



## Tjänsteutlåtande

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Till Kommunstyrelsen

Datum 2013-03-12  
Dnr KS 2013/0030

### Inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2014-2025 samt avgränsningssamråd för miljöbedömning av länsplan

#### Sammanfattning

Länsstyrelsen i Stockholms län har ett uppdrag att ta fram nya investeringsplaner för infrastrukturen 2014 – 2025 och inbjuder kommuner att lämna synpunkter. Stockholm Nordost har gemensamt tagit fram ett remissvar och kommunen har även utarbetat ett kompletterande yttrande.

#### Beslutsförslag

**Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslå Kommunstyrelsen besluta**

1. Godkänna remissvar enligt skrivelse från Stockholm Nordost enligt bilaga 1.
2. Godkänna remissvar enligt Österåkers kommuns yttrande bilaga 2.

#### Bakgrund

Regeringen gav december 2012 i uppdrag att upprätta ett förslag för utveckling av transportinfrastruktur och transportsystemet. Investeringsplaner för infrastrukturen formuleras i två långsiktiga planer på upp till 12 år. Trafikverket ansvarar för den nationella planen och Länsstyrelsen i Stockholm ansvarar för den regionala planen. Beslut om nationellplan respektive länsplan fattas under våren 2014 efter remittering sommar/höst 2013.

#### Förvaltningens slutsatser

Förvaltningen bedömer att Stockholm Nordost gemensamma vision och handlingsplan för utvecklingen av transportinfrastrukturen uppfyller kommunens önskemål. Kommunerna i Stockholm Nordost har ett gemensamt ansvar men också var för sig för tillväxt i regionen. Den växande arbetsmarknaden ska knytas samman med övriga Stockholmsregionen genom en kraftigt förbättrad transportinfrastruktur och ett regionalt kapacitetsstarkt spårssystem. En gemensam prioritering av utvecklingen av infrastrukturen togs 2007 i och med Stockholmsförhandlingen. Nordostkommunerna har även ställt sig bakom Regional utvecklingsplan för Stockholms län 2010-2021.

För Österåkers kommun i ett regionalt perspektiv innebär föreslagna investeringar en bättre koppling till den regionala stadskärnan i Täby. Investeringsförslaget innebär även förbättrad kollektivtrafikförsörjning genom regional kapacitetsstark spårburen kollektivtrafik genom utveckling av Roslagsbanan, Roslagspilen och koppling till Arlanda. Vidare förväntas även bytespunkter längs Roslagsbanan utvecklas som förbättrar hela resan för kollektivtrafikresenärerna.

## Tjänsteutlåtande

Österåker vill särskilt lyfta fram trafikplats Rosenkälla som ett prioriterat objekt för att fortsatt kunna utveckla stråket mot arbetsmarknaden i nordväst med bland annat Kista som en viktig målpunkt. Etapp 2 och 3 av väg 276 bedöms som viktiga utifrån framkomlighetsperspektiv och trafiksäkerhet både för biltrafik och cykel- och gångtrafik. Slutligen vill Österåker betona vikten av förbättringar gällande framkomligheten på väg 276 genom centrala Åkersberga.

### Bilagor

1. YTTRANDE Stockholm Nordost Brister och behov 2014 - 2025, 2013-02-27
2. YTTRANDE Österåkers kommun Brister och behov 2014 - 2025, 2013-02-22



Anna Anderman  
Väg- och trafikchef



Adelinn Persson Söör  
Trafikplanerare



2013-02-22

Stockholm Nordost  
Mikael Engström  
tel. dir: 076 643 96 70  
Shula Gladnikoff  
tel. dir. 076 643 96 73

Länsstyrelsen i Stockholms län  
Enheten för samhällsplanering  
Box 220 67  
104 22 Stockholm

## **Inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2014-2025 samt avgränsningssamråd för miljöbedömning av länsplan.**

### **Svar på förfrågan**

#### **Stockholm Nordost gemensam vision och handlingsplan för regional stadskärna i Täby**

De sex kommunfullmäktige inom Stockholm Nordost antog under våren 2012 en ny vision avseende åren 2010-2040 med en utblick till 2050. Visionen visar hur kommunerna i Stockholm Nordost - gemensamt och var och en för sig - tar sitt ansvar för tillväxten i Stockholmsregionen. ([www.stockholmnordost.se](http://www.stockholmnordost.se))

Vidare har Täby kommun, i samarbete med övriga nordostkommuner och TMR, utarbetat en handlingsplan för att utveckla den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge. Handlingsplanen, som är samordnad med nordostvisionen, antogs våren 2012 av Täbys kommunfullmäktige. ([www.taby.se/sv/Stockholm-Nordost/En-stark-vision/](http://www.taby.se/sv/Stockholm-Nordost/En-stark-vision/))

En hållbar tillväxt av bostäder, befolkning, stadsstruktur, regional stadskärna och näringsliv förutsätter effektiva transporter.

Kommunerna inom Stockholm Nordost har som målsättning att nordostsektorns växande arbets- och bostadsmarknader ska knytas samman med övriga Stockholmsregionen genom en kraftigt förbättrad transportinfrastruktur, där ett regionalt kapacitetsstarkt spårssystem ökar förutsättningarna för en hållbar utveckling av resandet.

Kommunerna i Stockholm Nordost verkar därför gemensamt för

- ökad tillgänglighet i Nordostsektorns transportsystem.
- ökad kapacitet i Nordostsektorns transportsystem
- en ökad kollektivtrafikandel och minskad belastning på vägtrafiknätet för att begränsa klimatpåverkande utsläpp och reducera buller och partiklar i belastade stråk, främst E18 genom Danderyd och Täby.

Enligt visionen för Stockholm Nordost avser nordostsektorn att till år 2040 ge förutsättningar för ett bostadsbyggande för ytterligare 100 000 invånare och 50 000 arbetstillfällen i en utvecklad stadsstruktur samt för tillskapandet av regional stadskärna. Nordostsektorns strategi är bl.a. att stimulera täthet och flerkärnighet och att samordna utbyggnaden av bebyggelsen med transportsystemet.

Stockholm Nordost har sedan Stockholmsförhandlingen 2007 haft en gemensam prioritering för utvecklingen av trafikinfrastrukturen till och inom Nordostsektorn. Nordostkommunerna har också ställt sig bakom Stockholmsregionens strategier och priorite-



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms Stad + Österåkers kommun

ringar för utvecklingen av trafiksystemet som anges i RUFSS 2010 och de som anges i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010 - 2021.

Med anledning av att länet nu har en snabbare befolkningsökning och ett större behov av bostäder än vad som tidigare redovisats, ser Stockholm Nordost att behovet av att genomföra satsningar på Stockholmsregionens trafiksystem ökar ytterligare.

Nordostsektorn med sina drygt 230 000 invånare saknar idag en regionalt kopplad, spårburen kollektivtrafik som på ett långsiktigt och hållbart sätt knyter samman nordostsektorn med övriga Stockholmsregionen:

- Roslagspilen - som tunnelbana, Roslagsbana eller järnväg - för att lösa resandebehoven på lång sikt.
- Roslagsbanan byggs, i ett första steg, ut mellan centrala Stockholm och Arlanda - Märsta som ett sammanhållet spårssystem.
- Den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge som ett nav i kollektivtrafiknätet med tvärförbindelser mellan Stockholm Nordost och övriga regiondelar.

## **Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län.**

Stockholm Nordost stödjer inriktningen i det dokument som har utarbetats som underlag för kommande revideringar och prioriteringar av nationell plan och länsplan för den förlängda planperioden till år 2025. I kommande planering måste frågor som säkerhet i vägnätet, tillväxtaspekter som framkomlighet för näringslivets transporter, tvärförbindelser mellan de regionala stadskärnorna och klimat- och miljöaspekter prioriteras.

