

Österåkers kommuns styrdokument

Transportstrategi – Framtidens transporter 2040 – för en enklare vardag

Antagen av Kommunfullmäktige 2018-05-21, § 4:9
Dnr: KS 2018/0065

Kommentar: -

Framtidens transporter 2040 – för en enklare vardag



ROSLAGSBANAN



1. Inledning	5
1.1 Transportstrategi för Österåker	5
1.2 Regionala utgångspunkter	6
2. Framtidsbild	9
2.1 Framtidsbild 2040	9
3. Utmaningar	11
3.1 Utmaningar för att nå framtidsbilden	11
3.2 Utmaningar per kommundel	17
4. Strategier till 2040	21
4.1 Strategi 1: Tillämpa fyrstegsprincipen	21
4.2 Strategi 2: Integrera hållbart resande i samhällsplaneringen	22
4.3 Strategi 3: Påverka resor innan de startar genom Mobility Management	23
4.4 Strategi 4: Öka andelen som går, cyklar och åker kollektivt	23
4.5 Strategi 5: Hållbar biltrafik och godstrafik	27
5. Utblick mot 2060	29
Bilaga I – Nulägesbeskrivning	31
Österåkers karaktär	31
Resmönster	33
Transportsystemet i kommunen	36
Så tycker kommuninvånarna	41
Översiktsplanens inriktning till 2040 och påverkan på transportsystemet	41
SWOT-analys	43

Läsanvisning

I Kapitel 1 ges en bakgrund till transportstrategin, hur den har tagits fram, samt hur den förhåller sig till andra dokument i kommunen och regionalt.

I Kapitel 2 beskrivs den önskade framtidsbilden.

I Kapitel 3 redovisas ett antal utmaningar som beskriver glappet mellan framtidsbild och nuläge. En mer detaljerad nulägesbeskrivning finns som bilaga.

I Kapitel 4 anges strategier som visar hur Österåker bör arbeta för att gå i linje med framtidsbilden. Här ges även exempel på åtgärder som kan vara aktuella.

Kapitel 5 är en framtidsspaning kring trender som på lång sikt – mot år 2060 – kan tänkas påverka transportbehovet i Österåker.

I Bilaga 1 beskrivs nuläget för transportsystemet och för resande i kommunen.

Organisation för projektet

Framtagandet av transportstrategin har bedrivits av samhällsbyggnadsförvaltningen på Österåker kommun i samarbete med Trivector Traffic.

Projektledare:

Johanna Roos, trafikplanerare, Österåker kommun

Arbetsgrupp:

Josefine Wigström, projektdeltagare, Österåker kommun

Anton Bergman, projektdeltagare, översiktsplanerare

Alexander Larsson, projektdeltagare, planarkitekt

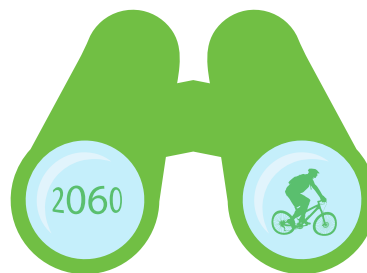
Anna Anderman, projektdeltagare, väg- och trafikchef

Kristina Eriksson, projektdeltagare, miljöstrateg

Johan Bergqvist, projektdeltagare, trafikplanerare

Henrik Cederlund, projektdeltagare, trafikkingengör

Ulf Eriksson, konsult, Trivector Traffic



I. Inledning

Denna transportstrategi visar hur trafiksystemet och samhällsplaneringen behöver utvecklas för att stödja Österåkers övergripande vision och mål. Transportstrategin har samordnats med översiktsplan för Österåkers kommun 2040.

Bakgrunden är ett beslut i kommunfullmäktige i juni 2015 som gav kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram en transportstrategi fram till år 2040 med utblick mot år 2060.

I.1 Transportstrategi för Österåker

Transportstrategin samlar, tydliggör, konkretiserar och vidareutvecklar de trafikrelaterade strategier som finns i kommunens översiktsplan och i övriga strategiska dokument. Utifrån dessa strategier beskrivs den framtida inriktningen för kommunens trafikplanering.

Ett aktuellt verktyg för planeringen på kort och lång sikt.

Transportstrategin föreslår framtidsbild och visar på utmaningar och strategier som kommunen bör arbeta efter under de kommande åren.

Strategin omfattar samtliga trafikslag för att underlätta hantering av eventuella målkonflikter. Den relaterar även transportbehovet till kommunens övriga behov av till exempel ny bebyggelse och miljöinsatser som bland annat anges i översiktsplan 2040 och i kommunens lokala miljömål.

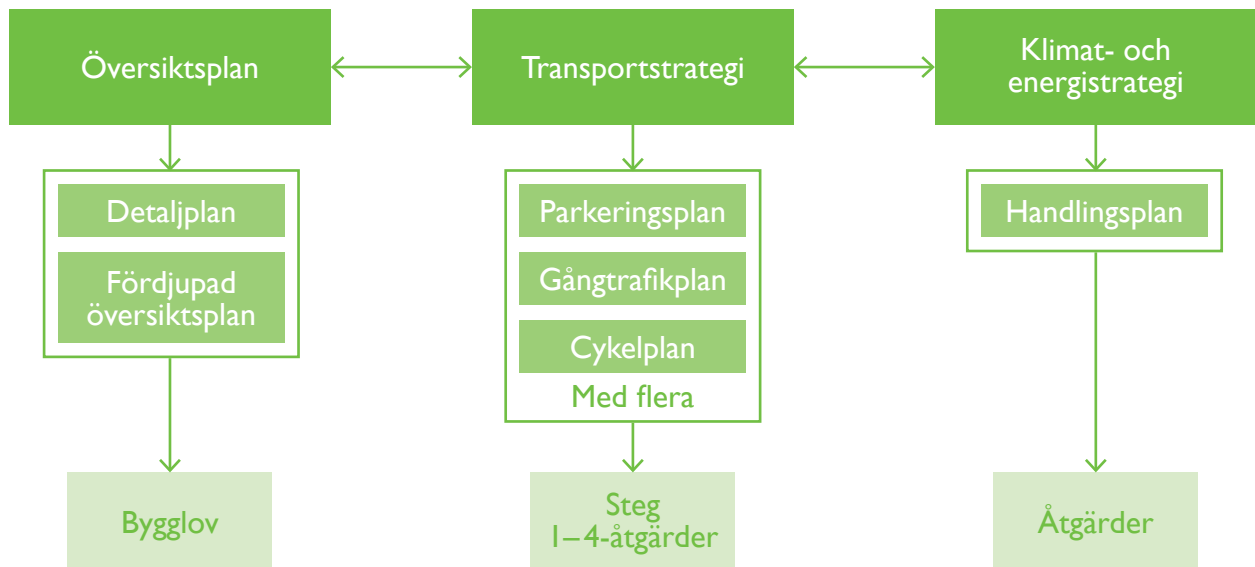
I transportstrategin ges förslag på genomförande, men det är viktigt att poängtera att de enskilda åtgärderna inte är beslutade eller finansierade. Vilka konkreta åtgärder som kommunen bör genomföra

kommer istället att beskrivas i åtgärdsplaner som till exempel mobilitetsplan, parkeringsplan, gångplan och cykelplan.

Strategins koppling till översiktsplan och andra styrdokument

År 2014 togs beslut om att ta fram en översiktsplan som ska ersätta den nu gällande från 2006. Upprättandet av en ny översiktsplan är en del i arbetet med att bedriva en långsiktig strategisk planering av mark- och vattenanvändning i Österåkers kommun. I samband med översiktsplanarbetet finns behov av att ta ett mer samlat grepp kring transportsystemet och dess infrastruktur och tjänster.

Transportstrategin ska både fungera som planeringsdokument för att komma till rätta med de svagheter som finns idag och vara ett verktyg för att stärka det som redan fungerar bra. Transportstrategin ska också stötta den föreslagna mark- och vattenanvändningen som redovisas i översiktsplan 2040. Transportstrategin ska tillsammans med kommunens övriga styrdokument, som exempelvis klimat- och energistrategi, bidra till att utveckla kommunen i önskvärd riktning.



Figur I-1 Principiell beskrivning hur transportstrategin förhåller sig till andra kommunala styrdokument, samt att den behöver kompletteras med mer konkreta handlingsplaner i ett senare skede.

Metod för framtagande

Transportstrategin är framtagen parallellt med kommunens nya översiktsplan. Arbetsprocessen för transportstrategin följer TRAST-guiden (Trafik för en attraktiv stad, SKL, Trafikverket, 2015) och har bedrivits av en projektgrupp från kommunen tillsammans med konsulter från Trivector. Det inledande arbetet har i stor utsträckning samordnats med översiktsplaneprocessen genom att dialog med allmänheten och politiska avstämningar gjorts gemensamt. Inom ramen för transportstrategin har både tjänstemän och politiker fått bidra till nulägesanalysen och målbilden genom deltagande i workshops. Genom en webbenkät på kommunens hemsida har medborgare getts möjlighet att komma med förslag och synpunkter.

Kommunens projektgrupp har tillsammans med Trivector sammanställt befintligt material och formulerat strategier som sedan diskuterats med en politisk styrgrupp.

I samband med översiktsplanarbetet har det gjorts en trafikanalys i analysverktyget Sampers som prognosticerar den framtida trafikutveckling kopplat till planerad bebyggelse. Trafikanalysen har också

legat till grund för de strategier som tagits fram för översiktsplan 2040 och transportstrategin.

I.2 Regionala utgångspunkter

Även om transportstrategin är ett kommunalt styrdokument behöver den också förhålla sig till omvärlden och det som beslutats i regionen.

Stockholm Nordost

Österåkers kommun ingår i kommunsamarbetet Stockholm Nordost. De övriga fem kommunerna är Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna och Vaxholm. Dessa har tillsammans tagit fram en vision för år 2040 som ska ge vägledning i kommunernas framtida utveckling.

Målet är att hela nordostsektorn fram till år 2040 ska ha ökat antalet invånare med 100 000 personer och erbjudit 50 000 nya arbetstillfällen. Visionen är att utveckla attraktiva och varierade stadsmiljöer, ett effektivt transportsystem, aktivt stöd till näringslivsutvecklingen och satsningar i den regionala stadskärnan Täby-Arninge.



När det gäller satsningar på infrastruktur påtalas att en förlängd Roslagsbana till centrala Stockholm och till Arlanda-Märsta skapar nya möjligheter för näringslivet och innebär dessutom ett lyft för sektorns tillgänglighet. Goda kommunikationer till Arlanda och till hamnen i Kapellskär gör att den internationella tillgängligheten i nordost ökar.

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF5)

För närvarande pågår arbete med att ta fram RUF5 2050. Planen förväntas bli antagen år 2018. Kopplat till transporter innehåller RUF5 2050 följande delmål:

- Minst 70 procent av alla resor inom länet ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik.
- Cykelandelen av alla resor i länet ska vara 20 procent i enlighet med målsättningen i den regionala cykelplanen.
- Kollektivtrafikandelens andel ska öka med 5 procent jämfört med idag.
- Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och till Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid.
- Andelen av länets invånare som upplever besvär av trafikbuller och dålig luftkvalitet ska inte öka.

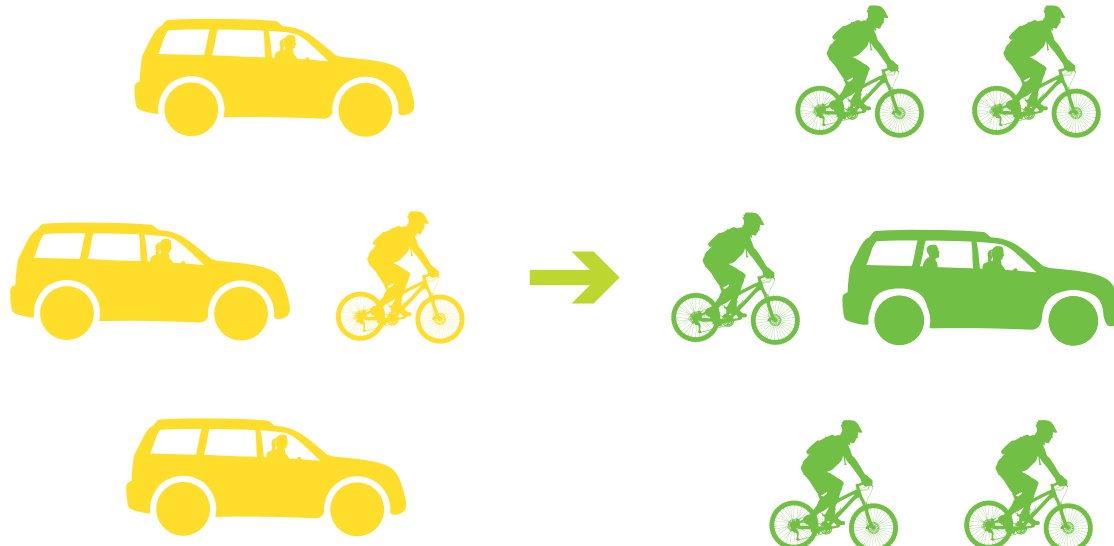
Utöver dessa delmål finns även beskrivningar av hur gods-, skärgårdens och landsbygdens transporter ska

hanteras. Följande finns mål och delmål gällande bebyggelse, regional utveckling, tillväxt, resurseffektivitet samt hur länet ska vara en öppen och jämställd region.

Andra regionala mål och dokument

Förutom ovan finns också regionala mål om en ökad cykeltrafik som bland annat formuleras i den regionala cykelplanen. Kollektivtrafikens utveckling i länet beskrivs bland annat i landstingets regionala trafikförsörjningsprogram. Där anges stombusstrafik, infartsparkeringar, hållplatser och bytespunkter – liksom tillgänglighet för äldre och personer med funktionsnedsättningar – som viktiga insatsområden.

Länsplanen är en del av den statliga infrastrukturplaneringen och i mars 2017 gav regeringen direktiv åt Länsstyrelsen att ta fram en ny länsplan för perioden 2018-2029. Länsplan 2018-2029 föreslår följande fördelning i investering för de olika trafikslagen: 50 procent till kollektivtrafik, 21 procent till biltrafik, 8 procent för cykelåtgärder och 21 procent till ej namngivna åtgärdsområden.







2. Framtidsbild

I detta kapitel beskrivs en framtidsbild för transportsystemet i Österåker. Framtidsbilden har utvecklats under arbetet med att ta fram transportstrategin och översiktsplanen. Det finns en medveten strategi som främjar den mest effektiva transporttjänsten beroende av om det är gods, person eller i staden, på landsbygd/skärgård.

2.1 Framtidsbild 2040

År 2040 är Österåker en växande och attraktiv kommun att bo och verka i. Kommunens karaktäristiska identitet med stad, land och vatten i form av Åkersberga som modern stad med småstadskaraktär, en levande landsbygd och skärgård är välkänd i regionen.

Den täta bebyggelsestrukturen i Åkersberga ger korta avstånd till mycket av det kommunen har att erbjuda liksom till möten människor emellan, arbete, skola och fritid. Närheten gör att det går enkelt och snabbt att ta sig till fots och med cykel inom staden. Utanför Åkersberga är de lokala knutpunkterna utvecklade kring kollektivtrafiken och här finns en blandning av bostäder och service.

Det finns en rad av möjligheter att samordna transporttjänster både vad gäller personers mobilitet och gods/service. Transportsystemet 2040 är effektivt och hållbart. Transportsystemet underlättar för de människor som bor i Österåker och för de som vill besöka kommunen. Kollektivtrafiken är väl utvecklad. För de som pendlar ut och in till Österåker finns snabba och bekväma kollektivtrafikförbindelser, inte minst till de närliggande regionala stadskärnorna och till centrala Stockholm. Även på landsbygden och i skärgården sker en stor del av resorna med kollektivtrafiken, både på land och på vatten.

