

# Bilaga 1 till tjänsteutlåtande med förslag om trafikstrategi 2021–2030 TN 2016/0233



## Utredningsunderlag till förslag om trafikstrategi 2021-2030

## Innehållsförteckning

---

<b>1. Övergripande mål .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Nulägesbeskrivning .....</b>	<b>5</b>
2.1 Trafiknät och transportutbud .....	7
2.2 Trafikens omfattning .....	9
2.3 Trafiksäkerhet.....	12
2.4 Drift och underhåll .....	13
2.5 Miljöpåverkan .....	14
2.6 Trafikplaneringsprocessen .....	14
2.7 Bristanalys .....	15
<b>3. Indikatorer .....</b>	<b>16</b>

# 1. Övergripande mål

---

Trafikstrategin ska ta hänsyn till och ska även bidra till att uppfylla relevanta övergripande mål.

## Globala mål

Den 25 september 2015 antog FN:s medlemsländer Agenda 2030, en universell agenda som inrymmer 17 globala mål för hållbar utveckling. Målen är antagna på global nivå men förväntas implementeras på lokal nivå, där kommunerna är en nyckelaktör.

Flera mål är relevanta för trafikstrategin, däribland målen 3, 9, 11, 12 om:

- God hälsa och välbefinnande
- Industri, innovation och infrastruktur
- Hållbara städer och samhällen
- Bekämpa klimatförändringen

## Nationella mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta mål åtföljs av funktionsmålet och hänsynsmålet<sup>1</sup>.

- Funktionsmålet innebär att 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, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

## Regionala mål- RUF 2050

Visionen i den regionala utvecklingsplanen är att Stockholm ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. För att kunna bedöma om utvecklingen går i visionens riktning har planen fyra övergripande mål som ytterligare definierar regionens attraktivitet:

- En tillgänglig region med god livsmiljö
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
- En ledande tillväxt- och kunskapsregion
- En resurseffektiv och resiliert region utan klimatpåverkande utsläpp

---

<sup>1</sup> <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

## **Stockholm Nordost. En vision för tillväxt 2010 - 2040**

Stockholm Nordost (StoNo) är ett samarbete mellan kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker. Syftet med samarbetet är att stärka regiondelens position som en del i Stockholmsregionen genom att skapa och ta tillvara förutsättningar för utvecklingen i alla sex kommunerna och ge nytta för invånare, verksamma och näringsliv.

StoNo har antagit en gemensam vision som innefattar mål inom trafik- och transportplanering.

Mål för utvecklingen i Stockholm Nordost

- Nordostsektorns växande arbets- och bostadsmarknader knyts samman med övriga stockholmsregionen, de nordiska huvudstäderna och övriga världen genom kraftigt förbättrad transportinfrastruktur. Genom ett regionalt kapacitetsstarkt spårssystem ökar förutsättningarna för en hållbar utveckling av resandet.

Kommunerna i Stockholm Nordost verkar gemensamt för:

- Ökad tillgänglighet i Nordostsektorns transportsystem.
- Ökad kapacitet i Nordostsektorns transportsystem.
- En ökad kollektivtrafikandel och minskad belastning på vägtrafiknätet för att begränsa klimatpåverkande utsläpp och reducera buller och partiklar i belastade stråk, främst E18 genom Danderyd och Täby.

## **Kommunala mål**

### **Miljö- och klimatprogram för Danderyds kommun 2021 - 2030**

Danderyds kommuns övergripande miljömål innebär att kommunen *ska ha en god och hälsosam miljö samt arbeta för en långsiktigt hållbar utveckling.*

- Begränsad klimatpåverkan - Danderyds kommun ska arbeta aktivt för att begränsa utsläppen av växthusgaser. Målsättningen med Danderyds klimatarbete är att klara det globala klimatmålet med max 1,5 graders temperaturökning jämfört med förindustriell tid.
- Frisk luft - Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. Danderyds kommun ska arbeta aktivt för att begränsa luftföroreningar.
- Friskt vatten - Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Danderyds kommun ska arbeta aktivt för att begränsa utsläppen av näringsämnen och föroreningar till sjöar, vattendrag och hav.
- Biologisk mångfald - Danderyds kommun ska arbeta aktivt för att gynna och förstärka den biologiska mångfalden. Danderyds kommun ska verka för att vid samhällsbyggande och förvaltning bygga in biologisk mångfald för att främja ett rikt växt och djurliv.

- God bebyggd miljö - Danderyds kommuns bebyggda miljö ska vara god och hälsosam. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Danderyds kommun ska planera och bygga miljöanpassat samt verka för en giftfri miljö och minskat buller.
- Giftfri miljö - Miljön i Danderyds kommun ska vara fri från ämnen som kan hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden. Danderyds kommun ska arbeta aktivt med utfasning av farliga ämnen och kemikalier och underlätta för dem som bor- och verkar i kommunen att få en giftfri miljö.

## Cykelplanen<sup>2</sup>

Vision:

- Cykeltrafiken ska öka och det ska vara enkelt, tidseffektivt och säkert att resa med cykel liksom att kombinera resandet med cykel och kollektivtrafik.
- Möjligheten att cykla säkert, snabbt och bekvämt i kommunen ska bibehållas och förbättras genom att erbjuda ett cykelvägnät av hög kvalitet som länkar samman kommunen med den övriga regionen.

Övergripande mål

- Cykeltrafiken utgör 15 procent av kommuninvånarnas resor år 2024

## 2. Nulägesbeskrivning

---

Danderyds kommun är beläget i Stockholms län strax norr om Stockholms kommun. Danderyds landyta på 26,40 km gör kommunen till Sveriges fjärde minsta kommun till ytan. Kommunen består av fyra kommundelar: Danderyd, Djursholm, Enebyberg och Stocksund. Kommundelarna har egna kommundelscentran.

