

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Strategiska planeringsavdelningen

Datum: 2025-03-28

Utredning Röllingbyleden



Innehåll

Bakgrund	2
Uppdraget.....	2
Röllingbyleden.....	2
Översiktsplaner	3
Detaljplaner	4
Berörda fastigheter	5
Framkomlighet på väg 276	6
Tidigare utredningar	7
Förstudie väg 276.....	7
Underlag inför Översiktsplan 2040.....	8
Åtgärdsvalsstudie väg 276	8
Alternativ till Röllingbyleden	9
PM förstudie för Säby 2:25-2:26 och påverkan på Röllingbyreservatet	10
Trafikprognos 2040	10
Resultat av utredning 2025	11
Förenlighet med gällande styrdokument.	11
Påverkan på natur- och kulturmiljö, samt jordbruksmark.....	13
Kulturmiljö	13
Natur, vatten och rekreation.....	14
Jordbruksmark.....	16
Påverkan på trafik	17
Kostnadsbedömning	18
Strategisk trafikplanering.....	19
Sammanvägda slutsatser	20

Bakgrund

Detta avsnitt redogör för uppdraget för denna utredning samt vad Röllingbyleden är och hur den har beskrivits i olika planer och dokument genom tiden.

Uppdraget

I samband med avslut av planuppdrag för Säbydepån samt uppdrag om förstudie för utveckling av Säby 2:25 och 2:26 m.fl., gav Kommunstyrelsen samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att utreda och klargöra förutsättningarna för Röllingbyreservatet (KS § 2:14, 2022). I samband med tjänsteutlåtet presenterades då ett kortfattat PM med förutsättningarna för Röllingbyleden vilket betonade behovet av en fördjupad utredning. Denna fördjupade utredning har nu tagits fram av samhällsbyggnadsförvaltningen. Utredningen presenterar historik och analyserar förutsättningar, behov och konsekvenser av Röllingbyleden.

Röllingbyleden

Förslaget till Röllingbyleden skulle innebära en cirka 6 kilometer lång ny väg mellan väg 276/Sockenvägen i sydväst och Singö i nordost. Se bild nedan.



Figur 1 – Ungefärlig placering av förslag till Röllingbyleden

Röllingbyledens exakta ursprung är inte fastställt, men sträckningen har åtminstone sedan 1960-talet funnits som en alternativ sträckning av väg 276, innan dagens sträckning tillkom. Alternativet har funnits med både i den kommunala och statliga planeringen av vägsystemet. Sedan dagens sträckning

av väg 276 valdes och byggdes ut har alternativet Röllingbyleden funnits kvar i syfte att avlasta befintlig väg 276 genom centrala Åkersberga. Ett antal utredningar har gjorts i olika omgångar för att bedöma nyttan men även konsekvenser av vägdragningen.

Sträckningen skulle i jämförelse med väg 276 innebära en minskning av körsträckan med cirka 1 km för genomgående trafik, räknat från korsningen Sockenvägen till och med Isättravägen.

Den potentiella användningen av Röllingbyleden skulle vara för trafik norr om Åkersberga som på morgonen ska arbetspendla ut ur kommunen. Alternativt på eftermiddagen för trafikanter 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 områden i norra Åkersberga som Spänlöt och Sjökarby.

Översiktsplaner

Synen på Röllingbyleden och dess genomförande har med tiden förändrats i de strategiska styrdokumenterna. I översiktsplanerna har skrivningarna genom åren avseende reservatet varierat men kommit att bli alltmer vaga avseende vägreservatets betydelse under senare period. Detta beror på flertalet aspekter som kommer att framgå i denna utredning.

Vaxholms kommunöversikt (1977)

När Österåker var en del av Vaxholms kommun behandlades vägreservatet i motsvarigheten till översiktsplan. Ställningstagandet var kritiskt formulerat:

”Förbifart Åkersberga bearbetas planmässigt på Vägverket i två alternativ. Vaxholms kommun har motsatt sig alternativet genom Smedby. Ett förödande ingtepp i kulturlandskapet och ett ianspråkstagande av värdefull jordbruksmark har motiverat beslutet. Intrånget skulle även drabba värdefullt närströvområde.”

Det andra alternativet, där en väg skulle sträcka sig längre norr ut, över Norrö, pekades i stället ut som ett alternativ i markdispositionplanen.

Översiktsplan för Österåkers kommun (1990)

I kommunens översiktsplan från 1990 föreslås att Röllingbyleden bör byggas snarast. Att genomföra Röllingbyleden är ett av målen i översiktsplanen.

Österåker – skärgård och stad (Översiktsplan 2006)

I den tidigare översiktsplanen från 2006 konstateras följande:

”Trafiken på väg 276 kommer att öka på grund av kommunens fortsatta tillväxt med kapacitetsproblem som följd. Upprustning av befintlig väg genom tätorten blir därför nödvändig liksom på sikt utbyggnad av en ny genomfart. Det nuvarande reservatet för Röllingbyleden skall därför kvarstå. Möjligheten att bättre utnyttja anslutande huvudvägnät i Åkersberga och förbättra anslutningarna behöver studeras vidare.” (s. 38)

Gällande översiktsplan: Översiktsplan 2040 (2018) och Planeringsstrategi för Österåkers kommun (2024)

Översiktsplanen inkluderar inte Röllingbyleden som en del av kommunens strategiska trafikutveckling. Det konstateras endast på sid. 60 att det finns ett vägreservat genom Röllingby/Hackstaområdet: ”Genom Röllingby/Hackstaområdet går sedan tidigare ett vägreservat.”.

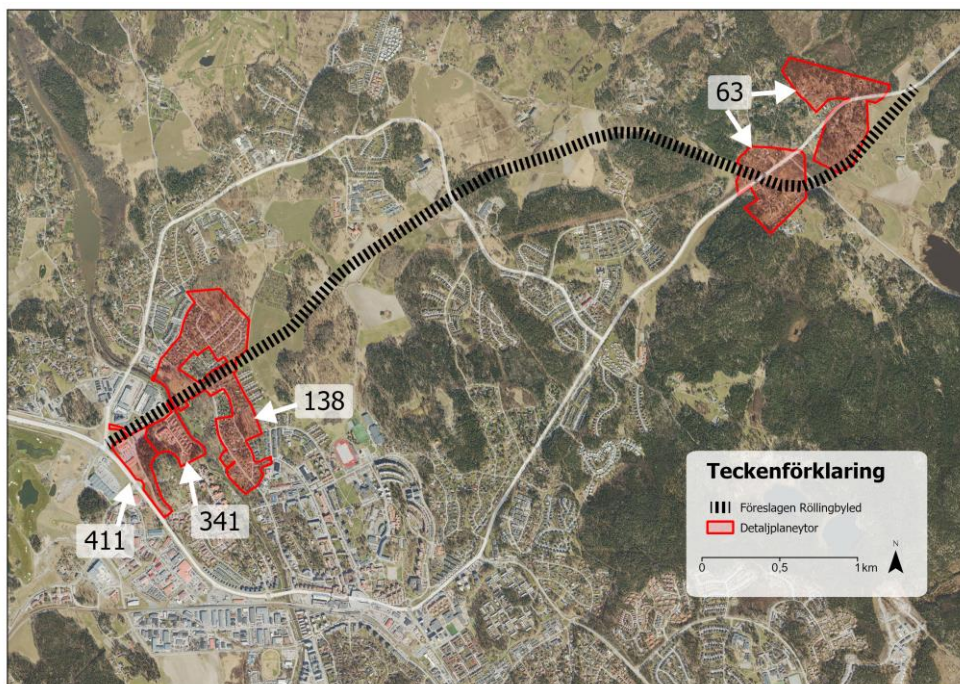
Under framtagandet av översiktsplanen gjordes en utredning på tjänstepersonsnivå över Röllingbyleden och hur den skulle hanteras i översiktsplanen. Denna utredning beskrivs närmare på s. 6 under ”tidigare utredningar” i detta dokument.