I Åkersberga är avstånden korta och det finns en bra cykelinfrastruktur som gör att det går snabbt att

ta sig till andra målpunkter runt om i kommunen. Invånare som behöver använda bil kan i de flesta fall använda bilpool eller annan samåkningstjänst.

Majoriteten av kommuninvånarna i staden transporterar sig genom att gå, cykla eller åka kollektivt. Varutransporterna är i hög utsträckning samordnade. Detta bidrar till renare luft och en mer hälsosam befolkning, ökad social närvaro och trygghet ute på gator och torg, färre olyckor och mer pengar i plånboken för invånarna. Alla känner sig trygga i trafiken oavsett transportmedel. Det är dessutom roligt att resa och ibland är resan i sig en upplevelse.







3. Utmaningar

I detta kapitel beskrivs utmaningar som kommunen behöver hantera för att nå framtidsbilden som anges i kapitel 2.¹

3.1 Utmaningar för att nå framtidsbilden

Ta hand om ökade transporter i en växande kommun

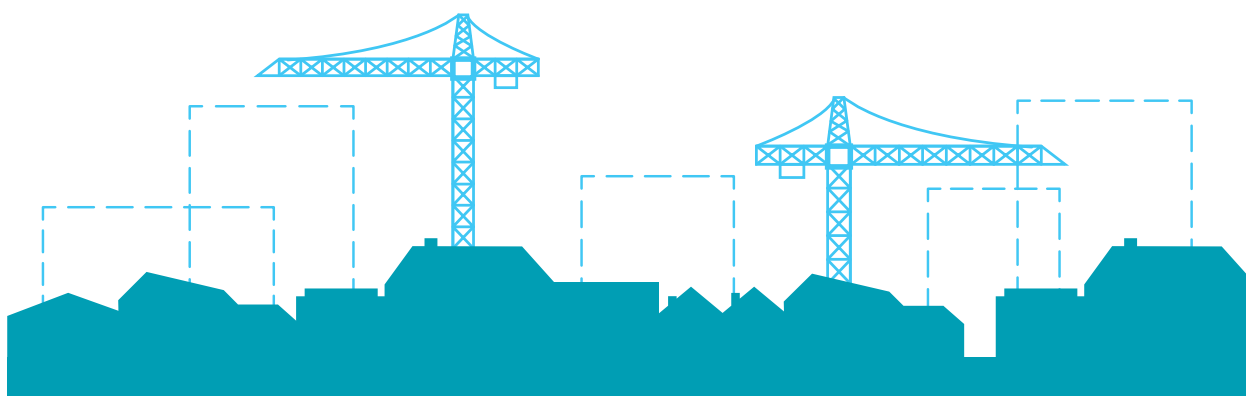
Österåker är en växande kommun i en växande region. I översiktsplan 2040 anges att kommunens invånarantal ska öka från 43 000 invånare till 70 000–75 000 invånare år 2040, en ökning motsvarande 60–75 procent. Kommunens prognoser visar att motorfordonstrafiken i genomsnitt ökar med 30 procent till år 2040, men att vissa avsnitt får högre eller lägre tillväxt än så, med den bebyggelseplanering som anges i översiktsplan 2040.

En stor utmaning kopplat till den planerade utvecklingen och prognosticerade trafikökningen är att inte öka transportsystemets negativa konsekvenser. Bland annat finns risk för ökat buller och

mer utsläpp, försämrad trafiksäkerhet och en ökad klimatpåverkan. Med ökad trängsel i transportsystemet riskerar också restiderna att öka för samtliga trafikanter. En risk som kvarstår även om kollektivtrafikandelen ökar enligt kommunens trafikprognos.

Öka andelen av resorna som sker med gång-, cykel- och kollektivtrafik

En stor del av kommuninvånarnas resor görs idag med bil, drygt 60 procent av alla resor. Jämfört med den genomsnittliga länsinvånaren använder Österåkerborna bil oftare och går eller cyklar mer sällan. Under en veckodag gör män och kvinnor ungefär lika många resor och reser i genomsnitt lika långt. Män använder bil i betydligt större andel av sina resor jämfört med kvinnorna i Österåker. Kvinnorna använder istället i högre utsträckning järnväg, tunnelbana eller går till fots. En stor andel av kommuninvånarnas bilresor är relativt korta. Exempelvis



¹ Mer information kring dagens situation, samt en SWOT-analys, finns i Bilaga 1 – Nulägesbeskrivning



är 23 procent av kommuninvånarnas bilresor högst 3 km långa och 35 procent av bilresorna är högst 5 km långa.²

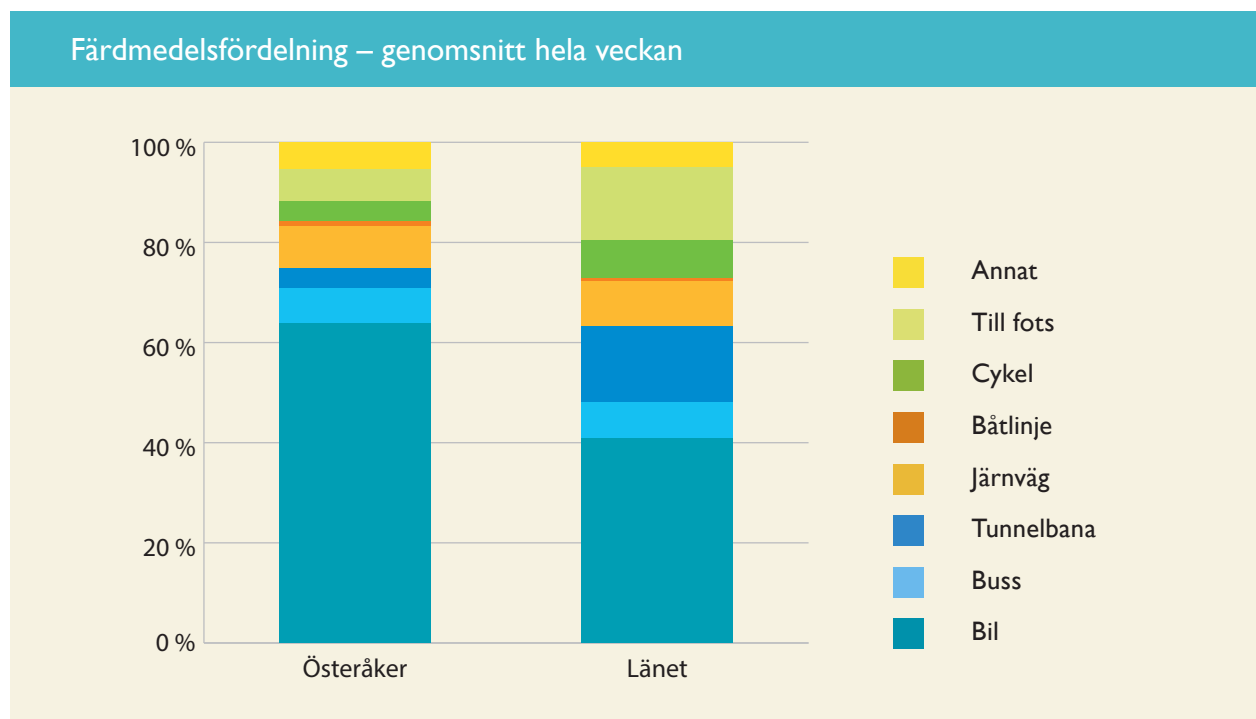
Att skapa förutsättningar för att anpassa hållbara transporterbjudanden efter kommuninvånarnas transportbehov kommer vara en stor utmaning framöver, men samtidigt en av nycklarna till att undvika många av transportsystemets negativa konsekvenser. Att öka resandet till fots, med cykel och kollektivtrafik skulle även få positiva effekter på folkhälsan i och med att fler resor görs genom fysiska transporter. Att åstadkomma en förändring kräver både att de hållbara trafikslagen är konkurrenskraftiga för pendlingsresor och att de fungerar vid fritids- och helgaktiviteter.

I figur 5-3 visas färdmedelsfördelning för huvudsakligt färdmedel totalt sett för alla kommuninvånarnas resor som ett genomsnitt för hela veckan. På vardagar är bilandelen något lägre jämfört med helgdagar.

Förbättra tillgängligheten i hela transportsystemet

Gångtrafik

Kommunens gångstråk används i stor utsträckning tillsammans med cyklister på gemensamma gång- och cykelbanor. Fotgängarna är i de flesta fall separerade från biltrafiken, men det finns även mindre villagator med låga trafikmängder som saknar trottoarer. Kommunen arbetar med att anlägga säkra och tillgänglighetsanpassade övergångsställen för att göra det lättare för fotgängare att korsa vägar. Det finns även ett flertal passager som är planskilda, framförallt utmed huvudvägnätet, men även i vissa bostadsområden. Planskilda övergångar leder till säkra passager men kan, om de är felplacerade eller dåligt underhållna, leda till otrygghet. Följden blir då att man istället väljer andra och mer osäkra alternativ för att korsa en väg. För att uppmuntra fler att röra sig till fots behövs attraktiva och trygga gångstråk liksom korta avstånd till målen.



Figur 3-1 Färdmedelsfördelning för kommuninvånarna respektive länet som helhet. NÖsteråker=2 464. NLän=95 265. I begreppet järnväg ingår resor med tåg, pendeltåg, spårvagn och lokaltåg.

² Under hösten 2015 genomfördes en stor resvaneundersökning i Stockholms län. I underlagsrapport till transportstrategin redovisas analyser gjorda för Österåkers kommun, se mer i Resvanor 2015 i Österåkers kommun i bilaga 2.



Cykeltrafik

Österåkers cykelvägnät är koncentrerat i och kring centrala Åkersberga. Här finns också potential att öka cyklandet i och med att avstånden till målpunkter är kortare än i övriga kommundelar. Cykelvägnätet håller dock en skiftande kvalitet och det saknas ett utpekat huvudnät för cyklister. Det befintliga gång- och cykelvägnätet i kommunen består till största delen av friliggande gång- och cykelvägar, men det innefattar också cykling i blandtrafik på mindre villagator. Cykelnätet följer inte alltid vägnätet för bil utan cykling sker även på så kallade parkvägar. Detta kan å ena sidan skapa gena och snabba förbindelser men å andra sidan uppfattas som svårorienterat och otruggt. Det saknas också ett antal viktiga förbindelser i nätet som gör att cyklister ibland tvingas ta omvägar eller cykla i blandtrafik. En utmaning i Åkersberga är att skapa ett sammanhängande cykelvägnät som är trafiksäkert och har god framkomlighet, samtidigt som det upplevs som tryggt att färdas på oavsett ålder och tid på dygnet.

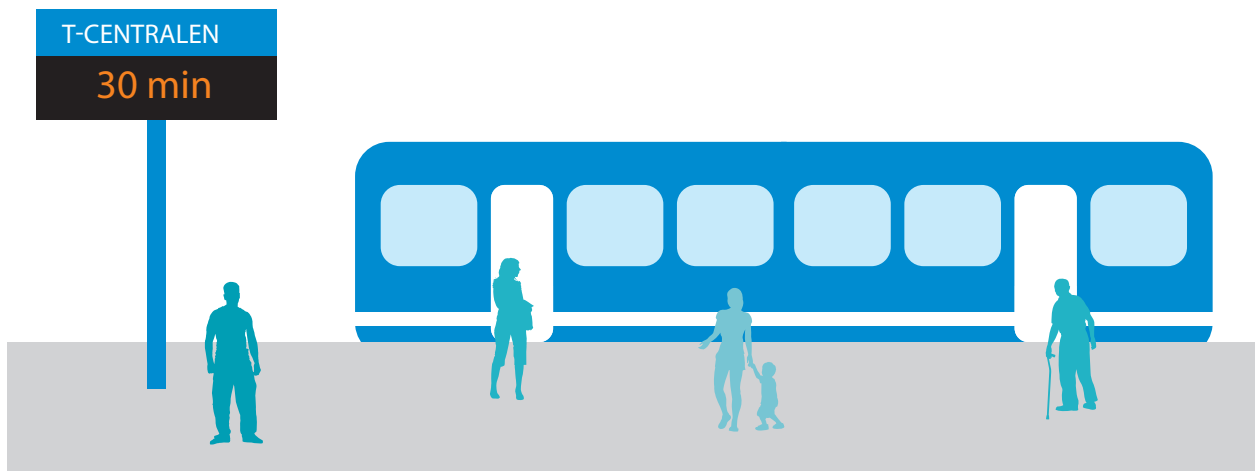
Utanför Åkersberga och mellan kommundelarna och Åkersberga saknas i regel cykelbanor och cykling sker till stor del tillsammans med motorfordon. Att öka cyklandet i hela kommunen och för regionala resor är en stor utmaning i och med att det i dagsläget ofta saknas cykelinfrastruktur. En utbyggnad av det regionala cykelstråket mot Täby skulle ha potential att öka både det lokala och regionala cykelresandet.

Kollektivtrafik

Österåkers kollektivtrafikresande sker med Roslagsbanans tågtrafik mellan Stockholm östra och Österskär, ett antal lokala och regionala busslinjer – där de flesta ansluter till en bytespunkt mellan tåg och buss – samt med båttrafik till skärgården.

Från Åkersberga tar det drygt 30 minuter till Stockholm östra, vilket ur restidssynvinkel är konkurrenskraftigt jämfört med att åka bil, inte minst i rusningstrafik. Det genomförs en upprustning av Roslagsbanan och utbyggnad av dubbelspår. Genom ombyggnaden skapas en kapacitetsökning samt ökad turtäthet för tågtrafiken, vilket förstärker Åkersberga station som bytespunkt. Det finns beslut om en förläggning av Roslagsbanan till T-centralen via Odenplan. Det pågår även utredningsarbete för en





förläggning av Roslagsbanan till Arlanda. En utmaning inför framtiden är att utveckla de regionala kopplingarna, både i tvärled och mot regioncentrum.

Busstrafiken i kommunen har huvudknutpunkter vid Åkersberga station, men även viktiga bytespunkter vid Kulla vägskalet och Åkerstorp. Under rusningstid är trafiken till Mörby C, Danderyds sjukhus och Humlegården tät, med bussar cirka var tionde minut. Busstrafiken är anpassad för arbets-/skolpendling, men en stor utmaning är att förbättra kollektivtrafiken lokalt inom kommunen och öka dess attraktivitet på landsbygd och i skärgården genom att skapa ett större utbud av transporttjänster. Detta gäller inte minst till skärgården för att underlätta såväl för arbetspendling som underlag för besöksnäringen.

En annan utmaning är utvecklingen av infartsparkeringar i attraktiva lägen där konkurrensen om marken är stor. I kommunens strategi för infartsparkering finns målsättningar att skapa större möjligheter att infartsparkera, minska andelen som i dag åker bil hela vägen, minska andelen bilburna infartsparkerare, det vill säga öka andelen fotgängare och cyklist, samt att minska antalet fordonskilometrar.

Biltrafik

Vägnätet i Åkersberga byggs upp av statliga vägar, kommunala gator och gator som ägs av vägföreningar och samfällighetsföreningar. Trafikverket är väghållare för väg 276 och 274 och de större vägarna på landsbygden och i skärgården. Väg 276 är huvudvägnätets

stomme genom kommunen och i Åkersberga medan övriga vägnätet i tätorten består i huvudsak av uppsamlingsgator till väg 276, lokalgator samt mindre villagator. Vägnätets struktur innebär en stor sårbarhet om en olycka eller avstängning inträffar eftersom tvärkopplingarna är få. De stora trafikmängderna på väg 276 är tidvis på dygnet en utmaning och påverkar tillgängligheten för alla trafikslag.³ Vid korsningspunkter överskrids kapacitet periodvis och köer uppstår under högtrafik morgon och eftermiddag.

