

**Åtgärdsvalsstudie
Framkomlighet väg 276
Rosenkälla - Åkersberga
Österåkers kommun**

**Åtgärds katalog
2018-09-18**

Bilaga 1



TRAFIKVERKET

Åtgärdsvalsstudie – metod i tidig planering

Vi får positiva synergieffekter genom att tänka trafikslagsövergripande och tillämpa fyrstegsprincipen.



Framkomlighet väg

- Östra Norrortsleden väg 265
- Rosenkälla/Gillinge
- Funktion 100 km/h
- Sockenvägen kort/lång sikt
- Kapacitet vid Söralidsvägen
- Fördjupat samarbete planering/drift

Åtgärdsvalsstudie – metod i tidig planering

Vi får positiva synergieffekter genom att tänka trafikslagsövergripande och tillämpa fyrstegsprincipen.



Cykel

- Stråk Rosenkälla/Ullna/Vallentuna
- Stråk Arninge
- Stråk Söralidsvägen
- Stråk Brännbacken
- Cykelgarage i bytespunkter

Åtgärdsvalsstudie – metod i tidig planering

Vi får positiva synergieffekter genom att tänka trafikslagsövergripande och tillämpa fyrstegsprincipen.



Kollektivtrafik

- Kollektivtrafikfält i Rosenkälla
- Linjeöversyn lokalt nät
- Östra Norrortsleden och stark tvärförbindelse
- Infartsparkering norr om Åkersberga

Åtgärdsvalsstudie – metod i tidig planering

Vi får positiva synergieffekter genom att tänka trafikslagsövergripande och tillämpa fyrstegsprincipen.



Lokala strukturer

- Långhundravägen
- Vägport på Näsvägen
- Södra Boulevarden
- Stationsvägens förlängning
- Cirkulationsplats vid Bergavägen
- Barriärbrytande åtgärd centrala Åkersberga
- Lokalvägnät vid kommande exploateringar
- Kommunal bebyggelseplanering

Åtgärdsvalsstudie – metod i tidig planering

Vi får positiva synergieffekter genom att tänka trafikslagsövergripande och tillämpa fyrstegsprincipen.



Trafiksäkerhet

- Översyn av anslutningar mot väg 276 på delen Isättravägen-Skeppsdalsvägen
- Plankorsning Sjöbergsvägen och Stava
- Korsning Singö handel

Åtgärdsvalsstudie – metod i tidig planering

Vi får positiva synergieffekter genom att tänka trafikslagsövergripande och tillämpa fyrstegsprincipen.



Miljö

- Faunapassage med lokaliseringsstudie
- Gestaltungsåtgärder för ökad stadsmässighet utmed väg 276 centrala delen
- Utformning och trygghet vid gång- och cykeltunnlar

Åtgärdsvalsstudie – metod i tidig planering

Vi får positiva synergieffekter genom att tänka trafikslagsövergripande och tillämpa fyrstegsprincipen.



Utredningar

- ÅVS Östra Norrortsleden
- Fördjupad resvaneundersökning
- Gestaltningsprogram Sockenvägen – Sjökarbyvägen
- Korsningsutformning Söralidsvägen
- Trygghetsöversyn av gång- och cykeltunnlar
- Linjeöversyn av bussnätet i centrala Åkersberga
- Lokaliseringsutredning planskild korsning i centrala Åkersberga

Åtgärd 1 – Kollektivtrafikfält på väg 276 i Rosenkälla

Brist/Problem/Funktion

Ett problem som uppmärksammats under ÅVS-processen är att busstrafiken får stora fördröjningar i de bilköer som uppstår på väg 276 mot trafikplats Rosenkälla under morgontrafikens maxtimmar.

Köerna sträcker sig ofta flera hundra meter i riktning mot Åkersberga och beror på huvudströmmens väjning i cirkulationsplatsen samt den tröghet som uppstår med kösvansar från Löttingelundstunneln ända ner mot Rosenkälla trafikplats.

Objektet har extra prioritet mot bakgrund av kapacitetsproblem och ombyggnad på Roslagsbanan.



Värdering samhällsekonomi

Åtgärden bedöms bli mycket kostnadseffektiv eftersom den ger god effekt och ska utföras som en trimningsåtgärd inom befintligt vägområde (steg 3-åtgärd).

Förslag till åtgärd

Ett ca 2 km långt kollektivtrafikfält anläggs i västlig riktning på väg 276 öster om trafikplats Rosenkälla. Åtgärden utförs som en trimningsåtgärd, som inte bör kräva någon vägplaneprocess. Befintlig vägbana är ca 11 m bred. Genom att främst smalna av yttervägrenen, men även körfälten, så kan ett 3,5 m brett kollektivtrafikkörfält erhållas inom befintlig sektion.

Se även åtgärd 3 och 4 för åtgärder på längre sikt.


Måluppfyllelse

I arbetet har kollektivtrafikresenärer bedömts vara en prioriterad grupp på väg 276. Åtgärden kommer att ge busstrafiken förbättrad framkomlighet och medföra ökad attraktivitet.

Åtgärden bedöms ge mycket stort bidrag till måluppfyllelsen för angivna mål.

(Relevanta effektmål : M1, M3, M4, M5 och M14)

Åtgärd 1 – Kollektivtrafikfält på väg 276 i Rosenkälla



Sektionen omfördelas så att tre körfält möjliggörs. Kollektivtrafikfält med 3.5 m bredd längst till höger i sektionen.

Åtgärd 2 – Ny trafikplats Gillinge

Brist/Problem/Funktion

Det saknas rampanslutningar till bron över E18 i Gillinge, vilket innebär att trafik till Gillingeområdet till och från Stockholm tvingas åka via trafikplatsen i Rosenkälla och väg 975.

Vid en större ombyggnad av trafikplats Rosenkälla förviner nuvarande anslutning av väg 975 till väg 276 och behöver i så fall ersättas.

Vid planeringen av det nya handels- och verksamhetsområdet vid Rosenkälla/Gillinge var utbyggnaden av Gillinge trafikplats även en viktig förutsättning för att nå en avlastning av Rosenkälla trafikplats och därmed en mer utjämnad trafikfördelning till området.



Värdering samhällsekonomi

Åtgärden bedöms sammantaget ge visst bidrag till en effektiv transportförsörjning. Utbyggnaden av trafikplatsen främjar utvecklingen av Gillinge/Rosenkälla-området och avlastar en del trafik från trafikplatsen i Rosenkälla. Förslaget ger förbättringar för kollektivtrafiken och kan medföra ökad trafiksäkerhet. Åtgärden är dock inte lönsam om inte andra åtgärder kommer till stånd.

Förslag till åtgärd

Ny trafikplats i Gillinge blir en koppling mellan väg 975 och E18 och utförs med sydriktade ramper mot E18. Trafikplatsen ska även kunna leda trafik mellan väg 975 och väg 276 utanför det handelsområde som planeras sydost om trafikplats Gillinge. Handlingar för vägplan är framtagna men planen är inte fastställd.

Måluppfyllelse

Föreslagen åtgärd ger vissa bidrag till några av projektets utpekade effektmål. Viktigt att beakta att åtgärden inte bedöms kunna komma till genomförande förrän beslut fattas om att en omfattande utbyggnad av handels- och verksamhetsområden i Gillinge/Rosenkälla-området ska ske.

Åtgärden och tillhörande utbyggnad av extern handel bedöms medföra ökad biltrafik i Gillingeområdet om den genomförs. Den står därför i konflikt med miljömålen om ett mer hållbart transportsystem. (Relevanta effektmål: M1, M5, M10)

Åtgärd 2 – Ny trafikplats Gillinge



Inspirationsbild, Sweco 2015

Åtgärd 3 – Ombyggnad av Rosenkälla trafikplats

Brist/Problem/Funktion

Österåkers och Vallentuna kommun planerar att etablera handel och arbetsplatser öster om trafikplats Rosenkälla vid E18. Både E18 och väg 276 är redan idag hårt trafikbelastade, speciellt under rusningstid och inför helger under våren. Trafiksituationen kommer bli ännu mer komplex, då mycket stora trafikströmmar kommer att genereras i närheten av trafikplats Rosenkälla till följd av handelsetableringen. Planerna på handelsområdet är för närvarande (2018) stoppade och en omedelbar ombyggnad av trafikplatsen är därför inte aktuell. På längre sikt finns dock behov av kapacitetshöjande åtgärder oberoende av handelsområdets utbyggnad.

Vid utbyggnad av Norrortsleden, se åtgärd 4, finns behov av ombyggnad av även den västra sidan av trafikplatsen.



Värdering samhällsekonomi

Nytan med investeringen är starkt kopplat till om handelsområdet vid Rosenkälla kommer till stånd eller om kapaciteten på Östra Norrortsleden åtgärdas. Utan dessa objekt är inte en investering i förbättring av trafikplatsen i Rosenkälla lönsam på kort sikt.

Förslag till åtgärd

Föreslagen utbyggnad omfattar ombyggnad av trafikplats Rosenkälla på den östra sidan och en ny trafikplats på väg 276/975 (trafikplats Handel). Syftet med projektet är att ta fram en fungerande trafiklösning för det planerade handelsområdet.

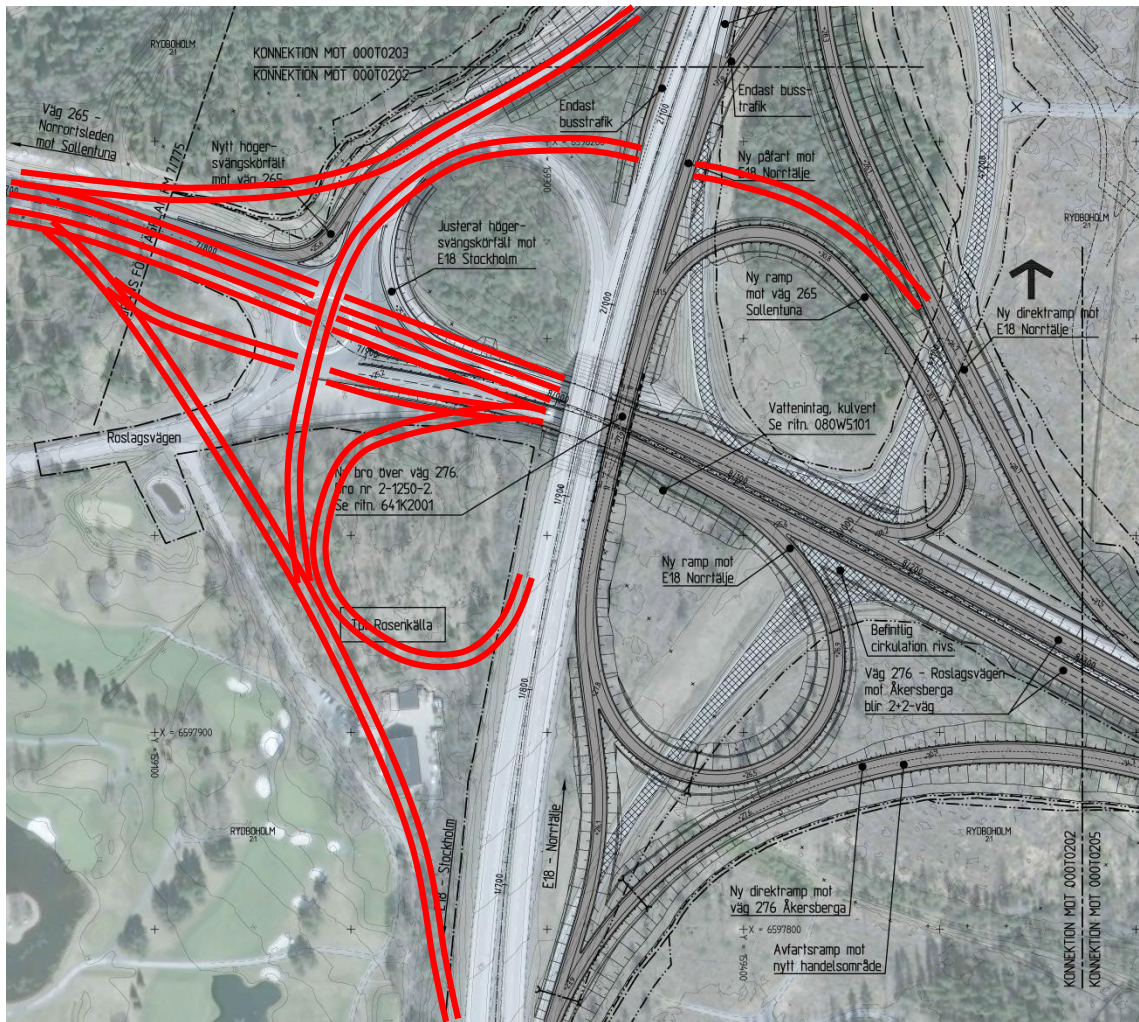
Trafikplats Rosenkälla byggs ut öster om E18 med nya av- och påfartsramper. Ny bro, parallellt med befintlig bro över väg 276, byggs öster om E18. Norr om trafikplats Rosenkälla byggs busshållplatser på ömse sidor om E18. Gång- och cykelvägar som förbinder busshållplatserna med handelsområdet anläggs. Cirkulationsplatsen på den östra sidan rivs.

Vägplanen för trafikplats Rosenkälla är fastställd och upphör 2021.

Måluppfyllelse

En utbyggnad av trafikplats Rosenkälla är mycket starkt kopplad till om en utbyggnad av ett nytt handels- och verksamhetsområde vid Gillinge/Rosenkälla sker. Full effekt av åtgärden förutsätter även en förbättrad framkomlighet på östra delen av väg 265. (Relevanta effektmål: M1, M5, M7, M9, M10, M14 och M15)

Åtgärd 3 – Ombyggnad av Rosenkälla trafikplats



Exempelbild på fullt utbyggd trafikplats

Åtgärd 4 – Väg 265 öster om Täby kyrkby

Brist/Problem/Funktion

Norrortsleden öppnades 2008 och är en del i den Yttre Tvärleden i Stockholm. Delen från Häggvik till Täby kyrkby är fyrfältig medan sträckan öster om Täby kyrkby till Rosenkälla har omväxlande 2+1 körfält. Tunneln vid Löttingelund har endast ett körfält i varje riktning och utgör en speciell kapacitetsbrist i vägsystemet. Det uppstår fördröjningar både under för- och eftermiddagens maxtimtrafik. Omfattande köproblematik uppstår på enfältssträckor, vilket påverkar trafikplats Rosenkälla samt väg 276.



Värdering samhällsekonomi

Åtgärden bedöms sammantaget ge bidrag till en effektiv transportförsörjning. Utbyggnaden av kapaciteten på Yttre Tvärleden främjar regional framkomlighet på viktiga prioriterade vägstråk. Förslaget ger förbättringar för kollektivtrafiken och kan medföra ökad trafiksäkerhet.

Förslag till åtgärd

Inled planeringsprocess (ÅVS) för väg 265 för att studera förutsättningarna för en kapacitetshöjning på sträckan öster om Täby kyrkby. Förslag i den ny aktuella studien till väg- och GC-åtgärder i Rosenkälla och snabba tvärförbindelser med buss bör vara en del i arbetet.

Måluppfyllelse

Åtgärden ger god måluppfyllelse för projektets mål. Förslaget är en viktig del i att nå kapacitetsförbättring av väg 276 på längre sikt och öppnar även upp för snabba kollektivtrafikstråk utmed Yttre Tvärleden. Åtgärden ger förbättrad kapacitet vilket ligger i projektets huvuduppdrag. Åtgärden ska även delvis bedömas tillsammans med åtgärd nr 27.
(Relevanta effektmål: M1, M4, M5, M6, M7, M9, M10, M14 och M15)

Åtgärd 4 – Väg 265 öster om Täby kyrkby



Åtgärd 5 – Funktion 100 km/h

Brist/Problem/Funktion

Väg 276 ingår som en viktig del i "funktionellt prioriterat vägnät" (FPV). Dessa vägnät har en viktig roll både regionalt och nationellt för att uppnå god tillgänglighet och framkomlighet i utpekade vägnät.

