

TRAFIKPLAN 2010

Del 1 Trafikplan



Styrgrupp

KS-AU-Samhällsbyggnad

Referensgrupp

Kommunen: Sofie Enander, (Trafik, projektledare)

Lars Barrefeldt (Stadsarkitekt),

Tommy Bokell (Exploatering),

Bosse Lidén (Miljöplanering)

Trafikverket: Lotten Lindmark (samhällsplanering)

SL: Tony Karlsson (trafikplanering)

Tyréns

Uppdragsledare, Åke Dufström

Biträdande uppdragsledare, Arvid Gentele

Busstrafik, Sten Sedin, Björn Hansson

Biltrafik, Arvid Gentele

Statistik, Pernilla Ngo

VISUM, Arvid Gentele

Vid framtagning av grundmodellen för VISUM har även Johan Wahlstedt från Ramböll och Jonas Andersson deltagit.

Layout, Sonia Ekström, Pernilla Ngo

Gestaltning, Agneta Schill, Joel Berring

Framsida: Flygfoto hämtat från översiktsplan 2006. *Fotograf Jan Augustsson.*

KF § 200

Dnr. ~~KS-2009:15-501~~Utdrag: Akten, Byggnadsnämnden, Samhällsbyggnadsförvaltningen,
Trafikverket, SL

expl. 2009.15 501

Trafikplan 2010

Ärende

Samhällsbyggnadsförvaltningen har tillsammans med Trafikverket och SL bedrivit ett arbete med att utarbeta förslag till trafikplan 2010. Planen gick på remiss i ett tidigt skede under 2009, och även under 2010.

Beredning

- Samhällsbyggnadsförvaltningen behandlar ärendet i tjänsteutlåtande daterat den 26 oktober 2010.
- Byggnadsnämnden har behandlat ärendet den 25 oktober 2010, § 481
- Ärendet behandlas i "Trafikplan 2010. Del 1 Trafikplan", daterad den 9 november 2010.
- Ärendet behandlas i "Trafikplan 2010. Del 2 Objektlista", daterad den 9 november 2010.
- Ärendet behandlas i "Yttrande till remissinstanser (slutremiss 2010)"
- Ärendet behandlas i "Sändlista - Samrådshandling", daterad den 28 juni 2010.
- Ärendet behandlas i "Byggnadsnämndens tillika Trafiknämndens beslut"
- Arbetsutskottet har behandlat ärendet den 18 november år 2010, § 262.
- Kommunstyrelsen har berett ärendet den 29 november 2010, § 258.

Kommunfullmäktiges beslut

Samhällsbyggnadsförvaltningens förslag till Trafikplan 2010 antas.

Förord

Stockholmsregionen kommer under de närmaste 20 åren att öka sin befolkning med mellan 400 000 (RUFSS* scenario låg) och 570 000 invånare (RUFSS scenario hög). Österåker kan komma att öka från 40 000 till 60 000 invånare. I befolkningsmängd innebär det att kommunen som i dag är stor som Landskrona kommer att i storlek kunna jämföras med Falun (55 000), Kalmar (61 500), Karlskrona (63 000) och Solna (65 000). Detta ställer höga krav på en planering som fokuserar på hållbar stadsutveckling och en god funktion i de olika trafiknäten.

Det förslag som tagits fram förordar att Åkersberga utvecklas som knutpunkt för resandet och att Åkersberga utvecklas som stad. I detta ingår:

- En utbyggd och förbättrad bytespunkt för kollektivtrafiken,
- En utökad lokal kollektivtrafik inriktad mot centrala Åkersberga,
- En förtätad stadsbildning med prioritering av stationsnära bebyggelse

Utvecklingen ger understöd till förändring i val av färdmedel från bil till andra färdmedel.

Åkers kanal prioriteras som gångstråk och kontakt mellan centrum och en utvecklad sjöfront i den nya Kanalstaden.

En centrumnära kajanläggning ökar Åkersbergas attraktion för båttrafiken samtidigt som miljön lyfter de

stadsmässiga kvaliteterna för hela Österåker.

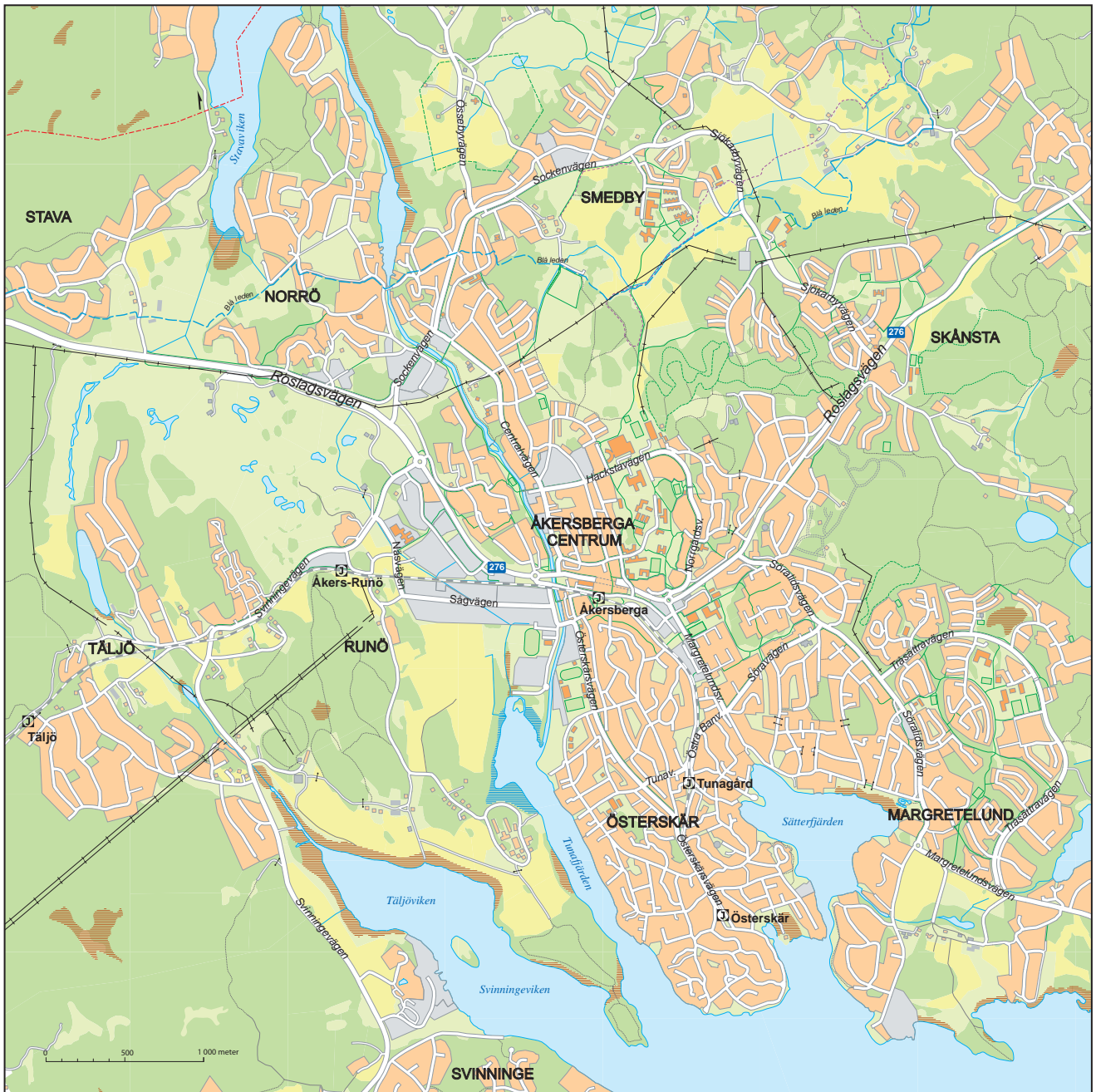
En stark kollektivtrafikutbyggnad och en exploateringsplanering som stödjer en utökad kollektivtrafik ger även underlag till att diskutera en utbyggnad av ett än mer kapacitetsstarkt spårssystem mot regioncentrum.

För Österåkers kommun

Sofie Enander
Enhetschef trafik

*) Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen





Översiktskarta

Bakgrund

I maj 2008 startades arbetet med Trafikplan 2010. En samrådshandling remitterades i februari 2009 till olika intressenter och inkomna svar sammanfattades i ett särskilt dokument som lades ut på kommunens hemsida.

Om ett inkommet svar innehöll synpunkter eller förslag som hörde till senare planskede (som t ex korsningsutformning eller planering av hållplatslägen) har synpunkten/förslaget sparats för handläggning i senare planskede. Vissa svar har vidarebefordrats eller kommer att vidarebefordras till annan myndighet/transportansvarig än kommunen (SL eller Trafikverket).

Med avstamp från de inkomna remissvaren har arbetet med Trafikplan 2010 fortsatt. I förankringsarbetet har återkommande möten genomförts med referensgruppen och grupper inom kommunens samhällsbyggnadsförvaltning. Vid tre tillfällen har frågan varit uppe i kommunstyrelsens arbetsutskott för information och förankring på politisk nivå. Vid två tillfällen har byggnadsnämnden tillika trafiknämnden informerats.

Innan arbetet med Trafikplan 2010 startades upp färdigställdes Gång- och cykelplan 2008. Valda delar ur Gång- och cykelplanen har arbetats in i föreliggande dokument.

I samband med att en trafikplan tas fram eller att större förändringar av infrastrukturen planeras i en stad, en kommun del eller en region, görs ofta en trafikprognos. Prognosen används för att få en uppfattning om hur planerade åtgärder tillsammans med nya exploateringar, framtida trafikmängder etc påverkar områden i stort. De verktyg som använts för analyserna i trafikplanarbetet är VISEM (trafikstringsmodell) och VISUM (nätutläggningsmodell).

Analyserna kan göras på timnivå och på dygnsnivå. För Österåker valdes att arbeta med morgonens mest trafikbelastade timme, bl. a för att man i den regionala modellen och för region Stockholm arbetar med utgångspunkt i morgonrusningen, t. ex. i RUF¹.

I modellen har prövats hur bilvägnätet kan byggas ut på objektnivå och i olika kombinationer av objekt när kommunen växer från c:a 40 000 invånare till 60 000 invånare, vilket bedöms inträffa omkring år 2030.

1 Regional utvecklingsplan för region Stockholms



Innehåll

Förord	3
Bakgrund	6
Sammanfattning	8
1. Trafikplaneringen påverkar städernas utformning	9
2. Mål och inriktning	11
3. Trafikstruktur och nätuppbyggnad samt funktion för trafiksystemen i Åkersberga	12
3.1 Brister i nuvarande vägstruktur	13
3.2 Vägarna korkar igen när befolkningen växer	14
3.3 Brister i nuvarande kollektivtrafiksystem	15
3.4 Målpunkter	15
4. Regionala planeringsförutsättningar	16
4.1 Regionförstoring	16
4.2 Kollektivtrafiksystemet	19
5. Lokala planeringsförutsättningar	22
6. Strategier för trafik- och stadsutveckling	25
6.1 Övergripande inriktning	25
6.2 Tre inriktningar i trafikplanearbetet	27
6.3 Fokus på biltrafiken	28
6.4 Fokus på kollektivtrafiken	32
6.5 Fokus på stadsutveckling	34
6.6 Slutsatser	36
6.7 Fortsatt arbete	37
7. Förslag till huvudvägnät	40
8. Vision 2050	41
9. Måluppfyllelse	42
Källförteckning	43

Bilaga

Sammanfattning

Trafikplanarbetet har bedrivits med tre inriktningar.

Fokus på biltrafiken.

Hur kan man avlasta och förstärka väg 276, Roslagsvägen (i fortsättningen kallad Roslagsvägen) Trafiksituationen har studerats med hänsyn till att Österåkers befolkning ökar från 40 000 till 60 000 invånare. Genom att bygga ut till fyra genomgående körfält från Söralidsvägen och västerut, att kapacitetsförstärka korsningarna längs vägen och att bygga ut ett lokalt huvudvägnät som avlastar Roslagsvägen, kan trafiksituationen förbättras.

Fokus på kollektivtrafiken. Arbetet har inriktats mot att lösa biltrafikens kapacitetsproblem med förstärkt kollektivtrafik.

I första hand sker Storstockholms tillväxt i centrala eller halvcentrala områden, där Norra Station/Karolinska sjukhuset, Värtan och nordvästra Kungsholmen är de största närtida tillväxtområdena. Arbetsplatsutbudet blir omfattande. En betydande ökning av trafik kan därav förväntas fram till 2020. Det är troligt att dagens överbelastade biltrafiksituation successivt förvärras in mot Stockholm.

Regionens infrastrukturplanering inriktas i första hand mot att förstärka kollektivtrafikutbudet. Den regionala kollektivtrafikplaneringen för Österåker förutsätts inriktas mot att prioritera centrala Åkersberga och Åkersberga station som knutpunkt för såväl tåg- som busstrafik. I det regionala kollektivtrafikutbudet föreslås förstärkning av kommunikationerna mot centrala Stockholm via Arninge, mot Kista och kanske på sikt mot Solna.

Den lokala busstrafiken kan idag sägas gå i slingor runt till kommunens bostadsområden. Den har god täckning utan att vara effektiv. Den lokala, liksom den regionala busstrafiken, föreslås inriktas mot Åkersberga centrum.

Förutsättningarna att effektivt kunna kollektivtrafikförsörja kommunen förstärks genom utbyggnad av Kanalstaden och andra stationsnära områden. Genom en effektiv kollektivtrafikplanering och en klok exploateringsplanering kan biltrafikandelen minska.

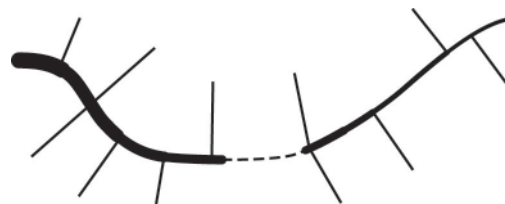
Fokus på stadsutveckling.

Arbetet har inriktats mot att skapa småstad, d. v. s att tydliggöra framtida nät för kollektivtrafik, biltrafik och gång- och cykeltrafik (GC-trafik) som understöd-

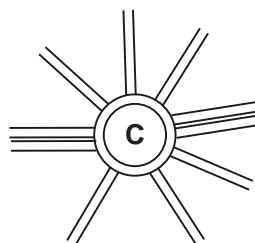
jer stadens karaktär och dess viktigaste kvaliteter. För det arbetet har ledorden varit att skapa folkliv, att öka tryggheten, att öka stadens identitet och att skapa helhet i gestaltningen av gaturummen. Därför föreslås att en centrumring skapas innanför vilken andra värden än biltrafikens framkomlighet prioriteras. En centrumring förstärker Åkersbergas roll som knutpunkt. Till centrumringen ansluter huvudgator/axlar utifrån kommundelarna mot stadskärnan. Bl. a för att förbättra förutsättningar för kollektivtrafiken.

En viktig kommunikationsaxel som förstärker Åkersbergas stadsmässiga karaktär kan bli att knyta ihop centrum med den nya Kanalstadens sjöfront via Åkers kanal. En axel i första hand för gående och cyklister. Utformningen av centrum, stråket mellan centrum och kajen samt kajläggningen kan bli ett viktigt stadsmässigt inslag som förhöjer karaktären och kvaliteten för hela Österåkers kommun.

Schematiskt sett avses trafikplanen förändra strukturen från förort;



till stad:



Omvandlingen syftar till att åstadkomma en hållbar stadsstruktur. Bl.a. genom att utveckla kollektivtrafikresandet och gång- och cykelresandet så att den plan-skilda korsningen vid Åkersbergas västra infart

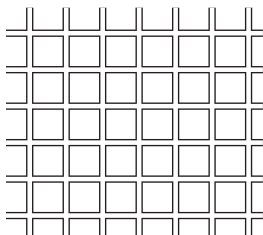
och den i tidigare plansammanhang diskuterade Röllingbyleden, förbifarten norr om Åkersberga centrum kan undvikas. En eventuell ny nordlig länk måste ha koppling till nya exploateringar och inte ha karaktären av genomfartsled. Den kan få viss avlastande effekt på Roslagsvägen.

Tankarna i Trafikplan 2010 föreslås utvecklas i en centrumplan för Åkersberga, där stadens karaktär avses förstärkas, där kollektivtrafiken får ett nytt ”nav” i en bytespunkt mellan buss och tåg och där utformning och gestaltning betonar den funktion som gatan avses ha (blandtrafiksgata, bussgata, gågata etc). I nordsydlig riktning behöver järnvägens barriäreffekter överbryggas.

1. Trafikplaneringen påverkar städernas utformning

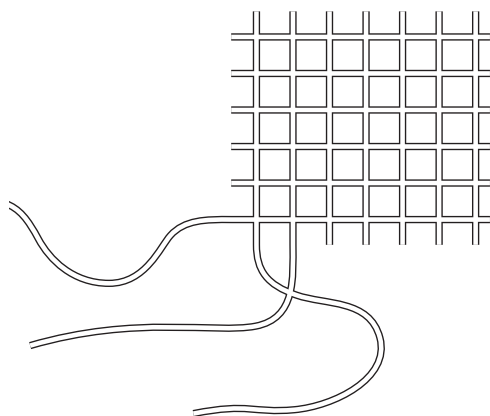
Rutnätsstaden

Här följer en mycket grov redovisning av hur trafiknäten växt fram i svenska städer och samhällen. I de gamla stadskärnorna byggdes gatunätet ut i rutnät, de äldre delarna kallas ofta rutnätsstaden. Hus och kvarter byggdes fyrkantiga och gatunäten formades därefter. Ofta finns centrala axlar där rådhus, järnvägsstation och kyrka avslutar dessa axlar.



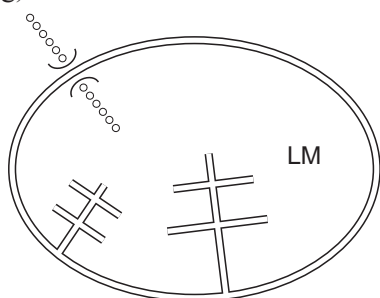
Vägarna anpassas efter biltrafikens villkor

När biltrafiken ökade kom dess krav på vägstandard att bli dimensionerande. Vägarna anpassades efter biltrafikens krav på lutning och linjeföring.



Trafiksäkerhet vid nyplanering

På grund av stor risk att dödas eller skadas kom man från 60-talet och framåt att bygga trafiksäkert genom att separera gång- och cykeltrafik från biltrafik (trafikseparering) och att hierarkiskt bygga upp biltrafiknäten efter olika krav på framkomlighet (trafikdifferentering).



Tätorternas nätuppbbyggnad

Huvudvägnätet byggdes ut även i befintliga trafikmiljöer för att ta hand om den ökande bilismen. Gatorna rustades upp och nya leder byggdes. (Ibland ganska brutalt) Samtidigt eftersträvades att ”befria” befintliga bostadsområden från genomfartstrafik.

Inne i städerna började man prioritera andra trafikslag. Bussgator och gågator/gårdsgator började anläggas eller regleras. Trafiken reglerades med enkelriktningar, förbud mot genomfartstrafik etc. För de centrala delarna hänvisades biltrafiken till en centrumring, innanför vilken biltrafikens omfattning begränsades. Inom eller i anslutning till centrumringen utvecklades resecentrum/bytespunkter för kollektivtrafiken, vars syfte var att prioritera kollektivtrafikåkandet. Planerandet och byggandet av resecentrum pågår fortfarande.