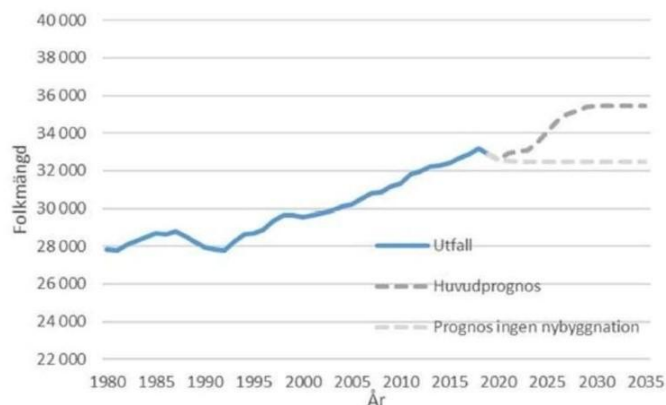
Den 31 december 2020 bodde 32 712 invånare i Danderyd. Av dessa var 16 632 kvinnor och 16 080 män. Dessa personer var fördelade på 13 346 bostäder vilket innebär att det bor cirka 2,5 personer per hushåll. Mellan år 2000 och 2020 har kommunens befolkning ökat med i genomsnitt cirka 150 personer per år, dock minskade befolkningen både under 2019 och 2020.

Enligt Danderyds befolkningsprognos från 2021, som baseras på framtida exploateringar och befolkningsförändringar gällande inflyttning, utflyttning, födsel och död, kan befolkningen i kommunen uppgå till 35 466 personer år 2035. Utan byggnation beräknas befolkningen uppgå till 32 493 personer år 2035.

---

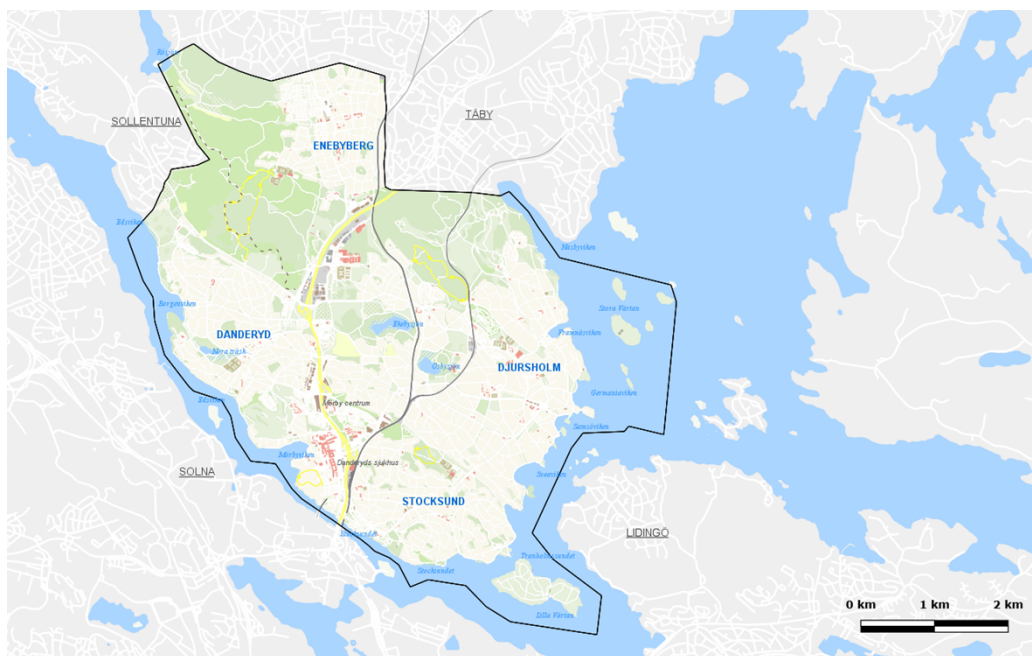
<sup>2</sup> *Cykelplan för Danderyds kommun 2014*. TN 2013/0177. Cykelplanen godkändes i Tekniska nämnden 2014-06-11

### Befolkningsutveckling från 1980 samt prognos fram till 2035 med och utan byggnation



Från Danderyds befolkningsprognos 2021 - 2035

Kommunen är till stor del omgiven av vatten; Edsviken samt Stora och Lilla Värtan. Det finns spår av bosättningar inom kommunen som sträcker sig tillbaka till järnåldern. Geografiskt beskrivs området som småkuperad skogsbygd med odlingsbygd intill vattnet, detta innan exploateringen tilltog i början av 1900-talet. Bebyggelsen i kommunen idag, utgörs dels av ett centralt stråk längs med tunnelbanan och E18 med huvudsakligen högre bebyggelse med flerbostadshus, arbetsplatser och service, dels av en varierad småhusbebyggelse av trädgårdskaraktär med inslag av flerfamiljshus och lokala servicecentra. Den täta bebyggelsen inom det centrala stråket bidrar till att Danderyd är förhållandevis högt exploaterat.



Figur 2-1 Karta över Danderyds kommun. Källa: webbkarta

## 2.1 Trafiknät och transportutbud

Danderyd har tillgång till tunnelbana, Roslagsbanan (tåg), buss och pendelbåt. Tunnelbanans röda linje har slutstation vid Mörby centrum och en hållplats vid Danderyds sjukhus. Turtätheten är mycket god. Roslagsbanan passerar kommunen med två grenar. Stationerna Mörby, Djursholms Ösby, Bråvallavägen, Djursholms Ekeby och Enebyberg finns på ena linjen och Stocksund, Vendevägen, Östberga och Altorp på den andra. Det finns även ett 30-tal busslinjer i Danderyds kommun, de största noderna är Danderyds sjukhus och Mörby centrum, av dessa är 3 busslinjer lokala. Turtätheten för lokala busslinjer och synkronisering mellan lokala busslinjer behöver dock förbättras. Pendelbåtlinjen 80 (Nybroplan - Nacka strand - Lidingö - Frihamnen - Ropsten – Storholmen) trafikeras vid Ekuddens brygga och Tranholmens brygga i Danderyd.