Detaljplaner

Gällande detaljplaner

Området för den preliminärt föreslagna leden (se figur nedan) överlappar med fyra gällande detaljplaner. Detaljplanerna det gäller är:

- Plan nummer 411: Detaljplan för Runö gårds norra verksamhetsområde, (laga kraft 2007)
- Plan nummer 341: Detaljplan för Kanalbyn (laga kraft 1989)
- Plan nummer 138: Byggnadsplan för Ekbackenområdet (laga kraft 1962)
- Plan nummer 63: Byggnadsplan för fastigheterna: Blekugnen 3:1, Solberga 3:1, Lövhagen 17 och Singö egnahem 8:4 (laga kraft 1954)



Figur 2 – Röllingbyledens påverkan på detaljplaner

Plan nummer 411, 341 och 138 är belägna vid den föreslagna ledens västra del. I plan nummer 138 är ett område för Röllingbyleden reserverat. I detaljplanerna nummer 341 och 411 finns inga reservat. Dock framgår det av planbeskrivningarna att det i framtagandet av detaljplanerna 341 och 411 tagits hänsyn till en eventuell framtida Röllingbyled. Plan nummer 63 är belägen vid den föreslagna ledens östra del, i området där leden föreslås ansluta till väg 276. Det framgår inte av plankarta eller planbeskrivning huruvida någon hänsyn till Röllingbyleden tagits vid framtagande av plan 63.

Röllingbyleden omnämns kort i planbeskrivningen i ytterligare tre detaljplaner eftersom de är placerade i direkt anslutning till leden. Dessa planer är del av Smedby 19:1 m.fl. från 1969, detaljplan för hembygdsparken från 1998 samt detaljplan för Värmeverket inom Säby industriområde i Åkersberga från 1999. Planerna pekar inte ut något reservat.

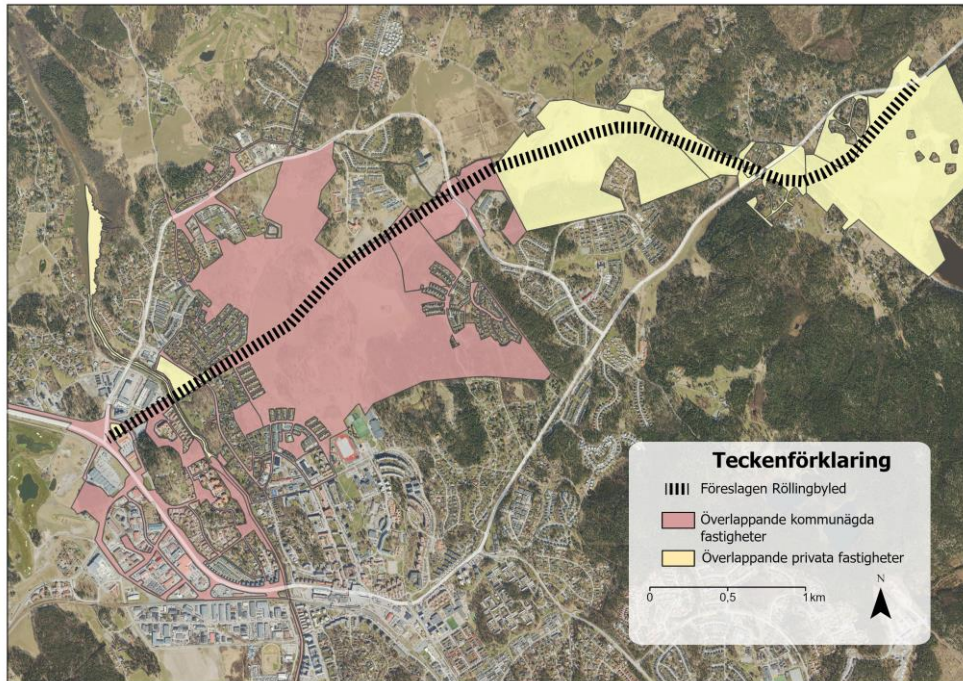
Pågående planer

Området för den preliminärt föreslagna leden är belägen delvis inom och delvis intill området för förstudien för Säby 2:25 och 2:26 m.fl. Beroende på det eventuella planområdets utbredning kan planen påverkas av Röllingbyreservatet.

Berörda fastigheter

Den föreslagna leden är i huvudsak belägen inom kommunens fastigheter. Beroende på dragning skulle bl.a. följande privatägda fastigheter kunna påverkas:

- Åby 3:1, Grindtorp 1:1 som i huvudsak består av jordbruksmark och skog,
- Ekbacken 3:13 och/eller Ekbacken 3:12 som är villatomter
- Ekbacken 1:21 som är planlagd som Handelsträdgård.



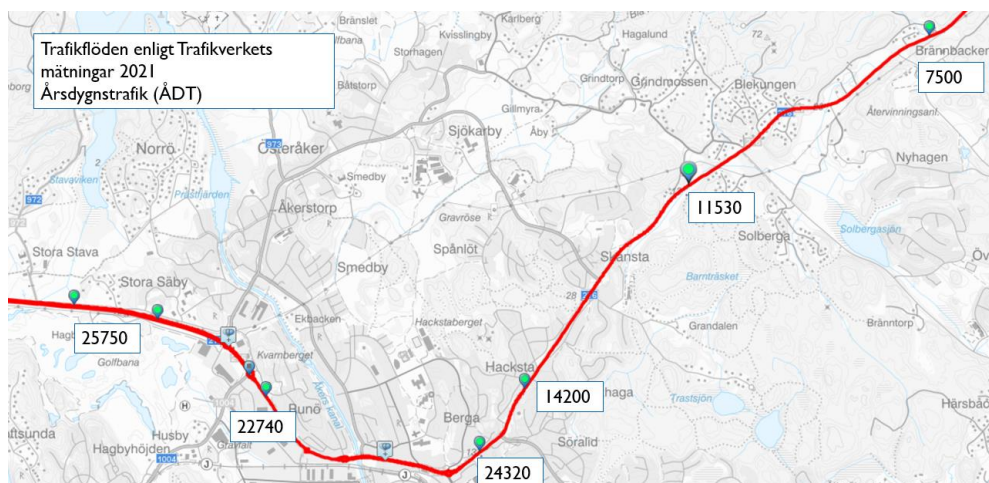
Figur 3 – Fastigheter som direkt skulle påverkas av Röllingbyleden

Utöver den direkta påverkan på ovan fastigheter kommer ett större antal fastigheter och områden påverkas av tillkommande buller och försämrad luftkvalitet. Därigenom kan även fastighetsvärden påverkas. Ytterligare påverkan kan komma att ske vid flytt eller eventuell nedgrävning av elledningen som går längs den föreslagna sträckningen.