Den regionala inriktningen anger som en av fyra huvudprinciper behovet av aktiv prioritering av vägutrymmet för att trafiken ska rulla effektivt utan allvarligare köer. En nödvändig åtgärd anges vara att begränsa antalet flaskhalsar i vägsystemet, vilket Stockholm Nordost visar flera exempel på i detta yttrande.

I den regionala inriktningen anges också behov av att begränsa personbilstrafiken ("efterfrågan") genom styrmedel istället för genom omfattande köbildning. Detta genom att succesivt se över trängselskattens nivå och utformning med målet att minska bilköerna och öka den regionala tillgängligheten på vägnätet. I regeringens uppdrag till "förhandlingsperson om utbyggnad av tunnelbanan och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län" anges atthöjda och bredare intäkter från trängselskatterna kan användas för finansiering av i första hand utbyggnad av tunnelbanenätet till Nacka. Stockholm Nordost menar att en utökning av trängselskatterna förstärker behovet av att kollektivtrafiken byggs ut inom flera av länets sektorer. För Stockholm Nordost, som är den ena av två sektorer inom Stockholmsregionen som idag saknar en regionalt kopplad spårtrafik, är det ytterst viktigt att sådan trafiklösning prioriteras även till nordostsektorn. Finansieringen av spårutbyggnader i länet genom framtida intäkter från utökade trängselskatter måste förhandlas också med Stockholm Nordost och måste också här utgå från nuvarande och kommande behov utifrån bostadsbyggande och näringslivsutveckling.

Kommunerna inom Stockholm Nordost vill särskilt understryka nödvändigheten av att staten tar ett ökat och sammanvägt ansvar för kapacitetsförstärkning och utbyggnad av kollektivtrafiken inom Stockholms län. För Stockholm Nordost är det av stor vikt att främst den spårburna kollektivtrafiken inom och till sektorn både förstärks och byggs



ut. På kort sikt är det också viktigt att säkra framkomligheten för busstrafiken, skapa ett regionalt cykelsystem och att ge möjlighet till båtpendling.

## **Stärkt kapacitet till den växande nordostsektorn.**

Stockholm Nordost är en starkt växande regiondel där endast Danderyds kommun ligger utmed tunnelbane- eller pendeltågsnätet. I enlighet med Stockholm Nordosts remissvar om regeringens bostadsuppdrag så innebär nordostkommunernas samlade planering till år 2030 en beredskap för 42 000 nya bostäder.

Trafikverkets kapacitetsutredning visar på kraftigt ökad trängsel främst på E18/Roslagsvägen och på Norrortsleden. Nordostsektorn har länets lägsta kollektivtrafikandel. Det medför bland annat att gränsvärden redan idag överskrids, framför allt i Danderyd, för koldioxid och partiklar. För att komma till rätta med dessa problem krävs främst en regionalt kopplad, spårburen kollektivtrafik, vilken även skulle bidra till att avlasta vägnätet i regionens centrala delar. Statlig medfinansiering till trafikmyndigheten SLL och/eller de för länet planerade utökade trängselskatterna måste prioriteras för att också bygga ut en sammanhållen spårlösning för nordostsektorn.

## **Stadsbyggnad för hög tillgänglighet och fler bostäder**

I RUFSS 2010 anges att de regionala stadskärnorna måste få bättre tillgänglighet och tydligare koppling till järnvägsnät, regionalt vägnät, till tunnelbana och spårväg samt att de länkas samman via spårväg. Kärnorna behöver ha goda förbindelser till den centrala stadskärnan och bli knutpunkter för kollektiva tvärförbindelser och stombussar.

En utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda skulle skapa en konkurrenskraftig kollektivtrafik och god tillgänglighet främst mellan de regionala stadskärnorna Arlanda - Märsta och Täby centrum - Arninge.

Den planerade utbyggnaden av Arninge resecentrum är ett annat exempel på hur kollektivtrafiksystemet kan utnyttjas smartare och samtidigt stödja utvecklingen av en regional stadskärna.

Enlokalisering av bebyggelsen till bra kollektivtrafiklägen bidrar till en ökad kollektivtrafikandel. Detta är en viktig förutsättning för att minska belastningen på vägtrafiknätet, för att begränsa klimatpåverkande utsläpp och för att reducera buller och partiklar i belastade stråk, främst E18 genom Danderyd och Täby.

## **A. Synpunkter och brister i transportsystemet**

Stockholm Nordost bifogar i bilaga A1 och A2 de objekt som nordostkommunerna gemensamt prioriterar. Prioriteringen bygger i första hand på den gemensamma visionen för Stockholm Nordost och på "Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län".

Till detta gemensamma yttrande, med objektsbilaga A, kommer nordostkommunerna även att komplettera med egna yttranden och lokala objekt, vilka också de kommer att vara i linje med den gemensamma NO-visionen.

## **Spårssystem för nordostsektorn**

SL har under 2012 genomfört en förstudie i samverkan med Stockholm Nordost, Sigtunakommun, SWEDAVIA, Trafikverket, Länsstyrelsen och TMR om en tvärförbindelse



mellan Nordostsektorn och Arlanda. Av de studerade alternativen så ger en avgrening av Roslagsbanan från Vallentuna till Arlanda den största resenärsnyttan samtidigt som den kan knyta samman nord och nordostsektorn, Vetenskapsstaden med de regionala stadskärnorna Täby centrum - Arninge, Arlanda - Märsta samt Uppsala. En spårförbindelse från Stockholm Nordost till Arlanda skulle också förstärka Arlandas roll som ett "Stockholm Nord" samtidigt som spårförbindelsen skulle kunna utgöra ett omlednings-spårnät för Ostkustbanan mot Arlanda.

I enlighet med Stockholm Nordosts antagna vision är första prioritet, vad gäller utbyggnaden av kollektivtrafiken i nordostsektorn, att staten medfinansierar investeringskostnaden om ca 2 250 Mkr, plus fordon, i Nationell plan för transportsystemet 2014-2025 för en avgrening av Roslagsbanan till Arlanda. Utbyggnaden bör färdigställas under kommande planeringsperiod.

Trafikförvaltningen, Trafikverket och Stockholm Nordost har nu återupptagit arbetet med att i en gemensam, fördjupad idéstudie utreda en långsiktigt hållbar lösning för ett regionalt och kapacitetsstark spårssystem till nordostsektorn. Resultatet av studien ska ge underlag till kommande paketlösning för Stockholmsregionen, där en regional spårförbindelse till nordost måste ingå med mycket hög prioritet. Idéstudien finansieras i hudsak genom att de sex nordostkommunerna förskotterar det anslag som anvisats i gällande Länsplan för fortsatt utredning av Roslagspilen.

I avvaktan på resultatet från den nu påbörjade åtgärdsvals- och idéstudien av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn, är det också av högsta prioritet att det i kommande nationell plan/länsplan anges resurser för järnvägsutredning och därefter en utbyggnad av Roslagspilen - som tunnelbana, Roslagsbana eller järnväg.

## Sammanfattning av prioritering

Stockholm Nordost framhåller vikten av att de objekt som finns angivna i Länsplan 2010-2021 fullföljs inom planperioden.

I Länsplan 2010-2021 anges i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen en inriktning för åtgärdsplaneringen efter 2021. För Stockholm Nordost är det angeläget att nedanstående objekt, i enlighet med inriktningen i Länsplan, genomförs inom den nya planeringsperioden.

### Utveckling av kollektivtrafiksystemet:

- Roslagspilen - som tunnelbana, Roslagsbana eller järnväg - för att lösa resandebehoven på lång sikt.

### Utveckling av vägsystemet:

- Väg 76/283 Norrtälje - Grisslehamn.

## Behov av ytterligare infrastrukturåtgärder

### Utveckling av kollektivtrafiksystemet:

- Roslagsbanan, behov av statlig medfinansiering av kommunala följdinvesteringar, med anledning av tidigare beslutade åtgärder som skall fullföljas under planperioden 2010- 2021 för trafiksäkerhets- och bullerskyddsåtgärder för plankorsningar mm.

# Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms Stad + Österåkers kommun

- Roslagsbanan, avgrensning till Arlanda.
- Regional kapacitetsstark spårburen kollektivtrafik "Roslagspilen".
  - Utökad statlig finansiering för järnvägsutredning efter pågående idéstudie mm.
  - Statlig medfinansiering inom planperioden för byggstart av spårlösning för nordostsektorn.
- Roslagsbanan, Knutpunkt Danderyd och ny bytespunkt i Roslags -Näsbyoch Såsta-Karby med infartsparkeringar.
- Vattenburen kollektivtrafik.

## Utveckling av vägsystemet:

- Tunnel/överdäckning delar av E18; utredning.
- Utökad kapacitet E18 med breddning med ökad framkomlighet för buss, förbättrade trafikplatser Arninge och Rosenkälla och 2+2 körfält Rosenkälla - Söderhall. (Förbättrade miljöåtgärder).
- Kapacitetsförstärkning Norrortsleden med 2+2 körfält samt planskild korsning Mossens trafikplats och förbättrad trafikplats Täby Kyrkby.
- Väg 274. Trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder kopplade till bebyggelseutveckling och viktiga kollektivtrafikpunkter inklusive kopplingen till färjetrafik.
- Väg 276 Åkersberga, etapp 2 och 3.

## B. Åtgärder berättigade till statlig medfinansiering

Denna fråga från Länsstyrelsen gäller i första hand statlig medfinansiering till

- anläggningar för regional kollektivtrafik och
- för åtgärder av förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator.

För fysiska åtgärder för förbättrad miljö, trafiksäkerhet mm på kommunala vägar och gator lämnar respektive kommun underlag till Länsstyrelsen i Stockholms län.

## C. Avgränsningssamråd miljöbedömning

Stockholm Nordost är positiv till Länsstyrelsens förslag till avgränsning av miljöbedömningen och stödjer att det i den slutliga MKB kommer att tas upp en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om länsplanen inte genomförs. Med tanke på den långsiktiga miljöpåverkan som satsningar, eller uteblivna satsningar, på t ex kollektivtrafik medför så bör effekter år 2030 (målår för flera miljömål) betraktas som medellång sikt. Detta eftersom den fulla nyttan av främst spårsatsningar uppnås på längre sikt. Både miljöbedömningen och den slutliga MKB för länsplanen bör därmed också omfatta en mer långsiktig utblick.

För kommunerna inom Stockholm Nordost

Kjell Jansson  
Ordförande Stockholm Nordost 2013  
Kommunstyrelsens ordförande i Norrtälje



## Stockholm Nordosts gemensamt prioriterade objekt, 2014-2025, med brister i transportsystemet

Regionalt objekt	Regionalt objekt	Regionalt objekt	Regionalt objekt	Regionalt objekt	Regionalt objekt
<b>Regionala spår-objekt</b>					
<b>Roslagsbanan: Kommunala följdin-vesteringar i samband med trafiksäkerhetsåtgärder och kapacitetsförstärkning.</b>	Statlig medfinansiering är otillräcklig i nuvarande länsplan för kommunala följd-åtgärder som anslutande gator och vägar m.m. En kraftig kostnadsökning har skett sedan förra planperioden för de trafiksäkerhetsåtgärder som krävs främst för plankorsningar.	Roslagsbanan	Statlig medfinansiering: Ombyggnad av kommunala gator och vägar för att åstadkomma trafiksäkra korsningspunkter med Roslagsbanan (se underlag från SLL)	I	Statlig medfinansiering otillräcklig i nuvarande länsplan
<b>Roslagsbanan: Avgrening till Arlanda</b>	Koppla ihop nord- och nordostsektorn arbets- och bostadsmarknader, den regionala stads kärnan Täby centrum – Arninge med Arlanda – Märsta och vidare mot Uppsala. Stöd Arlanda - Märstas funktion som bytes- punkt mellan lokal-, regional och fjärrtågs- trafik samt flyg. Idéstudie genomförd och förstudie är på remiss.	Molnby i Vallentuna till Arlanda	Utbyggnad av dubbelspår från Molnby till Arlanda med möjlig förlängning till Märsta. Fördjupade studier bör genomföras.	I	Statlig medfinansiering av utbyggt kollektivtrafik. Uppskattad investeringskostnad enligt förstudie 2,3 -2,7 mdr. Investeringen bör genomföras som en tredje etapp av Roslagsbanans utveckling.
<b>Regional kapacitetsstark spårburen</b>	Stockholm Nordost är, förutom Nacka- Värmdö,	Regioncentrum till Nordostsektorn	Fullfölja utredningar och planprocess för en långsiktig	I	Utökat statlig finansiering för o



# Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms Stad + Österåkers kommun

<p><b>kollektivtrafik "Roslagspil"</b></p>	<p>den enda sektorn inom Stockholmsregionen som saknar en regional kapacitetsstark, spårtrafik. Objektet benämns i nuvarande länsplan som "Roslagspilen" med inriktningen att genomförande ska möjliggöras tidigt i ny planperiod. En fördjupad idéstudie genomförs under 2013, genom Nordost-kommunernas förskottering av i Länsplanen avvisade medel, för att belysa förutsättningarna för och nyttan av olika utredningsalternativ. Alternativet är tunnelbana, förlängd Roslagsbana, tvärsparväg, pendeltåg och utbyggd busstrafik.</p>		<p>tidig spårlösning för nordostsektorn.  Påbörja utbyggnaden inom planperioden.</p>		<p>m år 2015 för fördjupade utredningar  Inom planperioden statlig medfinansiering för byggstart av spårlösning för nordostsektorn.</p>
<p><b>E18 Knutpunkt Danderyd</b></p>	<p>En utvecklad bytespunkt mellan olika trafikslag: tunnelbana, buss och Roslagsbana, samt nordostsektorns största arbetsplats (Danderyds sjukhus).</p>	<p>Området kring Danderyds sjukhus</p>	<p>Bytespunkten byggs om för att uppnå bättre koppling mellan Roslagsbana, bussar och tunnelbanan och med anslutningar till gång- och cykelväg och infartsparkeringar.</p>	<p>I anslutning till E18</p>	<p>1</p>
<p><b>Utveckling av bytespunkter vid stationer längs Roslagsbanan</b></p>	<p>Behov finns av att bygga ut bytesmöjligheter mellan buss och Roslagsbanan vid stationer med strategiskt läge.  Se vidare ytterligare behov</p>	<p>Roslags Näsby station  Ny station vid SåstaKarby/ Norrortsleden där Roslagsbanan korsar Norrortsleden.</p>	<p>Roslags Näsby – flytt av perrongläge samt anslutning för resenärer till ny bytespunkt på Centralvägensbro över järnvägen.  Ny bytespunkt med station.</p>	<p>2</p>	

# Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms kommun + Österåkers kommun

	i respektive kommun.		busshållplats och infartsparkeringar .			
<b>Vägojekt nationella</b>						
<b>E18 genom Danderyd och Täby</b>	E18 utgör idag en barriär främst genom Danderyd och Täby. Omkringliggande bebyggelse och verksamheter är påverkade av buller samt otillåtet höga halter av partiklar. Barriären innebär ett stort hinder för framtida bostadsbyggande.	E18 genom del av Danderyds kommun respektive del av Täby kommun.	Tunnelförläggning/överdäckning del av E18 i Danderyd och del av E18 i Täby kommun.  Utredning pågår.	E18	2	
<b>E18 Trafikplats Arninge</b>	Ombyggnad/nybyggnad av trafikplatsen för att klara den prognostiserade trafikmängden i samband med utbyggnaden av Arninge resecentrum samt den planerade exploateringen i Arninge handels- och bostadsområde. Behov av ökad kapacitet för trafikplatsen.		Behovet av nya anslutningar mellan Vaxholmsvägen (Väg 274) och Arningevägen.	E18	2	
<b>E18/265 Rosenkälla trafikplats och ramper för väg 975</b>	Behov av ökad kapacitet för trafikplatsen.		Utbyggnad av kapaciteten vid Rosenkälla trafikplats mellan E18/ Norrortsleden 265 och nya ramper till väg 975	E18, 265, 975	2	
<b>E18 Rosenkälla – Söderhall</b>	Belastningen och kapacitetsbristen på sträckan kommer att öka kraftigt med ökat antal bussresor, mer gods från Kapellskärr, en ökande befolkning både i Norrtälje och östra	Rosenkälla - Söderhall	Ombyggnad från 2+1 väg till motorvägsstandard	E18	3	

# Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms Stad + Österåkers kommun

	Vallentuna samt ett ökat fritids- och deltidsoende i Norrtälje. Olyckor och fordons haverier besvärliga stopp i trafikflödena pga av otillräckliga möjligheter att passera stillastående fordon.					
<b>Vägojekt läns- vägar</b>						
<b>265 Norrortsleden Kapacitetsförstärkning</b>	Trafikverkets kapacitetsutredning visar att Norrortsleden kommer få stora problem med trängsel då Förbifart Stockholm öppnas. Trafikprognoser visar att vägen behöver få motorvägsstandard med fyra körfält. Mossens trafikplats, behöver ökad kapacitet genom att byggas ut till en helt planskild korsning.	Norrortsleden, sträckan från trafikplats Täby kyrkby till Rosenkälla, Mossens trafikplats. Trafikplats Täby kyrkby	265 264/265 265/Bergtorpsvägen	2		
<b>Väg 274 genom Vaxholm</b>	En starkt trafikerad väg. Primär transportled för farligt gods (E 18 - Vaxholms kaj) och omledningsväg för Essingeleden. Medför restriktioner vid planering och nybyggnation intill vägen samt gene-	Väg 274 genom hela Vaxholm inklusive allmänna färjeleder och delar av Österåkers kommun	Väg 274	2		

# Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms kommun + Österåkers kommun

	<p>rerar genomfartstrafik i tätorten. Sträckan Ladvik-Resarö är smal, mörk och saknar viltstängsel och cykelväg. Trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem vid flertalet korsningspunkter. Färjelederna saknar dupliceringsfärjeläge. Bristfällig trafiksituation för samtliga trafikanter vid färjelägena.</p>			Säkerställande av färjepacitet och dupliceringsfärjeläge för Vaxholmsleden och Oxtdjupsleden.		
<b>Väg 276 etapp 2</b>	<p>Dålig trafiksäkerhet, planerings-, bullerstörningar samt saknar utrymme för långsamtgående fordon inklusive GC.</p>	Sjöbergsvägen - Stava	276	Stärkt trafiksäkerhet, plan-skiilda korsningar och separat område för långsamtgående fordon	2	
<b>Väg 276 etapp 3</b>	<p>Dålig trafiksäkerhet, planerings-, bullerstörningar samt saknar utrymme för långsamtgående fordon inklusive GC. Detaljplan pågår vid Rosenkälla</p>		276	Stärkt trafiksäkerhet, plan-skiilda korsningar och separat område för långsamtgående fordon	2	
<b>Vägar 76/283 Norrtälje – Älmsta Grisslehamn</b>	<p>Vägarna har mycket hög belastning i förhållande till vägutrymme medbristfällig framkomlighet och trafiksäkerhet (speciellt för oskyddade trafikanter).</p>	Norrtälje stad via Älmsta till Grisslehamn	Rv 76 Lv 283	Trafikverket ska ta fram en åtgärdsvalsstudie under 2013. Denna får visa på vilka åtgärder som krävs för att ge vägarna en god standard.	2	
<b>Infartsparkeringar</b>	<p>Behovet av fler infartsparkeringar ökar inom hela Stockholm Nordost.</p>	Arninge resecenterum, Roslags Näsby station Vid nytt stationsläge SåstaKarby		Statlig medfinansiering	1	

# Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms Stad + Österåkers kommun

	Se vidare respektive kommuns yttrande				
<p><b>REGIONALA CYKELVÄGAR</b></p> <p><b>"Cykelstrada" - Arninge - Regionala cykelstråk nordost till</b></p>	<p>Målstandard för de regionala cykelstråken enligt SATSA II projektet är inte uppfyllt.</p> <p>Stråket Arninge - Roslagstull har otillräcklig bredd, är till stor del inte separerat från bil- och gångtrafik. Vissa sträckor utgörs av lokalgator. Sträckan har många korsnings-punkter med andra trafikslag.</p> <p>Regionala cykelstråk saknas för bl.a. arbetspendling via blivande knutpunkt/bytespunkten för kollektivtrafik och cykel i Arninge resecentrum. Koppling mot Täby centrum och tvärförbindelse till Upplands Väsby. Vägarnas utformning innebär dålig trafiksäkerhet för cykling. Stråken (undantaget v 268) är utpekade i den regionala cykelplanen.</p>	<p>"Cykelstrada" från Arninge via Danderyd till Roslagstull, cirka 18 km långt. I huvudsak längs E18</p>	<p>Ett arbetspendlingsstråk på snabbcykelväg från Arninge till Roslagstull längs E18 med god bredd och separation från gående och bilar.</p>	<p>I huvudsak längs E18</p>	<p>2</p>
			<p>Utbyggnad av stråken, med standard enligt den regionala cykelplanen.</p>	<p>274,936 264,268</p>	
		<p>Regionala cykelstråk: * Väg 274 från Vaxholm - Arninge * Åkersberga - Rydbo- Arninge * Väg 264 från Vallentuna - Arninge * Vallentuna station - Täby centrum * Väg 268 Vallentuna station (Grana) -</p>	<p>Prioriterat att utbyggnadsordningen sker utifrån största effekt (antal nyttjare) och behov av ökad trafiksäkerhet.</p>		

# Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms kommun + Österåkers kommun

<p><b>Regional gång- och cykelväg längs väg 262</b></p>	<p>Avsaknad av regionalt cykelstråk som möjliggör cykelarbetspendling mellan Danderyd – Sollentuna – Kista.</p>	<p>Upplands Väsby station.</p>	<p>En gång- och cykelväg anläggs utmed Edsbergsvägen.</p>	<p>Utmed väg 262</p>	<p>3</p>
<p><b>Vattenburen sjötrafik</b></p>	<p>Kollektivtrafiken bör byggas ut för båtpendling till och från kommunerna Österåker, Vaxholm, Täby och Danderyd till grannkommuner och regioncentrum. Hög potential för båtarbetspendling till och från Norra Djurgårdssta- dens 60 000 arbetsplatser år 2030</p>	<p>Danderyd: Stocksund. Täby: Näsbypark, Viggbyholm och Hågernäs Vaxholm: Rindö m.fl. Österåker: Kanalstraden</p>	<p>Statlig medfinansiering för kajanläggning för fartyg i regional kollektivtrafik samt för anslutande buss- trafik/ gång- och cykelstråk.</p>	<p>Värtan</p>	<p>3</p>



