

Trafikplan för Ekerö kommun, del B

Trafikstrategi



Ärende: KS15/188

Antagen av Kommunfullmäktige 2020-06-23

Sammanställning: Pepijn Klaassen.

Ett första utkast till trafikstrategin arbetades fram i samarbete med konsultföretaget Norconsult AB, därefter omarbetades strategin av Malin Westlund och Maria Cassel (miljö- och stadsbyggnadskontoret). Strategin omarbetades och färdigställdes slutligen av Pepijn Klaassen (stadsbyggnadsförvaltningen). Flera (f.d.) medarbetare vid miljö- och stadsbyggnadskontoret och teknik- och exploateringskontoret har medverkat i arbetet

Framsida: En tolkning av Ekerö centrum i simuleringsspelet Cities Skylines, Jorik Klaassen gjorde modellen.

Ekerö kommun, 2020-05-05

Uppdraget / syfte med trafikstrategin

Kommunen har en viktig uppgift i att skapa attraktiva och hållbara samhällen. I detta spelar trafikplaneringen en stor roll. Ett hållbart trafiksystem kan förverkligas med en trafikplanering som präglas av en helhetssyn. Alla aspekter i planeringen bör beaktas: trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet, miljö, trygghet, hälsa och jämlikhet.

Trafikstrategin är en del av Trafikplanen, som kommer att beskriva hur vi möter de förändringar kommunen står inför. Arbetet med Trafikplanen har redan påbörjats med publicering av ett samrådsdokument som innehåller en nulägesbeskrivning. Trafikplanen kommer att byggas upp i olika moduler, varav nulägesbeskrivningen kan anses som den första modulen.

En trafikstrategi beskriver hur trafiksystemet i en kommun bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål. Trafikstrategin är grundplattan för styrdokument, handlingsplaner, särskilda trafikprojekt och levererar input i pågående projekt, till exempel detaljplanearbeten.

Vision

Ekerö kommun har antagit en Översiktsplan år 2018 där ambitionen har formulerats att utvecklas till en småstad. Här finns förutsättningar för attraktiva och hållbara livsmiljöer i form av höga sociala värden och en praktisk vardag, där det är nära till allt. Offentliga rum och gatunät måste vara sammanhängande och tillgängliga för alla. Då möjliggörs möten mellan boende, verksamma och besökande. Vägar för biltrafiken bör utformas som gator som förenar de olika delar av tätorterna med varandra, de får bli attraktiva för gående och cyklister. En variation mellan olika funktioner och ett levande småstadsliv kan då uppnås. Att fler vill bo och verka i kommunen har dock sina utmaningar. Den rådande trafiksituationen kräver nya och innovativa lösningar samt ett arbete på flera fronter. Ett förbättrat och mer effektivt transportsystem behövs för att ge möjligheter för tillväxt och inflyttning.

Nulägesbeskrivning

Som första steg i kommunens Trafikplan togs en nulägesbeskrivning fram år 2016. Denna anses som Del A i Ekerö kommuns Trafikplan. Analysen börjar på internationell nivå och slutar med en preliminär tillämpning av riktlinjer från "Trafik för en attraktiv stad" (TRAST; SKL och Trafikverket). Dokumentet används som underlag till denna trafikstrategi. Följande sammandragning av nulägesbeskrivningens slutsatser har aktualiserats under vintern 2020.

Globalt: Sverige har antagit FN:s hållbarhetsmål. Med de nationella miljömålen som grund har Sveriges hållbarhetspolitik baserats på en modell där ekologisk hållbarhet är förutsättningen för hållbar utveckling. Transporten spelar en roll i de flesta hållbarhetsmålen. Om transportsystemet används och utvecklas på rätt sätt bidrar tillgängligheten till ekonomisk utveckling, jobbskapande och bostadsförsörjning.

Sverige ska enligt internationella avtal verka för att hålla den globala uppvärmningen väl under två grader och helst under 1,5 grader. Detta innebär en minskning av utsläpp (CO₂ eq) med ungefär 85% fram till år 2050.

En komplettering mot 2016:s nulägesbeskrivning är att sedan årsskiftet 2020 har FN:s Barnkonvention blivit svensk lag.

EU: EU ska minska utsläppen av växthusgaser mot så kallad "netto-noll" till 2050. Uppfyllande av EU:s klimatmål innebär 40 % lägre utsläpp av växthusgaser år 2030 jämfört med 1990.

Sverige: Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet (jämförbarhetsprincipen) med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet (funktionsmålet) och ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt (nollvisionen). Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen och ökad hälsa uppnås (hänsynsmålet).