Bilnehavet (antal fordon/1000 invånare) är relativt högt i Danderyds kommun: 527, jämfört med 474 för riket och 394 för Stockholms län<sup>3</sup>. Vid jämförelse med angränsande kommuner är motsvarande siffror för Solna och Sundbyberg; 498 respektive 306. Vidare har andra angränsande kommuner såsom Lidingö och Sollentuna har 371 respektive 449 fordon per 1000/invånare.

Europaväg E18 går igenom Danderyds kommun. E18 utgör, med sina ca 80 000 passerande fordon per dygn (varav 8–10 % tung trafik)<sup>4</sup>, en barriär tvärs genom kommunen. Edsbergsvägen är en viktig förbindelselänk mellan E4 och E18. Vägen är högt trafikbelastad vilket innebär långa köbildningar, speciellt i rusningstrafik i korsningen med Enebybergsvägen.

Den befintliga hastighetsplanen antogs av Tekniska nämnden 2012 och infördes 2013. Planen baseras på idén om "rätt fart i staden", vilket innebär att hastighetsgränser anpassas efter vägens utformning och relationen mellan bilar och oskyddade trafikanter. Hastighetsplanen använder de nya hastighetsgränserna 40, 60 och 80 km/tim och så vidare. En stor del av kommunens huvudvägnät har skyltats om från 50 till 40. Sänkning av hastigheter bidrar till förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet samtidigt som bullernivåer minskar.

I cykelplanen som antogs sommaren 2014 framgår att förutsättningar för cykel är goda i Danderyd. Det är ytmässigt en liten kommun som ligger nära Stockholms innerstad och har god tillgång till cykelvägar. Cykelandelen är i nuläget låg och åtgärder i form av förbättrad korsningsutformning, belysning och skyltning behövs för att öka konkurrenskraften gentemot bilen. En annan del i kommunens satsning på cykeltrafik är projektet att bygga ut ett regionalt snabbcykelstråk tillsammans med Täby kommun och Trafikverket. Stråkstudier har visat att bäst nytta ger stråket väster om E18. Dock har Trafikverket underskattat kostnaderna för ett snabbcykelstråk utmed sträckan Frescati till Mörby centrum. Detta har fått till följd att den ursprungliga standard för snabbcykelväg som planerats för, inte

---

<sup>3</sup> *Fordon per län och kommun. Trafikanalys 2019*

<sup>4</sup> *E18, Kollektivtrafikkörfält sträckan Danderyds kyrka- Arninge. Trafikverket 2018*

går att uppnå i nuläget. Istället planeras en uppgradering av befintligt stråk utmed sträckan som därmed kommer att få god regional standard.

Tillgänglig parkering där samhällsservice finns är av stor vikt, inte minst i anslutning till kollektivtrafik där många byten mellan cykel/bil och kollektiva färdmedel sker. I Danderyds kommun finns cykelparkering vid samtliga stationer utmed roslagsbanan och tunnelbanan samt vid vissa busshållplatser. Arbete sker kontinuerligt för att tillgång och kvalitet på cykelparkering ska motsvara befintlig samt framtida efterfrågan.