I FPV-näten ska tillgängligheten värnas och utvecklas.

I en nyligen utförd utredning har Trafikverket beslutat att hastighetsgränsen på sträckan mellan trafikplats Rosenkälla och Sockenvägen kan justeras till 100 km/h.

Vid ombyggnad ska bullerriktvärden hållas. Vidare ska MKN för luft klaras samt mål för Frisk luft eftersträvas. Behov av skydd av vattenförekomster ska identifieras och skydd säkerställas.



Värdering samhällsekonomi

Åtgärden ger bidrag till flera viktiga funktionsmål men det finns även målkonflikter mot miljömålen. Minskad restid är en aspekt som värderas högt i de samhällsekonomiska modellerna och åtgärden förväntas därför ge bidrag till en effektiv transportförsörjning. Resultat från åtgärd 4 bör inväntas innan genomförande då nyttan med investeringen är starkt kopplat till om kapaciteten på Östra Norrortsleden kan åtgärdas.

Förslag till åtgärd

En justeringen av hastighetsbegränsningen medför att ett antal åtgärder krävs utmed sträckan. Vägen har två körfält i varje riktningen och är mötesseparerad. Vägsektion på sträcka och geometrier är anpassade för 100 km/h men korsningspunkter och situationen för oskyddade trafikanter behöver åtgärdas.

En väg för gång- och cykeltrafik samt långsamtgående/lokala trafikrörelser (åtgärd 6 och 8) föreslås mellan Sjöbergsvägen och trafikplats Rosenkälla, via Stava.

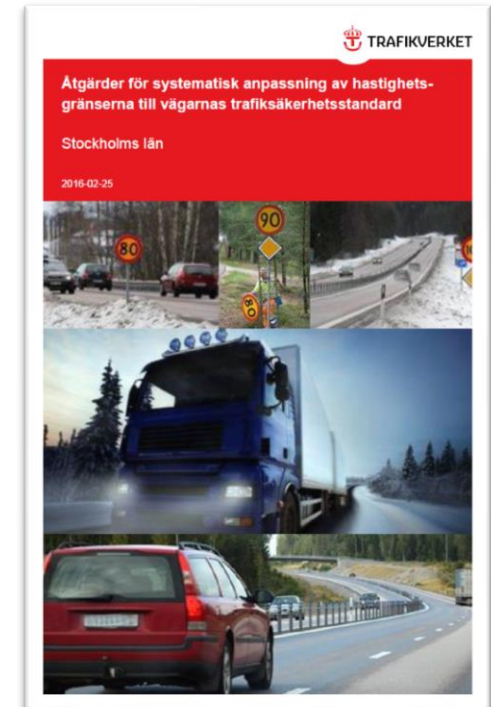
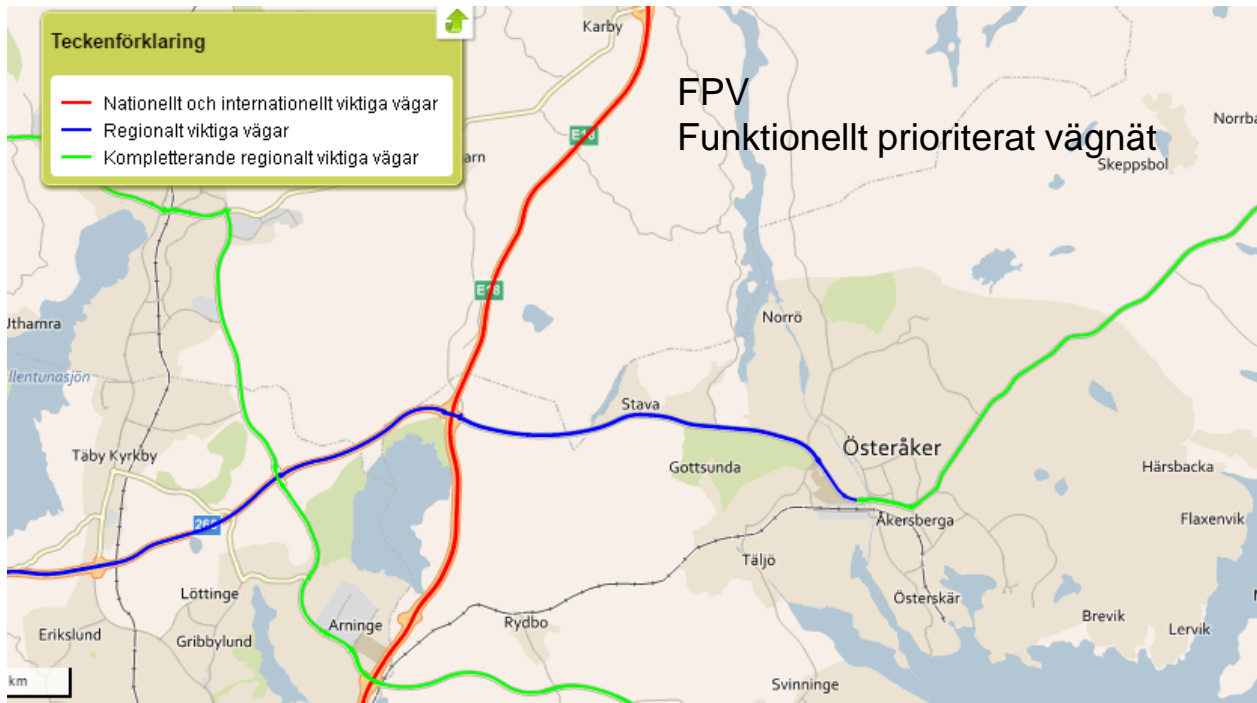
Korsningspunkterna i plan vid Stava och Sjöbergsvägen behöver stängas och ersättas med en planskild korsning i Stava-området (åtgärd 7). Alla övriga mindre anslutningar utmed sträckan ska stängas. Detta kan kräva en uppsamlade lokalväg även på den södra sidan av väg 276.

Ökad hastighet på vägen ökar även barriären för viltet och en faunapassage föreslås i samband med ombyggnaden av vägen.

Måluppfyllelse

Ökad framkomlighet på sträckan mellan Sockenvägen och Rosenkälla har förts fram som ett grundläggande mål för arbetet. Samordning av ett antal olika åtgärder ger goda bidrag till måluppfyllelse.
(Relevanta effektmål : M1, M2, M3, M5, M7, M8, M10, M14 och M15)

Åtgärd 5 – Funktion 100 km/h



Tabell 9 Mittseparerade vägar som föreslås få höjd hastighet

Väg nr	Delen	År 2025 f/d	Längd km	Hastighetsgräns		Tidpunkt för genomförande
				Nu	Efter höjning	
265	tpl Häggvik-tpl Rosenkälla ⁵⁾	20000	15,5	70/90/100	80/100	2019
276	tpl Rosenkälla-Sjöbergsvägen ⁶⁾	33000	5	90	100	2023
	SUMMA		20			

Åtgärd 6 – Cykelstråk till Rosenkälla

Brist/Problem/Funktion

Trafikbelastningen på väg 276 är stor och skulle bli ännu större om handelsområdet öster om trafikplats Rosenkälla blir verklighet. Att kunna få fler att välja cykel istället för bil skulle därför vara önskvärt. Väg 276 är dock högst olämplig för cykeltrafik, med stora trafiksäkerhetsbrister, vilket medför att få ser detta som ett alternativ till bil. Om dessutom plankorsningar slopas och hastigheten höjs till 100 km/h på väg 276, är det inte ens möjligt att cykla där. En eventuell utbyggnad av handelsområde öster om trafikplats Rosenkälla, skulle inte bara innebära ökad trafik på väg 276 utan även innebära en ny stor målpunkt inom cykelavstånd för boende i Åkersberga.



Värdering samhällsekonomi

Åtgärden ger bidrag till flera av funktionsmålen och är en viktig förutsättning för att kunna genomföra åtgärd 5. Målpunkter saknas i Rosenkälla men åtgärden får full effekt vid förlängning av gång- och cykelväg utmed Norrortsleden eller om verksamheter utvecklas i Rosenkälla/Gillinge.

Förslag till åtgärd

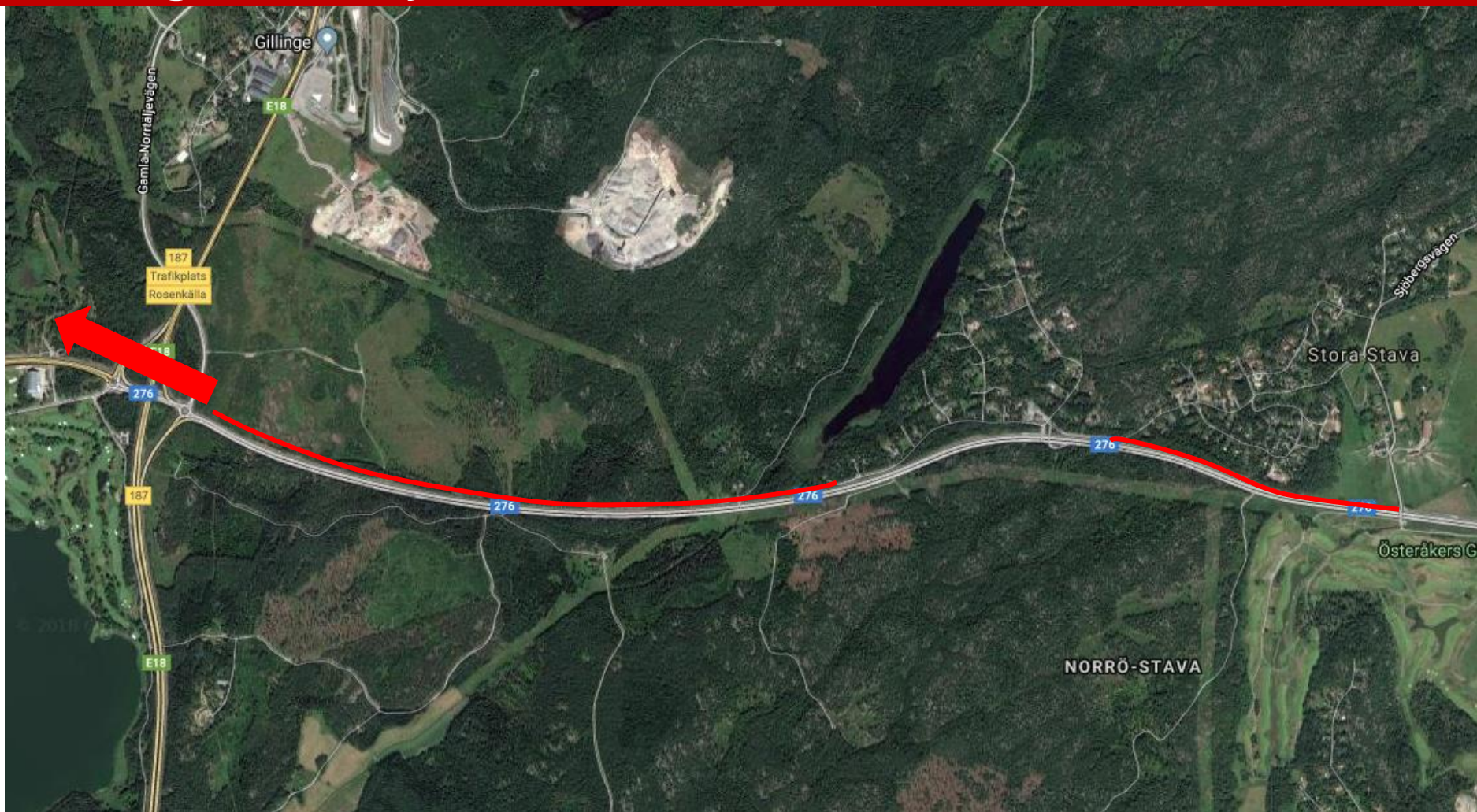
Samordna en väg för gång- och cykeltrafik med en väg för långsamtgående trafik och lokala trafikrörelser (åtgärd 7) mellan Sjöbergsvägen och trafikplats Rosenkälla, via Stava. Vid Rosenkälla ansluts Gång- och cykelväg mot väg 975, under E18. Väster om E18 kan en gammal vägbana rustas upp genom den nedlagda golfbanan och ansluta mot vägporten under väg 265. Fortsättning av cykelstråket bör även utredas i kommande ÅVS för Östra Norrortsleden (åtgärd 4). Vid eventuell etablering av handelsområde får sträckningen genom handelsområdet samordnas med lokalvägar i projektet.

Måluppfyllelse

Åtgärden med separering av oskyddade trafikanter och långsamtgående fordon ger goda bidrag till flera av projektets effektmål. Åtgärden, samordnad med funktionen för långsamtgående fordon, är en viktig förutsättning för att önskad funktion om en referenshastighet 100 km/h på sträckan kan bli möjlig. Åtgärden ska samverka med fortsatt utredning inom åtgärd 4 om hur cykeltrafiken ska ordnas utmed östra delen av Norrortsleden.

(Relevanta effektmål : M1, M2, M3, M4, M7, M9, M11 o M14)

Åtgärd 6 – Cykelstråk till Rosenkälla



Åtgärd 7 – Ny korsningspunkt vid Stava

Brist/Problem/Funktion

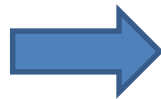
Mellan Sockenvägen och trafikplats Rosenkälla har väg 276 två körfält i vardera riktning. På sträckan finns två korsningar, Sjöbergsvägen och Poppelvägen (Stava), samt ett antal mindre vägsanslutningar.

Plankorsningarna med vänstersvägar och korsande trafikrörelser är en stor trafiksäkerhetsrisk på en högt trafikerad 4-fältsväg. De korsande trafikrörelserna är farliga i sig och när trafikbelastningen dessutom gör det svårt att hitta luckor för vänstersvägar av eller på väg 276, ökar risken för chansartat trafikbeteende.

Plankorsningarna omöjliggör också en höjning av skyltad hastighet på väg 276.

Trafik från en ökad exploatering i Stava och Täljö/Gottsunda-områdena och anspråk från bl a kollektiv- och godstrafik i västlig riktning kan medföra behov av att genomföra åtgärden innan 100 km/h är infört på väg 276. I trafikplatsen föreslås således inledningsvis med enbart ramper västerut. Då kommer även åtgärd nr 8, "Ny lokalväg från Sjöbergsvägen" att behöva genomföras samtidigt för att hantera lokal trafik mellan Stava och Åkersberga.

Vid ombyggnad ska bullerriktvärden hållas. Vidare ska MKN för luft klaras samt mål för Frisk luft eftersträvas. Behov av skydd av vattenförekomster ska identifieras och skydd säkerställas.



Värdering samhällsekonomi

Åtgärden ger ökad tillgänglighet i transportsystemet och är en viktig förutsättning för åtgärd 5. Åtgärden kommer att minska olyckskostnader och bedöms sammantaget ge bidrag till en effektiv transportförsörjning.

Förslag till åtgärd

Funktionskrav finns uttalat på referenshastighet 100 km/h för väg 276 mellan Sockenvägen och trafikplats Rosenkälla. För att möjliggöra detta föreslås alla plankorsningar att slopas. Anslutande vägar samför läggs via parallellvägar till en planskild korsningspunkt med tillhörande ramper i Stava-området. Trafikplatsens lokalisering kräver fördjupning men koppling till befintlig bebyggelse och kommande bostads- och verksamhetsområde (Stava Syd, Tälje/Gottsunda) ska finnas. Trafikplatsen kan utformas med en enklare standard för ramper inledningsvis eftersom det är låga belastningar från lokalvägnätet men bör vara förberedd för en framtida utbyggnad till full standard.