När det gäller Sveriges andel i EU:s klimatmål, då handlar det enligt nationella mål bland annat om att minska utsläppen i transportsektorn med 70 % till 2030 jämfört med 2010.

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Region Stockholm: I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2050) som publicerades år 2018 finns fyra övergripande mål: en tillgänglig region med god livsmiljö, en öppen, jämförbar, jämlik och inkluderande region, en ledande tillväxt- och kunskapsregion, en resurseffektiv och resiliert region. Målen i RUF 2050 finns inte kvantifierade i form av måttal eller indikatorer till år 2050. I landstingets regionala trafikförsörjningsprogram (TFP) finns tre övergripande mål för år 2030 (med tillhörande fokusområden och indikatorer): Ökat kollektivt resande, smart kollektivtrafiksystem och attraktiv region. För målen i TFP finns indikatorer, men de upplevs som allt för generella för att fungera som stöd vid uppföljning av målpåfyllelse.

Ekerö kommun: År 2018 har kommunen antagit en ny Översiktsplan. Den formulerar underlaget till visionen ovanför. Den politiska plattformen 2018-2022 omfattar 93 mål varav flera handlar om trafik. Trafikstrategins horisont ligger dock väl bortom 2022 och även bortom några större pågående och planerade infrastruktursatsningar som ombyggnation av väg 261 (2023), Svanhagen (2023), Enlundskorsningen (2024) och Förbifart E4 (2030).

Hållbart resande som huvudmål

Huvudmålet är att kommunens invånare, besökare och näringsliv ska kunna resa hållbart. Hållbart resande innebär ett transportsystem som är tillgängligt för samtliga trafikanter i kommunen, och som genom att vara uppbyggt av trygga och säkra trafikmiljöer möjliggör miljövänligt och hälsosamt resande.

Tillgängligt transportsystem: Ekerö kommun strävar efter ett robust och tillgängligt transportsystem. Ett robust trafiksystem klarar att hålla trafikflöden, om än reducerade, även under störningar. Detta innebär en viss beredskap för störande situationer, samt goda förutsättningar för samtliga trafikslag. Målet för kommunens transportsystem är att alla kommunens invånare har tillgång till transporttjänster som medför god tillgänglighet till arbete, utbildning, service och fritidsaktiviteter. Kommunen eftersträvar att hålla ned utryckningsfordons framkomsttider. Dessutom behövs en redundans i vägnätet för att möjliggöra för utryckningsfordon att ta sig fram även om en av vägarna skulle blockeras.

Effektiv resursanvändning: Kommunens täthet ska öka i de centrala delarna inom kommunens utpekade tätortsband. Trafikplaneringen behöver därför underordna sig småstadens villkor, samtidigt som en god tillgänglighet för landsbygden ska uppnås. En effektiv samhällsplanering innebär minskat behov av att resa och bra möjligheter att resa kollektivt, gå eller cykla. Genom att förtäta befintliga områden och planera för en tätare bebyggelse skapas förutsättningar för att minska avstånden och därmed möjliggöra en högre tillgänglighet till samhällets olika funktioner. Detta underlättar även för att kunna bibehålla utryckningsfordons framkomlighet och framkörningstid. Genom att optimera och prioritera de effektivaste transportslagen kommer framkomligheten för alla trafikslag att öka. Bilen kommer fortsättningsvis spela en stor roll i transportsystemet, men det finns mycket potential i att använda bilen mer resurseffektivt: energieffektivisering, elektrifiering, högre beläggingsgrad och bättre användning av befintlig infrastruktur.

Ett tryggt och säkert transportsystem: Transportsystemet ska bidra till att göra det attraktivt, säkert, tryggt och enkelt att leva och verka i Ekerö kommun. Transportsystemet i Ekerö kommun ska vara tillgängligt och säkert att använda, och därmed bidra till att Nollvisionen uppnås - att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Miljövänligt och hälsosamt: Transportsystemet ska utformas och användas så att buller samt utsläpp av växthusgaser, försurande utsläpp, partikelutsläpp och andra föroreningar som kan vara skadliga för människors hälsa och miljön reduceras.

Omställning till förnybara drivmedel hanteras inom Energistrategin (antagen av kommunfullmäktige 2020-04-21), medan distribution av drivmedel hanteras i trafikstrategin. Effektiv energianvändning i transportsektorn, med andra ord effektiv drivmedelsanvändning, hanteras både i denna strategi och i kommunens energistrategi.

