

2017-04-22

Trafikstrategi Ekerö kommun

dnr .KS15/188

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Samråd har genomförts under perioden **9 december 2016 – 17 februari 2017**. Handlingarna har skickats ut till berörda instanser. Handlingarna har även funnits tillgängliga på biblioteket i Ekerö centrum, biblioteket i Stenhamra, Stadsarkitektkontoret samt på kommunens hemsida.

Nedan följer en sammanställning av de yttranden som inkommit under samrådet samt stadsarkitektkontorets kommentarer. Samtliga yttranden samt bilagor finns i sin helhet att ta del av hos Stadsarkitektkontoret.

Myndigheter m.m.

Länsstyrelsen i Stockholms län	Stadsarkitektkontorets kommentar
<p>Ekerö kommun har översänt ett förslag till trafikplan för Ekerö kommun. Planen ska utgöra underlag till kommunens nya översiktsplan som är ute på samråd samtidigt som trafikplanen.</p> <p>Länsstyrelsens synpunkter Länsstyrelsen saknar en beskrivning av näringslivets transporter. Framförallt behöver kommunen redovisa transporterna av farligt gods som sker i kommunen och hur den framtida planen för dessa ser ut.</p> <p>För att få ett hållbart samhälle är det viktigt att även dessa transporter får plats i trafiken så att varor kan komma till och från användare och producenter. Bara på Ekerövägen är ca 1 600 fordon/dygn tung trafik. I planeringen av vägnätet är det därför viktigt att beakta transporter av farligt gods och hur förutsättningar för denna transportgrupp kan förbättras samtidigt som konsekvenser för tredje man kan undvikas. Länsstyrelsen anser därför att även transporterna av farligt gods måste lyftas i denna trafikplan.</p> <p>Risk beskrivs inte utifrån transporter av farligt gods och hur kommunen planerar att jobba för</p>	<p><i>De primära och sekundära leder som finns för farligt gods bör redovisas och utredas i en separat godstrafikplan. Detta för att utreda framtida behov. En åtgärd i trafikplanen blir att upprätta en godstrafikplan för näringslivets transporter.</i></p> <p><i>Risk vid transporter av farligt gods bör utre-</i></p>

<p>att förbättra för denna transportgrupp och samtidigt undvika konsekvenser för tredje man. Oavsett hur vägnätet utvecklas i Ekerö kommun så kommer det alltid att krävas transporter av farligt gods vilket är viktigt att beakta i planeringen av vägnätet. Delar av Ekerövägen, Färentunavägen och Lovö kyrkalle-Strömdalsvägen är rekommenderade vägar inom kommunen för transport av farligt gods. I samrådsförslaget till ny översiktsplan anges att kommunen verkar för att en del av Ekerövägen genom Ekerö centrum istället ska klassificeras som en sekundär transportled för farligt gods. För att detta ska vara genomförbart arbetar kommunen för att verksamheter som förutsätter transporter av farligt gods inte ska lokaliseras i området runt Ekerö centrum. Denna utmaning är passande att hantera i en övergripande riskanalys över det rekommenderade transportnätet för farligt gods inom kommunen. Riskanalysen bör även inkludera de skyddsavstånd och/eller skyddsåtgärder som behöver vidtas vid planering i närheten av bensinstationer. Länsstyrelsen har även framfört dessa synpunkter i samrådsyttrandet över "Översiktsplan Ekerö kommun till år 2030".</p>	<p><i>das separat vid behov. I de fall där kommunen anser att vägar bör klassas om kommer utredningar att tas fram. I Ekerö centrum har kommunen påbörjat en riskanalys för transport av farligt gods.</i></p>
<p>Trafikförvaltningen</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar</p>
<p>Merparten av den nytillkommande bebyggelsen ska enligt planen ske inom och i anslutning till de områden som ingår i det sk tätortsbandet, Ekerö C, Tråkvista, Svanhagen, Stenhamra, Älvnäs och Västeräng där det redan idag finns en utvecklad kollektivtrafik. Denna inriktning gör att en utökning av trafiken kan ske till en betydligt lägre kostnad än en utspridd utbyggnad i glesbygden. Trafikförvaltningen stödjer denna utbyggnadsstrategi som även finns formulerad i nu gällande översiktsplan.</p> <p>När det gäller framkomligheten för busstrafiken i vägsystemet så är ju självklart breddningen av Ekerövägen/261 en viktig åtgärd. Likaså så innebär "Förbifart Stockholm" en avlastning av vägnätet, varning dock för att inducerad trafik kan uppkomma. Eventuell busstrafik på Ekeröleden (via färja) ger avlastning av vägsystemet och samtidigt kontakt med sydvästra delen av Stockholmsregionen. Bytespunkterna Lovö trpl, Ekerö C och Svanhagen har stor betydelse när det gäller funktion och utformning så att bussarna kan passera snabbt och smidigt</p>	<p><i>Synpunkterna noteras inför kommande arbete med åtgärderna.</i></p>

vid dessa punkter. En effektiv busstrafik med gena körvägar, god framkomlighet och snabba byten och därmed korta restider för passage-rarna ökar busstrafikens attraktivitet. Om ovanstående kriterier ska kunna uppfyllas räcker det inte bara att sätta in fler bussar om restiderna ökar. Det är ett gemensamt ansvar för de inblandade, Trafikförvaltning, kommun, Trafikverk, näringsliv m fl att vidta de åtgärder som behövs för att kunna upprätthålla en bra trafiksituation.

När det gäller infartsparkeringar så vill kommunen behålla de som finns samt utveckla de som ligger i områden planerade att omvandlas till småstad. Utbyggnad av infartsparkering i parkeringsdäck är en dyrbar lösning men kan spara mark i attraktiva centrala lägen. Framtågande av trafikförvaltningens nya riktlinjer för infartsparkering pågår och dessa planeras att fastställas i vår. Riktlinjerna kommer ligga till grund för Trafikförvaltningens bedömning om vad som är en lämplig infartsparkering och vilka infartsparkeringar som uppfyller villkoren för medfinansiering.

Två utredningsområden för framtida färjeförbindelse ska startas, en vid Norra Färingsö och norra Munsö och en vid Färjestaden på Färingsö över till Fastlandet (Hässelby). Om dessa ska ha koppling till buss/tunnelbana måste trafikantunderlag som motiverar busstrafik skapas och vägsystemen ses över och förbättras.

Vi ser positivt på de åtgärdsprogram som ska tas fram och revideras inom ramen för trafikplanen. Vi är gärna med i arbetet vid framtagandet av dessa och i det fortsatta arbetet med att öka kollektivtrafikens attraktivitet och det hållbara resandet.

Synpunkterna noteras inför kommande arbete med åtgärderna.

Trafikverket

Stadsarkitektkontorets kommentar

Trafikverket region Stockholm har tagit del av ovannämnda trafikplan på remiss. Trafikverket yttrar sig i egenskap som ansvarig för trafikslagsövergripande och långsiktig planering av det samlade transportsystemet i regionen. Syftet med trafikplanen är att ge styrande principer för hur kommunen ska prioritera i frågor som rör kommunens trafikförsörjning. Planen gäller för hela Ekerö kommun för de vägar som

kommunen har huvudmannaskap för. Trafikverket ser positivt på att kommunen tar fram en trafikplan, som bl a utgör ett underlag för kommunens översiktsplan. Trafikverket ser även positivt på kommunens strategi att prioritera gång, cykel, samåkning och kollektivtrafik.

Övriga synpunkter

Trafikverket ser det som lämpligt att trafikplanen tar ett helhetsgrepp och inkluderar vägar som har statligt och enskilt väghållarskap, framförallt i de områden som utgör tätort/centrum/småstad. Trafikverket deltar gärna i fortsatt trafikplanearbete där det finns beröringspunkter med statligt vägnät.

Det skapas med kommande infrastruktursatsningar ett ökat tryck på exploatering samt ökade möjligheter till kollektivt resande, som kan lyftas i trafikplanen och kommunens framtida översiktsplanearbete. Exempelvis hur infartsparkering för cykel och bil kan utvecklas och vilka satsningar som planeras för gång/cykeltrafik.

Parkeringsstal för cykel och bil är angeläget att ta fram för kommunal planering och kan med fördel inkluderas i kommunens "Parkeringsplan". Den regionala cykelplanen bör kommenteras i nulägesbeskrivningen.

Trafikverket föreslår att indikatorn "kollektivtrafikresande" byts ut till "kollektivtrafikandel", som ger en större möjlighet till uppföljning och styrning.

Trafikverket saknar inriktning och kommunens prioritering av godstransporter och nyttotrafik. Hastighetsfrågan och hastighetsefterlevnad bör lyftas in i trafikplanen för områden där de är relevanta som t ex för tätort/centrum/småstad. Trafikverket deltar gärna i dialog om hastighetsfrågan, där det finns beröringspunkter med statligt vägnät.

Trafikverket instämmer i kommunens synpunkt att en resvaneundersökning bör göras. Trafikverket rekommenderar i samband med detta att göra en känslighetsanalys av vad som kan komma att hända med resmönster och trafikflöden om det blir betydligt större exploateringstryck än vad som räknats med efter Förbifartens öppnande, som underlag till trafikplan och översiktsplan.

Analys av trafiksäkerhetsläget bör omfatta alla typer av trafikolyckor (tex allvarligt och

Synpunkterna noteras inför kommande arbete med åtgärderna.

Parkeringsplanen är tänkt bland annat innehålla parkeringstal. Synpunkten anses därmed åtgärdad.

Synpunkterna noteras inför kommande arbete med åtgärderna. Både godstransporter och hastighetsfrågan har egna åtgärdsprogram.

Synpunkterna noteras inför kommande arbete.