Framkomlighet på väg 276

Eftersom syftet med Röllingbyleden är att avlasta väg 276, är den nuvarande trafikbelastningen på väg 276 av intresse. Vägen är idag en fyrfilig väg mellan trafikplats Rosenkälla och Margretelundsvägen i centrala Åkersberga. Norr om Margretelundsvägen är väg 276 tvåfilig.

Vägen är statlig och Trafikverket genomför trafikmätningar ungefär vart fjärde år. Trafikflödena för år 2021 syns i figuren nedan i som årsmedeldygnstrafik (ÅDT) och är summan av trafikflöden i båda riktningar. Mätningarna kan vara påverkade av omständigheterna relaterade till Covid-19. Om mätningarna däremot jämförs med mätningar från år 2017 är skillnaderna begränsade. Vissa mätpunkter har något lägre flöden (framförallt de västra), den mest centrala har något högre flöde medan de östra mätningarna har liknande trafikflöden.



Figur 4 - Trafikflöden på väg 276 enligt mätningar år 2021.

Framkomlighetsproblemen på morgonen uppstår främst norrifrån mot trafiksignalen vid Söralidsvägen, där även köer på Söralidsvägen uppstår mot väg 276. Köerna fortsätter ner mot Margretelundsvägen där det släpper då det blir fyra körfält. Korsningen vid Isättravägen är också problematisk för trafik från Skärgårdsstad som ska göra en vänstersväng in mot Åkersberga.

På eftermiddagen uppstår köer från E18 Rosenkälla på väg in mot Åkersberga då trafiken stannas upp vid cirkulationsplatsen vid Sockenvägen där annan trafik som ska in mot Pilstugetorget får företräde i cirkulationen före trafik som ska in mot Åkersberga. Detta gör emellertid att det inte är lika hög belastning i kommande korsningar. Cirkulationsplatsen har funnits sedan 2021 vilken har förbättrat trafiksäkerheten och framkomligheten framför allt på eftermiddagen. Vid Margretelundsvägen övergår väg 276 till ett körfält och där skapas köer fram till trafikljuset vid Söralidsvägen.

Tidigare utredningar

Röllingbyledens exakta ursprung är inte fastställt, men förslaget till vägdragning har hittats tillbaka i kartor från 1960-talet där den beskrivs som en framtida sträckning av väg 276. Den har sedan dess utretts flertalet gånger.

Förstudie väg 276

Framkomligheten på väg 276 har utretts flertalet gånger. En förstudie genomfördes bland annat av Trafikverket (då Vägverket) år 2005 för väg 276 i syfte att undersöka behov av åtgärder för att vägen skulle uppfylla sin funktion i vägsystemet. Däribland ingick att undersöka nödvändigheten av en ny sträckning av väg 276 i form av Röllingbyleden. Bedömningen var att utbyggnad och förstärkning av väg 276 i dess nuvarande sträckning var mest lämplig eftersom genomfartstrafiken var mindre än tidigare uppskattat. På lång sikt bedömde utredningen dock att Röllingbyleden kan bli intressant när väg 276 uppnått sin maximala kapacitet. Vidare utredningar rekommenderades för

att utformningen skulle medge minsta möjliga intrång, miljöpåverkan och barriäreffekt.



Figur 5 – Utpekad Röllingbyled i Trafikverkets Förstudie för väg 276 i Åkersberga från 2005.

År 2014 efterfrågade kommunen ett utlåtande från Trafikverket gällande Röllingbyleden i samband med planerad utarrendering av mark (25 år) inom dåvarande översiktsplanens reservat för Röllingbyleden. Trafikverket ansåg inte att genomförandet av Röllingbyleden var aktuellt eller prioriterat inom ett 25-årigt perspektiv och hade inte för avsikt att driva frågan. Prioritet var i stället befintlig vägkorridor för väg 276.

Underlag inför Översiktsplan 2040

Under arbetet med den nya översiktsplanen år 2017 undersöktes Röllingbyreservatet. Det drogs en slutsats att trafikanalysen inte visade på några förbättringar av trafiksituationen som skulle motivera investeringen. Med tanke på de konsekvenser som leden skulle medföra bedömdes åtgärden vara olämplig ur ett strategiskt planeringsperspektiv.

Inom reservatets sträckning finns en blandning av privata fastighetsägare och kommunal mark. En privatägd fastighet, där planen medger allmän plats, vägreservat och natur, är Ekbacken 3:13. För att upphäva reservatet resonades det att del av detaljplan 138 behöver upphävas eller ersättas med en ny detaljplan samt att den nya översiktsplanen inte inkluderar reservatet.

Åtgärdsvalsstudie väg 276

År 2018 genomfördes en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) av Trafikverket för väg 276. I studien föreslås ett antal åtgärder för förbättrad framkomlighet, vilka delvis presenteras nedan:

- Trimningsåtgärder i korsningen väg 276/Sockenvägen samt väg 276/Svinningevägen för ökad framkomlighet, vilket resulterade i en ny cirkulationsplats. En ny trafiklösning i korsningarna på lång sikt föreslogs vilken ska utredas vidare.
- Fyra körfält mellan Margretelundsvägen och Söralidsvägen inklusive ny korsningslösning vid väg 276/Söralidsvägen.
 - I väntan på åtgärden har kommunen förberett en förlängning av högersvängskörfältet mot Söralidsvägen. Åtgärden planeras för genomförande hos Trafikverkets entreprenör.

Med dessa åtgärder kan en stor del av framkomlighetsproblemen längs väg 276 underlättas bedömer studien.

I ÅVS väg 276 (2019) undersöktes Röllingbyleden på nytt. Där står att samhällsbyggnadsförvaltningen tidigare har bedömt att objektets avlastning av regional trafik får liten effekt eftersom Åkersberga är en stor målpunkt och genomfartstrafiken är liten. Åtgärdsvalsstudien har kommit fram till samma slutsats och lyfter följande argument för att inte fortsätta planera för Röllingbyleden:

- Stora investeringar planeras i befintlig väg 276 för att stärka upp kapaciteten på vägen, vilket varit ett gemensamt strategiskt beslut av Österåkers kommun och Trafikverket.
- Mycket av trafikbelastningen på väg 276 är lokal trafik med ärenden mot centrum som inte skulle välja Röllingbyleden i första hand.
- Andelen genomfartstrafik på väg 276 är låg.
- Det finns omfattande intrångsproblematik mot befintliga bostadsområden längs den utpekade sträckan för Röllingbyleden.

