

TRAFIKSTRATEGI FÖR DANDERYDS KOMMUN

2010-2020





TRAFIKSTRATEGI FÖR DANDERYDS KOMMUN 2010-2020

Förord

Danderyd har för första gången tagit fram en långsiktig Trafikstrategi. Med strategin vill vi ge en framtidsbild för trafikplaneringen, inklusive kollektivtrafiken för Danderyds kommun. Vi identifierar och analyserar dagens och framtidens strategiska val inom transportsektorn.

Strategin tar upp aspekter inom trafikområdet som ska bidra till en bättre trafikmiljö för alla trafikantgrupper och fyller en viktig funktion som underlag när kommunen fattar beslut om förändring.

För dig som danderydsbo kan trafikstrategin vara ett stöd och ett redskap för engagemang i trafikfrågor, men också bidra till att du ska kunna följa det långsiktiga arbetet mot en hållbar utveckling.

En stor del av våra resor, inklusive de korta, görs idag med bil. Bilen är ett bekvämt transportmedel som samtidigt skapar problem för miljön. Den är den största källan till utsläpp av koldioxid i stadsmiljön. Bilen tar också upp stort utrymme och kan vara en fara för andra trafikantgrupper som rör sig i samhället. En fortsatt utveckling i denna riktning leder till en ohållbar situation men den kan undvikas genom god planering och genom att vi själva tar ansvar för förändring mot en hållbar stadsmiljö, och därmed även ett hållbart transportsystem.

Jag vill rikta ett varmt tack till alla medverkande myndigheter, organisationer, politiska organ samt övriga berörda som har kommit med goda och användbara synpunkter under arbetet.

Danderyd april 2010

Carina Erlandsson
Tekniska nämndens ordförande



1. Syfte och övergripande mål

En trafikstrategi är ett planeringsdokument som anger transportplaneringens inriktning i kommunen. I den beskrivs hur transportsystemet skall utvecklas för att gynna den i framtiden önskade stadsutvecklingen gällande energibehov, trafiksäkerhet, tillgänglighet osv.

I trafikstrategin beskrivs nuvarande transportsystem och dess problem. Därefter tas mål för respektive område upp. Målen är prioriterade, mätbara samt följs av förslag på åtgärder.

Trafikstrategin skall hjälpa samtliga inblandade aktörer inom kommunen att arbeta mot de gemensamma målen.

Trafikstrategin hör ihop med Danderyds översiktsplan och andra kommunala inriktningsdokument. De mål som finns i dem skall följas upp i trafikstrategin.

Trafikstrategin har behandlats politiskt och remitterats i tekniska nämnden, byggnadsnämnden, södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd, barn- och utbildningsnämnden, kultur- och fritidsnämnden och produktionsstyrelsen samt kommunfullmäktige.

Den färdiga trafikstrategin lägger grunden för fortsatt arbete med trafikplaner (trafikplan och cykelplan) och åtgärdsdokument.

1.1 Nationella mål

Sveriges riksdag har fattat ett antal beslut gällande transportsystemet¹ i landet. Nedan beskrivs de mest centrala punkterna; trafiksäkerhet, tillgänglighet² och miljö.

¹ Med transportsystem avses den infrastruktur och de nät som tillsammans ger förutsättningar för de resbehov som finns i kommunen.

² Tillgänglighet definieras som den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå utbud och aktiviteter. I denna strategi menas generellt tillgänglighetsåtgärder som till exempel sänkning av kantstenar, kontrastmarkeringar på trappor, handledare utmed trappor och armstöd på parksoffor (så kallade enkelt avhjälppta hinder)



Gällande trafiksäkerhet finns *nollvisionen* som är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Den slår fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Visionen innebär att ingen skall dödas eller skadas allvarligt i trafiken, vilket riksdagen fattade beslut om i oktober 1997.

Riksdagen beslutade 2000 om en nationell handlingsplan för handikappolitiken, där åtgärder för att förbättra tillgängligheten i samhället var högt prioriterade. En viktig insats i tillgänglighetsarbetet är att ta bort de så kallade enkelt avhjälpna hindren. Dessa skall enligt målsättningen i den nationella handlingsplanen vara undanröjda senast vid utgången av 2010.

Riksdagen fattade i november 2005 beslut om 16 miljömål, varav ett handlar om utsläpp av växthusgaser:

De svenska utsläppen av växthusgaser skall som ett medelvärde för perioden 2008–2012 vara minst 4 procent lägre än utsläppen år 1990.

1.2 Regionala mål

Länsstyrelsen har en övergripande och samordnande roll i miljömålsarbetet som regional miljömyndighet. De har, gällande minskade utsläpp av växthusgaser, beslutat att utsläppen av koldioxid i länet per person och år skall minska till 3,1 ton 2010. År 2004 var utsläppet av koldioxid 3,25 ton per person i länet.

RUFS 2010 är en regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen som tas fram av Regionplane- och trafikkontoret. RUFS 2010 (samrådsutgåva) anger att ett mål skall vara att Stockholmsregionen skall vara en resurseffektiv region där den rumsliga strukturen och systemet för transporter gör det möjligt att nyttja natur- och samhällsresurser effektivt. Effektiviteten innebär låga utsläpp av klimatpåverkande gaser och förorenade ämnen.