Nollvisionen och det trafiksäkra samhället

I rutnätsstaden och på andra gator med blandtrafik börjar ”hastighetssäkring” tillämpas. Även denna process pågår. Det s.k. krockvåldet påverkar hur gatumiljöerna utformas. (Rörelseenergin ökar med kvadraten på hastigheten) För kollision bil + oskyddad trafikant gäller att åstadkomma högst 30 km/tim för att minska risken för allvarlig olycka eller dödsolycka. (Gupp, förhöjda övergångsställen, omdanad gatuutformning.) I vägkorsningar, där korsandekurs- eller avsvängningsolyckor kan inträffa med allvarlig olycka eller dödsolycka som följd, gäller högst 50 km/tim. (Hastighetsreglering, cirkulationsplatser). Där mötesolyckor kan ske eftersträvas högst 70 km/tim. (Därför anläggs mötesfria landsvägar i stor utsträckning idag där högre hastighetsgräns gäller.)

Nya mål formuleras i Trast

Attraktiv stad och hållbarhet är olika utgångspunkter som används i de trafikstrategier/ trafikplaner som idag tas fram för olika städer och tätorter i Sverige. Inom begreppet Attraktiv stad framhålls att ”god bebyggd miljö” är en grundläggande del av vår välfärd.

Denna omfattar begrepp som jämställdhet, tillgänglighet, hälsa, identitet och skönhet.

Hållbarhet är något som är slitstarkt och kan brukas länge. Ett hållbart transportsystem i staden

- är socialt hållbart
- är ekonomiskt hållbart
- är ekologiskt hållbart

Alla de olika historiska stegen i trafikplaneringens förändrade grundsyn har starkt påverkat hur svenska samhällen utformas.

Trafikplaneringen är grundläggande för hur samhällena utformas och hur de avses fungera.



2. Mål och inriktning

Det övergripande målet med trafikplan 2010 är att skapa förutsättningar för en attraktiv och hållbar stadsutveckling. Det samhälle vi vill skapa ska vi med stolthet kunna lämna över till våra barn.

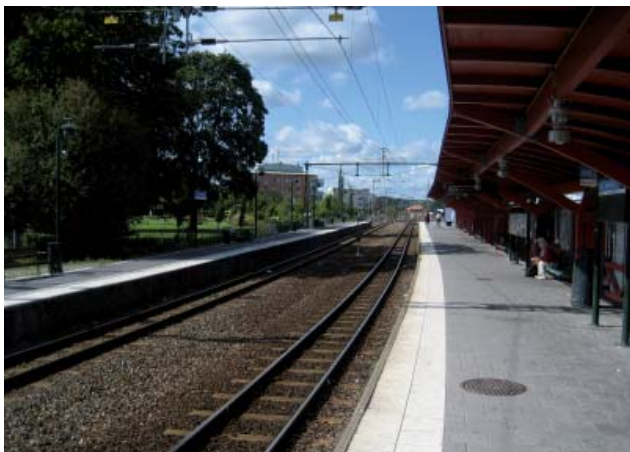
Följande har angetts som delmål i trafikplanarbetet:

- Trafikens klimatpåverkan skall fortlöpande minska
- Trafikens negativa påverkan på närmiljön i form av avgasutsläpp, partiklar (från bl a asfalt) och buller skall fortlöpande minska
- Tillgängligheten till olika mål inom kommunen skall förbättras för samtliga trafikslag (gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik, fordonstrafik) och för alla trafikanter (även för de som har någon typ av funktionsnedsättning)
- Österåkers kvaliteter i stadsbild och landskapsbild skall tas tillvara, göras tillgängligt och utvecklas
- Trafiksäkerheten skall förbättras. Nollvisionen gäller, d. v. s. inga dödade eller svårt skadade i trafiken

För att uppfylla målsättningarna om minskad miljöpåverkan har följande angetts som inriktning i trafikplanarbetet:

- För det lokala resandet förstärks GC-trafikens roll i trafiksystemen genom att förbättra framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Biltrafikens framkomligheten kan komma att minska där trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter prioriteras
- För det lokala resandet prioriteras även lokal busstrafik. Tillgängligheten till centrum och större målpunkter utvecklas efterhand som kommunen utvecklas. Åkersberga centrum och station utvecklas som bytespunkt i kollektivtrafiksystemet

- För det regionala resandet prioriteras kollektivtrafiken och bytesmöjligheter till kollektivt resande
- Lokalisering av nya bostäder, arbetsplatser och handel utgår från dess förutsättning att kunna kollektivtrafikförsörjas
- Stadsmässiga kvaliteter ska utvecklas, t ex kanalen och centrum
- Landskapsmässiga kvaliteter görs tillgängliga, såsom skärgården med öarna, kusten, hamnarna och baden



3. Trafikstruktur och nätuppbyggnad samt funktion för trafiksystemen i Åkersberga

Tätorten har i princip tillkommit under efterkrigstid. I början av 50-talet låg här bebyggelse vid stationslägena och längs kanalen. Antalet innevånare i kommunen uppgick till c:a 6 000 invånare.

Kommunen har såsom kranskommun inom Stockholmsregionen växt kraftigt och har på 60 år sexdubblat antalet invånare och är idag (2010) runt 40 000 invånare.

Väg 276, Roslagsvägen, i fortsättningen kallad Roslagsvägen, samt Roslagsbanan har varit och är fortfarande de starka kommunikationsaxlarna kring vilka samhället Åkersberga har byggts upp.

Roslagsvägen är att betrakta som genomfart/infart i

Åkersbergas huvudvägnät. Den har dock en blandad roll och nyttjas framförallt av lokal trafik med mål inom tätorten. Vägen nyttjas ofta vid lokala bilresor inom tätorten. Endast 15 % av den inkommande trafiken västerifrån åker igenom Åkersberga.



Åkersberga centrum från väster, 1959. Källa: Österåkers Hembygds- och Fornminnesförening.

3.1 Brister i nuvarande vägstruktur

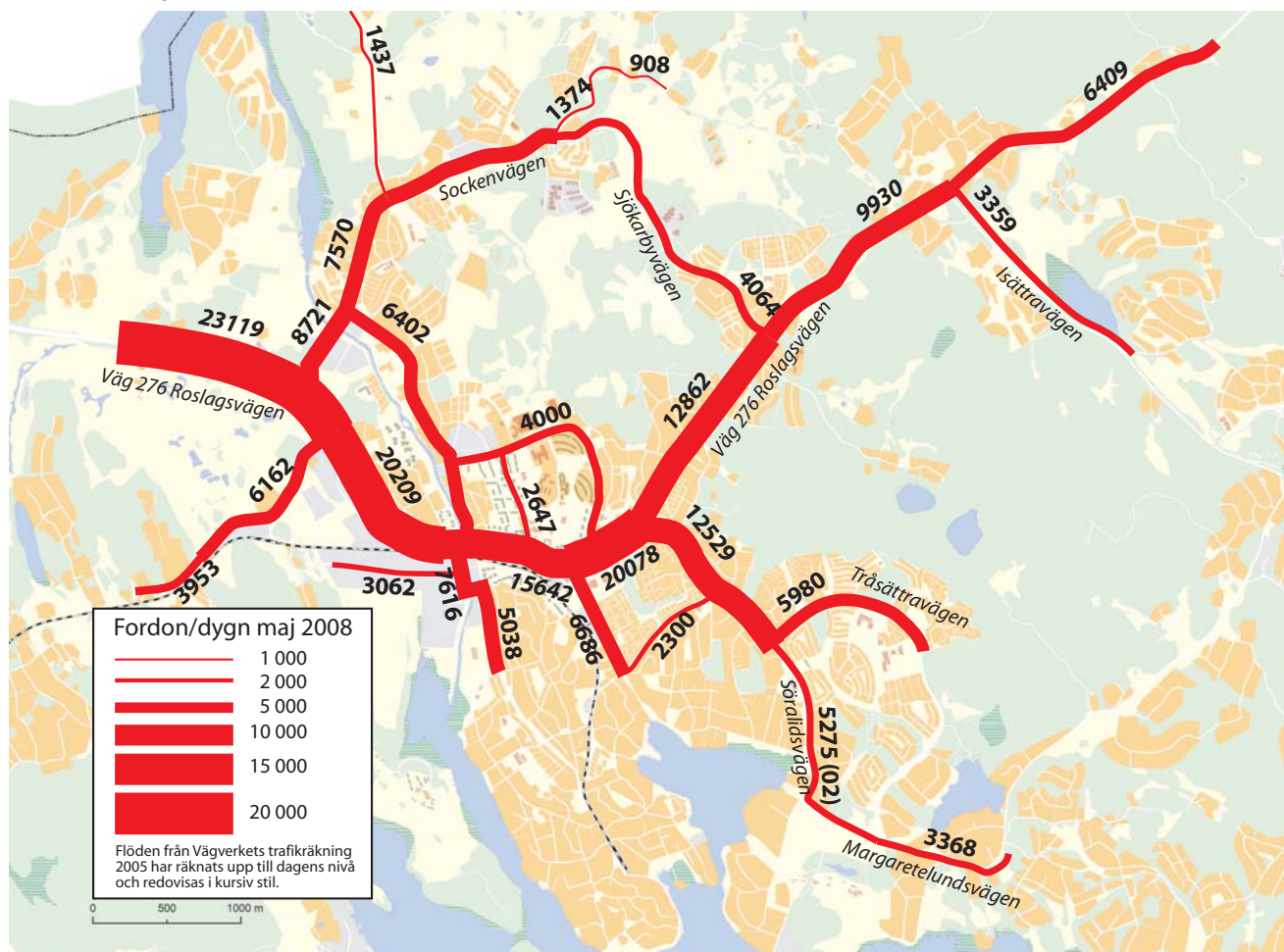
Trafiken är starkt koncentrerad till Roslagsvägen. Kapaciteten överskrids periodvis och köer uppstår under högt trafik morgon och eftermiddag. I sin linjeföring, utformning och gestaltning är vägen storskalig och utformad som en genomfartsled.

Vägen och dess trafik är en stark barriär för det lokala resandet mellan de norra och de södra tätortsdelarna och drabbar såväl busstrafik som bil- och GC-trafik. Även Roslagsbanan utgör en stark barriär.

De större vägarna som ansluter till Roslagsvägen är i sin roll/trafikuppgift i första hand uppsamlingsgator mot Roslagsvägen, alltså inte huvudgator. Trafiken är lokalt alstrad längs dessa gator och man har start eller målpunkt någonstans längs den aktuella vägen.

Ser man till maskvidd, omfattningen av trafik och hur de är utformade har dock de större vägarna karaktären av huvudgator. GC-trafiken är ofta separerad på sträcka, men korsningarna är ofta i plan.

Systemuppbyggnaden innebär en stark koncentration av trafik till Roslagsvägen, med köer för såväl bil som busstrafik som följd.



Fordon per dygn 2008

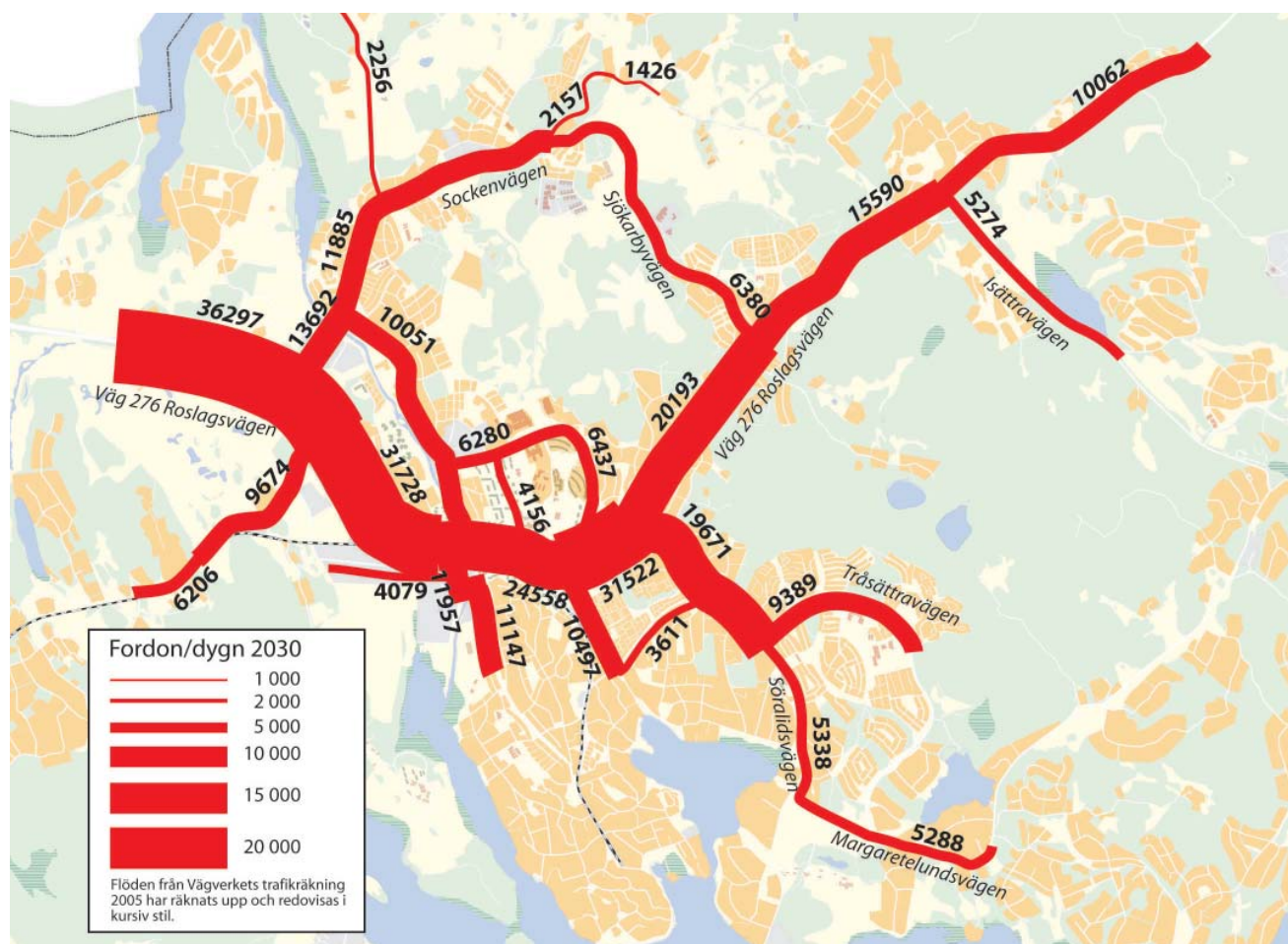
3.2 Vägarna korkar igen när befolkningen växer

Om vi behåller vägstrukturen så som den ser ut idag, utan att öka kapaciteten och om vi även reser i samma omfattning som idag, samtidigt som kommunens befolkning växer med 50%, kommer vägnätet att korka igen. Omfattande köbildning uppstår på Roslagsvägen. Även alternativa färdvägar såsom Centralvägen, Sockenvägen, Båthamnsvägen och Sågvägen drabbas.

Trafik från östra delarna av tätorten och från Roslagsvägen österifrån väljer att i stor utsträckning åka Sjökarbyvägen - Sockenvägen istället för Roslagsvägen.

Även trafikplats Rosenkälla kommer att få ökad trafik från Österåker och andra delar av regionen med kraftig köbildning som konsekvens.

Trafiksituationen kommer att starkt försvåra framkomligheten för såväl bil- som busstrafik.



Prognos fordon per dygn 2030

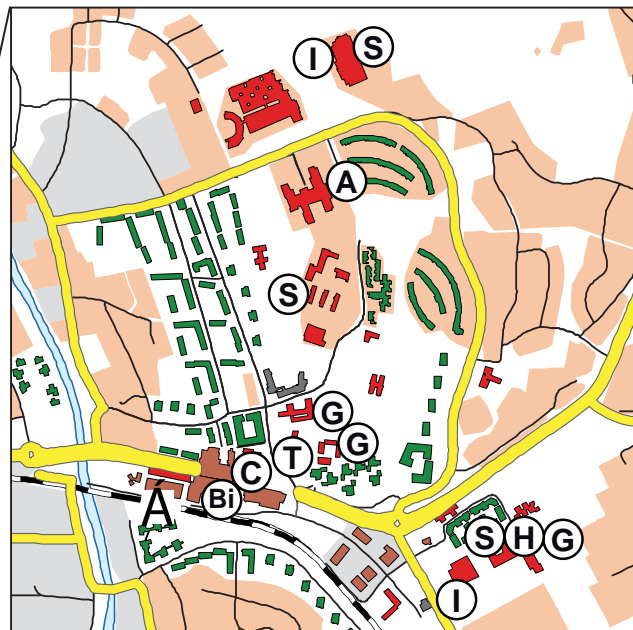
3.3 Brister i nuvarande kollektivtrafiksystem

De brister som kollektivtrafikanterna ger uttryck för handlar ofta om låg turtäthet och ineffektiva linje-sträckningar.

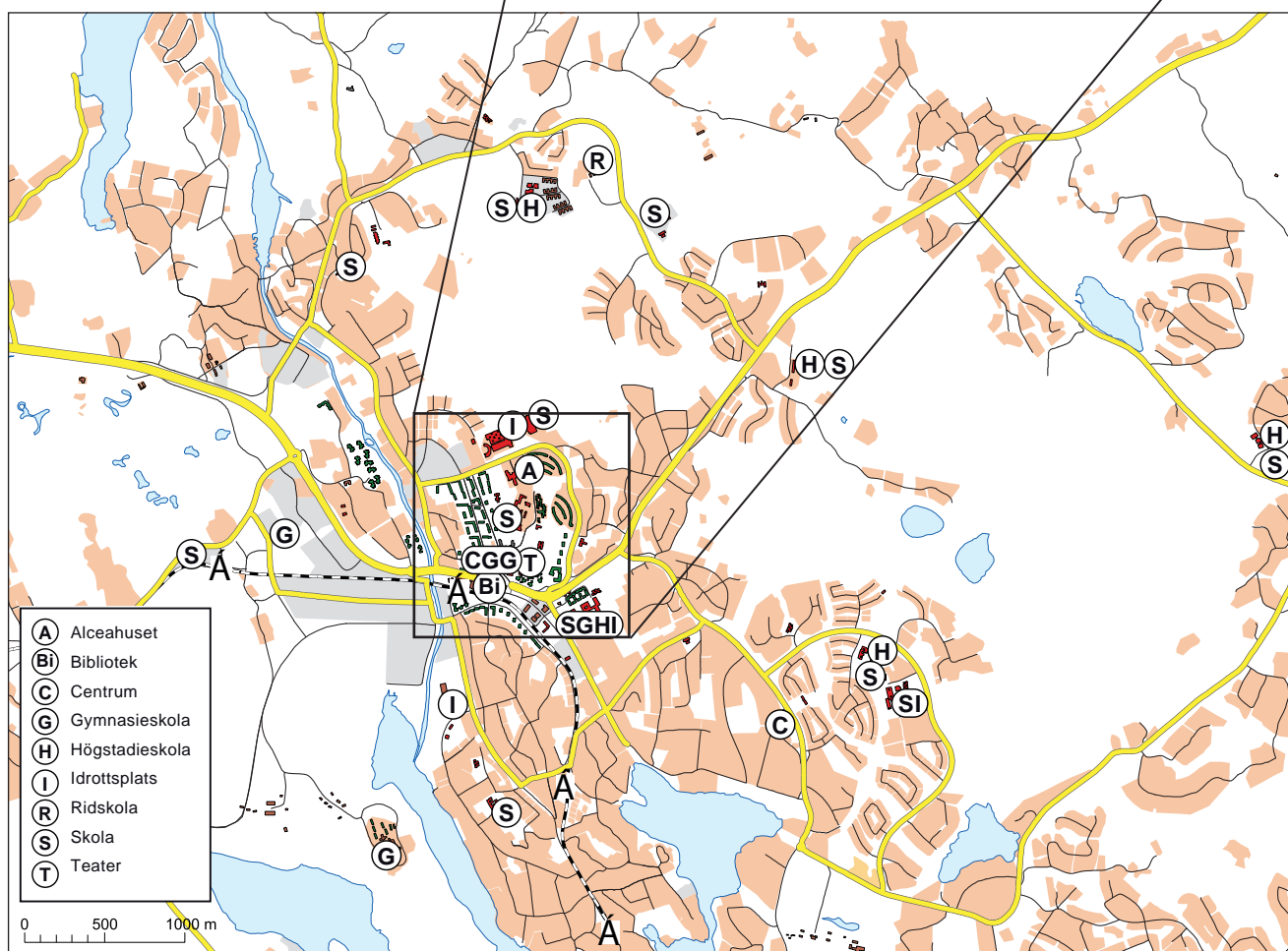
Det lokala busstrafikutbudet är utformat för att täcka så stor yta som möjligt. Bebyggelsen är utspridd vilket medför att trafikanterna upplever det som att bussarna ”går sällan” och när de går ”får man åka omvägar”.