Kommunen är främst väghållare för gator i de centrala delarna kring Åkersberga. Resterande vägnät ägs och förvaltas av Trafikverket och ett antal vägföreningar och samfälligheter som har hand om vägnätet i både kommunens centrala och mer perifera delar. I enlighet med kommunfullmäktiges beslut om principer för kommunalt huvudmannaskap så pågår ett successivt övertagande av vägar med enskilt huvudmannaskap i centrala Åkersberga. I en växande stad uppkommer även konkurrens om offentlig plats i staden. Hur och var ska bilen förvaras och var ska sociala mötesplatser prioriteras.

Kommunen behöver en strategi för hur ytor i staden ska nyttjas för att underlätta effektiva transporter och samtidigt erbjuda attraktiva miljöer.

Flyg

Tillgängligheten till Arlanda för rekreations- och arbetsresor behöver öka genom en mer attraktiv kollektivtrafik. Tillgång till helikopter för

³Väg 276 trafikeras av drygt 24 000 fordon per dygn väster om Sockenvägen och 6 600 fordon per dygn öster om Isättravägen. I centrala Åkersberga passeras vägen av drygt 18 000 fordon per dygn. Mätningar från januari 2013.



persontransporter är fortsatt viktig för skärgårdsbefolkningen på öar utan fastförbindelse.

Skapa ett mer säkert transportsystem

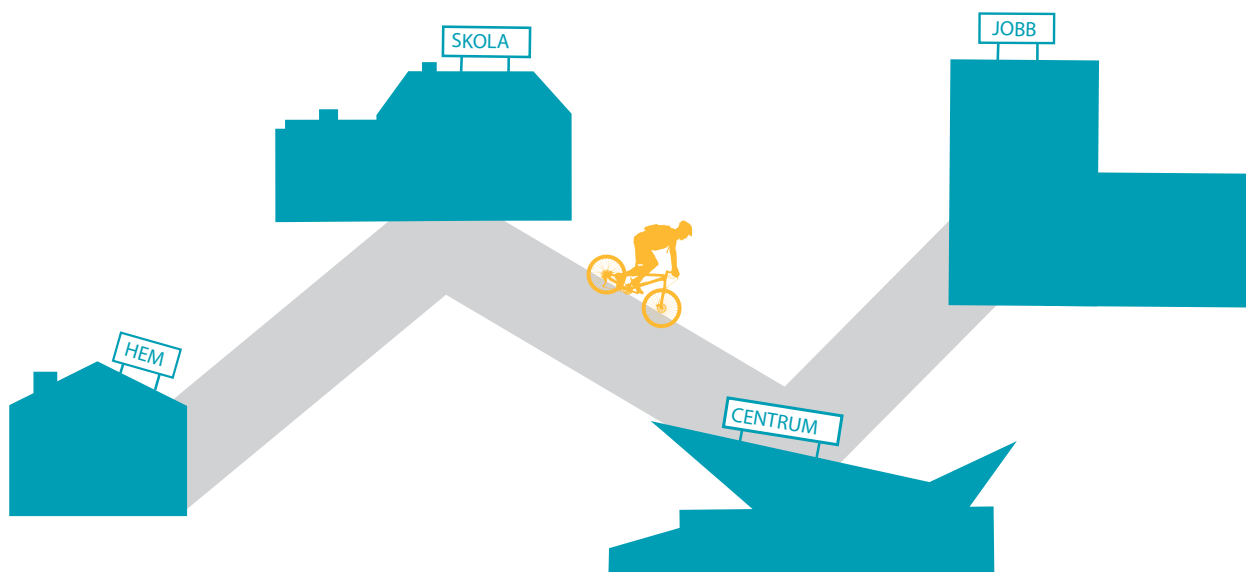
Från 2011 har det i kommunen inträffat trafikolyckor med så allvarlig utgång att sju personer har omkommit, samtidigt som 27 personer har skadats allvarligt eller mycket allvarligt. Majoriteten av olyckorna har skett på det statliga vägnätet. Att skapa ett säkrare transportsystem är en stor utmaning och kommunen kommer tillsammans med andra aktörer att behöva fortsätta arbetet med flera parallella åtgärder. I kommunens trafiksäkerhetsprogram finns en åtgärdsplan för efterlevnad av hastighetsbegränsningarna och trafiksäkerheten i den fysiska miljön. Här finns även planer för attitydpåverkan, främst genom skolorna. En stor del av kommunens trafiksäkerhetsarbete handlar om att skapa säkra skolvägar till kommunens skolor. Kommunen arbetar också tillsammans med Polisen för bättre efterlevnad av hastigheten och nykterheten i trafiken.

Öka tryggheten i den offentliga miljön

Att åstadkomma en stads- och trafikmiljö där människor känner sig trygga är en utmaning för alla kommuner. Hur trygg en människa upplever sig kan



påverka vanor, hur man rör sig i offentliga miljöer eller vilka transportmedel man väljer. Otrygghet kan leda till att man avstår att resa eller att man genomför resor på annat sätt än det som är resenärers förstahandsval. Det är svårt att hitta definitiva mått för att mäta hur trygga invånarna känner sig i en kommun, men SKL tar årligen fram en rapport med mått som kan ses som indikatorer på tryggheten i kommunen som exempelvis antal anmälda våldsbrott, anmälda stöld- och tillgreppsbrott och skadegörelse. För dessa indikatorer har Österåker något bättre värden jämfört med medianvärdet bland kommunerna i Stockholms län.⁴ Det finns en mängd åtgärder som kan genomföras för att öka tryggheten i den offentliga miljön. Exempelvis genom att se till



⁴ Mer information om parametrar och jämförelse med länet finns i Bilaga 1 – Nulägesbeskrivning



att det inte finns skymmande buskage i samband med gångtunnlar, säkerställa bra belysning och att inte planera ensliga gång- och cykelbanor i stråk där det saknas bebyggelse eller mänsklig närvaro.

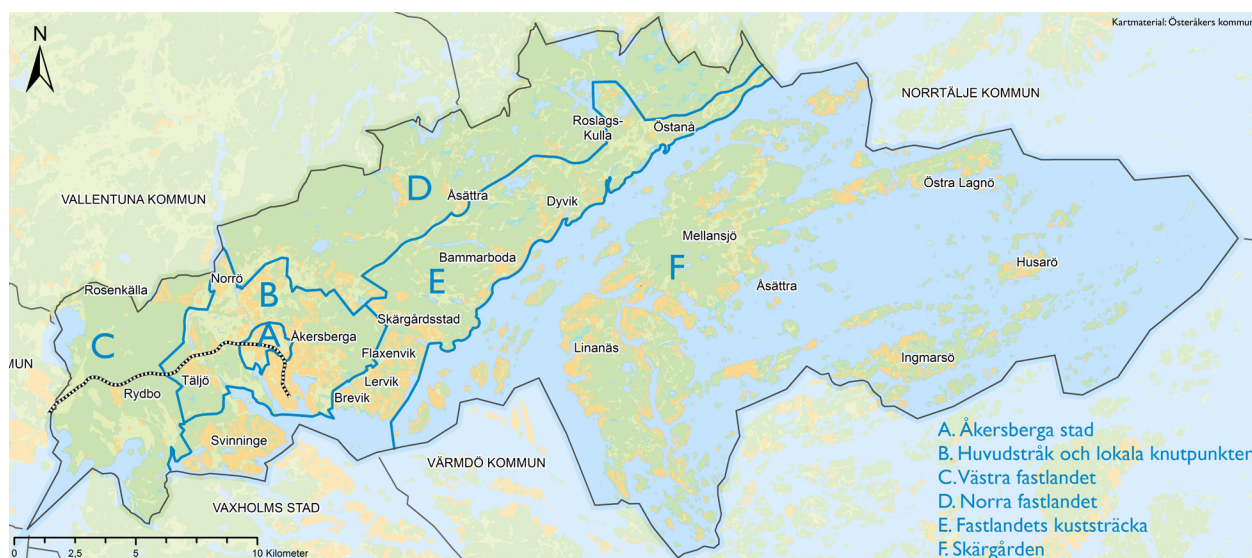
Minska transportsystemets miljö- och klimatpåverkan

Under 2016 antog kommunfullmäktige miljömål för kommunens inriktning gällande miljöfrågor⁵. De bygger på de nationella miljömålen, men speglar också regionala mål och strategier samt regelverket för miljö-kvalitetsnormerna för vatten och luft. Inom kommunen ska miljömålen vara ett verktyg för att arbeta mot det övergripande målet: "Österåker ska utveckla

ett långsiktigt hållbart samhälle där goda förutsättningar ges för människa, miljö och natur att samverka". De ska vara en del av kommunens verksamhetsplaner och budget i nämnder och styrelser. Målen är styrande.

I dokumentet finns ett antal mål som har bäring på transportsystemet och som alla är utmaningar för att nå ett mer hållbart transportsystem:

- Bebyggelse ska prioriteras i områden nära kollektivtrafik, VA-områden och service. Planeringen av nya områden ska främja ett hållbart byggande.
- Utsläppen av koldioxid, kg per invånare, minskar med 50 procent till år 2030 jämfört med 2009.
- I tätorten ska gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras i kommunens planering.



Figur 3-2 Indelning av kommunen i sex utvecklingsområden. Källa: Översiktsplan 2040.

⁵ Österåkers kommun (2016), *Österåkers miljömål 2015–2018*



3.2 Utmaningar per kommunedel

I Figur 3-2 illustreras kommunen indelad i sex utvecklingsområden, A–F. För dessa beskrivs specifika utmaningar i kapitlet nedan kopplat till framtidsbilden och dagens situation.

I och kring Åkersberga (A och B)

För att uppnå de ambitioner att utveckla Åkersberga till en attraktiv stad med småstadskaraktär och en levande stadskärna som beskrivs i översiktsplan 2040 behövs ett fortsatt fokus på människor i rörelse. Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska vara transportsystemets stomme i de centrala delarna av kommunen och förenkla resor inom staden, mellan staden och de lokala knutpunkterna strax utanför och ut i Stockholmsregionen.

Ett viktigt led i att förbättra förutsättningarna för fler att gå, cykla och åka kollektivt är att låta ny bebyggelse koncentreras centralt i Åkersberga, samt kring Roslagbanans stationer och kring de lokala knutpunkterna kring Åkersberga. Att planerna blir verklighet och skapar en tät och tillgänglig struktur där det blir korta avstånd från bostad till service, arbetsplatser och attraktiv kollektivtrafik är i sig en utmaning. Samtidigt innebär ny bebyggelse andra utmaningar, till exempel fler stängda gaturum där luftkvalitet och bullernivåer kan bli problematiska, intressekonflikter med grönytor och offentliga

platser kontra exploaterbar mark, och inte minst att ytan i gaturummet behöver prioriteras så att det gynnar och uppmuntrar resor till fots, med cykel och kollektivtrafik.

Västra och Norra fastlandet (C och D)

En stor utmaning i arbetet med att uppnå ett mer hållbart resande på landsbygden är att stärka de lokala knutpunkterna. Förutom ett ökat bostadsbyggande krävs även andra funktioner som gör det möjligt att uträtta ärenden lokalt. En större koncentration kring knutpunkterna möjliggör ett större





upptagningsområde för kollektivtrafiken. Det gör i sin tur att den kan utvecklas med fler linjer och tätare turer, samtidigt som det motiverar att dessa orter knyts samman med Åkersberga genom en utbyggd gång- och cykelinfrastruktur. Störst potential sett till hållbart resande bedöms utvecklingen i Rydboha, i och med närheten till Roslagsbanan.

Fastlandets kuststräcka (E)

En generell utmaning för utvecklingen utanför Åkersberga är att skapa förutsättningar för en kombination av bostäder, arbetsplatser och service. Genom att förtäta i vissa utpekade knutpunkter möjliggörs en högre andel året-runt-boende i kombination med utökad kommunal och offentlig service. Detta skapar förutsättningar för mer hållbara resor, i och med att man då kan uträtta fler ärenden lokalt i och kring orterna. I dagsläget behöver invånarna transportera sig relativt långa sträckor för att uträtta ärenden, samtidigt som kollektivtrafiken inte är särskilt konkurrenskraftig och det saknas sammanhängande cykelstråk. Till och från Åkersberga behöver kollektivtrafiken stärkas med fler turer för att förenkla arbets- och skolpendling och öka tillgängligheten för besökare. En annan utmaning är att komplettera cykelnätet och binda samman kuststräckan med Åkersberga för att skapa en hög tillgänglighet till stadens utbud och ett rekreativt friluftsliv..

Skärgården (F)

Att skapa bättre utbud av samordnade transporttjänster som gör Österåkers skärgård mer attraktiv

för boende, arbetande och besökare är en stor utmaning. Tillgängligheten behöver förbättras hela året, men en särskild utmaning finns i att anpassa transportsystemet efter säsongsvariationen. Båtförbindelsernas till fastlandet är avgörande för detta och det behöver utredas vidare hur denna trafik ska ske. Samband som behöver stärkas är bland andra mellan Åkersberga, Ljusterö och Ingmarsö, samt mellan fastlandet och Linanäs. Förutom båttrafiken i sig behöver också hamnar, brygglägen och busshållplatser utvecklas så det blir enkelt och tryggt att infartsparkera med cykel och bil, för att sedan fortsätta med kollektivtrafiken mot Åkersberga eller omvänt ut i skärgården. Vintertid innebär stora utmaningar och det krävs fortsatt tillgång till helikopter.

Utmaningar för landsbygd och skärgård

För att öka attraktiviteten att bo och verka på landsbygden och i skärgården behöver tillgängligheten öka. Med ny teknik kan detta förverkligas utan att antalet resor och transporter eller en ökad belastning på transportsystemet behöver öka. En utmaning för kommunen i samarbete med andra aktörer är att bygga upp en infrastruktur som möjliggör både en effektiv distribution via bland annat e-handel och arbete från hemmet eller via lokala kontorshubbar. Även om många resor och transporter bör kunna ersättas med ny teknik kommer behovet av resor finnas kvar. En utmaning är hur kollektivtrafiken kan effektiviseras och anpassas efter invånares och verksamheters behov på landsbygden och i skärgården.









4. Strategier till 2040

För att överbrygga gapet mellan framtidsbilden och utmaningarna kopplat till dagens situation har fem strategier formulerats. Strategierna beskriver vilka åtgärdsområden som kommunen bör fokusera kring kommande år och ska bidra till en positiv utveckling mot framtidsbilden som beskrivs i kapitel 2. I strategierna ges även förslag på åtgärder, det är dock viktigt att poängtera att dessa inte är beslutade eller finansierade.

Verka för hållbar utveckling och ett hållbart transportsystem i kommunen

Österåkers inriktning är att gå mot ett mer hållbart transportsystem, vilket ställer krav på samhällsplaneringen i stort. Hur begreppet hållbart transportsystem definieras är dock väsentligt för förståelsen av vad och vilka åtgärder som leder mot en hållbar utveckling och hur kommunen behöver arbeta framöver för att närma sig visionen. Det finns ingen allmänt vedertagen definition, även om det idag i stort sett råder enighet om vad som är hållbart för transportsystemet.

För att transportsystemet ska kunna bidra till en hållbar utveckling måste följande aspekter uppfyllas⁶:

- Transportefterfrågan och/eller transportberoendet behöver minska.
- Hållbara transportsätt måste främjas så att dess andel ökar.
- Fordon och infrastruktur bör vara mer miljöanpassade.