Bristanalys

Transportbehovet ökar i takt med att kommunen växer. Infrastrukturen för transportsystemet vidareutvecklas kontinuerligt. Pågående utvecklingar omfattar bland annat Förbifart E4, breddningen av LV261 och ombyggnationer av korsningar i Enlunda och Svanhagen. Dessa vidareutvecklingar skapar inte bara bättre förutsättningar för biltrafiken, men genererar även mer trafik eftersom det har blivit enklare eller snabbare att förflytta sig. Det kommer därför finnas brister i transportsystemet även efter färdigställandet av pågående och kommande projekt. Följande bristanalysen har gjorts med huvudmålet ”hållbart resande” som grund.

- Ekonomisk utveckling driver bilresandet. Trafikläget i Ekerö kommun är redan idag besvärligt vid vissa tider på dygnet. Även trängselnivån i Stockholm påverkar trafikläget i Ekerö och restider för Ekeröbor.
- Kollektivtrafiken bör öka i snabbare takt än biltrafiken och därmed ta en större marknadsandel för att kunna skapa ett mer hållbart transportsystem i en växande storstadsregion (RUF2050, Länstransportplan).
- Kollektivtrafikens hastighet mellan kommunens centralort och de centrala delarna av Stockholm är den sämsta i hela regionen (Kollektivtrafikplanens bristanalys). Pendelbåten har en potential som i dagsläget inte utnyttjas tillräckligt bra.
- Restidkvoten mellan bil- och kollektivtrafiken mot cityn och Solna är relativt bra, men mot söderorten och norra delen av västerorten (Kista, Barkarby) är den alldeles för högt för att kunna vara attraktiv jämfört med bilen. Detta blir alltmer tydligt när Förbifarten öppnas (Kollektivtrafikplanens bristanalys).
- En ökad befolkning med en utökad servicenivå leder även till en större efterfråga på kommunintern trafik, som varken kollektivtrafiken eller cykelnätverket kan tillgodose i dagsläget.
- Biltrafiken och den infrastruktur som krävs för bilburna transporter skapar barriärer och bristande trafiksäkerhet mot oskyddade trafikanter. Problemet är som störst i tätorterna. Detta går rakt emot visionen som formulerats i kommunens översiktsplan, att trafikleder bör utformas som balanserade gator som förenar.
- Biltrafikens struktur är sårbar. Även efter färdigställandet av Förbifart E4 är sträckan mellan Malmvik och Tillflykten den enda fastlandslänken mellan öarna och övriga delar av vägnätet (förutom på Lovön). Ekerövägen genom tätorten är den enda länken för Ekerö, Munsö och Adelsö, medan Lullehovsbron är den enda länken mellan Färingsö och resten av kommunen. Förutom sårbarheten innebär strukturen även höga trafikintensiteter på dessa vägar.

- Biltrafikens struktur med vägar mitt på öarna skapar dåliga förutsättningar för kollektivtrafiken, vilket leder till många stickkörningar. Detta ökar restider (vilket minskar attraktiviteten för resenärer) och kostnaderna för drift.
- En stor del av infrastrukturen för bilen på huvud- och genomfartsleder är överdimensionerade, vilket leder till för höga hastigheter. Däremot finns det många lokalgator inom tätorterna som är underdimensionerade, vilket gör att de inte skapar säkra trafikmiljöer för alla trafikslag.
- Ekerö kommun saknar ett sammanhängande cykelnätverk. De cykelvägar som finns har varierande standard och det saknas kopplingar både inom och mellan tätorterna.

Utgångspunkter

En viktig utgångspunkt är att transporten inte är ett självändamål, utan vi transporterar oss för att nå en målpunkt, så som skola, arbete och service.

Befolkningsmängden ökar i hela länet och även i Ekerö kommun. En kraftig tillväxt innebär att transportsystemet kommer att behöva transportera fler människor i framtiden, dock på ungefär samma yta som i dag. För att gaturummet ska räcka till krävs det en aktiv planering och prioritering, för att människor och gods ska kunna förflyttas.

För att bilresor ska fungera effektivt i en växande region krävs det att några väljer andra färdssätt än bil, och på så vis frigör utrymme på vägarna. Att minska biltrafiken till förmån för andra trafikslag innebär ingen motsättning mot en välfungerande biltrafik, tvärtom. Ju färre bilister och bilar på vägarna, desto högre blir framkomligheten. Men det krävs att andra färdssätt upplevs mer som ett valbart alternativ.

