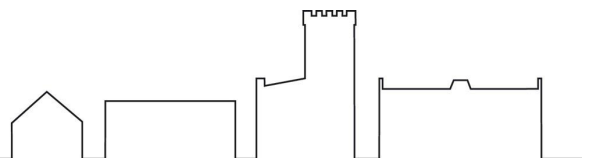


SAMRÅDSREDOGÖRELSE TRAFIKSTRATEGI

Diarienummer TN2016/0233



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	1
INLEDNING	2
SAMMANFATTNING	2
REVIDERING AV FÖRSLAGET	3
YTTRANDE-STATLIGA OCH REGIONALA MYNDIGHETER	3
TRAFIKVERKET	3
REGION STOCKHOLM (STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING) TRAFIKFÖRVALTNING	5
STORSTOCKHOMS BRANSDFÖRSVAR (SSBF)	8
YTTRANDE-KOMMUNER	10
SOLLENTUNA KOMMUN	10
STOCKHOM STAD	10
ÖSTERÅKER KOMMUN	11
TÄBY KOMMUN	11
YTTRANDE- KOMMUNENS NÄMNDER	14
SOCIALNÄMND	14
BYGGNADNÄMNDEN	15
MILJÖ- OCH HJÄLSOSKYDDSNÄMNDEN	16
UTBILDNINGSNÄMNDEN	18
KULTUR- OCH FRITIDSNÄMNDEN	18
FASTIGHHETSNAEMND	20
PRODUKTIONSUTSKOTTET	22
YTTRANDE- POLITISKA PARTIER	23
MILJÖPARTIET DE GRÖNA DANDERYD	23
YTTRANDE- INTRESSEORGANISATIONER	24
DANDERYD PRO- AVDELNING	24
VIKTOR RYDBERGS SAMSKOLAS FÖRÄLDRAFÖRENING	26
DANDERYDS VILLAÄGAREFÖRENING	27
NATURSKYDDSFÖRENINGEN I DANDERYD (NF)	29
YTTRANDE- PRIVATPERSONER	30
PRIVATPERSON 1	30
PRIVATPERSON 2	31
PRIVATPERSON 3	31
PRIVATPERSON 4	33
PRIVATPERSON 5	33
PRIVATPERSON 6	34
PRIVATPERSON 7	36

INLEDNING

Danderyds kommuns trafikstrategi beskriver inriktning i arbetet med trafikfrågor. Den innehåller syfte, ett antal strategiområden som visar vad kommunen behöver fokusera på och mål för vad kommunen vill uppnå. Trafikstrategin slår även fast viktiga strategier för den framtida planeringen av transportsystemet.

Som en del av inriktningsplaneringen, är trafikstrategin ett viktigt inspel till den nya översiktsplanen och fungerar också som ett komplement till den. Trafikstrategin syftar till att vara vägledande för olika slags utvecklingsplaner, detaljplaner och mer detaljerade trafikplaner och åtgärdsprogram. En väl fungerande trafikstrategi visar hur trafiksystemet och påverkansåtgärder ska utvecklas i samverkan med markanvändning och övrig fysisk planering. Den är integrerad i det dagliga arbetet och ligger till grund för budget- och verksamhetsplanering. Trafikstrategin innefattar hela Danderyds kommun.

Tekniska nämnden beslöt 2018-05-30, § 37, att skicka förslaget till Trafikstrategi på remiss till berörda nämnder, myndigheter och intresseorganisationer med sista svarsdatum på remiss 30 september 2018.

Samrådstiden sattes till 12 veckor och varade mellan tiden 2018-07-10 till och med 2018-09-30. Anstånd att lämna synpunkter senare har medgetts till 2018-11-16.

Från remissinstanserna och övriga sakägare har det under den 12 veckor långa remisstiden inkommit 26 yttranden. Dessa sammanfattas och kommenteras nedan tillsammans med förslag till bemötande och eventuell åtgärd.

Remissinstanserna delas in i fem grupper:

- Statliga och regionala myndigheter
- Kommuner
- Kommunala nämnder och enheter
- Intresseorganisationer
- Privatpersoner

SAMMANFATTNING

Nedan följer en sammanfattning av de statliga och regionala myndigheternas samt andra kommuners kommentarer på trafikstrategin samt de åsikter som har återkommit i yttranden och på så vis behöver lyftas fram.

Trafikstrategin anses vara ett viktigt steg i det framtida förbättringsarbetet inom trafik, gata och kollektivtrafik. Det är ett nyckeldokument i utvecklingen av handlings- och åtgärdsplaner som tydligare belyser mål och satsningar genom relevanta mått, indikatorer och nyckeltal.

En viktig åtgärd för att förbättra framkomlighet på de kommunala vägarna samt för att minska biltrafiken är att utöka och förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik. Gång- och cykeltrafik bör beaktas som ett trafikslag i sig. Trafikslagen bör separeras från varandra där så är möjligt och lämpligt. De bör skiljas från övrig trafik och inte existera på biltrafikens villkor. Även andra åtgärder bör beaktas för att förbättra trafiksituationen för alla trafikanter. Den

hållbara utvecklingen som trafikstrategin fokuserar på, är en god utgångspunkt men den behöver kompletteras med andra perspektiv såsom ett resonemang kring funktionshindrade.

REVIDERING AV FÖRSLAGET

Trafikstrategin har efter samrådstriden justerats och förbättrats med hänsyn till de synpunkterna som inkommit.

En omarbetning av trafikstrategin har skett. Syftet har omformulerats och utgår från kommunens vision och fem övergripande strategier. Resultatmål mål som kan mätas och följas upp i framtiden har redigerats utifrån medborgarnas nöjdhet med kommunikationer, företagens nöjdhet med infrastrukturen, trafiksäkerhet och hållbart resande.

YTTRANDE-STATLIGA OCH REGIONALA MYNDIGHETER

TRAFIKVERKET

Trafikverket Region Stockholm har mottagit rubricerade samråd och yttrar sig i egenskap som ansvarig för trafikslagsövergripande och långsiktig planering av det samlade transportsystemet inom regionen.

Syftet med trafikstrategin är att vara vägledande för utvecklingsplaner, detaljplaner och mer detaljerade trafikplaner och åtgärdsprogram i kommunen. Trafikstrategin beskriver kommunens inriktning med trafikfrågor och innehåller en framtidsbild med strategier för den framtida planeringen av transportsystemet.

Som helhet tycker Trafikverket att strategin har många goda ambitioner med beskrivna utmaningar, resultatmål och indikatorer. Trafikverket har dock svårt att se om kommunens inriktning leder till att målen uppfylls och har några synpunkter enligt nedan.

Framtidsbild

Trafikstrategin inleds med att man vill skapa ett hållbart och tillgängligt transportsystem med fokus på en ökad andel hållbara resor. Vidare beskrivs en framtidsbild, resultatmål och strategier. Syftet med strategierna är att kommunen ska närma sig framtidsbilden och målen. Resultatmålen är ambitiösa men Trafikverket ser gärna att kommunen utvecklar dessa och beskriver hur strategierna nås mer konkret.

Indikatorer, resultatmål och strategier

Strategin anger att nya lokaliseringar ska ske tätt och funktionsblandat och följas upp av flera indikatorer där en checklista föreslås vara till hjälp vid exploateringsprojekt. Trafikverket ser gärna att trafikstrategin även innehåller något kring hur befintliga bostads- och verksamhetsområden ska kunna resa mer hållbart. Indikatorn för andel nybyggnation där kommunen diskuterat flexibelt parkeringstal med byggherren låter något vagt.

Kommunen nämner arbetet med att skapa goda förutsättningar för de som flyttar in att möjliggöra för hållbara resor vilket Trafikverket ser som positivt liksom de övriga aktiviteterna kring hållbart resande. Andelen cyklister har ökat men bilandelen är den samma vilket kan tyda på att det är svårare att påverka bilisterna med de åtgärder som genomförts.

I kommunens förra strategi fanns åtgärdsförslag om att bygga ut infartsparkeringarna under några av strategierna. Här kan delvis finnas en förklaring till de många korta resorna i kommunen. En annan kan vara det begränsade utbudet av kollektivtrafik för resor inom kommunen.

Strategier nämns så som förbättra infrastrukturen för gång- och cykeltrafiken, bygga attraktiva cykelparkeringar samt mobilitymanagementåtgärder. För kollektivtrafiken anges signalprioritering

och busskörfält för att öka dess framkomlighet samt ett antal större kollektivtrafikprojekt i regionen. Strategierna är bra men är i stor utsträckning s k Pull-faktorer. En kombination av både push- och pull-faktorer brukar dock ses som nödvändigt för förändring. Push-faktorer kan vara avgifter, styrmedel, regelverk, etc.

Drift och underhållsperspektivet nämns som viktig del i att uppmuntra till hållbart resande. Flera av strategierna pekar vidare till olika handlingsplaner så som en gångplan vilket är bra och Trafikverket ser som nödvändigt att trafikstrategin byggs vidare med.

Strävan för att minska belastningen på E18 som nämns kan till viss del nås genom de resultatmålen enligt trafikstrategin men lämnar i mycket öppet för de längre resorna som kommuninvånarna ger upphov till och som belastar E18. För att minska belastningen på E18 kan kommunen behöva resultatmål för att följa upp även de längre resorna.

Kopplingen till andra mål

Trafikstrategin nämner inte hur kopplingen ser ut med de regionala målen i RUFSS, målen för Stockholm Nordost eller målen i den regionala cykelplanen. Trafikverket ser gärna att en koppling görs särskilt och att tex målen i den regionala cykelplanen tas med då de hänger ihop med målen i strategin för cykel.

Borttaget från nationell plan

Angående det regionala cykelstråket utefter E18 så kommer Trafikverket inte att bygga ut detta under denna planperiod då det togs bort från förslaget till nationell plan och vi inte har något uppdrag längre. Trafikverket kommer däremot att ansvara för de cykelvägar som vi är väghållare för och sträva efter en god standard på de delarna. Projektet Bergshamra trafikplats med en ny gång- och cykelbro togs även bort från nationell plan. Projektet kommer att avrunda arbetet med vägplan så att granskningshandlingarna blir klara. Diskussioner pågår om någon mindre trimningsåtgärd eventuellt kan genomföras.

Trafiksäkerhet

Trafikstrategin har resultatmål för trafiksäkerheten, som är föredömligt med, men detta bör förtydligas utifrån vad som är trygghet och vad som är trafiksäkerhet. Kommunen har nollvisionen att ingen människa ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken som resultatmål men det är oklart hur kommunen jobbar mer aktivt mot detta som tex ett trafiksäkerhetsprogram skulle kunna göra. Bra att kommunen uppmärksammat säkerheten kring de allt snabbare cyklisterna.

Jämställdhet

Trafikstrategin tar upp resultat från resvaneundersökningen kring jämställdhet i transportsystemet. Trafikverket saknar ett vidare resonemang hur kommunen tänker jobba med jämställdhetsfrågorna

Parkering

Bilnehavet i kommunen är stort och bilresandet är relativt högt trots kommunens centrala läge i regionen med god tillgång till kollektivtrafik. Infartsparkeringarna används framförallt av närboende vilket leder till många korta bilresor. Forskning visar att utbudet av infartsparkeringar kan leda till att fler väljer att ta bilen till infartsparkeringen istället för kollektivtrafiken för sin hela resa. Parkering som styrmedel är en kraftfull åtgärd för att minska andelen bilresor.

Parkeringsfrågan bör belysas mer i trafikstrategin gällande tex ett generellt förhållningssätt till styrning och tillgång till parkeringsplatser.

Trafikverket ser även framemot kommunens arbete med en långsiktig inriktning för hantering av infartsparkering.

Övriga synpunkter

Kommunen har tagit fram en klimat- och sårbarhetsanalys som visar områden som kan riskera att översvämmas. Trafikverket ser gärna att det fortsatta arbetet samråds med oss om våra intressen berörs.

Trafikverket ser även gärna en analys av målpunkter inom kommunen och de mest väsentliga målpunkterna i omgivande kommuner. Resande till dessa och förutsättningar att öka resande med cykel och kollektivtrafik bör även redogöras för.

Kommunen bör även visa i trafikstrategin vilka frågor kommunen ensam har mandat att hantera och vad som är avhängigt andra parter.

I övrigt ser Trafikverket framemot att få ta del av kommunens fortsatta arbete med att realisera trafikstrategin och hur man avser att gå vidare med strukturplanen kopplad till E18.

Kommentar

Danderyd kommun har beaktat synpunkterna och har efter samrådstiden arbetat vidare med formuleringen av mål. Flera av punkterna kommer att omhändertas i de kommande skedena, exempelvis i arbetet med miljö- och klimatprogram, parkeringsstrategi, översiktsplan, hastighetsplan och andra åtgärdsprogram.

REGION STOCKHOLM (STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING) TRAFIKFÖRVALTNING

Landstingets synpunkter

Landstinget ser positivt på att Danderyds kommun har utvecklat trafikstrategin från 2010 samt att den nya strategin har ett tydligare fokus för ökat byggande i närhet till befintlig kollektivtrafik. Trafikstrategin hänvisar till relevanta nationella, regionala och lokala mål. Trafikstrategin lyfter fram behovet av en tät och funktionsblandad bebyggelse i kollektivtrafikstarka lägen som möjliggör för resor med gång, cykel och kollektivtrafik. Trafikstrategin har som övergripande vision att gång, cykel och kollektivtrafik ska vara det självklara valet för alla som bor och arbetar i Danderyd. Gång, cykel och kollektivtrafik ska öka på bekostnad av biltrafik. Målet för transportsystemet är att det ska vara hållbart, effektivt och trafiksäkert.