⁶ Ljungberg C., Smidfelt Rosquist L., TransportMistra (2009), *Bättre införande av åtgärder för ett hållbart transportsystem*

4.1 Strategi I: Tillämpa fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen⁷ är ett förhållningssätt till trafikplanering för att minska transportsystemets negativa konsekvenser. Det innebär att kommunen alltid ska överväga alternativa åtgärder innan större ny- och ombyggnationer beslutas. Nedan beskrivs de fyra stegen:

- 1. Tänk om.** Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
- 2. Optimera.** Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
- 3. Bygg om.** Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
- 4. Bygg nytt.** Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

När steg 3- och 4-åtgärder införs är det av stor vikt att komplettera med åtgärder inom steg 1 och 2 för att effektivisera användandet av den nya infrastrukturen.

⁷ Fyrstegsprincipen tillkom av Vägverket 1997 som en metod för att bättre hushålla med investeringsmedel, men den används lika mycket för att minska trafikens negativa effekter på luftkvalitet, trängsel och klimatet.

4.2 Strategi 2: Integrera hållbart resande i samhällsplaneringen

Förutsättningarna för hållbart resande bestäms under hela planeringsprocessen, från översiktsplan, program, detaljplan till bygglov och vidare in i den dagliga verksamheten med utbyggnad, drift/underhåll och löpande arbete med Mobility Management. Det är därför av stor vikt att hållbart resande genomsyrar hela planeringsprocessen, från den översiktliga nivån ner till beslut på kantstensnivå.

Hållbart resande från översiktsplan till bygglov

Att kommunen pekar ut önskvärd markanvändning i sin översiktliga planering är på många sätt grundstenen i att möjliggöra en struktur som underlättar och möjliggör hållbart resande. I kommunens nya översiktsplan framgår det tydligt att utbyggnaden ska ske på ett sätt som ger bättre möjlighet för fler att resa på ett hållbart sätt. Genom att exempelvis fokusera på en sammanhållen och funktionsblandad bebyggelse i Åkersberga och runt Roslagsbanans stationer skapas förutsättningar för att så många som möjligt ska bo i kollektivtrafikhöga lägen och kunna utträta ärenden inom gång- och cykelavstånd.

Det är dock avgörande att översiktsplanens ambitioner följer med ner i allt från markanvisningar till detaljplanering och kommande bygglov. Här finns stora möjligheter att påverka förutsättningarna – även om kommunen inte själva äger marken. I detta skede bestäms exempelvis var bostäder, skola och service ska ligga, hur gång- och cykelbanor ska dras, vilken standard och utformning de får och om busstrafiken får särskild prioritet längs en sträcka. I dessa skeden finns även möjligheter att påverka hur fastigheterna ska utformas, till exempel i frågor som parkering och bil- och cykelpoolslösningar.

Hållbart resande berör även underhåll av befintlig infrastruktur. Ett kvalitativt drift- och underhållsarbete är väsentligt för att få människor att fortsätta resa på önskvärd sätt. Detta gäller inte minst vintertid då det ställs stora krav på en fungerande snöröjning

på gång- och cykelbanor, vid hållplatser och liknande för att människor inte ska hindras i sitt resande.

Frågor kring hållbart resande behöver ta plats och genomsyra mer än arbetet på samhällsbyggnadsförvaltningen. Det förutsätter att dessa frågor lyfts i andra forum inom kommunen, då många andra kommunala förvaltningar påverkar förutsättningar för resandet. Det finns ett behov av att sprida kunskap om vad som påverkar människors resval, och vilka möjligheter som finns att påverka dessa val, till andra förvaltningar. Till exempel finns det en stark koppling mellan skolförvaltningens verksamhet och invånarnas resmönster. Placeringen av skolor och andra verksamheter, liksom deras start- och sluttider, har stor inverkan på resandet. Detsamma gäller socialförvaltningen och kultur- och fritidsförvaltningen.

Samarbete inom kommunen och regionalt

Kommunen är också beroende av sin omvärld för att människor och gods ska kunna transporteras på ett hållbart sätt. Det kräver ett ökat regionalt samarbete. Det utpekade stomlinjenätet för kollektivtrafik i länet är ett exempel som visar hur flera kommuner, tillsammans med regionen, måste genomföra åtgärder samordnat för att nå ett gemensamt mål. Detsamma gäller möjligheterna att realisera den regionala cykelplanen och att samordna varutransporter bättre. Vid framtagande av strategiskt viktiga kommundokument bör Österåker eftersträva aktivt deltagande av berörda intressenter, exempelvis trafikförvaltningen SLL, Trafikverket och närliggande kommuner. Österåkers medverkan i Stockholm Nordost är ett bra forum och som gör det möjligt att kontinuerligt hämta in och sprida information.



4.3 Strategi 3: Påverka resor innan de startar genom Mobility Management

Mobility Management är ett koncept som främst handlar om att påverka efterfrågan på transporter. Målet är att effektivisera användandet av den befintliga infrastrukturen i överensstämmelse med fyrstegsprincipen. Redan idag gör kommunen en hel del insatser inom detta område, men med ett mer systematiskt och genomtänkt arbete skulle effekterna kunna bli bättre.

En minskad bilanvändning kan handla om att inte genomföra resan överhuvudtaget, flytta över resor till kollektivtrafiken, cykel och/eller till fots, att genomföra bilresan på andra tider på dygnet, samåka eller välja andra färdvägar. Forskning visar att Mobility Management är ett mycket kostnadseffektivt sätt att lösa trafikproblem.

Informationskampanjer kan genomföras i samband med att ny infrastruktur ska byggas eller när det sker ombyggnationer, för att informera om nya alternativ eller störningar i trafiksystemet. Information och kampanjer kan även riktas till boende och arbetande som passerar ett visst stråk, till exempel



genom centrala Åkersberga där vägen är hårt belastad under rusningstid. Det kan även handla om att ge personliga resråd till invånare, inte minst till nyinflyttade i kommunen. Resråd kan även erbjudas arbetsplatser för att få dem att påverka sina anställdas resvanor i tjänsten och/eller till och från arbetsplatsen. Till exempel kan kommunen erbjuda anställda som kör bil till och från jobbet prova-på-kort i kollektivtrafiken (ofta kallat testresenärskampanj), eller att testa att cykelpendla till arbetsplatsen under en viss tid i utbyte mot hälsokontroller före och efter och annan uppmuntring som vinterdäck till cykeln exempelvis.

4.4 Strategi 4: Öka andelen som går, cyklar och åker kollektivt

Att få fler att gå, cykla och åka kollektivt är ett viktigt led i att nå kommunens ambitioner inom flera områden. Kommunen kan underlätta genom att planera och bygga ny infrastruktur som prioriterar gående, cyklisterna och kollektivtrafik högst.

Med en högre andel som väljer hållbara trafikslag ökar möjligheterna att bygga tätt och funktionsblandat i de områden där det är önskvärt, samtidigt som en mer stadsmässig bebyggelse också ökar möjligheterna att få fler att resa hållbart. Dessutom skulle positiva effekter för klimat och miljö, trafiksäkerhet och folkhälsan uppnås om fler väljer att gå, cykla eller åka kollektivt till sina ärenden i, till och från kommunen.

Gångtrafik

Gångtrafik är ett viktigt färdssätt i sig. Samtidigt är gåendet en förutsättning för alla färdssätt eftersom i princip alla resor börjar och avslutas till fots. För många grupper i samhället är förutsättningarna att ta sig fram till fots också helt avgörande för möjligheterna att förflytta sig självständigt. Det gäller inte minst barn, äldre, och personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. Det är därför viktigt att arbeta strategiskt med gångnätet och anpassa det efter de svagaste trafikantgrupperna i samhället.



Gångtrafiknätet

I tätortsmiljö behöver trafiknätet för de gående utvecklas finmaskigt och medge genvägar relativt andra färdstätt för att det tidsmässigt ska bli konkurrenskraftigt att ta sig fram till fots. Ett sätt att undvika omvägar för gående är att använda genhetskvoter i planeringen, där en omväg på upp till 25 procent jämfört med fågelvägen är en bra standard mellan två punkter.⁸ För att underlätta hela resan behöver gångnätet alltid anslutas till kollektivtrafikstationer och -hållplatser, cykel- och bilparkering.

Utformning

Fotgängare är en egen trafikantgrupp, men klumpas ofta samman med andra trafikslag/trafikanter – antingen på gemensamma gång- och cykelbanor eller i blandtrafik med motorfordon. Längs huvudgator eller på gator med höga hastigheter behövs alltid gångbanor och genom bostads- och grönområden behövs särskilda gångvägar.

Fotgängare kan röra sig i blandtrafik utan trottoar på bostadsgator där motortrafikens hastighet är högst 30 km/tim och där gatans utformning inbjuder till låga hastigheter. På gång- och cykelbanor där trafikflödena är stora bör gående och cyklister separeras för att öka tryggheten och framkomligheten.

Som standard bör gångnätet ha en beläggning som är hårdgjord och slät. En väl underhållen asfaltyta utgör en mindre säkerhetsrisk än exempelvis en ojämn grusyta.

Trygghet och trafiksäkerhet

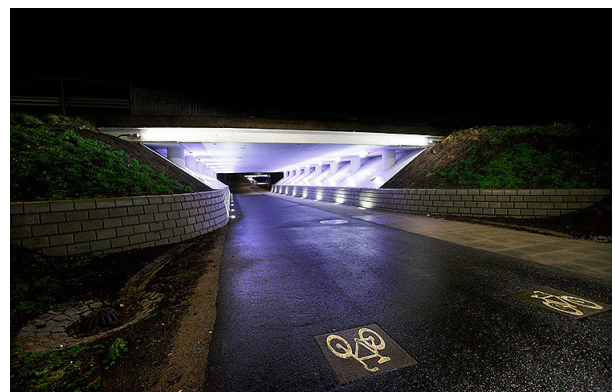
Upplevelsen av trygghet har stor betydelse både för valet att röra sig utomhus och för valet av färdväg. Tryggheten påverkas inte bara av rädslan för trafikolyckor utan även av rädslan för överfall och rån. Viktiga gångstråk bör gå längs befolkade gaturum för att skapa en närvaro av andra. Levande fasader där man känner sig sedd är också ett sätt att öka

känslan av trygghet. Längs gångvägar genom parker och grönområden kan tryggheten ökas genom att förhindra mörka passager och täta, skymmande buskage. Samtliga gångvägar bör ha god sikt och god belysning. Det är särskilt viktigt under vinterhalvåret, eftersom det även gör det lättare att upptäcka isfläckar och snövallar och synliggör fotgängare.

Gångtunnlar ska generellt undvikas. I de fall där detta inte är möjligt bör tunnarna vara väl belysta och ha god genomskiktighet. Eftersom trygghetskänslan för de flesta ökar i närvaron av andra människor ska gångvägar anläggas så centralt som möjligt och ödsliga passager helst undvikas.

Förutom gångtunnlar är busshållplatser och infartsparkeringar platser som kan upplevas otrygga av många. Här kan det behöva genomföras åtgärder för att människor inte ska avstå från att resa eller välja att resa på annat sätt.

Gångöverfarter och övergångsställen är viktiga för att skapa ett sammanhängande och gent gångvägnät och för att minska stora trafikerade bilvägars barriäreffekter. Där gångbanan korsar bilvägen är det viktigt att motortrafikens hastighet är låg för att underlätta samspel och minska risken för olyckor. Där hastighetsbegränsningen är över 30 km/tim bör en fysisk hastighetssäkring, som väggupp eller en avsmalning av körbanan, övervägas. Övergångsställen och gångpassager bör dessutom vara väl belyst och tydligt markerad. Prioriterade delar är stråk och korsningar där många fotgängare rör sig, samt skolvägar.



Figur 4-1 Exempel på gång- och cykeltunnel i Linköping. Gående och cyklister är separerade genom olika markbeläggning, tunneln är belyst och sidoområdena röjda vilket skapar god sikt. Källa: www.tindradesign.

⁸ Kvoten beräknas genom att dividera det verkliga gångavståndet med raka vägen mellan två punkter. Om gångvägen mellan A och B är 500 meter och fågelvägen är 400 meter blir genhetsknoten 1,25 (500/400 = 1,25). Är kvoten 1,0–1,25 kan

gångnätet sägas vara tillräckligt gent, 1,25–1,5 är acceptabel standard, medan genhetsknoter över 1,5 inte är tillräckligt bra. Riktvärdena för restids- och genhetsknoter kommer från TRAST – Trafik för en attraktiv stad.



Cykeltrafik

Cykelväg nät

Österåker har en cykelplan från 2008 som löpande revideras. I dokumentet finns en genomtänkt prioritering som utgår från att skolvägar prioriteras högst vid utbyggnad av gång- och cykelnätet. Detta för att ge barn och unga bättre möjligheter att ta sig till och från skolan. Utöver att förbättra skolvägar är gång- och cykelvägnätet i centrala Åkersberga prioriterat vid utbyggnad, och särskilt den omgivning som sträcker sig 5 km från Storängstorget i centrum.

Förutom att prioritera lokala cykelresor inom Åkersberga behöver kommunen också fokusera på pendlingen inom kommunen. Framst kan detta ske genom att fler kommundelar knyts samman med Åkersberga, samt att infrastruktur byggs från tätorterna på landsbygden till närmsta busshållplats för att underlätta resor dörr till dörr.

Kommunen bör också verka för att realisera den regionala kopplingen Åkersberga-Rydbo-Arninge/Täby, för att förenkla cykelpendling till och från Österåker. Kopplingen är utpekad i kommunens utbyggnadsplan och i den regionala cykelplanen.

Utformning

Cykelbanans bredd och separering med andra trafikslag

Det finns en rad olika typer av cykelstråk i kommunen, vilket gör att utformningen kan skilja sig åt. I stråk med höga flöden behöver det finnas en tillräckligt bred cykelbana som tillåter omkörning, samtidigt som gående och cyklister ska separeras. I kommunens tekniska handbok finns rekommendationer avseende utformning.





Korsningar

Hur korsningspunkter utformas spelar stor roll för cyklisters framkomlighet och säkerhet. Där cyklister korsar väg med motortrafik behöver fordonstrafikens hastighet säkras till högst 30 km/tim. Skyltad hastighet är en parameter, men viktigare är att den fysiska utformningen leder till en hastighetssänkning. Att höja upp passagen är en lämplig åtgärd, inte minst längs stråk där cykelflöden är höga.

Cykelvägvisning

Vägvisning är en viktig del av cykeltrafiksystemet, eftersom den bidrar till att öka orienterbarheten, samtidigt som den fungerar som reklam för icke-cyklister som ser att kommunen har ett sammanhängande cykelsystem och ett vägnät som förbinder olika platser när och fjärran. Kommunen har tagit fram en vägvisningsplan för cyklister som visar hur vägvisningen systematiskt ska byggas ut.

Cykelparkering

Varje cykelresa börjar och slutar med en cykelparkering. En succesiv standardhöjning och utbyggnad är därför nödvändig för att uppmuntra cykeltrafik i hela kommunen. Österåker har en årlig utbyggnadstakt för cykelparkering.

För att samla både det som görs och de framtida behoven föreslås kommunen ta fram en parkeringsplan som tar upp riktlinjer för cykel- och bilparkering. I strategin bör allmänna cykelparkeringar ingå samt normer vid nybyggnation. Detta för att säkerställa att framtidens fastigheter är moderna och utrustade med bra och säkra cykelparkeringar.

Kollektivtrafik

Österåker har stora möjligheter att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken tillsammans med kollektivtrafikens aktörer, framförallt trafikförvaltningen. Det handlar om den övergripande samhällsplaneringen och lokaliseringen (se bland annat kap. 4.2), men också om hur kollektivtrafiken kan prioriteras i gaturummet för att få hög framkomlighet och bidra till ökad tillgänglighet. Ett ökat resande med kollektivtrafik bidrar positivt till mål om ökad tillgänglighet, minskad miljöpåverkan och bättre hälsa.