För Roslagsbanan upplever många att restiden mellan Åkersberga och Östra station är lång. Dessutom upplevs Östra station som ocentral.

Dagens regionala utbud har nyligen kompletterats med en bussförbindelse mot Kista via Norrortsleden. I övrigt är det regionala utbudet starkt inriktat mot centrala Stockholm. Trängseln på Roslagsvägen påverkar framkomligheten för den regionala busstrafiken mot E18, Norrtäljevägen.



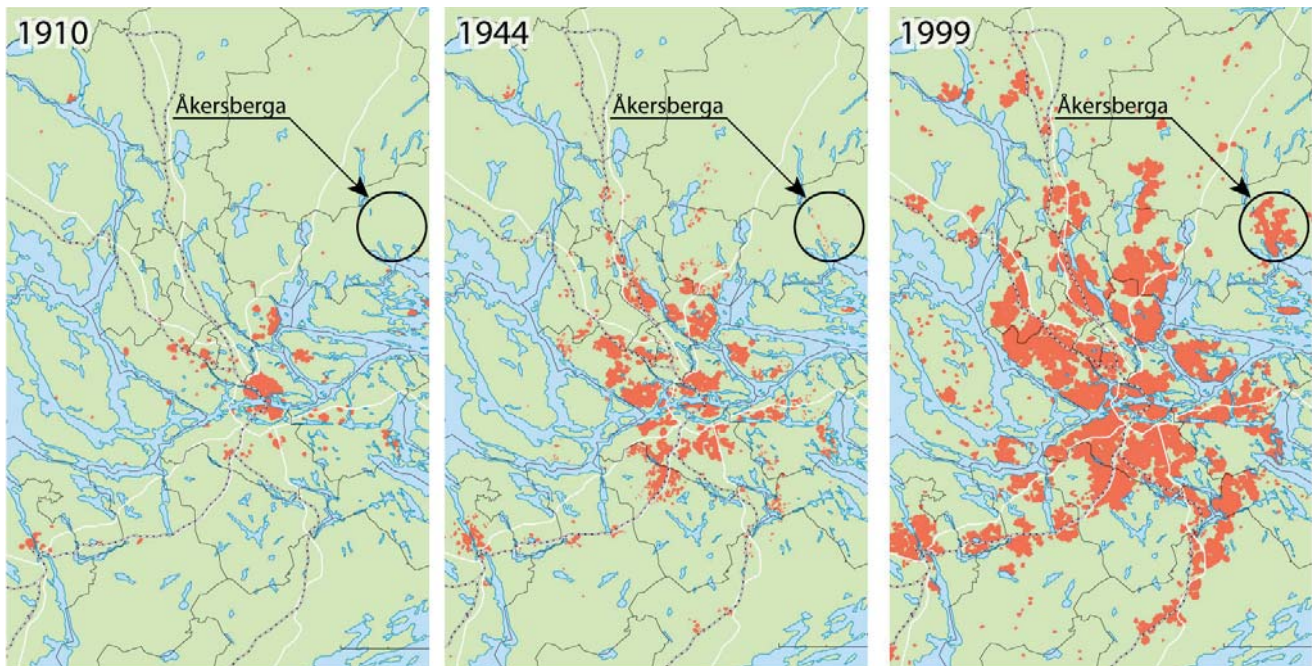
3.4 Målpunkter



Målpunkter inom Åkersberga

4 Regionala planeringsförutsättningar

4.1 Regionförstoringen



Stockholmsregionens bebyggelseutveckling under 1900-talet. Från RUFSS 2001.

Utdrag ur den regionala utvecklingsplanen, RUFSS 2010:

I planen redovisas två scenarier för hur befolkning och ekonomi kan komma att utvecklas; ett högre och ett lägre. I fortsättningen benämns alternativen: Hög respektive Låg.

De två alternativa bedömningarna anger en högre och en lägre utvecklingstakt. Alternativen anger ett spann som det är sannolikt att utvecklingen kommer att ligga inom.

Den långsiktigt viktigaste faktorn för utvecklingen är Sveriges och regionens anpassning till globaliseringen. Invandringen är den andra avgörande faktorn.

Sammantaget ökar befolkningen i Hög i Stockholms län med 570 000 personer och i hela östra Mellansverige med 670 000 till år 2030. Det ger en befolkning på 2,4 miljoner i Stockholms län och 4,4 miljoner i hela östra Mellansverige. I alternativ Låg ökar befolkningen med 400 000 i Stockholms län och med 420 000 i östra Mellansverige fram till år 2030.

Lite slarvigt brukar man säga att Stockholmsregionen förväntas öka med ett Göteborg fram till 2030.

Antalet arbetsplatser förväntas öka med 300 000 i alternativ Hög och med 100 000 i alternativ Låg.

Inriktningen i den regionala planeringen är att i första hand förtäta regionen, för att undvika en alltför stor och utspridd region.

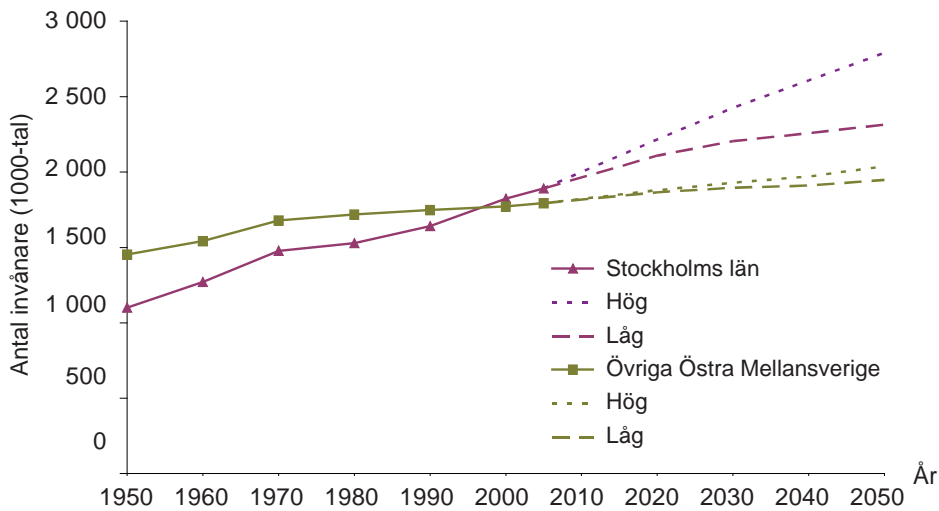
RUFSS anger dessa mål för transportsystemet:

- Transportsystemet bidrar till en ökad regional tillgänglighet.
- Kvaliteten i resor och transporter är generellt god och särskilt hög till och inom regioncentrum och till övriga regionala stadskärnor.

RUFSS anger att följande ska göras för att uppnå dessa mål:

- Utveckla en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik som är tillgänglig för alla.
- Öka vägkapaciteten i kritiska avsnitt, samt styra och begränsa efterfrågan.
- Utveckla förbindelser inom och utom landet.
- Stärka förmågan att genomföra investeringar i infrastruktur.

Stockholmsregionen växer

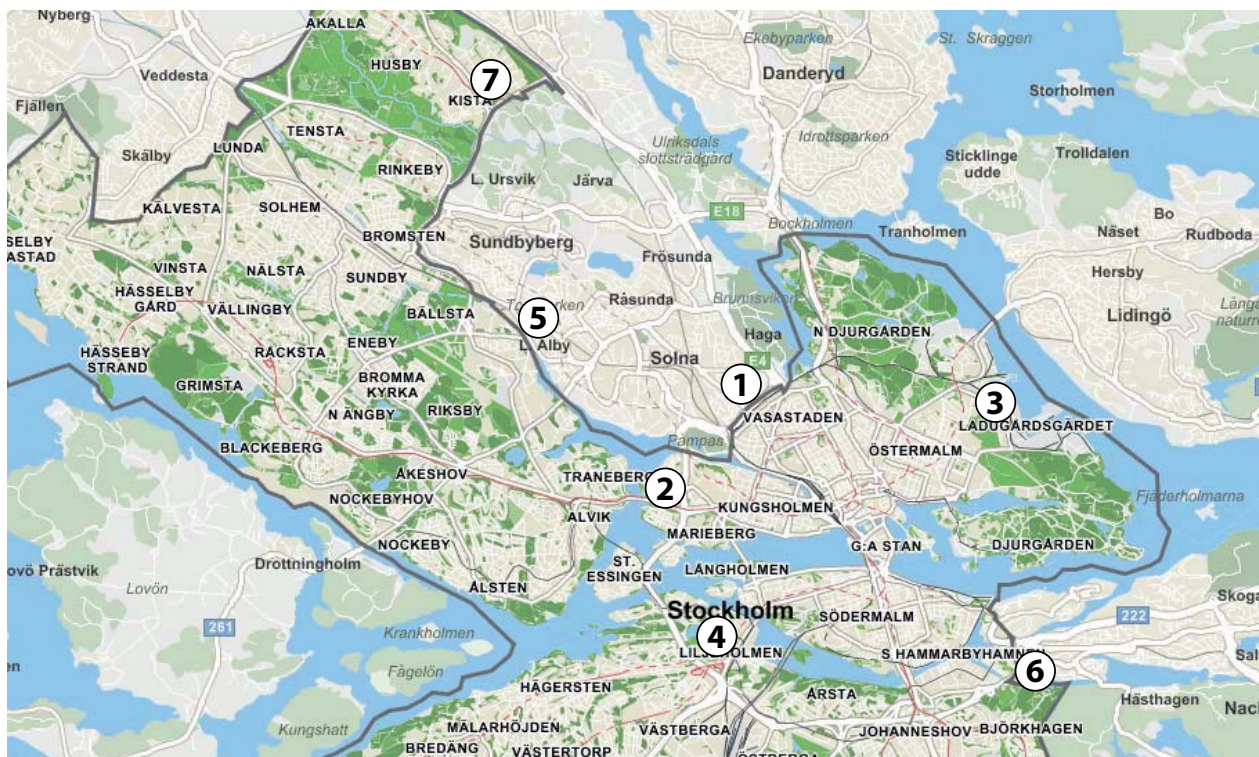


De största exploateringsprojekten som planeras eller är under utbyggnad ligger relativt centralt. Se nästa sida. Trafiken kommer därmed att öka kraftigt i halv-centrala och centrala delar av Stockholm.

I den regionala planen, förordas en utveckling av regionala centrum. För norra Storstockholm förordas en utveckling till regioncentrum av Arninge, Kista och Barkarby.

I den regionala planeringen prioriteras kollektivtrafikåtgärder före åtgärder för biltrafiken.

Om vi är lite slarviga igen och beaktar att ett Göteborg ska inordnas i befintlig infrastruktur är det mycket som talar för att tillgängligheten i trafiksystemen kommer att minska, framförallt kanske för biltrafiken.



Större exploateringar inom Stockholms stad.

		Bostäder	Arbetsplatser	Tidshorisont
1	Norra station-Karolinska	6 000	36 000	2010-2025
2	Nordvästra Kungsholmen	5 000	35 000	2007-2017
3	Norra Djurgårdsstaden	10 000	30 000	2009-2025
4	Liljeholmen-Årstadal-Lövholmen	5 000	7 000	2000-2015
5	Annedal-Ulvsunda	5 400-6 100	5 000	2008-2015
6	Hammarby Sjöstad	11 000	10 000	1994-2017
7	Kista	3 500	~30 000	2000-2025

1. Norra Station – Karolinska

Området är ett samarbete mellan Stockholm Stad och Solna stad. Överdäckning av spår och vägar kommer att ge plats till en ny stadsdel med ett nytt universitetssjukhus. Stadsdelen kommer att innehålla en blandning av lärosäten, forskning, bostäder, service och rekreation.

2. Nordvästra Kungsholmen

Området ska bli en attraktiv del av innerstaden. Det ska förtätas och ha en stadsmässig bebyggelse med tillgång till parker och rekreation.

3. Norra Djurgårdsstaden

Området ska bli en spännande stadsdel med en blandning av boende, service och arbete. Norra Djurgårdsstaden kommer att ha en tydlig miljöprofil och strävar efter att vara en internationell förebild för hållbara och kvalitativa stadsmiljöer.

4. Liljeholmen – Årstadal – Lövholmen

Innerstaden växer och med detta nya område kommer staden att fortsätta på andra sidan Årstaviken.

Området har närhet till natur och rekreation samt god tillgång till kollektivtrafik.

5. Annedal – Ulvsunda

Området runt Bällstaviken ska ha varierande bebyggelse. Lekfullhet och livlighet är viktiga ledord och miljön är anpassad för barn. Förlängningen av tvärbanan kommer att ge en god förbindelse till Kista och Solna.

6. Hammarby Sjöstad

Ett nästan färdigbyggt område runt Hammarby Sjö med en tydlig miljöprofil och låter innerstaden sträcka sig över sjön och binda samman detta med Nacka och området runt sjön.

7. Kista

Området är en del av Järvalyftet. Idag är det ett av de viktigaste företagsområdena utanför innerstaden i Stockholm.

Informationen är hämtad från Stockholm Bygger: www.stockholmbygger.se

4.2 Kollektivtrafiksystemet

De åtgärder som föreslås i den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2010 är bl. a:

- utbyggnad av dubbelspår på Roslagsbanan
- spårreservat för Roslagspilen Solna-Arninge. (Utredningspengar)

Den fortsatta kollektivtrafikplaneringen på regional och lokal nivå förutsätts ge svar på:

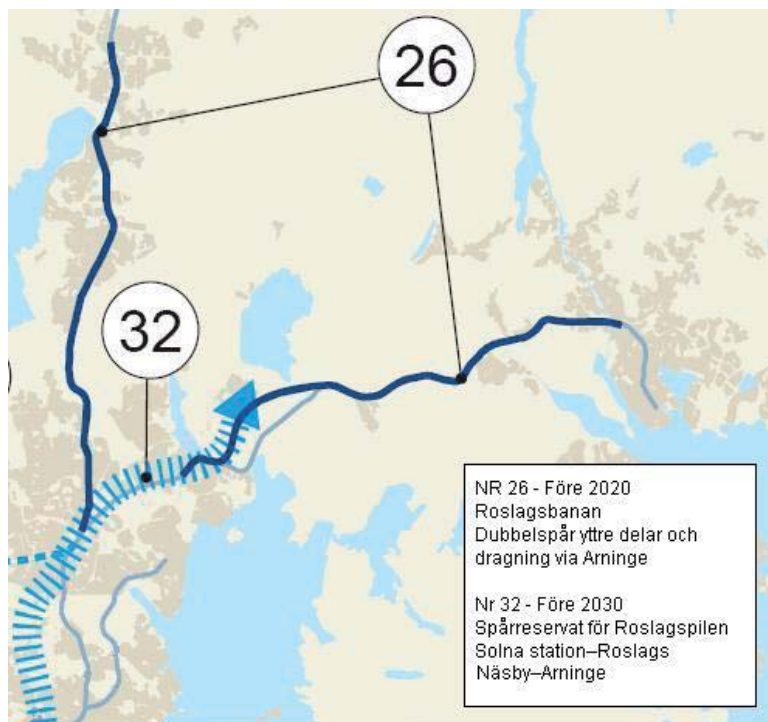
- hur vägar och gång- och cykelvägar ska knytas ihop med kollektivtrafiksystemen
- hur de regionala och lokala busslinjenäten ska byggas ut och kopplas ihop

Länsstyrelsen har till regeringen lämnat förslag på investeringsnivåer och etappindelningar för åren 2010-2021. Se länsstyrelsens hemsida och rapporter:

<http://www.ab.lst.se/>

Utbyggnaden av dubbelspår på delen Åkers Runö – Åkersberga pågår. (2010-06-21) Utbyggnad av sträckan Åkers Runö - Rydbo planeras starta 2012.

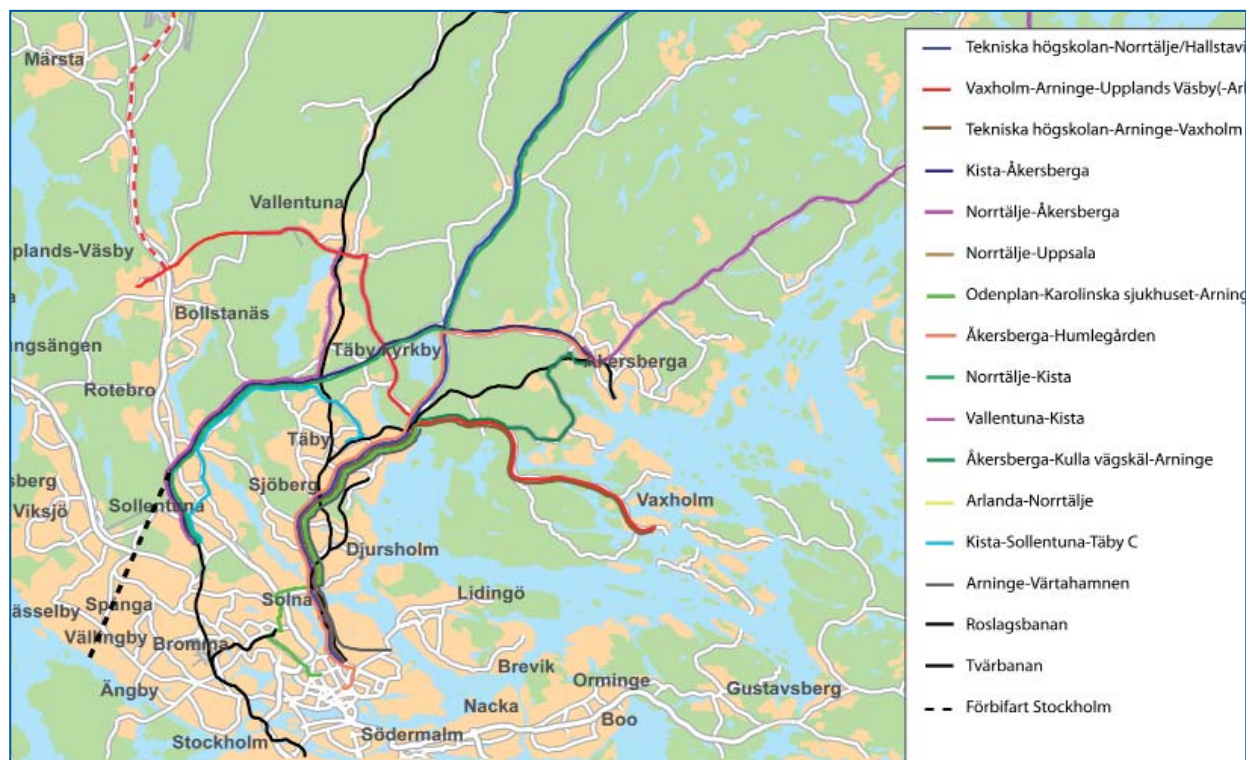
SL genomför en studie av bussnätet inom nordostkommunerna. Inom ramen för det arbetet har ett förslag till bussnät för 2030 tagits fram. Se förslag nedan.