Slutsatserna i åtgärdsvalsstudien är därmed att Röllingbyleden inte skulle få den avsedda avlastande effekten som eftersträvats med åtgärden. I och med de investeringar som gjorts och planeras på väg 276 rustas vägen för kommande trafikutveckling. Studien menar även att det finns stor potential i att minska korta lokala bilresor som belastar väg 276.

År 2024 efterfrågades ett uppdaterat utlåtande från Trafikverket gällande Röllingbyledens aktualitet. I det nya utlåtande bekräftade Trafikverket sin ståndpunkt från tidigare utlåtande gällande att inte driva frågan utan i stället prioritera framkomligheten i nuvarande vägkorridor för väg 276. Trafikverket står därmed fast vid åtgärderna som föreslås i ÅVS 276.

Alternativ till Röllingbyleden

Som alternativ till Röllingbyleden har den så kallade Norra Boulevarden (alternativt förbifart light) studerats av kommunen samt i en utredning från Trivector år 2017, på uppdrag av kommunen. Norra Boulevarden motsvarar Röllingbyledens norra del. Norra Boulevarden skulle gå från Isättravägen fram

till Sjökarbyvägen, därefter skulle trafiken ledas Sjökarbyvägen – Sockenvägen till väg 276. Tre alternativ studerades närmre, och beroende på alternativ skulle denna förbindelse möjligen kunna vara några hundra meter kortare än befintliga sträckningen av väg 276 genom Åkersberga. En omledning av trafiken till Sockenvägen och sedan Norra Boulevarden bedömdes mycket begränsad med en tidsvinst på maximalt 1 minus, varför detta alternativ inte bedömdes vara aktuellt.



Figur 6 – Tre alternativa sträckningar studerades som en förfart light/Norra Boulevarden.

PM förstudie för Säby 2:25-2:26 och påverkan på Röllingbyreservatet

I samband med tjänsteutlåtandet om start av förstudien sammanställde samhällsbyggnadsförvaltningen ett PM år 2022. Där konstateras att de miljömässiga, sociala, kulturella och ekonomiska kostnaderna bedöms vara betydande, vilket tyder på att det saknas motiv för att bevara Röllingbyreservatet. För att ta slutgiltig ställning för ett upphävande eller bevarande av reservatet ansågs det finnas ett behov av vidare utredning och sammanställning av fördelar och nackdelar med en Röllingbyled.

Trafikprognos 2040

Enligt den nyligen framtagna trafikprognosmodellen för Åkersberga 2040 (2024) tydliggörs att den starka arbetspendlingen ut ur kommunen skapar köeffekter då många reser i samma relationer samtidigt på för- och eftermiddagen. Övriga tider på dygnet är det däremot mycket god framkomlighet i vägnätet. I rapporten visas tydligt att om andelen bilresor minskar i rusningstid, så förbättras framkomligheten i vägnätet.

Belastningen väntas år 2040 bli störst i de västra delarna av Åkersberga. Där ökar också trafiken mest, vilket stämmer väl överens med översiktsplanens utpekade utveckling. Detta indikerar att fokus bör ligga på att hantera trafikflödena i de västra delarna av Åkersberga. Samtidigt redovisas att förbättrad framkomlighet lokalt i Åkersberga kan medföra en förflyttning av

köerna till andra platser. Exempelvis kan köerna i stället öka vid Rosenkälla, på E18 och Norrortsleden, eller längre in i vägsystemet i Åkersberga. Förbättrad framkomlighet lokalt kommer därmed inte nödvändigtvis göra den totala restiden kortare.

Utredningen föreslår att bättre framkomlighet specifikt bör planeras för kapacitetsstarka färdmedel som kollektivtrafik för att effektivt nyttja befintlig infrastruktur. Utredningen rekommenderar också att försöka minska bilandelen som är en av de starkaste åtgärderna för bättre framkomlighet. Vidare föreslås även dialog med Trafikverket om ett förbättrat vägnät samt att verka för ökat antal lokala arbetsplatser för att minska arbetspendlingen ut ur kommunen.

Resultat av utredning 2025

Nedan analyseras Röllingbyledens förutsättningar utifrån olika aspekter.

Röllingbyledens vägreservat

Eftersom ursprunget för Röllingbyleden inte är fastställt, har antagandet varit att Röllingbyleden vägreservat i sin helhet är reserverad i kommunens översiktsplan. Men eftersom en översiktsplan inte är juridiskt bindande, är bedömningen att det inte finns ett juridiskt skyddat vägreservat. En översiktsplan pekar däremot ut den tänkta utvecklingen för kommunen, vilket innebär att objekt som pekas ut i den har en viss dignitet. I kommunens gällande översiktsplan inkluderas inte Röllingbyleden som en del av kommunens strategiska trafikutveckling. Det konstateras endast att det finns ett vägreservat genom Röllingby/Hackstaområdet, men det utgör inte en del av bebyggelseutvecklingen och markanvändningen i plankartan.

Förenlighet med gällande styrdokument.

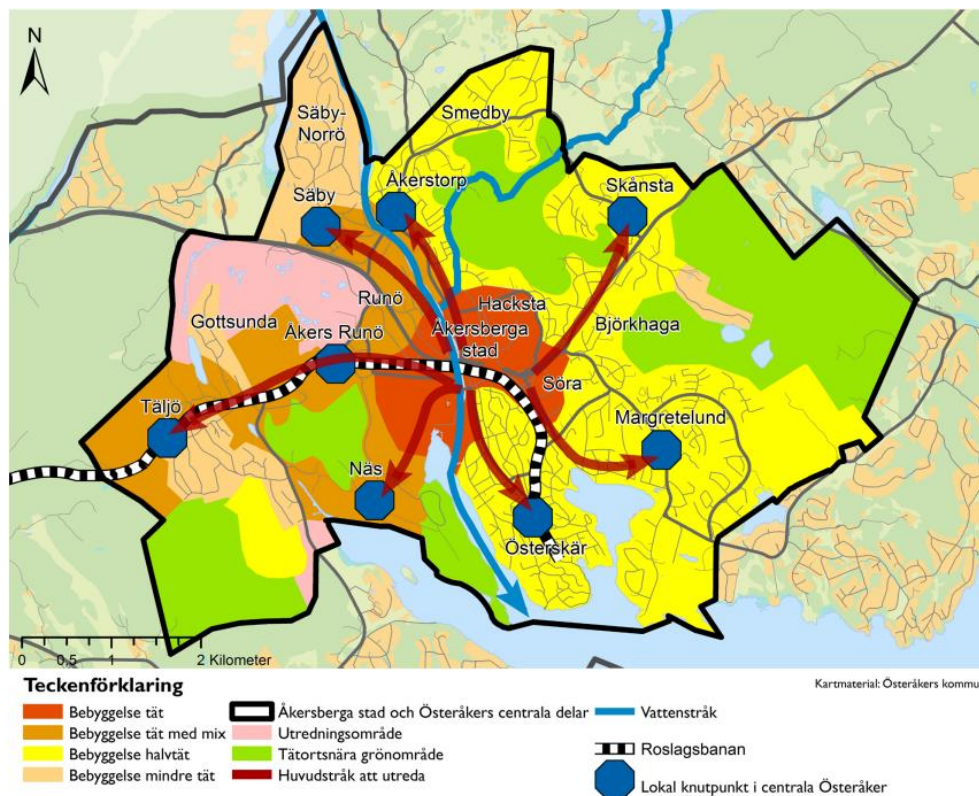
Österåkers kommun har fyra miljömålsområden; (1) Begränsad miljöpåverkan, (2) Ett rikt växt och djurliv, (3) God bebyggd miljö, och (4) Rent vatten. Inom dessa finns flertalet miljömål som presenteras i kommunens **miljö- och klimatprogram (2022)**. Två av målen relaterar till transportsystemet.