Utvecklad regional tillgänglighet med Roslagsbanan

Roslagsbanan är den starka stommen i trafiken till och från Österåker. För närvarande pågår utbyggnad och upprustning av banan som syftar till att förbättra trafiken. Ytterligare förlängningar till centrala Stockholm och Arlanda har utretts och skulle bidra till förbättrad tillgänglighet för kommunens invånare, liksom för övriga delar av Nordostsektorn.

Förbättrad framkomlighet i busstrafiken

Hög framkomlighet för busstrafiken ger kortare restider och gör kollektivtrafiken mer attraktiv. På sträckor där det finns framkomlighetsproblem är signalprioritering i korsningar och busskörfält exempel på lösningar som gör busstrafiken snabbare.

Hela resan – utvecklade hållplatser och knutpunkter

En resa med kollektivtrafik är ofta en del i en längre kedja, där kollektivtrafik kombineras med gång, cykel och bil. Goda bytesmöjligheter mellan trafikslagen är därför betydelsefulla. Vid hållplatser, färjelägen och knutpunkter behövs ofta parkeringsmöjligheter för cykel och ibland även för bil. Anslutningsvägar för gående och cyklister behöver hålla god standard. Tillgänglighet och trygghet är viktiga aspekter. Infartsparkering är en viktig del av reskedjan för många Österåkerbor som bor på långt avstånd från, eller i områden utan bra bussförbindelser till, en hållplats med attraktiv kollektivtrafik. I glesbebyggda områden kan anropsstyrd kollektivtrafik utgöra ett bra komplement till den ordinarie kollektivtrafiken.

Båtförbindelser

Det finns behov av att stärka ett antal båtförbindelser i Österåker. Översiktsplan 2040 pekar ut bland andra Roslags-Kulla – Ljusterö – Ingmarsö, förbindelser mellan fastlandet och Linanäs, liksom förbindelser i mellan- och ytterskärgården.

¹⁵ Läs mer om upphöjda passager i SKL (2009), *Åtgärds katalog för säker trafik i tätort*, s 29f

¹⁶ Se sid 91 f i SKL och Trafikverket (2010), *GCM-handbok – Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopeditrafik i fokus*



4.5 Strategi 5: Hållbar biltrafik och godstrafik

Biltrafiken är en förutsättning för många invånares mobilitet och kommer att spela en fortsatt roll i kommunens transportsystem. I många fall används bilen dock för väldigt korta resor och mellan platser där det finns andra resealternativ. Dagens biltrafik för med sig negativa konsekvenser i form av utsläpp av luftföroreningar och buller, trafikolyckor och ett ineffektivt markutnyttjande i attraktiva lägen. Minskat bilresande skulle därför ge många positiva effekter. Samtidigt skulle de som verkligen är beroende av bil kunna ta sig fram snabbare och mer pålitligt. Förutom att biltrafiken behöver minska i omfattning kan mer miljövänliga drivmedel och fordon bidra till utvecklingen.

Laddplatser

Kommunen bör stimulera en modernisering av fordonsflottan. Ett strategiskt område inför framtiden är att underlätta elbilsanvändning för invånare, besökare och verksamma i hela kommunen. Infrastrukturen för laddplatser behöver byggas ut både i och kring Åkersberga, samt på landsbygd och i skärgården. Kommunen har en viktig roll i att planera



Figur 4-2 Laddplatser behöver tillkomma runt om i kommunen för att förenkla elbilsanvändning.
Bild: shutterstock.com

för den förväntade efterfrågan på laddstationer genom att bevaka frågan i den fysiska planeringen av nya bostads- och arbetsplatsområden.

Kommunen bör också underlätta för marknadsaktörer (elnätsbolag, energibolag, markägare och liknande) som vill bygga och driva normal- och snabbladdningsstationer i kommunen. Detta kan ske genom markanvisningar på kommunal mark, genom detaljplanering av tomtmark eller via nyttjanderättsavtal på gatumark.

Vid kommunens arbetsplatser och på parkeringsplatser som ägs av kommunen, kan kommunen själv investera i laddinfrastruktur. Kommunen bör också informera fastighetsägare som äger flerfamiljshus, med bostads- eller hyresrätt, om hur man kan arbeta med laddstationer.¹⁷

Bilpool

Ett alternativ till att äga egen bil för personer och hushåll som inte använder bil varje dag eller för många långa resor, är att gå med i en bilpool. Detta synsätt börjar få en större genomslag i stadsutveckling där parkeringsnormens krav på antal bilparkeringsplatser kan bli mer flexibel, förutsatt att byggherren inför andra typer av mobilitetsåtgärder. Detta kan bland annat ske genom införande av bilpool för dem som flyttar in i fastigheten.

En studie om effekterna av Sunfleets bilpool visade att varje bilpoolsbil ersätter i genomsnitt fem privata bilar. Detta innebär en nettominskning av efterfrågan på parkeringsplatser med runt 80 procent för de hushåll som blir medlemmar i bilpool. Studien visade också att drygt hälften av medlemmarna använder poolbilar en gång i månaden eller mer sällan än så, omkring 40 procent utnyttjar sitt medlemskap i bilpool några gånger per månad och en mycket liten andel (2–6 procent) använder poolbilar oftare än så.¹⁸

För att underlätta etableringen bör medlemskap i bilpool finnas med som åtgärd när kommunen förhandlar med byggherrar om exploatering. Störst potential ses i centrala Åkersberga. Dels för inflyttade i nybyggda bostäder, dels för de som redan bor i Åkersberga och inte äger egen bil. Om byggherren ser till att inkludera bilpool (och ytterligare åtgärder för att underlätta för de boende att leva utan bil) i en fastighet kan kommunen i gengäld erbjuda sänkt parkeringstal. Exakta former och hur stor reduktion av parkeringstalet som bör erbjudas bör utredas vidare i samband med att kommunen tar fram en parkeringplan.

Restidspålitlighet och rätt hastigheter

För samtliga trafikslag är pålitliga restider viktigt, så även för biltrafik. Det ska vara möjligt att veta hur lång tid en resa tar. För att öka restidspålitligheten i vägnätet bör kapacitetsstarka och yteffektiva trafikslag som kollektivtrafik, gång och cykel prioriteras. Därigenom ökar kapaciteten i vägnätet för dem som har behov av att resa med bil. Olika typer av trimningar av vägnätet kan också vara motiverade.

Hastighetsnivåerna i Österåker har betydelse för många av målen, inte minst trafiksäkerhet och tillgänglighet. Kommunen bör ta fram en hastighetsplan för vägnätet för att undersöka lämpliga hastighetsbegränsningar och inventera behovet av fysiska åtgärder för att säkra särskilda sträckor och punkter i vägnätet.

Parkering

Planering och reglering av parkering är ett av kommunens mest kraftfulla verktyg för att styra trafiken. Kommunens prissättning och annan reglering spelar stor roll för efterfrågan på parkering och därigenom även hur mycket biltrafik det blir till en viss plats. Att ha en genomtänkt parkeringsplan kan på så vis bidra till att minska trafikrörelser i belastade områden, samtidigt som fler kan uppmuntras att gå, cykla eller åka kollektivt. Detta gäller inte minst för de korta resorna, med start och mål inom kommunen.

I nuläget saknas en sammanhållen strategi med riktlinjer för hur parkering ska hanteras i Österåker,

både vad gäller cykel- och bilparkering. Det finns ingen parkeringsnorm för kommunens tjänstemän eller politiker att stödja sig mot i diskussioner med byggherrar. Sådana riktlinjer föreslås ingå i en framtida *parkeringsplan* för att det inte vid varje enskilt ärende ska bli en diskussion om kommunens hållning i frågan.

I parkeringplanen behöver även riktlinjer för kommunens infartsparkering tas fram. Infartsparkeringar är viktiga för dem som saknar bra alternativ att ta sig till en hållplats med attraktiv kollektivtrafik. Men studier som har genomförts visar dock att infartsparkeringarna många gånger används av andra och för andra ändamål. Samtidigt finns det en intressekonflikt i och med kommunens uttalade ambition om att ny bebyggelse ska ske i kollektivtrafiknära lägen. Detta eftersom även infartsparkeringar behöver lokaliseras vid attraktiva kollektivtrafik hållplatser.

Effektiva leveranser och godstrafik

Verksamheters transporter utgör en betydande del av transportsystemet och berör allt från transporter med farligt gods till leveranser av paket till enskilda hushåll. Utan en särskild utredning är det svårt att sätta upp verkkningsfulla strategier. I sammanhanget är det dock viktigt att poängtera att kommunen endast har rådighet i vissa frågor. Kommunen kan till exempel se till att upplåta mark till transportintensiva verksamheter i lägen som leder till så låg belastning på transportsystemet som möjligt, införa lastzoner och reglera vilka tider tung trafik tillåts i vissa områden med mera.

Kommunen har också rådighet över sina egna transporter till skolor, förskolor och liknande och kan verka för att samordna kommunens leveranser och varutransporter på ett så effektivt som möjligt. I detta sammanhang bör kommunen verka för en större samordning av varudistributionen i Nordostsektorn.

¹⁷ Mer information kan hämtas från länets energirådgivning som driver ett sådant projekt: www.energiradgivningen.se/projekt/laddstation-for-elbil-till-din-brf



5. Utblick mot 2060

Transportstrategin har år 2040 som huvudsakligt tidsperspektiv. Detta kapitel beskriver viktiga trender som kan börja skönjas redan idag, men som kan förväntas slå igenom först på lång sikt och som kan tänkas få betydelse för planeringen av transportsystemet i Österåker.



Vi blir fler och äldre

Stockholmsregionen, inklusive Österåker, växer och människor lever allt längre. Detta ställer krav på kapacitetsstarka transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik, speciellt där utrymmet är begränsat. Fysisk tillgänglighet kommer att bli allt viktigare i takt med en åldrande befolkning.

Beteende och livsstil

Värderingar och beteenden ändras över tid. En generell trend är att unga har en annan syn på bilen. Körkort tas senare i livet och bilen är inte samma statussymbol som tidigare. Det finns idag flera alternativ till att använda bil utan att äga en, vilket bidrar till att färre unga köper egen bil. Delnings-ekonomi i olika former gör att fler kanske kan tänka sig att dela på en bil eller endast betala för den tid som bilen används. Miljö och hälsa blir faktorer som än mer än idag påverkar färdmedelsval. Digitalisering och flexibla arbetstider ökar möjligheten att arbeta hemifrån eller via lokala kontorshubbar vilket kan minska transportbehovet. Ökade miljökrav förväntas leda till fler styrmedel och incitament som gynnar de hållbara trafikslagen.

Större och mer integrerad region

Den storregionala tillgängligheten utvecklas med satsningar på exempelvis kollektivtrafiken till Nordostsektorn, kanske i form av en utbyggd Roslagsbana till centrala Stockholm och Arlanda. Detta ger Österåker en mer central lokalisering i regionen och vidgar marknaderna för arbete, service, kultur och fritid.

Ny teknik och nya mobilitetserbjudanden

Tekniken utvecklas ständigt inom olika områden, både inom själva transportsystemet och inom andra områden.

Inom transportsystemet pågår teknikutveckling mot eldrivna och självkörande fordon. Jämfört med dagens bilar så förändras förutsättningarna för bilanvändning och bilägande radikalt om dessa tekniker får genomslag. Dels är marginalkostnaden lägre och dels möjliggörs en annan användning av bilen. Införandet går dock långsamt, tillverkningen är inte fossilfri och en elbil tar upp lika mycket plats som en fossildriven bil. Elcyklar vinner allt större marknadsandel och möjliggör cykelpendling över längre avstånd.

Inom kollektivtrafiken ger digitaliseringen möjlighet till fortsatt utveckling av smartare och mer samordnade transporttjänster. Mobil IT kan också vara en konkurrensfördel för kollektivtrafiken då det är möjligt att använda sin restid till sådant som att arbeta, umgås och spela.

Håller våra strategier?

Transportsystemet och omvärlden förändras hela tiden och det är naturligtvis svårt att sja om utvecklingen. Utifrån ovanstående trendsplanering är det dock fortsatt viktigt att prioritera de hållbara transportslagen gång-, cykel- och kollektivtrafik för att klara den framtida befolkningstillväxten i Österåker och Stockholmsregionen.



Bilaga I – Nulägesbeskrivning

I detta kapitel beskrivs inledningsvis dagens transportsystem och resande, samt vad kommuninvånarna anser är viktigt att arbeta med. Därefter diskuteras intentionerna i översiktsplan 2040 och hur det påverkar det framtida transportsystemet. Avslutningsvis ges en samlad analys av dagens styrkor och svagheter, samt utmaningar och möjligheter kopplat till den planerade utvecklingen.

Österåkers karaktär

Läge i regionen

Österåkers kommun ligger i nordöstra Stockholms län, cirka 3 mil nordost om Stockholm. Österåker gränsar till Norrtälje och Vallentuna kommun i norr, Täby kommun i väst och Vaxholms och Värmdö kommun i söder.

Allmänt om kommunen

Österåker är en kommun med både skärgård, landsbygd och stad. Av kommunens totala yta på 558 km² utgör 244 km² vatten. Bebyggelsen består av allt från flerbostadsområden till områden med fritidshus. Majoriteten, cirka 70 procent av bostäderna, är småhus, medan resterande bostäder finns i flerbostadshus¹⁹.

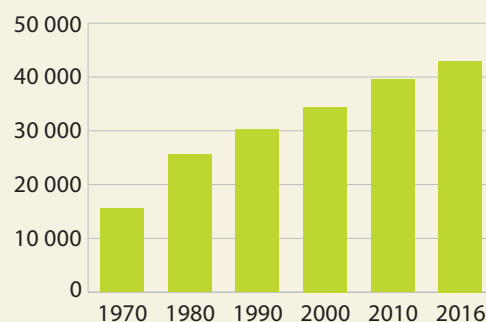
Österåker är en expansiv del av Stockholmsregionen och befolkningsutvecklingen är högre än regionens genomsnitt. I kommunen bor cirka 43 000 personer, varav majoriteten i Åkersberga. På sommarhalvåret fördubblas befolkningen genom fritidsboende och turister.

I kommunen finns cirka 10 000 arbetsplatser och 20 500 förvärvsarbetande (SCB 2014). Här finns 600 registrerade företag, vilket sett till befolkningsmängden är relativt många. Kommunen är den

största arbetsgivaren med cirka 2 000 anställda. Österåker är en av de kommunerna i landet som har lägst arbetslöshet, 3,7 procent i december 2014. Av kommuninvånarna pendlar 63 procent ut från kommunen medan resterande 37 procent bor och arbetar i Österåker. Det är fler män än kvinnor som pendlar ut från kommunen²⁰.

Befolkningen har ökat stadigt de senaste decennierna. År 1970 bodde cirka 15 000 invånare i kommunen, vilket år 2016 nästan hade tredubblats till cirka 43 000 invånare. Kommunens prognos för framtiden pekar på en ökning med cirka 800 personer per år.