Effekten av ny infrastruktur på transportsystemet som helhet är begränsad. Ökad vägkapacitet skapar nämligen även ny trafik. Detta fenomen kallas inducerad trafik och är sedan länge känt och erkänt av internationell forskning. Trafikanterna utnyttjar tidsvinsterna de gör på ökade hastigheter till att resa mer och längre. Ökad efterfrågan på transporter leder till nya investeringar i infrastruktur, som leder till ökad efterfrågan på vägtransporter, som leder till nya investeringar och så vidare i en fortsatt spiral. Man löser inte heller trängseln, man flyttar problemet till en annan del av vägnätet.

Investeringar i infrastruktur har enligt senare tids forskning mycket liten nettoeffekt på regioners tillväxt och utveckling. Samtidigt för transporter med sig en rad konsekvenser och kostnader i form av utsläpp, buller, barriärer, trängsel, olyckor, ytanspråk etc. Dessutom är planerings- och byggtiden för ny infrastruktur omfattande.

Ställningstaganden

Brister i transportsystemet bör åtgärdas och möjligheter till mobilitet för Ekerö kommun göras fler och mer varierade. Eftersom det inte är effektivt att bara försöka bygga bort problemet, behöver utmaningarna lösas på andra sätt. Trafikstrategin formulerar därför två ställningstaganden som kommer vara grunden till trafik- och samhällsplaneringen i Ekerö kommun.

Prioritera hållbara transporter: Skapa ett attraktivt samhälle genom en större valfrihet, högre energi-effektivitet och bättre miljö kvalitet. De mest effektiva trafikslagen bör därför prioriteras högre inom samhällsplaneringen, projekteringen och investeringarna: gångtrafik, cykeltrafik och kollektivtrafik (inkl. pendelbåten). Eftersom biltrafiken fortsättningsvis kommer ta hand om en stor del av efterfrågan på transport bör biltrafiken mer hållbart.

Prioritera resurseffektiva åtgärder: För att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling tillämpas fyrstegsprincipen som vägledande prioritering

för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar. Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transportsystemet och av den tillhörande infrastrukturen.

1. Tänk om: Överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. Optimera: Genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. Bygg om: Vid behov genomförs begränsade ombyggnationer.
4. Bygg nytt: Om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen kan nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder krävas.

Hållbart resande lägger tyngdpunkten på de två första stegen, som brukar kallas för *Mobility management* eller mobilitetsåtgärder. Det handlar om att bearbeta attityder och att framhålla och marknadsföra hållbara resval. Coronapandemin från våren 2020 är ett bevis hur effektivt Steg 1 kan vara nu man blev tvungen att jobba hemifrån och ta majoriteten av möten på distans med internet-baserade lösningar. Fyrstegsprincipen som koncept kommer inarbetas i befintliga rutiner för samhällsplaneringen, till exempel detaljplaner och handlingsplaner.

Utmaningar och strategier

Med mål, ställningstaganden och utgångspunkter som grund kan bristerna åtgärdas. Till detta behövs mer konkreta indikatorer och åtgärdsprogram som dock kommer att tas fram som separata handlingsplaner. Tillämpningen av målen i Trafikstrategin görs per trafikslag, så att det blir tydligt vilka effekter strategin kommer att ha.

- Gångtrafik: Liv och rörelse i småstaden, då talar vi om gångtrafikanter! I centrala lägen och nära skolor bör trafikmiljöer skapas mycket mer efter gångtrafikanternas behov och villkor. Dessutom bör trevliga och trafiksäkra stråk skapas mot sådana destinationer. Gångtrafikanter tar minst plats och har det lägsta resurskravet av alla trafikslag.
- Cykeltrafik: Strategin är att skapa bättre förutsättningar för dem som vill cykla och göra det mer attraktivt för dem som kan tänka sig att börja cykla, även om det bara är 1-2 dagar i veckan. Därför behöver nätverket som ökar tillgängligheten till servicepunkter (skola, busshållplats, affärer, fritid, osv) byggas ut. Det ska vara enkelt och tryggt att ta sig fram på väl sammansatta cykelstråk. Cykelåkning har även ett avkopplande syfte, förutsättningar som förbättrar möjligheter för cykelåkning som fritidssysselsättning kommer även öka kommunens attraktivitet som besöksmål. Cykeltrafiken kan spela en större roll i transportsystemet om man kan göra det roligt att cykla i Ekerö!
- Kollektivtrafiken bör ta en större marknadsandel för att kunna skapa ett mer hållbart transportsystem. Det handlar om att göra det mer attraktivt att åka kollektivt. Till detta behövs robusta stomlinjer som ryggrad, stombussar och pendelbåten, med hög turtäthet, pålitlig tidtabell och fler sittplatser. Direktlinjer mot verksamhetsområden på pendelavstånd (Barkarby, Kista, Solna, Stockholm city, Kungens kurva, Flemingsberg, Älvsjö) behövs. Ökade hastigheter och fler avgångar gör pendelbåten till det främsta transportslaget mellan Tappström och centrala Stockholm, den bör fungera som Ekerös pendeltåg på vatten. Matarleder till bytespunkter i anslutning till lokal service kompletterar ryggraden. Innovativa anropsstyrda lösningar på landsbygden gör att man inte behöver känna sig tvungen att ha och använda två bilar. För att öka tillgängligheten bör bättra möjligheter att gå och cykla till bussen och pendelbåten skapas. Fler väderskyddade cykelställ vid strategiskt utvalda busshållplatser, även på landsbygden, där det känns tryggt och bekvämt att lämna cykeln. Detta bidrar till större resekomfort på hela resan.