Utdrag ur RUFS 2010

Av arbetet framgår att resandet med regionala bussar ökar successivt i omfattning för Österåker.

Utredningen för bussnätet utgör en viktig förutsättning för hur det lokala busslinjenätet kommer att utformas inom kommunen. Under 2010 planerar SL att starta en linjenätsutredning för den lokala busstrafiken.



SL:s Linjenätsförslag till år 2030.

De linjer som finns med i pågående utredning för busslinjenätet inom nordostkommunerna och som direkt berör Österåker och Åkersberga är:

- Dubbelspår på Roslagsbanan (stomlinje)
- Kista-Åkersberga
- Åkersberga-Humlegården
- Norrtälje-Åkersberga
- Åkersberga-Kulla vägskäl-Arninge

Kommunen vill framhålla följande bytespunkter som viktiga:

- Rosenkälla vid E18
- Arninge
- Kulla vägskäl (vid Vaxholmsvägen)
- Roslags-Kulla
- Åkerstorp (vid Sockenvägen + Centralvägen)
- Åkersberga Centrum
- Åkers Runö

En princip som SL överväger för det lokala busslinjenätet är att ha de flesta linjerna med ändhållplats i centrum/Åkersberga station. Detta för att på ett bättre sätt än idag anpassa busstrafiken till såväl ankommande som avgående tåg.

I framtiden kan Österåker komma att ha ett mer kapacitetsstarkt spårssystem Solna – Åkersberga med eventuell fortsättning mot Norrtälje, den s.k. Roslagspilen. I den regionala planeringen är utgångspunkten att utbyggnaden för spårsystemet sker någon gång efter 2030. I förslaget till länsplan 2010-2021 finns 20 Mkr avsatta för vidare studier.

4.3 Vägsystemet

RUFS, den regionala utvecklingsplanens förslag på vägätgärder (för europa- riks- och länsvägar) i och



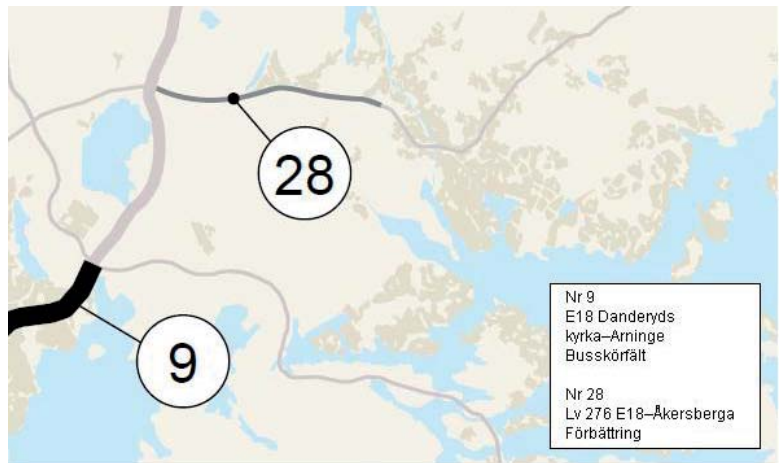
SL:s nuvarande depå och hållplatsläge vid Åkersberga station.

runt Österåker är:

(9) Busskörfält på E18 mellan Danderyds kyrka och Arninge

(28) Förbättring av väg 276, Roslagsvägen mellan E18 och Åkersberga. Utdrag ur Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010 – 2021: ”På vägsträckan finns plankorsningar vid Stava, Sjöbergsvägen och Sockenvägen. Korsningarna förorsakar tidvis långa väntetider för den anslutande trafiken samt förorsakar trafikolyckor. Vägen saknar lokalväg för den långsamtgående trafiken och gång- och cykeltrafiken. Föreslagna åtgärder är en lokalväg, en cirkulationsplats vid Sockenvägen samt planskilda passager vid busshållsplatserna.”

Även förbifart Stockholm kommer att påverka trafikförutsättningarna för Österåker.



Utdrag ur RUFS 2010

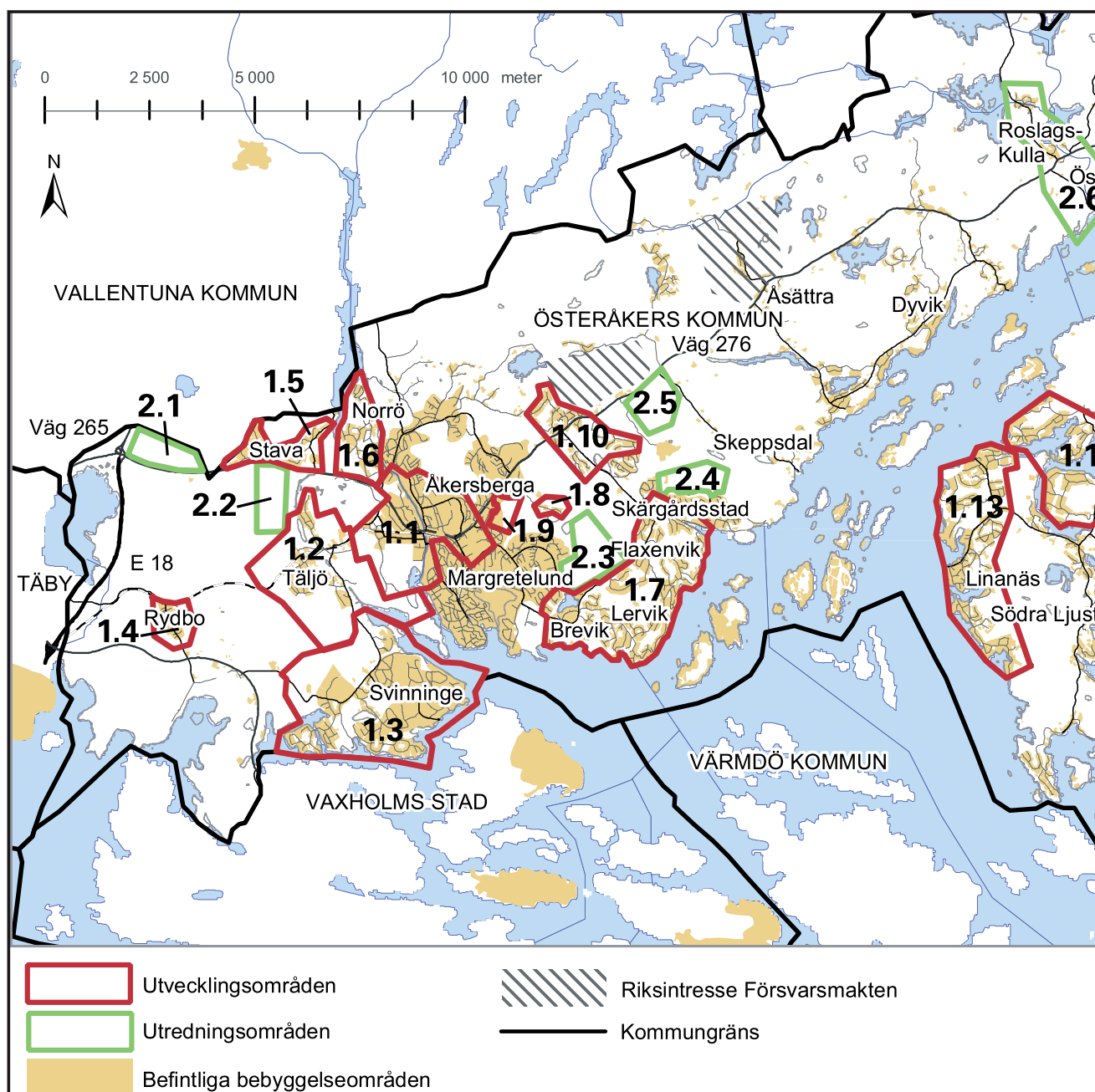
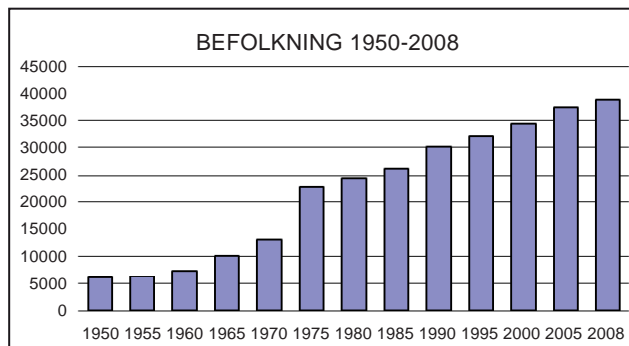
5 Lokala planeringsförutsättningar

Befolkningsutveckling

Österåker som idag har 40 000 invånare planerar för 60 000 invånare någon gång omkring år 2030. En ökning på 50 % är en kraftig befolkningsutveckling. Det kan i sammanhanget påpekas att det skett en sex-dubbling av befolkningen sedan 1950.

Österåker har idag lika många invånare som Landskrona. Med 60 000 invånare kommer man att vara större än vad Falun och Östersund är idag och närmar sig Karlskrona och Solna i invånarantal.

Landskrona	39 000
Borlänge	48 500
Nyköping	51 000
Falun	55 000
Östersund	59 000
Kalmar	61 500
Karlskrona	63 000
Solna	65 000



Bostadsutbyggnad

De tre utvecklingsområden som har störst befolkningstillväxt fram till 2030 är enligt kommunens översiktsplan

- 1.1 Centrala Åkersberga inkl. Runö gårds södra, Kanalstaden ca. 6600 nya inv.
- 1.2 Täljö- Gottsunda inkl. Fredsborg och Täljöviken-Näsängen ca. 6000 nya inv.
- 1.3 Svinninge ca 3000 nya inv.

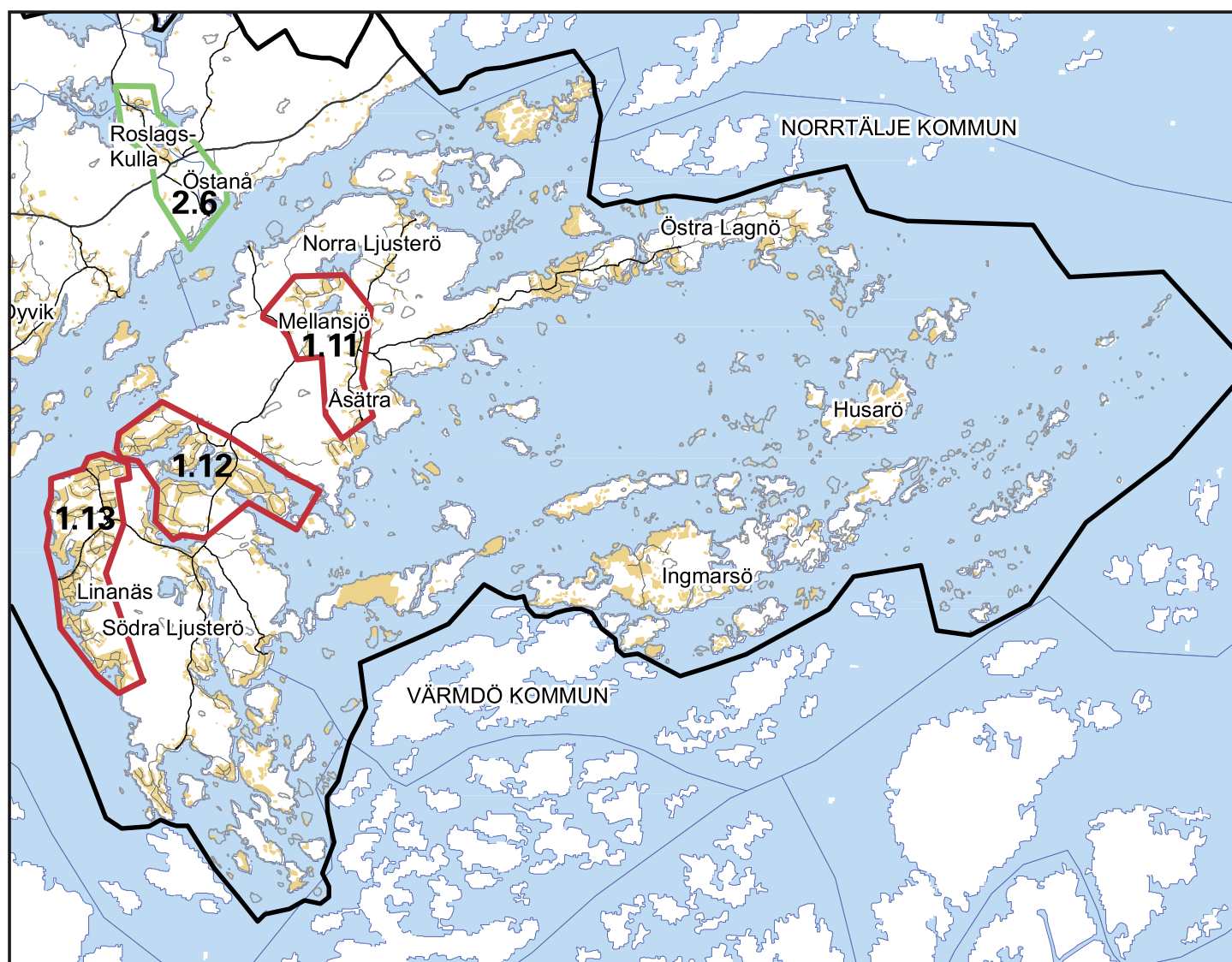
Vid E18 och trafikplats Rosenkälla planeras för ett större område i första hand inriktat mot handel. Fullt

utbyggt (2030) kan det komma att omfatta 190 000 m² handel och 110 000 m² verksamhet. Biltrafikalsstringen till och från området är för år 2015 beräknad till 1 700 f/Dh (fordon per maxtimme eftermiddag) och för 2030 till 3 900 f/Dh.

Pågående kommunala utredningar

- Hastighetsplan. En översyn sker av hastighetssystemet för Österåker. Det nya systemet medger bl. a. att trafiknämnden kan besluta om högsta tillåten hastighet, 40 respektive 60 km/tim.

- Lokalisering av infartsparkering. En studie pågår av var det finns möjlighet att erbjuda infartsparkering.



Efter utställning av översiktsplanen har utredningsområden på Ljusterö ändrats till utvecklingsområden.

BEBYGGELSEUTVECKLING

Gång- och cykelplan

Utdrag ur kommunens Gång- och cykelplan från 2008:

Gång- och cykelplan 2008 bygger på visionen om att Österåker ska upplevas som en fotgängar- och cykelvänlig kommun.

Gång och cykel har en given plats i vårt transport-system. De har många fördelar; de ger användaren motion och bättre hälsa, dess utrymmeskrav är litet i jämförelse med de flesta andra trafikslag, de är energisnåla vilket är bra för vår miljö, de bullrar inte och ger inga utsläpp.

Stadsplanering internationellt går allt mer mot täta stadsstrukturer där kollektiv-, cykel- och gångtrafik lyfts fram. Det handlar om olika åtgärder för att minska det individuella resandet med personbil till förmån för mer miljöanpassade transportsätt. Syftet är att vi måste ta vårt ansvar att gå mot en mer hållbar utveckling av vårt transportbehov.

Visionen är den blandade och attraktiva staden för alla, en gång- och cykelstad med ändamålsenlig kollektivtrafik men där också biltrafiken fungerar.

Österåkers kommun vill skapa goda förutsättningar för trafikanterna att i större utsträckning än idag välja cykeln för sina resor.

Att gå eller cykla ska väljas för att det är ett fritt sätt att färdas på. Man planerar och genomför resan utifrån sina egna intressen, förutsättningar och behov. Kommunen ska erbjuda ett sammanhängande och gott gång- och cykelvägnät med hög tillgänglighet och tydlighet i sin utformning.

Vid nyexploatering ska både ett internt gång- och cykelvägnät och externt gång- och cykelvägnät (koppling till/från området till befintligt nät) finnas med. Inom området ska behovet av cykelparkering tillgodoses.

Ser man till miljö, hälsa och utrymmesbehov är cykeln överlägsen alla andra fordon. Det är något som även bör vägas in i den samhällsekonomiska kalkylen.

Det är viktigt att komma ihåg att cykeln har vissa givna begränsningar för majoriteten av människor. Det är i första hand ett färdmedel för resor på upp till 10-15 kilometer. Det är i tätort vi ser den största potentialen för ett ökat cyklande.

Bra gång- och cykelvägar, lättillgängliga cykelkartor, välplacerade cykelparkeringar, vägvisning, målade cykelsymboler på cykelvägen visar att kommunen sat-

sar på cykling och ser det som ett bra alternativ i valet av färdmedel. Kommunen ska visa att de vill öka andelen cyklister på framförallt de kortare resorna.

Stråken byggs upp av längre, sammanhängande sträckor med syfte att knyta ihop olika viktiga målpunkter. Målpunkter kan vara större arbetsplatser, knutpunkter för kollektivtrafik eller kommunala centra. Det är viktigt att skilja på olika typer av stråk t ex stråk för arbets-/skolpendling eller rekreation. Vid rekreation är upplevelsen viktigare än genheten. Cykelstråken kan bestå av gång- och cykelvägar, cykling i blandtrafik, parkvägar m.m.

Det finns ett samband mellan gång- och cykelvägnätet och mängden cykeltrafik. Det visar att ju bättre gång- och cykelnät desto fler cyklister, vilket inte kan tyckas som en överraskning. I stråken är betydelsen av säkerhet och framkomlighet bland det viktigaste i utformningen.

Tänk bil planera för cykel. Det är ingen större skillnad på vad en bilist eller cyklist vill ha för att resan ska kännas bra. Det ska vara god framkomlighet och trafiksäkerhet, tillgänglighet till parkering, gärna skyddad med tak och god belysning, gen väg, inga hinder på vägen, bra drift och underhåll såsom snöröjning, sandsopning och inga "potthål". Gång- och cykelstråken ska utformas så att användarna får en hög trafiksäkerhet, framkomlighet och bekvämlighet.

Längs en del sträckor förekommer separering av cyklister från gående. Detta medför en ökad säkerhet och upplevd trygghet. Hastigheterna kan skilja markant och vid separering underlättas det för att undvika konflikter mellan de olika grupperna.