Utsläppen av klimatgaser i länet är för närvarande på en relativt konstant nivå men det finns risk att de ökar. Energiproduktionen och vägtrafiken är de största utsläppskällorna av koldioxid i länet. Tendensen är att energisektorn minskar sina utsläpp då nationella ekonomiska styrmedel gör att fossila bränslen byts ut mot biobränslen. Vägtrafiken ökar fortsatt sina utsläpp då trafikvolymen ständigt ökar. För att nå målet måste regionen ha en samsyn i



en utveckling som gynnar kollektivtrafiken och begränsar vägtrafikens tillväxt.

Ovanstående nationella och regionala mål bör ligga till grund för kommunens mål samt alltid finnas med då strategiska beslut tas gällande Danderyds transportsystem.

1.3 Kommunal mål

Danderyds kommun har antagit ett antal mål som rör trafikplanering och stadsplanering och därmed fungerar som ingångsvärden till trafikstrategin:

- *Danderyd skall vara en bra och attraktiv kommun att bo och verka i.*

Kommunens övergripande mål (beslut i KF 3 mars 2008)

- *Danderyds kommun har väl framkomliga och trafiksäkra gång- och cykelvägar, gator och vägar.*

Tekniska nämndens inriktningsmål (beslut i KF 3 mars 2008)

- *Danderyds kommuns trafikinät bör utformas så att alla trafikanter (gående, cyklande, fordonsförare och kollektivtrafikresenärer) ges möjlighet att med rimlig lätthet få tillgång till Danderyds och regionens utbud och aktiviteter.*
- *Risken att dödas eller skadas i trafiken skall fortlöpande minska.*
- *Danderyd skall verka för att utveckla goda regionala kommunikationer med ny spårbunden trafik och utökat stombussnät.*
- *Kollektivt resande skall utgöra stommen i ett miljöanpassat trafiksystem.*

Översiktsplanen (beslut i KF 3 april 2006)

- *Bullernivåerna i kommunen skall inte överstiga gällande riktvärden för utomhusmiljön för de olika bullertyperna.*
- *Vid upphandling av varor, tjänster och entreprenader skall miljökrav ställas inom ramen för LOU, så att användningen av hälso- och miljöfarliga ämnen begränsas och andelen miljömärkta varor och tjänster ökar.*

Miljömål för Danderyds kommun (beslut i KF 16 april 2007)



Transportsystemet enligt Översiktsplanen:

- *Goda regionala kommunikationer med ny spårbunden trafik och utökat stombussnät. Det kollektiva resandet skall utgöra stommen i ett utvecklat miljöanpassat trafiksystem. Danderyds utveckling mot ett hållbart samhälle³ innebär också att den tekniska infrastrukturen skall utvecklas mot miljömässigt och ekonomiskt hållbara system. Miljöbelastningarna skall minska.*
- *Danderyds kommun skall utvecklas så att de olika kommundelarna sammanbinds. Genom att utveckla en attraktiv bebyggelse längs E18 kan barriäreffekterna och därmed störningarna från E18 minska.*
- *I Danderyd skall det finnas konkurrenskraftig och varierad handel och annan service för invånarna. Näringslivet skall ges förutsättningar till fortsatt utveckling i goda kommunikationslägen.*

³ HÅLLBARHET

Hållbarhet är något som är slitstarkt och kan brukas länge.

Ett hållbart transportsystem är:

- *ekologiskt hållbart: säkerställer en för människan och naturen god kvalitet på vattnet, marken, luften och utvecklar den biologiska mångfalden.*
- *ekonomiskt hållbart: har en pålitlig infrastruktur som möjliggör ett konkurrenskraftigt och varierat näringsliv där kunskap och utveckling stimuleras.*
- *socialt hållbart: ger möjlighet till positiva upplevelser, ett rikt kulturliv, god offentlig service, god hälsa och där alla människor känner sig delaktiga och trygga.*



2. Strategi

Den övergripande strävan är bättre hälsa och miljö för Danderydsborna. Detta kan åstadkommas genom att arbeta enligt strategiområdena nedan. Under respektive strategi framgår tekniska nämndens resultatmål samt vad som skall göras för att nå dessa.

2.1 Den gång- och cykelvänliga kommunen

Genom en tydlig och konsekvent satsning på ett bekvämt och heltäckande gång- och cykelvägnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet ökar antalet gående och cyklande, miljön och hälsan förbättras och kommunens miljömål kan uppnås lättare.

2.1.1 Resultatmål

- Gångtrafikens andel av personresorna till, från och inom Danderyds kommun skall i fortsättningen öka. Med hänsyn till folkökningen bör därför antalet fotgängare ha ökat minst med motsvarande grad som invånarantalet 2020 jämfört med 2010.
- Cykeltrafikens andel av personresorna till, från och inom Danderyds kommun skall i fortsättningen öka. Med hänsyn till folkökningen bör därför antalet cyklister ha ökat minst i motsvarande takt som invånarantalet till 2020 jämfört med 2010.