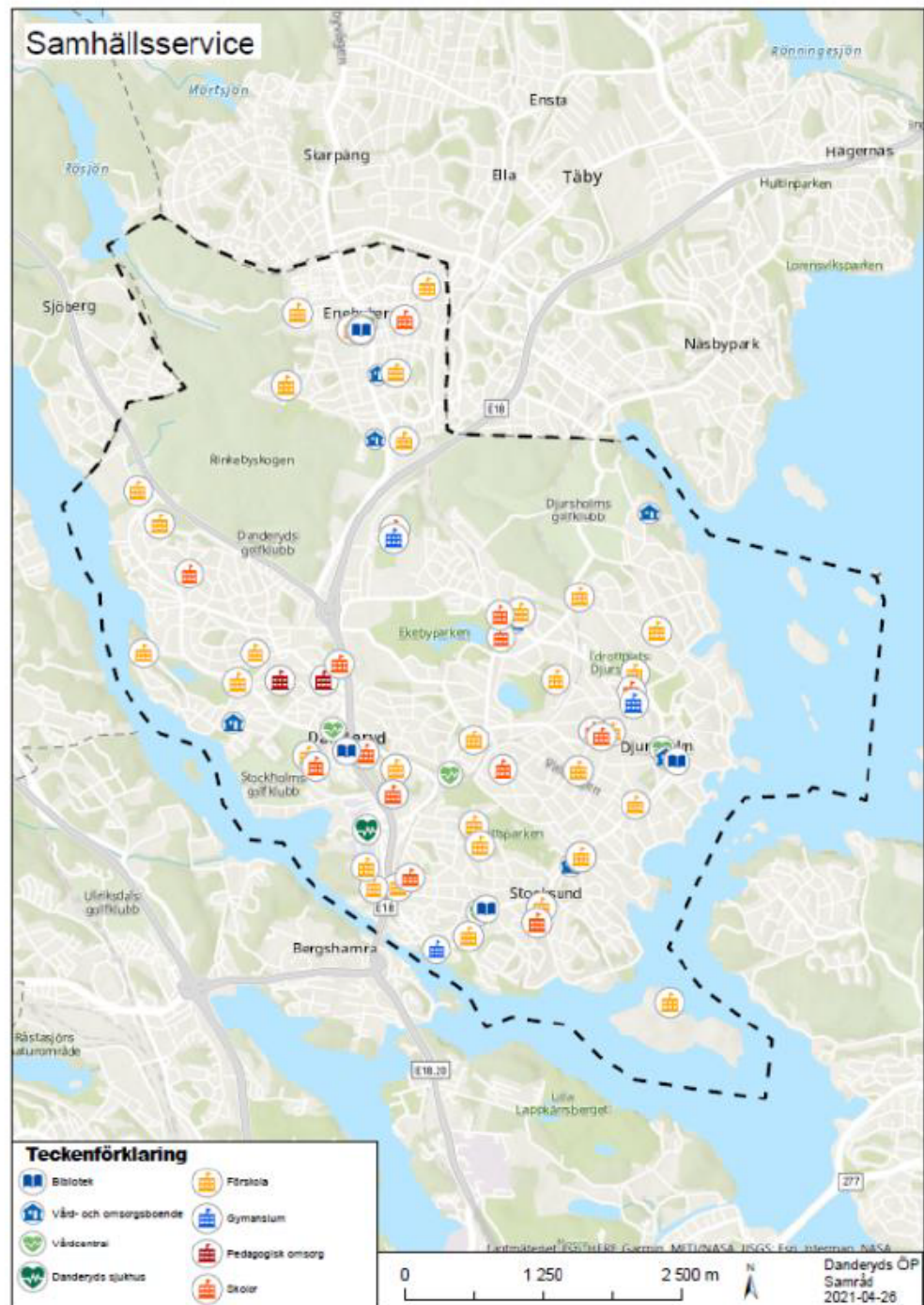
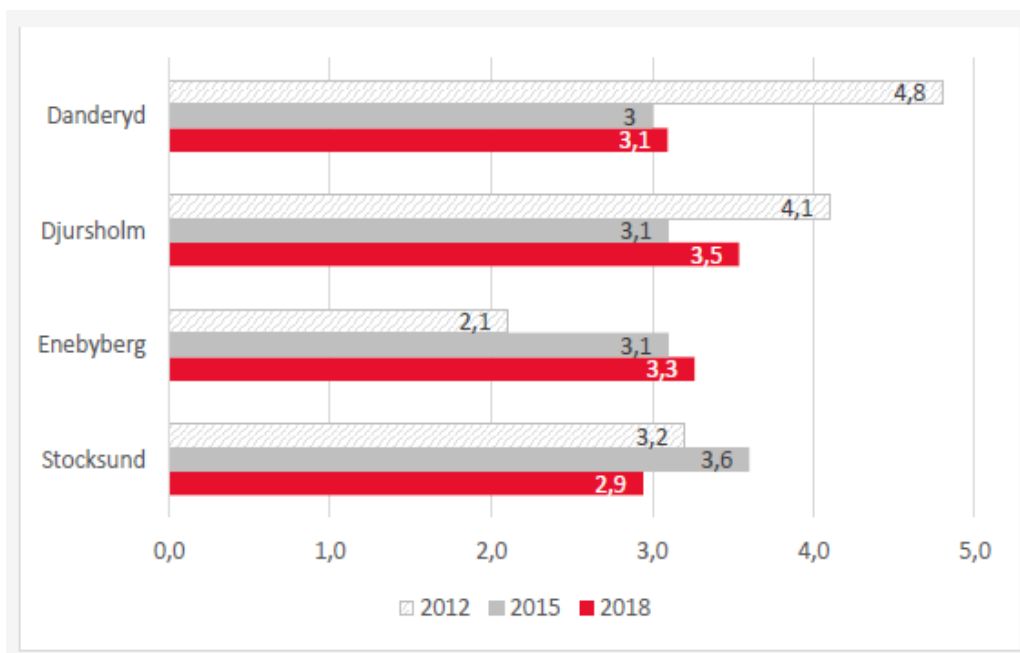


Bild ovan: Kartan visar samhällsservice i Danderyds kommun.



## 2.2 Trafikens omfattning

Antal resor per person och dag skiljer sig åt mellan de olika kommundelarna, i Djursholm reser invånare t. ex mer än övriga delar<sup>5</sup>. Antalet resor har även ändrats markant mellan undersökningarna 2012, 2015 respektive 2018. Det skiljer något i antalet resor per invånare vardagar i de olika kommundelarna mellan 2018 och 2015, se Figur 2–2. Det är dock endast i Stocksund, där antalet resor per person minskat, som skillnaden är statistiskt säkerställd.



Figur 2–2 Antal resor per person och vardag i undersökningarna 2012, 2015 och 2018. Källa: Resvanor i Danderyds kommun 2012, 2015 och 2018

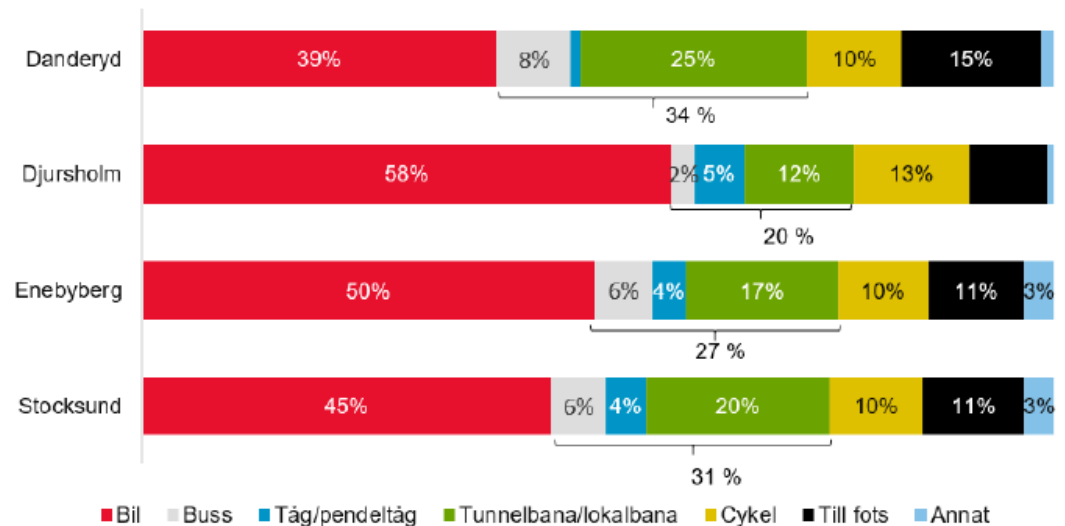
Det klart vanligast förekommande färdmedlet i Danderyds kommun är bil.