Trafikstrategin beskriver också flera tänkbara åtgärder som kan ge en mer hållbar utveckling, däremot kunde strategin bli tydligare med att peka ut konkreta insatser som kommunen åtar sig.

Strategin har en bra redogörelse av målen i RUF5 2050. Landstinget ser gärna att kommunen även kunde koppla strategin till relevanta mål i det regionala

trafikförsörjningsprogrammet (TFP). De mål i TFP som kan vara relevanta att ha i åtanke för en kommunal transportstrategi är:

- fokusområde "Tryggt" - indikator till/från kollektivtrafik.
- fokusområde "Tillgängligt" - de delar vid hållplatser som kommuner ansvarar för.
- fokusområdena "Sammanhållet och Tillväxtskapande" - enkelt sagt att bygga i kollektivtrafiknära lägen (se även om förhållningssätt nedan).

Ett av de fyra strategiska förhållningssätten för genomförandet av TFP och för uppnå målen i TFP är samverkan mellan länets aktörer. Aktiviteter behöver samordnas. Under avsnitt 4.1.1 i TFP står denna formulering: "Kommuner och övriga aktörer ska samtidigt aktivt verka för att kollektivtrafiken utgör utgångspunkten för bebyggelse- och stadsutvecklingen". Detta ser landstinget som mycket bra att transportstrategin kan knyta an till.

Kollektivtrafik

Trafikstrategin prioriterar tydligt kollektivtrafiken framför bilen. Landstinget ser mycket positivt på att strategin tydligt hänvisar till vikten av framkomligheten för busstrafiken därtill är det positivt att kommunen pekar ut bussterminalen vid Danderyds sjukhus och att åtgärder behövs vid denna. Landstinget hade dock önskat att trafikstrategin pekat ut viktiga stråk för bussar framkomlighet exempelvis genom en karta alternativt hänvisat till ett framtida dokument där kommunen tar fram detta.

Strategin lyfter utvecklingen av spårtrafiken i kommunen genom Roslagsbanan och tunnelbanan. Landstinget ser att det skulle vara önskvärt att transportstrategin för ett resonemang kring Roslagsbanans kommande utbyggnad och möjligheten till ett ökat kollektivt resande på Roslagsbanan och knyta ihop resonemanget kring infrastruktur och bebyggelseutveckling. Detta görs till viss del i utmaning 1.

Bebyggelseplanering

Trafikstrategin tydliggör nya bostäder ska lokaliseras inom 500 meter attraktiv kollektivtrafik och det ska vara enkelt och effektivt att resa hållbart, både inom kommunen och till den övriga regionen. Landstinget ser att detta är positivt men trafikstrategin kunde gärna hänvisat till trafikförvaltningens Riktlinjer för planering av kollektivtrafiken (RiPlan). Landstinget ser även att definitionen av attraktiv kollektivtrafik är snäv och kan utvecklas för att möjliggöra bebyggelse i Danderyd därtill efterlyser landstinget målet som berör andelen bostäder som lokaliseras inom 500 meter från attraktiv kollektivtrafik.

Landstinget ser att det är mycket positivt att Danderyds kommun lyfter tydligt fram mobility management i samhällsplaneringen, dock kunde fler indikatorer knyta an till detta. I strategin lyfter kommunen exempelvis aspekten om flexibla parkeringstal för byggherrar dock ser landstinget att indikatorn på sida 12 bör vara starkare och belysa det faktiska resultatet snarare än dialogen.

Biltrafik

Trafikstrategin lyfter problematiken och utmaningen kring biltrafiken, landstinget ser dock att mål och indikator kan bli mer tydligt kopplade kring minskad miljö- och klimatpåverkan landstinget ser att det nationella klimatmålet om noll Co2-utsläpp 2045 kunnat refereras till. Trafikstrategin bör till exempel ha mål och indikatorer gällande längre bilresor än 5 km.

Cykel och gång

Trafikstrategin kopplat cykel och gång tydligt till bebyggelseutveckling och samhällsplanering. Cykeln lyfts fram som ett viktigt verktyg för att uppnå målbilden i trafikstrategin. I trafikstrategin anges att kommunen ska arbeta för att uppgradera stråken till rätt standard i samarbete med grannkommunerna och Trafikverket. Dessutom anges att ytterligare mellankommunala cykelstråk ska utredas, exempelvis en ny koppling över Edsviken för att binda samman Danderyd och Sollentuna.

Det övergripande målet för cykeltrafiken är att andelen cykelresor ska utgöra 20 % år 2030. Det är samma mål som i den regionala cykelplanen. Vad gäller standarder för utformning hänvisar trafikstrategin till den kommunala cykelplanen. Den stämmer överens med den regionala cykelplanen, men för tydlighetens skull så ser landstinget gärna att standarder för utformningen fanns utpekade även i trafikstrategin. Landstinget ser även att det är önskvärt med en karta med regionala och lokala cykelstråk samt strategiska cykelparkeringsplatser.

Godstransporter

I utmaningen gällande effektiva leveranser skriver kommunen att kommunen har rådighet över vissa frågor, det är positivt att man ser detta i sammanhanget med samhällsplaneringen. Det är även mycket bra att Danderyds kommun planerar att ta fram en särskilt strategi som hanterar detta och även belyser att samarbetet i nordostsektorn är viktigt. Det som är lämpligt att hantera i en sådan strategi kan exempelvis vara vid nybyggnation och exploatering av områden, där kommunen sätta riktlinjer för hur byggmaterial ska transporteras

in vid detaljplaneringen, likväl som att kommunen också kan se över för hur man ska skapa en större resurseffektivitet av godstransporterna- och varudistributionen.

Kommentar

Danderyd kommun har beaktat synpunkterna och har efter samrådtiden arbetat vidare med målformuleringen och indikatorer. Formuleringen av mål och indikatorer har preciserats. Flera av punkterna kommer att omhändertas i de kommande skedena, exempelvis i arbetet med cykelplan, parkeringsstrategi, översiktsplan och andra handlingsplaner och åtgärdsprogram.

STORSTOCKHOMS BRANDEFÖRSVAR (SSBF)

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) har av Tekniska kontoret i Danderyds kommun fått möjlighet att yttra sig om kommunens trafikstrategi 2018-2040. Denna strategi beskriver framtidsbild, utmaningar och mål. Det nationella målet att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken ingår i denna strategi. Trafikstrategin kommer att vara en viktig del av det beslutsunderlag som ligger till grund för exempelvis kommunens planarbete. Kommunens trafikplanering har stor betydelse för kommunens riskbild och därigenom den riskhantering som erfordras för att uppnå fler av samhällets åtaganden inom samhällsskydd och beredskap.

SSBF:s synpunkter

SSBF:s synpunkter speglar trafikinfrastrukturens betydelse för kommunens riskbild och hur den påverkas av trafikstrategin. Detta sker framför allt genom

- att möjligheterna för räddningstjänst och andra utryckningsfordon (ambulans och polis) att nå en olycksplats och där kunna begränsa konsekvenserna och därigenom lindra effekterna av en inträffad händelse, samt
- att de möjligheter som finns till riskreduktion (sannolikhet för och konsekvenserna av en olycka) som finns genom olycksförebyggande arbete som exempelvis vägvalsstyrning av riskfylld trafik och transporter från områden där en eventuell olycka kan generera stora konsekvenser för människa och omgivande miljö.

Utryckningsfordonens framkomlighet

En säker och trygg kommun förutsätter att räddningstjänst och andra utryckningsfordon har möjlighet att komma fram. Utryckningsfordonen är hänvisade till att bruka befintligt väg- och gatunät. Sker stora förändringar i trafiksituationen kring befintliga brandstationer kan detta påverka SSBF:s möjligheter att uppfylla de tidskrav som samhället ställer på räddningstjänstens utryckande verksamhet vid olycka. Detta kan på sikt medföra att brandstationernas placering ses över, eller att krav på fler brandstationer och ökade resurser ställs.

SSBF ställer sig positiv till att kommunens intention att skapa god framkomlighet för busstrafiken. Utryckningsfordon kan därmed utnyttja körfält för de kollektiva busstrafiken. SSBF påpekar vikten av att GC-stråk är och förblir separerade från övrig trafik och inte inkräktar på det övriga vägnätet.

Brandskydd i byggnader

I enlighet med Boverkets byggregler (BBR) utgör räddningstjänst en förutsättning för brandskydd i vissa byggnader. Utrymning från fönster, eller balkong med hjälp av räddningstjänstens stegutrustning får tillgodoräknas som en av utrymningsvägarna för vissa bostäder och verksamheter. I normalfallet gäller detta för vanliga bostadslägenheter och för mindre kontor. Detta är en överenskommelse mellan respektive byggherre och kommunen, varvid kommunen har tagit på sig ansvaret att hålla med denna alternativa utrymningsväg. I Boverkets byggregler ges ett allmänt råd som innebär att stegutrustning bör finnas på plats normalt inom 10 minuter efter det att larm inkommit till räddningstjänsten, i de fall det är en förutsättning för utrymning av byggnaden. För att möjliggöra en tillfredställande utrymning i dessa sammanhang och i den bemärkelse som lagstiftaren åsyftar erfordras att räddningstjänsten har möjlighet att ta sig fram i tid och förutsättningar (bärighet, höjd, längd etc.) att ställa upp fordon och eventuell annan utrustning är tillgodosedda. Detta är således en viktig aspekt att uppmärksamma i diskussioner kring kommunens väg- och gatunät, framkomlighet och inte minst möjligheten att lindra effekterna av en oönskad händelse.

Ur SSBF:s synvinkel kan felaktig placering av parkeringsplatser försvåra SSBF:s möjligheter att ställa upp stegutrustning vid räddningsinsats både på gatan men även inne på fastigheternas gårdar för att nå lägenheter i gårdshus.

Förutsättningar för att räddningstjänstens stegutrustning ska kunna användas vid alternativ utrymning finns beskrivet i Vägledningsdokument **"VL 2014-09 Utrymning med hjälp av räddningstjänstens utrustning"**. I detta dokument anges bland annat storlek på fordon, krav på uppställningsplatser för stegutrustning och avstånd från uppställningsplats till byggnad. SSBF rekommenderar att aktuell parkeringsstrategi hänvisar till detta dokument. Det är viktigt att detta inte förbises vid planering och projektering av gatuutrymmet och inte minst parkeringsplatsers placering.

SSBF vill även betona att det inte är acceptabelt att förlägga uppställningsplatser för stegfordon eller för bärbar stegutrustning på ytor som riskeras att blockeras, som exempelvis parkeringsplatser. Danderyds kommun har ambitionen att skapa sammanhängande grönska och plantera träd i gaturummet. Dessa planer kan skapa hinder vid stegutrymning. Det är viktigt att ansvar och rådighet över exempelvis träd i gaturum klarläggs och fastställs för ett längre tidsperspektiv. Det finns tyvärr exempel på yviga trädskronor som helt hindrar stegutrymning och ansvaret för skötsel av dessa träd är oklart. Även luftledningarna och belysningsstolpar kan förhindra eller försvåra stegutrymning.

Olycksförebyggande riskhantering

Att bygga en säker och trygg kommun innefattar utöver de rent operativa insatserna i samband med en incident, även ett arbete med att reducera olycksriskerna. Detta omfattar såväl sannolikheten för en olycka som dess konsekvenser.

För att minska sannolikheten för och konsekvenserna av en olycka vid transport av farligt gods nyttjas i huvudsak vägvalsstyrning. Syftet är att styra transporter till vägar med hög standard samt undvika att transporter passera områden där en olycka får stora konsekvenser. Vägvalsstyrning omfattar dels rekommenderade färdvägar och dels lokala trafikföreskrifter som Länsstyrelsen utfärdar.

Vägvalsstyrning är att betrakta som en viktig strategi och ett verktyg för att minska riskerna med farligt godstransporter på såväl ytvägnätet som genom tunnlar i kommunen. Även om föreskriftsrätten för lokala trafikföreskrifter ligger hos Länsstyrelsen har Danderyds kommun stora möjligheter att påverka Länsstyrelsens beslut. Därigenom kan de risker som vägtrafiken genererar styras för att på så sätt bl.a. möjliggöra exploatering.

Bebyggelse nära transportleder för farligt gods

I trafikstrategin nämns bland annat att bostäder och arbetsplatser kommer att uppföras längs med E18 det närmaste åren. E18 orsakar redan i dag stora trafikstörningar. Ambitionen är att reducera dessa störningar med åtgärder. SSBF ser gärna att detta arbete även inkluderar olycksrisker kopplade till farligt godstransporter.

Tunnlar

Frågan om tunnelförläggning/överdäckning har diskuterats och utretts. För tunnlar finns bestämmelser som medger vägvalsstyrning för transporter av farligt gods i tunnlar, s.k. tunnelkategorisering. Detta innebär bl.a. att transport av farligt gods tillåts genom tunneln eller på annan vägsträcka. Bestämmelserna syftar till att olyckor med stora konsekvenser för människa och/eller tunnelns konstruktion ska undvikas.