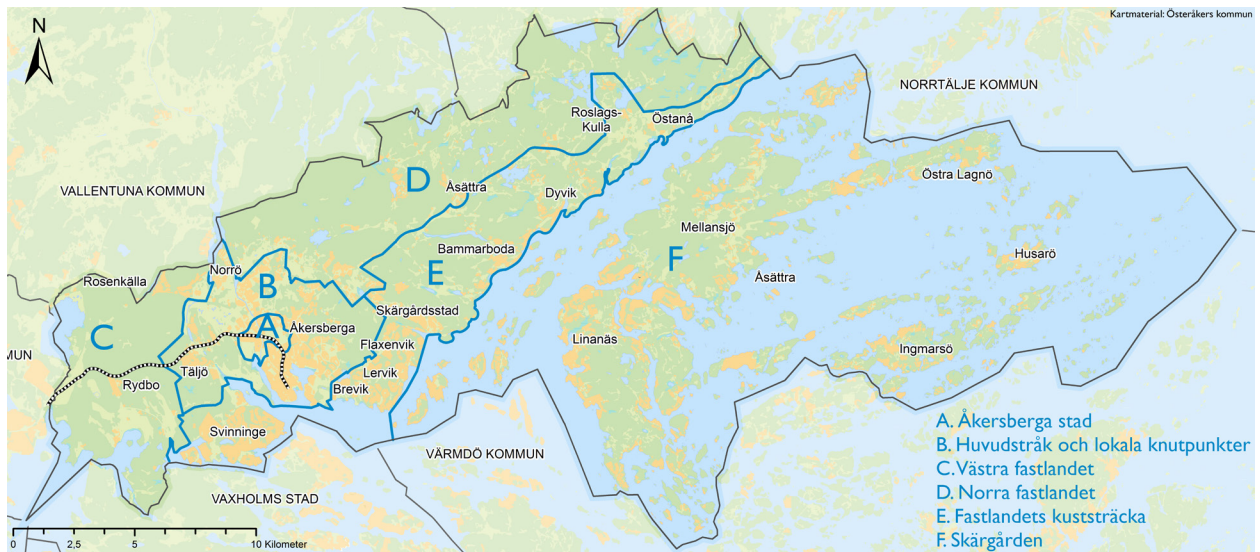
Befolkningsutveckling



Figur 5-1 Kommunens befolkningsutveckling mellan 1970 och 2015. Källa: SCB

¹⁹ Österåker har högst andel bostäder som småhus bland nordostkommunerna, Vallentuna 68 %, Norrtälje 60 %, Vaxholm 59 %, Danderyd 56 % och Täby 52 %. Källa: SCB statistikdatabasen 2015

²⁰ SL Fakta om länet 2015



Figur 5-2 Indelning av kommunen i sex utvecklingsområden.
Källa: Översiktsplan 2040.

Olika delar av kommunen

I översiktsplan 2040 finns en uppdelning av kommunen i sex utvecklingsområden (A–F) som också kan användas för att beskriva de olika delarna av dagens Österåker.

I och kring Åkersberga (A och B)

Kommunens centralort Åkersberga består av ett antal delområden med olika karaktär, från flerbostadsbebyggelse centralt i Hacksta till områden med småhus som bland annat Österskär, Margretelund och Träsättra. Trafiken går i regel på en eller flera större uppsamlingsgator från väg 276, varifrån mindre lokalgator sedan ansluts. Utmed uppsamlingsgator finns ofta en gång- och cykelbana, antingen vid sidan av gatan eller friliggande en bit ifrån. Inne i bostadsområdena cyklar man i regel på gatan medan man promenerar på trottoarer.

Störst serviceutbud finns i de centrala delarna av Åkersberga och i Åkersberga centrum. Det finns även några lokala centrum med mindre serviceutbud. I nybyggda kvarter med flerbostadshus kombineras lägenheter med verksamheter i bottenvåningarna.

Västra och Norra fastlandet (C och D)

Området Västra fastlandet är till största delen skogsmark med natur-, kultur- och rekreativa värden. I

området finns även samhället Rydbo med station på Roslagsbanan. Förutom tågtrafik försörjs samhället via Rydbovägen som ansluter E18 och väg 274.

På norra fastlandet finns främst skogsmark och ett antal mindre samhällen med bostadsbebyggelse, främst utmed väg 276.

Fastlandets kuststräcka (E)

Fastlandets kuststräcka består till stor del av landsbygd och mindre orter. Öster om Åkersberga går trafiken längs kuststräckan på lokalgator från väg 276 till orter som Nyboda, Dyvik, Skärgårdsstad och Brevik. Söder om Åkersberga, mellan väg 274 och 276, ligger Svinninge med småhusbebyggelse. I dessa områden saknas spårtrafik och kollektivtrafiken består av buss- och cykeltrafik. Där saknas i regel infrastruktur för gående och cyklister, det gäller även inom och mellan samhällena och till Åkersberga. Detta leder till relativt dålig tillgänglighet för yngre och för dem som saknar bil.

Skärgården (F)

Skärgården utgör till ytan det största delområdet i Österåker och består av Ljusterö, mindre öar i Furusundsleden samt ytterstskärgård. År 2015 bodde cirka 1 750 personer permanent i skärgården. Genom kommunen sträcker sig Furusundsleden som är en av de stora farlederna till Stockholms hamnar. Från Ljusterö och replipunkt Åsättra går det att åka

vidare med båt till yttre skärgården och Ingmarsö med Waxholmsbolaget. Det går även att ta sig hit från exempelvis Stockholms innerstad, Vaxholm eller från Boda på Värmdö.

Trafikverket kör vägfärja över leden till och från Ljusterö, överfarten tar cirka sju minuter. På Ljusterö trafikerar SL:s busstrafik. Boende i och besökare till Österåkers skärgård är beroende av båttrafik i och med att det saknas broförbindelser. Tillgängligheten är många gånger väldigt låg och invånarnas möjlighet att färdas är styrd av båtarnas tidtabeller, oavsett om man inleder sin resa med bil eller buss.

Resmönster

Resvanor 2015

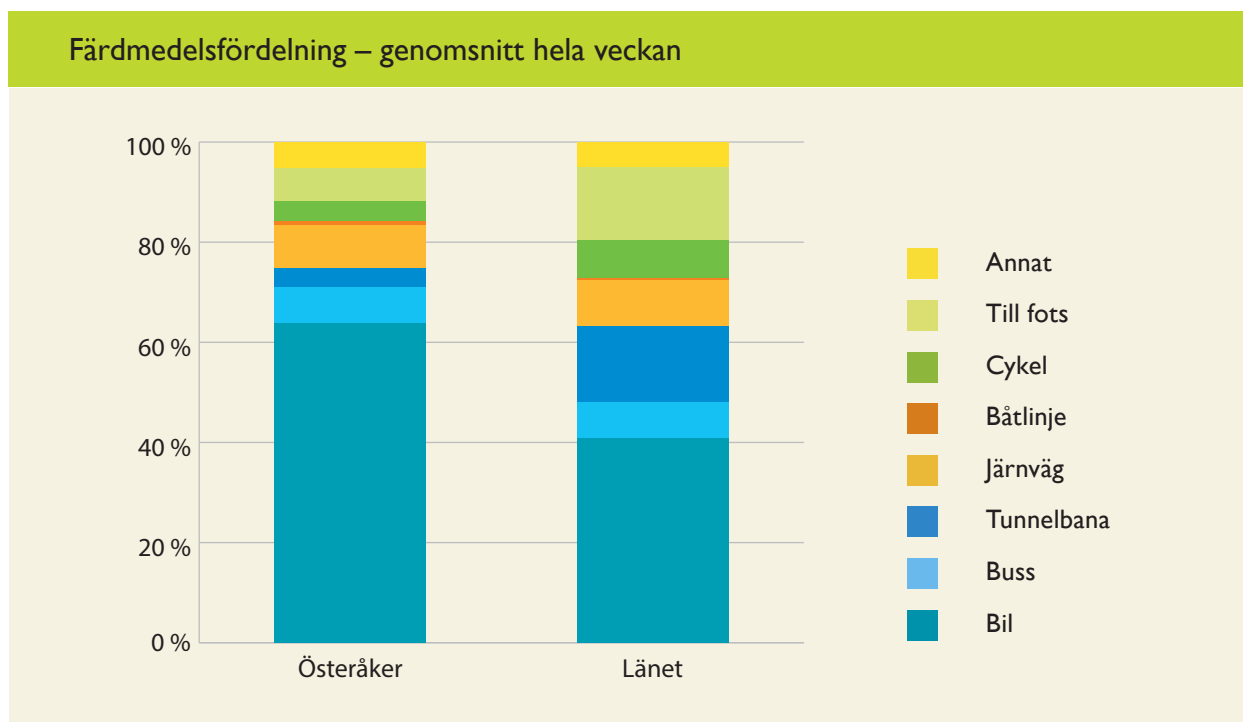
Under hösten 2015 genomfördes en stor resvaneundersökning i Stockholms län. I detta kapitel ges en sammanfattning av viktiga slutsatser från de analyser av resvanorna i Österåker kommun som genomförts²¹.

Österåkerborna reser längre än genomsnittsinvånaren i länet

Österåkerborna gör i genomsnitt 2,4 resor per person och vardag och 1,8 resor per person och helgdag. Detta innebär att invånarna i Österåker reser i ungefär samma utsträckning som den genomsnittliga länsinvånaren. Den genomsnittliga resan som en invånare i Österåker gör är ungefär 22 km lång, vilket är längre än den genomsnittliga resan på 16 km som en invånare i Stockholms län gör. Eftersom Österåkerborna reser lika ofta men längre vid varje resa blir den resta sträckan per dag längre än för den genomsnittliga länsinvånaren.

En stor del av resorna görs med bil

Bil är det vanligaste färdmedlet när kommuninvånarna reser. Mer än 60 procent av alla resor sker med bil. Jämfört med den genomsnittliga länsinvånaren använder Österåkerborna bil oftare och går eller cyklar mer sällan. Österåkerborna använder tunnelbana i betydligt mindre utsträckning än den genomsnittliga länsinvånaren, men färdas med buss och



Figur 5-3 Färdmedelsfördelning för kommuninvånarna respektive länet som helhet. NÖsteråker=2 464. Nlän=95 265.

²¹ Resvaneundersökningen för Österåkers kommun finns som underlagsrapport till transportstrategin. Källa: Trivector (2017), *Resvanor 2015 i Österåkers kommun*

järnväg i samma utsträckning. Samtidigt ska man komma ihåg att cirka en tredjedel av resorna inte görs med bil.

Jämförelse med länet

I figur 5-3 visas färdmedelsfördelning för huvudsakligt färdmedel totalt sett för alla kommuninvånarnas resor som ett genomsnitt för hela veckan. I begreppet järnväg ingår resor med tåg, pendeltåg, spårvagn och lokaltåg. I figuren görs också jämförelse mot färdmedelsfördelningen för alla länsinvånarnas resor till, från och inom länet.

Skillnader mellan könen

I figur 5-5 visas färdmedelsfördelningen för kvinnor respektive män som ett genomsnitt över hela veckan. Som framgår av figuren använder männen bil i betydligt större andel av sina resor än kvinnorna. Kvinnorna använder istället i högre utsträckning järnväg, tunnelbana eller går till fots.

Stor potential vid korta resor på fritiden

Den genomsnittliga reslängden med bil per invånare och dag är 29 km. Varje person gör i genomsnitt 0,3 bilresor som är högst 3 km långa och 0,5 bilresor som är högst 5 km långa en genomsnittlig veckodag. Det innebär att 23 % av kommuninvånarnas bilresor är högst 3 km långa och 35 % av bilresorna är högst 5 km långa.

Män reser längre i bil än kvinnor

Under en veckodag gör män och kvinnor ungefär lika många resor och reser i genomsnitt lika långt. Männen reser längre i bil och kvinnor längre med kollektivtrafiken.

En stor del av resorna går över och utanför kommungränsen

De flesta resor som sker i Österåker kommun startar eller slutar utanför kommungränsen. Endast drygt var tredje resa som sker i kommunen startas och avslutas inom kommungränsen. Den vanligaste resan är Österåker – Stockholm följt av Österåker – Täby



och Österåker – Danderyd. Mellan Österåker och Stockholm görs 21 600 resor per vardag. Vid resor till och från Stockholm används kollektiva färdmedel i större utsträckning än bil, men till och från Täby är bil det vanligaste färdmedlet.

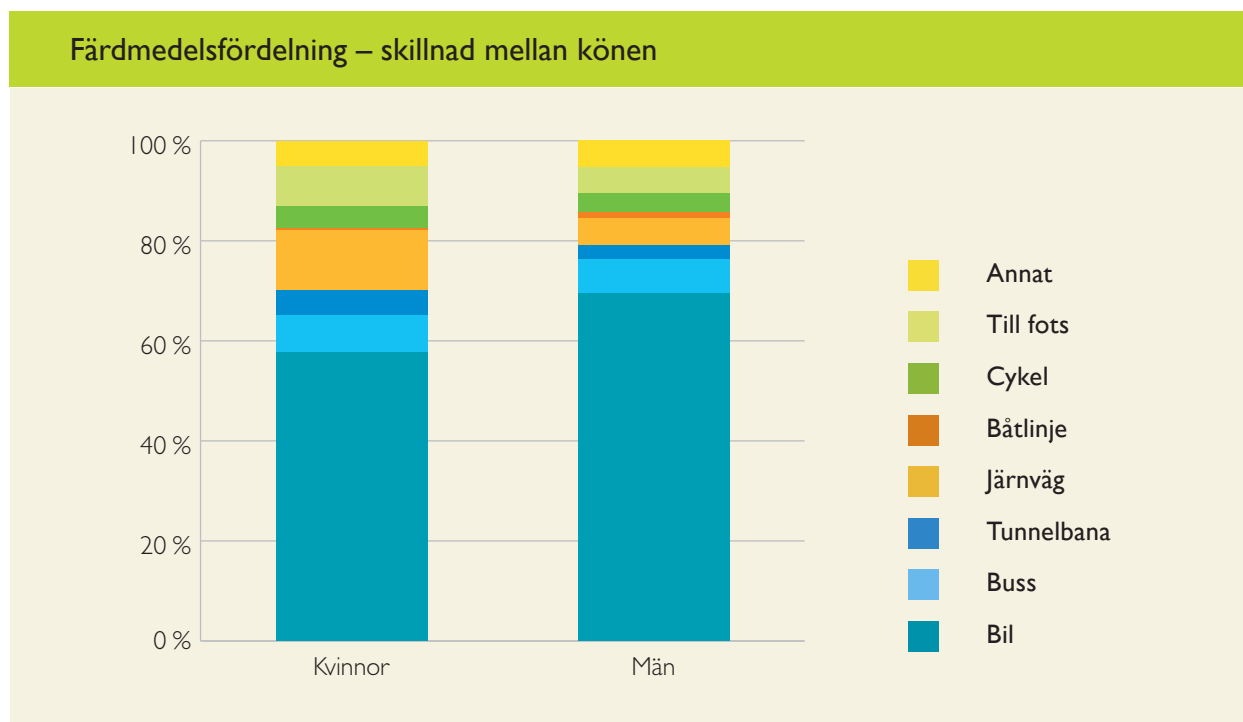
av dessa startar 75 procent i kommunen. Övriga inpendlingsområden är främst från Täby, Vallentuna och Vaxholm. Av resorna som avslutas i Österåker sker 5 800 med bil och 2 100 med kollektivtrafik.

Trafikförvaltningens prognos för 2030

I Trafikförvaltningens arbete med stornätsplan för länet gjordes trafikprognoser för samtliga kommuner år 2030 för att studera framtida kollektivtrafikbehov²².

I Trafikförvaltningens prognoser antas att 16 800 resor påbörjas i Österåkers kommun mellan klockan 6 och 9 år 2030. Av dessa är 11 200 bilresor och 5 600 kollektivtrafikresor. En stor del av resorna görs inom kommunen. Övriga resor går främst till Stockholms innerstad, Täby/Arninge och till övriga kommuner i norra Stockholms län. Bilen är det dominerande färdmedlet till alla områden utom till Stockholms innerstad.

I modellen prognosticeras 7900 resor med Österåker som destination mellan klockan 6 och 9 år 2030,



Figur 5-5 Skillnad i färdmedelsfördelning mellan kvinnor och män, genomsnitt över veckan. Nkvinnor=1 288, Nmän=1 176.

²² Stornätsstrategi för Stockholms län, etapp 2 – Bilaga 2 Behovsanalys v 1.1 (2013)

Transportsystemet i kommunen

I det här kapitlet beskrivs dagens transportsystem i kommunen.

Gångtrafik

Fotgängare är i de flesta fall separerade från biltrafiken men det finns även mindre villagator som saknar trottoarer. Längs kommunens separata gångstråk färdas gående och cyklister tillsammans på gemensamma gång- och cykelbanor.