Bilresor utgör ca hälften av de resor som sker i kommunen.

Färdmedelsfördelningen varierar beroende på var i Danderyds kommun respondentens bostad är lokaliserad, se Figur 2–3. I kommundelen Danderyd är det betydligt lägre andel av resorna som går med bil och i Djursholm betydligt högre andel som går med bil jämfört med genomsnittet i kommunen.

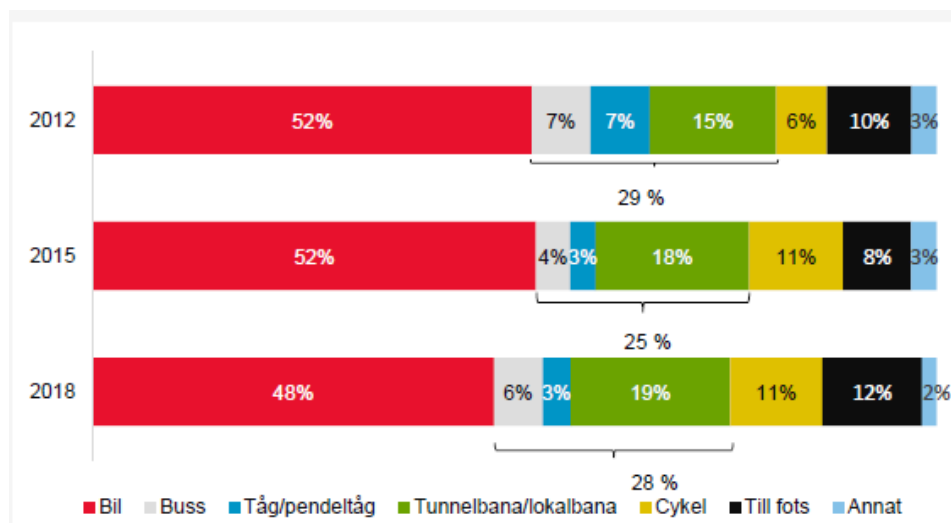
<sup>5</sup> RUV 2018

<sup>6</sup> Antalet resor per person enligt undersökningen 2012 var väldigt högt vid jämförelse med resultat från resvaneundersökningar i en mängd andra kommuner och Sverige som helhet, misstänkte vi att det smugit sig in något fel vid analyserna från 2012. Inte i någon av de undersökningar med intervju eller pappersenkäter som Trivector genomfört eller stött på tidigare har antalet resor överskridit 3,0 resor per person en genomsnittlig veckodag (måndag-söndag). Det är därmed mest intressant att jämföra resultaten för 2018 med de 2015.



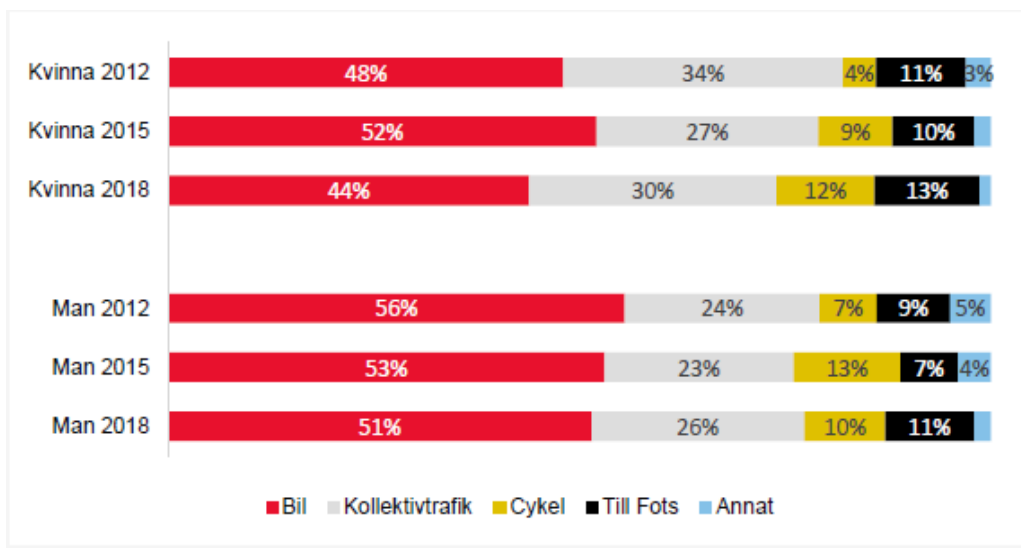
Figur 2-3 Färmedelsfördelning för huvudsakligt färdmedel för vardagsresor beroende på var i Danderyds kommun bostaden är lokaliserad. N Danderyd=720, N Djursholm=753, N Enebyberg=792, N Stocksund=588. Källa: Resvanor i Danderyd kommun 2018

Färmedelsfördelningen har förändrats något sedan 2015, och ser även ut att ha förändrats något sedan 2012, se Figur 2-4. Jämfört med 2015 har andelen bilresor minskat och istället har andelen resor med buss och till fots ökat.