<p>lindrigt skadade) som har inträffat i kommunen, inte bara dödsolyckor.</p> <p>Ekerö kommun baserar sin översiktsplan på en utveckling till 35000 invånare år 2030. Trafikverket utgår i basprognos 2040 på SCB:s statistik som är 29000 invånare.</p> <p>I trafikplanen visas karta över prognosticerade trafikflöden som utgår ifrån Förbifartens prognos och 2035. Som kommunen skriver finns det en senare prognos för år 2040, som bör läggas till. För att få tillgång till trafikflöden från basprognos 2040, kontakta Trafikverket så delger vi er prognossiffror. Trafikverket ser över en del av det vägnät som idag är statligt. Syftet är att få till en effektiv väghållning. Trafikverket kommer att kontakta kommunen för en dialog om väghållarskap. Förutom projekt Förbifarten och projekt Ekerövägen, pågår planering för exempelvis Enlunda cirkulationsplats och bytespunkt Svanhagen. Dessa projekt kan om möjligt nämnas i trafikplanen.</p>	<p><i>Synpunkterna noteras inför kommande arbete med trafikflöden och prognoser.</i></p>
<p>Liberalerna Ekerö</p>	<p><i>Stadsarkitektkontorets kommentar</i></p>
<p>Liberalerna Ekerö anser att Tekniska Nämnden som ansvarig väghållare har ett stort ansvar att främja utvecklingen av vägnätet som nämnden ansvarar för inom Ekerö kommun. Trafikplan Ekerö behöver därför kompletteras enligt nedanstående synpunkter under respektive avsnitt i trafikplanen:</p> <p>Avsnitt Nulägesbeskrivning</p> <p>Vi saknar en mer ingående beskrivning av problemen i dagens trafikapparat i Ekerö tätort gällande framkomlighet och även säkerhet. Det finns flera problempunkter, men ett par som sticker ut är:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Köerna på Ekerövägen genom tätorten på morgnarna mellan Sandudden och Centrum där bussarna saknar eget busskörfält. <input type="checkbox"/> Trafiksituationen på Bryggavägen kring centrum på eftermiddagarna mellan 15.30 och 18.00 med köbildningar och trafikstockningar som missgynnar centrumhandeln. <p>Vi anser att det är synd att ha utgångspunkten att planen bara gäller kommunens vägar. Kommunen borde se alla vägar i ett och samma sammanhang eftersom de är sammanlänkade och planera utifrån detta. I framtidsutblickarna bör planen följaktligen lämna önskemål på hela vägnätets utveckling inom kommunen.</p>	<p><i>Trafikstrategin är en övergripande strategi med nulägesbeskrivning och strategier för hela kommunen. Vägsträckor och köer på särskilda vägar bör analyseras separat och trafikstrategin tar upp detta i åtgärdsprogram.</i></p> <p><i>Synpunkten har åtgärdats, trafikstrategin gäller hela kommunen, medan vissa åtgärder har fokus på det kommunala väghållarskapet.</i></p>

Avsnitt Framtida utveckling

På kort sikt 2017-2020

Detta avsnitt bör utvecklas med förslag avseende på angelägna projekt och åtgärder i när-tid.

På medellång sikt 2020-2030

Data om avstånd mellan Ekerö C och Vårby trafikplats bör analyseras mer med hänsyn till att färjan finns idag och att avståndet faktiskt är enbart 4 km idag inte 29,5 km. Planen bör beskriva framtida riskerade avståndsförändringar ur en cyklists perspektiv, t.ex. att dagens cykelavstånd mellan Ekerö Centrum och Vårby Trafikplats via färjan (om färjan läggs ner) riskerar att öka från dagens 4 km till framtidens 29,5 km.

Avsnitt Mål

Det är bra att gång, cykel och kollektivtrafik ges hög prioritet, men med tanke på kommunens utspriddhet är det viktigt att billösningar också prioriteras.

Avsnitt Strategier

Fyrstegsprincipen är svårare att tillämpa i en så befolkningsmässigt utspridd villakommun som Ekerö är. Tabell 3, andel av befolkningen med kort avstånd till livsmedelsbutik är ett representativt exempel. Ekeröborna behöver i betydligt större andel än genomsnittet i Stockholm såväl som riksgenomsnittet kunna ta bilen till våra centrum för att handla t.ex. mat även fortsättningsvis så länge som inte ytterligare matafärer planeras. Därför är punkt 1 (tänk om, dvs. ungefär: "ta inte bilen till Ekerö Centrum") och punkt 2 (optimera befintlig infrastruktur) för de flesta inte realistiska alternativ utan punkt 3 (bygg om vägar och parkeringar) och punkt 4 (bygg nytt, vägar, parkeringar, broar, garage) är det som behöver genomföras.

Avsnitt Åtgärdsprogram

Framkomlighetsberäkningar (bil och kollektivtrafik) för framtidsscenarioer på medellång och lång sikt måste beräknas genom trafikmodeller där realistiska och önskvärda lösningsförslag ritas in som stäms av att de fungerar trafikflödesmässigt genom modellberäkningar. Förslagsvis läggs framtidslösningar exempelvis en till bro över kanalen och vägreservatet Ekerövägen via Älvnäs till Ekerö Sommarstad in i en trafikmodell.

Det går inte att prioritera alla trafikslag, i så fall är det ingen prioritering.

Det går utmärkt att tillämpa fyrstegsprincipen i Ekerö kommun där det är möjligt. Till exempel genom att planera på ett långsiktigt hållbart sätt, så att fler invånare får kortare avstånd till en livsmedelsaffär. Dessutom går det att öka andelen invånare som reser kollektivt och cyklar under rusningstid, vilket skulle minska köerna utan att behöva investera i nya vägar.

Kommunen kan komma att behöva nya vägar i framtiden, när nya områden i kommunen bebyggs. Men det går också att arbeta med flera andra lösningar. Trafikstrategin är övergripande för kommunen och modellering och flödesberäkningar bör göras i de fall kommunen anser nödvändigt i enskilda planer.

<p>Om detta inte görs i själva trafikplanen yrkar Liberalerna Ekerö att en särskild trafikflödesplan med framtidsscenarier för trafikflöden och kapacitet tas fram. Detta dokument bör då också tilläggas till tabell 11, Åtgärdsprogram.</p>	<p><i>Synpunkten noteras inför kommande arbete med framkomlighetsstrategin, som kommer innehålla åtgärder för ökad framkomlighet i kommunen.</i></p>
<p>Södertörns Brandförsvarsförbund</p> <p>Södertörns brandförsvarsförbund lämnar följande yttrande efter remiss från Ekerö kommun med diarienummer KS15/68-212 och KS15/188.</p> <p>Synpunkter:</p> <p>Södertörns brandförsvarsförbund (Sbff) vill i och med detta yttrande inkomma med synpunkter av konstruktiv karaktär för att dels delge direkta synpunkter, men även för att hjälpa Ekerö kommun att få en mer komplett översiktsplan. Sbff är medveten om att synpunkterna eller formuleringarna kanske inte alltid passar in utifrån Ekerö kommuns syn. En konstruktiv dialog avseende dessa frågor är därför välkommet.</p> <p>Observera att yttrandet avser <i>både</i> översiktsplan och trafikplan. Vissa av punkterna nedan kan därför användas i både översiktsplanen och trafikplanen.</p> <p>Följande text kan placeras i både översiktsplan (under rubrik <i>Räddningstjänsten</i> i kapitlet <i>Miljöskydd, hälsa och säkerhet</i>) eller trafikplan under rubrik <i>Ökad hälsa och säkerhet</i> i kapitlet <i>Mål</i>).</p> <p>Förslag på text:</p> <p>Kommunen eftersträvar att hålla ned utryckningsfordons framkomsttider genom att tillse att det finns god framkomlighet för utryckningsfordon på vägar. Kommunen ska även arbeta för att skapa en redundans i vägnätet för att möjliggöra för utryckningsfordon att ta sig fram även om en av vägarna exempelvis skulle blockeras. Företrädesvis förtätar Ekerö kommun befintlig bebyggelse vilket är en metod för att bibehålla utryckningsfordons framkomlighet och framkörningstid.</p>	<p><i>Stadsarkitektkontorets kommentar</i></p> <p><i>Texten har inarbetats i trafikplanen under rubriken ökad hälsa och säkerhet. Synpunkterna anses därmed åtgärdade.</i></p>
<p>Statens fastighetsverk</p>	<p><i>Stadsarkitektkontorets kommentar</i></p>
<p>Bakgrund</p> <p>Statens fastighetsverk (SFV) förvaltar Sveriges nationalbyggnader och fria marker, slott och kungsgårdar, teatrar, museer, ambassader och en sjundedel av landets yta med skog och mark.</p>	

SFV representerar staten som markägare och förvaltare inom Ekerö kommun av de statliga byggnadsminnena.

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. Målbild är att "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."

Synpunkter

Trafikplanen redovisar att en näringsgren som ökar är besöksnäringen. SFV saknar beskrivning och analys av resor som alstras av besöksnäringen.

Under kapitlet Mål beskrivs "Ett transportsystem för alla" vilket innebär

"Oavsett vem man är var man bor eller personliga förutsättningar ska det vara enkelt att ta sig fram och resa i Ekerö kommun." I rapporten konstateras att i kommunens landsbygdsområden har kollektivtrafiken låg turtäthet, medan Ekerö centrum/Tappström har 3-minuterstrafik under en stor del av dagen. Ett av de konkreta målen i Trafikplanen skulle kunna vara utöka turtätheten i landsbygdsområdena. För att kunna mäta att utvecklingen går i rätt riktning avseende mål anser SFV att det bör finnas indikatorer som fokuserar på landsbygd/tätort, ålderskategorier, inkomstnivåer och tillgänglighet.

SFV saknar ett mer tydligt ställningstagande för båttrafik till och från Ekerö kommun. Under kapitlet "Framtida utveckling" nämns båttrafiken bara under rubriken "Kort sikt - idag fram till år 2020". Syftet med färjetrafiken är att erbjuda nya resvägar för boende på Ekerö som arbetar framförallt i centrala Stockholm under den tid som Trafikverket genomför ombyggnation av väg 261 Ekerövägen och byggnationen av E4 Förbifart Stockholm. När det gäller medellång sikt - år 2020 till år 2030 och lång sikt - år 2030 till år 2050 nämns ej båttrafik. Vidare

Det är inte ekonomiskt försvarbart att utöka turtätheten på landsbygd i högre utsträckning än idag. Kommunen har i remissvar till trafikförvaltningen påpekat vikten av att ha busslinjer till hela kommunen och inte bara tätorten. Genom att arbeta aktivt med infartsparkeringar i strategiska lägen ökar tillgängligheten till kollektivtrafik även på landsbygd. Kommunen har som mål att det ska gå att åka kollektivt i hela kommunen, men i glesbebyggda delar blir det längre avstånd mellan bussarna.

