

Österåkers remissvar på länsplan 2026–2037

Bakgrund

Österåkers kommun har en utveckling med växande befolkning, ökande bostadsbyggande och ett växande näringsliv. För att denna utveckling ska kunna fortsätta krävs att investeringar i regional infrastruktur och kollektivtrafik sker i takt med kommunens expansion. Om inte de regionala satsningarna samordnas med kommunens utveckling riskeras både möjligheterna att möta det regionala bostadsbehovet och att skapa fler arbetstillfällen.

Underlag till investeringsobjekt har tagits fram tillsammans med Trafikverket och berörda parter i omfattande åtgärdsvalsstudier för olika områden, exempelvis väg 276, Ljusterö och Norrortsleden. Det är viktigt att vi utgår från detta underlag i vidare planering och prioriteringen av investeringar.

Österåkers kommun har tagit del av förslaget till ny länsplan för regional transportinfrastruktur. Utöver att kommunen ställer sig bakom de synpunkter som framförts av Stockholm Nordost, vill kommunen komplettera med följande kommentarer.

Roslagsbanan

Överlag är det otydligt hur finansiering av Roslagsbanans fortsatta utveckling ska ske. Oavsett är det anmärkningsvärt att finansiering för Roslagsbanans utbyggnadspaket – omfattande dubbelspår, planskildhet med mera – uteblir i remissförslaget. Åtgärden är högprioriterad, samhällsekonomiskt lönsam och avgörande för att öka redundansen samt möjliggöra den planerade kapaciteten på fyra ordinarie tåg och fyra snabbtåg per timme.

Roslagsbanans utveckling är av stor betydelse för att möta kommunens fortsatta tillväxt. Om finansieringen är avsedd att hanteras på annat sätt bör detta klargöras snarast.

Åsättra bryggväg, landsbygd och skärgård

Behovet av att utveckla replipunkten Åsättra är mycket stort. I åtgärdsvalsstudien för Ljusterö har vägen till platsen bedömts vara undermålig vad gäller både bärighet, bredd och trafiksäkerhet. Även vid Åsättra brygga krävs åtgärder, men utvecklingen av platsen begränsas bland annat av den bristande tillgängligheten.

Ett första steg i utvecklingen bör vara att säkerställa tillgängligheten genom en ny väg med högre bärighet och förbättrad säkerhet. Detta skulle även

möjliggöra gång- och cykelresor mellan replipunkten, skolan och Ljusterö torg längs befintlig väg.

Objektet Väg 1042 Åsättra Bryggväg Ljusterö – ny vägkoppling till Åsättra brygga - får inte finansiering i länsplanen då den bedöms vara samhällsekonomiskt mycket olönsam av Trafikverket. Detta väcker frågor kring regionens ansvar att säkerställa grundläggande tillgänglighet och trafiksäkerhet i landsbygd och skärgård.

Vad är regionens ansvar för att upprätthålla tillgängligheten till en replipunkt som regionen själv pekat ut i den Regionala utvecklingsplanen (RUFS)? Objekt av denna karaktär i skärgården har svårt att uppnå lönsamhet när de jämförs med åtgärder i mer tätbefolkade delar av regionen. Det är dock av stor betydelse för att möjliggöra resor och godstransporter till och från skärgården.

Liknande utmaningar gäller flera åtgärder som föreslagits i åtgärdsvalsstudien för Ljusterö, där bland annat gång- och cykelvägar kan ha svårt att få finansiering även om behovet är stort.

Regionens utpekande av replipunkter i RUFS medför ett ansvar. Länsplanen bör i högre grad användas som ett verktyg för att genomföra RUFS mål och inriktning, liksom intentionerna i andra regionala styrdokument såsom kollektivtrafikplanen. Det är viktigt att dessa dokument och länsplanens medel hänger samman i en tydlig röd tråd.

Österåkers kommun ser därför behov av en särskild pott för skärgård och landsbygd, avsedd för åtgärder där lönsamheten kan vara lägre men effekten avgörande för en levande skärgård och landsbygd. Detta bör omfatta exempelvis gång- och cykelvägar, bryggor och annan grundläggande infrastruktur. En sådan pott skulle kunna säkerställa både grundläggande tillgänglighet och fortsatt utveckling i dessa områden.