## GÄLLANDE PLAN 2010-2021

Datum: 2013-02-22

## BILAGA Tabell A2

**Tabell A2. Befintliga objekt i Länsplan 2010-2021 med brister i transportsystemet**

Regionalt spår-objekt	Behov av ökad kapacitet	Fullfölja kapacitetsförstärkning längs hela banan från Roslags-Näsby station till Molnby i Vallentuna och Åkersberga i Österåker inklusive åtgärder för planerade korsningar.	Statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärd. Kapacitetsförstärkning inklusive omläggning via Arninge, trafik-säkerhetsåtgärder som planskildade korsningar, bullerskyddsåtgärder, fler vagnar, ny depå i Molnby och tillgänglig-hetsanpassning.	E18/Vaxholmsvägen/Arningevägen	1	Statlig medfinansiering ingår i nuvarande länsplan
<b>Regionala spår-objekt</b> <b>Roslagsbanan: Fortsatt kapacitetsförstärkning (i Länsplan 2010-2021 benämnd etapp 2)</b>	Behov av ökad kapacitet på Roslagsbanan för att möta den starka befolkningsstillväxten och för att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Behov av trafik-säkerhets-, bullerskyddsåtgärder och tillgänglighets- anpassning samtidigt som ökade barriäreffekter behöver undvikas. Ökad kapacitet är en grundförutsättning för ökat bostadsbyggande och förbättrad koppling till regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge	Fullfölja kapacitetsförstärkning längs hela banan från Roslags-Näsby station till Molnby i Vallentuna och Åkersberga i Österåker inklusive åtgärder för planerade korsningar.	Statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärd. Kapacitetsförstärkning inklusive omläggning via Arninge, trafik-säkerhetsåtgärder som planskildade korsningar, bullerskyddsåtgärder, fler vagnar, ny depå i Molnby och tillgänglig-hetsanpassning. Se ansökan om medfinansiering från SLL	E18/Vaxholmsvägen/Arningevägen 264	1	Statlig medfinansiering ingår i nuvarande länsplan
<b>Arninge Resecentrum (hållplats)</b>	En tydlig och tillgänglig knutpunkt för kollektivresor inom Stockholm Nordost och Stockholm city har länge saknats i Nordost-sektorn. Viktigt med snabba och gena byten för stombuss eftersom det är den enda	Arninge/ E18	Utbyggnad av en knutpunkt för nordostsektorns kollektivtrafik vid ny station för Roslagsbanan och i anslutning till Arninge handelsområde, nya buss-hållplatser på E18 samt även angöring för lokal kollektivtrafik.	E18/Vaxholmsvägen/Arningevägen 264	1	Befintligt objekt i Länsplanen. Utökad statlig finansiering önskas

# Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms Stad + Österåkers kommun

	kollektivtrafiknoden för Vaxholm						
<b>Vägojekt nationella</b>							
<b>E 18 Trafikplats Roslags-Näsby</b>	Trafikplatsen är underdimensionerad för dagens trafiksituation. Trafikplatsen är ursprungligen utformad för vänsterrafik.	Roslags-Näsby E18 Centralvägen Grindtorpsvägen, Ytterbyvägen, Näsby allé. Herkulesvägen	Nybyggd av trafikplats med utformning dimensionerad för prognostiserad trafikmängd år 2030. Kommunens vägnät ansluts till den nya trafikplatsen.	E18	1		Befintligt objekt i Länsplanen
<b>E18 Norrtälje-Kapellskär</b>	hamnen i Kapellskär som utgör riksintresse för kommunikationer. Idag en mycket olycksdrabbad väg.	Sträckan Norrtälje stad(Görla) till och med hamnen i Kapellskär	Ombyggnad i befintlig sträckning till 2+1 väg. Nya säkrare korsningar och eventuellt stängda korsningar, förbud mot vänstervängar men istället med nya vändplatser. Cykelväg längs hela sträckan på nya och befintliga vägar.	E18	2		Befintligt objekt i Länsplanen
<b>Vägojekt länsvägar</b>							
<b>E4/Väg 268 Grana-Hammarby</b>	Ingår i nuvarande Länsplan. Stora brister i framkomlighet och trafiksäkerhet. Arbetsplan pågår. Tidplan och finansiering kan behöva revideras. Trafikverket uppdaterar.	Ny väg från Garanakurvan till Hammarby med ny trafikplats på E4 samt ny cykelväg Grana till Vallentuna C.	Utbyggnad av ny väg och cykelväg.  Objektet bör kompletteras med saknad länk för regional cykelväg Grana – Upplands Väsby -		1  3		Befintligt objekt i Länsplanen
<b>Väg 276 etapp 1</b>	Sträckan kräver åtgärder för ökad trafiksäkerheten samt framkomligheten. Sträckan är olycksdrabbad.	Svinningevägen till Sjöberg	Arbetsplan från 2006. Förbättrad trafiksäkerhet, förbättrad kapacitet korsning 276/Sockenvägen.	276	1		Etapp 1 ingår i länsplan



# Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms kommun + Österåkers kommun

<p><b>Väg 77 (Rösa trp vid E18-Länsgården)</b></p>	<p>Viktig länk mellan E4 och E18 som binder ihop Norrtälje och hamnen i Kapellskär med Arlanda, Uppsala och vidare till Mälardalsregionen. Fungerar idag otillräckligt med för låga hastigheter, framkomlighetsproblem och trafiksäkerhetsproblem</p>	<p>Länsgården Uppsala/Stockholm t.o.m. E18.</p>	<p>GC-bro. Skydds- och bullerskyddsåtgärder. En förstudie (ej ännu avslutad av Trafikverket 2013-02-13) har genomförts. Olika alternativ förslås och kan innebära ombyggnad och/eller upprustning av väg 77 inklusive förbifart Rimbo samt ny korsning med Lv 280</p>	<p>Riksväg 77 (även länsväg 280 kan komma att beröras)</p>	<p>1</p>	<p>Befintligt objekt i Länsplanen</p>
<p><b>Tulkavägen, Hallstavik</b></p>	<p>Flytt av väg österut för att ge möjlighet för utbyggnad av Hallsta pappersbruk.</p>	<p>Vägavsnitt som passerar Hallsta pappersbruk i Hallstavik</p>	<p>Detaljplan är framtagen och ett genomförande är föreslaget till 2010 - 2012 med finansiering via trängselskattar samt annan medfinansiering.</p>	<p>Lv 1103</p>	<p>3</p>	<p>Befintligt objekt i Länsplanen</p>

**Österåkers kommun**  
**Samhällsbyggnadsförvaltningen**

YTTRANDE

Datum: 2013-03-11  
Ärende/nr: KS 2013/0030Länsstyrelsen i Stockholms län  
Enheten för Samhällsplanering  
Box 22067  
104 22 Stockholm**Inventering av brister och behov av åtgärder i  
transportinfrastrukturen under planperioden 2014-2025 samt  
avgränsningssamråd för miljöbedömning av länsplan**

Österåkers kommuns vision att:

*"Österåker ska vara länets mest attraktiva skärgårdskommun, den skärgårdskommun som flest väljer att flytta till, bo och verka i, starta företag i samt besöka; en skärgårdskommun i världsklass."*

Ett av Österåkers kommuns mål och inriktning är att landskapsmässiga kvaliteter görs tillgängliga, så som skärgården. För det regionala resandet ska kollektivtrafik prioriteras samt också utvecklandet av bytespunkter för kollektivt resande.

Österåkers kommun har en Trafikplan beslutad 2010 och en Gång- och cykelplan från 2008. De beskrivna synpunkterna i bilaga A refererar till dessa dokument med fokus på:

- att förstärka kollektivtrafiken
- stadsutveckling
- att avlasta och förstärka väg 276

**A. Synpunkter och brister i transportsystemet**

Österåkers kommun prioriterar objekt enligt bilaga A.

**B. Åtgärder berättigade till statlig medfinansiering**

Österåkers kommun kompletterar här med kommunens prioriteringar för fysiska åtgärder för förbättrad miljö, trafiksäkerhet mm på kommunala vägar och gator i Bilaga B.

Behov av regionala cykelvägar framförs även i yttrande från Stockholm Nordost.

**C. Avgränsningssamråd miljöbedömning**

Se yttrande från Stockholm Nordost.