I Åkersberga finns Hälsans Stig, välskyttade promenadvägar med god belysning och med ett flertal parker och bänkar utplacerade efter vägen. Två vandringsleder passerar genom kommunen och här finns även ett antal centralt belägna motionsspår som ger goda förutsättningar för fysisk aktivitet. Kommunen arbetar med att anordna säkra och tillgänglighetsanpassade övergångsställen som ska underlätta för gångtrafikanterna. Det finns även ett antal planskilda övergångar framför allt utmed huvudvägnätet, men även i en del bostadsområden där olika trafikslag har trafikseparerats.

Kommunen saknar ett inriktningsdokument eller strategi för hur gångtrafiken ska utvecklas.

Cykeltrafik

Cykelvägnätets uppbyggnad

Österåker cykelvägnät är koncentrerat i och kring centrala Åkersberga. I övriga kommundelar och mellan kommundelarna och Åkersberga saknas i regel cykelbanor och cykling sker till stor del på vägar tillsammans med motorfordon.

Kommunen har idag inget utpekad huvudnät för cyklister. Det befintliga lokala gång- och cykelvägnätet i kommunen består till största delen av friliggande gång- och cykelvägar, men det innefattar också cykling i blandtrafik på mindre villagator. Cykelnätet följer inte alltid vägnätet för bil utan cykling sker även på så kallade parkvägar, vilket å ena sidan kan skapa gena och snabba förbindelser men å andra sidan kan uppfattas som svårorienterat och otruggt. Det saknas också ett antal viktiga länkar i nätet som gör att cyklister ibland tvingas ta omvägar eller cykla på bilvägar.

En stor del av kommunens befolkning bor i Åkersberga med omnejd och har därmed goda förutsättningar att cykla korta resor. Åkersbergas centrala delar har ett relativt väl utbyggt gång- och cykelvägnät. Dock utgör väg 276 och Roslagsbanan två kraftiga barriärer som försvårar kommunikationerna mellan Åkersbergas olika delar. Även Åkers kanal utgör en barriär men är lättare att brygga över med gång- och cykelförbindelser. Idag saknas regionala cykelkopplingar till och från kommunen.

Standard på cykelvägnätet

Endast ett fåtal cykelvägar har skiljeremsa eller motsvarande mellan gående och cyklister. Cykelvägarna är ofta inte tillräckligt breda för att fullt ut tillgodose behoven för dem som använder lastcyklar eller elcyklar eller för att kunna mötas när man cyklar om. De flesta gång- och cykelvägar är bra belysta men det finns några delar av nätet med bristfällig belysning. Att cykelvägarna är väl upplysta är viktigt för tryggheten, inte minst för att de ska användas under kvällstid.

Cykelparkering

Kommunen arbetar kontinuerligt med att skapa attraktiva cykelparkeringar vid olika målpunkter och sätter årligen upp nya cykelparkeringar. Ambitionen är att det ska finnas cykelparkering med tak, ramlås och belysning vid samtliga busshållplatser. Det görs även regelbundna rensningar av skrotcyklar vid större cykelparkeringar.

Kommunens cykelplan och strategiska arbete

Kommunen har en gång- och cykelplan från 2008 som används som underlag för planering, prioritering och utbyggnad av gång- och cykelvägnätet i kommunen. Planen har reviderats 2013 och 2015. Till gång- och cykelplanen hör en åtgärdsplan där kommunen får anslag varje år för att bygga ut gång- och cykelvägnätet. För det utbyggda cykelvägnätet prioriteras i dagsläget saknade länkar och skolvägar.

Kommunen har en cykelkarta som uppdateras kontinuerligt och som finns att hämta i kommunhuset, turistinformationen eller på kommunens hemsida. Kommunen har under 2016 börjat med

att skylta upp cykelvägvisning till olika platser i kommunen för att göra det lättare för cyklister att hitta. Från 2017 är kommunen med i Cykelfrämjandets kommunvelometer, där Österåkers arbete med cykelfrågor granskas och jämförs med andra kommuner. Syftet är att se hur kommunen står sig i jämförelse med andra kommuner och att identifiera möjliga förbättringar.

Kollektivtrafik

Dagens kollektivtrafikutbud

Österåkers kollektivtrafik utgörs av Roslagsbanans tågtrafik mellan Stockholm östra och Österskär, ett antal lokala och regionala busslinjer som i de flesta ansluter till en bytespunkt mellan tåg och buss, samt båttrafik till och från skärgården.

Roslagsbanan

Roslagsbanan har sex stationer i kommunen: Rydbo, Täljö, Åkers Runö, Åkersberga, Tunagård och Österskär. Mot Stockholm östra är turtätheten cirka 15 minuter under morgonens högtrafik. Från Åkersberga tar det 31 eller 37 minuter till Stockholm östra, vilket är en konkurrenskraftigt restid jämfört med att åka bil, inte minst i rusningstrafik. Från Roslagsbanan är det enkelt att byta till röda tunnelbanelinjen vid Stockholm östra/Tekniska högskolan.

Framtida planer för Roslagsbanan

För närvarande pågår en upprustning av Roslagsbanan och utbyggnad av dubbelspår. Genom ombyggnaden ökar kapaciteten och turtätheten för tågtrafiken och Åkersberga får en starkare roll som bytespunkt. I samband med utbyggnaden görs även bullerdämpande och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Nya tåg som gör att det blir möjligt att trafikera Roslagsbanan med 10-minuterstrafik kommer att köpas in. Åtgärderna syftar till att stärka Roslagsbanans attraktivitet och öka tågens punktlighet.

Parallellt med upprustning pågår Sverigeförhandlingen. Detta är ett uppdrag från regeringen som bland annat syftar till att öka andelen kollektivtrafik, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i de tre storstäderna Stockholm, Göteborg och

Malmö. Österåkers kommun deltar i förhandlingen för en förlängning av Roslagsbanan till Stockholm city. I närområdet kring stationerna Åkersberga centrum, Åkers Runö, Täljö och Rydbo bedömer kommunen att det kan tillkomma 5000 nya bostäder till år 2035. I och med en förlängning av Roslagsbanan till Stockholm city och Arlanda²³ bedömer kommunen att denna siffra kan öka till 7000 nya bostäder.

Busstrafik

Busstrafiken i kommunen har huvudknutpunkter vid Åkersberga station, men även viktiga bytespunkter vid Kulla vägskäl och Åkerstorp. Under rusningstid är trafiken till Mörby C, Danderyds sjukhus och Humlegården tät, med bussar cirka var tionde minut.

Båttrafik

Furusundsleden, som sträcker sig genom kommunen, är den norra av de stora farlederna in till Stockholms hamnar. Trafikverket kör vägfärja över Furusundsleden till och från Ljusterö. Överfarten tar cirka sju minuter. Tidtabellen varierar över dygnet och över året. Som tätast trafikerar färjan sundet var tionde minut under sommaren, men övriga året går färjan i regel var tjugonde minut i båda riktningarna, det vill säga tre turer per timme. Från klockan 23 till 05 går det en tur i timmen, förutom ett uppehåll klockan 03–04.

Förutom vägfärjan trafikerar skärgården av Waxholmsbolagets och Cinderellas passagerarfärjor samt med taxibåtar.

Infartsparkering

I kommunen finns 11 infartsparkeringar i anslutning till Roslagsbanan, busshållplatser och färjeläge. Kommunen gör regelbundna inventeringar av infartsparkeringarna. Dessa visar att många av de parkerade bilarna är registrerade på adresser relativt nära parkeringen och att många bilar kommer från områden med lokal busstrafik. Av de bilar som inte kommer från kommunen är en del företagsregistrerade.

Inventeringen visar också att de infartsparkeringar som ligger i nära anslutning till hållplatser har hög beläggning. Kommunen har i uppdrag att

²³ För närvarande finns inget beslut om fortsatta studier för förlängning av Roslagsbanan till Arlanda, men Österåker tillsammans med Stockholm Nordost verkar för att det ska startas upp

ta fram en genomförandeplan för utbyggnad av nya infartsparkeringar.

I kommunen finns en strategi för infartsparkering som togs fram 2013. Målet var att förbättra möjligheterna att infartsparkera för att på så sätt minska andelen som i dag åker bil hela vägen. Samtidigt var ambitionen att minska andelen bilburna infartsparkeringar, det vill säga att öka andelen fotgängare och cyklister. Ytterligare ett mål är att minska antalet fordonskilometrar.

Leveranser och godstrafik

Transporter med farligt gods

Väg 276 är utpekad som sekundär transportled för farligt gods. Mängden och frekvensen av farligt gods är inte känt, men kommunen uppskattar att det är relativt sällan. Länsstyrelsen i Stockholms län rekommenderar 25 meter byggnadsfritt avstånd närmast transportleder. Det byggnadsfria avståndet kan försvåra kommunens ambitioner att utveckla bebyggelsen kring väg 276 genom Österåker. Avsteg från 25-meterskravet kan dock medges om en särskild riskutredning tas fram. Identifierade konflikt- och riskpunkter är exempelvis där väg 276 går genom tunnel under Åkersberga centrum och Åkers kanal.²⁴

Biltrafik

Vägsystemets uppbyggnad inom kommunen

Vägnätet i Åkersberga består av statliga vägar, kommunala gator och gator som ägs av vägföreningar. Trafikverket är väghållare för Roslagsvägen och de större vägarna på landsbygden och i skärgården. Kommunen är främst väghållare för gator i kommunens centrala delar kring Åkersberga och Svinninge. Resterande vägnät ägs och förvaltas av ett antal vägföreningar och samfälligheter som har hand om vägnätet i både kommunens centrala och mer perifera delar.

Väg 276 som går genom kommunen utgör huvudvägnätets stomme och är infartsväg till Åkersberga. Väg 276 har tidigare varit huvudförbindelsen mellan Stockholm och Norrtälje, men idag går den istället via E18 och Rosenkälla. Detta har gjort att

genomfartstrafiken har dämpats. Vägen har olika karaktär i sina olika sträckningar och saknar genomgående gestaltning. Väg 274, Vaxholmsvägen, samt Svinningevägen fungerar också som starkt trafikerade infartsvägar till kommunen. Övriga vägnätet i tätorten består i huvudsak av uppsamlingsgator till väg 276, lokalgator samt mindre villagator. Det gör att vägnätet är ganska sårbart om en olycka eller avstängning inträffar, eftersom tvärkopplingarna är få.

Trafikflöden och kapacitet

Väg 276 har en trafikmängd drygt 24 000 fordon per dygn väster om Sockenvägen och 6 600 fordon per dygn öster om Isättravägen. Genom centrala Åkersberga passerar drygt 18 000 fordon per dygn.²⁵ Vid korsningar uppstår periodvis köer, främst under högtrafik morgon och eftermiddag.

Bilparkering

Idag tas ingen avgift ut för parkering på allmänna parkeringsplatser i kommunen, utan de regleras med P-skiva. I Åkersberga centrum sker parkering i huvudsak i parkeringshus som också är kostnadsfria men tidsreglerade. Övrig parkering till handel i kommunen sker vid respektive fastighet.

Kommunen har ingen framtagen parkeringsstrategi eller antagna riktlinjer för parkeringsnorm vid ny bebyggelse. I detaljplaner som nyligen har tagits fram har parkeringsnormen för bebyggelse i centrala lägen satts till 0,65 bilparkeringsplatser per bostad plus 0,1 platser för gästparkering. I några detaljplaner har också parkeringsnorm för cykel-parkering inkluderats. (Söraskolan/Näsängen).

Fysisk tillgänglighet

Kommunen tar årligen fram ett tillgänglighetsprogram som antas politiskt. I programmet anges de övergripande målen för kommunens arbete med tillgänglighet:

- Centrumkärnan ska tillgänglighetsanpassas genom att avlägsna enkelt avhjälpta hinder i den offentliga miljön.
- Lokala gångstråk ska vara tillgängliga inom stadskärnan.

²⁴ Med farligt gods avses gods som består av eller innehåller hälso- och/eller brandfarliga varor i fast, vätske- eller gasform och som kan medföra skador på människor, djur, egendom eller miljö. Det byggnadsfria avståndet finns för att undvika risker förknippade med avakning och olyckor med petroleumprodukter³¹.

²⁵ Mätningar från januari 2013

- Kollektivtrafik ska vara fullt tillgänglig för alla och planeras utifrån resenärens behov.
- Målgrupperna för tillgänglighetsprogrammet är huvudsakligen barn, äldre och människor med funktionsvariation.

Under 2013 genomfördes en tillgänglighetsinventering av några huvudstråk i centrala Åkersberga. Inventeringen resulterade i en åtgärdslista som kommunen arbetar efter. Kommunen arbetar också kontinuerligt med att tillgänglighetsanpassa övergångsställen och busshållplatser i kommunen. Av de 108 busshållplatser kommunen ansvarar över är 94 tillgänglighetsanpassade. De övriga finns med i projekt kommande åren. Kommunen arbetar även med att förbättra saknade länkar i gång- och cykelsystem.

Mobility Management

Tillsammans med infrastrukturutveckling arbetar kommunen också med att påverka och informera invånarna. Detta arbetssätt omnämns ofta *Mobility Management* (MM) och är ett koncept för beteendepåverkan inom transportområdet. MM fungerar ofta som ett komplement till mer traditionell trafikplanering. Att kombinera MM med den fysiska planeringen, och tänka i termer av kombinerad och utökad nytta, har visat sig ge goda synergieffekter.

En vanlig definition av Mobility Management är ”mjuka åtgärder för att påverka resan innan den har börjat”.

MM är ett koncept som främst handlar om att påverka efterfrågan på transporter, alltså inte trafik-/infrastrukturutbudet som sådant. Det bidrar således till att effektivisera användandet av den befintliga infrastrukturen och överensstämmer med fyrstegsprincipen.

Kommunen genomför en rad olika informationsinsatser och kampanjer för att påverka invånarnas transportbeteende och attityder. Bland annat deltar Österåker årligen i europeiska trafikantveckan och genomför då olika aktiviteter beroende på tema. Tjänstemän brukar stå på torget i Åkersberga centrum med olika tävlingar och aktiviteter, och även dela ut goodiebags vid Åkersberga station. Tävlingar vid skolor har genomförts och kommunen jobbar tillsammans med NTF för att få fler att gå och cykla

till skolan. Österåkers kommun är också medlem i nätverket ReSsmart som är en regional plattform för att öka hållbart resande i länet.

Trafiksäkerhet

Kommunen tar årligen fram ett trafiksäkerhetsprogram som antas politiskt. Målgrupperna är samtliga oskyddade trafikanter, främst barn, äldre och människor med funktionsvariation. Kommunen använder detta program som åtgärdsplan för sitt årliga arbete med efterlevnad av hastighetsbegränsningar och trafiksäkerhet i den fysiska miljön men även för attitydpåverkan, främst mot skolor. Mycket av kommunens trafiksäkerhetsarbete handlar även om skapa säkra skolvägar till kommunens skolor. Inventeringar och skolkontakter ger underlag för de åtgärder som görs i trafiksäkerhetsprogrammet. Kommunen arbetar också tillsammans med Polisen för bättre efterlevnad av hastighet och nykterhet i trafiken.