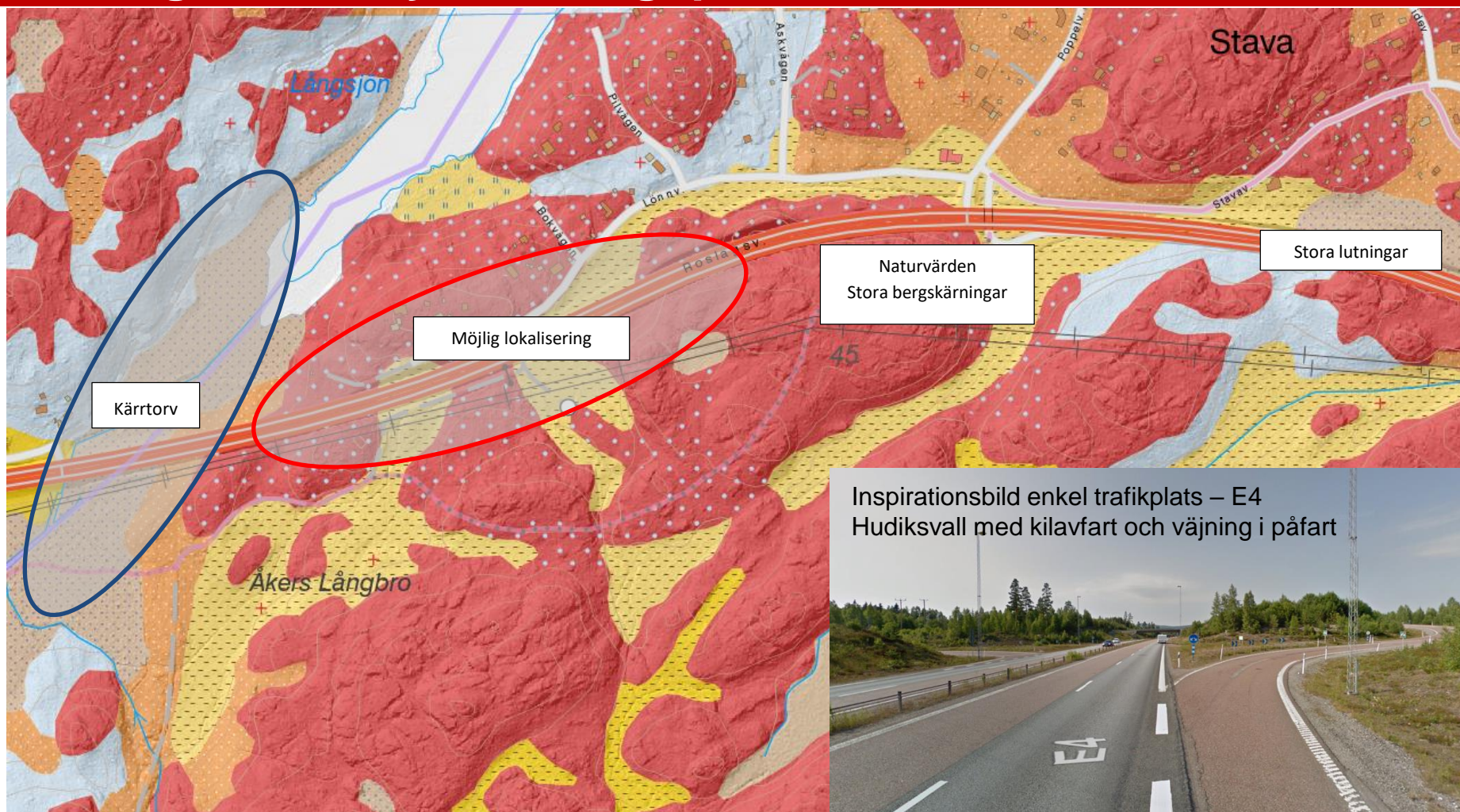
Måluppfyllelse

Planskilda korsningspunkter på sträckan bör ses som en förutsättning för att öka framkomligheten och säkerställa trafiksäkerheten på sträckan. Åtgärden förbättrar tillgänglighet och trafiksäkerhet i Stava-området samtidigt som funktionskravet om en referenshastighet på 100 km/h blir möjligt på väg 276.

Åtgärden ger även måluppfyllelse för anspråket på god tillgänglighet för näringslivets transporter från blivande verksamhetsområden vid Stava syd.

(Relevanta effektmål: M1, M2, M5, M7, M13, M14 och M15)

Åtgärd 7 – Ny korsningspunkt vid Stava



Åtgärd 8 – Ny lokalväg från Sjöbergsvägen

Brist/Problem/Funktion

Mellan Sockenvägen och trafikplats Rosenkälla har väg 276 två körfält i vardera riktning. Plankorsningen vid Sjöbergsvägen innebär vänstersvängar och korsande trafikrörelser på en högt trafikerad 4-fältsväg. De korsande trafikrörelserna är farliga i sig, och när trafikbelastningen dessutom gör det svårt att hitta luckor för vänstersvängar av eller på väg 276, ökar risken för chansartat trafikbeteende. Plankorsningen omöjliggör också en höjning av skyltad hastighet på väg 276.

Vid ombyggnad ska bullerriktvärden hållas. Vidare ska MKN för luft klaras samt mål för frisk luft eftersträvas. Behov av skydd av vattenförekomster ska identifieras och skydd säkerställas.



Värdering samhällsekonomi

Åtgärden ger ökad framkomlighet på väg 276 och är en viktig förutsättning för åtgärd 5. Åtgärden kommer att minska olyckskostnader och bedöms sammantaget ge bidrag till en effektiv transportförsörjning.

Förslag till åtgärd

Stäng plankorsningen vid Sjöbergsvägen och komplettera med en lokalväg parallellt med väg 276 till Stavaområdet. Lokalvägen kan även användas för cykel och långsamtgående fordon (åtgärd 5). Anslutning mot väg 276 bör istället ske via lokalväg till föreslagna trafikplats i Stava-området (se åtgärd 6).

Måluppfyllelse

Korsningspunkter i plan bör byggas bort i syfte att öka framkomligheten och säkerställa trafiksäkerheten på sträckan. Åtgärden förbättrar trafiksäkerheten samtidigt som funktionskravet om en referenshastighet på 100 km/h blir möjligt på väg 276. Åtgärden ger goda bidrag till projektets huvudsakliga syfte. (Relevanta effektmål : M1, M2, M3, M4, M7, M13 och M14)

Åtgärd 9 – Faunapassage

Brist/Problem/Funktion

Trafiken, vägarna och järnvägarna påverkar djur och växter, bland annat genom att landskapet delas upp i mindre delar. Uppdelningen innebär att djuren förlorar livsutrymme. Deras livsmiljöer blir förorenade och störda och det skapas barriärer i landskapet som medför att djur dödas. En högt trafikerad 4-fältsväg som väg 276 utgör en tydlig barriär för djur och kan leda till kollisioner mellan djur och fordon. Barriären som väg 276 utgör är utpekad i den regionala planeringen (RUFs) som ett problem för en av de viktiga gröna kilar som utpekats i Stockholm.



Värdering samhällsekonomi

Åtgärden saknar till stor del monetära effektsamband och är svårbedömd ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det finns dock en tydlig inriktning för åtgärden i den regionala översiktliga planeringen.

Förslag till åtgärd

En faunapassage på sträckan mellan Stava och Rosenkälla skulle göra väg 276 mer tillgängligt för djurpassager, vilket är mycket positivt för djurlivet i området. En lokaliseringsstudie där viltstråk studeras närmare bör genomföras för att hitta lämpligt läge och utformning. Det finns även behov av faunapassage för medelstora däggdjur, främst utter, vid två punkter (se blå cirklar på kommande sida).

Måluppfyllelse

Väg 276 med fyra körfält i bredd och viltstängsel utgör en kraftig barriär för viltet. På sträckan mellan Stava och Rosenkälla passerar en av Stockholms läns gröna kilar. En faunapassage med rätt lokalisering och utformning skulle ge goda möjligheter till större rörlighet för viltet men även bidra till ökade möjligheter för det rörliga friluftslivet. Åtgärden medför att negativa barriäreffekter av väg 276 för djurlivet kan minskas. (Relevant effektmål: M12)

Åtgärd 9 – Faunapassage



Inspirationsbild ekodukt



Åtgärd 10 – Cykelstråk till Arninge

Brist/Problem/Funktion

Trafikbelastningen på väg 276 är stor och det är därför önskvärt och på sikt även nödvändigt att få fler att välja cykel istället för bil.

I Täby/Arninge finns flera stora arbetsplatsområden och snart ett utbyggt resecentrum. Här kommer resenärer förutom Roslagsbanan även ha tillgång till bussar mot Stockholm, Norrtälje, Vaxholm och Danderyds sjukhus. Väg 276 är olämplig för cykeltrafik och heller inte tillräckligt gen väg mot Arninge för att cykel ska ses som alternativ till bil.



Värdering samhällsekonomi

En av de mer angelägna åtgärderna i studien. Åtgärden bedöms ge mycket stora bidrag till uppfyllnad av funktions- och hänsynsmålen, vilket bidrar till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem.

Förslag till åtgärd

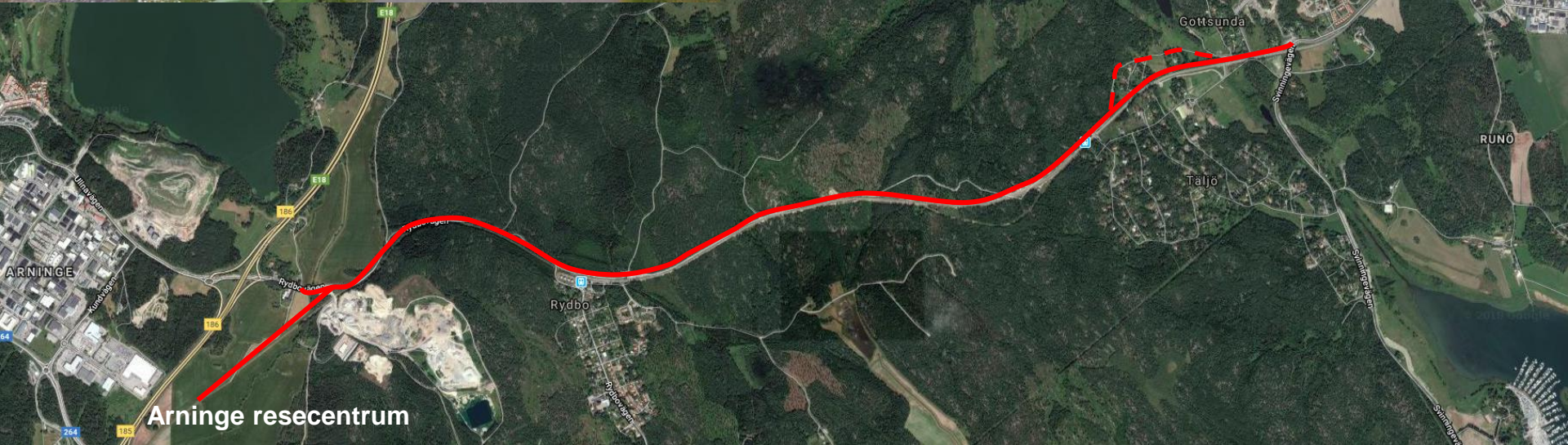
En gång- och cykelväg föreslås mellan Åkersberga och Arninge resecentrum utmed Roslagsbanan. Sträckan är ca 10 km och stråket bör av trygghetsskäl följa Roslagsbanan. Eventuellt kan befintliga enskilda lokalvägar utmed banan rustas och samnyttjas. Vid Arninge bör kopplingar ske både till det kommande resecentrumet och det fortsatta Täby-stråket för cykel mot centrala Stockholm. Hur marken för stråket kan tas i anspråk bör utredas vidare - med stöd av en fastställd vägplan eller detaljplan.

Måluppfyllelse

Det finns önskemål om gång- och cykelstråk utpekade i den regionala planeringen från Åkersberga till Arninge/Täby. Ett stråk utmed Roslagsbanan ger en gen sträckning och skulle bidra i hög grad till målen om ett mer hållbart transportsystem. Ökad framkomlighet på väg 276 är projektets huvuduppdrag och framkomligheten kan förbättras genom att ändra utbud eller efterfrågan. Åtgärden bidrar till ett ändrat resebeteende, vilket kan skapa en viss minskning av efterfrågan på biltrafik utmed väg 276.
(Relevant effektmål: M3 och M4)

Åtgärd 10 – Cykelstråk till Arninge

Inspirationsbild GC-väg utmed Roslagsbanan genom Täby



Åtgärd 11 – Provisorisk cirkulationsplats vid Sockenvägen

Brist/Problem/Funktion

Befintlig korsning är hårt belastad och en anslutning mot det nya handelsområdet på Pilstugetomten saknas. I korsningen vid Sockenvägen är det tidvis långa väntetider för den anslutande trafiken vilket leder till olyckor. Under eftermiddagens maxtimme uppstår köbildning även på väg 276 i östgående riktning in mot Åkersberga. Det projekt som pågått inom Trafikverket för att åtgärda bristerna i korsningen har avbrutits.

Vid produktion av tillfällig cirkulationsplats är det viktigt att hantera konsekvenser av att Roslagsbanan är stängd mellan juni 2018 till december 2018.

Vid ombyggnad ska bullerriktvärden hållas. Vidare ska MKN för luft klaras samt mål för Frisk luft eftersträvas. Behov av skydd av vattenförekomster ska identifieras och skydd säkerställas.



Värdering samhällsekonomi

Åtgärden bedöms bli mycket kostnadseffektiv eftersom den ger god effekt på restiden och kan utföras som en trimningsåtgärd inom befintligt vägområde (steg 3-åtgärd).

Förslag till åtgärd

I avvaktan på att en mer permanent korsningslösning kan komma tillstånd föreslås en provisorisk cirkulationsplats byggas med anslutning mot handelsområdet. Cirkulationsplatsen föreslås utformas något oval för att främja relationer i huvudriktningen, dvs samma utformningsprincip som den nyligen utförda cirkulationsplatsen vid Rallarvägen har. Cirkulationsplatsen bör kunna utföras inom befintligt vägområde. Anslutningen från handelsområdet har stöd i detaljplan.

Måluppfyllelse

Det uppstår framkomlighetsstörningar i dagsläget vid Sockenvägen och befintlig och planerad externhandel kommer att förvärra dessa problem. En ny cirkulationsplats inom befintligt vägområde kommer tillfälligt att förbättra framkomligheten i huvudriktningen samtidigt som tillkommande handelsområdet kan trafikförsörjas. Ökad framkomlighet på väg 276 är projektets huvuduppdrag och Sockenvägen är en av punkterna utmed sträckan med klara begränsningar i framkomligheten. En cirkulationsplats kommer att förbättra framkomligheten på kort sikt.
(Relevanta effektmål: M1, M2, M3, M5 och M17)

Åtgärd 11 – Provisorisk cirkulationsplats vid Sockenvägen



Åtgärd 12 – Ny korsning vid Sockenvägen

Brist/Problem/Funktion

Sedan 2007 har arbete pågått med arbets- eller vägplaner för väg 276 Rosenkälla-Åkersberga etapp 1. I korsningarna vid Stava, Sjöbergsvägen och Sockenvägen är det tidvis långa väntetider för den anslutande trafiken vilket leder till olyckor. Vid Sjöbergsvägen måste bussresenärerna passera över körbanorna för att nå motstående hållplats. Vägen saknar lokalväg för den långsamtgående trafiken och gång- och cykeltrafiken. På norra sidan om vägen mellan Stava och Säby Gård finns bullerstörd villabebyggelse. Ett nytt område för externhandel har etablerats i Pilstugeområdet och nya behov av anslutningar till väg 276 har uppstått. Handelsområdet kommer även leda till mycket stora belastningar på anslutningspunkterna mot väg 276, vilket kommer att leda till kapacitetsstörningar. Vid ombyggnad ska bullerriktvärden hållas. Vidare ska MKN för luft klaras samt mål för Frisk luft eftersträvas. Behov av skydd av vattenförekomster ska identifieras och skydd säkerställas.