Härvid bör man särskilt uppmärksamma säkerheten för gångtrafikanter på gång- och cykelvägarna gentemot de allt snabbare cyklisterna och säkerheten för cyklister vid korsningar mellan cykelväg och bilväg.

2.1.2 Åtgärder

Gångtrafikplan med åtgärdslista där gångförbindelser kring tågstationer och busshållplatser är högt prioriterade och bör inventeras, analyseras och åtgärdas.

Gång- och cykelvägar skall utformas och förläggas så att trygga miljöer tillskapas.

Gång- och cykelvägnätet skall vara sammanhängande, funktionellt och attraktivt.

Utmed detta vägnät skall gång- och cykelbanor separeras så att den oskyddade trafikanten på ett säkert sätt kan ta sig fram.

Framtagande av cykelkarta, cykelplan, cykelparkeringsplan och cykelvägvisningsplan.

Vid gång- och cykelbanors korsning med huvudvägnätet skall prövas om hastighetsdämpande eller andra säkerhetshöjande åtgärder behöver vidtas.

Arbeta aktivt med skolor och förskolor i kommunen gällande till exempel "vandrande skolbuss"- och "säkra skolvägar"-projekt.

Cykelparkeringar vid varje större kollektivtrafikknutpunkt.

Kontinuerlig gång- och cykeltrafikräkning på strategiska platser.

2.2 Trygga bostadsområden med lugnt tempo

Genom att utforma bostadsgatorna för låga hastigheter skapas såväl lugna som attraktiva bostadskvarter. Trafiksäkerhet prioriteras.



Gångväg med plats för såväl promenader som vila



2.2.1 Resultatmål

- Olycksfrekvensen skall för perioden 2010-2020 årligen minska. Danderyds kommun eftersträvar att uppnå Nollvision, vilket innebär att noll personer omkommer eller blir allvarligt skadade i trafikolyckor.
- Alla busshållplatser på kommunala vägar skall vara tillgänglighetsanpassade 2011.
- Enkelt avhjälpna hinder enligt kommunens tillgänglighetsinventering skall kontinuerligt åtgärdas.
- Andelen personer som känner sig trygga i trafiken i Danderyd skall öka.

2.2.2 Åtgärder

Ett treårigt åtgärdsprogram för trafiksäkerhetsåtgärder skall tas fram och uppdateras årligen.

Kommunen skall vara restriktiv med nya övergångsställen på lokalvägnätet då övergångsställen kan inge en falsk trygghet för användaren. Samtliga befintliga övergångsställen samt de som byggs på huvudvägnätet skall hastighetssäkras till 30 km/h.

Övergångsställen bör belysas.

Uppföljning av sjukhusrapporterade trafikolyckor årligen.

Fortsatt prioritering av det övergripande gång- och cykelvägnätet gällande snöplogning, lövsopning och sandning. Vägmarkeringar och skyltar skall vara väl underhållna.

Samhällets generella krav på anpassning för funktionshindrade skall löpande beaktas.

Information om trafiksäkerhet och hälsa skall ges till skolor, förskolor, föräldraföreningar etc.

2.3 Trygga och säkra vägar till skolor och förskolor

Genom en tydlig struktur och utformning ges orienterbarhet och önskvärd hastighet. Huvudvägnätet utformas efter framkomlighetskrav och lokalvägnätet utformas så att hög trafiksäkerhet och trygghet uppnås. Kommunens gatunät skall vara utformat så att man uppmuntras till att gå och cykla till skolan.



30 -zoner är införda i så gott som samtliga bostadsområden i kommunen

2.3.1 Resultatmål

- Biltrafikens andel av personresorna till, från och inom Danderyds kommun skall i fortsättningen minska. Den totala ökningen av biltrafiken inom kommunen bör därför år 2020 vara mindre än folkökningen procentuellt sett jämfört med 2010. Framförallt bör arbetsresor och resor som är kortare än 5 km reduceras.

2.3.2 Åtgärder

30-zoner har sedan tidigare införts i bostadsområden i hela kommunen. Utöver detta skall det utanför alla skolors och förskolors entréer vara 30 km/h. Åtgärder skall kontinuerligt genomföras så att efterlevnaden av gällande hastighetsgräns på lokalvägnätet ökar med prioritet av sträckor där många barn, ungdomar och äldre vistas.



Bilnätet utformas med utgångspunkt i de tidigare trafiknätsanalyserna. Eventuellt behöver de revideras med tanke på den nya trafikstrategin och dess mål.

Ny hastighetsplan skall tas fram för kommunen med tanke på de nya hastighetsgränserna (30, 40, 60 km/h osv).

Kommunen skall fortsätta arbeta för en sänkning av hastigheten på E18 (i dagsläget 100 km/h).

Informationskampanjer skall genomföras för att biltrafikens andel skall minska samt för att hastighetsgränserna skall respekteras bättre. Fokus på korta bilresor och arbetsresor med bil.

