

ÖSTERÅKERS HEMBYGDS- OCH FORNMINNESFÖRENING



och

NATURSKYDDSFÖRENINGEN ÖSTERÅKER



Åkersberga den 18 februari 2009

Till

Österåkers kommun  
Plan- och exploateringsenheten  
184 86 Åkersberga

**Yttrande över Trafikplan 2010, Österåkers kommun,  
Samrådshandling 1**

Österåkers Hembygds- och fornminnesförening (ÖHF) och Naturskyddsföreningen Österåker (NFÖ) har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerade förslag. Vi vill med anledning härav anföra följande.

*Allmänt*

Vi konstaterar med tillfredsställelse att flera viktiga frågeställningar betonas redan i förordet och i beskrivningen av de övergripande målen. Det poängteras bl.a. att det gäller att skapa ett hållbart samhälle med hållbara transporter och ett hållbart resande genom prioritering av resurssnåla och miljöanpassade transporter.

Ett samhälles transportnät har en avgörande betydelse för samhällets utveckling och gestaltning. Det har även avgörande inflytande på miljöbetingelserna i samhället. Om man studerar olika samhällen och jämför med transportsystemets utveckling så finner man lätt hur samhällena har förändrats och fått en helt ny karaktär när de dominerande transporterna skiftat från vattenvägar till landsvägar, till järnvägar osv.

Detta kan man inte minst se i vår kommun där centrumtyngdpunkten successivt flyttats från kyrkan/Stenhagen till Åkersbro/Åkersberg och vidare till dagens Åkersberga.

Dessa processer är ständigt pågående och följer konjunkturer och teknikens utveckling. Det är därför av allra största vikt att man söker fånga denna utveckling och se dess framtida utseende så att ett så harmoniskt samhälle som möjligt kan skapas. Idag formar bilismen mycket av våra samhällens utveckling, men hur kommer vi att röra oss om 30 år? Var kommer vi att arbeta och var kommer vi att bo, osv? Dessa frågor är naturligtvis centrala för planeringen av ett samhälle.

Mycket talar för att bilresor kommer att bli dyrare och därför att minska i betydelse. Oljan måste ersättas av nya bränslen, nya motorer måste komma till osv. Bilismen står även för en stor del av vårt samhälles miljöbelastning. Förutom den energi- och materialkrävande tillverkningen medför de utsläpp av koldioxid och andra gaser samt avgivande av farliga partiklar.

Som en följd av dessa bilismens karakteristika är det mycket sannolikt och önskvärt att de kollektiva kommunikationerna får en allt viktigare roll. Även att kunna gå och cykla får en större betydelse för samhällsplaneringen.

Det kommer att bli mer intressant att om möjligt arbeta inom den egna kommunen, liksom att kunna erhålla olika typer av samhällsservice på nära håll.

Allt det ovan beskrivna belyser nödvändigheten av en medveten och genomtänkt plan för hur samhället skall utformas fysiskt. Om de kollektiva transporterna får en viktigare betydelse så måste även de nya bostads- och verksamhetsområden som planeras, läggas på de platser som fungerar bäst ihop med det optimala transportsystemet. Ett system som innefattar alla slags transporter, både för personer och varor. Det bör därför prioriteras så att man bygger ut längs järnvägs- och busslinjer och så att många målpunkter i vardagen kan nås till fots eller med cykel. Ett alltför utspritt samhälle har ingen framtid.

Vi anser att delar av planeringen i vår kommun inte följer ett sådant mönster. T.ex. så vill man bygga ut i Östra Margretelund i stället för västerut längs Roslagsbanan med allvarliga trafikstockningar på väg 276 och miljöbelastning som följd.

*Det är av avgörande betydelse att först lägga fast samhällets kommunikationsstruktur för att därefter se möjliga och lämpliga platser för placering av bostäder och verksamheter.*

Samtidigt så finns andra viktiga element som i sin tur uppställer begränsningar för transportsystemet. Politikerna och planerarna har en vision för vårt samhälle som pekar ut vad som är värdefullt och utmärkande för ett rikt och gott liv i vår kommun. Sådana värden är bl.a. nära tillgång till vackra och spännande naturupplevelser och att kunna förstå och tillägna sig det lokala kulturarvet. Allt detta ger invånarna ett rikare liv. Naturligtvis vill invånarna även ha tillgång till väl planerade bostadsområden, nära tillgång till skolor, sjukvård, arbetsplatser, handel osv. I ett harmoniskt samhälle skall det ena stödja och komplettera det andra.

På så sätt kan t.ex. byggande av en vägsträckning omprövas för att den kommer i konflikt med värdet att bevara ett värdefullt naturområde. I andra fall så är det helt nödvändigt att göra kompromisser mellan olika intressen för att skapa ett fungerande transportnät. I vår kommun är det ett måste, då samhället under åren dessvärre successivt har utvecklat sig mer efter exploatörers intressen än enligt en övergripande plan som pekar ut det lämpliga med tanke på en framtida transportförsörjning. Att röra sig från det ena ytterområdet av tätorten till ett annat kan, åtminstone vissa tider på dygnet, vara mycket tidskrävande.

## En genomgång av de olika transportslagen i Österåker.

### *Privatbilismen*

Även om privatbilismen i framtiden kommer att få en mindre roll av det totala trafikarbetet, så är det nödvändigt att skapa bästa möjliga vägnät för bilresor inom och genom Åkersberga tätort och ut till landsbygden. Detta vägnät skall ge både god framkomlighet, säkerhet och miljö.