Värdering samhällsekonomi

Åtgärden ger bidrag till flera viktiga funktionsmål men det finns även målkonflikter mot miljömålen. Minskad restid är en aspekt som värderas högt i de samhällsekonomiska modellerna och åtgärden förväntas därför ge bidrag till en effektiv transportförsörjning.

Förslag till åtgärd

En trafikplats föreslås på väg 276 vid Sockenvägen för att klara kapaciteten i korsningspunkten på sikt. Utformningen bör utgå från en utrymmeseffektiv och stadmiljöanpassad idé, exempelvis underliggande cirkulation. Vissa relationer i cirkulationen kan behöva förstärkas för att klara både handels- och pendlingstrafik på eftermiddagarna. Sockenvägen bör mot bakgrund av topografin gå under väg 276. Nuvarande väg 276 skjuts något norrut och profilen lyfts något för att underlätta kopplingen med Sockenvägen. Busshållplatser utförs på ramperna i båda riktningarna med anslutande GC-banor. Lokalväg med tillhörande cykelbana utförs från Sockenvägen till Sjöbergsvägen. Åtgärden ingår som en paketslösning med åtgärd 13-16.

Måluppfyllelse

Det uppstår framkomlighetsstörningar i dagsläget vid Sockenvägen. Planerad externhandel och ökande framtida fordonsmängder kommer att förvärra dessa problem. En ny planskildhet kommer att förbättra framkomligheten i huvudriktningen samtidigt som tillkommande handelsområdet kan trafikförsörjas. Ökad framkomlighet på väg 276 är projektets huvuduppdrag och Sockenvägen är en av punkterna utmed sträckan med klara begränsningar i framkomligheten. En planskildhet kommer att kunna hantera framtida fordonsströmmar och fördela dessa i olika stråk in mot Åkersberga. Vidare skapas ett strategiskt hållplatsläge intill handelsplatsen med möjlighet för oskyddade trafikanter att säkert passera väg 276. (Relevanta effektmål: M1, M2, M5 och M17)

Åtgärd 12 – Ny korsning vid Sockenvägen



Åtgärd 13 – Långhundravägen

Brist/Problem/Funktion

Väg 276 genom Åkersberga är hårt belastad av trafik och upplevs som en stor barriär genom tätorten. Trafiken till södra delen av Åkersberga (Österskär) leds i dagsläget in mot tätorten och viker av över Roslagsbanan vid Båthamnsvägen. Denna plankorsning ska stängas och beslut finns att ersätta denna med en ny port under Roslagsbanan vid Rallarvägen. De stora trafikströmmarna som genereras vid handelsområdet behöver delas upp för att kapaciteten ska kunna klaras i korsningspunkterna. Vid ombyggnad ska bullerriktvärden hållas. Vidare ska MKN för luft klaras samt mål för Frisk luft eftersträvas. Behov av skydd av vattenförekomster ska identifieras och skydd säkerställas.



Värdering samhällsekonomi

En tydlig rollfördelning mellan lokal och regional trafik ökar tillgängligheten till respektive nät. Åtgärden bedöms sammantaget ge bidrag till en effektiv transportförsörjning.

Förslag till åtgärd

En ny väg föreslås mellan trafikplatsen vid Sockenvägen på väg 276 (åtgärd 12) och Näsvägens anslutning mot Svinningevägen. Vägen går förbi handelsområdet och utförs med cirkulationsplats på Svinningevägen. Den nya sträckningen blir en kommunal huvudgata och ger möjlighet för handelstrafik från Österskär och Svinningeområdet att välja annan väg än väg 276.

Det är viktigt att in- och utfarter mot handelsområdet utformas så pendlingsrörelserna i huvudriktningen på eftermiddagarna blir prioriterade.

En ny vägkoppling redan vid Pilstugeområdet ner mot Österskär skulle innebära stora avlastningar av pendeltrafik på väg 276 i centrala Åkersberga. Åtgärden ska ses som ett paket med åtgärd 12, 14, 15 och 16.

Måluppfyllelse

Väg 276 genom Åkersberga är hårt belastad av trafik och upplevs som en stor barriär. Åtgärden kommer att utgöra en avlastande länk, när trafiken mot Österskär inte längre belastar väg 276 i de centrala delarna. Åtgärden ger måluppfyllelse för flera effektmål som avser förstärkningar av de lokala vägnätens funktion. Åtgärden är en del i ambitionen att skapa starkare lokala vägstrukturer för att få en tydligare fördelning mellan lokal och regional trafik. Åtgärden kan bidra till en betydande avlastning av väg 276, vilket kan öppna för önskade förbättringar av sträckans stadsmässighet. Åtgärden fördelar trafiken, vilket delvis åtgärdar trafik- och luftproblem där de är som störst vid tunnelmynningarna i centrala Åkersberga.

(Relevanta effektmål: M3, M11, M18, M20, M21 och M22)

Åtgärd 13 – Långhundravägen



Åtgärd 14 – Fri höjd på vägport vid Näsvägen

Brist/Problem/Funktion

I ÅVS-arbetet har brist- och problemanalysen uppmärksammat att den lokala vägstrukturen har brister. Väg 276 nyttjas idag mycket för lokala resor på grund av avsaknaden av ett parallellt lokalt vägsystem. Nya lokala stråk skulle kunna ge önskade avlastningar av väg 276. Om Näsvägen ska nyttjas som ett lokalt stråk med full effekt finns en begränsning vid porten under Roslagsbanan. Porten har begränsad fri höjd 4,50 m och skulle behöva justeras till dimensionerande höjd 4,70 m.



Värdering samhällsekonomi

En tydlig rollfördelning mellan lokal och regional trafik ökar tillgängligheten till respektive nät. Åtgärden ger stor effekt till en mycket begränsad investering och bedöms sammantaget ge stort bidrag till en effektiv transportförsörjning.

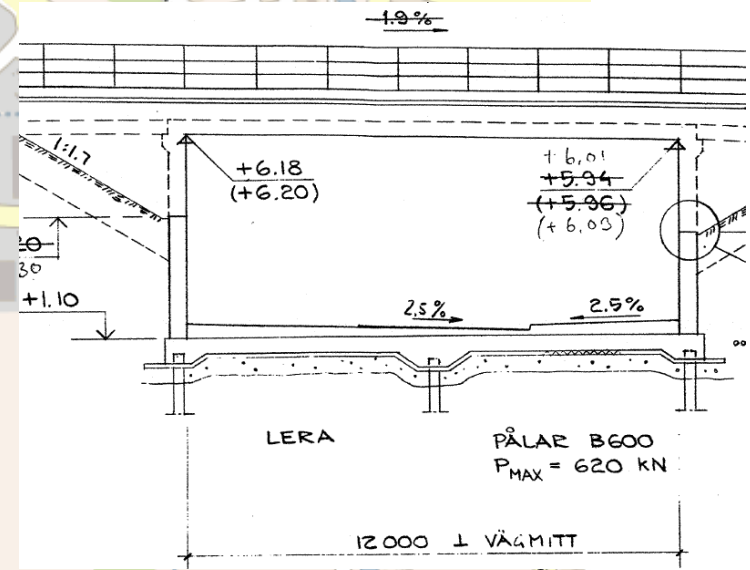
Förslag till åtgärd

Porten består av två broar byggda vid olika tillfällen. Den södra bron har full fri höjd medan den norra och äldre bron är begränsad i höjd. Studier av relationshandlingar visar att det är möjligt att med enkla medel anpassa överbyggnaden för den norra bron så att fri höjd kan uppnås. Tågtrafiken kommer inte att störas av åtgärden. I samband med åtgärden justeras sektionen så att gång- och cykelbanan breddas från 3 m till 4 m.

Måluppfyllelse

Väg 276 genom Åkersberga är hårt belastad av trafik och upplevs som en stor barriär. Åtgärden kommer att utgöra en del av en avlastande länk, när trafiken mot Österskär inte längre belastar väg 276 i de centrala delarna. Åtgärden ger måluppfyllelse för flera effektmål som avser förstärkningar av de lokala vägnätens funktion. Åtgärden medför starkare lokala vägstrukturer som kan ge en tydligare fördelning mellan lokal och regional trafik. Åtgärden kan bidra till en betydande avlastning av väg 276, vilket kan öppna för önskade förbättringar av sträckans stadsmässighet.
(Relevanta effektmål: M3, M11, M18, M20, M21 och M22)

Åtgärd 14 – Fri höjd på vägport vid Näsvägen



Åtgärd 15 – Södra Boulevarden

Brist/Problem/Funktion

Trafik till och från södra Åkersberga belastar idag väg 276 till centrala Åkersberga. Detta skapar intrångsproblem av olika slag och en fördelning av trafiken ut på lokalnätet skulle innebära positiva effekter. Sågvägen har en mycket komplex funktion med många in- och utfarter med transporter som skapar konflikter med annan trafik. Omfattande planer på exploatering i södra Åkersberga (Kanalstaden m fl) skapar behov av nya lokalvägar.

Vid ombyggnad ska bullerriktvärden hållas. Vidare ska MKN för luft klaras samt mål för Frisk luft eftersträvas. Behov av skydd av vattenförekomster ska identifieras och skydd säkerställas.



Värdering samhällsekonomi

En tydlig rollfördelning mellan lokal och regional trafik ökar tillgängligheten till respektive nät. Åtgärden får en viktig roll i det lokala vägnätet och bedöms sammantaget ge stort bidrag till en effektiv transportförsörjning.

Förslag till åtgärd

En ny vägsträckning föreslås mot Österskär med framtida kopplingar mot nya Kanalstaden. Ett nytt kommunalt stråk via Långhundravägen och Näsvägen skapar tillsammans med Södra Boulevarden ett bra alternativ för trafiken till och från Österskär och ger önskade avlastningar av trafiken på väg 276. Stråket blir också en viktig del av trafikförsörjningen till de nya områden som planeras i södra Åkersberga.

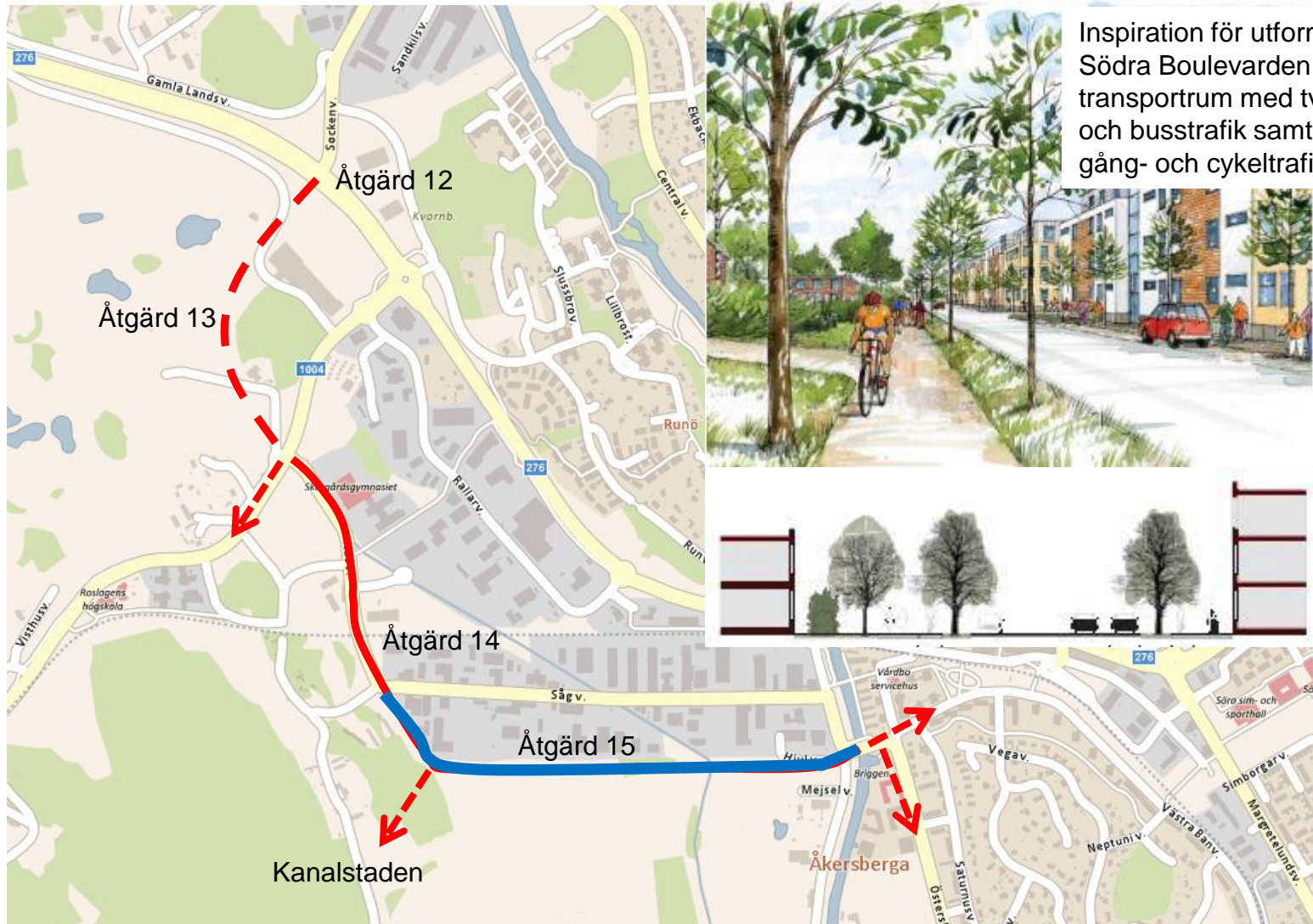
Måluppfyllelse

Åtgärden är en del i en avlastande länk, när trafiken mot Österskär inte längre belastar väg 276 i de centrala delarna. Åtgärden fördelar trafiken, vilket delvis åtgärdar trafik- och luftproblem där de är som störst vid tunnelmyningarna i centrala Åkersberga.

Åtgärden ingår i kommunens trafikplan och sträckningen ger stöd åt kommande exploateringar inom exempelvis Kanalstaden. Åtgärden ger måluppfyllelse för flera effektmål som avser förstärkningar av de lokala vägnätens funktion.

(Relevanta effektmål M3, M11, M18, M20, M21 och M22)

Åtgärd 15 – Södra Boulevarden



Inspiration för utformning av Södra Boulevarden – integrerat transportrum med två körfält och busstrafik samt separerad gång- och cykeltrafik.

Åtgärd 16 – Förlängning av Stationsvägen

Brist/Problem/Funktion

Stor andel av de korta bilresorna mellan lokala mål belastar i dagsläget väg 276 genom centrala Åkersberga. Det saknas parallella lokalvägar utmed Roslagsbanan och väg 276. Ett stödjande lokalt vägnät kan ge en bättre fördelning mellan lokal och regional trafik på väg 276.

Vid ombyggnad ska bullerriktvärden hållas. Vidare ska MKN för luft klaras samt mål för Frisk luft eftersträvas. Behov av skydd av vattenförekomster ska identifieras och skydd säkerställas.



Värdering samhällsekonomi

En tydlig rollfördelning mellan lokal och regional trafik ökar tillgängligheten till respektive nät. Åtgärden får en viktig roll i det lokala vägnätet och bedöms sammantaget ge stort bidrag till en effektiv transportförsörjning.

Förslag till åtgärd

Stationsvägens anslutning mot väg 276 föreslås att stängas och vägen förlängs istället via koppling mot ny väg under Roslagsbanan vid Rallarvägen och eventuellt vidare till Näsvägen. Kopplingen ger en ny dynamik för verksamhetsområdena utmed väg 276, där en tvärförbindelse mot centrum blir möjlig utan att väg 276 belastas. Även relationen från Svinningeområdet mot centrala Åkersberga skulle ges en ny koppling.