Löttingetunneln

Väg 265 Norrortsleden är en angelägen fråga för Österåkers kommun och har dessutom bedömts som samhällsekonomiskt lönsam. På länken som förbinder kommunen västerut råder i dag kapacitetsbrist för samtliga trafikslag – kollektivtrafik, bil och cykel. Problemen är särskilt tydliga i cirkulationsplatser, på 2+1-sträckor, i Löttingetunneln samt på sträckan genom Häggvik och anslutningen till E4 vidare mot Kista.

Kapacitetsbristerna kommer att öka ytterligare när Förbifart Stockholm öppnar år 2030, med anslutning i Häggvik. Att säkra finansiering för Löttingetunneln i denna planomgång är därför avgörande för nordostkommunernas fortsatta tillväxt – inte minst för att möjliggöra kapacitetsstark kollektivtrafik i stråket.

På grund av Löttingetunnelns omfattande kostnad och åtgärdens tydliga sammankoppling mellan E4 och E18 gör att finansieringen av Löttingetunneln bör övervägas i nationell plan om finansiering i länsplanen är omöjlig.

Andra åtgärder som föreslås i åtgärdsvalsstudien för Häggvik–Rosenkälla, såsom anslutningarna till E4 och E18, bör också utvärderas för finansiering i nationell plan snarare än i länsplan, eftersom dessa anläggningar som kan anses vara del av det nationella vägnätet.

På kort sikt är det viktigt att trimningsåtgärder genomförs och utvärderas, samt att ett gemensamt forum inrättas där kommuner, regionen och Trafikverket kan samarbeta för att öka framkomligheten i väntan på större investeringar. Exempelvis kan gemensamma utredningar och informationskampanjer genomföras. Regionen har här en viktig roll i att främja ökat kollektivtrafikresande på Norrortsleden.

4-filighet väg 276 mellan Margretelundsvägen-Söralidsvägen

Österåkers kommun ser ett stort behov av att förbättra framkomligheten längs väg 276 genom Åkersberga. Behovet framkom även i åtgärdsvalsstudien för väg 276. Redan i förra planomgången lyftes denna åtgärd, som då – liksom nu – bedömts som olönsam.

Kommunen har sedan dess själv finansierat flera åtgärder på sträckan för att förbättra framkomligheten och minska den totala kostnaden, bland annat genom borttagning av berg och förlängning av ett svängkörfält.

Åtgärdsförslaget är dock fortsatt mycket viktigt för kommunens framtida utveckling, inte minst för att säkerställa framkomlighet i vägnätet och möjliggöra en kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik. Eftersom åtgärden återigen bedömts som samhällsekonomiskt olönsam bör den utvärderas för att kunna bli lönsam och tillgodose behovet inför nästa länsplaneomgång.

Regionalt cykelstråk Arninge – Vaxholm

Behovet av en kvalitativ cykelvägskoppling till och från Österåkers kommun är mycket stort. I länsplanen föreslås fortsatt finansiering av den efterlängtade gång- och cykelväg mellan Svinninge och Kulla vägskäl som ett steg på vägen.

Att därefter ta sig trafiksäkert på cykel från Kulla vägskäl mot Arninge är mycket svårt på den hårt trafikerade Vaxholmsvägen. Ett cykelstråk mellan Arninge och Vaxholm skulle skapa en sammanhängande och trafiksäker förbindelse från Österåkers kommun vidare mot Täby och Stockholm.

För att öka möjligheten till finansiering och genomförande av det föreslagna – och omfattande – regionala cykelstråket mellan Arninge och Vaxholm föreslår Österåkers kommun att stråket delas upp i två etapper. En första etapp mellan Arninge och Kulla vägskäl skulle knyta ihop Trafikverkets cykelväg Svinninge–Kulla vägskäl till ett sammanhängande stråk vidare mot Arninge. Etappen får därmed ett värde i sig, samtidigt som uppdelningen skulle öka möjligheten till genomförande av hela stråket mellan Arninge och Vaxholm då kostnaden kan fördelas över tid. Kommunen uppmanar därför till att överväga en etappindelning av objektet och prioritera utbyggnad av etappen Arninge – Vaxholm.