På sikt bör cykeln bli ett alternativ även för de lite längre resorna. Då krävs att man ska kunna ta med cykeln på buss, tåg, tunnelbana och andra kollektiva färdmedel. Österåkers kommun ska vara påtryckande och stödja bl. a. SL i arbetet med att göra det möjligt att medföra cykeln på kollektivtrafiken. Alla stationer utmed Roslagsbanan har fått cykelparkering med tak. Kommunen satsar även på att skapa bra parkeringsmöjligheter vid knutpunkter för kollektivtrafiken såsom större busshållplatser.

Cykelparkering vid större målpunkter och knutpunkter bör förses med tak och belysning. Det ger ökad komfort och trygghet. Studier har visat att goda parkeringsmöjligheter är en grundförutsättning för att fler ska välja cykeln för sina arbetsresor. Ordnade cykelparkeringar höjer cykelns status och uppmärksammar cykling.

6 Strategier för trafik- och stadsutveckling

6.1 Övergripande inriktning

Följande punkter kan ses som framgångsfaktorer för en hållbar stadsutveckling:

- För de regionala resorna erbjuds ett kapacitetsstarkt och effektivt kollektivtrafiksystem med goda kontakter mot centrala Stockholm, till övriga regionala mål inom nordostkommunerna samt mot Arlanda.
- Ett övergripande cykelvägnät ordnas som täcker centralorten och sammanbinder kommundelarna inklusive Svinninge och Ljusterö. Systemet har även kopplingar till det regionala cykelsystemet och till viktiga bytespunkter för kollektivtrafiken. De oskyddade trafikanternas säkerhet är styrande vid utformning och gestaltning av blandtrafikmiljöer.
- Ett radiellt vägnät som utvecklar och förtydligar Åkersbergas betydelse som stad eftersträvas. Centrala Åkersberga blir ett nav i resandet och får samtidigt en viktig roll för stadsstrukturen. Vägsystemet, oberoende om det är en bussgata, bilgata eller gångförbindelse, förtydligar Åkersbergas roll som stad. För biltrafiken ordnas en centrumring. Parkeringar görs tillgängliga i direkt anslutning till viktiga målpunkter.
- Centrumnära utbyggnader av bostäder, t. ex i Kanalstaden prioriteras och byggs tidigt ut samtidigt som centrala Åkersberga förtätas. Centrum

erbjuder ett effektivt kollektivresande och ett stort utbud av daglig service. Även områden med närhet till andra hållplatslägen (t. ex runt Åkers Runö) prioriteras högt i utbyggnadsordning. Lokal service som matvaruaffär, LM-skola och dagis ordnas för att minska det lokala resbehovet. Österåkers utspridda bebyggelse förtätas successivt för att kunna utöka och effektivisera kollektivtrafiken.

- Centrum, Åkers kanal och kontakterna med havet utvecklas och förstärker Åkersbergas roll som stad. Det är viktigt att staden och dess kvaliteter görs tillgängliga och utvecklas när tätorten växer.
- Utformning och gestaltning av gatumiljöer i centrum utgår från alla trafikantgruppers krav på estetik, tydlighet och orienterbarhet. Gångtrafiken är prioriterad och dess rörelsemönster ligger till grund för hur den offentliga miljön utformas.
- Kollektivtrafiken effektiviseras och kapacitetsförstärks genom effektivare linjenätuppbyggnad och en kollektivtrafikinriktad exploateringsplanering. Tillgängligheten till kollektivtrafik har underlättats genom utbyggnad av cykelförbindelser, cykel-parkeringar och infartsparkeringar.
- Genom att fördela biltrafiken på ett mer finmaskigt gatunät än idag kan trafiken minska i överbelastade korsningar längs Roslagsvägen. Lokal trafik som inte behöver åka ut på Roslagsvägen väljer andra färdvägar.



Gatans golv kan utgöras av annan beläggning än asfalt.

- Gestaltningen av gaturummet återspeglar den omgivande miljön. Gatans ”golv” kan utgöras av annan beläggning än asfalt.



Alla trafikanters krav ska beaktas.

- Gestaltning och funktion prioriteras i centrum och längs kanalen mot hamnen i samordning med bostadsutbyggnader och utveckling av kommersiella och offentliga funktioner. Genom en mer attraktiv utformning och ökad trygghet blir gång- och cykeltrafiken ett mer påtagligt inslag i stadsbilden. Trafikmiljöns kvalitet höjs genom att ges en mer stadsmässig utformning.

- Roslagsvägen byggs ut inom tätorten, men fler än två körfält i vardera riktningen behövs inte. Möjligen behöver anslutningsvägarna dubbla körfält i till- och frånfarter mot Roslagsvägen. I vissa korsningar kan kollektivtrafiken behöva prioriteras. Eftersom vägen i huvudsak betjänar trafik till och inom tätorten omdanas den och ges en mer lokal och stadsmässig gestaltning. Genom sitt formspråk innebär den nya gatumiljön lägre hastigheter och därmed säkrare trafik. De relativt få trafikanter som åker igenom tätorten anpassar sitt körsätt och sin hastighet. Vägen tonas ned som transportled och blir en integrerad del av den småskaliga staden. Ett lokalt vägnät anpassat efter busstrafikens behov av snabba och effektiva linjedragningar och ett ökat nyttjande av ett effektivt och heltäckande gång- och cykelvägnät bidrar till att minska det lokala bilresandet. En effektiv och kapacitetsstark kollektivtrafik innebär en kraftig ökning av det regionala resandet med buss och tåg.



Sektion Roslagsvägen. Alt: 3 m mittremsa

6.2 Tre inriktningar i trafikplanarbetet

När arbetet med trafikplan 2010 startades låg fokus på att lösa problematiken med köbildningen på Roslagsvägen. Efterhand har andra förhållningssätt kommit att övervägas. Dels för att vi i framtiden inte har samma förutsättningar att nyttja bilen (Åtminstone in mot Stockholm) och dels att det är ett ohållbart förhållningssätt att fortsätta åka bil i så stor omfattning som vi gör idag. (Österåkers kommun har störst biltrafikandel av regionens samtliga kommuner¹) Den övergripande ambitionen i samhällsutvecklingen är att minska koldioxidutsläppen.

Inom stockholmsregionen företas 40 % av resorna med bil. Inom Österåker är den siffran 72 %. Till stora delar går vägnätet inom de centrala delarna av stockholmsregionen fullt under förmiddagens och eftermiddagens trafikintensiva timmar. När befolkningen i regionen ökar med kanske 500 000 invånare kommer förutsättningarna att åka bil, speciellt vid resor mot regioncentrum med största sannolikhet försvåras ytterligare (trängsel) och bli mer kostsamma (ökade kostnader för avgifter/drivmedel). Att förbättra kapaciteten fullt ut för Roslagsvägen genom

¹ Enligt SICA:s (Statens Institut för Kommunikationsanalys) resvaneundersökning 2005-06. Uppdaterad databas september 2007

Åkersberga har därför ifrågasatts när man istället bör inrikta planeringen mot att lösa kapacitetsproblem för biltrafik med kapacitetshöjande åtgärder för kollektivtrafiken och åtgärder för ökad gång- och cykeltrafik.

I den andra fasen av trafikplanarbetet inriktades fokus mot att diskutera hur man kan skapa förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikresande, såväl lokalt som regionalt. (Ökad gång- och cykeltrafik diskuteras i kommunens Gång- och cykelplan, 2008)


I den tredje fasen inriktades arbetet mot stadsutveckling och utveckling av de stadsmässiga kvaliteterna som Österåker och Åkersberga har att erbjuda. Vad är det som gör att man får känslan av stad och hur åstadkommer man detta i samhällsplaneringen? Inriktningen är att åstadkomma en kvalitativ och miljömedveten stadsutveckling. I denna stadsutveckling ska begrepp som:

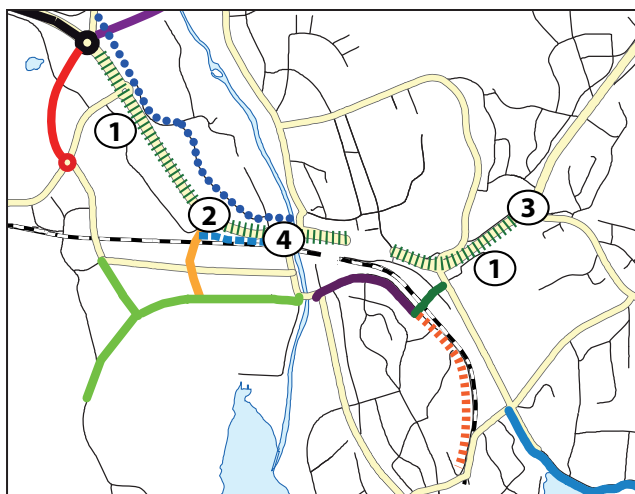
- folkliv och trygghet,
- gaturummets helhet och estetik,
- stadskaraktär och identitet,

vara vägledande för hur det framtida Österåker utformas.

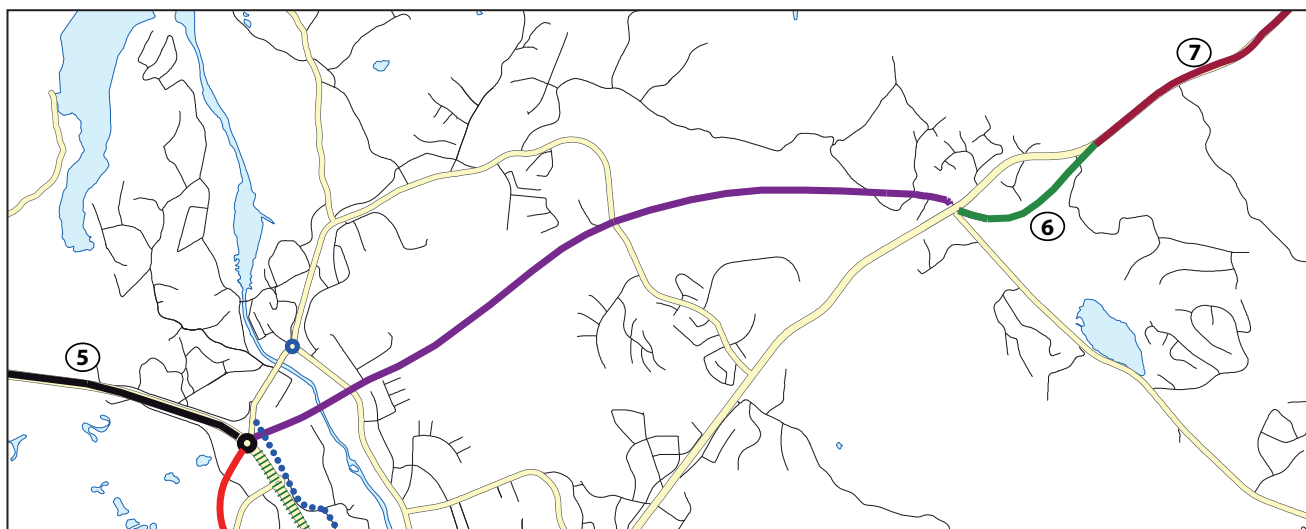
6.3 Fokus på biltrafiken

Kapacitetsförstärkning av Roslagsvägen

Objekt nummer	Omfattning
1	Roslagsvägen byggs ut till två körfält i vardera riktningen mellan Sockenvägen och Söralidsvägen för att öka kapaciteten och för att anpassa vägen till den omgivande stadsmiljön.
2	Vid Rallarvägen ökas kapaciteten genom att bygga en cirkulationsplats.
3	Av samma skäl byggs en cirkulationsplats vid Söralidsvägen.
4	Befintlig cirkulationsplats vid Kanalvägen kan komma att ersättas med en cirkulationsplats vid Bergavägen. Alternativa lösningar har diskuterats. I detta planskede har inte ställning tagits till vilken lösning som är lämpligast. Valet av lösning beror bl.a på hur den lokala och regionala busstrafiken ska gå, hur bussarna ska ansluta mot en planerad bytespunkt vid Åkersberga nya station och hur kapaciteten på Roslagsvägen påverkas. Principerna för tre tänkbara lösningar presenteras i bilaga.
5	Trafikplatsen vid E18 och Rosenkälla behöver kapacitetsförstärkas relativt omgående för att undvika den köbildning som annars kommer att bli när trafiken ökar i omfattning. Sträckan mellan E18 och Sockenvägen behöver byggas ut till motorvägsstandard.
6	Vid Solberga föreslås vägen flyttas utanför bebyggelsen.
7	Mot nordost, på delen mellan Solberga och Roslags Kulla byggs vägen ut som mötesfri landsväg s. k. 2+1-väg. För cykeltrafiken ordnas separat cykelbana. 



Om vi reser lika mycket med bil som idag, samtidigt som antalet invånare i Österåker ökar med 50 % behöver en planskild korsning byggas vid västra infarten till Åkersberga, i höjd med Sockenvägen, för att undvika ett överbelastat vägnät. En sådan planskild korsning byggs förslagsvis med en cirkulationsplats i övre plan och med Roslagsvägen under. Se illustration nästa sida. Genom ökat resande med andra färdmedel än bilen kan utbyggnad av planskildheten undvikas.



Vägobjekt.

Vägojekt som avlastar Roslagsvägen

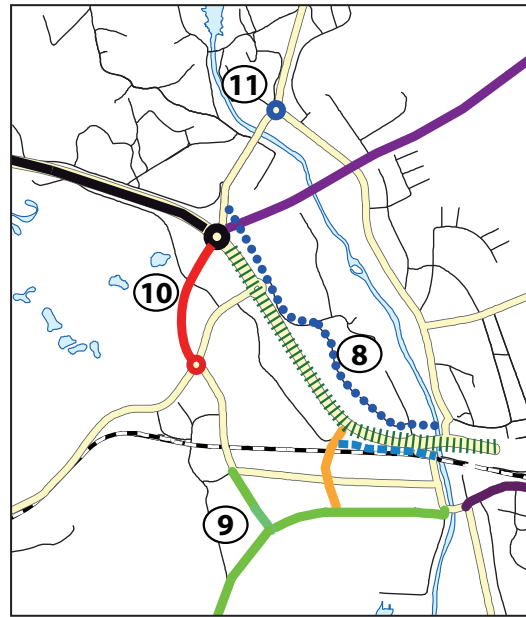
Genom att utveckla parallella vägalternativ samt tillskapa vissa kompletterande väglänkar kan lokala bilresor på Roslagsvägen undvikas. Utgångspunkten är att lokala resor t. ex mot centrum ska kunna företas utan att man måste ut på Roslagsvägen.

Genom att öppna förbindelsen Gamla Landsvägen - Strömfallsvägen - Runvägen (8) behöver inte lokaltrafiken ut på Roslagsvägen vid färd mot centrum. Hastighetsreducerande åtgärder kan komma att övervägas lokalt inom området.

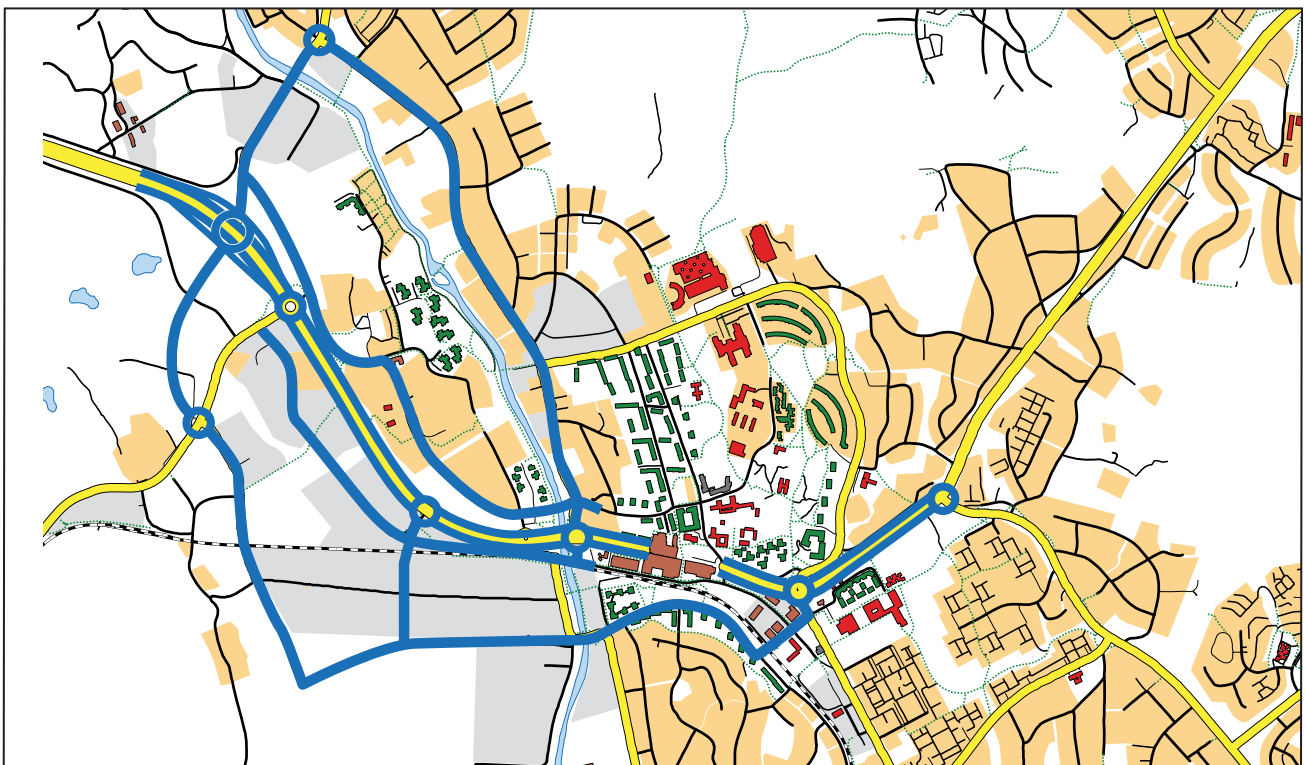
När Kanalstaden byggs ut kommer en uppsamlande stadsgata, den s.k Södra Boulevarden, (9) att byggas.

Den s.k Pilstugelänken (10) kan komma att aktualiseras för att fördela trafiken från Svinningevägen och Näsvägen ut på Roslagsvägen om och när cirkulationsplatsen vid Svinningevägen blir överbelastad.

En cirkulationsplats i korsningen Sockenvägen - Centralvägen (11) förbättrar framkomligheten för resor mellan Roslagsvägen västerifrån och centrum via Centralvägen.



Objekt nummer	Omfattning
8	Genom att öppna förbindelsen Gamla Landsvägen - Strömfallsvägen - Runvägen - bro över kanalen, behöver inte lokaltrafiken ut på Roslagsvägen vid färd mot centrum. Hastighetsreducerande åtgärder kan komma att övervägas lokalt inom området.
9	När Kanalstaden byggs ut kommer en uppsamlande stadsgata, den s.k Södra Boulevarden, att byggas.
10	Den s.k Pilstugelänken kan komma att aktualiseras för att fördela trafiken från Svinningevägen och Näsvägen ut på Roslagsvägen om och när cirkulationsplatsen vid Svinningevägen blir överbelastad.
11	En cirkulationsplats i korsningen Sockenvägen - Centralvägen förbättrar framkomligheten



Om vi åker bil i samma omfattning som idag måste vägsystemet förstärkas kraftigt för att klara befolkningsökningen, bl. a. med en planskild korsning vid Sockenvägen

Roslagsbanans barriäreffekt

Roslagsbanan (och Roslagsvägen) utgör barriärer för det lokala resandet inom Åkersberga. I princip finns det bara tre korsningspunkter med järnvägen:

- Näsivägen i väster som korsar Roslagsbanan planskilt.
- Båthamnsvägen strax väster om kanalen som korsar Roslagsbanan i plan och
- Östra Banvägen - Tunavägen som korsar järnvägen i plan vid Tunagårds station.