Måluppfyllelse

Väg 276 genom Åkersberga är hårt belastad av trafik och upplevs som en stor barriär. Åtgärden kommer att utgöra en parallell avlastande länk för väg 276 i de centrala delarna. Åtgärden ger måluppfyllelse för flera effektmål som avser förstärkningar av de lokala vägnätens funktion. Åtgärden är en del i ambitionen att skapa starkare lokala vägstrukturer för att få en tydligare fördelning mellan lokal och regional trafik. Åtgärden kan bidra till en betydande avlastning av väg 276, vilket kan öppna för önskade förbättringar av sträckans stadsmässighet. Åtgärderna fördelar trafiken, vilket delvis åtgärdar trafik- och luftproblem där de är som störst vid tunnelmyningarna i centrala Åkersberga.
(Relevanta effektmål: M1, M2, M3, M11, M16, M18, M20, M21 och M22)

Åtgärd 16 – Förlängning av Stationsvägen



Åtgärd 17 – Cirkulationsplats vid Bergavägen

Brist/Problem/Funktion

Nuvarande korsning är signalreglerad och utformad som trevägskorsning, vilket medför vänstersväng på väg 276 in mot Bergavägen. Koppling mot centrum saknas i korsningen. Nuvarande koppling mot centrum i Kanalrondellen har brister i utformningen eftersom anslutande väg till rondellen svänger väldigt tvärt vid av- och påfart.

Vid ombyggnad ska bullerriktvärden hållas. Vidare ska MKN för luft klaras samt mål för Frisk luft eftersträvas. Behov av skydd av vattenförekomster ska identifieras och skydd säkerställas.



Värdering samhällsekonomi

Åtgärden minskar antalet allvarliga olyckor men ger fördröjningar av framkomligheten i huvudriktningen, vilket totalt sett påverkar det samhällsekonomiska utfallet negativt.

Förslag till åtgärd

Befintlig signalreglerad korsning föreslås byggas om till cirkulationsplats. I enlighet med detaljplaneförslag från Österåkers kommun öppnas även ett nytt ben mot Stationsvägen. Samtidigt stängs benet mot Stationsvägen vid Kanalrondellen. En cirkulationsplats i korsningen innebär att signalregleringen rivs, vilket skapar större homogenitet i systemet eftersom den genomgående korsningsstandard i omgivande korsningar är av typen cirkulationsplats. Cirkulationsplatsen skapar även en bra tillgänglighet mot centrum. I samband med planering av Bergavägens cirkulationsplats ska även frågan om den framtida utformningen av Kanalrondellen beaktas, då den ändrade trafikföringen inte lika starkt kan motivera en cirkulationsplats i framtiden.

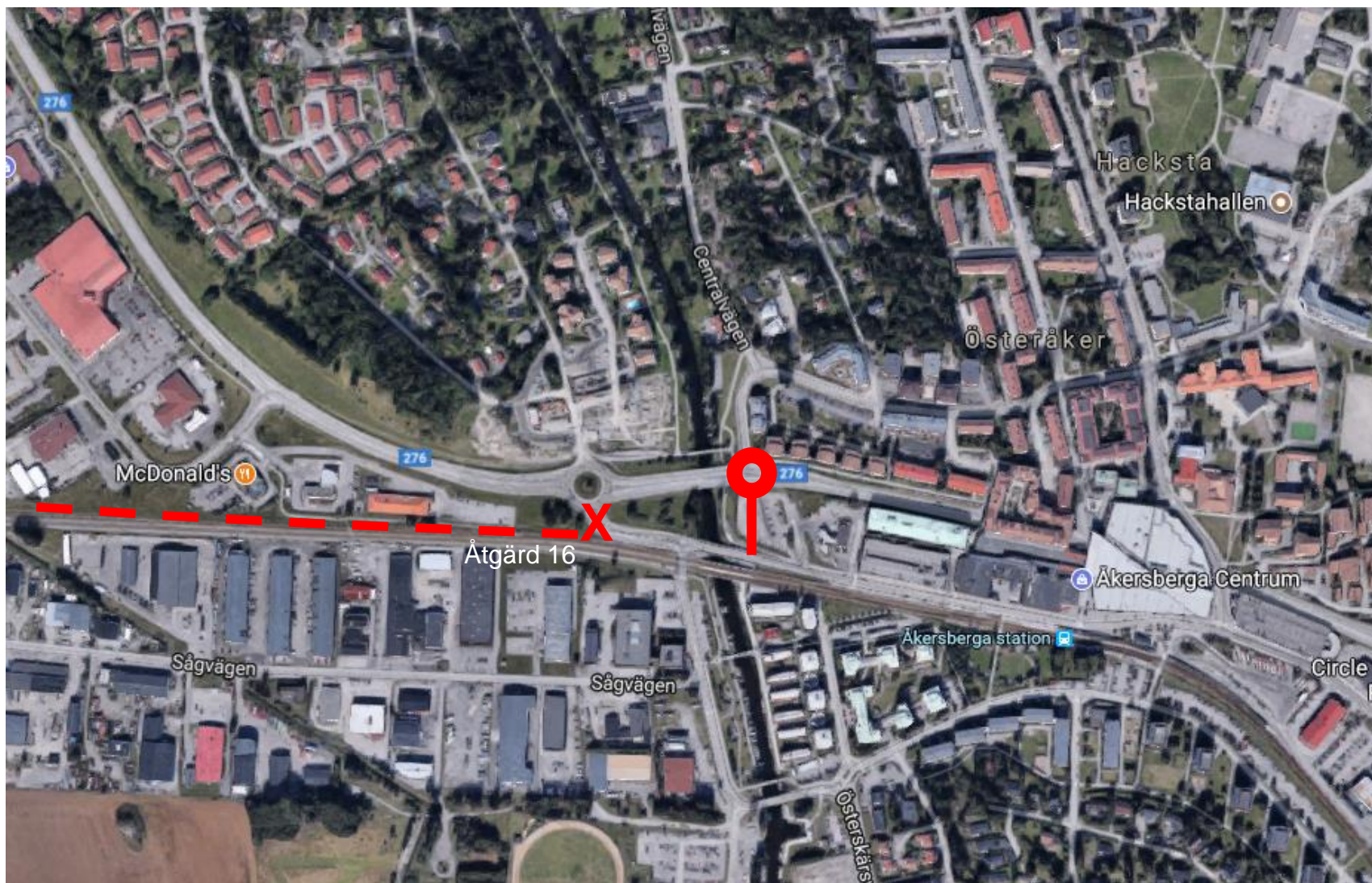
Måluppfyllelse

Väg 276 genom Åkersberga har med två undantag cirkulationsplatser som korsningsstandard. Nuvarande korsning med Bergavägen är dock signalreglerad. Åtgärden medför en mer homogen korsningsstandard på sträckan och en tydligare koppling till centrum. En cirkulationsplats ger något sämre framkomlighet för trafiken i huvudriktningen till förmån för anslutande trafik men kan väl utformad öka stadskvaliteterna.

För den aktuella sträckan anses ökade stadskvaliteter väga tyngre vid en måljämförelse.

(Relevant effektmål: M17)

Åtgärd 17 – Cirkulationsplats vid Bergavägen



Åtgärd 18 – Korsningslösning vid Söralidsvägen

Brist/Problem/Funktion

Det är sedan tidigare identifierat att väg 276 har kapacitetsproblem under dygnets maxtimmar på sträckan från Margaretelundsvägen fram till och med korsningen med Söralidsvägen.

I korsningen vid Söralidsvägen ska en stor del av trafiken svänga av eller på väg 276, vilket kan skapa kösituationer. Korsningen är i dagsläget signalreglerad.

Bullerstörda fastigheter finns registrerade i området. Vattendraget intill korsningen är klassad som Ytvattenförekomst som måste skyddas och där MKN för vatten gäller.



Värdering samhällsekonomi

Värdering av samhällsekonomi kan göras när fördjupad utredning klarlagt typ av utformning.

Förslag till åtgärd

Utformning av befintlig korsning vid Söralidsvägen föreslås ses över i en fördjupad utredning för att kunna hantera framtida trafikbelastning.

En möjlig lösning är cirkulationsplats, vilket skapar större homogenitet i systemet eftersom korsningsstandarderna i omgivande korsningar är av typen cirkulationsplats. Med den utformningen kan genomgående trafik på väg 276 i sydlig riktning kan separeras (by pass) för att undvika konflikt med trafik från Söralidsvägen.

Åtgärder kan utföras tillsammans med åtgärd nr 19.

Måluppfyllelse

Värdering av måluppfyllelse kan göras när fördjupad utredning klarlagt typ av utformning.
(Relevant effektmål: M17)

Åtgärd 18 – Korsningslösning vid Söralidsvägen



Åtgärd 19 – Kapacitet Söralidsvägen

Brist/Problem/Funktion

Befintlig utformning med två körfält begränsar kapaciteten på väg 276 på sträckan mellan Margaretelundsvägen och Söralidsvägen. Köbildning uppstår under dygnets maxtimmar.

Bullerstörda fastigheter finns registrerade i bullerdatan (bdb). Vid ombyggnad ska bullerriktvärden hållas. Vidare ska MKN för luft klaras samt mål för Frisk luft eftersträvas.



Värdering samhällsekonomi

Åtgärden kommer att minska restiden i stråket, vilket ger goda samhällsekonomiska effekter.

Förslag till åtgärd

Vägsektionen breddas på sträckan mellan Margaretelundsvägen och Söralidsvägen från två till fyra körfält. Trafikverket och Österåkers kommun har kommit överens i avtal om att förlänga den fyrfältiga sektionen på sträckan. Planering för byggstart pågår.

Måluppfyllelse

Väg 276 genom Åkersberga har genomgått en ombyggnad från två till fyra körfält på sträckan Sockenvägen - Margaretelundsvägen. Österåkers kommun och Trafikverket har i avtal kommit överens om att förlänga den fyrfältiga sektionen fram till Söralidsvägen. Åtgärden löser en av de punkter där framkomlighetsstörningar identifierats och bidrar till ökad framkomlighet på sträckan för fordonstrafik, vilket ger måluppfyllelse för projektets huvuduppdrag. (Relevanta effektmål: M1 och M17)

Åtgärd 19 – Kapacitet Söralidsvägen



Åtgärd 20 – Ökad stadsmässighet genom centrum

Brist/Problem/Funktion

Väg 276 genom Åkersberga upplevs som en barriär med höga trafiksiffror och fyra körfält i bredd. Utformningen ger tydligt intryck av ett transportrum, där oskyddade trafikanter är helt separerade. Denna utformning bjuder inte in till vistelse i närheten av vägområdet, vilket skapar tomma och tråkiga ytor utmed vägen. Belysning och annan vägutrustning är storskalig.



Värdering samhällsekonomi

Åtgärden saknar till stor del effektsamband och har inte effektbedömts ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det finns dock en god måluppfyllelse för flera av hänsynsmålen vilket kan motivera åtgärden.

Förslag till åtgärd

Sträckan mellan Sockenvägen och Söralidsvägen kommer i framtiden ha en likartad utformningsstandard med fyra körfält och cirkulationsplatser i korsningarna. Sträckan har genomgått en omvandling de senaste åren där vägen byggts om utan att gestaltningsåtgärder har varit prioriterade. Förslag i ÅVS kan leda till överflyttning av trafiken från sträckan, vilket skulle kunna medföra en del nya möjligheter i gestaltningen. Utifrån nya förutsättningar föreslås en ny gestaltningsplan tas fram, där inriktning mot ett mer integrerat trafikrum ska finnas med. Österåkers kommun ansvarar för processen med gestaltningsprogram men Trafikverket har en viktig granskande och stöttande roll i egenskap av väghållare.

Måluppfyllelse

Väg 276 genom Åkersberga har genomgått en stor ombyggnad utan att gestaltningsaspekter har beaktats. En viktig funktion som har definierats i ÅVS-arbetet är en ökad stadsmässighet på väg 276 genom Åkersberga. En gestaltningsplan är ett steg på vägen mot måluppfyllelse för en viktig funktion på en av delsträckorna inom projektet.
(Relevant effektmål: M17 och M23)

Åtgärd 20 – Ökad stadsmässighet genom centrum



Befintlig miljö – storskaligt transportrum



Gestaltningsprogrammet syftar till att ge stråket genom centrala Åkersberga en övergripande gestaltningsidé som samspelar med omgivningens karaktär och vägens funktion.

Åtgärd 21 – Barriärbrytande åtgärd i centrala Åkersberga

Brist/Problem/Funktion

Roslagsbanan innebär en kraftig barriär mellan södra och centrala Åkersberga. Barriären för med sig flera negativa konsekvenser – onödiga omvägar för lokaltrafik, svårighet att skapa gena och tillgängliga stråk för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik mm.

Åtgärden är utpekad som en möjlig koppling för lokal busstrafik söderut.

Trafikförvaltningen har konstaterat att man inte kan acceptera att Luffarbacken eller Neptunivägen öppnas för allmän biltrafik i plan med hänvisning till en försämrad trafiksäkerhet och störningar i trafiken på Roslagsbanan.



Värdering samhällsekonomi

Åtgärden ger stora bidrag till måluppfyllelse för funktionsmålen. Utformningen av åtgärden kräver dock fördjupad utredning och resultatet av detta styr även åtgärdens samhällsekonomiska utfall.

Förslag till åtgärd

Inom ÅVS-arbetet har det diskuterats att skapa en planskild korsning med Roslagsbanan i höjd med Luffarbacken/Neptunivägen. Kopplingen skulle skapa ett gent och tillgängligt stråk mellan södra Åkersberga mot centrum. Åtgärden finns även utpekad i Trafikplanen som Österåkers kommun tagit fram. Befintlig bebyggelse och övriga funktioner utgör stora hinder för att skapa en planskild korsningspunkt.

Behovet av åtgärden bedöms stort men svårigheterna att tekniskt och platsmässigt utforma lösningen kräver en fördjupande utredning.

I järnvägsplan för Åkersberga station föreslås förbättringar av tillgängligheten genom ny gångbro med trappor och hissar över spåren.

Måluppfyllelse

Roslagsbanan utgör en stor barriär för olika slags transporter i centrala Åkersberga. En koppling för olika trafikantgrupper centralt i Åkersberga skulle vara mycket positivt för att minska onödiga belastningar av lokaltrafik på exempelvis väg 276. Åtgärden ger måluppfyllnad för flera av projektets mål avseende ett starkare lokalt vägnät. (Relevanta effektmål: M18, M19, M20, M21 och M22)

Åtgärd 21 – Barriärbrytande åtgärd i centrala Åkersberga



Åtgärd 22 – Gång- och cykelstråk Söralidsvägen

Brist/Problem/Funktion

Det finns inte något gott cykelstråk mellan Sjökarbyvägen och Söralidsvägen.

Nuvarande gång- och cykelstråk från Isättravägen utmed väg 276 övergår i en otydlig sträcka via villagator fram mot Söralidsvägen.

Väg 276 ger på samma sträcka ett diffust intryck och en känsla där transportrummet dominerar. Stadsmässigheten i gestaltningen är låg.



Värdering samhällsekonomi

Åtgärden blir en viktig länk i gång- och cykelstråken i centrala Åkersberga. Bedömningen är att åtgärden kommer ge ett gott samhällsekonomiskt utfall.

Förslag till åtgärd

Ett nytt gång- och cykelstråk föreslås mellan Söralidsvägen och Sjökarbyvägen. Stråket bör utföras intill väg 276 för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister men en integration av oskyddade trafikanter kan även ge mer liv och rörelse till sträckan och öka respekten för gällande hastighetsbegränsningar. Även andra åtgärder för att öka stadsmässigheten på sträckan bör utredas, exempelvis belysning, gestaltning av bullerskyddsåtgärder, planteringar mm. Åtgärden kan utföras inom befintligt vägområde utmed väg 276.

Måluppfyllelse

Det saknas en viktig länk i gång- och cykelsystemet mellan Sjökarbyvägen och Söralidsvägen. Åtgärden ger måluppfyllnad för flera av projektets mål. Gång- och cykelstråket i norra Åkersberga tätort blir genare, tydligare och mer orienterbart. Åtgärden kan med rätt utförd gestaltning ge goda bidrag till ökad stadsmässighet på sträckan samt öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Åtgärden ger goda bidrag till måluppfyllelse för projektets fyra allmänna effektmål.