Synpunkten anses åtgärdad i ny version av trafikplan

<p>beskrivs att med E4 Förbifart Stockholm innebär det för Ekerö kommun ytterligare två fasta anslutningar till fastlandet och med dessa en ökad framkomlighet och minskade restider vilket bedöms öka bilresandet. "Konkurrens-kraften för kollektivtrafiken bedöms därför minska och ett ökat bilresande kan förväntas." Vidare konstateras det i rapporten att "Ökad vägkapacitet skapar ny trafik. Detta fenomen kallas inducerad trafik och är sedan länge känt och erkänt av internationell forskning." Den ökade vägkapaciteten kommer troligtvis innebära att det blir svårare att minska Ekerö kommuns transportrelaterade utsläpp.</p> <p>SFV saknar slutligen ett åtgärdsprogram för att öka kollektivtrafiken, översyn av hastighetsgränser för att öka trafiksäkerheten och åtgärder för att minska biltrafiken genom världsarvet Drottningholm enligt rekommendationer från FN:s organisation för utbildning, vetenskap och kultur Unesco som redovisas i rapporten Heritage Impact Assessment - Phase 2 The potential impact of the Stockholm Bypass and Ekerö Road project on the World Heritage Property 'Royal Domain of Drottningholm' daterad november, 2016.</p>	<p><i>Synpunkten anses åtgärdad i ny version av trafikplan. Där flertalet av åtgärderna i åtgärdsprogrammet behandlar kollektiva färdmedel och ökad framkomlighet längs Ekerövägen.</i></p>
<p>Skanova</p>	<p><i>Stadsarkitektkontorets kommentar</i></p>
<p>Bakgrund TeliaSonera Skanova Access AB (Skanova) har tagit del av förslag till Trafikplanplan enligt ovan, och låter framföra följande:</p> <p>Yttrande Ekerö kommun tillhör en av de kommuner i landet som Skanova ser som intressant att prioritera vid en satsning med fiberinfrastruktur, som möjliggör bredband till medborgare och näringsliv. Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess.</p>	<p><i>Yttrandet berör främst planprocessen. Planchef har fått information om Skanovas önskan.</i></p>
<p>Ellevio</p>	<p><i>Stadsarkitektkontorets kommentar</i></p>
<p>Ellevio AB har erhållit rubricerade förslag för yttrande och har följande synpunkter.</p> <p>Ellevio AB ser möjligheter att samverka i samband med de infrastrukturprojekt som uppstår till följd av trafikplanen.</p> <p>Våra anläggningar kan vara i konflikt med plane-</p>	

<p>rade vägar eller trafikplatser och kan behöva flyttas. Samtidigt kan möjligheter till ny förläggning eller byte av kablar uppstå vid vägprojekt. Vi vill verka för optimal placering av våra anläggningar men också undvika att markarbeten behöver utföras vid flera tillfällen i samma ytor.</p> <p>Det är viktigt vid trafikprojektplanering att hänsyn tas till våra anläggningar, exempelvis fördelningsstationer, nätstationer och större ledningsstråk i lokalnätet samt, i förekommande fall, regionnätledning. Vidare har Ellevio planer på att utveckla nätet i kommunen med ytterligare fördelningsstationer.</p> <p>Vid större projekt kan Ellevio behöva bli involverade på tidigt stadium, både med hänsyn till planering av byggkraft, men också för etablering av nytt elnät för permanenta anläggningar.</p>	<p><i>Synpunkterna är uppmärksammade inför kommande projekt.</i></p> <p><i>Synpunkterna är uppmärksammade inför kommande projekt.</i></p>
<p>Kommunala instanser:</p>	
<p>Miljönämnden</p>	<p><i>Stadsarkitektkontorets kommentar</i></p>
<p>Det är positivt att trafikplanens målbild, mål och strategier framhåller vikten av ett hållbart transportsystem, minskad miljöpåverkan samt att gång, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras.</p> <p>Kontoret ser dock ett problem vad gäller trafikens påverkan på miljön och människors hälsa lokalt på Ekerö eftersom biltrafiken förväntas öka kraftigt till följd av att kommande infrastrukturprojekt och växande befolkning. Det är därför mycket angeläget att de planer och åtgärdsprogram som föreslås för att uppnå målet minskad miljöpåverkan tas fram och används i planeringen. Särskilt handlingsplanen för trafikbuller eftersom störningarna av trafikbuller förväntas öka i kommunen.</p> <p>Indikatorer (sid 26) Flera av indikatorerna bör ses över och utvecklas för att mäta om utvecklingen går i riktning mot målen.</p> <p>Exempelvis kan indikatorn bilinnehav delas upp på konventionella bilar, hybrider och rena elbilar eftersom deras bidrag till koldioxidutsläppen är olika. Gå och cykla bör vara separata indikatorer och cykla kanske ska delas upp på transport- och rekreativscyckling.</p> <p>Åtgärdsprogram (sid 28) I tabellen under åtgärdsprogram står det att tillgänglighetsprogrammet och program för säkra skolvägar inte påverkar målet minskad miljöpåverkan. Säkrare skolvägar torde leda till att fler skolbarn inte blir skjutsade med bil och ökad tillgänglighet minskar behovet av att ta bil till</p>	<p><i>Synpunkterna är uppmärksammade inför fortsatt arbete.</i></p> <p><i>Indikatorerna är inte med i ny version av trafikplan. Detta då målområdena i vissa fall inte är mätbara, samtidigt som tydligare mål bör sättas upp i åtgärdsprogram och uppföljningsplaner.</i></p> <p><i>Synpunkten anses åtgärdad i ny version av trafikplan</i></p>

<p>affärer m.m.</p> <p>Övrigt Stycket miljöpåverkan (sid 22) bör ändras till "miljö- och hälsopåverkan" då mycket som beskrivs även omfattar påverkan på människors hälsa.</p> <p>Trafikplanen slår samman gångtrafikanter och cyklister. Detta bör ses över eftersom de har väldigt olika behov och rörelsemönster. Cykelbanor bör utformas för att underlätta pendling och där konflikter undviks med gångtrafikanter.</p> <p>Det är positivt att man pratar om gena stråk vilket ofta saknas i kommunen. Gena stråk innebär att cyklister slipper använda bilvägar.</p> <p>Trafikplanen saknar text kring teknikutveckling inom transportsektorn kontra klimatpåverkan.</p>	<p><i>Synpunkten anses åtgärdad i ny version av trafikplan.</i></p> <p><i>Synpunkterna är uppmärksammade inför fortsatt arbete med gång-plan och cykelplan.</i></p>
<p>Kommunala rådet för funktionshinderfrågor</p>	<p><i>Stadsarkitektkontorets kommentar</i></p>
<p>Kommunala rådet för funktionshinderfrågor (KRF) har följande synpunkter gällande Trafikplan för Ekerö:</p> <p>På sidan 19 under rubrik Tillgänglighet önskas ett tillägg efter andra stycket med följande text:</p> <p>Kommunen har även att ta hänsyn till användbarhet och framkomlighet för personer med funktionsnedsättning vid utformning av trafikmiljöer.</p> <p>Att tillgänglighetsanpassning av busshållplatser ingår på sidan om Framtida utveckling är positivt.</p>	<p><i>Synpunkten anses åtgärdad i ny version av trafikplan. Tillgänglighet för alla medborgare är en strategi, där tillgänglighetsanpassning för att öka framkomligheten är en åtgärd.</i></p>
<p>Barn- och utbildningsnämnden</p>	<p><i>Stadsarkitektkontorets kommentar</i></p>
<p>Barn- och utbildningsnämnden är positiv till att man i början av planeringen av detaljplaner även integrerar trafikfrågor i arbetet. Nämnden instämmer i trafikplanens strategi att det är viktigt att ta ett helhetsgrepp när nya planområden planeras. Nämnden anser därför att det är särskilt viktigt att planera för säkra trafikmiljöer i anslutning till skola och förskola redan i ett tidigt skede i planprocessen.</p> <p>I planen framförs att den ökade vägkapaciteten på sikt kommer att generera mer trafik. Barn- och utbildningsnämnden vill därför understryka vikten av att den politiska plattformen vad gäller</p>	<p><i>Synpunkten noteras inför kommande detaljplanering.</i></p>

ökad trafiksäkerhet vid skolor och förskolor efterlevs. Exempelvis bör säkra platser för hämtning och lämning av elever och barn vid kommunens förskolor och skolor samt att eftersträva säkra skolvägar ingå i planens strategi.

Barn- och utbildningsnämnden anser det positivt att särskilt utsatta trafikkantgrupper så som barn och personer med funktionsnedsättningar lyfts fram i planen. Eftersom dessa grupper i hög utsträckning vistas i och kring skola och förskola är det av största vikt att den närliggande trafikmiljön är säker.

Av planens strategier framgår att Ekerö kommun ska aktivt verka för att öka framkomligheten för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Målsättningen är att det ska bli lättare att röra sig mellan hem, arbete och andra färdsål. Detta genom att skapa smidiga gång- och cykelvägar. Barn- och utbildningsnämnden ställer sig mycket positiv till denna strategi eftersom det skapar förutsättningar för barn och elever i Ekerö kommun att röra sig mellan hem, skola, fritidsaktiviteter och serviceanläggningar utan att vara beroende av skolskjuts finansierad av kommunen.

Trafikplanen som strategi för hur kommunen ska prioritera i stora och små beslut rörande trafikförsörjningen påverkar det uppdrag som barn- och utbildningsförvaltningen har enligt skollagen att ombesörja kostnadsfri skolskjuts för elever i grundskolan, grundsärskolan och gymnasiesärskolan. Vid beslut om skolskjuts görs det en bedömning om skjuts behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller någon annan särskild omständighet. Barn- och utbildningsnämnden vill därför understryka vikten av att det finns ett helhetstänk kring säkra trafiklösningar från hem, placering av och tillgänglighet vid busshållplats/uppsamlingsplats och skola samt att miljöer så som parkeringar, korsningar, cirkulationsplatser, gång- och cykelväg närliggande skola och förskola är trafiksäkra. Ekerö kommun har ett stort antal elever och barn som är beroende av att ta sig till skola och förskola med kollektivtrafik och skolskjuts varför det är viktigt att ett skolperspektiv på kommunens trafikmiljö finns med i planen.

I strategin lyfts främst kommunikation mellan bostad, arbete och service fram, men skolperspektivet har uteblivit. Barn- och utbildningsnämnden anser att det i planens strategier bör göras ett tillägg vad gäller säkra trafikmiljöer i anslutning till skola och förskola och att man i

Synpunkten noteras.