Kommentar

Danderyd kommun tar tacksamt emot reflektionerna och kommer att arbeta vidare med förslagen i den fortsatta planeringen. Kommunen kommer också att arbeta kontinuerligt i enlighet med vägledningsdokument, i syfte att skapa goda förutsättningar för utryckningsfordonens framkomlighet och olycksförebyggande riskhantering. Vid en framtida utökad bebyggelse i kommunen tas hänsyn till att brandvattenförsörjningen ska följa de allmänna riktlinjerna.

YTTRANDE-KOMMUNER

SOLLENTUNA KOMMUN

I förslaget till trafikstrategi för Danderyds kommun 2018-2040 betonas vikten av att öka gång- och cykelandelen inom kommunen, vilket ligger i linje med ambitionerna inom Sollentuna kommun. Eftersom Sollentuna kommun i första hand berörs av de förslag som i trafikstrategin avser cykelvägnätet fokuserar yttrandet på detta.

Att förslaget till trafikstrategi pekar ut Edsvikenstråket mot Sollentuna som prioriterat, i samklang med den regionala cykelplanen, överensstämmer väl med Sollentuna kommuns cykelplan och översiktsplan.

Däremot har Sollentuna kommun inte pekat ut det utredningsstråk mellan Danderyd och Kista för cykelvägnätet med en eventuell bro över Edsviken som förslaget till trafikstrategi för Danderyds kommun gör. Sollentuna kommun konstaterade i utställningsyttrandet över förslaget till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF5 2050) att en sträckning på bro över Edsviken behöver studeras noggrant för att en välgrundad avvägning mellan olika intressen ska kunna göras.

Kommentar

Danderyd kommun tar tacksamt emot reflektionerna och kommer att arbeta vidare med förslagen i den fortsatta planeringen.

STOCKHOM STAD

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden. Trafikkontoret har inga synpunkter på innehållet och väljer därför att avstå från att svara på remissen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontoret konstaterar att Danderyd och Stockholms stad inte direkt ansluter till varandra rent geografiskt. Däremot är trafikinfrastrukturen uppbyggd så att även staden påverkas av hur Danderyd planerar och hur kommunens invånare utnyttjar trafik-systemen. Stadsledningskontoret anser att trafikstrategin är väl genomarbetad och fokuserar på rätt kärnfrågor. Kontoret har därmed inga konkreta synpunkter på remitterad trafikstrategi. Rent generellt vill stadsledningskontoret påpeka vikten av att länets samtliga kommuner tar sitt ansvar genom att dels åstadkomma nybyggnation i lägen som gynnar ett hållbart resande, dels att dessa resor i sig prioriteras. Den föreslagna trafikstrategin är ett steg i den riktningen, vilket är positivt.

Kommentar

Danderyd kommun tar tacksamt emot reflektionerna.

ÖSTERÅKER KOMMUN

Österåker kommun har erhållit rubricerat ärende och yttrar sig i egenskap av närliggande kommun och genom samarbetet i Stockholm Nordost.

Danderyds kommun har tagit fram en trafikstrategi som beskriver Danderyds inriktning i arbetet med trafikfrågor. Trafikstrategin föreslår en framtidsbild, utmaningar och mål som kommunen vill uppnå. Österåker kommun anser att det är positivt att Danderyds kommun tar ett samlat grepp kring transportfrågorna och tycker att det är viktigt att den regionala infrastrukturen fungerar för att nordostsektorn fortsatt ska vara en attraktiv plats för boende, företag, service och verksamheter.

Österåker kommun anser att det är positivt att trafikstrategin inbegriper många olika aspekter och identifierar utmaningar. Dock är framtidsbilden som beskrivs i trafikstrategin relativt kortfattad och uppfattas mer som ett mål, vilket gör det svårare att utläsa en tydlig vision om Danderyds framtida transportsystem.

Eftersom arbetet med Stockholm Nordost är väsentligt för en fortlevande region saknar Österåker en beskrivning om StoNos arbete med att bygga ut Roslagsbanan till Arlanda (s 7). Vidare vore det önskvärt när resonemang förs om viljan att samordna interna leveranser om kommunen, att det nämns en strategi eller diskussion kring regional samordning för effektivt och hållbara godstransporter (s 13).

Österåker kommun skulle även gärna ha sett fler bilder i Trafikstrategin kopplat till olika trafikslag för att göra dokumentet mer levande, och helst fler bilder som är relaterade till Danderyd, då de enda bilderna i dokumentet i dagsläget är från Älvsjö och Gävle.

Österåker kommun är positiva till att det utpekas en särskild ansvarig för Mobility management i Danderyds kommun. Bilaga 1 (nulägesbeskrivning) är ett bra komplement till strategin som helhet, dock vore det önskvärt med tydligare strategier kring hur det exempelvis ska arbetas med jämställdhet i transportsystemet.

Avslutningsvis är Österåker kommun positiva till Danderyds trafikstrategi och hoppas på en fortsatt bra dialog genom nordostsamarbetet vad gäller regional utveckling. Österåker ser även fram emot uppföljningen av trafikstrategins resultatmål och kommande handlingsplaner.

Kommentar

Danderyd kommun har beaktat synpunkterna och har efter samrådstiden arbetat vidare med texter formuleringen. Flera av punkterna kommer att omhändertas i de kommande skedena, exempelvis i arbetet med översiktsplan och andra handlingsplaner och åtgärdsprogram.

TÄBY KOMMUN

Sammanfattning

Täby kommun har fått förslag till trafikstrategi för Danderyds kommun på remiss. Förslag till trafikstrategi beskriver en framtidsbild och fyra utmaningar som kommunen har valt att fokusera på

i det fortsatta arbetet. Trafikstrategin innehåller ett antal resultatmål till år 2040 med delmål för år 2020 samt indikatorer som ska användas för att följa utvecklingen. Strategier beskriver hur kommunen ska arbeta för att nå resultatmålen.

Täby och Danderyd är två av sex kommuner i det som benämns STONO-samarbetet. Inom ramen för detta samarbete är visionen att investeringar i god kollektivtrafikutveckling, ökad framkomlighet och tillväxt bland annat genom ett växande näringsliv ska åstadkommas. Nordostregionen är underförsörjd jämfört med andra regioner i länet vad gäller kollektivtrafik i allmänhet och tvärförbindelser i synnerhet. Det blir därför av stor vikt att samtliga kommuners trafik- eller andra styrdokument betonar och bejakar framkomlighetsfrågor för att möjliggöra att visionen kan bli verklighet.

Täby kommun anser att det är viktigt att Danderyds kommun har en övergripande strategi för trafik, och ser positivt på att den nu revideras utifrån de nya utmaningar som hela länet står inför i och med den tillväxt som råder. Dokumentet skulle kunna bli tydligare med en förklaring till hur utmaningar och dess indikatorer hänger ihop med resultatmål och strategier. Förutsättningarna att gå-, cykla och resa med kollektivtrafik behöver förbättras både på kort och lång sikt. Här är det viktigt att det sker i takt med utvecklingen av såväl Danderyd som Täby. För att detta ska bli möjligt krävs fortsatt samverkan kring kommunövergripande infrastrukturfrågor, som exempelvis det viktiga kollektivtrafikstråket Täbyvägen-Enebybergsvägen där framkomligheten måste utvecklas för kollektivtrafik lokalt men där åtgärder också måste till i det övergripande trafiksystemet för att öka framkomligheten för fordonstrafik. Ökande köer och stillastående trafik på grund av trafikljus mm innebär inte minskad miljöpåverkan, tvärt om. Både Danderyd och Täby är kommuner som i vissa kommundelar har en sådan bebyggelsestruktur att bilen för många blir en förutsättning för att få vardagen att fungera med förskolelämning och hämtning, arbetspendling, matinköp mm. I ett läge där kollektivtrafiken både kan komma fram och utvecklas kan beroendet av bilen minska, men att genom hinder försvåra framkomligheten också för kollektivtrafiken leder i motsatt riktning. Ett annat exempel där utvecklingsinsatser behövs är cykelstråket längs Djursholmvägen-Näsbyvägen.

Parkering har en stor inverkan på resandet och där skulle indikatorn gällande flexibla parkeringstal kunna konkretiseras ytterligare samt att trafikstrategin skulle kunna kompletteras med strategier även för parkering.

Ärendet

Danderyds kommun har sedan 2010 en trafikstrategi. Sedan trafikstrategin antogs har förutsättningarna ändrats, med bland annat en hög befolkningstillväxt i Stockholmsregionen och i Danderyds kommun. Samtidigt har kommunen kommit längre och många av de utmaningar som beskrevs då har kommunen nu åtgärdat och kommit till rätta med.

Danderyds kommun har tagit fram ett nytt förslag på Trafikstrategi för kommunen med tidsperspektivet 2018-2040, vilken har skickats ut på remiss.

Förslag till trafikstrategi beskriver en framtidsbild och fyra utmaningar som kommunen har identifierat som viktiga att fokusera på i det fortsatta arbetet:

1. Skapa en funktionsblandad bebyggelse när vi (Danderyds kommun) bygger nytt
2. Öka andelen av resandet som sker med gång, cykel och kollektivtrafik
3. Möjliggör mer miljöanpassad biltrafik
4. Effektivare leveranser

Förslag till trafikstrategi sätter upp ett antal resultatmål för år 2020 och år 2040 och beskriver i ett annat kapitel hur dessa ska följas upp.

I kapitlet Strategisk inriktning beskrivs kommunens inriktning i olika frågor.

Täby kommuns synpunkter

Generella synpunkter

Dokumentet skulle kunna förtydligas med hur utmaningar, indikatorer, resultatmål och strategier hänger ihop. Det skulle kunna göras genom ett inledande stycke om hur dokumentet ska läsas och användas eller med en figur som visar hur dessa delar hänger ihop.

Framtidsbild och utmaningar

Trafikstrategin beskriver ett antal utmaningar som kommunen behöver arbeta med för att nå den uppsatta framtidsbilden. Den första utmaningen handlar om att skapa ett funktionsblandat samhälle där det är nära till service, kollektivtrafik och andra funktioner. En annan viktig del är att även tillskapa arbetstillfällen i det funktionsblandade samhället. Det ger kortare pendlingsavstånd och större möjlighet att arbetspendla till fots eller med cykel. Arbetsplatsernas lokalisering och påverkan på resandet saknas i förslag till trafikstrategi för Danderyd.

Täby centrum-Arninge är en utpekad regional stadskärna i RUFSS 2050, och den ska utvecklas till en tät, funktionsblandad och sammanhållen stadskärna. I den fördjupade översiktsplanen som var på samråd hösten 2017, är inriktningen att stadskärnan ska utvecklas med 15 000 arbetstillfällen. Det innebär att fler kommer att vilja arbetspendla till Täby jämfört med idag och det kommer att påverka resmönstret. Att förverkliga visionen om den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge kommer till nytta för Danderyds kommun, eftersom det ger Danderyds kommun tillgång och närhet till arbetstillfällen, kultur och service. Täby kommun beskriver hur den regionala stadskärnan ska utvecklas i fördjupad översiktsplan för Täby stadskärna, www.taby.se/2050. I takt med utvecklingen av Täby och Danderyd är det därför viktigt att förbättra förutsättningarna att gå-, cykla och resa med kollektivtrafiken mellan kommunerna. Det finns behov av ett djupare samarbete och erfarenhetsutbyte mellan kommunerna. Ett exempel är kollektivtrafikstråket Täbyvägen-Enebybergsvägen där Täby har identifierat framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken och där ett samarbete mellan kommunerna är under uppstart. Ett annat exempel är cykelstråket längs Djursholmsvägen-Näsbyvägen.

Det är också viktigt att biltrafiken kan komma fram på ett sätt som minskar istället för att öka köer genom stillastående kollektivtrafik, nyttotrafik och personbilstrafik på vissa håll i Danderyds kommun. Ur såväl ett näringslivs- som serviceperspektiv är framkomligheten central.

Trafikstrategin innehåller en indikator gällande parkering som syftar till att mäta andel nybyggnation där kommunen fört diskussion om flexibla parkeringstal. Denna indikator skulle kunna bli mer ännu mer konkret och mäta exempelvis nybyggnation där flexibla parkeringstal har använts. Det skulle ge en tydligare bild av hur utvecklingen faktiskt går.

I bristanalysen beskrivs utmaningarna i Danderyd och att många bilresor är under 5 km. En strategi för att minska de korta bilresorna är att arbeta aktivt med parkering, och det skulle exempelvis kunna vara en strategi. Infartsparkering är en regional fråga och där behövs vidare samverkan mellan Täby kommun och Danderyds kommun och övriga kommuner inom Stockholm Nordostsamarbetet.