(Relevanta effektmål: M1, M2, M3, M4, M19, M23 och M26)

Åtgärd 22 – Gång- och cykelstråk Söralidsvägen



Åtgärd 23 – Singö handel

Brist/Problem/Funktion

Befintlig förskjuten 4-vägs korsning mellan väg 276 och Isättravägen/Kvisslingbyvägen har trafiksäkerhetsbrister av olika slag. Tidvis kan det även uppstå kösituationer på Isättravägen för fordon som ska köra ut på väg 274.

Hållplatserna vid korsningen ligger tätt och något ostrukturerat och det finns behov för oskyddade trafikanter att kunna passera väg 276 för att nå hållplatser.



Värdering samhällsekonomi

Åtgärden minskar antalet allvarliga fordonsolyckor i en olycksbelastad korsning samt ökar trafiksäkerheten för oskyddade kollektivtrafikresenärer, vilket totalt sett påverkar det samhällsekonomiska utfallet positivt.

Förslag till åtgärd

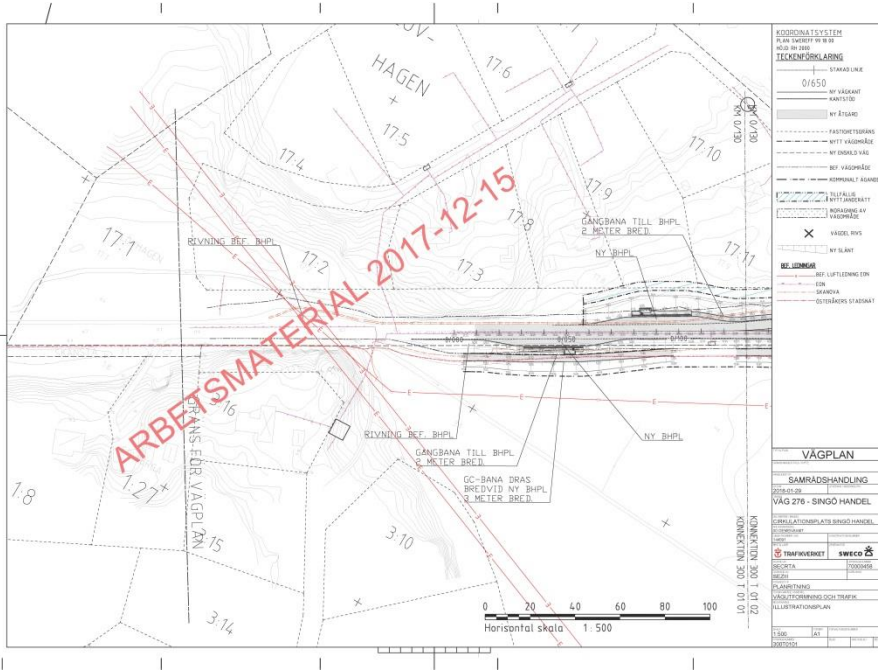
En vägplan genomförs för att planera för en ombyggnad av korsningen till cirkulationsplats. Två dubbelhållplatslägen föreslås att slopas och ersätts med nya busshållplatser intill den planerade cirkulationsplatsen. En ordnad passage planeras även i anslutning till det nya hållplatsläget. Finansieringen för cirkulationsplatsen är inte beslutad och detta behöver lösas när vägplanen ska vinna laga kraft.

Måluppfyllelse

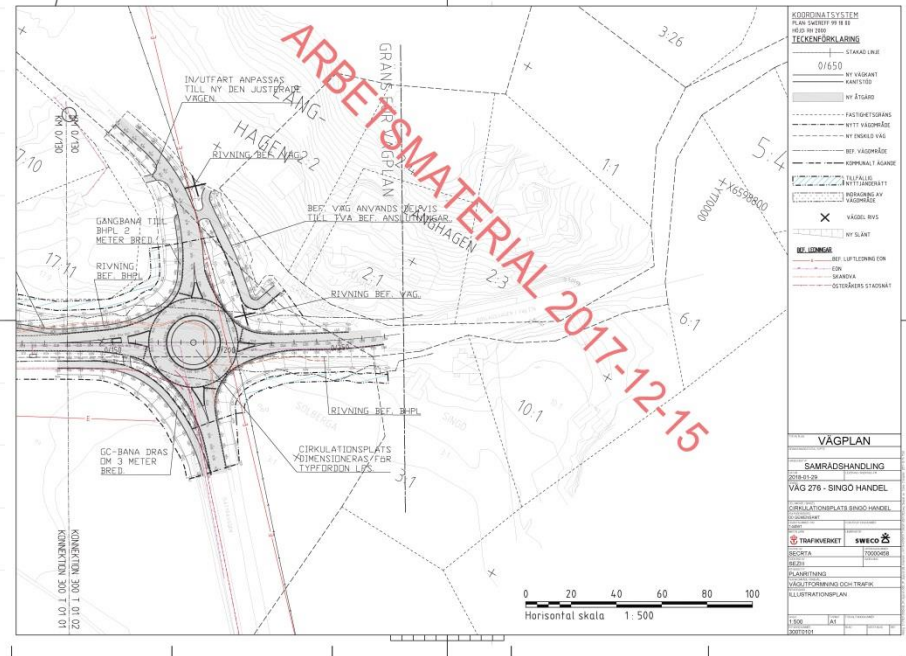
Det finns trafiksäkerhetsproblem i nuvarande korsnings- och kollektivtrafiklösning vid Singö handel. Den nu pågående vägplanen kommer ge goda bidrag till måluppfyllelse för förbättrad trafiksäkerhet och kollektivtrafik. En cirkulationsplats ger något sämre framkomlighet för trafiken i huvudriktningen till förmån för anslutande trafik. För den aktuella sträckan anses ökande tillgänglighet och trafiksäkerhet för anslutande trafik väga tungt vid en måljämförelse.

(Relevanta effektmål: M31)

Åtgärd 23 – Singö handel



Pågående planering, Trv/Sweco 2017



Åtgärd 24 – Infartsparkering norr om Åkersberga

Brist/Problem/Funktion

Norr om Åkersberga finns ett stort område med gles bebyggelse och sämre tillgång till kollektivtrafik. Resor från detta område behöver vanligtvis startas med bil och det finns ett beteende att resan sedan fortsätter med bil om attraktiva bytespunkter med kollektivtrafiken saknas. Möjlighet till pendelparkering norr om Åkersberga saknas. Att skapa stora infartsparkeringar centralt i Åkersberga är stadsbyggnads-mässigt en sämre lösning.



Värdering samhällsekonomi

Åtgärden kan leda till ett mer hållbart resbeteende vilket ger god måluppfyllelse för hänsynsmålen. Åtgärden bedöms därför ge bidrag till en effektiv och hållbar transportförsörjning med positivt samhällsekonomiskt utfall.

Förslag till åtgärd

En infartsparkering föreslås norr om Åkersberga för att skapa möjlighet till byten med kollektivtrafiken innan Åkersberga. Viktigt att platsen är tryggt utformad och att det kan erbjudas laddningsmöjligheter för elbilar.

Åtgärden förutsätter att åtgärd 23 är genomförd.

Om åtgärd 28 kan komma till utförande blir infartsparkeringen mycket attraktiv som bytespunkt. Fördjupad utredning krävs för att besluta om mer exakt lokalisering.

Måluppfyllelse

En parkeringsnod norr om Åkersberga skulle kunna medföra att fler väljer att lämna bilen mer externt istället för att lämna den i centrala Åkersberga eller genomföra hela resan med bil. Detta skulle ge måluppfyllelse för mål som rör ökat kollektivt resande.

I projektets huvuduppgift om ökad framkomlighet på väg 276 är en viktig aspekt att påverka efterfrågan på vägkapacitet genom ökat resande med kollektivtrafik. En väl fungerande infartsparkering i ett externt läge ger god måluppfyllelse. (Relevanta effektmål: M3, M4)

Åtgärd 24 – Infartsparkering norr om Åkersberga

Inspiration – infartsparkering vid Kulla vägskäl



Åtgärd 25 – Gång- och cykelväg mot Brännbacken

Brist/Problem/Funktion

Inom Brännbacken planeras för ett mycket stort verksamhetsområde, som kommer att byggas ut under många år framåt. Totalt kommer området att innehålla relativt många arbetsplats på sikt och det är därför viktigt att upprätta bra cykelförbindelser med området till och från Åkersberga. Väg 276 mellan Isättravägen och Brännbacken är högst olämplig/osäker för cykeltrafik och det behövs därför ett separerat stråk.



Värdering samhällsekonomi

Åtgärden blir en viktig länk mellan ett stort arbetsplatsområde och centrala Åkersberga. Åtgärden kan minska antalet korta bilresor i Åkersberga vilket ger måluppfyllelse för flera hänsynsmål. Åtgärden bedöms ge bidrag till en effektiv och hållbar transportförsörjning.

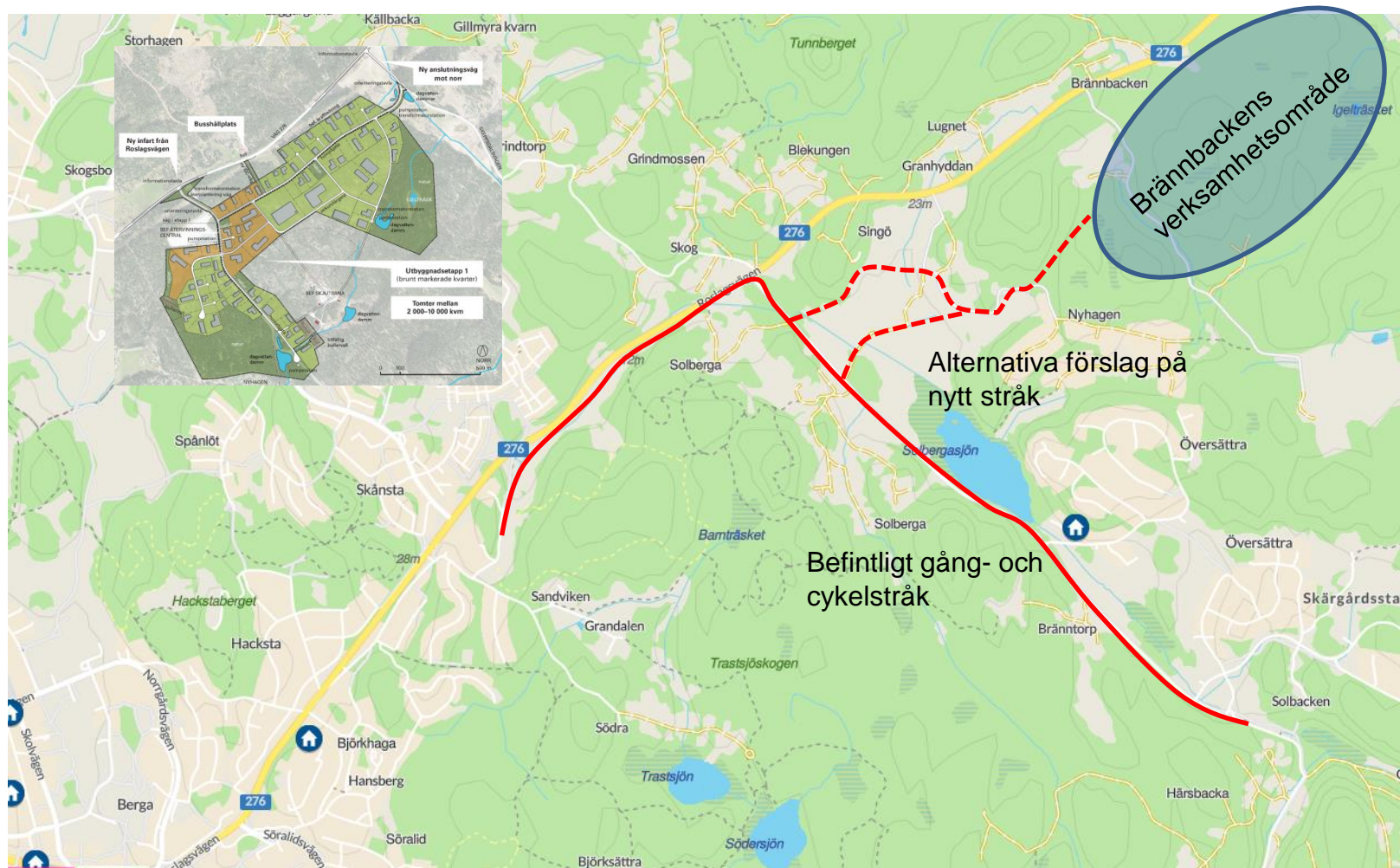
Förslag till åtgärd

En ny gång- och cykelkoppling föreslås från befintligt gång- och cykelstråk på Isättravägen mot den nya verksamhetsområdet vid Brännbacken. Det finns stöd i detaljplanen för en gång- och cykelkoppling mot området från väster. Åtgärden samordnas med åtgärd 27.

Måluppfyllelse

Ett stort verksamhetsområde håller på att byggas ut intill väg 276. Området kommer att bli en relativt stor arbetsplats men det saknas cykelvägskopplingar från området mot centrala Åkersberga. En gång- och cykelkoppling mot befintligt stråk på Isättravägen ger bidrag till måluppfyllelse för flera effektmål. I projektets huvuduppgift om ökad framkomlighet på väg 276 är en viktig aspekt att påverka efterfrågan på vägkapacitet genom ökad cykeltrafik. Ett stråk från området mot Åkersberga kommer att bidra till ökad cykelanvändning för personer som är verksamma i området.
(Relevanta effektmål: M2, M4 och M33)

Åtgärd 25 – Gång- och cykelväg mot Brännbacken



Åtgärd 27 – Trafiksäkerhet vid väganslutningar

Brist/Problem/Funktion

På Sträckan Isättravägen-Skeppsalsvägen finns många anslutningar med väldigt låg trafiksäkerhet. Siktsträckorna vid flertal in- och utfarter ligger långt under de avstånd som rekommenderas. Olycksstatistiken visar också förhöjda olyckstal för typen upphinnande-, avsvängande- och korsande olyckor. Dessa olyckstyper är vanliga vid problem med anslutande vägar och korsningar. På sträckan har det inträffat totalt 23 olyckor av dessa typer sedan 2000.



Värdering samhällsekonomi

Åtgärden kan leda till minskning av antalet olyckor på en sträcka som är drabbad av mycket olyckor. Åtgärden kräver inte stora resurser för genomförande men bedöms ge stor effekt och har därmed en stor samhällsekonomisk potential.