Synpunkterna noteras inför arbetet med planen för säkra skolvägar. Planen bör innehålla utredningar för säkra vägar mellan hem och skola, samt angöringsplatser.

Ett mål i plan för säkra skolvägar kan vara att inget barn i kommunen ska behöva skolskjuts på grund av färdväg eller trafikförhållanden. Även vid placering av nya skolor ska trafiksäkerhetsperspektiv och närhet till busshållplats utredas. Barn och utbildningsnämnden kommer att konsulteras i kommande arbete med planen.

Synpunkten anses åtgärdad i den uppdaterade trafikstrategin.

trafikplanens strategier tydliggör skol-och barnperspektivet.	
Tekniska nämnden	<i>Stadsarkitektkontorets kommentar</i>
<p>Tekniska nämnden har tagit del av Trafikplan Ekerö 2016.</p> <p>Tekniska nämndens bedömning är att Trafikplanen är en god beskrivning av nuvarande och framtida trafikläge i kommunen. Nämnden vill dock påpeka att kommunen genom Tekniska nämnden enbart bör göra handlingsplan för trafikbuller för kommunens egna vägar. Nämnden anser att Trafikplanens åtgärdsprogram bör ta hänsyn till att merparten av kommunens vägar är under enskilt huvudmannaskap, vilket till viss del beskrivs i Trafikplanen (sida 14).</p> <p>Vidare betonar nämnden vikten av att Teknik-och exploateringskontorets expertis konsulteras vid framtagande av Trafiksäkerhetsprogram och tillgänglighetsprogram då nämnden bedömer att kontoret till stor del kommer att utföra identifierade åtgärder inom de båda åtgärdsprogrammen.</p>	<p><i>Det nya åtgärdsprogrammet och ansvar har stämts av med Teknik och exploateringskontoret.</i></p> <p><i>Synpunkten noteras inför kommande arbete. I den uppdaterade trafikstrategin har Tekniska nämnden ansvar för framtagandet av tillgänglighetsåtgärder i kommunen.</i></p>
Byggnadsnämnden	<i>Stadsarkitektkontorets kommentar</i>
<p>Stadsarkitektkontoret ser positivt på att en trafikplan har tagits fram för Ekerö kommun. Framtagandet av trafikplanen har skett i nära samarbete med kommunens förra trafikplanerare. Kontoret noterar att strategier saknas för el-bilar samt för bil-pooler och att detta bör kompletteras i planen.</p> <p>Kontoret anser också att kommunen borde göra en resvaneundersökning med start och målpunkter, eftersom en sådan saknas för kommunen. Det är viktigt att förstå olika människors behov och resmönster, både inom och utanför kommungränserna, för att skapa effektivast möjliga strategier och åtgärder.</p>	<p><i>Synpunkterna noteras inför kommande arbete med trafikstrategins åtgärder. Uppförande av laddstolpar och bil-pooler finns med i åtgärdsprogram.</i></p> <p><i>Synpunkten anses åtgärdad i och med att en resvaneundersökning är en av åtgärderna i trafikstrategin.</i></p>
Övriga	
Vårdkasens Vägförening	<i>Stadsarkitektkontorets kommentar</i>
<p>Angående kapitlet biltrafik på sidan 14 och framför allt yttrandet att kommunen även fortsättningsvis avser att tillämpa enskilt huvudmannaskap på vägar i detaljplanerade områden anser vi att kommunen noga bör överväga den nytta i form av stordriftsfördelar och rättvisefrågor som ett kommunalt huvudmannaskap skulle innebära. I dag drabbas de som har små vägföreningar av</p>	<p><i>Även kommunens översiktsplan nämner att kommunen även fortsättningsvis ska tillämpa enskilt huvudmannaskap. Enskilt huvudmannaskap har länge fungerat bra i kommunen, samtidigt som det bidrar till ökad direkt demokrati.</i></p>

både högre kostnader och i vissa fall såväl amätormässig skötsel som dåligt utförande av vägar.

Angående den samlade bedömningen på sidan 23 delar vi i stort de uppfattningar som beskrivs men tycker det är orimligt att jämföra antalet körda kilometer i kommunen med Stockholms län där merparten av de boende bor i stadsmiljö med avsevärt bättre tillgång till kollektivtrafik och kortare avstånd. Jämför man istället med landet som helhet ligger kommunens invånare istället 260 km under snittet.

När det gäller delen om framtida utveckling på sidorna 24-25 anser vi att det helt saknas en framtidsvision för kollektivtrafiken. Att bara se det som att framkomligheten för bussar blir bättre med en breddning av väg 261 är inte tillräckligt. Insatser för att korta restiderna med buss från Färingsö som helhet och Stenhamra i synnerhet borde finnas med där. I dagsläget går det många bussar men då det tar väldigt mycket längre tid att åka buss i de flesta lägen (utom möjligen i rusningstrafiken på morgonen) väljer ändå många att åka bil. Bussarna har ofta stora problem att klara av den kurviga Stenhamravägen innan de fastnar i kaosen som är busshållplatsen i Svanhagen. Sedan gör de en tur in till Ekerö Centrum och angör några av inte mindre än fyra hållplatser där innan de rullar vidare mot Brommaplan. Arbetar man i Kista och börjar 08:00 så tar bil normalt 35-45 minuter (enligt Google som samlar trafikdata från verkliga bilar) medan kollektivtrafiken tar 1 timme och 28 minuter (enligt SL, inkl. promenaderna som krävs). Bilen ger en besparing på nästan 1,5 timme om dagen. Detta måste adresseras!

Vidare saknar vi helt visioner för att öka kapaciteten från Färingsö till fastlandet. Den förbindelse som finns idag är inte tillräcklig, det märks tydligt i rusningstrafiken både på morgonen och eftermiddagen. Dessutom är den helt utslagen direkt alla de gånger som bron i Tappström krånglar eftersom Tappströmsrondellen och Ekerövägen helt täpps igen. Så, även med Förbifart Stockholm så är sårbarheten stor för förbindelserna till såväl Färingsö som de andra öarna. Att arbeta för en färjeförbindelse eller ännu hellre en bro till Hässelby/Vällingby bör göras snarast. Med fungerande kollektivtrafik den vägen skulle restiderna förkortas avsevärt till såväl Norrort som Stockholm City, dessutom skulle det öppna för att kunna bygga avsevärt fler bostäder på Färingsö. Med den planerade förtätningen av såväl Stenhamra som Svanhagen kommer det så klart bli ännu viktigare.

Synpunkterna är uppmärksammade inför fortsatt arbete.

Synpunkterna är uppmärksammade inför fortsatt arbete. Framkomlighet för busstrafiken är en viktig åtgärd som kommer utredas vidare i kollektivtrafikplan.

Synpunkterna är uppmärksammade inför fortsatt arbete med framkomlighetsstrategin. I framkomlighetsstrategin analyseras vägkapacitet och möjliga förbättringar för ökad framkomlighet, inklusive nya sträckningar och färjeförbindelser.

<p>För att säkerställa ovanstående anser vi att det till Åtgärdsprogrammet på sidan 28 läggs till ett kollektivtrafiksprogram som avser att stärka kollektivtrafiken för hela kommunen, oavsett på vilken ö man bor. Även om kommunen inte är huvudman för kollektivtrafiken måste kommunen agera för att förbättra den. Vi tycker också det är på sin plats att göra tydligare den påverkan som kommunen måste göra på staten, landstinget och Stockholms stad för deras ansvar för att trafiken ser ut som den gör på våra öar.</p>	<p><i>Synpunkten anses åtgärdad i ny version av trafikplan, där det finns flera åtgärdsförslag för kollektivtrafiken.</i></p>
<p>Drottningholmsmalmens vägförening</p>	<p><i>Stadsarkitektkontorets kommentar</i></p>
<p>Som framhålls i planen är väg 261, Ekerövägen, idag den enda fasta förbindelsen mellan öarna i Ekerö kommun och fastlandet. Det konstateras att Ekerövägen kännetecknas av kapacitetsproblem och otillräcklig säkerhetsstandard. Årsmedeldygnstrafiken på vägen uppgår till 17 000-20 000 fordon per dygn- varav en betydande andel är tung trafik. Det konstateras följdriktigt att det under högtrafik råder problem med köbildning och låg framkomlighet.</p> <p>Vägföreningen har på ett tidigt stadium i processen med Förbifarten uttryckt farhågor att trafikbelastningen på Ekerövägen kommer att öka väsentligt. En ökad trafik genom världsarvet Drottningholm är självfallet särskilt grannlaga. I Trafikverkets plan för Drottningholm ligger bla en ytterligare fil för kollektivtrafiken. Med oförändrat antal filer från Nockeby till Brommaplan kan emellertid redan nu förutses än större trafikstockningar än de i planen redovisade för dagsläget.</p> <p>Vi har från vägföreningen inkommit med förslag till Trafikverket i syfte att komma till rätta med de uppkommande problemen med ökad trafik genom Drottningholm. Det gäller bla behovet av en gångtunnel för besökande turister mfl till Slottsparken. Vi välkomnar att kommunen i sina kontakter med Trafikverket verkar för en sådan lösning.</p> <p>Vi har för att förbättra flödet i trafiken vidare pekat på behovet av att optimera förutsättningarna för trafiken ut från slottsparkeringen och Malmen på väg 261 så att de i minsta mån hindrar flödet. Vi har därför reagerat mot Trafikverkets förslag att stänga Malm backen och Kasernbacken för in – och utfartstrafik. Det får till konsekvens att all trafik till och från Malmen måste ske över Kvarnbacken dvs via trafikljuset. Vi får fler stopp på Ekerövägen med förslaget. Dessu-</p>	<p><i>Synpunkterna är uppmärksammade inför fortsatt arbete.</i></p>

tom uppstår problem med bilar som stannar till vid posthuset på Dragonvägen. Idag finns möjlighet komma in via Kvarnbacken och ut Malmbacken eller tvärtom. Den nya tvåfiliga lösningen underlättar möjligheten svänga in och ut till och från Malmen med en ökad säkerhet jämfört med idag. Vi får ett bättre flöde även på Malmen med mindre slitage och lägre miljöbelastning. Vidare bör nämnas att Kvarnbacken är relativt smal och att korsningen Kvarnbacken/ Dragonvägen erbjuder begränsade möjligheter för möten, inte minst för stora fordon, sopbilar mm.