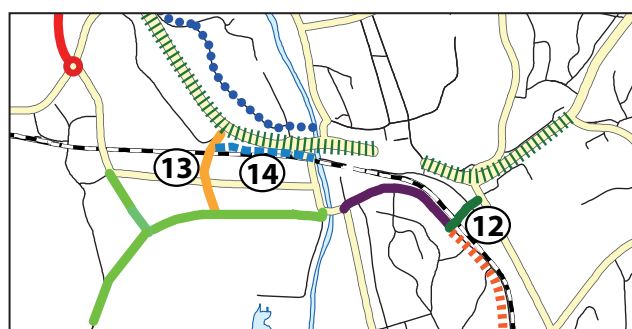
Framförallt är korsningen vid Båthamnsvägen trafikbelastad. (7 600 f/d 2008). Korsningen behöver ersättas. När kommunen växer kommer ny biltrafik och GC-trafik att alstras och problemen med plankorsningen kommer att accentueras.

Exploateringar mot sydväst (i första hand Östra och Västra Kanalstaden) kommer att kräva ytterligare möjlighet att korsa järnvägen med bil. Den planerade bebyggelsen mot sydväst får annars dålig tillgänglighet till centrum om de enda färdvägarna är via Näsivägens planskilda korsning och Båthamnsvägens korsning i plan. Vid exploatering utan ytterligare korsning med järnväg kan trafiken förväntas öka i Båthamnsvägens plankorsning, med ökad risk för köande fordon över järnvägen i samband med bomfällning.

I den planerade dubbelspårsutbyggnaden av Roslagsbanan in mot Åkersberga centrum avses de två korsningarna vid Näsivägen och Båthamnsvägen att ligga kvar som idag.

En alternativ lösning har diskuterats. Den s. k. Kanalstadsentrén med planskild korsning vid Rallarvägen/McDonalds möjliggör full utbyggnad av Kanalstaden. Den skulle innebära bättre trafiksäkerhet och bättre kapacitet i huvudvägnätet än att behålla Båthamnsvägens plankorsning med Roslagsbanan. Av kostnadsskäl har den lösningen skjutits på framtiden.

Nedanstående tre objekt har även en avlastande effekt på Roslagsvägen.



Objekt nummer	Omfattning
12	I Luffarbackens förlängning mot Västra Banvägen föreslås en ytterligare korsning med Roslagsbanan. Den kommer att behövas i samband med att Kanalstaden byggs ut. Korsning kan ske antingen i plan (har stadsmässiga fördelar) eller genom att bygga en port under Roslagsbanan. (Har trafiksäkerhets- och framkomlighetsfördelar).
13	För att på sikt ersätta plankorsningen vid Båthamnsvägen anordnas en entréväg till Kanalstaden, den sk Kanalstadsentrén från Roslagsvägens korsning med Rallarvägen och söderut. Kanalstadsentrén korsar planskilt under en förhöjd järnväg.
14	Från Kanalstadsentrén, parallellt med Roslagsbanan och fram till Stationsvägen anläggs en parallellväg till Roslagsvägen.



Kanalstadsentrén, förlängningen av Rallarvägen under Roslagsbanan. McDonalds i förgrunden, ByggMax på andra sidan järnvägen

Planerad utbyggnad av Kanalstaden ökar behovet att korsa järnvägen. Nuvarande tre korsningspunkter (om man inkluderar plankorsningen vid Tunagårds station) behöver kompletteras med ytterligare en korsning, förslagsvis i Luffarbackens förlängning mot Västra Banvägen. (12) Korsning kan ske antingen i plan med Roslagsbanan (har stadsmässiga fördelar) eller genom att bygga en port under Roslagsbanan. (Har trafiksäkerhets- och framkomlighetsfördelar). Korsningen skapar förutsättningar att ta hand om det ökade transportbehovet över Roslagsbanan när Kanalstaden byggs ut.

En alternativ lösning till Luffarbackens förlängning mot Västra Banvägen kan vara att öppna upp Skolvägen som plankorsning över Roslagsbanan. Åtgärden bör inte övervägas eftersom den ligger i konflikt med målsättningarna i trafikplanen. Bl. a. innebär åtgärden att biltrafiken i relativt stor omfattning kommer att

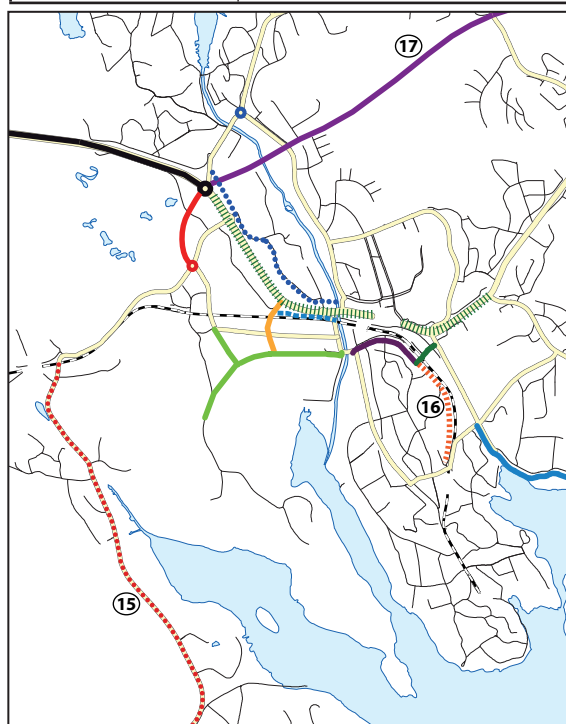
färdas Skolvägen och att fyrvägs korsningen Skolvägen + Stationsvägen blir signalreglerad med särskilda körfält för trafik som ska passera Roslagsbanan.

Båthamnsvägens plankorsning med Roslagsbanan kommer att på sikt bli mer trafikbelastad än idag, trots att Luffarbackens förlängning tar hand om mycket av biltrafiken över Roslagsbanan. På sikt och för att ersätta plankorsningen vid Båthamnsvägen anordnas en entréväg till Kanalstaden, den sk Kanalstadsentrén (13) från Roslagsvägens korsning med Rallarvägen och söderut. Kanalstadsentrén korsar planskilt under en förhöjd järnväg.

Från Kanalstadsentrén, parallellt med Roslagsbanan och fram till Stationsvägen anläggs en parallellväg till Roslagsvägen (14).

Övriga vägobjekt

Objekt nummer	Omfattning
15	Svinningevägen behöver upprustas. Linjeföring, sektionsutformning och hållplatsutformning ses över samtidigt som cykeltrafiken separeras. Om framkomligheten förbättras och även kapaciteten förbättras i korsningen med Vaxholmsvägen, kan det innebära en omfördelning av trafik från Roslagsvägen till Vaxholmsvägen för de trafikanter som ska mot E18. Speciellt om trafikplats Rosenkälla får ökad trafikbelastning.
16	Västra Banvägen på delen mellan Luffarbacken och Tunagård har förutsättningar att ta hand om centruminriktad trafik mellan Österskär och centrum. Vägen har tillsammans med den planerade korsningen i Luffarbackens förlängning, avlastande effekt på trafiken över plankorsningen vid Båthamnsvägen.
17	För de norra delarna av Åkersberga kan en ny länk, Norra Boulevarden*) komma att byggas ut. Syftet är i första hand att möjliggöra nya exploateringar av norra tätorten samt mot Roslagen. Norra Boulevarden ges en lokalt anpassad utformning för att undvika karaktären av genomfartsled.



*) Arbetsnamn

6.4 Fokus på kollektivtrafiken

Eftersom trafikplanearbetet syftar till att skapa ”den goda staden” och ”ett hållbart resande” behöver planeringen inriktas mot fler kollektivtrafikresenärer och fler som går och cyklar.

Dagens lokala busstrafikering kan beskrivas som ineffektiva servicelinjer vars syfte är god täckning av en glest bebyggd miljö.

Inom planperioden avses bl.a följande projekt vara genomfört (med andra intressenter inblandade/drivande):

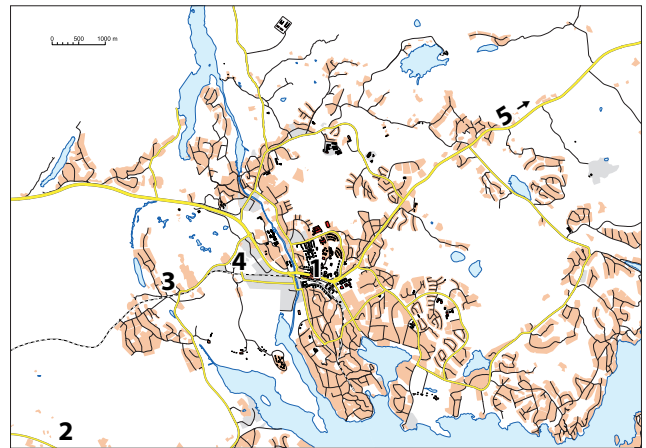
- Dubbelspår på Roslagsbanan
- Utvecklad busstrafik
- Ny bytespunkt i centrum
- Kollektivtrafikvänlig exploateringsplanering
- Ett effektivare lokalt bussnät och
- Bättre bytesmöjligheter från andra färdmedel till buss eller tåg.

De idag viktigaste bytespunkterna är:

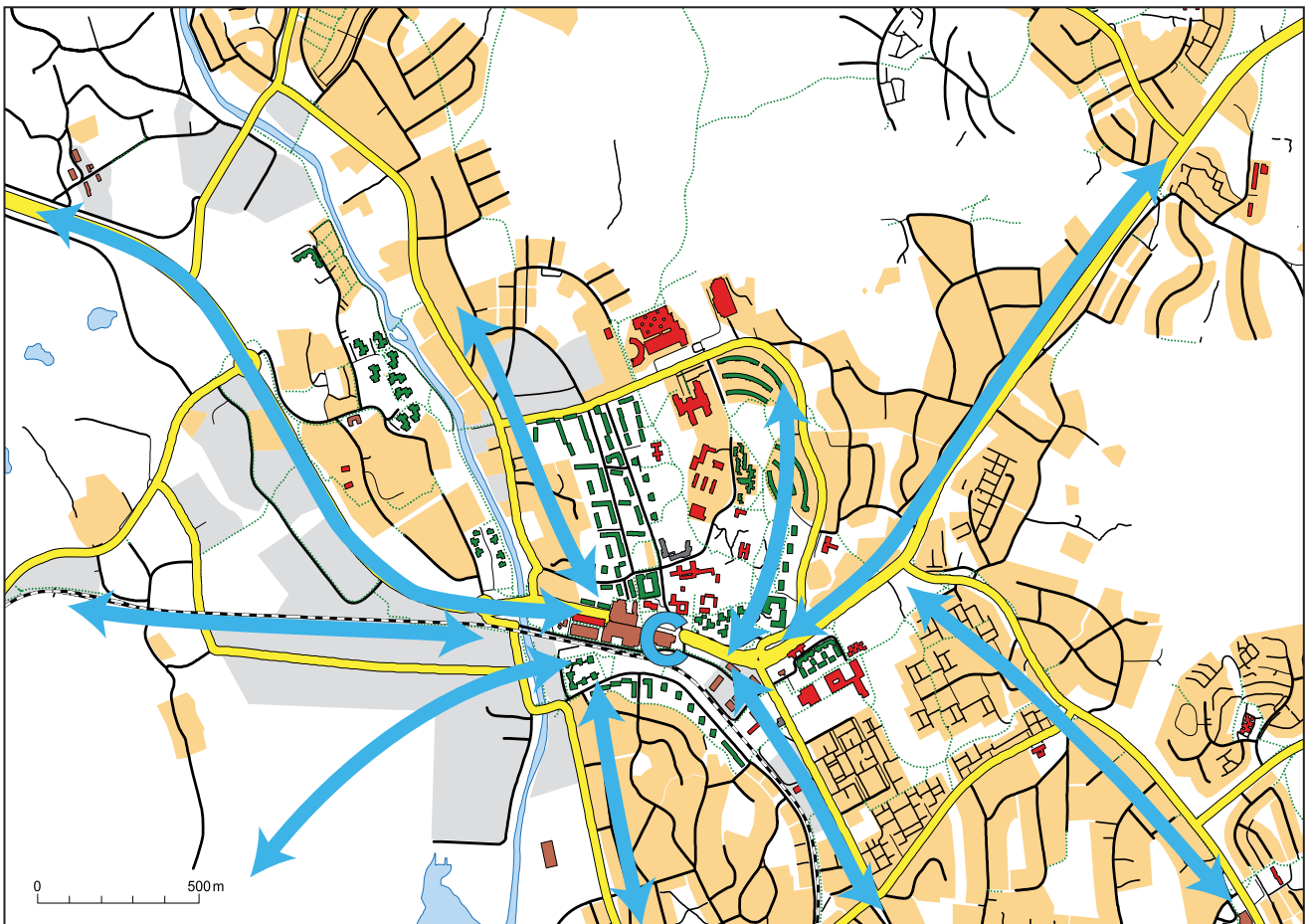
- Åkersberga station
- Kulla vägsäl

Viktiga bytespunkter som har goda förutsättningar att utvecklas är:

1. Åkersberga station
2. Kulla vägsäl
3. Eventuell ny station vid Gottsunda
4. Åkers Runö station
5. Roslags-Kulla



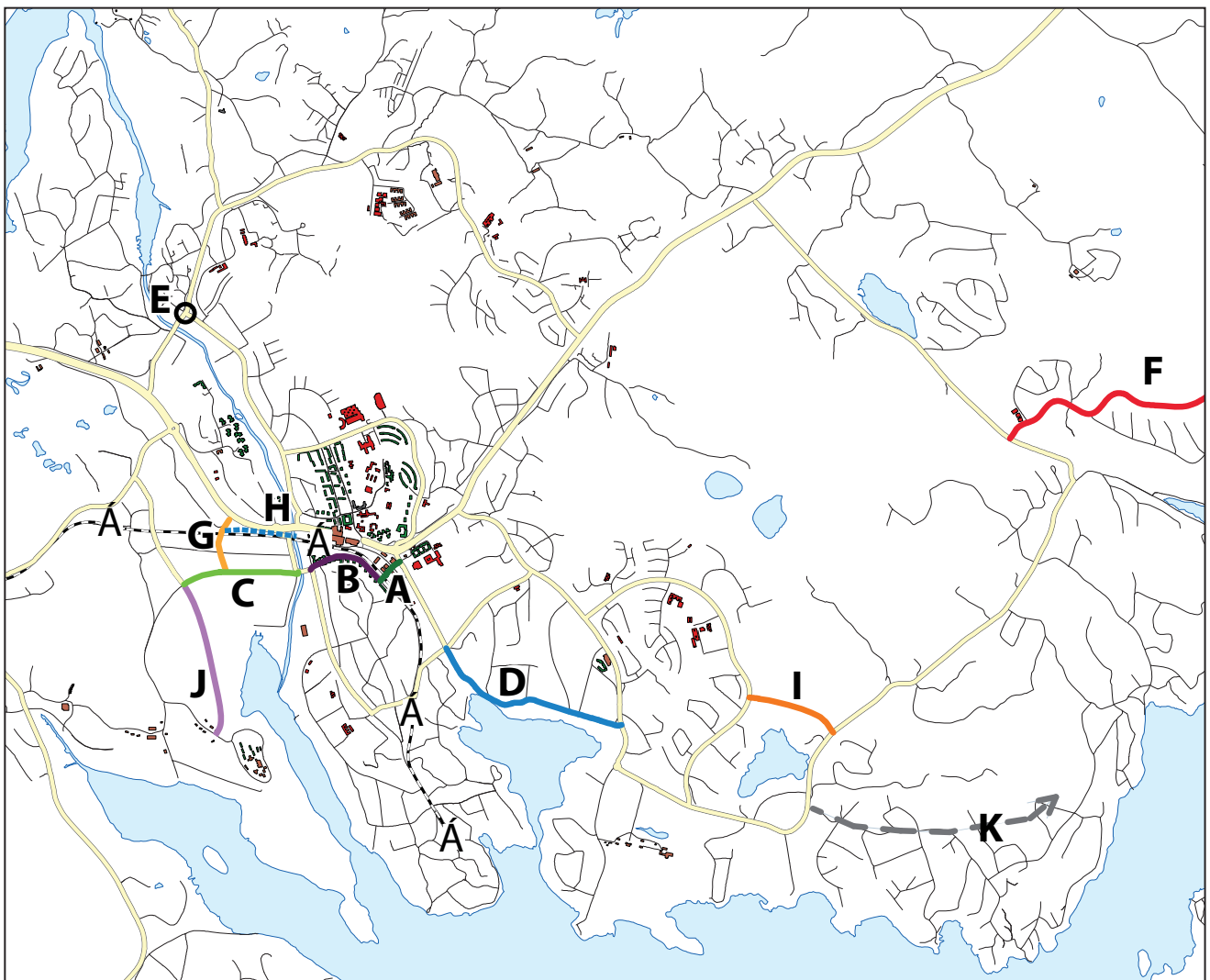
Viktiga framtida bytespunkter



Principskiss: Ett effektivt lokalt linjenät eftersträvas som trafikerar en ny bytespunkt vid Åkersberga station

Objekt nummer	Omfattning
A	Korsning med järnväg i Luffarbackens förlängning
B	Upprustning av Västra Banvägen mellan Luffarbacken och Industribron
C	Södra Boulevarden
D	Margretelundsvägen öppnas som bussgata
E	Korsningen Sockenvägen + Centralvägen byggs om till cirkulationsplats. Åtgärden ökar framkomligheten för busstrafiken genom korsningen
F	Skärgårdsstadsvägen – Dyviksvägen. Bussgata längs kusten
G	Kanalstadsentrén
H	Ny väg mellan Rallarvägen /Kanalstadsentrén och Stationsvägen
I	Bussgata mellan Tråsättravägen – Margretelundsvägen norr om Valsjön
J	Ny väg mot Näs och Runö kursgård som i framtiden kan få stor betydelse för kollektivtrafikförsörjningen av Kanalstaden.
K	Gator inom Lervik/Flaxenvik rustas för buss i linjetrafik när området förtätas

Efterhand som Åkersberga växer utvecklas det lokala busstrafiknätet. Genom att utveckla direkta linjer som ansluter mot Åkersberga station möjliggörs effektiv passning av såväl ankommande som avgående tåg. Byten mellan olika busslinjer kan effektiviseras. Följande länkar kan bli viktiga i ett sådant system.



Bussobjekt. Vägätgärder som kan bli viktiga för framtida busstrafik

6.5 Fokus på stadsutveckling

Ett av syftena med trafikplanarbetet är att skapa miljöer och strukturer som har stadsmässiga kvaliteter. Vad är det som gör att man upplever en ort som stad? Sundbyberg upplever vi som stad, kanske även Solna. Svenska mellanstora städer har ofta tydliga stadsstrukturer. Är det gatustrukturen med rutnät i de centrala delarna? Är det de kraftiga axlarna som finns i vissa städer, med domkyrkan, rådhuset eller järnvägsstationen i fonden som skapar stadskänsla? Är det gaturummet som helhet inklusive den omgivande bebyggelsen som skapar stadskänsla eller är det helt enkelt folklivet som inte bara skapar liv och rörelse utan även trygghet och gemenskap?