Att både Danderyds kommun och Täby kommun har en god regional tillgänglighet är viktigt för kommunernas attraktivitet, utveckling och för företagets investeringsvilja. Infrastruktur och trafik av god standard är viktigt för den regionala tillgängligheten. Utveckling av infrastruktur är en regional fråga där det krävs en gemensam målbild och samverkan. Regional utvecklingsplan för Stockholms län, RUFSS 2050, kan fungera som en god plattform för dessa frågor. Regionala aktörer behöver ta sitt ansvar i att förverkliga den rumsliga strukturen och den infrastruktur som planen anger. Täby kommun önskar fortsatt samverkan med Danderyds kommun kring frågor kring att förbättra den regionala tillgängligheten, både inom Stockholm Nordostsamarbetet men också mellan Danderyd och Täby i de mellankommunala frågorna. Täby kommun kommer under hösten 2018 att

påbörja arbetet med en framkomlighetsstrategi och en ny översiktsplan. Täby kommun önskar fortsatt samverkan och erfarenhetsutbyte i detta arbete.

Övriga synpunkter

- Sid 10 angående kvadratmeter vägyta per invånare. Att Sverige har hög andel vägyta per invånare beror också på att det är ett avlångt land med befolkad landsbygd.
- Sid 12: Ändra konsekvenser till effekter: ”En högre andel som reser hållbart leder till många positiva effekter i form av...”
- Sid 13, andra stycket första meningen: menas verkligen transportsystemet? Eller transportarbetet?

Kommentar

Danderyd kommun har beaktat synpunkterna och har efter samrådstiden arbetat vidare med målformuleringen och formuleringen av texter. Flera av punkterna kommer att omhändertas i de kommande skedena, exempelvis i arbetet med cykelplan, parkeringsstrategi.

YTTRANDE- KOMMUNENS NÄMNDER

SOCIALNÄMND

Remissvar - Trafikstrategi

Ärende

Tekniska nämnden har reviderat trafikstrategin för Danderyds kommun och skickat ut förslaget på remiss till socialnämnden för synpunkter.

Socialnämnden är positiv till den reviderade trafikstrategin men vill lyfta fram vikten av att i ett tidigt skede få in äldre och funktionsnedsattas perspektiv och förutsättningar i framtagandet av strategier som berör målgruppen. Deras behov har på så sätt bättre förutsättningar att utredas/behandlas så att behoven av tex. snöröjning, närtrafik och tillgänglighet till service, bostäder osv kan tillgodoses på bästa sätt.

Socialkontorets förslag till beslut

Socialnämnden beslutar att godkänna tjänsteutlåtande SN 2018/0106 daterat 2018-08-24 och överlämna det till Tekniska nämnden som svar på remiss TN 2016/0233 § 37 angående revidering av trafikstrategi.

Socialnämnden vill lyfta fram vikten av att i ett tidigt skede få in äldre och funktionsnedsattas perspektiv och förutsättningar i framtagandet av strategier som berör målgruppen. Deras behov har på så sätt bättre förutsättningar att utredas/behandlas så att behoven av tex. snöröjning, närtrafik och tillgänglighet till service, bostäder osv kan tillgodoses på bästa sätt. Danderyd

har ett antal platser där gång och cykelbanor korsas. Gångtrafikanternas situation vid dessa korsningar måste ses över så att olyckor förhindras.

Kommentar

Danderyd kommun har beaktat synpunkterna. Flera av punkterna kommer att omhändertas i de

kommande skedena, exempelvis i arbetet med handlingsplaner och program. Trafikstrategin har kompletterats och beskriver nu trafik utifrån äldre och funktionsnedsattas perspektiv.

BYGGNADNÄMNDEN

BN 2018-000742

Ärendet

Ett förslag till trafikstrategi för Danderyds kommun har skickats på remiss till byggnadsnämnden. Synpunkter på förslaget ska vara tekniska kontoret tillhanda senast den 30 september 2018.

Förslaget till trafikstrategi beskriver Danderyds kommuns inriktning i arbetet med trafikfrågor. Den innehåller en framtidsbild, utmaningar och mål för vad kommunen vill uppnå och ett antal strategier som visar vad kommunen behöver fokusera på.

Bygglovavdelningen har granskat planen och konstaterar att genomförande av trafikstrategin kan ge förutsättningar till förbättrad miljö och till god hälsa.

Det föreliggande förslaget ger en inriktning till att minska transportarbetet, ändrat bilberoendet och samtidigt främjar hållbara alternativ som gång, cykel och kollektivtrafik.

Trafikstrategin är dock ett politiskt ställningstagande som kan komma att påverka kommuninvånarnas valmöjlighet i framtiden.

Miljö- och stadsbyggnadskontorets förslag till beslut

Byggnadsnämnden beslutar överlämna tjänsteutlåtandet daterat 2018-09-18 med dnr BN 2018-000742 som svar på remissen.

Miljö- och stadsbyggnadskontorets synpunkter

Förslaget till trafikstrategi beskriver Danderyds kommuns inriktning i arbetet med trafikfrågor. Den innehåller en framtidsbild, utmaningar och mål för vad kommunen bör uppnå och ett antal strategier som visar vad kommunen behöver fokusera på. Trafikstrategin saknar dock konkreta åtgärder vilka föreslås tas fram i en handlingsplan i det fortsatta arbetet.

Trafikstrategi för Danderyds kommun 2010 – 2020:

Den befintliga trafikstrategin som antogs 2010 innefattar resultatmål. Det borde finnas en utvärdering och uppföljning av trafikstrategin från 2010 som borde ligga till grund för en uppdatering av trafikstrategin för 2018–2040.

Den framtidsbild som anges i den nya trafikstrategin är gång, cykel och kollektivtrafik som naturliga valet för de som bor, arbetar eller vistas i Danderyd. Detta utgör tillsammans med effektiva leveranser och en miljöanpassad biltrafik grunden i Danderyds hållbara transportsystem. Bilinnehavet är relativt högt i Danderyds kommun. Det finns inget underlag som visar att bilägandet kommer att minska i framtiden. Den medvetenhet som idag finns i samhället vad gäller miljöfrågor har bidragit till bättre miljövänliga produkter och varor, bl.a. miljövänliga bilar, vilket innebär att medborgarna i framtiden i större utsträckning kan komma att använda miljövänliga bilar. Därför är det viktigt att vid framtagande av trafiknormen hänsyn även tas till fortsatt bilägande. Det bör också uppmärksammas att infartsparkeringen inte minskar biltrafiken inom kommunen. Däremot bidrar den till minskat bilåkande regionalt.

För att minska biltrafiken i kommunen är det viktigt, såsom anges i trafikstrategin, att skapa en funktionsblandad bebyggelse när det byggs nytt. Det behövs en genomtänkt översiktsplanering med förslag på lokaliseringar och en blandning av ny bebyggelse nära till service, fritidsaktiviteter och attraktiv kollektivtrafik.

För att öka den totala andelen resor med hållbara färdmedel, dvs. gång, cykel och kollektivtrafik, krävs en god framkomlighet för buss- och cykeltrafiken och för att bidra till en mer attraktiv kollektivtrafik och ökad tillgänglighet för resenärerna.

Kommentar

Danderyd kommun har beaktat synpunkterna. Flera av punkterna kommer att omhändertas i de kommande skedena, exempelvis i arbetet med gång- och cykelplaner och parkeringsstrategi. I det kommande arbetet kommer ett system att tas fram för att följa upp och utvärdera målen.

MILJÖ- OCH HJÄLSOSKYDDSNÄMNDEN

MHN2018-408

Ärende

Ett förslag till trafikstrategi för Danderyds kommun har skickats på remiss till miljö- och hälsoskyddsnämnden. Synpunkter på förslaget ska vara tekniska kontoret tillhanda senast den 30 september 2018.

Förslaget till trafikstrategi beskriver Danderyds kommuns inriktning i arbetet med trafikfrågor. Den innehåller en framtidsbild, utmaningar och mål för vad kommunen vill uppnå och ett antal strategier som visar vad kommunen behöver fokusera på.

Miljöavdelningen har granskat planen ur miljö- och hälsoskyddssynpunkt och konstaterar att genomförande av trafikstrategin sannolikt ger förutsättningar till förbättrad miljö och till god hälsa. Framtaget förslag är väl genomarbetat och ger en tydlig inriktning som sammanvägt ger förutsättningar till att minska transportarbetet, bilberoendet och samtidigt främjar hållbara alternativ som gång, cykel och kollektivtrafik samt ett mer jämlikt transportsystem.

Miljö- och stadsbyggnadskontorets förslag till beslut

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att tillstyrka förslaget till trafikstrategi för Danderyds kommun.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att godkänna kontorets tjänsteutlåtande, daterat 2018-08-20, med diarienummer 2018-408, som ett underlag för det fortsatta arbetet.

Bakgrund

Ett förslag till reviderad trafikstrategi för Danderyds kommun har skickats på remiss till miljö- och hälsoskyddsnämnden. Nu gällande trafikstrategi antogs av kommunfullmäktige 2010-09-27 §105.

Vid en aktualitetsprövning så identifierades att många resultatmål och åtgärder var genomförda samt att det finns behov av att utöka trafikstrategins omfattning för att möta upp pågående och framtida bostadsbyggande och den negativa påverkan som godstrafiken har på miljön.

En arbetsgrupp av tjänstepersoner inom trafik- och översiktsplanering med stöd av trafikplaneringskonsulter har arbetat fram ett förslag till reviderad trafikstrategi. Arbetet har fortlöpande stämts av med en referensgrupp bestående av kompetenser från såväl tekniska kontoret som plan- och exploateringsavdelningen och miljö- och stadsbyggnadskontoret.

Miljö- och stadsbyggnadskontorets utredning

Förslaget till trafikstrategi beskriver Danderyds kommuns inriktning i arbetet med trafikfrågor. Den innehåller en framtidsbild, utmaningar och mål för vad kommunen vill uppnå och ett antal strategier som visar vad kommunen behöver fokusera på. Trafikstrategin saknar konkreta åtgärder vilka föreslås tas fram i en handlingsplan i det fortsatta arbetet.

Kontoret har granskat planen ur miljö- och hälsoskyddssynpunkt och konstaterar att genomförande av trafikstrategin sannolikt ger förbättrad miljö och förutsättningar till god hälsa genom minskat buller och förbättrad luftkvalitet.

Framtaget förslag är väl genomarbetat och ger en tydlig inriktning som sammanvägt ger förutsättningar till att minska transportarbetet, bilberoendet och samtidigt främjar hållbara alternativ som gång, cykel och kollektivtrafik samt ett mer jämlikt transportsystem.

Nedan följer kommentarer och förslag till förbättringsåtgärder som kan tas med i det fortsatta arbetet.

Efter förordet vore det klagörande med en sammanfattning kring det viktigaste som förs fram i trafikstrategin.

Under 1.1. *Trafikstrategins roll i planeringen*, förordas att strategins juridiska status tydliggörs. Figur 1 – 1 som visar hur trafikstrategin förhåller sig till andra styrdokument är något svårtolkad och föreslås att omarbetas.

Under 1.2. *Trafikstrategins koppling till andra mål* förordas att det nationella målet om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 nämns under rubriken *Nationella mål*. Under avsnittet *Lokala mål* återfinns lokala mål och styrdokument. Kontoret föreslår att dessa läggs i hierarkisk ordning för att förbättra tydligheten.

Under 4. *Resultatmål*, finns ett resultatmål som lyder *Andel kommunägda och leasade bilar som är klassade som fossilbränsleoberoende* med en indikator som anger *Utgångsläge 91 %*. Definitionen av *fossilbränsleoberoende* som återfinns i fotnoten är kopplat till miljöbilsdefinition vid inköpstillfället. Miljöavdelningen föreslår att indikatorn istället utgår från 2030-sekretariatets definition av fossilbränsleoberoende fordon. Detta för att jämförelse av indikatorn över tid ska bli relevant.

Under 5.2. *Öka andelen som går, cyklar och åker kollektivt* föreslår kontoret att även låncyklar nämns som ett förslag till åtgärd i avsnittet kring *Cykeltrafik*.

I avsnittet om *utvecklad regional tillgänglighet med kollektivtrafiken* föreslås att texten om pendelbåtsutredning uppdateras, detta eftersom det nyligen har tagits beslut om att pendelbåtslinjetrafiken ska utökas och kommer bland annat att trafikera Djursholm och Tranholmen från den 1 januari 2020.

Under 5.3. *Minska transportsystemets negativa påverkan på hälsa, miljö och klimat* nämns bland annat att när ny väginfrastruktur och parkering anläggs bör det anpassas för en hållbar dagvattenhantering. Här kan det vara lämpligt att även nämna att genomsläppligt material bör användas där det är möjligt, exempelvis vid parkeringsplatser.

I bilaga 1. *Nulägesbeskrivning* under *Miljöpåverkan* återfinns en uppgift om växthusgasutsläpp från år 2013. Denna uppgift kan med fördel uppdateras med nyare uppgifter.

I bilaga 1. Nulägesbeskrivning under Hälsa beskrivs hälsofördelar med aktiv mobilitet såsom gång, cykel och kollektivtrafik. Dock saknas uppgifter av den negativa hälsopåverkan som fordonstrafik medför i form av förorenad luft och bullerpåverkan. Kontoret förordar att information om detta lyfts in här.

Kommentar

Danderyd kommun har beaktat synpunkterna och har efter samrådstiden arbetat vidare med formuleringen av mål och texter. För att följa upp och utvärdera målen och indikatorer, kommer handlingsplaner och åtgärdsprogram att tas fram i det kommande arbetet.