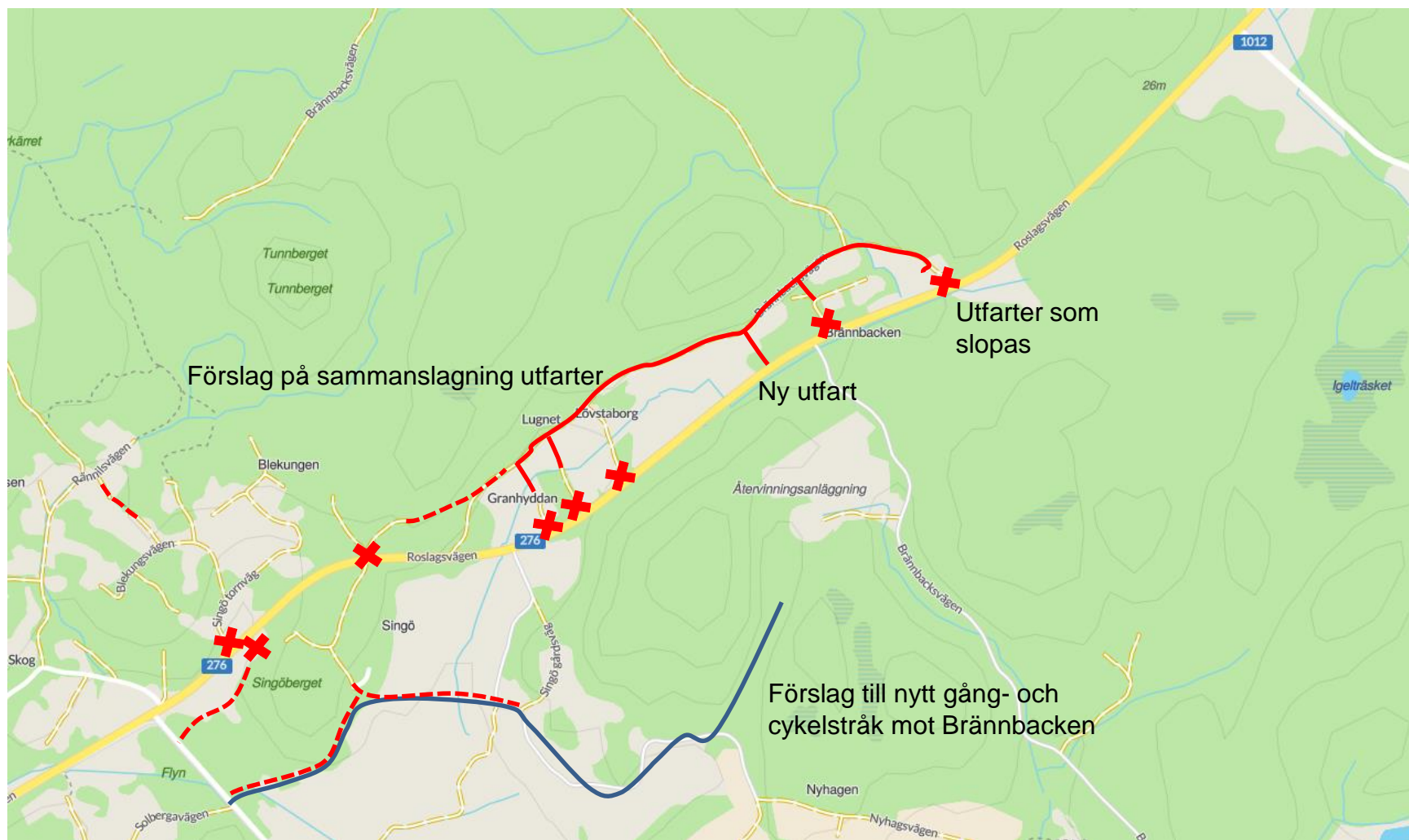
Förslag till åtgärd

För att kunna förbättra trafiksäkerheten på sträckan föreslås att ett stort antal anslutningar mot väg 276 på sträckan Isättravägen-Skeppsalsvägen stängs. För att ersätta dessa anslutningar krävs uppsamlade parallella lokalvägar fram till en gemensam anslutning mot väg 276. Den enskilt farligaste anslutningen är vid Singö sommarväg. Ny anslutning för detta område föreslås ske mot antingen Isättravägen eller Singö gårdsväg. Möjligheten till samlokalisering med gång- och cykelstråk mot Brännbacken (åtgärd 25) utreds. För fastigheter norr om väg 276 kan äldre vägsträckning nyttjas som uppsamlade lokalväg. Utfart mot väg 276 kan ske i förskjutet 3-vägsfäl vid Brännbacken.

Måluppfyllelse

Det föreligger mycket stora trafiksäkerhetsbrister vid utformningen av anslutningar på sträckan mellan Singö handel och Skeppsalsvägen. En sanering av antalet anslutningar kommer att minska antalet olyckor på sträckan och ge god måluppfyllelse för M31. Förslaget till åtgärd är sekundärt i förhållande till projektets huvuduppgift om ökad framkomlighet på väg 276. Den bristande trafiksäkerheten är dock en viktig aspekt att åtgärda och kommer att påverka framkomligheten positivt i andra hand genom minskade olyckor. (Relevant effektmål: M31)

Åtgärd 27 – Trafiksäkerhet vid vänganslutningar



Åtgärd 28 – Snabb tvärförbindelse för buss

Brist/Problem/Funktion

Resvaneundersökningen för Åkersberga visar på en låg reseandel för kollektivtrafiken i tvärled. Det saknas ett snabbt och attraktivt kollektivtrafikalternativ mellan Åkersberga och Kista/Solna. Östra delen av Norrortsleden utgör en begränsning för busstrafikens framkomlighet i nuläget.

Nuvarande busslinje 685 tar 33 minuter i normaltrafik mellan Åkersberga station och Kista men blir kraftigt fördröjd under maxtimtrafiken i delen mellan Täby Kyrkby och Rosenkälla. Studier av bussfärddata för den aktuella linjen visar på 15-20 minuters fördröjning västerut under morgontimmar och liknande fördröjning österut under kvällstimmar. Provkörning av sträckan har gett samma resultat.



Värdering samhällsekonomi

Förbättrade möjligheter för ett kapacitetsstarkt kollektivtrafikstråk utmed väg 276 och Norrortsleden skulle bidra starkt till en effektiv och hållbar transportförsörjning. Restidsvinster som uppstår i kollektivtrafiken kan leda till överflyttning av resande från personbilstrafik till kollektivtrafik, vilket ger stora nyttor i en samhälls-ekonomisk bedömning. Nyttan med investeringen är dock starkt kopplat till om kapaciteten på Östra Norrortsleden kan åtgärdas.

Förslag till åtgärd

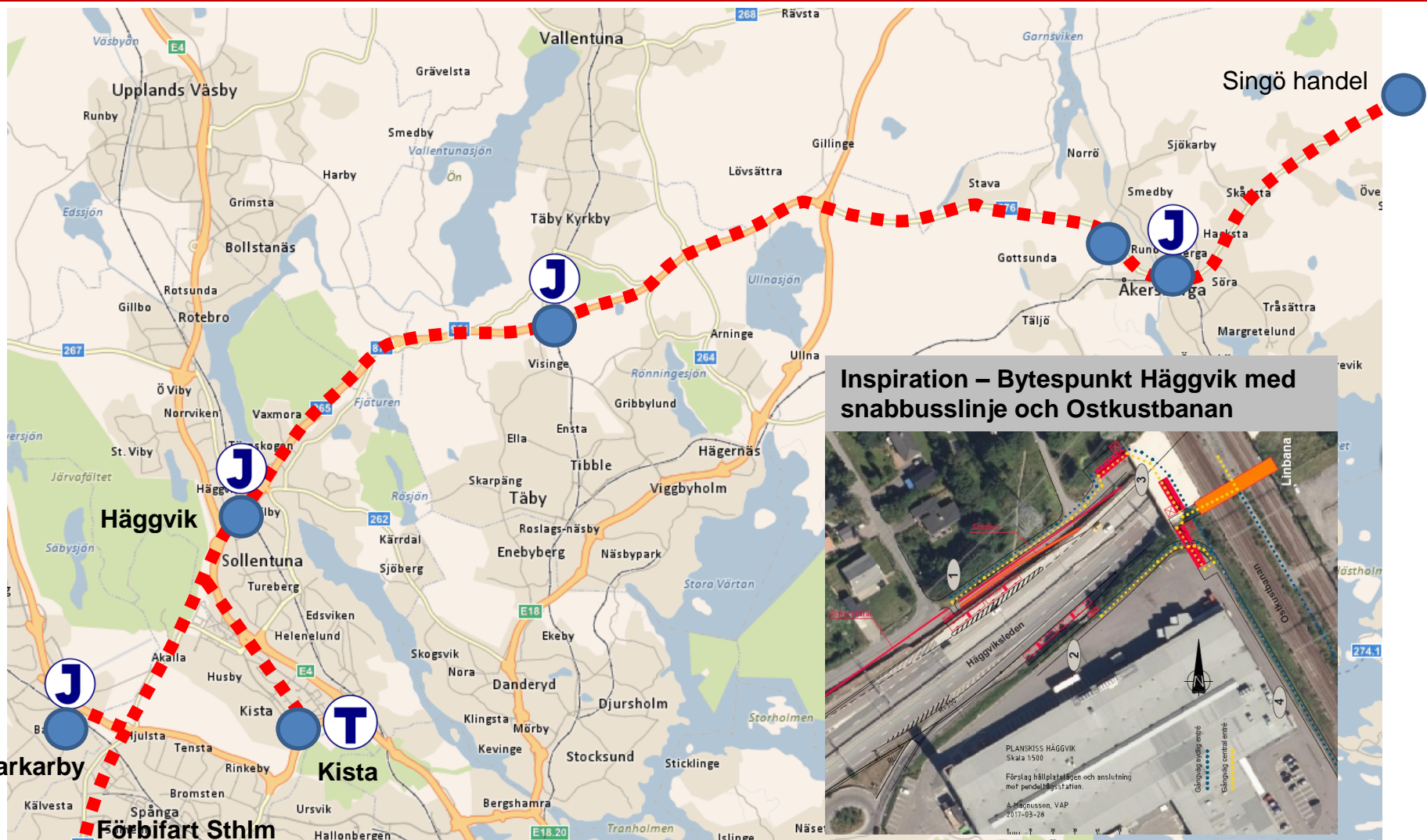
Förslaget syftar till att ge förbättrade förutsättningar för ökad framkomlighet i kollektivtrafikstråket utmed 276 och Norrortsleden. Stråket kan koppla ihop Åkersbergaområdet med viktiga arbetsplatsområden i Kista/Solna och eventuellt vidare på Förbifarten mot Kungens kurva/Flemingsberg. Stråket bör ha ett fåtal bytespunkter i strategiska punkter för att kunna bli ett bra alternativ till en bilresa. Förslag på möjliga mål/bytespunkter är bland annat Täby kyrkby/Karby med framtida koppling mot Arlandabanan, Häggvik (Ostkustbanan) samt Barkarby (Mälarbanan/tunnelbana). Kopplingen till Häggvik och Barkarby skulle ge intressanta bytesmöjligheter till pendeltågstrafiken mot Arlanda, fjärrtågstrafiken samt tunnelbana mot centrala Stockholm.

Förslaget förutsätter en bättre framkomlighet på östra delen av Norrortsleden enligt åtgärd nr 4.

Måluppfyllelse

Tvärresandet med kollektivtrafik ligger på en låg nivå till och från Åkersberga. En snabb kollektivtrafik-koppling mot stora arbetsplatsområden i Kista/Solna-området skulle kunna bli mycket attraktiv och ge goda bidrag till ett ökat kollektivt resande. I projektets huvuduppgift om ökad framkomlighet på väg 276 är en viktig aspekt att minska efterfrågan på vägkapacitet genom ökat resande med kollektivtrafik. (Relevanta effektmål: M1, M3, M4, M5 och M10)

Åtgärd 28 – Snabb tvärförbindelse med buss



Åtgärd 29 – Linjeöversyn Åkersberga

Brist/Problem/Funktion

Det har framkommit synpunkter i ÅVS-arbetet att kollektivtrafiken har svårt att konkurrera med bilen vid korta resor i Åkersberga. Detta kan kännas motsägelsefullt eftersom det finns utbyggd kollektivtrafik och acceptabelt cykelvägnät i Åkersberga. God tillgänglighet till markparkeringar och p-hus i centrum gör det enkelt för många att välja bilen. Barriärer i form av Åkers kanal och Roslagsbanan gör också att lokal kollektivtrafik får ta omvägar kan upplevas som mindre tidseffektivt.

Korta bilresor leder till belastningar på klimatet men minskar också möjligheten till att skapa attraktiva tätortskärnor med ett levande gatuliv.

Med ökande befolkning i ett mer tätbebyggt framtida Åkersberga måste resor i tätorten bli mer hållbara och i huvudsak ske med gång/cykel eller kollektivtrafik.



Värdering samhällsekonomi

En minskning av antalet korta bilresor har miljöeffekter och ger positiva nyttor vid en samhällsekonomisk bedömning. Åtgärden bedöms därför ge bidrag till en effektiv och hållbar transportförsörjning.

Förslag till åtgärd

Det finns troligen flera orsaker till att kollektivtrafiken har svårt att konkurrera med bilen vid korta resor. Förslaget är att utifrån eventuellt förändrade förutsättningar som framkommer vid en ny resvaneundersökning (åtgärd 34), se över tidigare utförd utredning. Huvudsakligt syfte bör vara att se hur korta kollektivtrafikresor i tätorten kan göras mer attraktiva.

Beroende på utfallet av utförd revidering av linjeöversynen kan det finnas behov av att komma överens om en handlingsplan för att beskriva hur föreslagna åtgärder ska genomföras. En eventuell handlingsplan måste beakta pågående arbeten med nya trafikavtal som börjar gälla från 2021.

Måluppfyllelse

Det uppges förekomma mycket korta bilresor i centrala Åkersberga. En utredning som analyserar orsaker och föreslår åtgärder skulle kunna bidra till ett förändrat resebeteende. I projektets huvuduppgift om ökad framkomlighet på väg 276 är en viktig aspekt att minska efterfrågan på vägkapacitet genom ökat resande med kollektivtrafik.

(Relevanta effektmål: M3, M4, M11, M19 och M20)

Åtgärd 29 – Linjeöversyn Åkersberga



Inspiration – förarlösa mindre bussar

Åtgärd 30 – Cykelgarage i bytespunkter

Brist/Problem/Funktion

Alltför många väljer bil för korta resor inom Åkersberga. Detta kan kännas motsägelsefullt eftersom det finns ett väl utbyggt cykelvägnät i Åkersberga. Bilresorna leder utöver belastningar på klimatet även till att onödigt stora ytor i centrum måste disponeras för markparkeringar och p-hus. Med ökande befolkning i ett mer tätbebyggt framtida Åkersberga måste dessa transporter bli mer hållbara och ske i huvudsak med gång/cykel eller kollektivtrafik.



Värdering samhällsekonomi

En minskning av antalet korta bilresor har miljöeffekter och ger positiva nyttor vid en samhällsekonomisk bedömning. Åtgärden bedöms därför ge bidrag till en effektiv och hållbar transportförsörjning.

Förslag till åtgärd

I syfte att förbättra bekvämlighet och trygghet för cyklister föreslås nya cykelgarage utföras på utvalda platser. I första hand ska detta ske vid Roslagsbanans stationslägen för att öka attraktiviteten att välja cykel/tåg vid resvalet och minska både korta och längre bilresor.

Måluppfyllelse

Det uppges förekomma mycket korta bilresor i centrala Åkersberga. En viktig aspekt för att välja cykelresa är att det upplevs som tryggt och bekvämt när man lämnar sin cykel. Moderna cykelgarage skulle upplevas attraktivt och skulle kunna bidra till ökad cykelanvändning i Åkersberga. I projektets huvuduppgift om ökad framkomlighet på väg 276 är en viktig aspekt att minska efterfrågan på vägkapacitet genom ökat resande med cykel.

(Relevanta effektmål: M3, M4, M16, M19 och M20)

Åtgärd 30 – Cykelgarage i bytespunkter

Inspiration – modernt och bekvämt
cykelgarage vid bytespunkt



Åtgärd 31 – Trygghetsöversyn av cykeltunnlar

Brist/Problem/Funktion

Alltför många väljer bil för korta resor inom tätorten. Detta kan kännas motsägelsefullt eftersom det finns ett väl utbyggt cykelvägnät i Åkersberga. Väg 276 utgör en barriär och det finns ett stort antal portar under vägen för att öka trafiksäkerheten vid passage. Många upplever dock tunnlarna som otrygga, vilket kan vara en anledning till att vissa resor ersätts med bilresor.



Värdering samhällsekonomi

Om åtgärden leder till en minskning av antalet korta bilresor uppnås miljöeffekter och andra positiva nyttor vid en samhällsekonomisk bedömning. Åtgärden bedöms ge bidrag till en jämställd, effektiv och hållbar transportförsörjning.

Förslag till åtgärd

En översyn av trygghetsaspekter i gångportar i centrala Åkersberga är enligt uppgift genomförd. Utifrån resultat av denna ska en strategi för hur genomförande av trygghetsskapande åtgärder ska säkerställas. Viktiga aspekter är bland annat belysning, underhåll och utformning av tunnlarnas närområde.

