väg 261 Ekerövägen att påbörjas. Vägen ska breddas med ytterligare ett körfält som ska användas av kollektivtrafiken i rusningstrafik. Detta ökar möjligheterna till en effektiv kollektivtrafik vilket leder till mindre köer och ökad framkomlighet. Projektet innefattar även en breddning av Nockebybron och en ny Tappströmsbro. Under byggtiden kommer framkomligheten att påverkas. Generellt kommer Ekerövägen vara framkomlig under dagtid, men körfälten kommer att bli smalare, hastigheten sänkas och omläggningar kommer att ske. Förutsättningarna för att kunna påverka och ändra Ekeröbornas resvanor under byggskedet är således goda.

Från och med hösten 2016 kommer kollektivtrafik med båt att startas upp mellan Ekerö och Klara Mälarstrand. Pendelbåten kommer att ha tre avgångar i

vardera riktningen och gå från Tappström till Jungfrusund, Kungshatt, Gröndal, Lilla Essingen och Klara Mälarstrand. Vid Kungshatt kommer trafiken att vara anropsstyrd. Syftet med Ekerölinjen är att erbjuda nya resvägar för boende på Ekerö som arbetar i framförallt city, under tiden som Trafikverket genomför ombyggnad av Ekerövägen och Förbifart Stockholm. Avtalet gäller i två år, men linjen kan bli permanent om intresset är stort.

Andra åtgärder som kommunen arbetar för att stärka kollektivtrafikens attraktivitet är att få till en busslinje på Ekeröleden för att kunna erbjuda en kollektivtrafikkoppling mot södra Stockholm, tillgänglighetsanpassning av bussållplatser samt cykelparkeringar som underlättar byten mellan färdmedel.

## MEDELLÅNG SIKT – ÅR 2020 TILL ÅR 2030

Förbifart Stockholm är Sveriges största infrastrukturprojekt och består av ca 21 km ny väg, varav ca 18 km i tunnel. Vägen kommer att binda samman de norra och södra länsdelarna, avlasta Essingeleden och innerstaden och minska sårbarheten i Stockholms trafiksystem. I RUFSS 2010 beskrivs Förbifart Stockholm som ett nyckelobjekt för att öka vägkapaciteten över Saltsjö-Mälar-snittet för bil- och busstrafik liksom för näringslivets transporter. Förbifarten bidrar till mindre störningskänsligt trafiksystem, minskar trängsel på infartslederna, knyter samman de norra och södra länsdelarna och binder samman de utpekade regionala kärnorna Kista-Sollentuna-Häggvik och Kungens Kurva-Skärholmen. Den centrala regionkärnan avlastas medan de yttre och regionala stadskärnorna knyts samman och utvecklas.

Förbifarten kommer att gå i tunnel under Mälaren och Lovön och ansluta till väg 261 Ekerövägen med nya cirkulationsplatser vid Edeby och vid Tillflykten. För Ekerö kommer förbifarten innebära betydligt bättre tillgänglighet till/från kranskommunerna i norr och söder. Exempelvis minskar vägavståndet från Ekerö C till Vårby trafikplats med 16,5 km

(från 29,5 km till 13 km). Förberedande anläggningsarbeten pågår och hela förbifarten beräknas klar år 2026.

Förbifarten kommer ge Ekerö kommun ytterligare två fasta anslutningar till fastlandet och med dessa en ökad framkomlighet och minskade restider. Konkurrenskraften för kollektivtrafiken bedöms därför minska och ett ökat bilresande kan förväntas. Detta tillsammans med en befolkningsprognos år 2030 på 35 000 invånare bedöms ge en ökad belastning på övriga vägar och korsningar i kommunen. Attraktiviteten för Ekeröleden bedöms komma att minska eftersom restid och kostnad blir lägre genom att använda förbifart Stockholm.



#### LÅNG SIKT – ÅR 2030 TILL ÅR 2050

Ökad vägkapacitet skapar ny trafik. Detta fenomen kallas inducerad trafik och är sedan länge känt och erkänt av internationell forskning. Fenomenet handlar om att det finns ett samband mellan utbud och efterfrågan. Då vägkapaciteten eller kvaliteten ökar så minskar uppoffringen för att färdas på vägen vilket ökar efterfrågan. Inducerad trafik definierar den trafik som nygenereras av vägkapacitet och är alltså trafik utöver den som omfördelas till den nya vägen i tid eller från andra vägar. Inducerad trafik inkluderar inte heller ökad trafik på grund av att befolkning eller ekonomiskt utrymme ökar.