Upphandling av transporter av varor och tjänster skall i möjligaste mån ta hänsyn till miljökonsekvenserna i fråga om transportslag, transportlängd och drivmedel.

Kommunen skall sätta upp riktlinjer för sina egna resor i tjänsten. Riktlinjerna skall motivera personalen till ett hållbart resande.

Nya fordon som kommunen köper in skall drivas med miljöanpassade drivmedel då så är praktiskt möjligt.

Trafik- och hastighetsräkningar skall genomföras årligen.

Utöka antalet infartsparkeringar med minst 100 platser till 2014.

Varje fastighet och dess verksamhet skall lösa sitt parkeringsbehov på den egna fastigheten.

Åtgärder enligt parkeringsutredning, maj 2008.

2.4 Hållbart och tillgängligt transportsystem

Det kollektiva resandet skall utgöra stommen i transportsystemet och anpassas efter villastadens förändringar. Framkomligheten för busstrafiken prioriteras framför annan fordonstrafik. Knutpunkt Danderyd - området vid Danderyds sjukhus där den nya regionalstågförbindelsen "Roslagspilen" planeras - utgör en viktig bytesplats.



Mörby centrum södra – ett gott exempel på bytespunkt

2.4.1 Resultatmål

- Kollektivtrafikens andel av personresorna till, från och inom Danderyds kommun skall i fortsättningen öka. Med hänsyn till folkökningen bör därför antalet kollektivtrafikanter ha ökat med motsvarande grad eller mer i förhållande till folkmängden 2020 jämfört med 2010.

2.4.2 Åtgärder

Förbättrade cykelparkeringsmöjligheter vid busshållplatser och tågstationer.

Motorväghållplats vid Danderyds gymnasium.

Utöka antalet infartsparkeringar med minst 100 platser till 2014.



Trygga, framkomliga och säkra GC-vägar till kollektivtrafikhållplatser.

Verka för ökad turtäthet inom kollektivtrafiken.

Verka för att busstrafiken anpassas efter villastadens förutsättningar.



Nybyggd tillgänglig busshållplats vid Kevingeringen/ Edsviksvägen



4. Uppföljning

Trafikstrategi för Danderyds kommun har upprättats för att gälla perioden 2010-2020. Uppföljning av resultatmål görs i samband med årsbokslut.

Kommunfullmäktige är beslutsinstans och förväntas godkänna Trafikstrategin under år 2010.

5. Underlag/koppling till andra dokument

- RUFS 2010 (Samrådsförslag)
- Inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2010-2019 (Stockholm Nordost!)
- Översiktsplan för Danderyds kommun 2005
- Miljömål för Danderyds kommun 2007
- Trafiknätsanalyser (2000-2001)
- Åtgärdsprogram för ökad trafiksäkerhet i Danderyds kommun 2006-2010
- Tillgänglighetsprogram för Mörby, Inverness, Enebyberg och Djursholm
- Regionala cykelstråk i Stockholms län, Vägverket.
- Måldokument antagen av KF november 2007.



Bilaga

1. Nulägesbeskrivning

Danderyd är en relativt liten kommun norr om Stockholm, bestående av fyra delar; Danderyd, Djursholm, Enebyberg och Stocksund. Danderyd karaktäriseras av trädgårdsstaden; kommunen består av 6 700 hushåll i villa och 5 700 i lägenheter. Bebyggelsen är inbäddad i grönska och natur.

Danderyds kommun har 31 150 invånare (december 2009) och bedöms öka till 31 655 invånare 2018 och mellan 33 200 - 37 500 invånare 2030, beroende på regional utveckling (RUFS 2010). Oavsett vilken utveckling som inträffar så får trafiken och transporterna en betydelsefull roll.

Näringslivet består av verksamheter inom vårdsektorn och andra kunskapsintensiva företag. Arbetsplatserna ligger framförallt utmed E18. Det finns ca 19 000 arbetstillfällen i kommunen och ca 4500 både bor och arbetar i Danderyd. Ca 12 000 bor i kommunen men arbetar i annan kommun. Ca 15 000 arbetar i Danderyd men bor i annan kommun.

Resor från Danderyd till	Med kollektivtrafik	Med bil	Till fots/med cykel eller moped
Stockholms innerstad	50 %	33 %	17 %
hela länet	18 %	50 %	31 %

Resor med mål i innerstaden respektive i länet under en vintervardag 2006. Fakta om SL och länet år 2006.

Pendlingen in till Stockholms innerstad sker till hälften med kollektivtrafik, en tredjedel åker bil och resterande tar cykeln/mopeden. Jämfört med andra kommuner har Danderyd en relativt hög andel bil och cykel till Stockholms innerstad. Pendlingen till andra platser i länet sker till ännu högre grad med bil, vilket tyder på att kollektivtrafikförbindelserna inte är lika goda. Cykelgång- och mopedåkandet står för nästan en tredjedel av alla resor. Benägenheten att gå och cykla är mycket hög trots att gång- och cykelvägnätet är osammanhängande. Genom en förbättrad infrastruktur för gående och cyklister finns möjligheter att ytterligare öka andelen.