Vi har utvecklat detta i vår dialog med Trafikverket. Problematiken finns också mer utförligt beskriven i styrelseledamoten och tidigare ordföranden i vägföreningen Thorleif Jeners inlägga till kommunen med anledning av trafikplanen.

Vi ser det som angeläget att kommunen ger oss sitt stöd i denna för oss boende viktiga fråga. Det faktum att kommunen inte anser sig vilja ta ansvar för vägarna på Malmen i Drottningholm innebär självfallet inte att kommunen inte ska känna ett ansvar för att vi boende och skattebetalare tillförsäkras goda förutsättningar för trafiken.

Slutligen vill vi peka på konsekvenserna för kommunen och miljön av att slottsparkeringen och parkeringen vid Karusellplan inte längre ska få användas som infartsparkering utan skall avgiftsbeläggas för att stävja sådan parkering. Det framstår som angeläget att kommunen ordnar med en alternativ parkering för berörda pendlare från Mälarearna. Alternativet blir sannolikt än fler bilar in mot Bromma plan. Vi kan tillägga att det härutöver får till konsekvens för vägföreningen att vi måste införa parkeringstillstånd för boende på Malmen och kontroll och bötesföreläggande av övriga bilar som parkeras på malmen.

Synpunkterna är uppmärksammade inför fortsatt arbete. Åtgärderna som föreslås behandlas utanför planen.

Synpunkterna är uppmärksammade inför fortsatt arbete. I en parkeringsplan kommer både frågor om boendeparkering samt behov och lokalisering för ny infartsparkering att analyseras och utredas. Då kommunen inte äger någon mark på Lovön krävs samarbete med markägaren för att uppföra infartsparkering, något som kan vara problematiskt i närheten av ett världsarv.

Kungsljusvägens vägförening

Stadsarkitektkontorets kommentar

Kungsljusvägens vägförening ser en problematik avseende Ekerövägen genom Munsö-Söderby. Hastigheten förbi Kungsljusvägens anslutning till Ekerövägen ett stort problem främst för oskyddade trafikanter men också för motordrivna fordon. Det finns ingen vägren att tala om så att gångtrafikanter, cyklister eller hjälpmedel vid funktionshinder ska på ett trafiksäkert sätt kunna samsas med biltrafiken. Det behövs en cykelväg från Söderbybacken till Munsö skola för att skolbarnen ska kunna ta sig till skolan på ett trafiksäkert sätt utan att riskera livet. Det behövs också ett trafikljusreglerat övergångsställe vid

Synpunkterna är uppmärksammade inför fortsatt arbete. I en trafiksäkerhetsplan analyseras åtgärder på kommunens vägar. Nya gång och cykelvägar uppförda av kommunen kommer att utredas i en uppdaterad gång- och cykelplan.

När synpunkterna berör Trafikverkets vägar

<p>Farmen för att förhindra att någon förolyckas vid passage. Idag stannar skolbussen på vägen med följd att barnen vistas i anslutning till Ekerövägen, detta är ett problem. För att det ska vara möjligt att på ett miljövänligt och trafiksäkert sätt cykla till Nyckelby eller Ekerö så behövs en cykelväg efter Ekerövägen till Ekerö.</p>	<p><i>medtas synpunkterna till Trafikverket för åtgärd.</i></p>
<p>Ekerö Sommarstads Samfällighetsförening</p>	<p><i>Stadsarkitektkontorets kommentar</i></p>
<p>Ekerö Sommarstads Samfällighetsförening vill härmed lämna sina synpunkter på Ekerö Kommuns samråd avseende "Trafikplan Ekerö". Synpunkterna är antagna vid samfällighetens styrelsemöte den 7 februari, 2017.</p> <p>Bakgrund Ekerö Sommarstads Samfällighetsförening (ESS) har under många år varit engagerad i boende- och trafikmiljön för boende i Ekerö Sommarstad. Vårt mål är att underlätta för de 196 hushåll (ca 600 boende) som ingår i samfällighetsföreningen och vårt arbete syftar till att, bland annat, få en mer miljövänlig, bättre och säkrare trafikmiljö. ESS är generellt sett positivt till förbättringar av trafikmiljön, tex har ESS varit för en utbyggnad av Asknäs bussgata, en fortsatt utbyggnad av gång- och cykelbana från Sandudden till Nyckelby och ESS har även på egen bekostnad byggt en trottoar på Allévägen år 2011, som är matarväg för området.</p> <p>Nuläge Våra medlemmar, dvs boende i Ekerö Sommarstad, är beroende av bil- eller kollektivtrafik till och från området för att ta sig till arbetet. Det är, enligt er utredning sid 17, fler boende som pendlar till arbeten utanför kommunen än boende som arbetar i den samma (57% fler boende arbetar utanför Ekerö än boende som arbetar i Ekerö Kommun). Efter den totala trafikinfarkten i september/oktober 2016, då trafiksituationen var så kritisk att den uppmärksammades i medier, så anser ESS att man måste vidta akuta åtgärder för trafiken, annars kan Ekerö få allvarliga problem med tex utflyttning.</p> <p>ESS delar er syn enligt sid 7; det behövs en trafiköversyn Sandudden - Tappström, både vad avser bil- och kollektivtrafik. Enligt Trafikplanen är belastningen redan vid Ekerövägen/Älvsåsvägen motsvarande ca 75% av trafiken till Nockebybron/Bromma. Detta är en extrem trafikbelastning på Ekerövägen redan där (vid Lidl passerar 14 866 fordon per dygn i jämförelse med totalt 19 260 fordon som passerar vid Nockebybron). Detta gör dessutom att restidsjämförelsen på sid</p>	<p><i>Flertalet åtgärder i den uppdaterade versionen av trafikplanen innehåller lösningar för ökad framkomlighet. Dessutom ska en framkomlighetsstrategi för kommunen tas fram.</i></p>

19 haltar betänkligt, då sträckan Sandudden – Tappström (i vissa lägen tar sträckan 20 – 30 minuter) inte finns med i sammanställningen och skall adderas till tiden Tappström – Brommaplan. Märk väl, att denna situation gäller såväl kollektiv- som biltrafik då det inte finns kollektivkörväg förrän efter Närlundakurvan och således har kollektivtrafiken samma förseningar på denna sträcka.

Framtid – Hot och möjligheter

Det finns dock inget i Trafikplan Ekerö som skulle kunna ge en indikation på att några konkreta åtgärder av sträckan Sandudden – Tappström för att lösa den akuta situationen är nära förestående, eller ens att en trafiköversyn skulle vara på gång, annat än som hastigast. På sid 14 finns nämnt en ny huvudgata mellan Ekerö Kyrkväg och Närlundakurvan, en tänkt vägsträcka som skulle få bort trafiken från Träkvista genom att leda bort trafiken från Munsö-Nyckelby-Sommarstan från Ekerö Kyrkväg, genom de gamla sandtagen, direkt till Närlundakurvan.

En ny huvudgata skulle kunna vara en lösning på att få en förbättrad trafikmiljö och dessutom få bort bilarna från Träkvista, vilket i sin tur skulle ge möjlighet att skapa "Träkvista bygata", ett projekt som nämns i Ekerö kommuns långtidsplanering. Ytterligare förbättring av Tappströmskorset torde dessutom vara möjlig, i och med att när denna korsning nyligen var nedsläckt, så flöt trafiken bättre än när trafiksignalerna fungerar normalt!

Slutligen nämns ingenting om samarbete med Stockholms stad/Bromma, som i princip är den enda infarten till Stockholm/Västerort. Om inte man kan få ett samarbete eller påverka Trafikverket; Länsstyrelsen och Stockholms stad, så är talet på sidan 7 om regional samverkan endast ett slag i luften.

Slutsats

I Trafikplan Ekerö, "Framtida utveckling" så är inte sträckan Ekerö Kyrkväg - Närlunda ens nämnd i kapitlet "Lång sikt – 2030 – 2050" (sid 24 – 25), en plan som alltså skall gälla fram till år 2050! Däremot finns en beräknad 50% ökning av infartstrafiken vid Nockebybron till år 2035 (enligt Trafikverket kommer trafiken att öka till 28 000 fordon per dag mot dagens 19 260), utan att trafikplanen pekar på något som helst förslag till lösning av denna sträcka!

I själva verket är de enda förslagen i hela trafikplanen redan kända: ett fjärde körväg ut till Ekerö, samt "Förbifart Stockholm". Inga andra

Flertalet åtgärder i den uppdaterade versionen av trafikplanen innehåller lösningar för ökad framkomlighet. Dessutom ska en framkomlighetsstrategi för kommunen tas fram.

Synpunkten noteras inför kommande arbete.

Kommunen deltar i flera samarbeten med närliggande kommuner och myndigheter. Den uppdaterade Trafikplanen belyser ett arbete med framkomlighet för stombussar där representanter från flera kommuner deltar.

Synpunkten anses åtgärdad i den uppdaterade versionen av trafikplan. Ytterligare konkreta åtgärder behandlas i en framkomlighetsstrategi.