UTBILDNINGSNÄMNDEN

UN 2018/0478

Bildnings- och omsorgsförvaltningen har inte några synpunkter på de genomförda justeringarna i förslag till trafikstrategi för Danderyds kommun 2018-2040.

Trafikstrategin har ett fortsatt alltför stort fokus på cyklister. Barnen och eleverna i Danderyds förskolor och skolor cyklar oftast först från 12 års ålder. Barn och elever i yngre åldrar åker ofta bil till förskolor och skolor av säkerhetsskäl. För skolbarnen blir biltrafiken runt skolorna en ond cirkel där allt fler är tveksamma till att skicka sina barn gående eller cyklandes till skolan och istället skjutsar dem. Det är viktigt att uppmuntra barn att självständigt kunna ta sig till skola och aktiviteter. För detta krävs åtgärder så att miljön känns trygg och säker.

Vi vill därmed se betydligt tydligare skrivningar av hur man kan skapa säkrare skolvägar för gång och samtidigt säkrare av- och påstigningsplatser för dem som måste skjutsa sina barn i bil till förskolor och skolor.

Det kraftigt ökade användandet av mopedbilar av elever från årskurs 9 ställer nya krav på arbetet med trafiksäkerheten, vilket också bör belysas.

Vi anser att perioden fram till 2040 är alltför lång, i synnerhet eftersom automatisering, digitalisering och elektrifiering förväntas ändra transportsystemet avsevärt. Trafikstrategin för också fram ett nytt trafikslag, godstrafik, vilket är felvisande; mer korrekt är gods- och persontransporter.

Kommentar

Danderyd kommun har beaktat synpunkterna och har efter samrådstiden arbetat vidare med formuleringen av mål och texter. I det fortsatta säkraskolvägars arbetet kommer kommunen att ta hänsyn till att säkra gång och cykelvägar för elever från förskolor till högstudier – och gymnasieskolor. Flera av punkterna kommer att omhändertas i de kommande skedena, exempelvis i arbetet med gångplan, cykelplan, hastighetsplan och parkeringsstrategi.

KULTUR- OCH FRITIDSNÄMNDEN

KFN 2018/0084

Bildnings- och omsorgsförvaltningens utredning

Danderyds kommun har ett gemensamt Miljöprogram med 5 prioriterade områden.

- Frisk luft
- Friskt vatten
- Biologisk mångfald
- God bebyggd miljö

- Giftfri miljö

Vi ska verka för en god, giftfri och hälsosam miljö samt arbeta långsiktigt. Där det finns behov ska en handlingsplan upprättas och uppföljning ske.

Kultur- och fritidsnämnden ska verka för en hållbar utveckling av planarbetet samt minska klimatpåverkan som stor del består av förbränning av fossila bränslen. Kommunen strävar efter att bli fossilfria.

En stor del av det arbetet förutsätter att vi minskar bilanvändandet i kommunen och uppmuntrar till att invånarna använder cykel eller elfordon. Detta ställer krav på utbyggnad av cykelvägnätet i kommunen samt iordningställa väderskyddade cykelparkeringar vid våra anläggningar.

Installation av laddstolpar samt informera om att samåka till träning, match eller andra evenemang. Se över och inventera antalet parkeringar på våra anläggningar.

Bildnings- och omsorgsförvaltningens yttrande

Förvaltningen har tagit fram och överlämnat ett förslag på program till tekniska kontoret om att uppföra väderskyddade cykelparkeringar vid kommunens större idrottsanläggningar. Vi kommer även att informera vid våra anläggningsråd om just samåkning och att ta cykeln. Den primära målgruppen vi har är barn och ungdomar som med fördel kan använda cykel som fortskaffningsmedel. Många aktiva i föreningarna bor i närområdet och behöver inte använda bilen.

Befolkningen i Stockholms regionen ökar snabbt och det finns planer på fler bostäder även i Danderyd. Detta ställer höga krav på effektiva trafiklösningar och vi ser över trafikflöden till idrottsplatserna. I ett första steg ämnar vi informera om att inte ta bilen om det inte är nödvändigt. Vi är emellertid väl medvetna om att på grund av trafiksäkerhetsrisker och vårt vinterklimat, så måste vi även förbättra väg och parkeringsmöjligheter för biltrafiken.

Andra förslag:

- På- och avstignings zoner vid idrottsanläggningar.
- Se över och utveckla trafikflöden till idrottsplatserna.
- Farthinder för att sänka hastigheten som påverkar buller och vibrationer till närliggande fastigheter.
- Iordningställa cykelparkeringar.
- Samverka med Tekniska kontoret angående cykelvägnätet.
- På sikt anlägga fler spontanidrottsanläggningar i närområden (lokalt) för att på så sätt minska transporter och främja rekreation i närområdet.

Kommentar

Danderyd kommun har beaktat synpunkterna och har efter samråd tiden arbetat vidare med formuleringen av mål och texter. Flera av punkterna kommer att omhändertas i de kommande skedena, exempelvis i arbetet med översiktsplan, gångplan, cykelplan, hastighetsplan och parkeringsstrategi.

Remiss - trafikstrategi

Ärende

Fastighetsnämnden har från Tekniska nämnden fått på remiss att yttra sig över reviderad Trafikstrategi 2018-05-30 beslutat att skicka tjänsteutlåtande daterat 2018-10-12 med diarienummer FN 2018/0257 till tekniska nämnden som svar på remiss.

Tekniska kontorets yttrande

Förslaget till ny trafikstrategi syftar, liksom gällande trafikstrategi, till att skapa ett hållbart transportsystem i Danderyds kommun. Förslaget omfattar bland annat relevanta resultatmål samt övergripande strategiska inriktningar för hur dessa ska nås. Tekniska kontoret, fastighetsavdelningen bedömer att förslaget till trafikstrategi på ett övergripande plan anger en tydlig riktning för utvecklingen av kommunens transportsystem och har därmed ingenting att erinra.

Tekniska kontoret, fastighetsavdelningen vill dock särskilt understryka vikten av att trafikstrategin efter antagande kompletteras med väl förankrade handlingsplaner, däribland en gångplan, vilka mer i detalj redogör för behov och konkreta åtgärder inom transportplaneringen. Det är bland annat av stor vikt att barn och unga som dagligen går, cyklar eller åker kollektivt till och från skolan kan göra detta så effektivt, säkert och tryggt som möjligt. En god trafikmiljö inom och i anslutning till kommunens skolområden är också en förutsättning för att många föräldrar ska känna den trygghet som krävs för att kunna låta barnen ta sig själva till skolan.

En annan viktig trafikantgrupp är kommunens pensionärer. I anslutning till kommunens pensionärsbostäder såsom Enebybergsområdet och Kevinge bostäder är tillgängligheten av stor vikt. Tekniska kontoret, fastighetsavdelningen, vill trygga gångbanor, tillgång till handikapparkeringar samt närhet till tillgänglighetsanpassad kollektivtrafik, prioriteras i fortsatt arbete med handlingsplaner.

Att kommunen även fortsättningsvis satsar resurser på att förbättra förutsättningar för oskyddade trafikanter är därmed en viktig del i arbetet med att nå föreslagna mål.

Fastighetsnämndens beslut

Fastighetsnämnden beslutar att överlämna tjänsteutlåtande daterat 2018-10-12 med diarienummer FN 2018/0257 till tekniska nämnden som svar på remissen.

I tillägg till detta vill fastighetsnämnden framföra följande:

Den kommunala organisationen med politiker och tjänstemän i Danderyds kommun har som uppgift att tjäna medborgarna så att de kan ha förutsättningar för ett så bra liv som möjligt. Danderyd möter invånarnas behov genom hela livet.

En trafikstrategi för kommunen måste med nödvändighet omfatta kommunens alla medborgare och kanske särskilt de svagare grupperna av unga och äldre som saknar förmågan att ta sig fram på egen hand.

Fastighetsnämndens ansvarområde omfattar bland annat skolor, förskolor, vård- och omsorgsboenden samt pensionärsbostäder. Bland medborgarna som utnyttjar dessa finns barnen och deras skolvägar väl beskrivna. Dock saknas en beskrivning av de konflikter som uppstår mellan gående och cyklister. Situationen för de äldre och hur dessa ska ta sig fram saknas i trafikstrategin. Den uppvisar därför en uppseendeväckande brist på förståelse för livsvillkoren för en tredjedel av kommunens invånare.

I Danderyds vidsträckta trädgårdsstad saknas möjlighet att dra fram spårbundet kollektivtrafik på gångavstånd från varje bostad. Bilen kommer att under överskådlig framtid att vara det främsta fortskaffningsmedlet i kommunen. Bilens miljöbelastning kommer genom tekniska framsteg successivt att minska.

Expedieras
Tekniska nämnden

Kommentar

Danderyd kommun har beaktat synpunkterna och har efter samrådstiden arbetat vidare med formuleringen av mål. Flera av punkterna kommer att omhändertas i de kommande skedena, exempelvis i arbetet med gångplan, cykelplan och riktlinje för tillgänglighet på allmänna platser och områden för andra anläggningar. I det fortsatta säkraskolvägars arbetet kommer kommunen att ta hänsyn till att säkra gång och cykelvägar för skolelever. I det kommande parkeringsstrategiarbetet, som är mer kopplad till den lokala verkligheten, kommer kommunen att ta dessa synpunkter i beaktande.

PRODUKTIONSUTSKOTTET



Sammanträdesprotokoll

7 (12)

Sammanträdesdatum

2018-09-13

§ 28

PU 2018/128

Remissvar - Revidering av trafikstrategi för Danderyds kommun

Ärende

Tekniska nämnden har skickat Revidering av Trafikstrategi för Danderyds kommun 2018-2040 på remiss till produktionsutskottet och övriga nämnder.

Danderyds gällande trafikstrategi är ett viktigt övergripande inriktningsdokument för kommunens långsiktiga transportplanering. Trafikstrategin anger tydliga resultatmål och åtgärder och många av dessa är idag genomförda med goda resultat för trafikområdet. Nu gällande trafikstrategi antogs av kommunfullmäktige 2010. Vid en aktualitetsprövning av den så identifierades ett behov av att utöka trafikstrategins omfattning för att bl.a. bättre möta upp Danderyds pågående och framtida bostadsbyggande och den negativa påverkan som godstrafiken har på miljön.

Arbetet påbörjades under hösten 2016 med en workshop där såväl kommunens politiker och tjänstemän som grannkommuner och berörda myndigheter deltog. En webbdialog genomfördes även med allmänheten som resulterade i mer än 500 enkätsvar om allmänhetens syn på kommunens transportsystem nu och i framtiden.

Tekniska kontoret har genom en arbetsgrupp av tjänstemän inom trafik- och översiktsplanering med stöd av trafikplaneringskonsulter arbetat fram ett förslag till reviderad Trafikstrategi. Arbetet har fortlöpande stämts av med en referensgrupp bestående av kompetenser från såväl tekniska kontoret som plan- och exploateringsavdelningen och miljö- och stadsbyggnadskontoret.

Yrkanden

Lovisa Eriksson (C) yrkar att följande läggs till i Produktionsutskottets yttrande:

Vid byggnation av äldreboenden, skolor, förskolor och annan kommunal service måste parkeringsplatser som räcker till anläggas. Generellt sett kommer bilen som transportmedel inte att få minskad betydelse, och detta måste beaktas vid all ny- och ombyggnation.

Ordförande Olle Reichenberg (M) biträder Lovisa Erikssons tilläggsyrkande.

Produktionsutskottets beslut

Produktionsutskottet beslutar att godkänna förvaltningens yttrande med följande tillägg: Vid byggnation av äldreboenden, skolor, förskolor och annan kommunal service måste parkeringsplatser som räcker till anläggas. Generellt sett kommer bilen som transportmedel inte att få minskad betydelse och detta måste beaktas vid all ny- och ombyggnation.

Exp. Tekniska kontoret

Kommentar

Danderyd kommun har beaktat synpunkterna och tar tacksamt emot reflektionerna och kommer att arbeta vidare med förslagen i den fortsatta planeringen. I det fortsatta säkraskolvägars arbetet kommer kommunen att ta hänsyn till att säkra gång och cykelvägar för elever från förskolor till högstudier – och gymnasieskolor. I det kommande parkeringsstrategiarbetet, som är mer kopplad till den lokala verkligheten, kommer kommunen att ta dessa synpunkter i beaktande.

YTTRANDE- POLITISKA PARTIER**MILJÖPARTIET DE GRÖNA DANDERYD.**

En bra analys och genomgång av trafiksituationen i Danderyd och ett bra förslag att införa ”trafikbokslut”.

Strategin betonar vikten av att kompletteras med handlingsplaner som tydliggör åtgärder, ansvarig för åtgärder samt när åtgärden ska vara klar. Utan dessa handlingsplaner blir strategin helt verkningslös. Ett beslut om strategin i KF behöver samtidigt åtföljas av uppdrag att ta fram handlingsplaner.

En stor brist i förslaget till trafikstrategi är att Parisavtalet, FN klimatkonferens december 2015, inte nämns och inte utgör ett underlag för lokala målsättningar. Parisavtalets med 2 respektive 1,5 graders målen behöver omsättas i en lokal handlingsplan för Danderyd att uppnå. Med tanke på att transporter och särskilt de med personbil utgör den i särklass största andelen av utsläpp av växthusgaser i Danderyd så är procentalen i målen för år 2020 och 2030 i avsnitt 4 alldeles för blygsamma. Ambitionsmålen behöver ökas betydligt för att klimatmålen ska uppnås, minst 10 % bättre för år 2030 än vad som nu angetts.