- Godstransporter spelar en avgörande roll för näringslivet och servicenivån för kommuninvånarna. Leveranser sker nästan enbart enligt ”just in time” konceptet, vilket ställer höga krav på framkomligheten. Detta får dock balanseras med gatumiljöer som en del av den attraktiva småstaden. Omlastnings- och uppställningsplatser kan bidra till detta. Trenden med ökade hemleveranser ställer nya krav på trafiksystemet. Godstransporter, även till hemmet, ska genomföras på ett trafiksäkert sätt.
- För persontransporter med bil bör den befintliga infrastrukturen användas mer effektivt. Nackdelar som tillhör trafikstrukturens karaktär kan åtgärdas genom beredskapsplaner. Man bör även kunna bo och leva i Ekerö kommun utan att man måste ha två bilar, på några ställen kan man även tänka sig att kunna bo och leva helt utan bil. För en del av den åldrande befolkningen men även ungdomar handlar det om att kunna bo kvar i kommunen. Bilen kommer bli en viktig del av transportsystemet även framöver. Framkomligheten för bilar får därför kombineras med attraktiva, balanserade gatumiljöer som är en del av småstaden. Negativa effekter av biltrafiken bör minskas genom proaktiva åtgärder så att biltrafikens positiva bidrag till transportsystemet kan bli större.
- Parkering sker i första hand på kvartersmark, anläggningar får lösa den egna parkerings- efterfrågan. Kostnader kopplade till parkering ska inte subventioneras av skattebetalarna utan ska i första hand betalas av användarna. Angöringsplatser med hög omsättning för ökad tillgänglighet som komplement på allmän plats. Dessa bör utformas och regleras för att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikanter. Dyra, icke flexibla parkeringsanläggningar bör undvikas till förmån för flexibla lösningar som i framtiden kan användas till annat än bilförvaring.

Indikatorerna för hållbart resande formuleras mer konkret i samband med framtagning av handlingsplaner och genomförandeprogram.

Förankring

Nulägesbeskrivningen som en del av Trafikplanen ställdes ut för samråd mellan 2016-12-21 och 2017-02-17. Flera viktiga synpunkter arbetades därefter in i Trafikstrategin i två steg, ett på våren 2017 och ett under vintern 2019-2020.

Trafikstrategin är den vägledande riktlinjen för beslut i olika nämnder som direkt påverkar transportsystemet och trafikmiljön: kommunstyrelsen (trafikplanering), byggnadsnämnden (trafikreglering och trafiksäkerhet) och tekniska nämnden (väghållaren). För att kunna förverkliga Trafikstrategin behövs därför ett tätt samarbete mellan olika tjänstemän (trafikplaneraren, trafikhandläggaren, utomhusmiljöförvaltarna, vägingenjörer), mellan olika enheter inom Stadsbyggnadsförvaltningen och mellan olika förvaltningar.

För att kunna intensifiera trafikplaneringen och ta fram en långsiktigt hållbar plan för trafiksituationen kommer kompletterande handlingsplaner tas fram. Handlingsplanerna kommer att utgöra kärnan av den modulsbaserade Trafikplanen: framkomlighet, trafiksäkerhet, parkering, gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik med mera.

Strategin kommer även verkställas genom externa samarbeten med bland annat Region Stockholm (Trafikförvaltningen, Tillväxt- och Regionplaneringen), Trafikverket, polisen, räddningstjänsterna och inte minst vägföreningarna.

Utformningen och innehållet av denna Trafikstrategi anses inte handla om genomförandet av en plan eller ett program som kräver en miljöbedömning (Förordning 1998:905, 4 §). Enligt barnkonsekvensanalysen kommer ställningstaganden och strategier inte direkt påverka barnens livsmiljö eller rättigheter i meningen av Barnkonventionen.