Den uppdaterade trafikplanen innehåller flera åtgärder för att minska belastningen på vägarna. Att planera långsiktigt och få en ökad andel av befolkningen att resa kollektivt, cykla eller gå (där det är möjligt) ger stor

<p>planerade förbättringar finns före år 2050, enligt planen! Hur situationen vid Nockeby kommer att vara med en 50% ökning av trafiken kan nog alla räkna ut, begreppet "infartsparkering" får en ny innebörd.</p> <p>Ekerö Sommarstads Samfällighetsförening anser därför att det saknas konkreta förslag för att lösa trafiksituationen på Ekerö, samt till och från densamma, en situation som redan idag är kritisk. Vidare anser ESS att man behöver ha konkreta åtgärder för att lösa genomfarten Sandudden – Tappström, även på kort sikt (dvs före år 2020), detta för att undvika en upprepning av situationen 2016.</p> <p>Slutsatsen av "Trafikplan Ekerö" måste därför bli att: <u>Konkreta lösningar på ett akut problem lyser med sin frånvaro!</u></p>	<p><i>avlastning och mindre köer på vägnätet. Nya strategiskt placerade infartsparkeringar, ökad turtäthet i kollektivtrafiken och busskör-fält kommer att underlätta pendling med kollektivtrafik för fler, vilket kan avlasta vägarna. Det går inte att enbart bygga bort bilköer, då nya vägar ger ny trafik. Istället måste kommunen satsa på lösningar för de trafikslag som är effektivast och kan transportera flest människor.</i></p>
<p>Joanna Dickinson, Helgö</p>	<p><i>Stadsarkitektkontorets kommentar</i></p>
<p>Ekerös trafikplan verkar enligt Trafikverkets kategorisering (TrV rapport 2013.121) motsvara en trafikstrategi, som behandlar alla trafikslag, och beskriver "hur trafiksystemet i tätorten bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål, och som underlag till översiktsplanen." På sid 3 i trafikplanen anges i stort sett en identisk formulering.</p> <p>Därmed väcks det förväntningar på att trafikplanen ska ta det helhetsgrepp som en trafikstrategi gör. Det anges att planen ska "ge styrande principer för hur vi ska prioritera i stora och små beslut som rör kommunens trafikförsörjning". I själva verket består trafikplanen av en 19 sidor lång nulägesbeskrivning, 2 sidor om bedömd framtida utveckling, medan endast en (1) sida (sid. 27) ägnas åt någon form av tankar om hur trafiksystemet "bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål.." vilket ju var själva huvudsyftet med trafikplanen (sid 3).</p> <p>Detta är anmärkningsvärt lite, och det som står på sid 27 ger dessvärre inte heller mer än summarisk vägledning på en alltför diffus nivå.</p> <p>"Gående och cyklister ska ges tillräckligt med utrymme" står på sid 27 t ex.</p> <p>- Vad innebär "tillräckligt" i förhållande till bilens framkomlighet?</p> <p>- Hur påverkar "tillräckligt med utrymme" attraktiviteten och resandet med de olika färd-sätten?</p>	<p><i>Kontoret är medvetet om att det delvis är ett strategiskt dokument, men har valt att benämna det som trafikplan.</i></p> <p><i>Eftersom trafikplanen delvis innehåller strategier är det viktigt att analysera utifrån ett helhetsperspektiv.</i></p> <p><i>Synpunkten anses besvarad i och med den omarbetade versionen av trafikplanen. Där strategier och åtgärder har utvecklats betydligt.</i></p>

- Leder denna princip till att den övergripande målbilden om att "kommunens invånare, besökare och näringslivet reser hållbart" och "gående, cykel- och kollektivtrafik prioriteras"?

Trafikplanen ger ingen vägledning om hur målbilden "Kommunens invånare, besökare och näringslivet reser hållbart" och "gående, cykel- och kollektivtrafik prioriteras" ska uppnås

Internationell och svensk trafikforskning visar att för att åstadkomma "hållbart resande" så krävs följande:

- Mer tätbebyggda urbana strukturer (förutsatt att biodiversitet, ytor för matproduktion samt andra naturvärden garanteras).
- En mer visionär stadsutvecklingsprocess som bygger på öppen och inkluderande debatt och gemensamma beslut utifrån tydliga hållbarhetskriterier
- **Nedprioritering av väginfrastruktur för privatbilism till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik i stället för konventionell prognosstyrd transportplanering**
- **Minskad användning av bil och motorcykel.**

Trafikplanen redovisar en dystert bild i förhållande till målbilden (sid 26) där "kommunens invånare, besökare och näringslivet reser hållbart" och "gående, cykel- och kollektivtrafik prioriteras". Den dystra bilden handlar om nuläge, avseende trafiksäkerhet och miljöpåverkan från trafiken (sid 23), och framtid, där körsträckan per invånare i kommunen väntas öka än mer jämfört med idag (sid 25) som följd av den stora satsning på utbyggd vägkapacitet som sker och där detta ökar bilens attraktivitet i förhållande till kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik.

Men trafikplanen lämnar läsaren dessvärre i stort sett i ovisshet om vilken planeringsinriktning och vilka åtgärdsstrategier som krävs för att vända denna negativa utveckling så att målbilden om "hållbart resande" kan nås.

I själva verket har Ekerö kommun rådighet på lokal planeringsnivå, liksom i samverkan regionalt med t ex Trafikförvaltningen, över en rad styrmedel och åtgärder som kan bidra till att "kommunens invånare, besökare och näringslivet reser hållbart". I forskningsöversikten "K2 RESEARCH 2015:2, Att styra mot ökad kollektivtrafikandel. En kunskapsöversikt" beskrivs dessa verktyg som kommunen har i sin hand och som kommunen behöver beskriva i sin trafikplan:

Styrmedel på kommunal nivå

Administrativa styrmedel på kommunal nivå

Synpunkten anses besvarad i och med den omarbetade versionen av trafikplanen. Där strategier och åtgärder har utvecklats betydligt.

Synpunkten är noterad och trafikplanen har omarbetats för att tydliggöra hur kommunen kan arbeta med åtgärder för att nå sina mål.

- Bebyggelseplanering och lokalisering
- Trafikplanering för konkurrenskraftig kollektivtrafik
- Omfördelning av befintlig vägkapacitet
- Planering av miljön kring kollektivtrafikens bytespunkter
- Reglering av bilparkering - parkeringsnormer och gröna parkeringsköp
- Reglering av biltrafik: Infartsparkeringar, park-and-ride och bilfria stadskärnor
- Samverkande styrmedel: Mobility Management
- Lokala trafikslagsövergripande strategier för hållbart resande
- Gröna resplaner
- Utjämnad efterfrågan på resor genom t ex olika skolstarttider (jfr Tyresö kommun)

Ekonomiska styrmedel på kommunal nivå

- Utökad subvention av kollektivtrafik i kommuner
- Kommunala avgifter och avtal kopplade till exploatering
- Parkeringsprissättning

Informativa styrmedel på kommunal nivå –

- marknadsföring av hållbara färd sätt,
- testresenärskampanjer (gratis prova på SL-kort 6 månader till alla nyinflyttade i utbyggnadsområden...)

(Länk till kunskapsöversikten:

http://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_bifogad_fil/att_styra_mot_okad_kollektivtrafikandel_k2_research_2015_2.pdf)

Trafikplanen bara snuddar vid infartsparkering, innehåller inget alls om parkeringsnorm /p-tal som kanske är kommunens viktigaste styrmedel för att minska biltrafikefterfrågan i tätorterna och styra över till ökade andelar kollektivresande, gång- och cykelresande.

Ett dåligt exempel i kommunen avseende hur hållbart resande inte främjas utan tvärtom mot-

I framtagandet av en parkeringsplan till kommunen kommer infartsparkering, p-normer och reglering av parkering i centrala lägen att utredas och beskrivas ytterligare.

verkas av kommunens fysiska planering: Ekerö strand-exploateringen i mycket kollektivtrafikvälförsörjt läge nära Tappström men ändå föreslagit p-norm på 0.8 för flerbostadshus – samtidigt som allt fler kommuner i Stockholmsregionen arbetar med p-normer i tätort ner mot 0 i flerbostadshus. Citat från MKB för Ekerö strand: *"Parkeringsnormen för nytillkommande bostäder inom planområdet är satt till 0,8 parkeringsplats per lägen-het vilket är lågt för Ekerö. I exploateringsavtal ska säkerställas att boende kommer ha tillgång till bilpool under utbyggnadstiden."* Här är ett paradexempel där kommunen för att stimulera hållbart resande kan sätta lägre p-norm, och bör se över p-norm för all tätortsbebyggelse eftersom 0.8 tydligen betraktas som lågt för kommunen. Och varför ska bilpool bara finnas/uppmuntras under byggtiden – här kan kommunen i trafikplanen beskriva hur kommunen genom reglering av parkeringsutbud och Mobility Management, marknadsföring gentemot boende osv för att stimulera att fortsätta använda bilpool som komplement till koll/g/c också efter inflytt?

Angående målbilden (trafikplanen sid 26) där "kommunens invånare, besökare och näringslivet reser hållbart" och "gående, cykel- och kollektivtrafik prioriteras" så motverkas denna ambition enligt trafikplanen av den utbyggda vägkapaciteten – Förbifart Stockholm, Ekerövägens breddning men också kommunens vägnät t ex genom ökad exploatering med utglesning av bebyggelse i geografiskt mycket utbredda områden runt tätorterna (se t ex den utmålade exploateringen av Älvnäs i översiktsplanen, vilken säkerligen består av hushåll med 1-2 bilar som norm och lär öka trafiktrycket mellan Träkvista och Älvnäs).

I trafikplanen konstateras (sid 23) att "förbättrad framkomlighet bedöms leda till att körsträckan per invånare ökar och därigenom ökade koldioxidutsläpp". Trafikplanen förhåller sig helt passiv till detta.

I fortsatt arbete med trafikplanen behöver strategidelen utvecklas betydligt och ta stöd av den forskning och det goda kunskapsunderlag om hållbart resande som finns om hur den lokala planeringsnivån genom fysisk och trafikplanering kan bidra till hållbart resande! Detta för att alla planerare och beslutsfattare någon form av stöd i sitt vardagliga arbete

Kommunen bör vidare, i arbetet med att utveckla någon form av strategi, ta stöd av Boverkets underlag om hur klimatmål kan integreras i översiktsplan som finns tillgängligt på webben genom

Synpunkten noteras inför kommande utredningar.

Trafikplanen har omarbetats, varför synpunkten anses åtgärdad.

Synpunkten anses åtgärdad i och med den omarbetade versionen av trafikplanen.