**BILAGA A. Synpunkter och brister i transportsystemet**

Behov för förbättringar i transportsystemet	Plats/stråk	Önskad åtgärd	Kostnad	Anslag
<b>VÄGOBJEKT LANSVÄGAR</b>				
E18/265 Rosenkälla trafikplats och ramper för väg 975	Behov av ökad kapacitet för trafikplatsen.	Trafikplats Rosenkälla.	Utbyggnad av kapaciteten vid Rosenkälla trafikplats mellan E18/ Norrortsleden 265 och nya ramper till v 975.	E18, 265, 975
Väg 276 etapp 2	Trafiksäkerhet gällande plankorsningar, bullerstörningar, utrymme för långsamgående fordon inkl GC-väg.	Sjöbergsvägen – Stava.	Stärkt trafiksäkerhet, planskilda korsningar, separat område för långsamgående fordon.	276
Väg 276 etapp 3	Trafiksäkerhet, plankorsningar, bullerstörningar, utrymme för långsamgående fordon inkl GC-väg. DP, pågår vid Rosenkälla.	Stava - Trafikplats Rosenkälla.	Stärkt trafiksäkerhet, planskilda korsningar och separat område för långsamgående fordon.	276
Väg 276 centrala Åkersberga	Centrala Åkersberga, trång passage vid rusingstrafik, köbildning och negativ påverkan på miljön.	Centrala Åkersberga.	Studie kring kapacitets- och trafiksäkerhetsutveckling MM-åtgärder och ev. kollektivtrafikkörfält.	276
Väg 274/Svinningsvägen 1004	Säker passage under Vaxholmsvägen och trafikfartlig korsning.	Svinningsvägen/Vaxholmsvägen.	Passage under väg 274, ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.	274, 1004
Väg 1042/Åsättravägen	Framkomlighet för bla godstransporter till replipunkt Åsättra.	Åsättravägen.	Framkomlighet- och trafiksäkerhetsåtgärder godstransporter till replipunkt Åsättra.	1042
Väg 276 norr om Åkersberga	Korsningar, hållplatslägen för kollresenärer. Avsaknad av GC-väg.	Åkersberga centrum – Roslagskulla. Specifikt vid Singö handel och Roslagskulla.	Trafiksäkerhetsåtgärder, ökad framkomlighetsåtgärder med GC-väg.	276

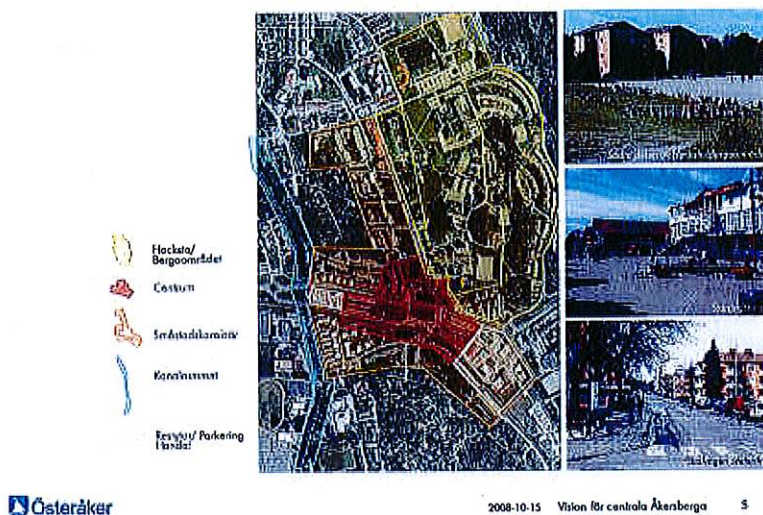
Väg 1036/Ljusterövågen	GC-väg.	Ljusterövågen (färjeläge - Mellansjövägen).	Ljusterövågen (färjeläge - Mellansjövägen).	GC-väg för att gå/cykla till och från färjan och öka nyttjande av kollektivtrafik och minska skolskjuts och bilkörning.	1036	2
Väg 1043/Ljusterövågen	GC-väg.	Mellansjövägen (Ljusterö skola - Bygdegården).	Mellansjövägen (Ljusterö skola - Bygdegården).	GC-väg för att gå och cykla till Ljusterö torg och Ljusterö skola och minska skolskjuts och bilkörning.	1043	2
Väg 1036/Linanäsvågen	GC-väg.	Linanäsvågen (Ljusterövågen - Linanäs hamn).	Linanäsvågen (Ljusterövågen - Linanäs hamn).	GC-väg för att gå/cykla till kiosk, restaurang, seglarskola samt motionsspår och minska skolskjuts och bilkörning.	1037	2
Väg 1004/Svinningevågen	GC-väg till Kulla vägskaal där det nu byggs en bytestpunkt för cykel, bil och koll.	Svinningevågen mot Kulla vägskaal.	Svinningevågen mot Kulla vägskaal.	GC-väg, trafiksäkerhetsåtgärder för ökad framkomlighet och tillgänglighet kring busshållplatser.	1004	2
Väg 936/Rydbovägen	Breddning av gångväg till GC.	Väg 274 - Rydbo station.	Väg 274 - Rydbo station.	Breddning av gångväg till GC för koppling mellan kollektivtrafik Roslagsbana och stombuss.	936	2
Väg 1036/Ljusterövågen	GC-väg.	Ljusterövågen (Ljusterövågen från Mellansjövägen till Linanäsvågen).	Ljusterövågen (Ljusterövågen från Mellansjövägen till Linanäsvågen).	GC-väg gå/cykla till/ från torget, Ljusterö skola, fridsaktiviteter längs vägen och minska skolskjuts och bilkörning.	1036	2
<b>REGIONALCYKELVÄGAR</b>						
Cykelväg Åkersberga - Arminge	Cykelpendla till Åkersberga - Arminge/Täby centrum.	Långa Roslagsbanans spår. Åkersberga centrum Arminge (E18), 5,5 km.	Långa Roslagsbanans spår. Åkersberga centrum Arminge (E18), 5,5 km.	Cykeltråk enligt standard som framhålls i SAITSA-II projekt.	-	1
<b>ROSLAGSBANAN: KOMMUNALA FÖLJDINVESTERINGAR I SAMBAND MED TRAFIKSÄKERHETSÅTGÄRDER OCH KAPACITETFÖRSTÄRKNING.</b>						
Rallarvågen-Båthamnsvägen	Tätare spårtrafik, ökad köbildning, trafiksäkerhetsåtgärd.	Rallarvågen-Båthamnsvägen.	Rallarvågen-Båthamnsvägen.	Rondell, Rallarvågen, planskild korsning mot Kanalstaden, ca 3000 nya bostäder. Båthamnsvägens korsning i plan stängs.	-	1
Luffarbacken-Västra Banvägen	En tillgänglig och effektiv kollektivtrafik.	Luffarbacken-Västra Banvägen.	Luffarbacken-Västra Banvägen.	Planskild korsning Luffarbacken mot Västra Banvägen.	-	1

## BILAGA B. Åtgärder berättigade till statlig medfinansiering

### 1. Statlig medfinansiering till enskilda åtgärder

#### 1.1 Bytespunkt Åkersberga

- Österåkers kommun
- Bytespunkt Åkersberga
- Området för statlig medfinansiering är inom det rödmarkerade området



Området är avgränsat i huvudsak kring Stationsvägen. I väster gränsar området mot Runö Gård och Västra Kanalstaden, i söder mot Österskär och Västra Banvägen, i öster mot Margretelundsvägen och Skolvägen/Lennart Neckmans väg, i norr mot Bergavägen.

#### d) Beskrivning av de problem som måste lösas

Problem som måste lösas är trafiksäkerhet och tillgänglighet i och kring nuvarande stationsområde. Roslagsbanan har en barriäreffekt i centrala Åkersberga som gör det svårt att ta sig över spåren för cykel och gående på ett säkert sätt. Kollektivtrafiken är utspridd med otydlig struktur mellan bil, buss cykel och gångtrafikanter. Byten mellan olika resor med kollektivtrafiken för gående och cyklister saknar effektivitet och trygghet.