1.1 Trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet

Danderyds kommun skall aktivt arbeta för att uppfylla nollvisionen. Risken för att dödas eller skadas svårt i trafiken skall hela tiden minska och det långsiktiga målet är att ingen skall dödas eller skadas svårt i trafiken.

Kommunen har aktivt arbetat med trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder. Under 2004 infördes 30 km/h i hela kommunen, undantaget huvudvägnätet och E18. Stora delar av lokalvägnätet är dock inte utformat för 30 km/h, snarare för 50 km/h, varför efterlevnaden kunde vara mycket bättre.

Under en sjuårsperiod (2003-2008) inträffade en dödsolycka och 33 olyckor med svårt skadade som följd på det kommunala vägnätet.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Dödade	0	0	1	0	0	0
Svårt skadade	10	4	6	2	8	3

Antal dödade och skadade på det kommunala vägnätet i Danderyd

Dödade	0	0	0	0	0	0
Svårt skadade	0	0	6	0	0	0

Antal dödade och skadade på Edsbergsvägen i Danderyd

Dödade	0	0	0	1	0	0
Svårt skadade	5	2	5	1	1	4

Antal dödade och skadade på E18 i Danderyd

På många gång- och cykelvägar upplevs mopedtrafik som mycket störande och otrygg.

Inventeringar gällande tillgängligheten i kommunen gjordes 2006-2008 i Mörby Centrum Södra, Inverness, Enebyberg och Djursholm. Åtgärder påbörjades 2008.