Från och med 2011 har sju människor omkommit i trafikolyckor i kommunen. I fyra av fallen har personbil kommit över på fel sida av vägen och kolliderat med antingen tungt fordon eller annan personbil, i ett av fallen har buss kommit över på fel sida. Ett av fallen är singelolycka där personbil kört av vägen, medan buss kört in i parkerat släp i ett fall. Samtliga dödsolyckor har skett på statlig väg. Under samma period har 27 personer skadats allvarligt eller mycket allvarligt i trafikolyckor, majoriteten på det statliga vägnätet och i personbil, följt av personer åkandes i buss.²⁶

Trygghet

Trygg i Österåker är kommunens förebyggande arbete som ska öka tryggheten, minska brottsligheten och användandet av droger. Kommunen har en heltidsanställd trygghetsamordnare som leder Trygg i Österåker. Här finns också ett trygghetsråd i vilket politiker, tjänstemän, polis och fastighetsbolaget Armada arbetar för att öka tryggheten. Rent fysiskt handlar mycket av trygghetsarbetet om förbättrade gång- och cykelbanor, tillgängliga busshållplatser och säkrare skolvägar.

Hur trygg en människa upplever sig vara i trafiken kan påverka hur man rör sig i offentliga miljöer

²⁶ STRADA.

Undersökning 2015	Antal sjukhusvårdade (inskrivna på sjukhus minst ett dygn) till följd av oavsiktliga skador (olyckor) per 1 000 invånare	Antal anmälda våldsbrott per 1 000 invånare	Anmälda stöld- och tillgreppsbrott	Anmälda brott om skadegörelse per 1000 invånare
Österåkers kommun (2015)	9,3	8,1	37,3	13,8
Trend sedan undersökning 2014	Minskat	Oförändrat	Oförändrat	Ökat
Max i Stockholms län	12,8	18,7	97,1	33,4
Min i Stockholms län	7,8	4,7	26,3	5,5
Median i Stockholms län	9,4	10,2	42,1	16,2
Max i Sverige	21,3	20,4	97,1	33,4
Min i Sverige	6,3	1,7	14,1	2,6
Median i Sverige	11,7	8,1	35,2	9,4

Tabell 5-1 Trygghetsstatistik från SKL.

eller hur man väljer att använda olika allmänna transportmedel. Otrygghet kan det leda till att man avstår att resa eller att man genomför resor på annat sätt än man annars skulle ha gjort. Det är svårt att hitta definitiva mått för hur trygga invånarna känner sig i en kommun, men i SKL:s årliga rapport "Trygghet och öppna jämförelser" finns mått som kan ses som indikatorer på tryggheten i kommunen, se tabellen nedan. Det kan konstateras att invånarna i Österåkers kommun har något bättre värden jämfört med medianvärdet bland kommunerna i Stockholms län för de fyra parametrar som ingår.

Miljö och klimat

Österåker antog kommunala miljömål år 2016²⁷. De bygger på de nationella miljömålen, men speglar också regionala mål och strategier samt regelverket för miljö kvalitetsnormerna för vatten och luft. Kommunens miljömål samlar dessutom viktiga mål i andra antagna planer. Inom kommunen ska miljömålen vara ett verktyg för att arbeta mot det övergripande målet: "Österåker ska utveckla ett långsiktigt hållbart samhälle där goda förutsättningar ges för människa, miljö och natur att samverka". De ska vara en del av kommunens verksamhetsplaner och budget i nämnder och styrelser. Målen är styrande.

De lokala miljömålen är indelade i fem områden, som även innehåller förslag på åtgärder som kan

genomföras av kommunens förvaltningar, men som också kan ge inspiration till allmänheten:

- Skärgård, sjöar och vatten
- Mark, byggande och boende
- Klimat och luft
- Natur och biologisk mångfald
- Skadliga ämnen och rena kretslopp

I dokumentet finns ett antal mål som har bäring på transportsystemet, bland annat:

- Bebyggelseutveckling ska prioriteras i områden nära kollektivtrafik, VA-områden och service. Planeringen av nya områden ska främja ett hållbart byggande.
- Utsläppen av koldioxid, kg per invånare, minskar med 50 procent till år 2030 jämfört med 2009.
- I tätorten ska gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras i kommunens planering.
- Kommunens inköp av energi till el, värme och transporter ska till 100 procent vara förnybar energi år 2030.

Österåker har även en klimat- och energistrategi²⁸ som antogs år 2011. Den beskriver hur Österåkers kommun, dess förvaltningar och bolag ska minska sin klimatpåverkan och energianvändning för att bidra till en hållbar utveckling och effektiv användning av resurser.

²⁷ Österåkers kommun (2016), *Österåkers miljömål 2015–2018*

²⁸ Österåkers kommun (2011), *Klimat- och energistrategi Österåkers kommun 2010–2020*

Så tycker kommuninvånarna

Medborgardialog under transportstrategins framtagande

Under framtagandet av transportstrategin har kommunen genomfört en medborgardialog för att få in synpunkter från invånarna²⁹. De flesta synpunkter som inkom berör frågor kopplat till vägsystemet och biltrafik där många är missnöjda med trafiksituationen på väg 276 kopplat till kösituationen, bullerproblematik, en uppfattning om att trafiken har ökat mycket de senaste åren och att många kör vårdslöst. Andra synpunkter var att många vill se fler infartsparkeringar, samt att busstrafiken bör utvecklas med mer kvälls-/helgturer och överlag bättre turutbud inom kommunen. Dessutom nämns avsaknaden av regional cykelväg till Täby, att cykelvägnätet behöver underhållas bättre, att det bör anläggas bättre vägvisning i kommunen och att det behövs fler cykelparkeringsplatser i centrum. Det inkom också synpunkter på trafiksystemet i skärgården, där många anser att kollektivtrafiken inte är tillräcklig för att skapa en god tillgänglighet.

Trafikförvaltningens enkätundersökning

Trafikförvaltningen genomförde en enkätundersökning i januari–februari 2016 för att se vad som behövs för att få fler att åka kollektivt, cirka 450 Österåkerbor svarade.

Av de som angav att de sällan reser eller aldrig reser kollektivt svarade många att billigare resor och tätare turer skulle få dem att åka oftare. Av de som reser dagligen eller nästan dagligen har mer än hälften svarat att det är viktigt att färdmedlet går ofta och att det är viktigt med så få byten som möjligt. När det gäller behov av infartsparkering skiljer det sig mellan dem som åker ofta och dem som reser sällan med kollektivtrafik. De som reser sällan har svarat att fler infartsparkeringar för bil och cykel skulle få dem att resa oftare med kollektivtrafik.

Bil framför kollektivtrafik väljs framförallt på helgerna och till platser utanför centrala Stockholm. De respondenter som åker kollektivt dagligen väljer bilen framför kollektivtrafik då de ska handla.

Översiktsplanens inriktning till 2040 och påverkan på transportsystemet

Kommunen arbetar för närvarande med framtagande av ny översiktsplan med år 2040 som tidshorisont. I översiktsplan 2040 finns en tydlig ambition att utveckla framtida bebyggelse i kollektivtrafikhöga lägen. Målet är att kommunen ska ha 70 000–75 000 invånare år 2040.

I samband med översiktsplanens framtagande har en hållbarhetsbedömning genomförts³⁰. Kopplat till trafikens utveckling ses stora positiva effekter av den huvudsakliga inriktningen att förtäta och utveckla i centrala Åkersberga, kring Roslagsbanans stationer och de så kallade lokala knutpunkterna. Det innebär, förutom ett ökat underlag för kollektivtrafiken, att fler får korta avstånd till service och arbetsplatser. Detta synsätt gör det lättare för invånare att gå, cykla eller åka kollektivt till sina vardagliga aktiviteter. Om intentionerna realiserar och faktiskt leder till mindre bilåkande ses stora positiva bidrag för klimatet, den lokala miljön med minskat buller och utsläpp, ökad trygghet med mer befolkade gator och offentliga rum och en mer trafiksäker miljö.

Eventuella negativa konsekvenser som hållbarhetsbedömningen pekar på ses främst mot bakgrund av en av inriktningarna som berör fortsatt utveckling av externa handels- och verksamhetsområden i främst Rosenkälla och Stava Likaså kan bostadsbebyggelse som ligger långt från befintlig service och kollektivtrafik ge negativa konsekvenser. Om kommunen väljer att satsa på dessa områden kommer biltrafiken att öka eftersom det blir det mest rationella sättet att transportera sig till och från dessa områden. Dessutom kommer naturmark att behöva tas i anspråk.

Trafikprognos 2040

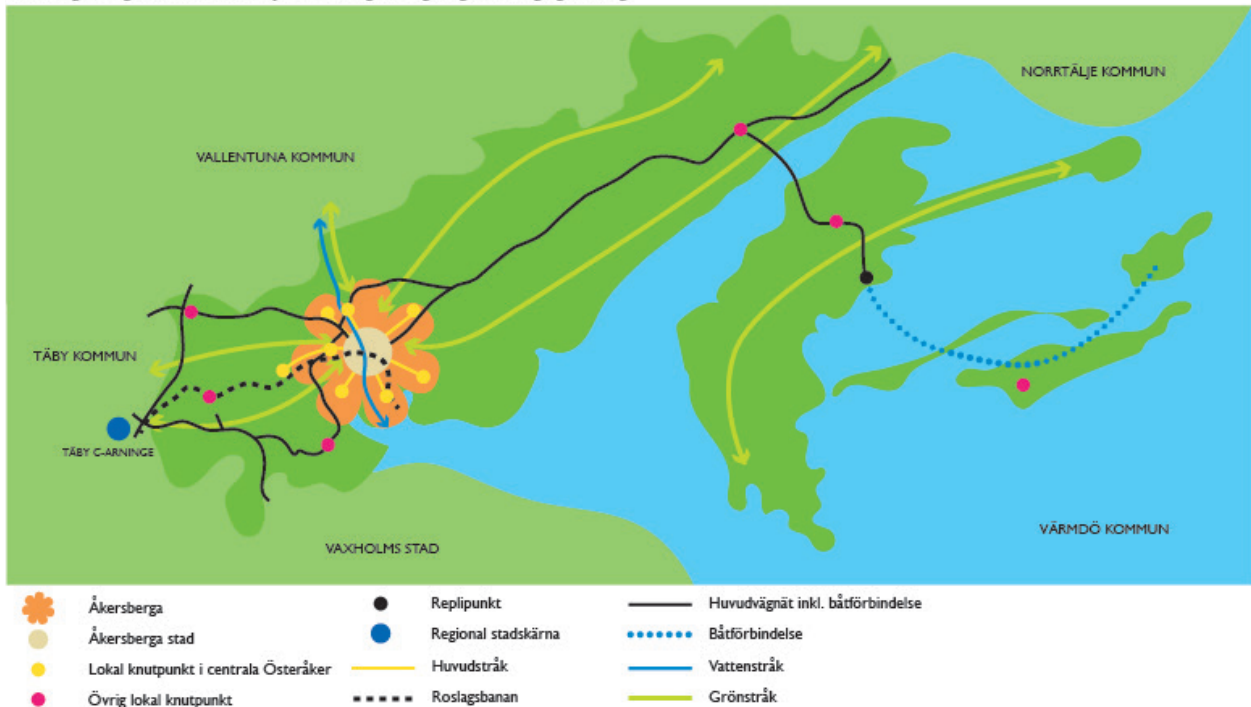
En övergripande trafikanalys har gjorts i kommunen, kopplat till föreslagen markanvändning och bebyggelseutveckling. Verkyget som har använts är Trafikverkets modell Sampers som visar hur kommunens befintliga vägnät belastas år 2040 med 28 000 nya invånare.

²⁹ Bl a annat har man kunnat besvara en webbenkät, samt träffa kommunrepresentanter runt om i kommunen vid 6-4 tillfällen kopplat till dialogprocessen med översiktsplanen.

³⁰ Ekologigruppen (2016), *Bilaga 1 – Hållbarhetsbedömning, del av Översiktsplan för Österåkers kommun 2040*

Utvecklingsstrategikarta

Utvecklingsstrategikartan visar översiktplanens förslag till långsiktig utveckling i grova drag.



Resultatet från modelleringen visar att trafiken i genomsnitt ökar med 30 procent och mestadels i riktning till och från E18. Svinningevägen får den största relativa ökningen. Resultatet visar att kollektivtrafikandelen ökar med cirka 10 procent utifrån planerad bebyggelseutveckling och att många av resorna till centrala delarna av Stockholm görs med kollektivtrafik. De lokala bilresorna kommer att öka, vilket ett utbyggt gång- och cykelvägnät samt effektivare lokal kollektivtrafik kan motverka.

Kommunen har även låtit göra en trafiksimulering av det centrala snittet av väg 276 för att se vilken kapacitet som finns fram till 2030 utifrån beräknade trafikökningar. Simuleringen visar snittet från korsningen Sockenvägen fram till korsningen Söralidsvägen.

I simuleringen kan man se att kapacitetsproblemen skulle minska om väg 276 förstärks med två körfält i båda riktningar mellan Sockenvägen och Söralidsvägen.

Utpekade vägreservat

I befintlig översiktsplan finns ett vägreservat som förbinder väg 276 norr om Åkersberga centrum. I trafiksimuleringen har denna förbindelse testats för att se vilka effekter den skulle ge. Slutsatserna är att ett fåtal bilister skulle vinna på en vägförbindelse i det utpekade reservatet, samt att väg 276 fortfarande skulle vara den mest attraktiva förbindelsen för de flesta. Den utpekade vägförbindelsen i norr skulle därmed inte medföra någon större avlastning.

SWOT-analys

I detta kapitel finns en SWOT-analys som redogör för styrkor och svagheter i dagens transportsystem, samt möjligheter och hot inför framtiden.

Styrkor

- Spårtrafik till Stockholms innerstad och koppling till tunnelbanesystemet, samt upprustning av Roslagsbanan med ökad kapacitet och turtäthet.
- Många bor nära Åkersberga centrum och chans att utveckla kring Roslagsbanans stationer.
- Relativt väl utbyggt gång- och cykelvägnät i Åkersberga.
- Gemensamt framtagande av översiktsplan och transportstrategi skapar synergieffekter och bidrar till varandra.
- Cykelplan som pekar ut strategiska cykelsatsningar.

Svagheter

- Relativt många allvarliga trafikolyckor de senaste åren.
- Störningskänsligt vägnät och köbildning på väg 276 i rusningstid för både bil- och busstrafik.
- Väg 276 utgör tydlig barriär, framförallt i centrala delar av Åkersberga.
- Låg tillgänglighet för invånare och besökare i skärgården.
- Låg tillgänglighet för invånare på landsbygd, särskilt för yngre och de utan tillgång till bil.
- Högt utnyttjande på infartsparkering av personer som skulle kunna cykla eller åka buss, samt av personer som använder infartsparkeringen för andra ändamål.

- Ineffektiv busstrafik lokalt inom kommunen och låg turtäthet.
- Saknade länkar i gång- och cykelvägnätet som gör att det inte hänger ihop och i vissa områden blir svårorienterade och osäkra.
- Avsaknad av regional cykelkoppling till grannkommuner.

Möjligheter

- Ingen genomfartstrafik, vilket ger möjligheter att styra trafiken som till stor del kommer från kommuninvånarna.
- Huvudintention i översiktsplan 2040 är en mer samlad bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen som skapar underlag för kollektivtrafik och korta avstånd till service vilket förbättrar möjligheter att gå och cykla.
- Eventuell förlängning av Roslagsbanan norrut mot Arlanda och söderut mot Stockholms city skulle skapa nya resmöjligheter.
- Mer effektiv parkeringsreglering kan leda till bättre trafikstyrning

Hot

- Prognoserna pekar på en kraftig ökning av biltrafiken om ingenting görs – till/från E18 men också lokalt i kommunen – vilket ger negativa konsekvenser för trafiksäkerhet, miljö och klimat etc.
- I översiktsplan 2040 väntas externa etableringar ibland annat Stava och Rosenkälla medföra ökat bilåkande.
- Fler invånare relativt nya arbetsplatser ökar pendlingen ut från kommunen.
- Landstingets ekonomi och konsekvenser för kollektivtrafiken i länet och i kommunen.



Österåkers kommun • 184 86 Åkersberga • 08-540 810 00
kommun@osteraker.se • osteraker.se