**Väg 276** är här den viktigaste leden genom vår kommun och vi anser att den bör byggas ut genom Åkersberga som föreslagits i vägverkets förstudie från 2005.

I vårt remissvar till denna förstudie daterat 22/3 2005 pekade vi på ”behovet av ett helhetsperspektiv på trafikförsörjningen, bl.a. innefattande arbetsplats- och boendelokaliserings, kollektivtrafikförsörjning och tillgängliga medel för väginvesteringar.”

Vi ansåg även att man i det långsiktiga perspektivet inte får binda sig för Röllingbyleden. Vi sa: ”Om ytterligare åtgärder i en framtid behöver vidtas för att klara trafikförsörjningen genom Åkersberga måste fler alternativ än att bygga Röllingbyleden kunna granskas. Ett byggande av leden skulle innebära oacceptabla ingrepp i värdefull kultur- och fornminnesrika områden.” Röllingbystråket utgör ett för Åkersberga tätort centralt grönområde (”Central park”). Ett grönområde som får allt större betydelse för närrekreation då tätorten växer ut runtomkring.

Vi pekade som alternativ på ”att det är möjligt att bygga ut **Sockenvägen** för att klara en högre trafikbelastning.”

”Vår förslag är alltså att en utbyggd Sockenväg med en ny sträckning från Sjökarby, norr om bebyggelsen i Skånsta mot Singö, finns med som ett alternativ och prövas i det fortsatta arbetet.” Ett sådant alternativ är både billigare och ger snabbare effekter än Röllingbyleden.

Även **Svinningevägen** är en viktig förbindelseled inom vår kommun som bör upprustas i sin nuvarande sträckning. En ny förbindelse norr om Valsätra ser vi inte som önskvärd då den både utgör ett ingrepp i förbindelsekorridoren mellan de gröna kilarna Angarn och Bogesund samt att den inte ger områdena inom Svinninge – Svartgarn en bättre trafikförsörjning.

En ny ”**Stavalänk**” finns numera med i allt fler plansammanhang. Om en sådan förbindelse anses behövas så är det av största vikt att den inte förläggs störande och förfulande inom det natur- och kulturhistoriskt känsliga området vid Storträsket.

Vi har i tidigare sammanhang pekat på att en vägförbindelse till ett nytt bostadsområde norr om Täljö station kan läggas söder om och intill järnvägsbanken från Svinningevägen västerut och genom en tunnel nå nordväst om Täljö nuvarande station. Stavalänken kan lätt ansluta till denna punkt, liksom en eventuell förbindelse i riktning Rydbo – Ullna. En omläggning av Svinningevägen längs Lillträsket bör uteslutas då det innebär ett alltför kraftigt ingrepp på Långhundraledens västra inlopps känsliga kulturmiljö.

Vi har även tidigare pekat på **Össebyvägens** möjligheter för trafik mot Norrtäljevägen. Det bör undersökas vilka åtgärder som kan ge denna väg bättre möjligheter.

### *Tågtrafiken*

Roslagsbanan är det viktigaste verktyget för att skapa goda förbindelser i riktning Täby – Stockholm. De nu av SL påbörjade upprustningsåtgärderna har stor positiv betydelse. Det viktigaste är att dubbelspårsutbyggnaden mm ger tätare turtäthet och bekvämare resor. En marginell restidsförkortning har inte samma betydelse.

För att järnvägen skall kunna få bästa möjliga popularitet så är det av stor vikt att det fortsatta byggandet sker längs eller nära banan, att boende längre ut lätt når banan med buss eller cykel och att bra infartsparkeringar inrättas för de längst bort boende.

I största möjliga utsträckning bör de boende kunna nå Roslagsbanan gående eller med cykel. Det är därför värdefullt att det inte blir alltför långt mellan stationerna inom Österåker. En flyttning av Täljö station till nytt läge vid Gottsunda/Fredsborg är i detta sammanhang olyckligt med tanke på den omfattande nybebyggelse som planeras i och kring Täljö. En ny station vid Gottsunda/Fredsborg kan dessutom vara av värde. För att lätta på trafiktrycket från Åkersbergas nordöstra bostadsområden så bör utredas om Roslagsbanan kan förlängas i riktning Träsätra – Skärgårdsstad. Den föreslagna Roslagspilen ser vi inte som någon avgörande förbättring för Åkersberga. Vi har i andra sammanhang föreslagit att denna järnväg istället kunde vara av vikt för att utveckla nya och befintliga områden längs Norrtäljevägens sträckning Arninge – Rosenkälla – Kårsta – Rimbo mot Kapellskär. En trafikknutpunkt skulle kunna uppstå vid Rosenkälla. Eventuellt även en godsomlastningsplats för trafiken över Kapellskär.

#### *Gång- och cykelvägar*

Ett gång- och cykelvägnät som minst omfattar hela Åkersberga tätort bör komma till stånd. Vi ser med glädje att viktiga steg har tagits i denna riktning.

#### *Båttrafik*

Dagliga förbindelser till och från Åkerberga, åtminstone morgon och kväll, bör skapas så att invånarna på fastlandet får bättre möjlighet att ta del av det fina som vår skärgård har att erbjuda.

Samtidigt så ges bättre förutsättningar för skärgårdens bofasta att nå skolor, sjukvård och annan service i Åkersberga. Sådana båtförbindelser stöder även kommunens ambitioner att utveckla turismen i området.

#### Bilaga

Vårt yttrande till Vägverket av den 22 mars 2005

För Österåkers Hembygds- och  
Fornminnesförening

För Naturskyddsföreningen  
Österåker

Hans Rockberg

Åke Strid