<p>PBL Kunskapsbanken, och kommunen bör ta stöd av TRAST-handboken för framtagande av trafikstrategi som främjar hållbart resande.)</p> <p>Hur avser kommunen arbeta med styrmedel som kravställande och villkor i exploateringsavtal, markanvisningar osv för att främja utformning av bebyggelse som gynnar kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik i förhållande till bil – i tätorterna inte minst?</p> <p>Hur arbeta med Mobility Management, prioritet och omfördelning av väg- och gatuutrymme för att främja hållbart resande? Gröna parkeringsköp? Osv osv. Allt detta saknas helt i trafikplanen tyvärr.</p> <p><u>Trafiksäkerhet</u></p> <p>Angående trafiksäkerhet (trafikplanen sid 23) består trafikolyckorna mest av singeldödsolyckor längs statligt vägnät. Som lösning behöver då självklart anges att förbättra hastighetsefterlevnad genom fler hastighetskameror och poliskontroller, troligen även översyn av hastighetsgränser på aktuella vägar? Dessa åtgärdsförslag saknas dock helt i trafikplanens förslag?</p> <p><u>Detaljsynpunkter:</u></p> <p>Under rubriken "Befintliga mål" räknas länsplan för Stockholms län upp liksom Stockholmsförhandlingen, dessa utgör inga mål utan är planer resp. överenskommelse.</p>	
<p>Mie Jonell Nyström</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar</p>
<p>Jag har med stort intresse tagit del av kommunens nya Trafikplan och har egentligen bara en synpunkt som jag gärna vill framföra.</p> <p>Under Miljöpåverkan på sidan 22 saknar jag att ni inte ens nämner bruket av elbilar i kommunen.</p> <p>I dagsläget finns det 343 registrerade elbilar i kommunen och det borde verkligen ligga i kommunens intresse, såsom eko-kommun, att främja användandet av elbilar.</p> <p>Elbilar bidrar till bättre luft och mindre buller två problem som nämns under Miljöpåverkan.</p> <p>Jag anser att kommunen borde se till att det finns snabbbladdningsstationer inom kommunen. I dagsläget finns det inte en enda!</p> <p>Det borde finnas flera stycket, utspritt över kom-</p>	<p><i>Synpunkten anses besvarad i och med den uppdaterade Trafikplanen. Ett program för laddstolpar ska utreda möjligheten för nya laddstationer för elbilar i kommunen.</i></p>

<p>munen.</p> <p>Kommunen borde göra allt för att få innevanarna att välja el-bil. En satsning som saknas i er Trafikplan.</p>	
<p>Micaela Fågelfelt</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar</p>
<p>Den planerade cykelbanan på Munsö mellan Söderby (Söderbacksvägen) och Munsö Kyrkby, Munsö Färjeläger* bör påskyndas för att boende på ett tryggt och säkert sätt ska ha möjlighet att välja gång och cykel när blandtrafiken ökar i området.</p> <p>En gång och cykelbana behöver ej vara asfalterad utan så kallade <i>sommarvägar</i> är ett mycket gott alternativ.</p> <p>Jehander berg och grustäkt vid Löten på Munsö ska ta emot entreprenadberg från bygget av Förbifarten Stockholm. Den första miljonen ton tunnelberg kommer att börjas tas emot redan hösten 2017!</p> <p><u>Tillståndet för Löten påverkar starkt möjligheterna för barn och vuxna att på ett säkert sätt kan nyttja landsvägen för transport till Munsö skola, fritidsaktiviteter på Söderby IP och Adelsövallen samt spontana aktivitet och rekreation. Att sam- sas i blandtrafik med tung fordonstrafik är att utsätta sig för livsfara.</u></p> <p>Löten beräknar att stora delar av transportererna av bergsmassorna ska gå med fartyg men en ökning av tung fordonstrafik kommer dock att ske under lång tid. Löten skall efter mottagandet omsätta och försälja allt förbifartsberg ut på marknaden vilket kommer öka den tunga fordonstrafiken kraftigt.</p> <p>Miljö Mark- och miljödomstolen har gett Jehander i Löten tillstånd att:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leverera två miljoner ton berg, inklusive krossning och sortering, och sex miljoner ton naturgrus samt övriga jordarter med ett årligt uttag för leverans av högst 250 000 ton berg och 500 000 ton naturgrus samt övriga jordarter inom markerat brytområde. • Införa, mellanlagra, krossa och återvinna schaktmassor och entreprenadberg om maximalt 100 000 ton per år, dock högst 2,4 miljoner ton per år vid materialleve- 	<p><i>Synpunkten kommer att tillvaratas i arbetet med uppdatering av gång- och cykelplanen.</i></p>

<p>ranser från projekt Förbifart Stockholm.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Använda schaktmassor och entreprenadberg med i genomsnitt högst 20 000 ton per år för efterbehandling av täkten. • Utföra hamnverksamhet med ut- och införsel med fartyg ((med en bruttodräktighet överstigande 1 350 för täktverksamheten.)) <p>Tillståndet innebär förutom brytning av sand och grus att Jehander tar emot berg från förbifarten i cirka 5-6 år, vilket är den tid som estimerats för att spränga tunnlarna. Jehander har 20 år på sig att omsätta och försälja allt förbifartsberg ut på marknaden. Hantering av schaktmassor och entreprenadberg får dock bedrivas i ytterligare 10 år om nödvändigt. Källa: http://www.jehander.se/sv/Jehander-L%C3%B6ten-F%C3%B6rbifart-Stockholm</p> <p><u>En cykel och gångbana längs Ekerövägen bör prioriteras för att skapa möjlighet till trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, gångare och cyklister!</u></p> <p>Ekerö kommun bör också uppmärksamma möjligheten till en förlängning av en cykelbana från Söderby (Söderbacksvägen) till infarten Bonavik där koppling till Ekerö-Munsöleden finns. På detta sätt utökas möjligheterna kraftigt att nå stora delar av Ekeby sommarstugeområde, Husby, Österås och Ekerö-Munsöleden mot Malmhuvud och Väsby hage. Detta ger också en god förutsättning vid en eventuell färjeförbindelse mellan Munsö-Färingsö för passagerare med och utan cykel.</p>	<p><i>Synpunkten kommer att tillvaratas i arbetet med uppdatering av gång- och cykelplanen</i></p>
<p>Thorleif Jener</p>	<p>Stadsarkitektkontorets kommentar</p>
<p>Som ägare till fastigheten Drottningholm 1:19 och boende i Drottningholm vid den ena änden av kommungränsen kommer mina synpunkter naturligt att i första hand avse det området.</p> <p>Det största vägprojektet som kommer pågå i närtid är breddningen av Ekerövägen, väg 261. Syftet med breddningen är förbättra flödet under högtrafik men även att kunna hantera den ökade trafiken som uppstår som konsekvens av Förbifarten. Ekerövägen har i sig en hög kapacitet. De två största enskilda flaskhalsarna som finns idag på vägen och som under högtrafik skapar (onödiga) köer löses tyvärr inte i det presenterade förslaget. Den ena flaskhalsen är de två plankorsningarna som finns invid Drottningholm, Kanton</p>	<p><i>Trafikplanen anger flertalet åtgärder för att förbättra framkomligheten i Ekerö kommun. Enskilda flaskhalsar och framkomlighetstrategier längs enskilda sträckor behandlas i en framkomlighetsstrategi.</i></p>

och Malmen, och den andra är trafiksituationen vid Brommaplan.

Bromma plan

Brommaplan med sina sex infarter, in- och utfart för bussar, plankorsningar för gående och cyklande är under rusningstrafik ett inferno. Under morgonrusningen spelar det ingen roll från vilken infart man kommer - det är kö från alla håll vilket gör att trafiken i rondellen läser sig.

Elementär flödeslära säger att man för att få störst effekt alltid skall börja med den minsta gemensamma nämnaren. Så länge man inte gör det så spelar det ingen roll om man mot Brommaplan lägger till ytterligare filer - det kommer med befintlig lösning i Bromma plansrondellen alltid att vara kö till Brommaplan. Vill man korta restiden från Ekerö och minska miljöbelastningen så är det där man skall börja. Det finns innovativa och enkla lösningar för rondeller som applicerats i många storstäder där man har utrymmesmässiga begränsningar.

Jag är väl medveten om att Brommaplan inte tillhör Ekerö kommun men utgör en angränsande kommun inom samma län. Med tanke på Förbifarten så borde det vara angeläget att ha en helhetslösning som fungerar. Cykelbanor, några extra bätturer och en breddad bro kommer inte att lösa flödesproblemen i trafiken i riktning mot Brommaplan.

I Trafikplanen anges på sidan 5 att strategin är en del av en helhet. Men helhetslösningen i just detta sammanhang saknas tyvärr.

Ytterligare en illustration över att man i den trafiklösning som avser Ekerö inte sett till helheten kommer bli den omvända trafiken från Brommaplan mot Ekerö efter breddningen av vägen. Idag används två filer för biltrafik från Brommaplan till Nockebybron. Under rusningstrafik upptas båda dessa körfält av (stillastående) fordon. En konsekvens som få har tagit i beaktning är att när man nu gör ett av dessa körfält till kollektivfält så skall samma mängd fordon samsas i en fil. Det gör att köerna till Ekerö kommer att börja bortom Bromma plansrondellen och trafiken till Ekerö kommer att tappa till Brommaplansrondellen till hinder för andra trafikanter. Det talar ånyo för att man borde verka för att skyndsamt få till en fungerande trafiklösning vid Brommaplan. Gör man det så löser man mycket av problemen med trafiken till och från Ekerö.

Flöde - genom Drottningholm och invid Malmen
Köerna från Bromma landet över Nockebybron

Kommunen har nära kontakter med Stockholms stad, men kommunens trafikplan gäller endast inom kommunens gränser.

Kommunen har nära kontakter med Stockholms stad, men kommunens trafikplan gäller endast inom kommunens gränser. Synpunkten noteras.

I och med den ökade trafiken och det ökade trafikarbetet behöver människors beteenden och transportbehov förändras. Genom att erbjuda olika alternativ kan människor välja att cykla, gå, åka kollektivt eller bil till och från Brommaplan. Om fler alternativ blir tillgängliga och effektiva kan det på sikt innebära färre bilar på vägarna, och även mindre köer. Den effektivaste lösningen för minskade bilköer och framkomlighetsproblem är att skapa andra färdvägar och erbjuda andra transportmedel, vilket adresseras i den uppdaterade trafikplanen.

uppkommer i första hand som ett resultat av trafikljusen och plankorsningen i Drottningholm och vid Kanton. Under årets varma del kliver det av turister och besökare till Slottet eller slottsparken från nära nog varje buss som sedan skall över vägen. Många gånger kommer inte alla över och så blir det ett extra stopp. Och sedan fordon som skall ut från Slottsparkeringen där oftast inte alla bilar och bussar kommer ut vid ett grönljus och således blir stående och påkallar ett nytt stopp för fordon på väg 261. Och därtill fordon som skall ut från Malmen. Men det långt övervägande skälet till stopp på väg 261 är besökande som skall korsa vägbanan. Är det sedan en begivenhet eller aktivitet vid eller invid slottet så förvärras de beskrivna problemen exponentiellt.