Det är inte nya vägar i sig utan den ökade hastigheten och den relativa attraktiviteten med ny vägkapacitet som gör att trafikanter använder de ökade möjligheterna till att öka sina transporter och därmed det totala trafikarbetet. Trafikanterna utnyttjar tidsvinsterna de gör på ökade hastigheter till att resa mer och längre. Den ökade nytta som väginvesteringen ger möjlighet till – genom t ex ökad hastighet eller kortare avstånd till alternativa aktiviteter – innebär att den genererar ökad trafik utöver den som fanns redan innan.

Körsträckan per invånare i Ekerö kommun kan med hänsyn till ovanstående förväntas öka jämfört med dagens nivå.

Enligt prognoser gjorda för Förbifart Stockholm beräknas trafiken ha ökat betydligt till år 2035. Se bild 7 till höger.

I Trafikverkets kommande prognos för år 2040 beräknas dock trafikflödena bli lägre än de som tagits fram i samband med Förbifart Stockholm.



Bild 7. Karta över prognosticerade trafikflöden år 2035. (Trafikverket)

# MÅL

## MÅLBILD

*Ekerö kommun strävar efter ett robust, resilient och flexibelt transportsystem. Kommunens invånare, besökare och näringslivet reser hållbart. En stor andel av kommunens invånare har god tillgänglighet till arbete, service och fritid. Gående, cykel- och kollektivtrafik prioriteras i syfte att skapa valfrihet av färdmedel. Transportsystemet ska bidra till att göra det attraktivt, säkert, tryggt och enkelt att leva i Ekerö kommun.*

## MÅL

### *Minskad miljöpåverkan*

Utvecklingen av transportsystemet ska verka för att minska transportarbetet som orsakar utsläpp av växthusgaser, försurande utsläpp, partikelutsläpp och andra föroreningar samt buller som kan uppnå skadlig nivå för människor och djur. Ett transportsystem som gynnar miljövänligt resande bidrar till ekologisk hållbarhet i kommunen och till de nationella och regionala miljömålen.

### *Ett transportsystem för alla*

Oavsett vem man är var man bor eller personliga förutsättningar ska det vara enkelt att ta sig fram och resa i Ekerö kommun. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela kommunen.

## Ökad hälsa och säkerhet

Transportsystemet i Ekerö kommun ska vara tryggt och säkert att använda och därmed bidra till att Nollvisionen och de Transportpolitiska målen uppnås. Transportsystemet skall bidra till ökad hälsa genom att det utformas på ett sådant sätt att det ger förutsättningar för ökad fysisk aktivitet och rörlighet.

## INDIKATORER

För att kunna mäta att utvecklingen går i riktning mot målen föreslås följande indikatorer:

- Utsläpp koldioxid (kton/år)
- Körsträcka (km/invånare)
- Bilinnehav (antal bilar/1000 invånare)
- Kollektivtrafikresande (antal påstigande i Ekerö kommun)
- Antal dödsolyckor och allvarligt skadade i trafiken (genomsnitt för 10 senaste åren)
- Andel som går och cyklar
- Buller

Uppföljning av indikatorer och revidering av trafikplanen bör ske varje mandatperiod i samband med aktualiseringsförklaringen av översiktsplanen.

# STRATEGIER

## SKAPA TILLGÄNGLIGHET OCH LOKAL RÖRLIGHET

En tillgänglig plats karaktäriseras av korta avstånd, gena stråk och en variation av transportmedel. Kommunens trafik- och samhällsplanering ska utgå från principen – att resa är en uppoffring, närhet ett mervärde. Detta innebär att tillgängligheten i transportsystemet är nyttan medan rörligheten är förenad med kostnader i form av tidsförlust, trafiko-lyckor, miljöpåverkan etcetera.

### *Att skapa tillgänglighet*

Trafik- och samhällsplaneringen skall därför aktivt planera för att ge utrymme för olika former av färdmedel. Genom att strategiskt se över lokaliseringen av cykel- och bilparkeringar samt tillgängligheten till kommunen busshållplatser kommer såväl tillgängligheten som utbudet av färdmedel att öka - byten mellan färdmedel kommer att underlättas. I arbetet med att åstadkomma ett varierat utbud av färdmedel ska åtgärder som bidrar till att genomförandet av en fossilfri fordonsflotta kommer till stånd prioriteras.