Indikatorer finns under två olika avsnitt, dels under 3.2 och dels under 6.2 vilket blir något otydligt om de senare i 6.2 ersätter de i 3.2. Bra om alla finns samlade.

Trafiksäkerheten behöver ingå i indikatorerna, speciellt när det gäller olyckor för gång- och cykeltrafik. Komplettera avsnitt 6.2 med nr 14 ”antal omkomna i trafiken i Danderyd” (målet är noll) samt nr 15 ”antalet skadade gång- och cykeltrafikanter” (målet är att dessa ska minska).

Kommunen har kommit långt när det gäller de egna fordonen men den största andelen av ”kommunens” transportarbete sker förmodligen med upphandlade tjänster och då inte bara varuleveranser till och från kommunen. Krav, målsättningar och uppföljning bör finnas i strategin och åtgärder i handlingsplaner på att kommunens entreprenörer använder miljövänliga fordon, detta kan regleras med skarpa krav i upphandlingar.

I avsnitt 5.3 behandlas påverkan på hälsa, miljö och klimat. Vägarnas betydelse för sk barriäreffekter behöver tydliggöras mer, hur dessa påverkar djurs och växters utbredningsområde samt vad som kan göras för att minska effekten av dessa barriärer.

Ett av Danderyds största bekymmer är trafiken på E18, detta framgår ingenstans i strategin. Även om det är en statlig väg så påverkas kommunens lokala trafik tex genom det stora antal bilar som infartsparkerar på vägarna.

Cykelpendlingen som alternativ för jobbresor är bra för hälsa, miljö och ekonomi men då krävs bra cykelleder. Danderyd har kommit långt på den vägen med regionala cykelstråken, tyvärr verkar det ha stött på patrull söderut mot Stockholm city. Men det kan säkert ändra sig och under tiden kan vi planera för förbättringar som ökad säkerhet, inte minst vid Mörby centrum men även för övriga delar av stråken. Idag går cykelstråken längs med den bullriga motorvägen vilket inte är bra. Fundamenten till den gamla järnvägsbron till Solna kan kanske användas till en cykel och gångbro. Lite mer nytänkande inom transportområdet hade varit bra, tex linbana över Edsviken och båttransporter.

Möjligheterna att stimulera till samåkning nämns kort under avsnittet om Mobility Managment, det hade varit bra att utveckla den möjligheten lite mer likaså visioner om ändrade levnadsmönster i framtiden då behovet av vägar för privatresor kanske minskar.

Kommentar

Danderyd kommun tar tacksamt emot reflektionerna och har efter samrådtiden arbetat vidare med formuleringen av mål och texter. Flera av punkterna kommer att omhändertas i de kommande skedena, exempelvis i arbetet med översiktsplan, cykelplan och miljö-och klimatprogram.

YTTRANDE- INTRESSEORGANISATIONER

DANDERYD PRO- AVDELNING

Web-enkäten

Den webenkät som genomförts på kommunens hemsida och som endast fått 539 svar indikerar, enligt vår åsikt, att detta medium inte ger en särskilt bra bild av medborgarnas åsikter. Då endast ca 1,7 % av kommuninnevånarna svarat och av dessa utgjordes åldersgruppen 65+ ca 8%, alltså bara drygt 40 personer i den gruppen svarade! Detta kan bero på flera olika faktorer t ex att man inte vetat om att enkäten genomförs eller att man inte har tillgång till app eller web-sidan, vilket gäller många äldre som antingen inte behärskar ny teknik eller inte har råd att ha dator eller mobiltelefon av nyare slag. Att det skulle bero på ointresse för trafikfrågorna är mindre troligt enligt vår uppfattning. Att ur detta resultat dra några slutsatser alls finner vi nästintill omöjligt. En ny enkät där man når ut till *alla* kommuninnevånare föreslås därför.

Kollektivtrafik

Att många väljer bort kollektivtrafik inom kommunen (och därmed även från bostaden och till närmaste T-bana/tåg/busstation) som nämns på sid 39 beroende på glesa turer med långa restider som följd är inte förvånande. Även omstigning (med ny, och ibland, lång väntetid) till den andra av de två busslinjerna inom kommunen (601 och 602) gör att många väljer bil om sådan finns. Tätare turer med bättre samordning är önskvärt, samt utökad service med närtrafiklinjer i *alla* kommundelar. Många områden har branta backar (på vintern hala) och/eller trappor för att man ska kunna ta sig till närmaste busshållplats.

Transporter

Att transportsystemet ska vara jämställt är ett självklart mål, men i dokumentet *redovisas* huvudsakligen vuxna, friska, yrkesverksamma personers behov. Mer sällan barns och *nästan inte alls äldres och handikappades behov av förbättringar och eller förändringar*. Detta svarar illa mot visionen att *Danderyd möter invånarnas behov genom hela livet*. Det är gott och väl att skapa attraktiva gång- och cykelstråk samt ändamålsenlig kollektivtrafik.

Vi anser att det är viktigt att aktivt arbeta för en attitydförändring hos den enskilde så att man upplever det icke lönsamt, varken tids- eller kostnadsmissigt, att välja biltransport i första hand. Arbetet med en sådan attitydförändring bör i första hand riktas mot vuxna män och kvinnor i arbetsför ålder. Denna grupp svarar uppenbarligen för merparten av de korta bilresorna till befintliga infartsparkeringar avsedda för oss Danderydsbor. Den pensionär som behöver använda infartsparkeringarna under dagtid måste i så fall söka parkering där före kl 7 på vardagar. Den som inte hittar plats på infartsparkeringarna och som är beroende av att ta sig dit med bil efter 7-8-tiden tvingas kanske därför att ta bilen hela vägen till resmålet, alternativt betala för parkeringen.

Vi vill också att kommunen planerar för en utökad båttransportservice för det ökande antalet fastboende på Tranholmen.

Trygghet och säkerhet

En viktig aspekt i sammanhanget är behovet av säkrare och bättre belysta vägar, framförallt på gång- och cykelstråk. Ett exempel är den mycket dåligt upplysta gång- och cykelbana längs delar av Mörbygårdsvägen där även täta buskage och partier med tät sly upp mot Mörbylund gör det otruggt att gå till och från T-banan och bussterminalen. De gatlampor som finns är höga och placerade närmast motorvägen, dvs med flera bil- och busskörvägar mellan lamporna och gångbanan. Den ligger därför i halvmörker.

En seriös inventering och uppmätning behövs.

För att öka säkerheten vid övergångsställen bör ljus- och ljudsignaler sättas upp vid vissa känsliga ställen. Ett sådant är t ex övergångsstället korsningen Edsviksvägen/Golf-banevägen mot Mörby C där många äldre passerar på sin väg från Kevinge äldreboende. Ett annat sätt är betydligt fler bredare, lite upphöjda och skarpt målade partier liknande dem som redan finns vid vissa övergångsställen/cykelstråk.

En särskild handlingsplan för just äldres behov av säker gångtrafik vore önskvärt.

Avfallshantering

Vi instämmer i att möjligheten att sortera avfall måste förbättras. För att kollektivtrafiken ska kunna

användas i samband med detta krävs flera containerstationer nära hållplatser samt att återvinningsstationer för tidningar ställs upp vid alla fler-bostadshus. Att skapa möjlighet att lämna källsorterat avfall nära bostadsfastigheter bör inte inskränkas till enbart nyproducerade bostäder utan även möjliggöras närmare bostäderna i hela kommunen.

Även belysningen måste förbättras vid containerstationerna. T ex vid Vasavägen i Stocksund saknas belysning nästan helt. Där är det också svårt att stanna med bil utan att hindra trafiken (säkerhetsrisker i bäge fallen samt ökad risk för att felaktiga sopor dumpas i skydd av mörkret).

Parkering i nya P-huset i Mörby C

Nyligen togs det nya systemet för parkering i bruk och P-tiden är begränsad till 2 tim/dygn och fordon. Om man disponerar en bil/hushåll, som många äldre med bil gör, finns nästan ingen möjlighet för två personer att hinna uträtta flera ärenden som t ex läkarbesök, apoteksbesök, matinköp m m inom denna tid utan att använda bilen ytterligare en eller flera dagar. Vill man dessutom hinna besöka någon av de restauranger m m som planeras får man snabba på måltiden så att de 2 timmarna inte överskrids. P-sviften räknas därefter från första minuten. För oss pensionärer blir det ytterligare en kostnad i en redan mager budget. Om avsikten är att göra detta centrum i första hand för oss Danderydsbor bör kommunen snarast förhandla med fastighetsägaren om möjlighet till 4 timmars P-tid som i Täby C om man blir "medlem".

Kommentar

Danderyd kommun har beaktat synpunkterna och tar tacksamt emot reflektionerna och kommer att arbeta vidare med förslagen i den fortsatta planeringen. Flera av punkterna kommer att omhändertas i de kommande skedena, exempelvis i arbetet med gångplan, cykelplan och riktlinje för tillgänglighet på allmänna platser och områden för andra anläggningar. Kommunen kommer också arbeta kontinuerligt för att skaffa bättre förutsättningar för kollektivtrafik, samt förbättra tillgänglighet, trafiktrygghet och säkerhet. I det kommande parkeringsstrategiarbetet, som är mer kopplad till den lokala verkligheten, kommer kommunen att ta dessa synpunkter i beaktande.

VIKTOR RYDBERGS SAMSKOLAS FÖRÄLDRAFÖRENING

Viktor Rydbergs samskolas föräldraförening (VRSFF) har läst rubricerad utställningshandling och har med stort intresse tagit del av densamma.

Bakgrund

VRSFF arbetar för att "Engagerade föräldrar ger trygga barn". Vi är ett nätverk av föräldrar som verkar för våra ungdomars trygghet, trivsel och utveckling under sin tid på Viktor Rydbergs Samskola (VRS).

Denna granskning redovisar VRSFF svar på förslag för trafikstrategi för Danderyds Kommun 2018-2040. JVRSFF samtliga reflektioner och synpunkter bottenar i första hand i VRSFF erfarenheter från VRS.

Huvudsynpunkt:

VRSFF vill att Danderyds Kommun fokuserar på speciellt på säkra skolvägar och skolutgångars Trafikverket har uppdaterat sin nollvision i trafiken (under 2018) att den skall även gälla fotgängare och cyklister. Detta är bra för trafiksäkerheten. Finns den visionen även inom Danderyds Kommun?

VRSFF vill även att kommunen fokuserar ungdomars resor inom kommunen till och från fritidsaktiviteter.

Resvaneundersökningar

Har kommunen gjort resvaneundersökningar på skolor? Detta för att fånga hur kommunens unga medborgare tar sig till skolorna.

Öka andelen av resandet som sker med gång, cykel och kollektivtrafik (sid 12). VRSFF saknar fokus på målpunkter inom kommunen som skapar och genererar resor flera gånger om dagen dvs. högstadie – och gymnasieskolor (dessa skolor borde finnas under kategorin offentliga arbetsplatser)

Mobility Management (sid 17)

Här föreslår jag ett pilotprojekt på någon av kommunens högstadie – och gymnasieskolor. Högstadie- och gymnasieelever bör och kan själva ta sig till skolan.

Cykelparkering och cykelgarage (sid 20)

Här saknas skolor så som Danderyds gymnasium (ca 2 000 elever & lärare), Vasaskolan (ca 500 elever & lärare), VRS/VRG/Pavven (ca 1 200 elever & lärare) samt Djursholms IP för att nämna några som större målpunkter som har behov av nya cykelparkeringar av hög kvalitet.

Kommentar

Danderyd kommun har beaktat synpunkterna och tar tacksamt emot reflektionerna och kommer att arbeta vidare med förslagen i den fortsatta planeringen. I det fortsatta säkraskolvägars arbetet kommer kommunen att ta hänsyn till att säkra gång och cykelvägar till högstadier – och gymnasieskolor, samt cykelparkeringar vid ovanstående platser. Flera av punkterna kommer att omhändertas i de kommande skedena, exempelvis i arbetet med gångplan, cykelplan och resvaneundersökningar.

DANDERYDS VILLAÄGAREFÖRENING

Danderyds Villaägareförening har inte fått trafikstrategin på remiss men vill avge sitt yttrande efter att ha fått skälig tid att ta del av förslaget. I första hand vill vi påtala att informationen till medborgarna varit knapphändig och vi efterlyser mer transparens från kommunens sida. Det synes som om flera utredningar inte annonserats på kommunens officiella anslagstavla och undrar hur man kan ta del av aktuella utredningar. Det skall vara enkelt att ta del av kommunens verksamhet.

Vid en första anblick av den 46-sidiga utredningen synes den vara en väl genomförd ”trebetygsuppsats”. Vi saknar dock en konkret koppling till den lokala verkligheten. Danderyd är idag hårt drabbad av en omfattande genomfartstrafik, inte bara på de stora genomfartslederna E18, Edsbergsvägen och Roslagsbanan. Genomfartstrafiken sipprar igenom hela kommunen och man kan undra hur en omfattande exploatering av Nordostkommunerna kommer att påverka trafiken i våra villaområden. Kommer det överhuvudtaget att fungera.