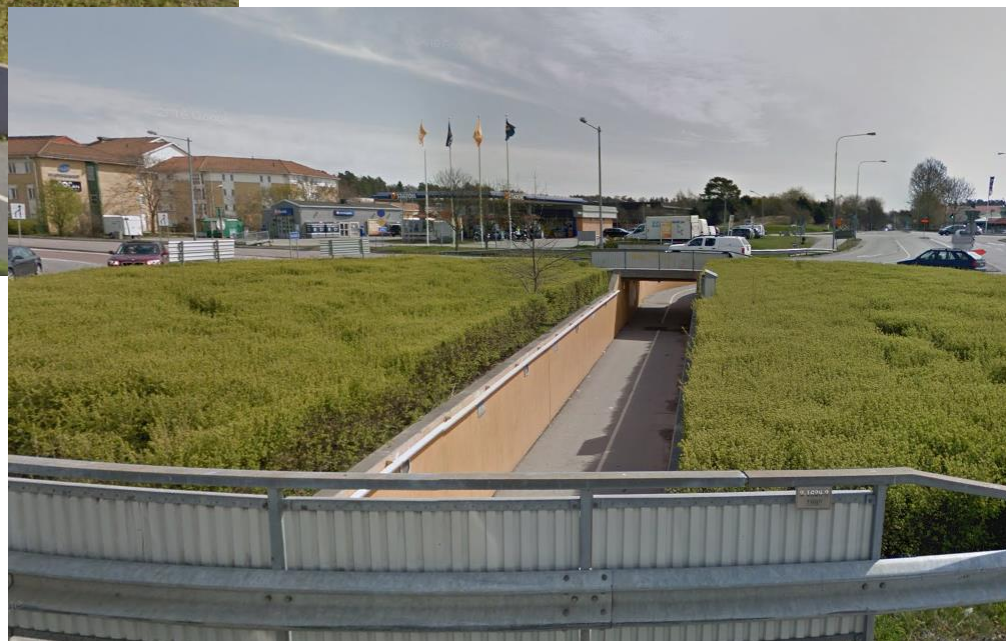
Måluppfyllelse

Det uppges förekomma mycket korta bilresor i centrala Åkersberga. En viktig aspekt är att det upplevs som tryggt och säkert i stråken när man går eller cyklar i tätorten. Gång- och cykeltunnlar kan upplevas väldigt otrygga om de är utformade på fel sätt. En översyn av utformningarna med åtgärdsförslag till förbättringar skulle kunna bidra till ökad cykelanvändning i Åkersberga. I projektets huvuduppgift om ökad framkomlighet på väg 276 är en viktig aspekt att minska efterfrågan på vägkapacitet genom ökat resande med cykel. (Relevanta effektmål : M2, M3, M4, M19, M20 och M26)

Åtgärd 31 – Trygghetsöversyn av cykeltunnlar



Exempel – GC-port vid Söralidsvägen



Exempel – GC-port vid Margaretelundsvägen

Åtgärd 32 – Lokalvägnät vid exploateringsområden

Brist/Problem/Funktion

Nuvarande vägstruktur är sådan att väg 276 belastas med relativt mycket lokaltrafik på grund av avsaknad av ett parallellt lokalvägnät. I förslaget till översiktsplan framgår att Österåker kommer att växa mycket under den kommande 20-årsperioden. Nya stråk i kommunens vägnät kommer att krävas för att klara trafikförsörjningen av de lokala trafikrörelser som uppstår.



Värdering samhällsekonomi

En tydlig rollfördelning mellan lokal och regional trafik ökar tillgängligheten till respektive nät. Åtgärden bedöms sammantaget ge bidrag till en effektiv transportförsörjning.

Förslag till åtgärd

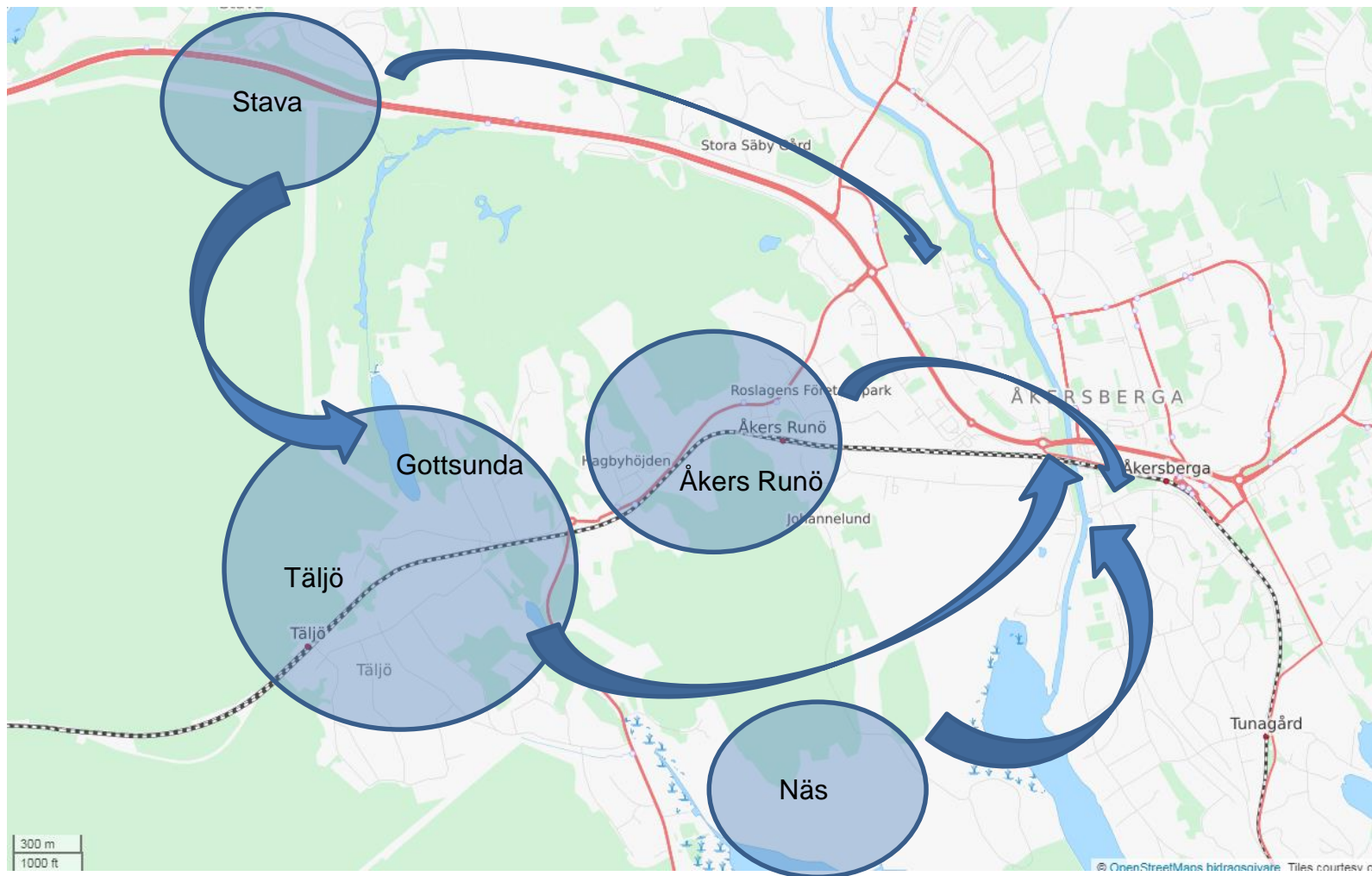
Vid exploatering av nya bostads- och verksamhetsområden i exempelvis Täljö och Gottsunda är det viktigt att det byggs upp ett lokalvägnät för att hantera fordonsrörelser för olika trafikslag. Lokaltrafik på väg 276 bör undvikas. Kommunen bör uppdatera trafikplanen så att översiktsplanens intentioner fångas upp i en planering av ny vägstruktur. Vid planering av lokalvägnät är det speciellt viktigt att funktioner för kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken prioriteras.

Det finns behov av ytterligare åtgärder även i befintligt lokalvägnät för att skapa mer tillgänglighet. Margaretelundsvägens förlängning österut är ett exempel på att ge ökad tillgänglighet i lokalnätet som bör utredas vidare inom kommunen.

Måluppfyllelse

En starkare lokalvägsstruktur vid nya exploateringsområden kommer att verka avlastande på framtida trafikökningar på väg 276. I projektets huvuduppgift om ökad framkomlighet på väg 276 är en viktig aspekt att minska efterfrågan på vägkapacitet genom en tydligare fördelning mellan lokala och regionala resor. (Relevanta effektmål: M11, M16, M18, M21 och M22)

Åtgärd 32 – Lokalvägar till exploateringsområden



Åtgärd 33 – Bebyggelseplanering

Brist/Problem/Funktion

En väldigt viktig slutsats i ÅVS-arbetet är att den tillkommande befolkningen i Österåkers kommun inte kan ärva resebeteendet som nuvarande invånare har.

Den stora befolkningsökning som förväntas ske i Åkersberga mot år 2040 innebär att flera måste göra andra färdmedelsval än att åka bil till arbete och skola. Konkreta åtgärder behövs därför för att minska resebehovet med bil.

Måluppfyllelse

Ett förändrat resebeteende krävs för att klara efterfrågan på resor till/från och inom Åkersberga i framtiden. Österåkers kommun driver flera frågor för att förändra beteende vid resor och få ett mer hållbart transportsystem. I projektets huvuduppgift om ökad framkomlighet på väg 276 är en viktig aspekt att minska efterfrågan på vägkapacitet genom ett förändrat resebeteende. En genomtänkt bebyggelseplanering kommer tillsammans med övriga MM-åtgärder att ge bidrag till förändrat resande. (Relevanta effektmål: M3 och M4)



Värdering samhällsekonomi

Den samhällsekonomiska effekten är svårbedömd men åtgärder som kan förändra resebeteenden och minska personbilstrafiken har i regel bra samhällsekonomisk utfall.

Förslag till åtgärder

Det finns en mängd åtgärder för att ändra trafikanternas resebeteende. Det är ett långsiktigt arbete som till stor del redan inletts av kommunen genom principer och riktlinjer i den översiktliga planeringen om ett mer hållbart samhälle.

Transportstrategin och översiktsplanen för Österåkers kommun anger inriktningen för framtida bebyggelse som i huvudsak ska tillkomma i Åkersberga tätort där det är en tät bebyggelsestruktur med korta avstånd eller omkring Roslagsbanans stationer med kollektivtrafiknära lägen. Denna struktur främjar möjligheten att gå, cykla och åka kollektivt mellan tätortens olika målpunkter. Den skapar också förutsättningar för smarta och effektiva transportlösningar och delningstjänster såsom bil- och cykelpooler.

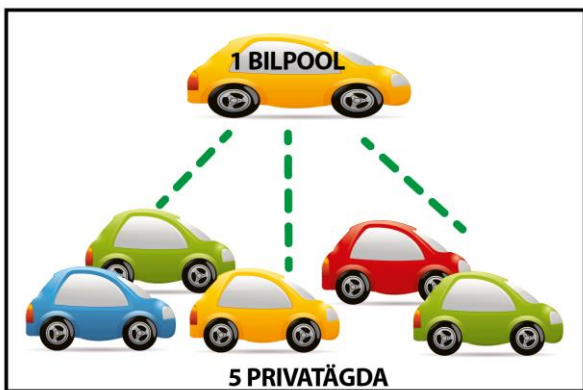
En viktig planeringsförutsättning är att tillkommande bostadsbebyggelse i huvudsak ska ske genom förtätningar i anslutning till befintlig bebyggelse och i kollektivtrafiknära lägen. Planering av nya områden ska främja ett hållbart resande.

De viktigaste planeringsåtgärder som genomförs eller bör genomföras i syfte att minska efterfrågan på bilresor:

- Prioritera sammanhållen och funktionsblandad bebyggelse i anslutning till Roslagsbanans stationer.
- Placera skolor och service samt planera gång- och cykelnät samt kollektivtrafik på ett sätt att hållbart resande främjas.

En viktig förutsättning är att Trafikverket aktivt uppmuntrar och stödjer denna inriktning i kommunens fysiska planeringsprocesser.

Åtgärd 33 – Bebyggelseplanering



Åtgärd 34 – Fördjupad resvaneundersökning

Brist/Problem/Funktion

Aktörerna i ÅVS-arbetet har kunnat konstatera att det saknas en djupare kunskap om resvanor bland boende i Åkersberga. Denna kunskap är viktig för att förstå vilka åtgärder som kan bli viktiga i arbetet att få fler att göra andra färdmedelsval än bilen.



Värdering samhällsekonomi

Ökad kunskap om aspekter och faktorer som påverkar val av färdmedel är viktigt vid utformning av åtgärder i syfte att förändra resbeteenden. Den samhällsekonomiska effekten är svårbedömd men åtgärder som kan förändra resbeteenden och minska personbilstrafiken har i regel bra samhällsekonomisk utfall.

Förslag till åtgärd

Genomför en resvaneundersökning för att fördjupa kunskapen som underlag för ytterligare åtgärder. Den tidigare undersökningen tog mycket utgångspunkt från hur man reste. Frågor om varför man reser på ett visst sätt och vilka åtgärder som skulle behövas för att göra andra resval är viktigt. Undersökningen ska leda till åtgärder med tydlig ansvarsfördelning och inriktning om hur samarbetet ska ske mellan aktörerna i framtiden. Kommunen, Trafikverket och Trafikförvaltningen bör tillsammans forma syfte, omfattning och mål med den nya studien.

Måluppfyllelse

Ett förändrat resbeteende krävs för att klara efterfrågan på resor till och från Åkersberga i framtiden. En fördjupad resvaneundersökning skulle kunna ge svar på vilka åtgärder som krävs för att kunna förändra beteende vid resor och få ett mer hållbart transportsystem. I projektets huvuduppgift om ökad framkomlighet på väg 276 är en viktig aspekt att minska efterfrågan på vägkapacitet genom ett förändrat resebeteende. Mer beteendekunskap kan ge underlag för åtgärder som kommer att ge bidrag till förändrat resande.

(Relevanta effektmål: M3 och M4)

Åtgärd 35 – Fördjupat samarbete planering/drift

Brist/Problem/Funktion

Väg 276 har en mycket viktig roll i transportsystemet för Österåkers kommun. Stråket är det enda större vägkopplingen mot centrala Stockholm, vilket skapar viss sårbarhet i systemet. Eventuella störningar i framkomlighet på vägen ger därför stora konsekvenser.

Bristande drifts- och underhållsåtgärder kan leda till höga partikelutsläpp från trafiken, där tunneln är ett speciellt problem.

Avsaknad av eller dålig samordning av planering mellan Trafikverkets och kommunens olika åtgärder i respektive vägnät kan skapa problem för trafikanterna.



Värdering samhällsekonomi

Den samhällsekonomiska effekten är svårbedömd men åtgärder som kan öka framkomligheten i viktiga huvudstråk har i regel bra samhällsekonomisk utfall.

Förslag till åtgärd

En rutin för regelbundna avstämningsmöten av planerings- och driftfrågor bör skapas mellan kommunen och Trafikverket. Vid mötena bör deltagande finnas med kompetens från samhällsplanering och drifts/underhåll för respektive organisation.

Protokollförda möten kan exempelvis hållas varannan månad, där frågor om fysisk planering, drift mm diskuteras och samordnas mellan parterna.

Måluppfyllelse

Åtgärden kan bidra till att framkomligheten ökar på väg 276 om samordning kan ske mellan aktörerna för olika investerings- och drift/underhållsåtgärder utmed sträckan. Samordnade drifts- och underhållsåtgärder för att minska partikelutsläpp kan bidra till att MKN för luft klaras i högre utsträckning och mål för Frisk luft kan nås. (Relevanta effektmål: M1 o M3)

Åtgärd 35 – Fördjupat samarbete planering/drift