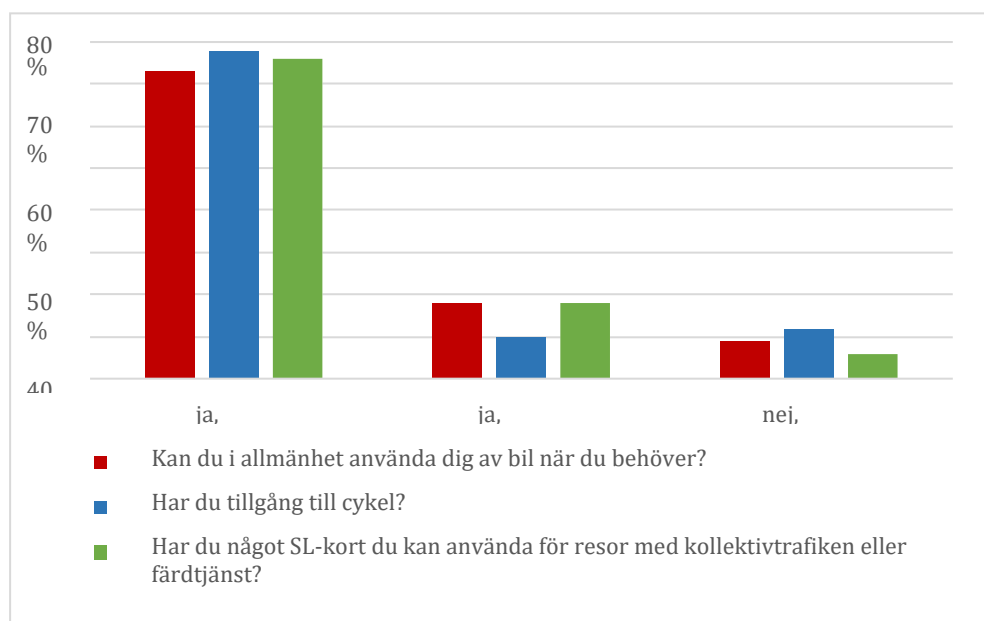
Figur 2-4 Färmedelsfördelningen för huvudsakligt färdmedel för alla vardagsresor i undersökningarna 2012, 2015 och 2018. N<sub>2012</sub>=5 566, N<sub>2015</sub>=3 177, N<sub>2018</sub>=2 853. Källa: Resvanor i Danderyd kommun 2018

Skillnaden i kommuninvånarnas resvanor sedan 2015 beror i huvudsak på att kvinnorna ändrat sitt färdmedelsval, se Figur 2-5. Kvinnorna har minskat sin andel bilresor ganska markant. Männens minskade andel bilresor är däremot inte statistiskt säkerställt. I figuren visas även fördelningen 2012 men med hänsyn till de märkligt många resorna per person från denna undersökning bör jämförelser främst göras mot 2015.



Figur 2-5 Färdmedelsfördelningen för vardagsresor beroende på kön i undersökningarna 2012, 2015 och 2018. N<sub>2012 resor kvinnor</sub>=2920, N<sub>2012 resor män</sub>=2645, N<sub>2015 resor kvin-nor</sub>=1765, N<sub>2015 resor män</sub>=1412. N<sub>2018 resor kvinnor</sub>=1473, N<sub>2018 resor män</sub>=1380. Källa: Resvanor i Danderyd kommun 2012, 2015, 2018

Tillgängligheten till cykel och kollektivtrafik är i paritet med tillgängligheten till bil, för invånarna i Danderyds kommun, se Figur 2-6 nedan. Mer än 88 % av invånarna som är minst 18 år har körkort.



Figur 2-6 Tillgång till olika färdssätt för invånarna i Danderyds kommun. Källa: Resvanor i Danderyds kommun 2018

### 2.3 Trafiksäkerhet

STRADA (den nationella databasen för olycksstatistik) visar följande övergripande resultat för Danderyds kommun.

Av de totalt 1014 trafikolyckor som inträffat i Danderyd mellan åren 2009–2019 har 682 inträffat på kommunal väg, 158 på statlig, 2 på enskild och 172 har registrerats med okänd väghållare.

Statistiken nedan redovisar antal olyckor efter svårhetsgrad och år i Danderyds kommun.

År	Dödsolyckor	Dödsolyckor (ej officiell statistik)	Allvarliga olyckor (ISS 9-)	Måttliga olyckor (ISS 4–8) *	Lindriga olyckor (ISS 1–3)	Osäker eller okänd svårhetsgrad **	Ej personskad eolyckor**	Totalt
2010	0	0	1	13	50	0	0	64
2011	1	0	0	36	82	0	0	119
2012	0	2	2	44	70	0	0	118
2013	0	0	10	46	78	0	0	134
2014	0	1	2	23	75	0	0	101
2015	1	0	1	24	82	0	0	108
2016	0	0	6	23	54	0	0	83
2017	1	0	1	27	84	0	0	113
2018	1	0	1	26	56	0	0	84
2019	1	0	4	21	64	0	0	90
Totalt	5	3	28	283	695	0	0	1014

\* Varav 23 olyckor är rapporterade endast av polis som svåra olyckor. \*\* Ingår ej i statistiken nedan.

Tabell 2–2 Antal olyckor i Danderyds kommun, mellan 2009–2019, N=1014

Nedan redovisas antal olyckor efter svårhetsgrad och väghållare.