Likaså tycks man utgå ifrån en omfattande utbyggnad av själva kommunen, något som Danderydsborna kraftigt avvisat i höstens val. Premisserna för trafikstrategin synes därför

förändrad. I stället för att planera för den täta staden borde man fråga sig hur man kan bevara villastadens trygghet i en växande storstadsmiljö.

I avvaktan på en mer genomgående analys kan några specifika frågor resas:

Målet bör i första hand vara att ge plats åt människorna ovan jord medan infrastrukturen läggs under jord. Gångtunnlar bör undvikas. Risk finns att människor ändå väljer att röra sig ovan jord och gena över trafikfarliga vägar och järnvägar.

Arbeta för att tunnelbanan förlängs åtminstone till Roslags Näsby och planera för omstigning till Roslagsbanan där Roslagsbanan förgrenas mot Vallentuna resp. Österåker.

Att Vägverket förlägger E18 under jord

Att barriäreffekterna från Roslagsbanan minskas

I villastaden Danderyd har många tillgång till två bilar och så kommer det nog att bli. Även om man kan åka kollektivt till jobbet så behövs bilen för transporter inom kommunen – för att handla, för att åka till olika aktiviteter och för att umgås med vänner och bekanta. Kommunen är kuperad och cykling är inte alltid realistisk. Gång- och cykelvägar borde separeras, dagens cyklister kör ofta mycket fort. Och vem kontrollerar mopedernas avgassystem? De spyr avgaser som ingen bil skulle få göra.

Tacknämligt är att rapporten föreslår fastighetsnära sophämtning för att minska transporterna. Avskaffa producentansvaret för förpackningar och inför i stället fastighetsnära materialåtervinning exempelvis i fyrfackskärl såsom man har i Södra Sverige. Då slipper vi dessutom de skräpiga återvinningsstationerna!

Nedtecknat i all hast. Vi förbehåller oss rätten att inkomma med kompletteringar.

Vänliga hälsningar

Danderyds Villaägareförening/ Anita Enflo, ordförande

Skiljevägen 27

Kompletteringar till yttrande

Danderyds Villaägareförening har inte fått trafikstrategin på remiss, men lyckades ändå i all hast lämna in ett yttrande i tid. Efter fördjupade diskussioner vill vi komplettera tidigare skrivning med följande:

Den övergripande filosofin att stimulera miljöanpassat resande, till fots, cykel och kollektivt på bekostnad av bilåkande är positiv, men det är viktigt att undvika överdrifter, som inte har stöd i medborgarnas värderingar. Detta gäller i synnerhet åtgärder som bromsar bilanvändandet, där det behövs en fingertoppskänsla för vad Danderydsborna accepterar. Beträffande cyklandet finner vi en alltmer tudelad bild bland danderydsborna, vilket också klart indikerar att den inslagna vägen mot ökat cyklande måste drivas vidare med försiktighet och lyhördhet. I synnerhet gäller detta olycksriskerna. Som nämnts i vår tidigare skrivning måste fortsatt utbyggnad av cykelleder ske med separerade banor för gång- och cykeltrafik, till exempel genom en nivåskillnad.

Efter bilåkande utgör kollektivt åkande det vanligaste sättet att färdas på bland danderydsborna. Det skulle därför till exempel vara effektivare att öka det kollektiva åkandet med 50% än att öka cykelåkandet med samma procenttal. I det perspektivet är det kontra produktivt med den inställning till infartsparkeringar, som utredningen förespråkar. Utredningen motiverar sin negativa inställning till infartsparkeringar med att 97% av de som utnyttjar infartsparkeringarna har mindre än 900 meter till busshållplats eller spårstation. Detta innebär inte att dessa resenärer lika gärna kan åka kollektivt första biten. Det finns många skäl att man behöver ta bilen, t.ex. resor med kombinerade syften, såsom lämnande av barn på dagis och sedan direkt vidare till arbetet.

Det är Villaägareföreningens obevisade bedömning att en ökad tillgång på infartsparkeringar utgör den effektivaste åtgärden att styra mot mer miljö- och trängselanpassat resande.

Utan minsta motivering väljer utredningen att försöka begränsa specifikt de korta bilresorna. Ju längre man åker ju större blir belastningen på miljön. Korta bilresor har tidigare varit behäftade med ökade utsläpp från kallstarter. Sedan ett par decennier omfattar avgaskraven på bilar även kallstarter. De små resterande utsläppsproblemen med kallstarter åtgärdas lämpligtvis genom kampanjer för ökad användning av motorvärmare.

Villaägareföreningen anser därför att all biltrafik, oavsett längd, bör få samma utrymme i strategin. Sammanfattningsvis för bilresandet, så motsäger vi oss styrning genom begränsning av antalet parkeringsplatser, vill att fler skall beredas möjlighet till att välja kollektiva färdmedel genom utökning av systemet med infartsparkeringar och vill att strategin inte skall fokusera på resor av viss specifik längd. Däremot finns det många lokala önskemål om sänkt fart eller farthinder inne i våra villaområden. Här gäller det att lyssna på den lokala opinionen i vart område. I huvudsak är det bättre att styra genom att göra fossilfria alternativ attraktivare än att bromsa bilanvändandet. Med hänsyn till den allt mer splittrade attityden hos danderydsborna till styrmedlen mot ökat cyklande, så känns fördelningen mellan resultatmålen obalanserad. Cyklandets andel föreslås i utredningen öka med 122%, medan kollektivåkandets andel ”bara” öka med 26%.

Villaägareföreningen förespråkar en jämnare fördelning av målvärdena.

På sid 32 i utredningen står en intressant observation, som inte har inarbetats i strategiförslaget. Där står att cykeln primärt plockat resenärer från buss- och tågtrafiken. Satsningen på ökat cyklande är viktigt ur ett folkhälsoperspektiv, men förefaller således inte vara ett effektivt sätt att minska miljö- och trängselproblem. Detta stärker ytterligare Villaägareföreningens ansats att fokus bör balanseras bättre mellan ökat resande med cykel och kollektivt. Det stödjer också att fokus måste ligga på att locka bilförarna att åka kollektivt, vilket, enligt vår uppfattning görs bäst med infartsparkeringar. Utredningen tar upp mer miljöanpassade personbilar, men det saknas helt målvärden och strategier för hur vi gör de kollektiva trafikslagen mer miljöanpassade, buller, avgaser, fossilfria bränslen, tåg kontra buss, etc. Specifikt buller från tågtrafik utgör ett stort problem i Danderyd och bör hanteras i strategin.

Utredningens beskrivning av Danderyds kommun är sterilt iskall. För att skapa en positiv utveckling, så måste människan sättas i fokus. En del av detta består i att beskriva Danderyds mjuka värden, det som fått oss att välja Danderyd som bostadsort, kommunens kulturhistoria, dess utpräglade villakarakter, dess vackra byggnader och stora trädgårdar. I Danderyd motsätter vi oss ovarsam eller stor förtätning. Kommunen är i huvudsak färdigbyggd och vi vill bevara dess karakter.

Kommentar

Danderyd kommun har beaktat synpunkterna och har efter samrådstiden arbetat vidare med formuleringen av mål. Flera av punkterna kommer att omhändertas i de kommande skedena, exempelvis i arbetet med gångplan, cykelplan, parkeringstrategi, översiktsplan och hastighetsplan.

NATURSKYDDSFÖRENINGEN I DANDERYD (NF)

Förslaget är väl genomarbetat och innefattar såväl nationella, regionala som kommunala mål. De kommunala målen är ambitiösa och täcker in alla trafikslag. NF ser med tillfredsställelse att den övergripande visionen är att förenkla för innevanarna i kommunen att välja miljövänliga transportmedel. NF ser också med tillfredsställelse att man avser integrera trafikmålen i

stadsbyggnadsfrågor. Det är av yttersta vikt att de ambitiösa visionerna förankras hos alla berörda förvaltningar och att alla känner sin del av ansvaret för att målen ska kunna uppnås.

NF anser att kommunens största trafikproblem är genomfartstrafiken på E18. I kommunens vision för trafikstrategi står ”samverkan och rätt prioritering är grunden för att nå effektivitet”. Härvidlag är samverkan med aktörer utanför kommungränsen något som NF vill lyfta fram:

1. NF saknar en kraftfull samverkan och påtryckning på kommunerna i Norrort, som i dag förtätar i en rasande fart innan trafikproblemen – läs trafiken på E18 genom Danderyd – är lösta. En första överenskommelse borde vara att begränsa hastigheten på E18 till 70 km för att minska de negativa effekterna av höga hastigheter.
2. NF saknar också påverkan från kommunens sida för att få en förlängning av tunnelbanan – i ett första steg till Roslags Näsby - och senare till Arninge. **Detta är den absolut bästa lösningen på problemet med genomfartstrafiken.**
3. Kommunen bör också aktivt delta i diskussionerna om att i framtiden tunnelförlägga E18 genom Danderyd. En tunnelförläggning skulle binda ihop kommunens två delar och en spridningskorridor för djur och växter kan skapas.

Sammanfattningsvis vill NF trycka på vikten av att visionerna i strategin konkretiseras och utmynnar i handlingsplaner för samordning och uppföljning.

Kommentar

Danderyd har beaktat synpunkterna och har efter samrådtiden arbetat vidare med formuleringen av samverkan i Nordostkommunerna, Region Stockholm och Trafikverket för att minska negativ miljöpåverkan längs E 18 och att öka tillgänglighet för kollektivtrafiken mellan kommunerna. I det kommande arbetet med att ta fram program och planer kommer system för att följa upp målen att ingå.

YTTRANDE- PRIVATPERSONER

PRIVATPERSON 1

Hej,

Vill att kommunen förlänger förslagstiden till slutet av oktober. Anser inte att kommunen har informerat om detta viktiga arbete på medier så att det når kommuninvånarna samt att de har möjlighet att ta ställningen till det.

Strategin omfattar inte hur våra barn i skolåldern ska kunna röra sig fritt i kommunen till och från grundskola, gymnasieskola, idrottshallar (fotboll, is, gymnastisk, tennis), fritidsgårdar mm. T ex är gymnasieskolorna inte ens med i strategin. Hur kan Danderyds kommun utesluta hur barnen ska röra sig i kommunen oavsett om det är via kommunala medel, cykelvägar, gångvägar, avlämningsplatser, belysning mm. Det är obegripligt. Tänker kommunen arbeta fram en separat strategi för detta istället?

Kommentar

Danderyd kommun har beaktat synpunkterna och tar tacksamt emot reflektionerna och kommer att arbeta vidare med förslagen i den fortsatta planeringen. I det fortsatta säkraskolvägars arbetet kommer kommunen att ta hänsyn till att säkra gång och cykelvägar till högstadie – och gymnasieskolor.

PRIVATPERSON 2

Nämnde igår att jag hade ett par detaljsynpunkter på förslaget till trafikstrategi och här kommer de.

Resultatmålen på sidan 15 har mål både för elbilar och fossiloberoende fordon. Då de förstnämnda också omfattas av den definition för fossiloberoende fordon som redovisas i fotnot torde målet avseende elbilar kunna utgå.

Sista stycket under rubriken 6.2 Uppföljning och utvärdering på sidan 26 föreslås att början på den första meningen ändras till: Arbetet med att implementera trafikstrategin ...

Kommentar

Danderyd kommun tar tacksamt emot reflektionerna och kommer att arbeta vidare med förslagen i den fortsatta planeringen.

PRIVATPERSON 3

Gransknings svar på ”Förslag till trafikstrategi för Danderyds kommun 2018–2040”

Jag är kommuninvånare och cykelpendlare och tycker att dokumentet ”Förslag till trafikstrategi för Danderyds kommun” är ett mycket bra och viktigt dokument med en generell bra ambitionsnivå för Danderyds invånare nu och i framtiden.

Jag tycker att vissa kompletteringar till Förslag till trafikstrategi för Danderyds kommun bör göras;

Jag saknar hänvisning till Nationell cykel strategi inom stycke 1.2 samt tycket att Danderyds Kommun skall göra en koppling till FNs miljömål (sid 6). Det är viktigt att fotgängare och cyklister behandlas separat då de är två olika trafikslag med olika behov och förutsättningar. Trafikverket har uppdaterat sin nollvision i trafiken (under 2018) att den skall även gälla fotgängare och cyklister. Finns den visionen även inom Danderyds Kommun? Jag saknar en tydlig prioritering av trafikslag ex. gång- och cykelstråk samt kollektivtrafik inom kommunen så som undersökningen visar att Danderyds invånare vill ha.

- Stycket Trafikstrategi för Danderyds Kommun 2010-2020 ” Den cykelvänliga kommunen” har för lågt satta mål och nu finns det en möjlighet att öka ambitionsmålen.
- Finns det en gångstrategi för Danderyds Kommun gällande utformning och kvalitet?
- Finns det en strategi för underhålls planer av trafikmiljön för de prioriterade trafikslagen?
- Finns det en signal prioriterings strategi för prioriterade trafikslag ex. Kollektivtrafik, fotgängare och cyklister?