- Österåkersborna har tillgång till ett hållbart mobilitetssystem med låg miljö- och hälsopåverkan.
- Utsläppen av växthusgaser från vägtrafik i Österåker ska minska i enlighet med nationellt delmål.

Kommunens gällande översiktsplan, **Översiktsplan 2040 (2018)**, fastställer ett antal riktlinjer för hur transportsystemet ska utvecklas i kommunen.

Transportsystemet ska planeras yteffektivt med minskade utsläpp och ta hänsyn till värdefulla kultur- och naturmiljöer. Det befintliga bilvägnätet ska nyttjas mer effektivt och göras mer framkomligt.

Översiktsplanen inkluderar inte Röllingbyleden som en del av den strategiska trafikutvecklingen. Översiktsplanen pekar inte ut Röllingbyleden eller dess reservat i sin helhet mer än att endast kortfattat nämna att det finns ett vägreservat i Röllingbyområdet.



Figur 7 – Röllingbyleden återfinns inte i kartan över bebyggelseutveckling i översiktsplan 2018

Bebyggelseutvecklingen i översiktsplanen tydliggör även att majoriteten av tillkommande bostäder och arbetsplatser kommer att ske i de centrala och västra delarna av kommunen. De östra delarna av kommunen kommer att utvecklas på längre sikt, men geografiska och infrastrukturella förutsättningar kommer inte medge en lika kraftig tillväxt som i tätorten.

Röllingbyledens utbredning går emot den i översiktsplanen föreslagna markanvändningen. Översiktsplanen fastslår bebyggelse och tätortsnära grönområde i det stråk där Röllingbyleden är placerad.

Röllingby/Hackstaområdet föreslås utvecklas vidare som en stor grön målpunkt med fokus på idrotts- och friluftsliv samt tillgängliggörande av kulturmiljön. Området kring Åkers kanal föreslås utvecklas som stråk för kulturmiljö och rekreation. I närheten är även Åkerstorps knutpunkt belägen med planerad utveckling. En utbyggnad av Röllingbyleden skulle omöjliggöra mycket av den i översiktsplanen föreslagna utveckling och påverka många idag mycket attraktiva platser på ett negativt sätt.

En av de centrala strategierna i kommunens **transportstrategi (2018)** är att tillämpa fyrstegsprincipen. Principen innebär att alternativa åtgärder alltid ska övervägas innan större ny- och ombyggnationer görs. De fyra stegen innefattar:

1. **Tänk om** - handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. **Optimera** - innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. **Bygg om** – om ovanstående åtgärder inte avhjälper situationen genomförs vid behov det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
4. **Bygg nytt** - genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Utöver att följa fyrstegsprincipen fastslår även transportstrategin att kommunen ska verka för ett hållbart transportsystem genom att effektivisera användandet av befintlig infrastruktur, att öka andelen som går, cyklar och åker kollektivt samt att skapa en mer hållbar bil- och godstrafik.

I transportstrategin omnämns att Röllingbyleden har testats i trafiksimuleringar med resultatet att ett fåtal bilister skulle vinna på en vägförbindelse och att väg 276 fortsatt skulle vara den mest attraktiva förbindelsen för de flesta.

Utifrån kommunens ställningstaganden genom beslutade styrdokument är det svårt att finna stöd för en utbyggnad av Röllingbyleden.

Påverkan på natur- och kulturmiljö, samt jordbruksmark

Vägreservatet för Röllingbyleden innehåller mycket höga kulturhistoriska värden och naturvärden. Om Röllingbyleden skulle genomföras bedöms den komma i konflikt med bland annat följande:

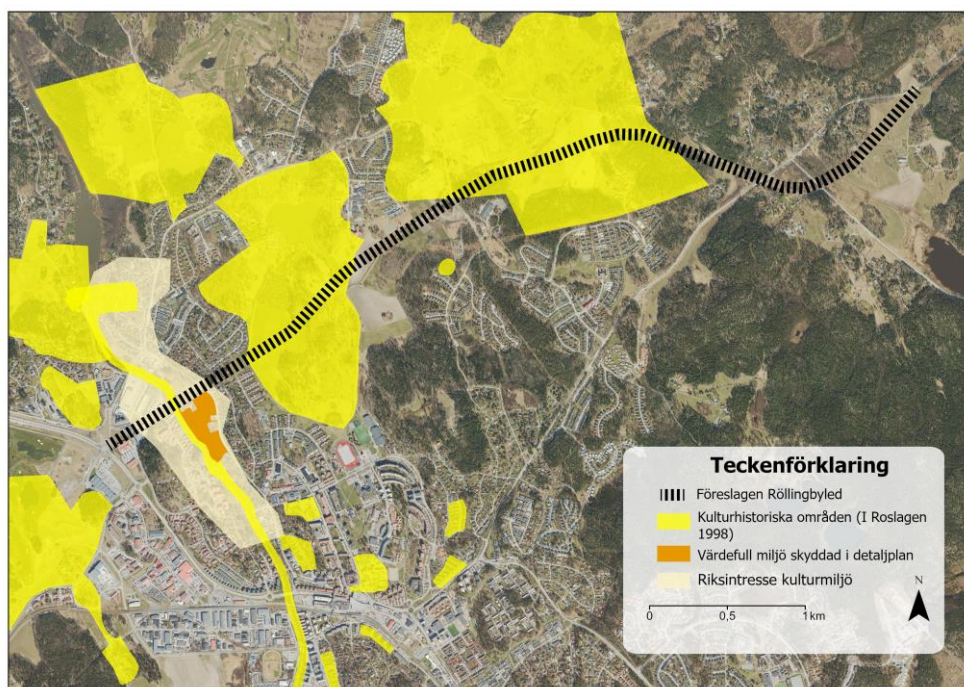
- Riksintresset för kulturmiljö kring Åkers kanal
- Kulturmiljölagens skydd av fornlämningar och fornlämningsmiljöer
- Artskyddsförordningen
- Biotopskydd
- Skydd av jordbruksmark enligt miljöbalken
- Skydd av ekologiskt särskilt känsliga områden (ESKO) enligt miljöbalken
- Vattendirektivets skydd av vattenförekomster
- Miljöbalkens krav på hänsyn till områden med särskilt höga natur-, kultur- och friluftsvärden
- Plan- och bygglagens skydd för lokala särskilt värdefulla kulturmiljöer

Kulturmiljö

De kulturella värdena i vägreservatet är stora. Fornlämningar, kulturhistoriskt viktiga områden och värdefulla byggnader hittas inom vägens sträckning och det kommer inte att kunna undgå att påverka dessa vid en eventuell utbyggnad.

