

**Samhällsbyggnadsförvaltningen**

Datum 2022-01-06

Dnr KS 2014/0087

Till Kommunstyrelsen

## Ny förstudie för Säby 2:25-2:26 och påverkan på Röllingbyreservatet.

Samhällsbyggnadsförvaltningen gör bedömningen att ny information gällande bussdepån inom fastigheterna Säby 2:25-26 gör att planuppdraget för en ny bussdepå kan avslutas. De förändrade omständigheterna kring bussdepå inom området ger enligt Samhällsbyggnadsförvaltningen kommunen tillsammans med fastighetsägaren en möjlighet att utveckla området Säby 2:25-26 med omkringliggande mark i en ny inriktning. Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår en förstudie för att undersöka och föreslå en långsiktigt hållbar inriktning för markanvändning inom området.

Det aktuella området ligger intill det sk Röllingbyreservatet. En ny markanvändning och en ny detaljplan för området skulle kunna få en omfattning som skulle kunna påverka det sk Röllingbyreservatet. Syftet med Röllingbyreservatet har varit att ”reservera” ett område för en framtida Röllingbyled. Dock noteras redan i åtgärdsvalsstudien för väg 276 från 2018 att Trafikverket idag inte har några planer på att fortsätta denna planering.

Förslaget till Röllingbyleden skulle innebära en cirka 6 kilometer lång ny väg mellan väg 276/Sockenvägen i sydväst och Singö i nordost. Sträckningen skulle innebära en minskning av körsträckan med cirka 1 km för genomgående trafik. Vinsterna av en Röllingbyled bedöms idag vara begränsade. Det genomgående argumentet i tidigare planering är att Röllingbyleden ska avlasta väg 276 genom centrala Åkersberga från genomfartstrafik. Objektets avlastning av regional trafik bedöms dock få liten effekt då Åkersberga är en stor målpunkt och genomfartstrafiken är liten. ÅVS-arbetet har även kommit fram till samma slutsats. Röllingbyleden skulle användas av trafik som kommer från E18 Rosenkälla eller västra Åkersberga och som ska vidare på väg 276 norr om Skånsta, t.ex. mot Roslags-Kulla, Ljusterö och Skärgårdsstad, men även till vissa områden i norra Åkersberga som Spånlot och Sjökarby. Tidigare studier har visat att andelen genomfartstrafik genom Åkersberga, definierat av att ett fordon kommer på väg 276 väster om Sockenvägen och fortsätter norr om Sjökarbyvägen, eller vice versa, till mellan 10 - 16 %.

Med fyra framtida körfält mellan Margretelundsvägen och Söralidsvägen bedöms en stor del av framkomlighetsproblemen längs väg 276 i Åkersberga kunna elimineras utan en Röllingbyled. Framtidens framkomlighet för bilpendlare till och från Stockholm och Arlanda bedöms istället i allt väsentlig vara beroende av framkomligheten på E18 och Norrortsleden.

Kostnaderna miljömässigt, socialt, kulturellt och ekonomiskt för en Röllingbyled bedöms vara betydande:

Området för Röllingbyreservatet bedöms hålla mycket höga kultur- och naturvärden. Det finns ett riksintresse för kulturmiljö kopplat till Åkers kanal. Området kring Ekbacken och Röllingby backar, som leden skulle skära igenom har höga kulturella och sociala värden då det är ett område för många tillställningar och firanden. I området finns det också ett stort bestånd av över 500 år gamla ekar. Kommunens kulturmiljöprogram har identifierat Ekbacken som ett område som ska bevaras oförändrat. Fornlämningar, kulturhistoriskt viktiga områden och värdefulla byggnader hittas inom ledens sträckning. Kommunens översiktsplan pekar också ut detta område som friluftsområde. Stigar och vandringsleder som exempelvis Blå leden och ridstigar korsar området som bedöms ha

## PM

högt värde på grund av det centrala läget intill Åkersbergas centrala delar. Påverkan på Skånsta ryttares verksamhet bedöms bli betydande och dagens omfattning på verksamheten bedöms inte kunna kvarstå.

Leden skulle passera genom ESKO (ekologiskt särskilt känsliga områden) med flera utpekade värdefulla naturområden och kommer att dela ett i huvudsak opåverkat område i två delar. Området skulle komma att påverkas negativt av leden som skulle innebära störningar och försämrad tillgänglighet. Röllingbyleden skulle också skära rakt igenom en regional grön kil och påverkar därför den regionala grönstrukturen. Detta påverkar förutom rekreationsvärdena även djur och växter då deras livsmiljö fragmentiseras och möjligheterna till spridning försämras. Två vattendrag påverkas av leden varav Smedbyån kommer att ha leden liggandes parallellt i vissa sträckor, vilket riskerar att påverka de känsliga arterna i ån och dess närmiljö. Smedbyån bedöms även omfattas av det generella biotopskyddet. Vägen riskerar också att innebära en negativ påverkan på den ekologiska och kemiska statusen för ytvatten i Åkers kanal och stora åtgärder kan behöva vidtas för att undvika denna påverkan.

Gång- och cykeltrafiken kommer att få ytterligare korsningspunkter med biltrafiken vilket riskerar leda till fördröjningar och trafiksäkerhetsproblem för gång- och cykeltrafiken.

Den ekonomiska kostnaden för Röllingbyleden bedömdes år 2005 till 180 Mkr. Denna kostnad bedöms idag ligga betydligt högre. En grov uppskattning pekar på 400 – 600 Mkr och än mer om delar av leden skulle förläggas i tunnel. Kostnaden bedöms inte till någon väsentlig del kunna finansieras av exploatörer utan skulle behöva skattefinansieras.

Omständigheterna ovan indikerar inget motiv att bevara Röllingbyreservatet. Dock behövs, för att kunna ta slutlig ställning till ett upphävande alternativt ett fortsatt bevarande av Röllingbyreservatet, uppdaterade och mer detaljerade utredningar och sammanställningar av nytta och fördelar respektive kostnader och nackdelar med en Röllingbyled.

Kent Gullberg  
Samhällsbyggnadschef

Daniel Jäderland  
Tf. Infrastruktur- och anläggningschef

# Digitala Signaturer