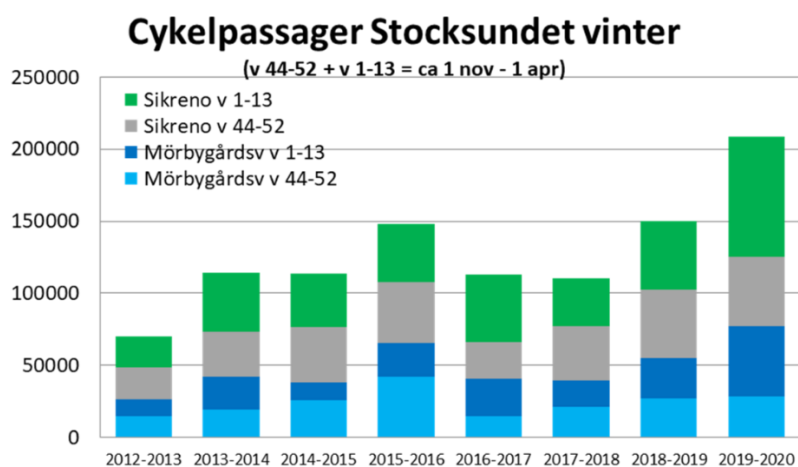
Väghållartyp	Dödsolyckor	Dödsolyckor (ej officiell statistik)	Allvarliga olyckor (ISS 9-)	Måttliga olyckor (ISS 4-8)	Lindriga olyckor (ISS 1-3)	Totalt
Statlig	3	1	3	17	134	158
Kommunal	2	2	20	212	446	682
Enskild	0	0	0	1	1	2
Okänd	0	0	5	53	114	172
Totalt	5	3	28	283	695	1014

Tabell 2-3 Antal olyckor i Danderyds kommun, efter svårhetsgrad och väghållare, 2009-2019, N=1014

## 2.4 Drift och underhåll

Sett till specifik olyckstyp är singelolyckor med fotgängare och singelolyckor med cyklister de två vanligaste, både nationellt och i Danderyds kommun. Dessa olyckstyper kan ofta härledas till undermålig beläggning, vinterväghållning eller grus- och lövsopning. Dessa problem kan korrigeras med god standard på drift- och underhållsåtgärder.

God kvalitet på drift och underhåll av gång- och cykelvägar är därför en förutsättning för att skapa en säker miljö för oskyddade trafikanter, och därigenom öka andelen som går eller cyklar. Kommunens regionala cykelstråk har sopsaltas sedan vintern 2012 - 2013, gensvaret har varit positivt från cyklister.



Figur 2-7 cykelpassager Stocksundet vinter. Källa: Resvanor i Danderyds kommun 2020

## 2.5 Miljöpåverkan

E18, Roslagsbanan och Tunnelbanan orsakar redan idag stora bullerstörningar i kommunen och gällande miljö kvalitetsnormer för partikelhalter överskrids, främst vintertid vid barmark då dubbdäck fortfarande används.

År 2017 släpptes det ut nästan 44 000 ton koldioxidekvivalenter i Danderyds kommun, vilket motsvarar cirka 1,3 ton per kommuninvånare. Utsläppssiffrorna inkluderar inte konsumtion och resor med flyg. Danderyds förhållandevis låga utsläpp av växthusgaser, jämfört med många andra kommuner, beror framförallt på att Danderyd inte har några industrier eller värmekraftverk. Den största utsläppskällan kommer från transporter som står för 80 % av växthusgasutsläppen<sup>7</sup>. En ökad andel miljöfordon kan alltså minska utsläppen avsevärt, i tabellen nedan visas andelen miljöfordon i Danderyds kommun samt hur dessa värden förhåller sig till Stockholms län och Sverige som helhet.

	Laddhybrid	Elbil	Gasbil	Etanol	Fossilbränsleoberoende personbilar 2019
Samtliga invånare					
Danderyd	6,6 %	2,1%	0,7 %	2,5 %	12,0 %
Stockholms län	3,7 %	1,1%	1,1 %	3,6 %	9,6 %
Sverige	1,4 %	0,6%	0,9 %	4,1 %	7,0 %
Kommunal verksamhet, 2018					
Danderyd		17,4%		8,7 %	26,1 %
Sverige <sup>8</sup> (medel)	6,4 % (inklusive elbil)		22,5%	8,5 %	37,4 %

Tabell 2-4 Andel miljöklassade fordon för samtliga invånare samt inom kommunal verksamhet.

## 2.6 Trafikplaneringsprocessen Involvering av allmänheten

<sup>7</sup> Miljö och klimatprogram för Danderyds kommun 2030

<sup>8</sup> [http://miljofordonsverige.se/wp-content/uploads/Milj%C3%B6fordonsdiagnos-2019\\_rapport.pdf](http://miljofordonsverige.se/wp-content/uploads/Milj%C3%B6fordonsdiagnos-2019_rapport.pdf)

Danderyd har ett systematiskt sätt för att samla in medborgarnas synpunkter och idéer. Kommunen har både en mobilapplikation och ett formulär på sin hemsida där invånare kan gå in och anmäla fel och brister. Via systemet ges även återkoppling till den som rapporterar kring när felet ska åtgärdas. Kommunens tjänstepersoner kan även gå in via systemet för att se historiska data kring återkommande fel eller andra synpunkter som kan ligga till grund för framtida åtgärdsplanering, på så vis kan systemet även ses som planeringsverktyg som inte bara används för felhantering. I nuläget är det upp till varje planerare att använda det underlag som finns.

Förutom att invånarna kan lämna synpunkter försöker kommunen också involvera medborgarna kring beslut som rör den fysiska planeringen. I större ombyggnadsprojekt görs i vissa fall olika former av medborgardialoger där medborgare kan vara med och tycka till om de planerade förändringarna. Deltagarnas input sätts vanligen samman som samrådsbilagor till projektdokumentationen och publiceras på kommunens hemsida. Större ombyggnationer, planarbeten och strategiarbeten förmedlas framförallt på kommunens hemsida, men i vissa fall förs även information fram via lokaltidningar.