#### e) Beskrivning av åtgärdens omfattning och utförande

Se även punkt d). För att centrala Åkersberga ska utgöra en förbättrad och väl fungerande bytespunkt är följande åtgärder nödvändiga:

- En ny stationsbyggnad och bussterminal med service och koppling till befintlig centrumutbyggnad. Ingång både från torget där bussarna angör och från tunneln under spåren. En attraktiv bytespunkt i stadens resercentrum behöver skapas.
- Planskilda passager i form av en gång- och cykeltunnel och nödvändigt lyftpaket till och från plattformarna och den nya bussterminalen. Ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för kollektivtrafiksresenärer med korta och gena avstånd.
- Förbättrad angöring med taxi och personbil, "Kiss and ride".

- Fler cykelparkeringsplatser med god tillgänglighet i direkt anslutning till spåren/plattformen och bussar. Nya gång och cykelbanor längs med Stationsvägen samt från Lennart Neckmansväg mot Västra Banvägen för starkare och tydligare stråk.
- Ökad kapacitet och framkomlighet för busstrafiken som binder samman regional- och stadsbussar. Minskat buller för väntande trafikanter och närliggande bostäder.

f) Väntade effekter om åtgärden genomförs

Effekter i och med åtgärden är en sammanhållen station som knyter an med centrum via "shared-space". prioriterar en utveckling i stationsnära läge där kollektivtrafik och gående och cyklister får en betydande roll, minskad barriäreffekter av Roslagsbanan. En förtätning och effektiva och användbara ytor skapa en sammanhängande bebyggelsestruktur där allmänna rummen blir levande och trygga.

*Bytespunkt Åkersberga bidrar till att:*

- Förbättra omstigningsplatsen mellan olika trafikslag, infartsparkering, bussterminal, station och skapa en mötesplats.
- Skapa fler centralt belägna lokaler för handel och service, nära kommunikationer.
- Förbättra/skapa ett sammanhållet gatunät.
- Göra bättre och tydligare kopplingar till omgivande områden.
- Skapa mötesplatser/torg med tydligare och mer attraktiva gaturum.
- Skapa tilltalande entréer till staden.
- Kanalrummet blir en integrerad och tillgänglig del av centrala Åkersberga.
- Skapa möjlighet till fler centralt belägna bostäder, nära kommunikationer.

g) Årtal då åtgärden bör genomföras enligt kommunal tidsplan

Enligt Österåkers kommuns tidsplan bör åtgärden genomföras 2017/2018.

h) Skattad kostnad och avsedd andel statligt bidrag högst 50 %

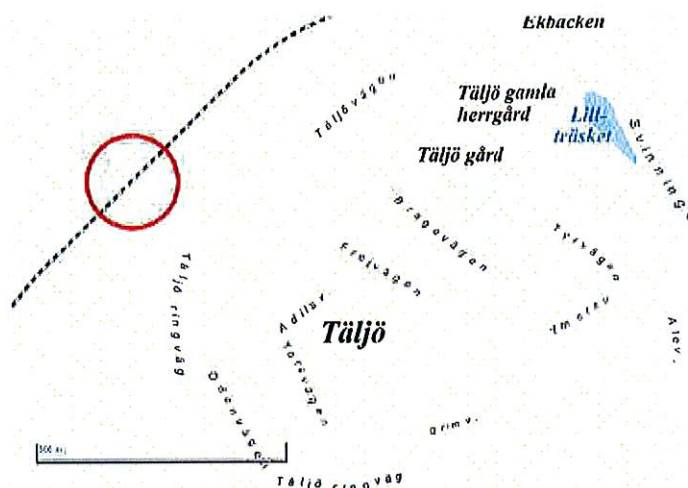
Skattad kostnad är 90 miljoner kronor och avsedd andel statligt bidrag är 50% av kostnaden. Kostnaden är en uppskattning och således mycket osäker.

i) Avsett bidragsändamål

- Stationsbyggnad med ingång både från torget där bussarna angör och från tunneln under spåren. En attraktiv bytespunkt i stadens resecentrum.
- Bussterminal, förbättrad angöring med taxi och personbil, "Kiss and ride".
- Planskilda passager i form av en gång- och cykeltunnel och nödvändigt lyftpaket till och från plattformarna och den nya bussterminalen.
- Säkra cykelparkeringsplatser med direkt anslutning till spåren/plattformen och bussar. God tillgänglighet och utspridda platser.

## 1.2 Bytespunkt Täljö

- a) Österåkers kommun
- b) Bytespunkt Täljö
- c) Området för statlig medfinansiering är inom ringen på kartan



d) Beskrivning av de problem som måste lösas

Täljö station ingår i området sydväst om Åkersberga centrum och Åkers kanal. Området är i Översiktsplanen från 2006 klassat som ett betydande utvecklingsområde, Täljö, Gottsunda och Näs. Området omfattar ca 4000 bostäder. Planområdet omfattar förnyelseområden både norr och söder om järnvägen vid Täljö station. På grund av utveckling kring stationen behöver angöring till/från stationen förbättras. Idag angörs Roslagsbanans ”expresståg”, även kallat skip-stop-tåg, inte Täljö station. Framtidens utveckling av området kring Täljö innebär att på sikt behövs en förändring i hur SLL/Arriva väljer vilka stationer som tåget ska stanna vid. Trafiksäkerheten i och med ökad bebyggelseutvecklingen behöver åtgärdas. Även funktioner så som cykelparkeringar och andra serviceinrättningar på båda sidor om spåret behöver förbättras. Stationen är belägen i ett skogsområde med idag undermålig belysning som påverkar tryggheten, tillgänglighet och valet av transportsätt.

e) Beskrivning av åtgärdens omfattning och utförande

Se punkt d).

- Östlig anslutning av stationen
- Säkra gång- och cykelpassager
- Infartsparkering för cykel med god standard och trygghet i nära anslutning till stationen för cykel och eventuellt bil.
- Översyn av expresstågens val av angöring till station
- Tillgänglighetsanpassad station
- Trygghetsåtgärder, belysning och förbättrad sikt

f) Väntade effekter om åtgärden genomförs

Förbättring av stationen ökar tillgänglighet till kollektivtrafiken, ökar pendlingsmöjligheten samt ökar möjlighet till att använda sig av Roslagsbanan istället för att ta bilen. Gång- och cykeltrafikanter prioriteras med säkra passager att ta sig till och från stationen som överbryggas Roslagsbanans barriäreffekt.

g) Årtal då åtgärden bör genomföras enligt kommunal tidsplan

Enligt kommunal tidsplan planeras utvecklingen av området ske cirka år 2020 och då behöver även åtgärder genomföras.

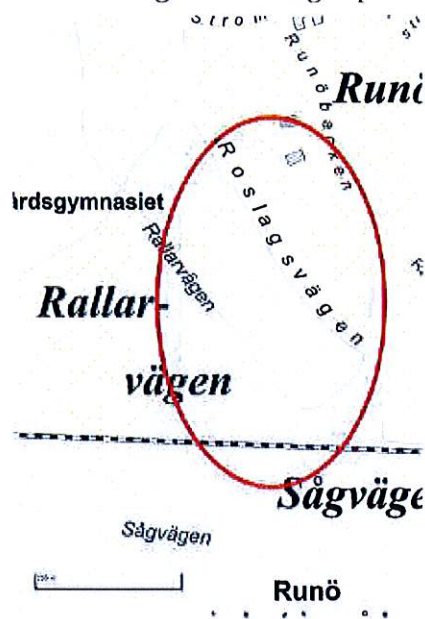
h) Skattad kostnad och avsedd andel statligt bidrag högst 50 %

En skattad kostnad är cirka 50 miljoner kronor.