Det finns ett riksintresse för kulturmiljö kopplat till Åkers kanal. Enligt Miljöbalken får mark som är av riksintresse inte "påtagligt skadas" av exploateringsprojekt. Det betyder att om ett projekt bedöms innebära en allvarlig negativ påverkan på kulturmiljön, kan det inte genomföras som planerat. Ett projekt kan bara få grönt ljus om det antingen inte påtagligt skadar riksintresset eller om samhällets intresse av exploateringen är större än behovet att bevara kulturmiljön. Oavsett innebär det krav från länsstyrelsen om kulturmiljöutredningar och en noggrannare prövning i tillståndsprocessen.

Området kring Ekbacken och Röllingby backar, som vägen kommer tangera eller skära rakt igenom, har höga kultur- och sociala värden. Platsen används bland annat för flertalet återkommande tillställningar och firanden. Det finns även ett stort bestånd av värdefulla ekar. Kommunens kulturmiljöprogram, *I Roslagen* (1998), har identifierat Ekbacken som ett område som ska bevaras oförändrat.



Figur 8 – Föreslagen Röllingbyled och områden med kulturmiljövärden

Natur, vatten och rekreation

Den tänkta vägdragningen passerar rakt genom ESKO (Ekologiskt Särskilt Känsliga Områden) med flera utpekade värdefulla naturområden. ESKO-områden ska enligt miljöbalken så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påverka naturmiljön. En väg skulle här dela området, som i huvudsak idag är opåverkat, i två delar.

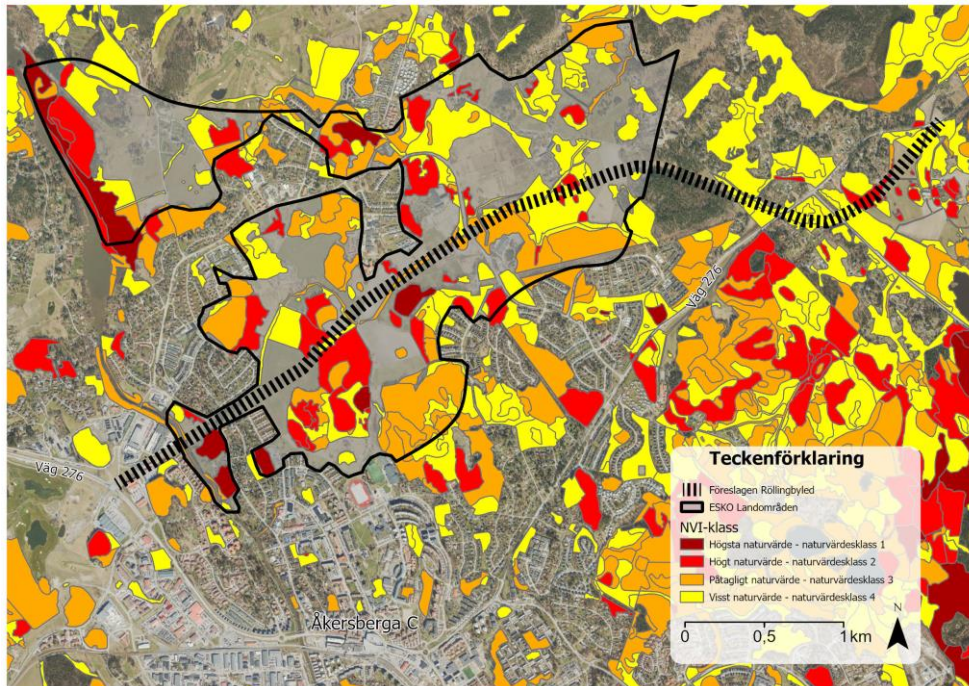
Kommunens översiktsplan anger även detta som ett friluftsområde, vilket skulle påverkas negativt av en vägdragning på grund av störning i det känsliga området och försämrad tillgänglighet. Stigar och vandringsleder så som Blå

leden, samt ridstigar korsar området. Dessa bedöms ha högt värde på grund av läget intill Åkersbergas centrala delar.

Röllingbyleden skulle skära rakt igenom en regional grön kil och påverkar därför den regionala grönstrukturen. Att den regionala grönstrukturen påverkas innebär konsekvenser för rekreativvärden men även för djur och växter då deras livsmiljö fragmenteras och möjligheterna till spridning försämras. Landskapsanalyser har genomförts för både fladdermöss och groddjur, vilket påvisar betydande naturvärden i det aktuella området. Ekbacken har identifierats som en viktig livsmiljö för fladdermöss, som har högt artskyddsvärde. Påverkan på detta område kan kräva omfattande prövningar. Under de senaste åren har praxis kring artskyddet för fladdermöss och andra skyddade arter skärpts i Sverige, i linje med EU:s Art- och habitatdirektiv och Artskyddsförordningen. Myndigheter har infört strängare krav på inventering av skyddade arter, särskilt inför bygg- och skogsbruksprojekt, samt striktare tillämpning av förbud mot störning och förstörelse av habitat. Tillsynen har ökat, och överträdelser kan leda till rättsliga påföljder. Dessutom krävs ofta kompensationsåtgärder vid tillståndsgivning, och rättsfall har lett till prejudikat som skärpt tillämpningen av dessa regler ytterligare.

Två vattendrag påverkas av vägen varav Smedbyån kommer att ha vägen liggandes parallellt i vissa sträckor. Detta riskerar att påverka de känsliga arterna i ån och dess närmiljö. Smedbyån bedöms även omfattas av det generella biotopskyddet och åtgärder som påverkar ån kräver dispens. Området har ingen större väg idag och den bullerpåverkan som vägen kommer att innebära, både för människor och djur kan bli omfattande.

Det finns flera markavvattningsföretag inom vägens sträckning. En byggnation av vägen skulle innebära nyprövning och upphävande av dessa vilket är en omfattande process. 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 detta.