Cirkulationsplats vid Mörbyleden

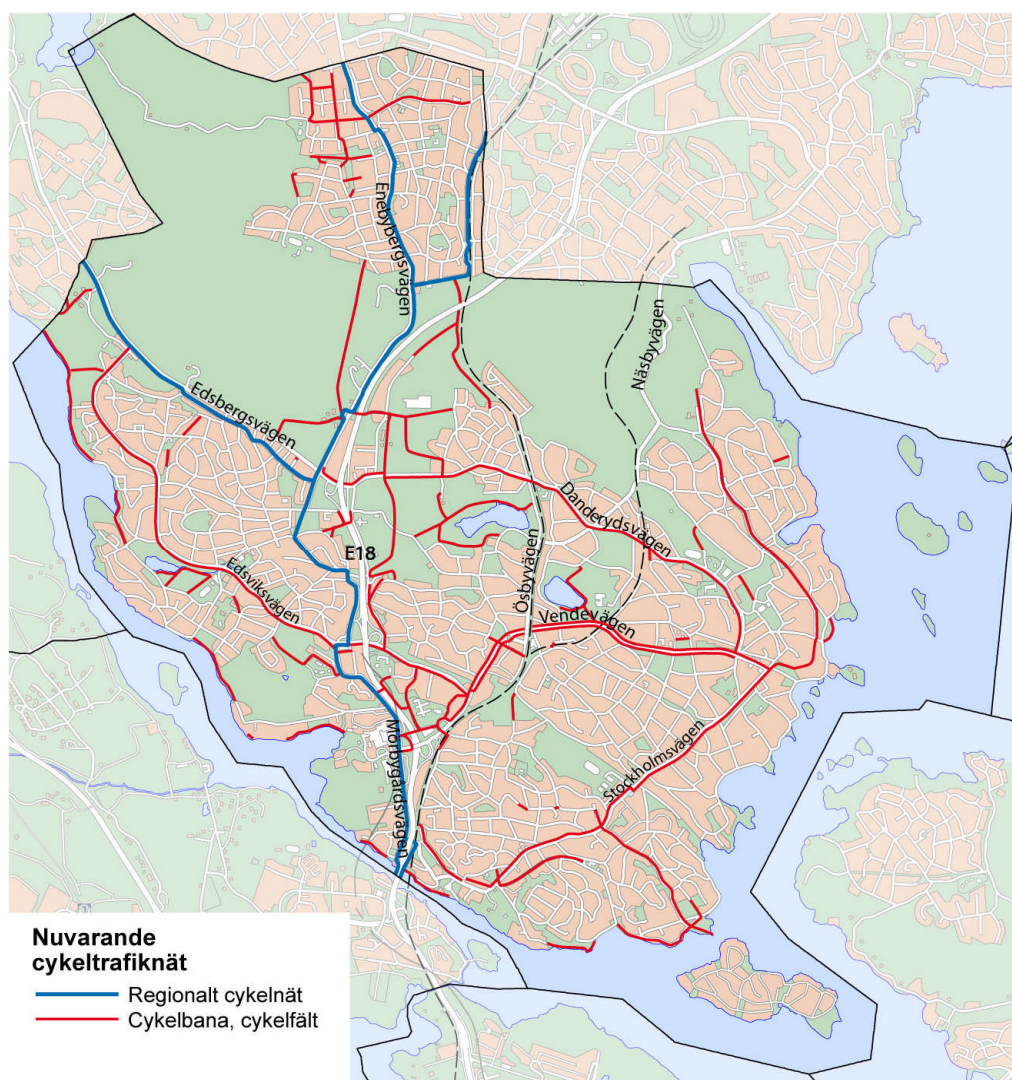


Cirkulationsplats vid Noragårdsvägen / Edsviksvägen

1.2 Gång- och cykeltrafik

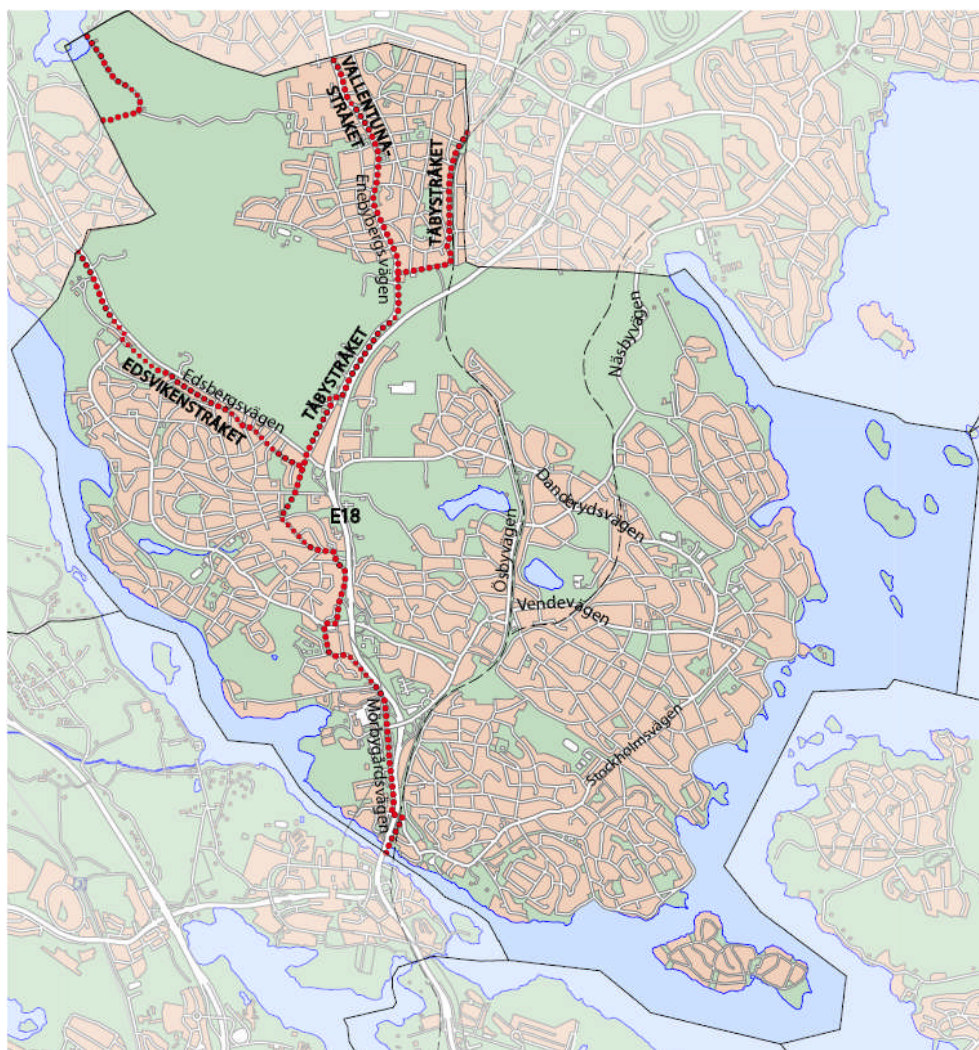
I princip alla vägar i närhet till centrum har gångbanor på ömse sidor. Utmed lokalvägnätet saknas för det mesta gångbanor. Inga gångtrafikeräkningar finns.

Utmed i princip alla huvudgator i kommunen finns gång- och cykelbanor. Kommunen berörs dessutom av tre regionala cykelstråk; Täbystråket (slingrar sig utmed E18), Edsvikenstråket (längs Sätträängsvägen - Edsbergsvägen) och Vallentunastråket (Enebybergsvägen). Dessa stråk löper till viss del i blandtrafik. Därutöver erbjuds cykling i blandtrafik på lokalnätet. Cykelvägnätet är på vissa ställen osammanhängande och har ibland bristande trafiksäkerhet. Sammanhängande cykelvägvisning saknas. Cykelräkningar saknas.



Cykelvägar i Danderyds kommun, 2010.

De regionala cykelstråk som Vägverket definierat finns återgivna på kartan nedan.



Regionala cykelstråk genom Danderyds kommun.

1.3 Kollektivtrafik

Danderyd har tillgång till tunnelbana, Roslagsbanan och buss. Tunnelbanans röda linje har slutstation vid Mörby centrum och en hållplats vid Danderyds sjukhus. Turtätheten är mycket god.

Roslagsbanan passerar kommunen med två grenar. Stationerna Stocksund, Mörby, Djursholms Ösby, Vendevägen, Östberga och Altorp finns på ena linjen och Bråvallavägen, Djursholms Ekeby och Enebyberg på den andra. Turtätheten är i allmänhet god. SL planerar att rusta upp Roslagsbanan vilket kommer att innebära högre komfort och punktlighet.