Kapitel 3. Framtidsbilder och utmaningar

- ”Indikatorer för att följa utvecklingen” Jag tycker att avståndet för nya bostäder som skall lokaliseras inom 400 meter istället för 500 meter. Ett avstånd som använd inom

stadsplanering inom andra städer ex. Norrköping ÖP. Se bild om stationsnärhetsprincip som visar på markant avtagande andel som pendlar till och från arbetsplatsen hur nära de har till en station med bra kollektivtrafik. Denna undersökning är från Köpenhamn, Danmark som har ett mera gynnsamt klimat är Danderyd, Sverige.

Utmaning 2 – Öka andelen av resandet som sker med gång, cykel och kollektivtrafik (sid 12). Här saknar jag fokus på målpunkter inom kommunen som skapar och genererar resor flera gånger om dagen dvs. högstadie – och gymnasieskolor (dessa skolor borde finnas under kategorin offentliga arbetsplatser)

Kapitel 5 Strategisk inriktning

- Jag vill komplettera med gångstråkens kvalitet måste mätas och kvalitetssäkras
- När det gäller Mobility Management sid 17. Här föreslår jag ett pilotprojekt på någon av kommunens högstadie – och gymnasieskolor. Högstadie- och gymnasieelever bör och kan själva ta sig till skolan.
- Cykelparkering och cykelgarage (sid 20). Här saknas skolor och fritidsaktiviteterna så som Djursholms IP & Norrängsgården för att nämna några som större målpunkter som har behov av nya cykelparkeringar av hög kvalitet.
- Här saknas generellt en signalprioritering för fotgängare och cyklister

Kapitel 5.3 Minska transportsystemets negativa påverkan på hälsa, miljö och klimat

- Jag saknar frågan och utbildning (sid 22) som för fotgängare och cyklister är trafiksäkerhetsfråga.
- Bil pool har med fördel placeras vid kollektivtrafik noder så som Mörby C samt vid Danderyds Sjukhus

Kapitel 5.4 Effektivisera leveranstrafiken

- Sätt mål om att samordna kommunens leverantörer så som Södertörns kommunerna har gjort

Kapitel 6 – Genomförande och uppföljning

Kapitel 6.1 Handlingsplan och organisation

- Jag föreslår att samverkan även skall inkludera offentliga och kommunala verksamheter så som skolor och sjukhus

Bilaga 1 – Nuvärdes beskrivning

På sidan 28 - Det finns en stor mängd inom kommunala resor till skolor. Här saknas dessa arbetsplatser för lärare men även för elever.

Bristanalys sid 38. Som cykelpendlare upplever jag att det saknas skyltning om cykelhuvudled. Jag upplever att alltför många bilister blir förvånade att det kommer en cyklist på – till eller från cykelbanan. Flera markerade övergångar i asfalten borde införas.

Kommentar

Danderyd kommun har beaktat synpunkterna och har efter samrådtiden arbetat vidare med mål, indikator och nulägesbeskrivning. I det kommande arbetet med att ta fram program och planer kommer system för att följa upp målen att ingå. Flera av punkterna kommer att omhändertas i de

kommande skedena, exempelvis i arbetet med gångplan, cykelplan, översiktsplan och hastighetsplan.

PRIVATPERSON 4

Här kommer mina frågeställningar:

Uppfattar det som att en hel del saknas/ behöver omarbetas innan den blir klar:

- saknar resvaneundersökning som andra kommuner har i sina trafikstrategier. Den enkät som gjordes visar inte på våra resvanor. När på dan/varför mm.
- benchmark mot jämförbara kommuner är inte gjord.
- Trafikstrategin pekar på att man bör bygga tätare och mer funktionsblandat. Om det innebär 3-4 våningshus i vår villastad så är det nog bättre om det bestämdes i en ny översiktsplan, inte i en trafikstrategi.... dessutom är nog en överväldigande majoritet emot den typen av bebyggelse!
- saknar beskrivning av alternativa hållbara färdmedel och - om det avser exvis bussar utred beroenden till rätt beslut i landstinget.
- saknar konsekvensanalys av fler laddstolpar.
- saknar fakta om olika typer av transporter och deras andel av CO2 utsläpp. Vad är värst, vad ska man börja med?
- > - saknar information om hur stor andel CO2 utsläpp som kommer från E18 som går genom kommunen.
- Är Mobility Management konsultfirmans eget koncept? Ska man isf binda sig till en konsult i en strategi?

Hej igen, lite kompletteringar:

- om man planerar investering i cykelstråk behöver man nog först förstå om de kommer användas. Så länge folk har bil och har råd tar de flesta den när man ska lämna barn och handla t.ex. Däremot är det bra att skapa säkra vägar till skolan för de som kan cykla själva.
- transporter till kommunen själv samt t.ex hemtjänst går att omvandla till fossilfritt genom skall krav i upphandling.

Kommentar

Danderyd kommun tar tacksamt emot reflektionerna och kommer att arbeta vidare med förslagen i den fortsatta planeringen. Vi har efter samrådtiden arbetat vidare med mål, strategiska inriktningar, och textformuleringar. Flera av punkterna kommer att omhändertas i de kommande skedena, exempelvis i arbetet med cykelplan, miljö-och klimatprogram, översiktsplan och laddastrategi. I det fortsatta säkraskolvägars arbetet kommer kommunen att ta hänsyn till säkra gång och cykelvägar.

PRIVATPERSON 5

Hej,

Jag vill lämna några synpunkter på och kring ert förslag till trafikstrategi för Danderyds kommun 2018-2040.

Angående förslag på mål om biltrafikens andel av personresorna till, från och inom Danderyd skall minska och framförallt bör resor som är kortare än 5 km reduceras verkar överdrivet.

Med tanke på att vi i Stockholm har ca 170 regndagar per år och ca 75 frostdagar per år är det inte så inbjudande och inte enkelt heller att gå och cykla när det är regn, snö eller halka.

Självklart är det bra om gång- cykel- och kollektivtrafikens andel av personresorna alla dagar till, från och inom Danderyds kommun ska öka.

Att gå till och från Danderyd låter inte så stor chans till men absolut inom Danderyd.

Kollektivtrafiken fungerar bra i de flesta väder men om den ska öka får ni se till upptagningsområdet för busstrafiken i stadsdelen Danderyd blir större. Att återgå till lösningen som var 1970-2016 vore en bra början.

Vi har överlag i stadsdelen överlag minskat bussåkandet from januari 2017. Vi har ökat bil-, gång, cykel, elcykel, moped och mopedbils-åkandet för att kompensera bussindragningarna.

Frågor i Medborgarenkäten: Vad skulle få dig att åka mer kollektivt?

När man har en busshållplats inom några hundra meters gångavstånd ligger det närmast till hands att man spontant kryssar i bättre turtäthet. Man tänker inte sig att det plötsligt skulle bli 550-800 meter till närmaste hållplats. Fler ja-svar på bättre turtäthet än på kortare avstånd till busshållplats är logiskt inte ett argument för att dra in bussar. Med den logiken borde SL sätta upp en busshållplats nära Mörby och köra den var 10 minut. Samma resultat.

Kom ihåg att det är inte totalt fler bussar idag än 2016. Sommartid 2018 är det tom färre 601 än 2016 602v och 602h. Om SL fortsätter effektivisera kommer det bli än färre som åker kollektivt i Danderyd. Det är synd för det tar upp mer plats på vägar och trottoarer när många åker bil, går, cyklar och kör moped och moppebil än åker buss.

Tänk på att de flesta medborgarna inte har bara en kommunikation till arbetet. Det är ofta två eller tre kommunikationer + gång tid i total restid.

Angående hälsoaspekten så kan man nämna att trots att bilåkandet är frekvent i Danderyd så har Danderydsborna lägst BMI i Stockholms län.

Det vore intressant hur många av medborgarenkäterna 2016 som kom in via dem som delades ut på kommuns cykeldag respektive kommunens hem och fb-sida.

Kommentar

Danderyd har beaktat synpunkterna och kommer att arbeta vidare med förslagen i den fortsatta planeringen. Vi har efter samrådtiden arbetat vidare med mål och strategiska inriktningar. I det fortsatta samverkansarbetet med andra aktörer såsom Region Stockholm ska tillgänglighet för kollektivtrafiken inom kommunen och mellan kommunerna inom regionen förbättras.

PRIVATPERSON 6

Hej

Det är en mycket tråkig läsning.

Vem eller vilka är det som har en sådan fanatisk syn på att cyklister ska få ta över hela trafiken i kommunen?

Vi som bor på Ängsvägen är helt emot att Ängsvägen anses av kommunen vara en huvudcykel led.

Cyklisterna bete sig mycket illa, håller alldeles för hög hastighet, är helt hänsynslösa mot andra trafikanter på cykel, gående eller bilister. Det är en farlig trafiksituation. Flera barn har genom åren blivit på cyklade utan för oss.

Vi utsätts för verbala hot, slag sparkar etc på våra bilar. Det går inte att köra in eller ut från sin egen fastighet på morgonen mellan kl 7,25-8.20 eller mellan kl 15.30- 18.00.

Hur är det möjligt att Tekniska kontoret i Danderyds kommun tycker att det är ok att kommunens innevånare utsätts för fara, hot och våld?

Hur kan kommunen i trafikstrategin skriva att det ska vara snabba cykelvägar????

Cykelvägarna i kommunen måste vara till för alla invånare i Danderyds kommun, stora som små. Danderyds kommun ska inte betala för att sopa, salta cykelvägar för att dessa "cykel talibaner i trikåer från kommunen eller andra kommuner ska kunna hålla för hög hastighet.

Det är vansinnigt! Det som måste till är att dämpa farten på alla möjliga sätt för dessa fartdårar till cyklisterna så att vanliga normala cyklisterna och barn kan cykla eller gå utan att riskera livet.

På vintern plogas snön upp framför våra fastigheter så vi inte kan komma ut eller in medans ena sidan av Ängsvägen plogas saltas så cyklisterna kan hålla för hög hastighet samt att det gör att de kör mot köriktningen när de kommer från stan och vi bilister får cyklisterna som cyklar rakt emot oss för att tvinga oss att köra på vänster sida av vägen.

Ängsvägen är en liten villa gata där vi är 6 fastigheter och Ängsvägen är dessutom en skolväg för barn som cyklar eller går till Stocksundsskolan. Då Stocksundsskolan har moderna språk i Mörbyskolan går och cyklar alla elever i årskurs 6 till och från Stocksundsskolan den vägen.

Våra barn i Stocksund som går i Mörbyskolan eller Friberga skolan har en livsfarlig skolväg att ta sig via Ringen, Ringbacken ner förbi Mörbybadet/ Mörbyskolan. Det blir att vi föräldrar kör våra barn istället vilket leder till att varje vardag morgon blir det en trafikinfarkt vid Åkarnashus. Det går inte att svänga till vänster utan man får slänga sig ut till höger köra ner till rondellen vid sjukhuset och sedan tillbaka på Vendevägen.

När ska det byggas en rondell vid Mörbybadet/Åkarnas hus så vi Stocksundsbor kan ta oss ut till vänster på Vendevägen?

Samma sak vid infarten vid Ekeby Gård på morgnarna. Hela trafik systemet brakar ihop vid gymnasiet och man kan undra vad de som etablerar företag runt gymnasiet tycker om att varken deras anställda eller kunder kan komma fram under morgon rusningen.

Var i trafikstrategin kan man se att Danderyds kommun värnar om sina invånare?

Vi har bott sedan 1998 på Ängsvägen och för varje år blir trafiksituationen värre och farligare.

Kommer vi som har fastigheter längs med Ängsvägen få ekonomisk kompensation från kommunen? Våra fastigheter blir mer och mer svårsålda pga trafikproblemet med cyklisterna och bullret från tåg och motorväg.

Vi vill läsa i trafikstrategin att Danderyds kommun tar sitt ansvar och tillsammans med exempelvis Täby kommun betalar en omdragning av huvudcykelled från Ängsvägen till kanske utsidan av lokstallarna mot motorvägen. Eller ser till att hastigheten på cyklisternas framfart dämpas kraftigt.

Mätning av hur många cyklisterna det är per dag samt hastigheten på cyklisterna måste till på Ängsvägen samt vid Ringbacken/Mörbystation på Roslagsbanan.

Med hälsning

Kommentar

Danderyd kommun tar tacksamt emot reflektionerna och kommer att arbeta vidare med förslagen i den fortsatta planeringen. Flera av punkterna kommer att omhändertas i de kommande skedena, exempelvis i arbetet med miljö-och klimatprogram, översiktsplan och cykelplan. I det fortsatta säkraskolvägars arbetet kommer kommunen att ta hänsyn till säkra gång och cykelvägar. I det fortsatta samverkansarbetet med Trafikverket ska det regionalt längs motorväg beaktas.

PRIVATPERSON 7

Hej!

Jag vill kommentera förslaget gällande kommunens cykelstrategi.

Cykelbanor behöver prioriteras på andra ställen än bredvid stora vägar så det är möjligt att cykla utan att påverkas av avgaser och buller.

En cykelbro bör byggas öster om motorvägen som dessutom skulle förkorta cykelresen in till stan för alla som bor i Stocksund och Djursholm.

Kommentar

Kommunen har tyvärr inte cykelstrategi idag. Danderyd kommun tar tacksamt emot reflektionerna och kommer att arbeta vidare med förslagen i den fortsatta planeringen och den fortsatta dialogen gällande cykelbro längs E 18 med Trafikverket.