Figur 8 – Föreslagen Röllingbyled och ESKO-områden samt NVI-klass

Jordbruksmark

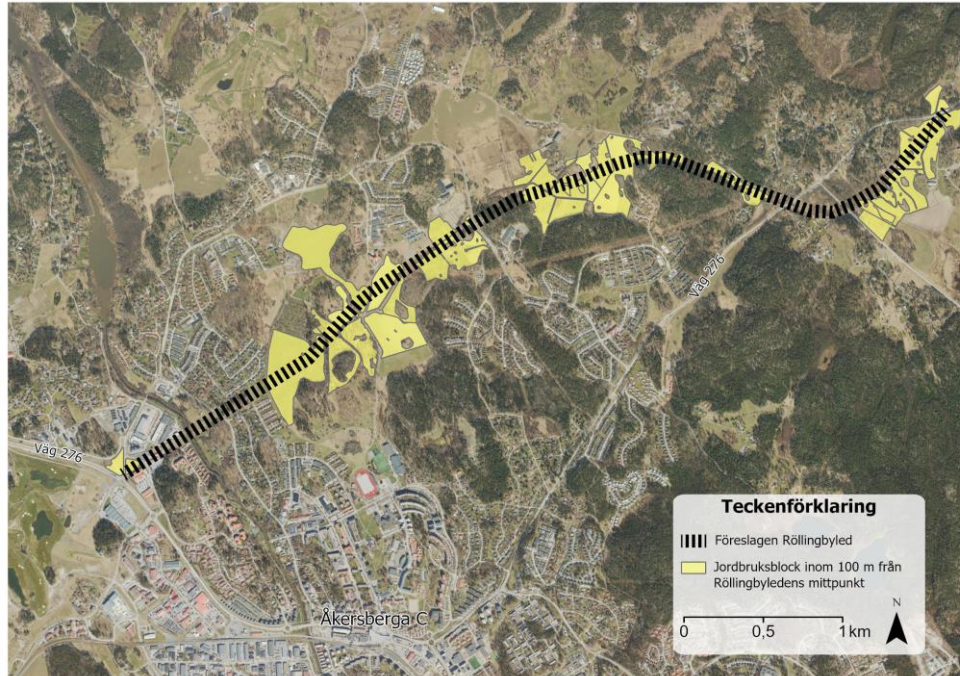
Enligt plan- och bygglagen (PBL) kap. 3, § 4 ska brukningsvärd jordbruksmark skyddas och får bara tas i anspråk vid särskilda skäl, som att det inte finns andra alternativ för den tänkta exploateringen. Dessutom måste det anses vara i "angeläget allmänintresse" att marken används för andra ändamål än just jordbruksmark.

På senare tid har både regering och kommuner blivit alltmer medvetna om vikten av jordbruksmark. Detta har lett till en striktare tillämpning av skyddsregler för marken, särskilt med hänsyn till klimatförändringar och behovet av att öka den inhemska matproduktionen. Tillståndsprocesser för projekt som innebär exploatering av jordbruksmark har därför blivit mer omfattande och kräver tydliga argument för varför marken ska tas i anspråk. Alternativ till att använda jordbruksmark måste undersökas noggrant, och projekt som inte kan motivera detta riskerar att få avslag. I senare rättsfall har domstolar ofta betonat vikten av att skydda jordbruksmark.

Exploateringsprojekt har stoppats eller fått ändras på grund av att det inte ansetts vara tillräckligt väl motiverat att ta i anspråk bördig mark.

Vägen påverkar också ett av kommunens få aktiva jordbruk som kommer att fragmenteras av den tänkta vägdragningen. Fragmentering av jordbruksmark innebär att sammanhängande områden av jordbruksmark delas upp i mindre, isolerade delar. Detta kan leda till att marken inte längre är lika produktiv eller ekonomiskt hållbar att använda för jordbruk, eftersom mindre och splittrade fält ofta är svårare att bruka effektivt. Fragmenteringen kan även innebära andra negativa konsekvenser. Den kan omöjliggöra markanvändningen för

andra ändamål. Dels för andra näringslivsverksamheter som nyttjar jordbruksmarken, dels för rekreation eller annan typ av bebyggelse. Fragmenteringen har även en stark påverkan på landskapsbilden.



Figur 10 – Föreslagen Röllingbyleden och påverkade jordbruksblock

Påverkan på trafik

Framkomligheten i vägnätet är idag god stora delar av dygnet, med undantag för rusningstid på förmiddag och eftermiddag. Det är främst vid dessa tillfällen som en ny trafikled potentiellt skulle göra nytta. Röllingbyleden skulle göra körsträckan förbi Åkersberga drygt en kilometer kortare för de resenärer som enbart ska passera. Teoretiskt skulle detta innebära en tidsvinst på 1,2 minuter jämfört med väg 276 med en beräknad körhastighet på 50 km/h på båda vägarna. Den verkliga tidsskillnaden beror däremot på flera aspekter. Bland annat beroende av total trafikmängd, framkomligheten på väg 276 och hur korsningar med mera utvecklas på Röllingbyleden men även väg 276.

Reduceringen av körsträckan resulterar däremot inte nödvändigtvis inte i kortare restid eller minskad trängsel över lag. Detta beror på att det är relativt få resenärer som passerar genom Åkersberga utan att ha ärenden i tätorten, vilket har visats i tidigare utredningar. Dessutom skulle den potentiella marginella vinsten elimineras genom inducerad trafik. Inducerad trafik innebär att trafikvolymen tenderar att öka vid tillkommande nybyggda vägar, vilket leder till bestående, eller till och med ökande, trängselproblematik.

Idag finns även alternativ till att passera centrala Åkersberga genom att använda Sockenvägen och Sjökarbyvägen i stället för väg 276, en sträckning som är ca. 600 m längre men beräknas ta ungefär lika lång tid i rusning.

Av andra transportsätt bedöms gång- och cykeltrafiken få sämre förutsättningar om Röllingbyleden byggs då ytterligare korsningspunkter med biltrafik tillkommer vilket kommer leda till fördröjning och ökad trafiksäkerhetsrisk. Tillgängligheten minskar då barriäreffekter tillskapas. Samtidigt skulle nya områden utsättas för problem med ökade bullernivåer samt försämrade luftkvalitet.

Kollektivtrafiken skulle inte gynnas av Röllingbyleden i och med att den fortsatt kommer behöva trafikera via centrala Åkersberga för att nå målpunkter där. Sammanfattningsvis kan Röllingbyleden eventuellt gynna en mindre andel genomfartsbiltrafik men kommer inte nödvändigtvis att förbättra trafiksystemet som helhet.

Kostnadsbedömning

Kostnaden för utbyggnad av Röllingbyleden är mycket svår att bedöma i ett tidigt skede då många osäkerheter råder. År 2005 bedömde Trafikverket i sin förstudie utbyggnaden till en kostnad av 180 miljoner kronor. Kostnaden bedömdes på nytt år 2020 av samhällsbyggnadsförvaltningen som då uppskattade en betydligt högre kostnad, bland annat på grund av inkludering av åtgärder för att minska ingrepp på natur- och kulturmiljön. Den grova uppskattningen pekade då på runt 400 – 500 miljoner kronor, och än mer om delar av leden skulle behöva förläggas i tunnel. Kostnad för befintliga kraftledningens alternativa lokalisering eller nedgrävning är inte inräknat.

En ny grov kostnadsbedömning har gjorts 2025 som indikerar på en kostnad på mellan 600 – 750 miljoner kronor. Av detta bedöms ca. 550 - 680 miljoner kronor avse kostnad för själva anläggandet av en enkel tvåfilig väg av landsvägskaraktär, inklusive bro och planskildhet vid större korsningar. Schablonkostnaden för anläggningen i det lägre spannet är lågt räknat och kan komma att hamna i det högre spannet bland annat beroende på geotekniska förutsättningar och standard på vägen. Av totala kostnaden bedöms ca. 60 miljoner kronor omfatta utredningar, detaljplan, markinlösen, intern tid samt tillstånd och prövningar. För att fastställa en mer korrekt uppskattning av kostnad behövs en djupare utredning. Vid eventuellt genomförande av Röllingbyleden skulle fler frågor behöva behandlas vilka kan komma att vara kostnadsdrivande. Exempelvis hantering av geoteknik, klimatanpassning, buller, dagvattenhantering samt flytt av kraftledningen.