Bussnätet inom och genom kommunen är i princip heltäckande. Vid Danderyds sjukhus och Mörby centrum passerar många regionala busslinjer, bland annat till Jakobsberg och Kista. Turtätheten är ibland låg och alltför inriktad på skoltider. Många busslinjer belastar Mörbygårdsvägen på väg till Mörby centrum och Danderyds sjukhus. Önskvärt vore en motorvägshållplats vid Danderyds gymnasium.

Kommunerna norr om Danderyd har den lägsta kollektivtrafikstandarden i Stockholmsregionen. Många tar buss till Danderyd där omstigningsmöjlighet till tunnelbanan erbjuds, vilket innebär att tunnelbanestationerna Danderyds sjukhus och Mörby centrum tidvis är överbelastade.

Danderyds kommun har arbetat aktivt för att få en busslinje, ”närtrafik”, till kommunen. Närtrafik är små bussar som kör i lugnt tempo och präglas av närhet. De trafikerar bostadsområden och ansluter till vårdcentraler och lokala centrum.

1.4 Parkering

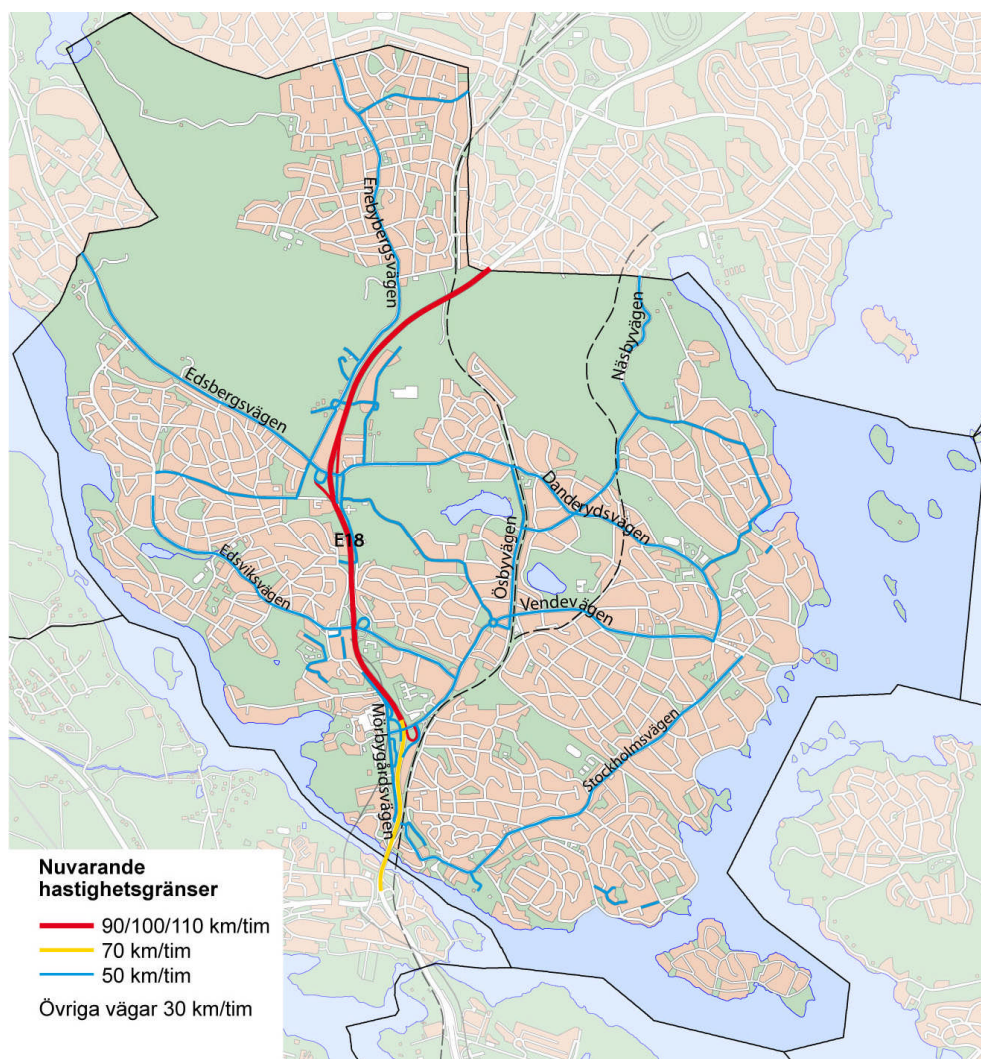
Parkeringen och de problem som finns kring parkering i kommunen finns beskriven i ”Parkeringsstudie, Danderyds kommun, 2008-05-30”.