I syfte att förbättra flödet och säkerheten på väg 261 mot Ekerö bör, baserat på samma elementära ftödeslära, en första åtgärd vara att få bort plankorsningarna för gångtrafikanter genom Drottningholm. En andra åtgärd bör vara att optimera förutsättningarna för trafiken ut från Slottsparkeringen och Malmen på väg 261 så att de i minsta mån hindrar det stora flödet.

Exempel på en icke optimal lösning är att Trafikverket i sitt förslag här avser att stänga Malmbacken och Kasernbacken för in och utfartstrafik. Det får den konsekvensen att all trafik till och från Malmen måste ske över Kvarnbacken dvs. via trafikljuset. Det kommer att leda till fler stopp på väg 261 än vad samma trafik orsakar idag och är alltså en utveckling i motsatt riktning än det man önskar.

Förutom boende och verksamheter så finns på Malmen även postboxar där 200 mottagare dagligen hämtar sin post varav minst hälften inte är boende på Malmen utan i övriga delar av Drottningholm och längre ut på Lovö. Idag sker den trafiken genom att postavsnämarna vanligtvis kör in via Kvarnbacken, svänger vänster på Dragonvägen där de hämtar posten och sedan kör ned på Malmbacken och gör en högersväng ut på väg 261. D.v.s. en manöver som idag sker utan ett trafikljus stopp på väg 261.

Med en stängning av Malmbacken måste all den trafiken ledas tillbaka ut på väg 261 via trafikljuset på Kvarnbacken och orsaka stopp. Värt att notera är att merparten hämtar sin post när man är på väg hem, dvs. på eftermiddagen under rusningstrafiken, varför det inte bara kommer bli fler stopp i flödet på Ekerövägen men också stopp vid en oönskad tidpunkt när belastningen är som störst.

I det nya förslaget förläggs gång och cykelbana

Synpunkten noteras inför kommande utredningar av framkomligheten i kommunen.

Ur säkerhetssynpunkt det av stor vikt att begränsa utfarterna mot Ekerövägen. I trafikplanen analyseras inte särskilda vägsträckor, utan övergripande trafikstrategier. Synpunkten noteras inför kommande arbete och kontakter med Trafikverket.

genom Drottningholm på den motsatta sidan av Ekerövägen varför det, tagit i beaktning av sänkt hastighet, torde vara långt mycket säkrare att göra en högersväng in på Malmbacken från väg 261 respektive högersväng ut från Malmbacken till väg 261 jämfört med idag.

Trafikverket stänger Malmbacken (och Kasernbacken) med hänvisning till trafiksäkerheten. Det motivet ter sig väldigt märkligt med tanke på att in- och utfart från Malm backen på det sätt som beskrivits torde vara säkrare imorgon än idag. Dessa in- och utfarter har ingen historisk olycksstatistik. Vidare, vid in och utfart till Ekensrovägen samt de in och utfarter på Kårsö, där hastigheten är högre än genom Drottningholm, tillåts man i motsats till Malm- och Kasernbacken, att även fortsättningsvis svänga in och ut från alla håll och över fyra filer mot idag tre. Mot den bakgrunden ter sig argumentet om säkerhet vid Malmbacken som väldigt krystat. Varför är det viktigt att hålla Malm backen öppen för oss som bor på Malmen?

Till att börja med anser vi att det bidrar till ett bättre flöde på väg 261 vilket alla, oavsett destination, är betjänta av, inklusive miljöbelastningen. Malmen har ett småskaligt vägnät och där fordonsmöten på många platser inte är görligt varför det är viktigt för oss att minimera belastningen på vägarna. I den senaste detaljplanen är det också beslutat att parkeringsbehovet på Malmen kan tillgodoses genom att tillåta parkering utmed en väggkant, något som är i strid med Trafikverkets förslag som förutsätter mötande trafik och där förslaget kommer generera en ökad och onödig rundfartstrafik på Malmen. Mycket av den trafik som sker ut från Malmen, inte endast av de som hämtar post, sker för vidare färd ut mot Ekeröarna. Det är för den trafiken mycket naturligare att köra ut via Malm backen till väg 261 och samtidigt undvika stopp vid trafikljuset.

Även sopbil och andra transportfordon kommer att få problem om man stänger Mal backen eftersom det kommer att saknas vändplan. Vintertid kommer de fordonen pga. vägens lutning sannolikt också att fastna i den återvändsgränd som uppstår om man stänger Malmbacken. Kan man åstadkomma en lösning där Malm backen hålls öppen på det sätt som beskrivits ovan vore det en stor vinning även om jag av samma skäl som ovan också gärna hade sett att det även fortsättningsvis skulle vara möjligt att svänga vänster in på Malm backen från väg 261 resp. vänster från Malm backen till väg 261. Det hade underlättat flödet ytterligare och utgör inte större fara än vid Ekensrovägen resp. Kårsön.

Synpunkten noteras inför kommande arbete.

Synpunkten noteras infor kommande utredningar.

Vänstersväng till Malmen skall i Trafikverkets förslag i framtiden ske via Kvarnbacken, något som idag är förbjudet pga. att det anses farligt. Det finns således en bristande logik. Dessutom finns det för den vänstersvängen ingen dedicerad "vänt zon" att ställa sig på utan svängen skall ske från stillastående mitt i vägbanan och hindra bakomvarande trafik. Det känns som en farlig och inte särskilt genomtänkt lösning.

Samtliga ovan punkter har framförts till Trafikverket i de olika yttranden som lämnats in genom åren men utan resultat. Formellt har processen hanterats korrekt men man tar ståndpunkten att trafikplanerare som inte är bosatta på Ekerö och sannolikt knappt varit i Drottningholm vet bättre. Prof. Dr.-Ing. Michael Kloos vid michael kloos planning and heritage consultancy som gjort en utredning kring världsarvet Drottningholm säger i sin kommunikation att det i processer kring världsarv är viktigt att lösningar för att de skall vara uthålliga måste ha stöd av lokalt boende och andra intressenter. I så motto har Trafikverket fullständigt misslyckats där man inte tagit in någon av de synpunkter som inkommit från föreningar eller närboende. Jag hoppas att kommunen som intressent för sina invånare och miljö har möjlighet att påverka att det blir en optimerad och fungerande lösning, inte bara lokalt på Malmen men även för trafiken genom Drottningholm och trafiken till och från Ekerö som helhet genom att bl.a. beakta i detta yttrande framförda aspekter.

Broöppning

Ett enkelt sätt att hålla uppe trafikflödet mot Ekerö är att undvika stopp. Totalstopp uppstår exempelvis vid broöppning då en extra stor trafikmängd alstras som det sedan inte finns kapacitet att omhänderta i önskad takt när väl flödet släpps på igen. En bra första åtgärd vore att se över öppningstiderna för Nockebybron under rusningstrafik. Om tidsspannet där man inte öppnar bron utökas med en halvtimme i varje ände under rusningstrafik eftermiddagar under årets varma månader, så kommer det att bidra positivt till ett ökat och förbättrat trafikflöde.

Infartsparkering

Som ett resultat av kraven på Världsarvet i Drottningholm kommer Slottsparkeringen och parkeringen vid Karusellplan inte längre få användas som infartsparkering utan skall avgiftsbeläggas för att stävja sådan parkering. Det får nog anses som ett otidsenligt krav när man överlag i samhället skall verka för att främja miljön genom

Synpunkten noteras inför kommande arbete och kontakter med Trafikverket.

Synpunkten noteras inför kommande arbete. Eftersom det inte är kommunen som är mar-

bl.a. lägre utsläpp och större användande av allmänna transportmedel. Att ha två så stora och välplacerade parkeringar som under veckorna skall gäpa tomma stora delar av året känns märkligt. Eftersom det inte finns någon infartsparkering i närområdet kommer en konsekvens bli att många av de boende på Lovö där bussturtätheten är låg kommer att ta bilen istället varigenom det uppstår en önskad effekt. Det vore önskvärt att etablera en alternativ infartsparkering till de ytor som nu stängs. Någon sådan parkering omnämns inte i Planen.

Många fordon använder redan idag Drottningholmsholmsmalmen för infartsparkering. Som en konsekvens av att nämnda parkeringar stängs och/eller avgiftsbeläggs är det rimligt att tro att infartsparkering på Malmen kommer att öka. Eftersom Malmen inte medger sådana möjligheter kommer vi på Malmen därför i framtiden att behöva ha parkeringstillstånd och engagera ett parkeringsbolag för att stävja "vild parkering" alternativt sätta upp bommar.

Samåkning

Ekerö erbjöd tidigare möjlighet för samåkning i kollektivfältet om man var tre eller fler i bilen. Det känns som ett modernt alternativ men som man tyvärr tagit bort. Att som bilist kunna använda sig av kollektivfältet är ett starkt incitament som bör intressera många och utifrån en positiv vinkling kunna reducera antalet fordon och därmed miljöbelastningen.

Miljöbelastning

I rapporten diskuteras hur mycket Ekeröborna kör och vart de kör samt vilken miljöbelastning det genererar. Det tas inte upp hur mycket den ökande trafiken till och från Förbifarten kommer att belasta miljön på Ekerö.

kägare på Lovö kan kommunen inte bestämma över användningsområdet eller parkeringsavgifter på privatägd mark. Vägföreningen kan inkomma med en ansökan om regleringar av parkering längs gator på Drottningholmsholmsmalmen.

Synpunkten noteras inför kommande utredningar om framkomlighet.

Sammanfattning

Trafikstrategin är ett planeringsdokument som beskriver hur trafiksystemet bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål.

Trafikstrategin ska ge styrande principer för hur vi ska prioritera i stora och små beslut som rör kommunens trafikförsörjning. Dessutom ska den vara ett stöd i planeringen av kommunens interna arbete, i kommunens samarbete med andra myndigheter och i dialogen med Mälaröborna. Trafikstrategin innehåller en vision för att uppnå en hållbar samhällsutveckling. För att uppnå visionen har kommunen tagit fram fem strategier med åtgärdsprogram. Bifogat finns en beskrivning av nuläget.

I arbetet med översiktsplan för Ekerö kommun har behovet av en trafikstrategi iden-

tifierats. Under arbetets gång har det som först benämnts som trafikplan blivit mer av ett strategiskt dokument, varför trafikplan är ett mer passande namn.

STADSARKITEKTKONTORET

Tommie Eriksson
Miljö- och stadsbyggnadschef

Malin Westlund
Trafikplanerare