Viktiga miljöer att utveckla när staden växer är centrum och dess olika kvaliteter, kanalen och kontakterna med skärgården. Det är även viktigt att uppnå kvalitet i ny bebyggelse och utformning/struktur på nya och befintliga gaturum.

Inriktning i stadsbyggandet

Ett sätt att inrikta planeringen mot att utveckla de centrala kvaliteterna i stadsbyggandet är att bygga

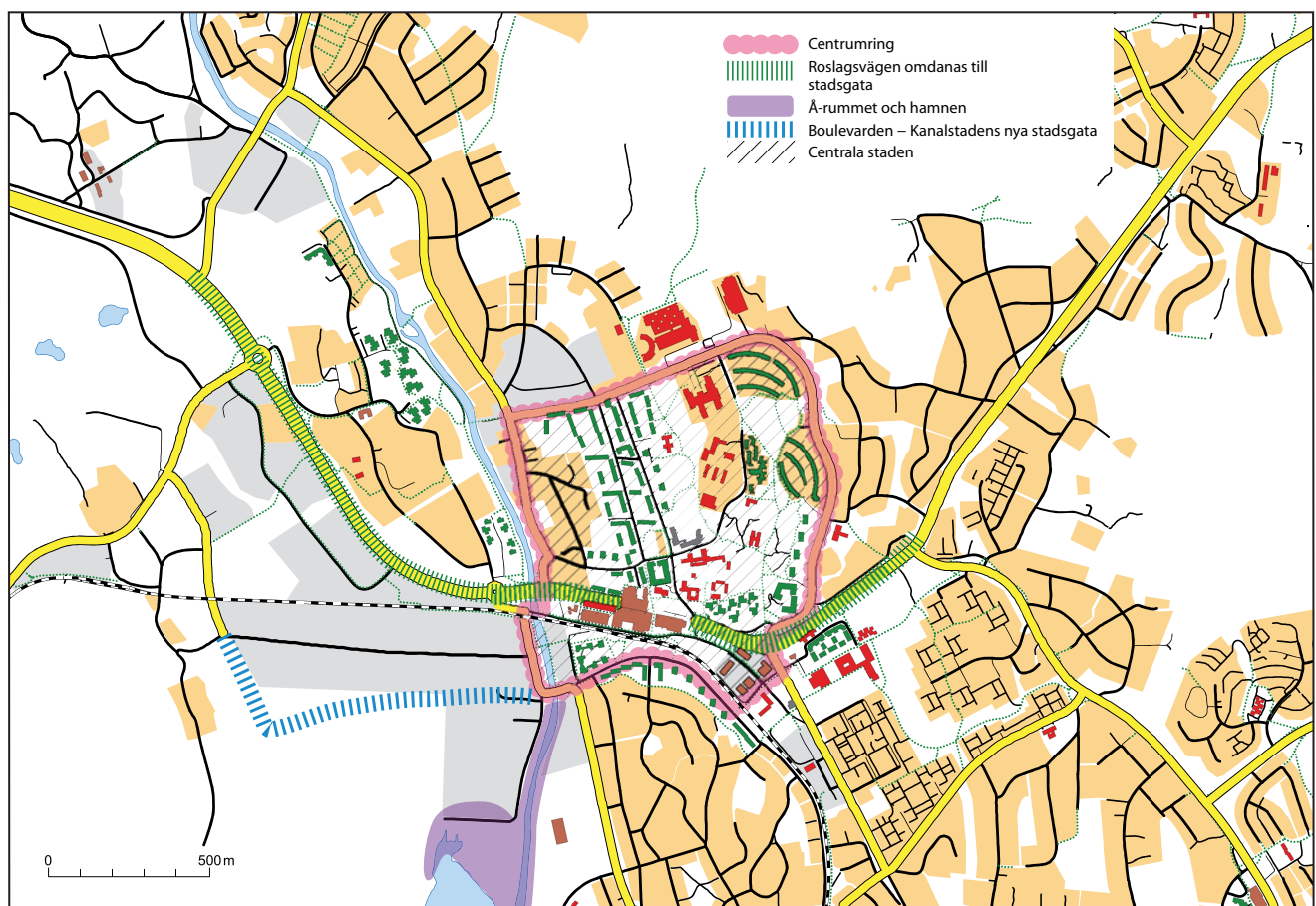
upp de lokala näten med radiellt inriktade huvudvägar, bussgator, GC-vägar in mot centrum. Strukturen syftar till att:

- Bygga upp och effektivisera det lokala busslinjenätet
- Prioritera Åkersberga centrum som centralt nav i staden
- Ge centrala staden goda förutsättningar att utvecklas

Centrumring

Den radiella uppbyggnaden av trafikaxlarna avses mynna i en centrumring som fördelar ut biltrafiken, samt låter cykeltrafik och busstrafik passera igenom centrum.

En kraftig utveckling av biltrafiken är inte acceptabel ur hållbarhetssynpunkt. När kommunen växer behöver de centrala delarna av tätorten ”fredas” mot alltför omfattande biltrafik. En centrumring fördelar ut biltrafiken. Bilarna hänvisas till parkeringsanläggningar i anslutning till de större målpunkterna. ”Om man måste” ska man även kunna ta sig in till lokala mål inom ringen.



Principskiss: Åtgärder som syftar till att utveckla stadskänslan

Västra Banvägen som är en del av centrumringen, utgör förlängning av Södra Boulevarden, Kanalstadens huvudgata och dess kontakt med centrum. Vägen utgör även gångstråk mot kanalen och Kanalstadens sjöfront. Den får dessutom en viktig funktion som bussgata mellan Kanalstaden och centrum. I sin utformning ska vägen ges stadsmässiga kvaliteter.

I det förslag till centrumring som nu föreligger ingår även Centralvägen, Hackstavägen Norrgårdsvägen och Luffarbacken med dess förlängning mot Västra Banvägen.

Båthamnsvägens plankorsning kommer på sikt att stängas. Ringen utökas då så att den nya Kanalstadsentréns planskilda korsning ingår tillsammans med halva Södra Boulevarden och den nya parallellvägen norr om Roslagsbanan fram till Stationsvägen.

Tre alternativa lösningar vid Bergavägen finns redovisade i bilaga. Även andra lösningar kan övervägas.

Å-rummet och hamnen

Åkers kanal och den kontakt som kanalen utgör mellan centrum och en utvecklad centrumnära kajanläggning har potential att öka Åkersbergas attraktion för båttrafiken. Samtidigt är det viktigt att framhäva denna miljö stadsmässiga kvaliteter. Attraktionen i ett stadsmässigt å-rum och en utvecklad kajanläggning, kanske med restauranger, strandpromenad, caféer etc, kan bli ett viktigt tillskott för hela kommun.

Södra Boulevarden

Kanalstadens huvudgata kommer att utvecklas till en stadsmässigt utformad gata, med trädallé, dubbelsidiga cykelbanor, breda gångytor och kantstensparkering. Södra Boulevarden avses omgivas av tre- till fyra våningshus med butiker i gatuplanet.

Roslagsvägen omdanas

Roslagsvägen förändras från genomfartsled för trafiken mot Roslagen (som är av relativt marginell betydelse) till en gata i staden. Lokala förutsättningar ska präglade utformningen istället för att, som idag, vara utformad för den genomgående trafikens framkomlighet. Det är viktigt när man ändrar utformningen, att beakta den omgivande miljön, dels för att se om omgivningen kan göras mer stadsmässig, dels för att gatan ska gestaltas med hänsyn till hur den omgivande miljön ser ut. Exempelvis kan en rakare linjeföring vara mer stadsmässig. Hänsyn tas till omgivningens påverkan i form av belysning, växtlighet, rumsbildning etc.

Centrala staden

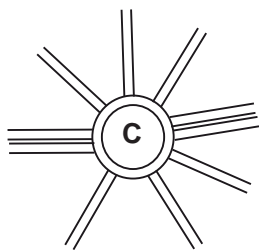
Inom ringen prioriteras kollektivtrafik, GC-trafik, gatuliv, stadsmässighet i gatuutformning och möblering av offentliga ytor. Belysning görs enhetligt och skalenligt. Biltrafiken prioriteras ned för en ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter och för att prioritera busstrafikens framkomlighet.

6.6 Slutsatser

Vid tillämpning av de tre inriktningarna förändras samhällsstrukturen på olika sätt. Fokus på biltrafik innebär att nuvarande systemuppbyggnad utvecklas. Roslagsvägen blir en bärande axel genom Åkersberga, med ett antal avlastande parallella vägalternativ, som i väster sammanstrålar i en planskild korsning, med biltrafiken inriktad mot E18 och regioncentrum.

De två inriktningarna, dels på kollektivtrafik och dels på stadsutveckling sammanfaller och bidrar till en mer stadsmässig karaktär på trafiksystemens uppbyggnad.

Trafikplanen förordar en inriktning på trafikplaneringen som fokuserar på kollektivtrafik och stadsutveckling och innebär att samhällsstrukturen förändras enligt figur.



Principiell uppbyggnad av framtida trafiknät.

Axlarna ut från ringen kan utgöras av huvudgata för biltrafik, bussgata, gångstråk eller cykelförbindelse.

Genom att förändra strukturen kan kollektivtrafiken få bättre förutsättningar att utvecklas samtidigt som de stadsmässiga förutsättningarna kan utvecklas. Förbättrad kollektivtrafik och förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafiken kan förändra resandet så att inte alla måste ta bilen.

Fler kollektivtrafikanter och fler gång- och cykeltrafikanter frigör kapacitet i biltrafiknätet.

Konsekvenser för biltrafik

Biltrafiken till och från Åkersberga går idag via Roslagsvägen. Från väster kommer ett biltrafikflöde på 23 000 fordon per dygn in mot Åkersberga medan det i öster färdas 6000 fordon per dygn (varav ca 3000 har Åkersberga som mål). Biltrafiken har starkt påverkat hur infrastrukturen inom Åkersberga anpassats till den trafiksituationen. I princip fungerar Roslagsvägen som en överbelastad uppsamlingsgata för tätorten Åkersberga. Systemuppbyggnaden bidrar till förortskänsla.



Principiell uppbyggnad av dagens vägnät.

Den systemuppbyggnad som nu förordas innebär att biltrafiknätet förändras från att vara inriktat mot E18, till att inriktas mot centrala Åkersberga.

De åtgärder som föreslås i kapitel 7 löser dagens kapacitetsproblem och klarar delvis tillkommande trafik från nyexploatering. Vägnätet kommer dock inte att ha kapacitet att klara trafiksituationen ifall biltrafikandelen i resandet är lika hög år 2030 som den är idag.

Någon trafikplats (planskild korsning) vid tätortens västra infart är inte aktuell, åtminstone inte för de närmaste 20 åren.

Konsekvenser för kollektivtrafik

Kollektivtrafikförsörjningen är idag undermålig. En bebyggelse som historiskt sett har sitt ursprung i utspritt fritidsboende, medför att lokalbussarna går i slingor runt i kommunen för att hämta upp folk. Busstrafiklinjerna har god täckning av bebyggd miljö men saknar effektivitet, d. v. s. det saknas snabba bussförbindelser mot viktiga mål och bytespunkter.

Roslagsbanan som trafikerar Åkersberga-Östra station är långsam och har inte Stockholms mest centrala delar som slutmål.

För kollektivtrafiken innebär systemuppbyggnaden att Åkersberga station får en central roll. Lokal och regional busstrafik kan direktansluta mot bytespunkten. Systemuppbyggnaden kommer på sikt att accentuera behovet av snabbare och mer kapacitetsstark kollektivtrafik än idag.

Konsekvenser för stadsutveckling

Åkersberga är något som man med bil enkelt åker förbi utan att ha sett centrum. Roslagsvägens genomgående landsvägskaraktär understryker detta.

Genom att centrera resandet mot Åkersberga, att förstärka centrumets roll som den naturliga mötespunkten och att omforma Roslagsvägen för att framhäva stadsmässiga kvaliteter, ges förutsättningar till att utveckla Åkersberga som stad.

Genom att skapa egen karaktär åt stadens uppbyggnad och trafiknätets struktur ökar de stadsmässiga kvaliteterna och bidrar till att öka attraktiviteten i orten. Man vill leva och bo här och företagen vill flytta hit.

6.7 Fortsatt arbete

Att värdera vad som är viktigt för Österåker och i vilken turordning som olika åtgärder behöver genomföras handlar om att på olika sätt värdera stadsmiljö, hållbart resande, ekonomi etc. Delar av det som föreslås i trafikplanen kan komma till genomförande i samband med exploatering. Åtgärder kan också komma till genomförande genom samfinansiering.

För det fortsatta arbetet är det viktigt att prioritera upprustningen av Roslagsvägen till fyrfältig gata mellan Sockenvägen och Söralidsvägen samt att planera för en utbyggnad av radiella axlar inklusive en centrumring för stadens utveckling. Uppbyggnaden av det radiella nätet är beroende av hur centrum kommer att utvecklas i framtiden. Den nya bytespunkten mot Roslagsbanan, det lokala busstrafiknätets uppbyggnad och hur trafiken avses fungera i centrum är frågor som behöver besvaras i en centrumplan.

Upprustning av Roslagsvägen på sträckan mellan Sockenvägen och Söralidsvägen

Trafikverket föreslås att gå vidare med att ta fram en arbetsplan för den aktuella sträckan. I samarbete med kommunen studeras gestaltning och funktion. Kommunen förutsätts samtidigt detaljplanera för genomförande av ombyggnaden.

Vägutformningen behöver studeras i sin helhet. Delar av vägobjektet behöver brytas ut för att tidigare-läggas, t. ex ombyggnader vid Bergavägen och vid Söralidsvägen.

Inledningsvis studeras vad som med enkla medel kan genomföras för att förbättra kapaciteten.

Delen nordost om Söralidsvägen

På Roslagsvägen, sträckan mellan Söralidsvägen och Sjökarbyvägen har några olyckor med oskyddade trafikanter inträffat de senaste två åren. Olyckssituationen för oskyddade trafikanter behöver därför analyseras även på denna sträcka i samband med att utformningen av vägen ses över.

Centrumplan

När nu strukturerna för trafiknätets uppbyggnad börjar ta form är det viktigt att trafikplanen får sin fortsättning i en centrumplan. Planen ska utmyнна i hur ett framtida centrum kan utformas och fungera. Centrumplanen behöver beakta:

1. Möjligheterna och konsekvenserna av att anordna en centrumring. Bl a ska studeras och förslag ges på hur ringen ska fungera på kort och lång sikt,

t.ex vid Bergavägen och Luffarbacken. I sammanhanget bör man ställa frågan hur biltrafiken på Roslagsvägen möter centrala Åkersberga. Idag saknar man kontakten med centrum.

På sikt måste Båthamnsvägen stängas vilket medför att ringen behöver utökas till att omfatta östra halvan av Boulevarden, den nya Kanalstadsentré samt ny väg parallell med och norr om Roslagsbanan.

2. Väghållaransvaret behöver klarläggas för vägar där kommunen inte är väghållare.
3. Ett gestaltungsprogram behöver läggas fast. Hur kan centrums stadsmässiga kvaliteter utvecklas? Inom ramen för detta bör även utblickar mot kanalen och Kanalstadens sjöfront ingå, för att skapa helhet i dessa miljöer.
4. Funktionen av bytespunkten behöver studeras inklusive anslutning av lokal och regional busstrafik. Ett lokalt busslinjenät behöver tas fram med utgångspunkt i de förutsättningar som trafikplanen anger. Busslinjenätet kan i sin tur påverka prioritering, funktion och utformning av de förslag till vägobjekt som finns med i föreliggande trafikplan. Antalet hållplatser vid bytespunkten behöver klarläggas. En utgångspunkt kan vara att ha anslutande lokala bussar anpassade till tågens ankomst- och avgångstider, vilket förutsätter att ett relativt stort antal hållplatser kommer att behövas. En annan utgångspunkt kan vara att ha genomgående busslinjer som inte står uppställda och väntar in tågen. Principer för hur bussarna ska angöra bytespunkten behöver också studeras. (Dockning, lamelluppställning, kantstensuppställning ...?) Hur ska bytet mellan färdstätt kunna bli effektivt? Anslutande cykelförbindelser och behov av cykelparkering behöver klarläggas. Var ska tågen stanna och peronger lokaliseras? Finns plats för bilparkering åt pendelresenärer? Vilken övrig service ska kunna erbjudas i bytespunkten?
5. Gators funktion. (Gågator, bussgator, gårdsgator, blandtrafikgator etc.) Vilken funktion ska gatorna i centrum ha?
6. Parkering. Hur många parkeringsplatser behövs på sikt, var ska de lokaliseras och vilken policy ska tillämpas.
7. Även räddningstjänstens anspråk på tillgänglighet och framkomlighet ska beaktas inom ramen för planarbetet.

Delar av arbetet med centrumplanen har eller kan få hög aktualitet och behöver genomföras på kort sikt. Exempelvis är det viktigt att prioritera lösningar vid Bergavägen och i Luffarbackens förlängning i fas med planläggningen av Kanalstaden. Dessa planfrågor kan i så fall brytas ut ur centrumplanen.

Huvudmannaskap

För huvudvägar, centrumvägar och/eller vägar av betydelse för framtida linjetrafik med buss behöver kommunalt huvudmannaskap övervägas. I första hand gäller det hela eller delar av följande vägar:

- Storängsvägen
- Västra Banvägen
- Tunavägen
- Östra Banvägen
- Margretelundsvägen

Exploateringsplanering

Olika områden som kan komma att exploateras fram till 2030 har olika förutsättningar att trafikförsörjas. Följande bör beaktas i den fortsatta exploateringsplaneringen.

Kanalstaden

Planerade bostäder har mycket goda förutsättningar att kollektivtrafikförsörjas. Bostäderna planeras relativt nära Åkersberga centrum och station. Lokaliseringen innebär att de boende kommer att åka kollektivt i större omfattning än genomsnittet i kommunen. Planerade utbyggnader kan innebära ett bättre underlag för kollektivtrafikförsörjning än idag och att kollektivtrafiksystemet kan effektiviseras och utvecklas även i andra delar av kommunen.

Fredsborg och Täljö - Gottsunda

Planerade bostäder har mycket goda förutsättningar att kollektivtrafikförsörjas med anledning av närheten till Roslagsbanan. Även för dessa områden innebär lokaliseringen att de boende kommer att åka kollektivt i större omfattning än genomsnittet i kommunen.

Täljöviken - Näsängen

Området ligger över en kilometer från Roslagsbanan och har inte lika goda förutsättningar att kollektivtrafikförsörjas som Kanalstaden, Fredsborg och Täljö – Gottsunda.

Svinninge

Förtätning och ökat permanentboende kan medföra ökad turtäthet för busstrafiken. Busstrafiken behöver bli mer effektiv, samtidigt som den förutsätts ha god täckning av bebyggd miljö. För Svinninge är det

viktigt att utveckla goda bytesmöjligheter, t.ex. vid Kulla Vägskäl och vid Arninge. Området är inte från början planerat för kollektivtrafik och har inte lika goda förutsättningar att kollektivtrafikförsörjas som Kanalstaden, Fredsborg och Täljö – Gottsunda.