Infartsparkeringar finns vid T-banestationen Danderyds sjukhus (”Hortus-parkeringen”) och längs Roslagsbanans stationer vid Altorp, Djursholm Ösby, Mörby och Stocksund. Det är dock enbart en av parkeringarna vid Djursholms Ösby och Altorp som är öppen för samtliga bilister, inte bara danderydsbor. Infartsparkeringarna blir tidvis överbelastade, vilket leder till parkeringsproblem på närliggande gatunät.

1.5 Biltrafik

Genom kommunen går E18 som är en motorväg av riksintresse. Hastigheten på denna varierar mellan 70, 90 och 100 km/h.

Huvudvägnätet i kommunen består av Edsbergsvägen, Edsviksvägen, Danderydsvägen, Stockholmsvägen, Vende vägen, Enebybergsvägen, Näsbyvägen och Mörbygårdsvägen. Dessa gator har 50 km/h. Lokalvägnätet, det vill säga övriga vägar, har 30 km/h.

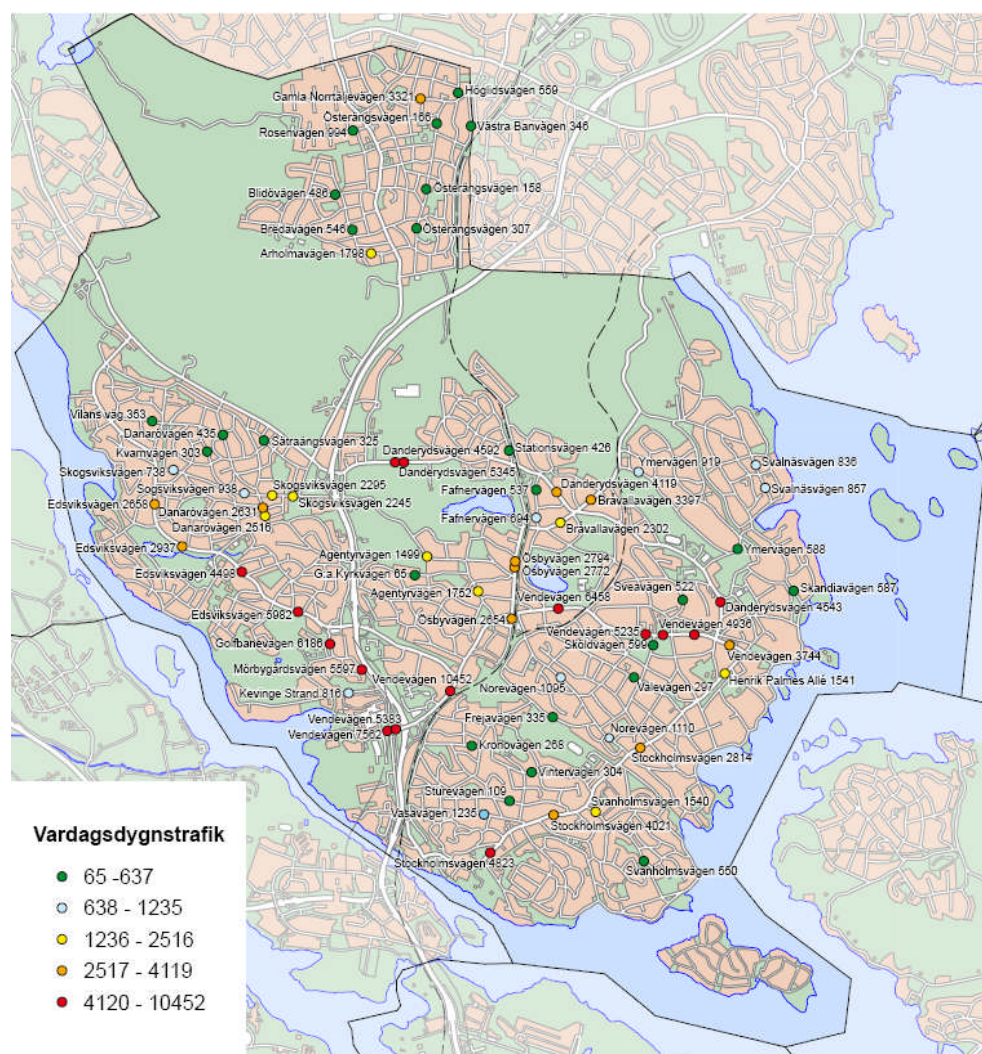


Hastighetsgränser inom Danderyds kommun

Bullerkartläggningar som kommunen upprättat visar att den ekvivalenta ljudnivån överstiger 65 dB(A) (utan bullerreducerande åtgärder) utmed hela E18 samt utmed Edsbergsvägen, Enebybergsvägen och Vende vägen.

Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund genomförde 2006 spridningsmätningar för miljökvalitetsnormen PM10 kring Kyrkskolan, Fribergaskolan, Mörbyskolan och Stocksundskolan. PM10-normen överskreds i både Kyrkskolan och Mörbyskolan. På Fribergaskolan uppmättes de högsta halterna på en stor del av skolområdet.

Trafikmätningar utförs periodvis i kommunen. På kartan nedan ses mät-punkter samt trafikmängder 2007.



Uppmätta fordonsmängder på vägnätet i Danderyds kommun, 2007.