### **Kommunens interna arbete**

För att följa trafikens utveckling över tid görs ett antal utvärderingar. Bland annat genomför kommunen en resvaneundersökning minst en gång per mandatperiod, målen i den befintliga trafikstrategin följs upp och sammanställs i ett årligt bokslut, dessutom sammanställs olycksstatistik från STRADA årligen.

När Danderyd planerar nya bostads- eller arbetsplatsområden är ambitionen, som bland annat pekas ut i den befintliga trafikstrategin, att planeringen ska utgå från att skapa så goda förutsättningar som möjligt för hållbart resande.

### **Information till allmänheten kring hållbart resande**

I Danderyd genomförs ett antal åtgärder för att informera invånarna om möjligheter att resa på ett hållbart sätt. Till nyinflyttade delas en informationsbroschyr ut som innehåller tips om resmöjligheter och allmän information kring resande sprids via hemsidan och i lokaltidningar. Dessutom genomför kommunen diverse aktiviteter runt om i kommunen för att lyfta möjligheter att resa med cykel och kollektivtrafik, detta görs årligen vår och höst på ett antal platser. Förutom mer allmän information har Danderyd även ett etablerat arbete med säkra skolvägsprojekt. Kommunen har en bilpool med el och miljöbilar för kommunanställda som är öppen för allmänheten efter kontorstid.

### **2.7 Bristanalys**

Inom Danderyd är många resor korta, under 5 km en stor andel av dessa sker med bil.

Cykelandelen är i nuläget låg och åtgärder i form av förbättrad korsningsutformning, belysning och skyltning behövs för att öka konkurrenskraften gentemot bilen, det behövs också bättre pendlingsstråk för cyklister. Under de senaste åren har olika typer av fordon blivit vanligare på gång och cykelbanor, exempelvis elassisterade fordon, sparkcyklar och elsparkcyklar,

elmopeder och lastcyklar. Dessa innebär nya utmaningar vad gäller konflikt kring utrymme i trafiken, på allmänna platser och parkeringsmöjligheter. Dessa utmaningar behöver hanteras vidare i kommande arbete med revidering av cykelplan.

Det är ont om cykelparkering generellt i kommunen. Därför behöver nya cykelparkeringsplatser anläggas vid tunnelbanestationerna och busshållplatser.

Av de totalt 1014 trafikolyckor som inträffat i Danderyd mellan åren 2009–2019<sup>9</sup> har 682 inträffat på kommunal väg. Singelolyckor med fotgängare (268) och singelolyckor med cyklister (223) är de två vanligaste olyckstyperna<sup>10</sup>. Dessa kan ofta härledas till undermålig beläggning, vinterväghållning eller grus- och lövsopning. Problemen kan korrigeras med god standard på drift- och underhållsåtgärder.

Kollektivtrafiken fungerar relativt bra för resor till och från kommunen även om brister finns i busstrafikens framkomlighet och det är kapacitetsbrist i bussterminalen vid Danderyds sjukhus. Kopplingen mot Solna och Kista upplevs som dålig. Kollektivtrafik används sällan vid resor inom kommunen, busstrafiken har lägre turtäthet och restiderna upplevs som långa.

### 3. Indikatorer

---

I linje med strategierna kan nedanstående indikatorer användas i handlingsplanerna och om möjligt integreras i kommunens målstyrningsmodell. Tolkningen av indikatorerna bör alltid ske mot bakgrund av kommunens vision och strategier.

1. Andel nya bostäder som lokaliseras inom 400 meter från kollektivtrafik<sup>11</sup>.  
Mäts med hjälp av GIS. Kan också följas upp genom checklistor kopplade till detaljplanarbete.
2. Andel nya bostäder som lokaliseras inom 500 meter från livsmedelsbutik<sup>12</sup>.  
Mäts med hjälp av GIS. Kan också följas upp genom checklistor kopplade till detaljplanarbete.
3. Gångtrafikens andel av personresorna alla dagar till, från och inom Danderyds kommun.  
Mäts genom resvaneundersökning minst en gång per mandatperiod.
4. Cykeltrafikens andel av personresorna alla dagar till, från och inom Danderyds

---

<sup>9</sup> STRADA 2009–2019

<sup>10</sup> STRADA 2009–2019

<sup>11</sup> Motsvarande skrivning finns i Danderyds kommun Miljö- och klimatprogrammet (2021-2030)

<sup>12</sup> Ställer krav på att livsmedelsbutik integreras i samband med exploatering, alternativt att ny bebyggelse lokaliseras i närhet av en befintlig. När indikatorn följs upp bör även annan service, än enbart livsmedelsbutik, studeras.



kommun.

Mäts genom resvaneundersökning minst en gång per mandatperiod och genom antal passager vid trafikräknare vid Stocksundsbron.

5. Kollektivtrafikens andel av personresorna alla dagar till, från och inom Danderyds kommun.

Mäts genom resvaneundersökning minst en gång per mandatperiod.

6. Andelen fossilbränsleoberoende bilar i kommunen.

Sammanställs årligen av energi- och klimatstrateg.

7. Andel av kommunens interna leveranser som är samordnade<sup>13</sup>.

Följs upp av upphandlingsenheten.

8. Andel projekt där masshanteringsplan är framtagen.

Mäts genom att följa upp checklistor kopplade till detaljplaner, kan även mätas genom att följa upp genomförda projekt.

9. Andel bostadsprojekt där åtgärder ingår för att förenkla leveranser till bostad.

Mäts genom att följa upp checklistor kopplade till detaljplanarbete.

10. Andel nya bostäder där möjlighet att lämna fastighetsnära källsorterat avfall tillgodosetts.

Mäts genom att följa upp checklistor kopplade till detaljplanarbete<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> Motsvarande skrivning finns i Danderyds kommun Miljö- och klimatprogrammet (2021-2030).

<sup>14</sup> Motsvarande skrivning finns i Danderyds kommun Miljö- och klimatprogrammet (2021-2030).