Östra Margretelund

Biltrafiken från området kommer att belasta Roslagsvägen från Söralidsvägen och västerut genom Åkersberga. Bl.a. kommer korsningarna med Söralidsvägen och Bergavägen att få ökad trafikbelastning. Den ökade trafiken på Roslagsvägen kommer även att påverka busstrafikens framkomlighet.

Ett flertal personskadeolyckor med oskyddade trafikanter inblandade har skett i Margretelund och Tråsättra. Om trafiken ökar i området ökar även olycksrisken.

Området bör inte exploateras innan Roslagsvägen har fyra genomgående körfält och den lokala kollektivtrafiken har omdanats.

Rosenkälla

Området förväntas på sikt alstra stora biltrafikmängder. Risken är stor att exploateringen leder till ökad biltrafikandel i resandet. Om exploateringen innebär att många bilister åker kortare sträcka än vad man annars skulle göra, kan kanske trafikarbetet totalt sett minska.

Det är viktigt att utbudet av varor inriktas mot sällanköpsvaror och inte konkurrerar med Åkersbergas utbud.

Området kan som arbetsplats innebära kortare resvägar för Österåkersbor.

Centrum

Centrala Åkersberga har goda förutsättningar att förtätas. Befintlig infrastruktur finns redan och kan nyttjas i större utsträckning än idag.

Mobility Management

Ett förhållningssätt som blivit mer och mer populärt för att förändra resmönster och val av färdssätt är mobility management, (MM). I korthet handlar MM om att påverka efterfrågan på transporter. Målet är att människor och företag ska ändra sina resvanor och börja efterfråga andra transportmedel än bil. Istället för att på traditionellt vis tillgodose efterfrågan, genom att till exempel bygga fler vägar, uppmuntrar MM ett bättre utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. MM kan betecknas som trafikplaneringens mjukvara och är tänkt som ett komplement till traditionella lösningar.

Arbetet med MM startade som ett sätt att försöka komma tillrätta med miljö- och trängselproblem men har visat sig göra nytta på många fler områden än så. Följande fördelar brukar nämnas:

- Bättre miljö
- Minskade kostnader
- Minskad trängsel
- Ökad trafiksäkerhet
- Effektivare utnyttjande av transportsystemet
- Bättre hälsa

Verktygen som används inom MM är inte nya i sig själva; information, kommunikation, samarbete och marknadsföring är vanliga metoder. Det innovativa inslaget är istället tanken att strukturera och samla flera olika åtgärder i ett helhetsgrepp. Resultatet blir att transporter, vägar och annan infrastruktur används mer effektivt.

MM-åtgärder genomförs sällan ensamma, utan förekommer istället ofta som åtgärds paket, t.ex. genom att informationskampanjer kombineras med infrastruktur, prissättningspolitik eller regleringar. Det handlar om att på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Syftet är att påverka resan eller transporten innan den börjar.

En av de bärande tankarna är samarbete. Ska man kunna nå varaktiga beteendeförändringar så måste man involvera många olika aktörer, även organisationer – kollektivtrafikföretag, trafikverk, företag etc. Samarbete krävs även över fackgränserna. Ett lyckat MM-projekt förutsätter åtminstone tre kompetenser, som måste samverka: trafik, miljö och information.

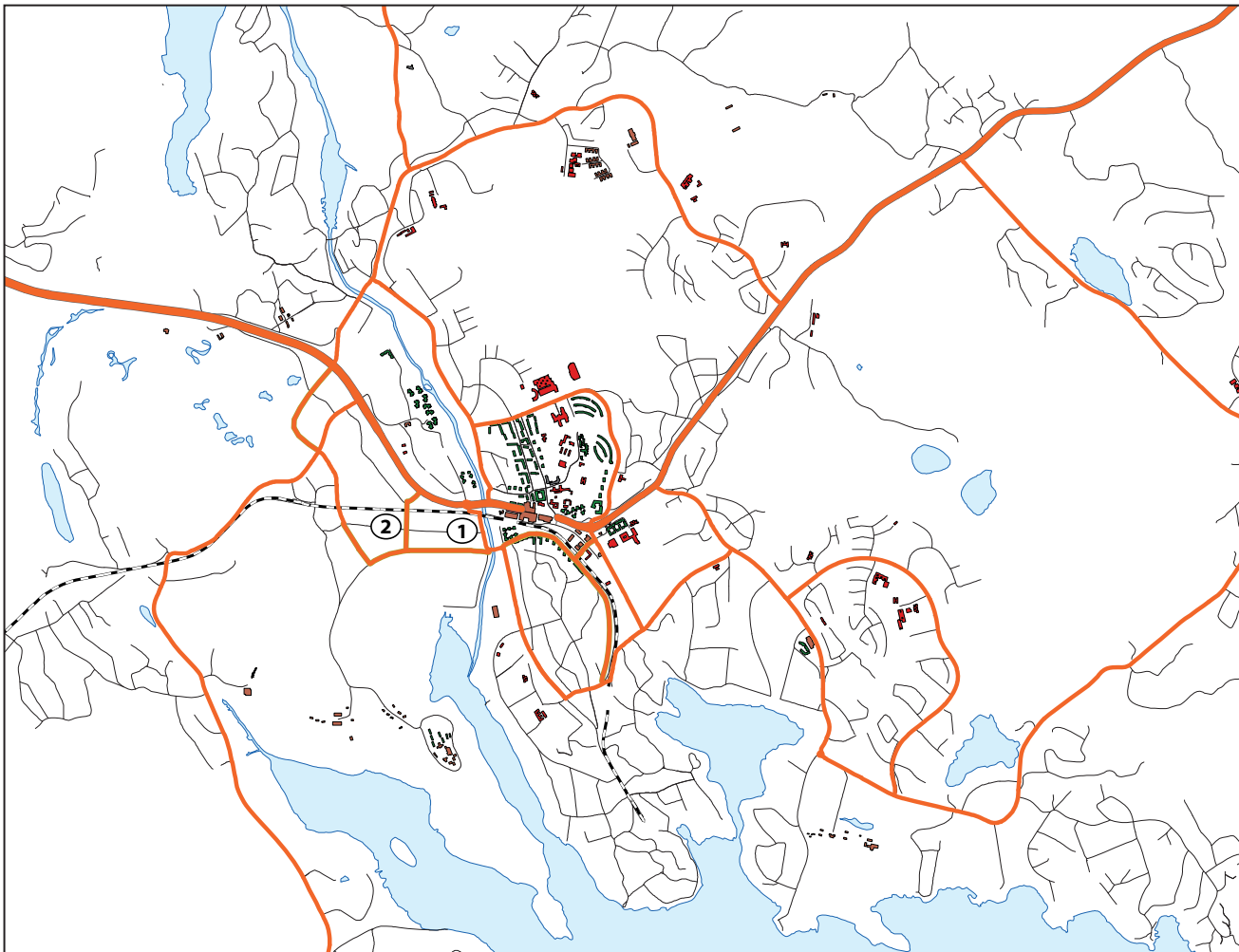
I MM är själva processen en viktig del av arbetet. Genom arbetssättet, där många olika aktörer ingår, startar ofta arbetet nya processer som ger ytterligare effekter osv.

MM kan användas på olika nivåer: i ett bostadsområde, i ett företag, i en kommun, en region eller vid olika evenemang – fotbollsmatcher, mässor etc. I samtliga fall handlar det om att påverka efterfrågan på resor, och därmed göra vinster inom miljö, säkerhet och ekonomi. Mycket av arbetet sker i samarbete med näringsliv och olika organisationer.

Rent praktiskt kan det handla om t ex:

- samåkningsprojekt
- initiera bilpooler på företag och i bostadsområden
- driva cykla-till-jobbet-kampanjer
- stötta projekt för lokal handel
- informera företag om cykel- och kollektivtrafik
- införa ”gröna resplaner” på företag
- stötta företagets arbete med miljöanpassning av transporter etc
- ge råd om hur enskilda, företag och organisationer kan miljöanpassa sina transporter
- tillhandahålla låncyklar
- internbeskatta tjänsteresor med bil

7 Förslag till huvudvägnät



I ett första skede ingår Båthamnsvägen (1) i huvudvägnätet. På sikt avses Båthamnsvägen ersättas av ”Kanalstadsentrén” (2).

8 Vision 2050

Österåker fortsätter växa och mot mitten av seklet kan kommunen ha runt 100 000 invånare. Samtidigt växer Storstockholm i fingrar ut från regioncentrum. Dessa stråk av bebyggelse kollektivtrafikförsörjs av snabb och effektiv spårbunden trafik. ”De gröna kilarna” har man genom åren lyckats bibehålla trots hårt exploateringsstryck.

I Österåker har de större exploateringarna skett i stationsnära lägen och staden har fått en tydlig centrumbildning. En del exploatering har även skett i attraktiva kustnära lägen. Permanentboendet har ökat och har samtidigt inneburit att kollektivtrafiken har fått bättre möjlighet att effektivt trafikförsörja dessa områden.

Å-rummet, centrum och kajen har blivit viktiga inslag i stadsbilden. Längs strandpromenaden finns restauranger, småbutiker, glassbarer och caféer. Vintertid har en plogad skridskooval blivit populär. Kajområdet har både för båtfolket och övriga Österåkerbor blivit ett viktigt inslag i tillvaron.

Genom ett förändrat resande och genom att Åkersberga förtätas ger det underlag att utveckla de stadsmässiga kvaliteterna i centrala Åkersberga med omnejd.

Centrum, å-rummet och hamnen har bidragit till att utveckla en attraktiv miljö där folk gärna vill bosätta sig. Den ökade attraktionen i att bo här bidrar bl. a. till inflyttning av nya företag.

I samband med att bebyggelsen runt Åkersberga förtätas förstärks Roslagsbanans barriäreffekt. Såväl biltrafik som tågtrafik och busstrafik ökar när Österåker kraftigt ökar i antal invånare och verksamma.

Det blir nödvändigt att ordna en planskild korsning vid Kanalstadsentrén. Roslagsbanans banprofil höjs och den nya Kanalstadsentrén går planskilt under järnvägen. Planskildheten innebär att plankorsningen vid Båthamnsvägen kan stängas.

Den goda kollektivtrafikförsörjningen av Österåker innebär på sikt att resandet med bil minskar kraftigt per capita. Investeringar i kollektivtrafiken minskar behovet av investeringar för biltrafiken. Med förändrad färdmedelsfördelning (läs minskat bilresande) kan den tidigare diskuterade förbifarten, (Röllingbyleden) och den planskilda korsningen vid Åkersbergas västra infart i höjd med Sockenvägen undvikas.

9 Måluppfyllelse

Trafikplanearbetet har haft följande delmål:

- 1 Trafikens klimatpåverkan skall fortlöpande minskas
- 2 Trafikens negativa påverkan på närmiljön i form av avgasutsläpp, partiklar (från bl a asfalt) och buller skall fortlöpande minskas
- 3 Tillgängligheten till olika mål inom kommunen skall förbättras för samtliga trafikslag (gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik, fordonstrafik) och för alla trafikanter (även för de som har någon typ av funktionsnedsättning)
- 4 Österåkers kvaliteter i stadsbild och landskapsbild skall tas tillvara, göras tillgängliga och utvecklas
- 5 Trafiksäkerheten skall förbättras. Nollvisionen gäller, d. v. s. inga dödade eller svårt skadade i trafiken

Infrastrukturens uppbyggnad har starkt bidragit till att Österåker har störst biltrafikandel i resandet jämfört med andra kommuner inom Storstockholm.

Genom att:

- förändra uppbyggnaden i trafiknäten till att inriktas mot centrala Åkersberga
- ge busstrafiken goda förutsättningar att effektiviseras
- inrikta exploateringsplaneringen mot att bygga stationsnära
- inrikta planeringen mot att främja utvecklingen mot stad (istället för att planera för en utspridd bebyggelse som i sig innebär mer biltrafik)

kan vi uppnå en hållbar samhällsutveckling.

I detta ingår att:

- 1 Trafikens klimatpåverkan fortlöpande kan minskas när bilberoendet minskar
- 2 Trafikens negativa påverkan på närmiljön ska fortlöpande beaktas vid utredning och projektering av nya anläggningar
- 3 Den strukturella uppbyggnaden av trafiknäten och utvecklandet av lokal infrastruktur förbättrar förutsättningarna för ökad tillgänglighet till olika mål inom kommunen för samtliga trafikslag
- 4 Den strukturella uppbyggnaden och utvecklingen av stad, ger förutsättningar att Österåkers kvaliteter i stadsbild och landskapsbild kan tas tillvara, göras tillgängliga och utvecklas

- 5 Polisrapporterade trafikolyckor med personskada där gående och cyklister varit inblandade inträffar företrädesvis i centrala Åkersberga. Några cykelolyckor har även inträffat på de större uppsamlings-/huvudgatorna i närheten av centrum. Inriktningen i trafikplanen med en centrumring inom vilken oskyddade trafikanters säkerhet och trygghet prioriteras har goda förutsättningar att minska olycksrisken för denna trafikantkategori.

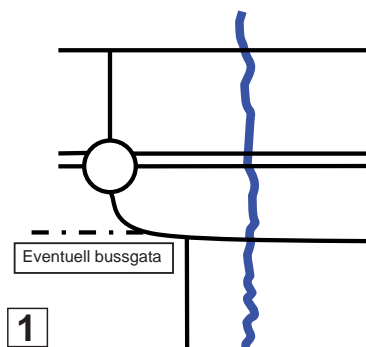
Flertalet av motorfordonsolyckorna som resulterat i svår personskada eller dödsolycka har inträffat på Roslagsvägen. Planerade åtgärder längs hela vägens sträckning syftar till att minska de allvarligaste olyckstyperna. På sträckan väster om Åkersberga är målsättningen att bygga ut vägen till motorvägsstandard, vilket innebär att korsandekursolyckor undviks. Inom centrala Åkersberga anläggs två ytterligare cirkulationsplatser som också innebär att korsandekursolyckor undviks. Förbi Solberga minskas antalet korsningar i syfte att minska risken för korsandekursolyckor och mot Roslagen anordnas mötesfri landsväg som syftar till att undvika mötesolyckor och omkörningso-lyckor, samt lindra skadeföljden vid singelolyckor.

Källförteckning

- Vision för centrala Åkersberga. Oktober 2009.
Sweco Arcitects AB
- mobilitymanagement.se. Trivector
- ResSmart.se. Länsstyrelsen i Stockholms län
- Översiktsplan 2006 (Österåker – skärgård och stad)
- Detaljplan för Östra Kanalstaden, etapp 1. 27 april 2010
- Rufs 2010, Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen.
- Trafikplan för Österåkers kommun.
Förslag mars 2004
- Partiella dubbelspårutbyggnader på Roslagsbanan inom
Österåkers kommun. SL.
Förstudie slutrapport 2008:7
- Spårbunden kollektivtrafik i Stockholm nordost.
Stockholm – Norrtälje. Förstudie. Banverket.
Förslagshandling juni 2008
- Roslagspilen – alternativ Röd – Grön linje.
SL 2008-09-11
- Förstudie för väg 276 i Åkersberga, Österåkers kommun.
Förslagshandling Januari 2005. VV-objektnr 48400
- Översiktliga lokala miljömål för Österåkers kommun.
Antagna av kommunfullmäktige 17/12 2007
- Fördjupad översiktsplan för Täljöviken.
Antagandehandling 2006-08-16
- Kungsängen. Program. Samrådshandling
2005-11-30. Reviderad 2006-08-22
- Resultat från nummerskrivning på väg 276 genom Åkersberga.
Carl Bro 2004-06-01
- Österåkers kommun. Trafikutredning Åkersberga centrum.
Mark Tema 2003
- SICA:s (Statens Institut för Kommunikationsanalys) resvaneundersökning 2005-06

Bilaga. Alternativa lösningar för Bergavägen/Roslagsvägen

Olika lösningar diskuteras för hur ringen och Roslagsvägen ska utformas och fungera i framtiden. I det följande redovisas tre av flera möjliga alternativ till lösningar.



Åtgärd: Bergavägen dras i ny sträckning västerut via en ny Bergabro över kanalen fram till Kanalvägen. Tillfart till centrum och Centralvägen sker via befintlig cirkulationsplats vid Kanalvägen istället för via trafiksignalen vid Bergavägen.

Konsekvenser för busstrafik:

Nya vägen parallell med Roslagsbanan kan bli en viktig lokal busslänk

Utrymmet mellan cirkulationsplatsen och Roslagsbanan är begränsat. Trafiken på Stationsvägen är omfattande. Att bygga en korsning strax intill cirkulationsplatsen är olämpligt på grund av för litet korsningsavstånd. Eventuellt kan en bussgata ordnas som inte medger svängande rörelser till och från cirkulationsplatsen.

Konsekvenser för biltrafik:

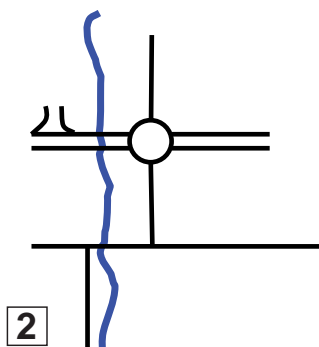
Kapacitetsproblemen vid Bergavägen byggs bort

Trafik från Södra Runö Gård kan bekvämt nå centrum

Trafikbelastningen i befintlig cirkulationsplats ökar

Konsekvenser för GC-trafik:

Trafik från Södra Runö Gård kan bekvämt nå centrum



Åtgärd: Cirkulationsplatsen vid Kanalvägen utgår och ersätts med en cirkulationsplats vid Bergavägen. Vid Kanalvägens anslutning mot Roslagsvägen medges enbart högersvängar. Ny väg byggs parallellt med Roslagsbanan mellan Stationsvägen och Rallarvägen.

Konsekvenser för busstrafik:

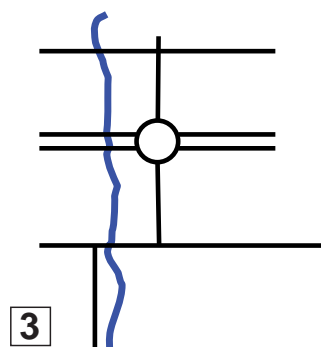
Nya vägen parallell med Roslagsbanan kan bli en viktig lokal busslänk

Konsekvenser för biltrafik:

Parallellvägen till Roslagsbanan avlastar Roslagsvägen

Problemen vid Bergavägen byggs bort

Trafik till och från Kanalvägen förutsätts högersvänga, vilket skapar omvägar och ökar trafikbelastningen i cirkulationsplatser där u-svängar uppstår.



Åtgärd: Ny cirkulationsplats vid Bergavägen ersätter befintlig cirkulationsplats vid Kanalvägen. En ny Bergabro sammanbinder Kanalvägen med Bergavägen. En ny väg byggs parallellt med Roslagsbanan mellan Stationsvägen och Rallarvägen.

Konsekvenser för busstrafik:

Nya vägen parallell med Roslagsbanan kan bli en viktig lokal busslänk

Nya Bergabron skapar förutsättningar för lokal busstrafikförsörjning av Södra Runö gård

Konsekvenser för biltrafik:

Både nya Bergabron och parallellvägen till Roslagsbanan avlastar Roslagsvägen

Korsningen Stationsvägen + Båthamnsvägen "slipper" trafik från Roslagsvägen mot södra centrum, vilket i sig medför minskad trafikbelastning i korsningen och därmed något bättre förutsättningar för Båthamnsvägens plankorsning.

Problemen vid Bergavägen byggs bort

Konsekvenser för GC-trafik:

Trafik från Södra Runö Gård kan bekvämt nå centrum