För att trots den osäkra kostnadsuppskattningen få en jämförelse med andra projekt så kostade den alldeles nya Säbybron ca. 122 Mkr inklusive en ny cirkulationsplats. Röllingbyleden skulle innebära ytterligare minst en bro i liknande utförande plus cirka 6 km helt ny väg. En annan jämförelse är Trafikverkets förslag att bygga ytterligare ett tunnelrör i Löttingetunneln på Norrortsleden (ca. 1 km) vilken Trafikverkets grova kostnadsindikation i tidigt skede pekar på 540 miljoner kronor, med en osäkerhet på 30 % (från Åtgärdsvalsstudie Häggvik – Rosenkälla). En tredje jämförelse är kommunens

bidrag till utbyggnaden av Roslagsbanan till City inom Sverigeförhandlingen, vilket kostar kommunen 462 miljoner kronor (i 2016–2017 års värde).

Eftersom Trafikverket inte uttryckt intresse för Röllingbyleden under överskådlig framtid återstår frågan vem som skulle bekosta utbyggnaden. Mest troligt skulle kostnaden behöva hanteras av kommunen.

Strategisk trafikplanering

Kommunen växer vilket innebär att antalet resor kommer öka och därmed även trängseln i trafiknätet. Åtgärdsvalsstudien för väg 276 föreslår stora kapacitetsförbättringar på väg 276, vilka redan har eller kommer förbättra trafiksäkerheten och underlätta en del av framkomlighetsproblemen på väg 276. Samtidigt verkar kommunen kontinuerligt för en effektivare användning av infrastrukturen för att skapa bättre framkomlighet. Bland annat genom investeringar så som passagen under spåret i höjd med Rallarvägen/Sågvägen, nya Säbybron och investeringar i gång- och cykelvägnätet.

Sett över ett helt dygn är framkomligheten i kommunen relativt god. Under dygnets maxtimmar på förmiddagen respektive eftermiddagen är däremot belastningen högre. För att bibehålla en god framkomlighet när kommunen växer behöver belastningen i vägnätet minska under de högst belastade timmarna. Exempelvis är ungefär var femte bilresa en lokal resa under 3 km enligt Trafikstrategin. Dessa resor är ofta möjliga att i stället göra med andra färdmedel, vilket skulle minska belastningen i bilvägnätet och ge plats för bussar och de biltrafikanter som måste ta bilen. För att förändra dessa resvanor krävs bland annat satsningar på att förbättra möjligheterna att gå, cykla och åka kollektivtrafik. Det finns alltså många åtgärder att ta till för att förbättra framkomligheten. Däremot kommer en viss ökad mängd köer behöva accepteras i takt med att kommunen växer och resorna blir fler.

Att bygga ut helt ny väginfrastruktur är något som bör göras sparsamt, i enlighet med fyrstegsprincipen. Mer infrastruktur underlättar inte nödvändigtvis belastningen i trafiken på lång sikt, då det även genererar nya bilresor, så kallad inducerad trafik. Detta kan delvis motverka de förväntade fördelarna med den nya vägen eftersom den ökade trafikmängden leder till att vägarna snabbt fylls upp igen. Den ökade trafiken kan även innebära att nya kapacitetsproblem uppstår på andra platser, inte minst ur ett regionalt perspektiv tex. på E18 och Norrortsleden. Därmed är det inte säkert att den totala restiden skulle minska.

Stora investeringar i infrastruktur bör göras där de bedöms ha störst samhällsekonomisk nytta. I Österåkers fall innebär detta platser där vi idag har mest trafik, exempelvis väg 276. Ska investeringar göras i ny infrastruktur bör detta i stället göras på platser med stark utveckling, där belastningen väntas öka mest. Fokus bör även vara på att utveckla ett mer finmaskigt vägnät. Den planerade utvecklingen nordost om Åkersberga avses ej ske i lika stor omfattning som i de centrala och västliga delarna. Med detta som bakgrund

samt att genomfartstrafiken genom Åkersberga anses vara relativt begränsad bedöms Röllingbyleden inte ha en samhällsekonomisk nytta.

Sammanvägda slutsatser

Denna utredning har redogjort för Röllingbyledens förutsättningar. Nedan presenteras de sammanvägda slutsatserna.

Trafik: Trafikmässigt skulle Röllingbyleden inte innebära en förbättring av trafiksystemet som helhet, och riskera snarare att leda till ökad trafik. Röllingbyleden har utretts flera gånger sedan 1980-talet, men har aldrig prioriterats för genomförande. Tidigare utredningar, inkl. denna, har kommit fram till att förbättringar av den befintliga väg 276 är mer lämpliga.

Kostnader: Kostnaderna för att bygga Röllingbyleden har grovt uppskattats vara 600–750 miljoner kronor. Kostnadsuppskattning kan även komma att öka givet dess komplexa förutsättningar, bl.a. avseende markägoförhållanden, geotekniska förhållanden, m.m. Med tanke på den höga kostnaden, stora konsekvenserna och låga nyttan anses investeringen inte vara samhällsekonomiskt lönsam. Då Trafikverket ej har planer på att utveckla Röllingbyleden väntas kommunen behöva ta kostnaden vid ett genomförande.

Konsekvenser på närmiljö och markanvändning: Ett förverkligande av Röllingbyleden skulle ha betydande negativa effekter på bl.a. natur, kulturmiljö och jordbruksmark, samt buller och luftkvalitet. Ledens fragmentering av markanvändningen skulle även innebära konsekvenser för exempelvis fastighetsvärden, näringslivsverksamheter och rekreationsområden. Den stora inverkan i känsliga miljöer väntas leda till långdragna handläggnings- och rättsprocesser för prövning av utbyggnaden.

Kommunens styrdokument: Hur kommunens viljeinriktning ser ut för mark – och vattenanvändningen beskrivs i bl.a. översiktsplanen. Översiktsplanen bygger ej på att Röllingbyleden ska byggas utan visar på andra värden och intressen inom samma geografiska område. Österåkers kommun har i sina styrdokument och miljömål betonat vikten av hållbara transportlösningar och minskade utsläpp. Kommunen förespråkar att använda fyrstegsprincipen, där nybyggnation av vägar är sista alternativet efter att andra åtgärder har övervägts och implementerats. Byggandet av Röllingbyleden bedöms därför inte förenligt med kommunens antagna planer och styrdokument.

Samlad slutsats: Slutsatsen i denna utredning, liksom flera tidigare utredningar, är att Röllingbyleden inte bedöms vara ett lämpligt alternativ. Nyttan av leden är mycket begränsad, samtidigt som den innebär påtagliga kostnader och stora konsekvenser. Även över tid bedöms inte nyttan öka, samtidigt som genomförandet väntas bli mer kostsamt och komplext. Därför föreslår denna utredning att Röllingbyleden inte ska utgöra en del av kommunens övergripande trafiklösning och därmed inte vara styrande för framtida översiktlig planering.