### *Att skapa lokal rörlighet*

Den lokala rörligheten är betydelsefull och i Ekerö kommun ska alla invånare

ha nära till kommunikationer, arbete och service. Exploatering av ny bebyggelse bör därför ske på platser med goda kommunikationer. Ökad funktionsblandning i kommunens centrala delar innebär minskat resande och mer rörlighet på allmänna platser och torg. Genom att blanda olika funktioner såsom bostäder, service och arbetsplatser minskar avståndet för de resor som kan ske till fots eller med cykel. Det ställer i sin tur krav på gena stråk för gående och cykel.

## PRIORITERA GÅNG, CYKEL, SAMÅKNING OCH KOLLEKTIVTRAFIK

Trafik- och samhällsplaneringen i Ekerö kommun ska aktivt verka för att öka framkomligheten för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Vid ombyggnation av befintliga gator eller byggnation av nya ska utrymmet prioriteras mellan trafikslagen. Gående och cyklister ska ges tillräckligt med utrymme, åtgärder som underlättar arbetspendling med cykel och kollektivtrafik ska prioriteras. Det ska bli lättare att röra sig mellan arbete, hem, fritidsaktiviteter och serviceanläggningar till fots, på cykel eller med kollektiva färdmedel. Detta är särskilt viktigt i kommunens tätorter där den lokala tillgängligheten kommer att öka till följd av att

gena stråk för gående och cyklister prioriteras i planeringen av befintliga och tillkommande områden.

Vid underhåll av vägar och offentliga platser ska särskild hänsyn tas till oskyddade trafikanters framkomlighet. Underhållet av gångvägar och cykelbanor ska därför prioriteras.

Ekerö kommun eftersträvar ett naturligt fortlöpande samarbete med andra myndigheter, vägföreningar och utförare inom trafikområdet.

## FYRSTEGSPRINCIPEN

Trafik- och samhällsplaneringen i Ekerö kommun ska hushålla med såväl ekonomiska som ekologiska resurser. Detta sker genom att användningen av transportinfrastrukturen strategiskt analyseras steg för steg för att komma fram till hur trafikproblem kan lösas.

För trafikplaneringen i Ekerö kommun innebär denna princip att; planering av redan befintliga trafiklösningar/miljöer i första hand ska handla om att påverka behovet av transporter och val av transportsätt genom beteendeförändrande åtgärder. I andra hand ska befintlig infrastruktur effektiviseras. I tredje hand ska åtgärder som innebär begränsade ombyggnation genomföras och i sista hand

skall nyinvesteringar och större ombyggnationsåtgärder genomföras. Åtgärder enligt de två första stegen ska prioriteras.

För att utveckla transportsystemet i önskvärd riktning är det av stor betydelse att trafikfrågorna integreras i ett tidigt skede i planeringen. När trafikfrågorna integreras är det särskilt viktigt att ta ett helhetsgrepp och se till ett större område än den aktuella detaljplanen/program et cetera. Särskilda stråkstudier ska vara ett alternativ som underlag till detaljplanearbetet, där trafiklösningen i den aktuella detaljplanen ingår som en del i ett större sammanhang.

# ÅTGÄRDSPROGRAM

I syfte att nå målen finns behov av att konkretisera åtgärder i mer specifika och detaljerade planer och åtgärdsprogram. I tabell 11 ges förslag på vilka planer och program som bedöms vara aktuella för Ekerö kommun samt vem som ansvarar för framtagande av dessa, förslag på tidplan och vilka av målen som de kan förväntas uppfylla. Tabellen ger även en bild över vilka dokument som styr över vilka.

Inriktningsplanering		Åtgärdsplanering				Måluppfyllelse		
		Typ av plan	Ansvar för framtagande	Tidplan	Minskad miljöpåverkan	Ett transportsystem för alla invånare	Ökad hälsa och säkerhet	
ÖP	Trafikplan/ Trafikstrategi	Trafikplaner	Gångplan	BN	Rev 2019	X	X	X
			Cykelplan	BN	Rev 2019	X	X	X
			Parkeringsplan	BN/KS	2017	X	X	
			Hastighetsplan	BN	Rev 2020	X	X	X
		Åtgärdsprogram	Trafiksäkerhetsprogram	BN	2019		X	X
			Tillgänglighetsprogram	BN	2019		X	X
			Program för säkra skolvägar	BN	2018		X	X
			Program för påverkansåtgärder	BN	2017	X	X	X
			Handlingsplan för trafikbuller	TN	2018	X		X

Tabell 11. Förslag på åtgärdsprogram.