- i) Avsett bidragsändamål
- Östlig anslutning av stationen
  - Säkra gång- och cykelpassager
  - Infartsparkering för cykel
  - Översyn av expresstågens val av angöring till station

### 1.3 Planskild korsning Rallarvägen (finns med i SL/Österåkers statsbidragsansökan för innevarande period)

- a) Österåkers kommun  
b) Planskild korsning Rallarvägen  
c) Området för statlig medfinansiering är inom ringen på kartan



- d) Beskrivning av de problem som måste lösas

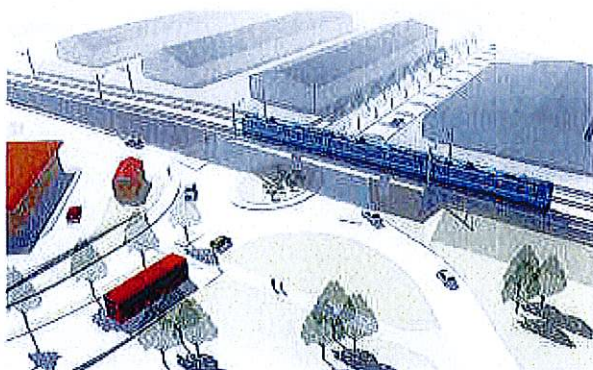
Roslagsbanan och väg 276 utgör idag barriärer för kollektivtrafiksresandet samt gång- och cykeltrafik i Åkersberga. Idag finns det tre korsningspunkter varav en är Båthamnsvägen, strax väster om kanalen som korsar Roslagsbanan i plan. I och med det planerade utvecklingsområdet Kanalstaden med ca 3000 nya bostäder förväntas det skapa betydande trafikökningar. När Roslagsbanan och väg 276 har kapacitetsförstärkts kommer åtgärder i sin tur att behöva utföras för att förbättra trafiksäkerhets- och tillgänglighetsproblem för kollektivtrafiken men också för bil och gång- och cykeltrafikanter.

- e) Beskrivning av åtgärdens omfattning och utförande

En planskildhet är nödvändig för att stärka trafikökningen och framkomlighet i och med ökad turtäthet på spåren. En korsning är även nödvändig för att överbrygga barriäreffekter och öka tillgängligheten och koppling mellan områdena. Åtgärden betjänar såväl kollektivtrafik, biltrafik som gående och cyklister. En planskild korsning i detta läge med Roslagsbanan beskrivs även i Österåkers trafikplan 2010. Åtgärden omfattar att bygga en ny planskild infart från Rallarvägen vidare till väg 276 mot Kanalstaden. Passagen sker under Roslagsbanan strax väster om befintlig Mc Donaldsrestaurang i Runö industriområde.



Denna åtgärd skulle ersätta Båthamnsvägens korsning i plan över Roslagsbanans spår. Höjning av Roslagsbanan krävs för att kunna utföra åtgärden.



- Omläggning av Roslagsvägen
- Cirkulationsplatser, Roslagsvägen Bergavägen
- Cirkulationsplats, Roslagsvägen
- Rallarvägen exkl. Cirkulationsplatser
- Cirkulationsplats, Stationsvägen Rallarvägen/ Sågvägen Rallarvägen
- Stationsvägen
- Järnvägsbro

f) Väntade effekter om åtgärden genomförs

Åtgärden innebär positiva effekter gällande trafiksäkerhet, tillgänglighet och miljöaspekter. En plankorsning tar hand om den ökade trafikbelastningen som Kanalstaden innebär, samt medför bättre kapacitet i huvudvägnätet. Tillgängligheten till centrum ökar för kollektivtrafik, cykeltrafik och biltrafik. Genom att fördela ut trafik mot E18 via cirkulationsplatsen i korsningen Rallarvägen och väg 276 och samtidigt anordna en lokal gata för trafik mellan Kanalstaden/Täljöviken/Österskär och centrum parallellt med Roslagsbanan ökar kapaciteten jämfört med mer centrala lösningar. Lösningen innebär att dagens trafiksituation förbättras genom trafikavlastning av väg 276 strax väster om tunnelmynningen.

g) Årtal då åtgärden bör genomföras enligt kommunal tidsplan

Åtgärden bör genomföras i och med dubbelspårsutbyggnadens färdigställande som innebär ökad turtäthet på Roslagsbanan 2014/2015. Åtgärden kräver dock även ombyggnad av väg 276 med vägplan varför tidplanen bör ses som mycket preliminär.

h) Skattad kostnad och avsedd andel statligt bidrag högst 50 %

Skattad kostnad är 145 miljoner kronor, exklusive lyft av järnvägen som måste göras enligt SLL:s Trafikförvaltning. Då en del av åtgärden är en konsekvens av spårutbyggnaden och kan ses som en följdinvestering anses att avsedd andel statligt bidrag om högst 50 % vara för lågt för denna typ av åtgärd.

i) Avsett bidragsändamål

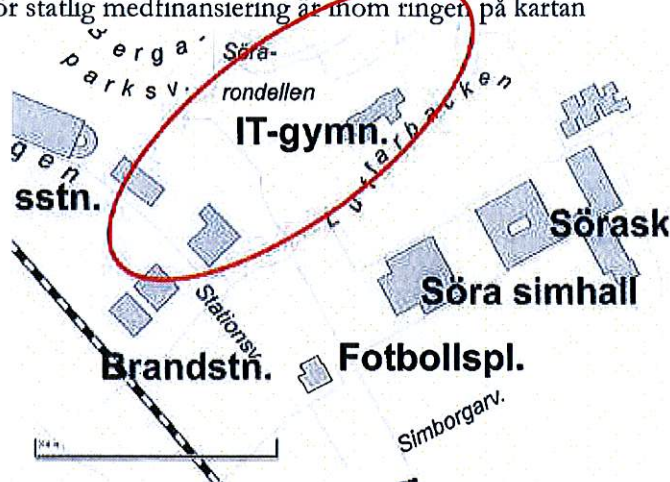
Planskild korsning med Roslagsbanan som möjliggör god tillgänglighet för både kollektivtrafik, gång- och cykeltrafikanter samt biltrafik.

- Omläggning av Roslagsvägen
- Cirkulationsplatser, Roslagsvägen Bergavägen

- Cirkulationsplats, Roslagsvägen
- Rallarvägen exkl. Cirkulationsplatser
- Cirkulationsplats, Stationsvägen Rallarvägen
- Cirkulationsplats, Sågvägen Rallarvägen
- Stationsvägen
- Järnvägsbro

#### 1.4 Planskild korsning Roslagsbanan, Luffarbackens förlängning

- Österåkers kommun
- Planskild korsning Roslagsbanan, Luffarbackens förlängning
- Området för statlig medfinansiering är inom ringen på kartan



- Beskrivning av de problem som måste lösas

Roslagsbanan har idag en barriäreffekt i Åkersberga. På grund av Kanalstadens centrala läge prioriteras gång- och cykel och kollektivtrafik som transportsätt. Västra Banvägen är en gata med bra anknytning till centrum från Kanalstaden. Idag är övergången för cykel- och gångtrafikanter i plan Skolvägen/Västra Banvägen med Roslagsbanan. I trafiköversyn 2011 från dåvarande SL föreslås framtida busstrafik trafikerar Västra Banvägen mot Kanalstaden med en planskild korsning Luffarbacken, Stationsvägen och Västra Banvägen.

”De viktigaste framkomplighetsåtgärderna som föreslås vidtas är ny planskild korsning över Roslagsbanan, förslagsvis Luffarbacken, ny cirkulationsplats eller signalprioriterad korsning för bussar vid Sockenvägen/Centralvägen samt ett väl fungerande busstråk genom Södra Boulevarden genom Kanalstaden och vidare söderut in i området Täljöviken.” (TÖS 2011:3)

Utbyggnadsförslaget om en ytterligare korsning med Roslagsbanan beskrivs även i Österåkers trafikplan 2010. Korsningen behövs i samband med att Kanalstaden byggs ut. En trafiksäker korsning är också nödvändig för att öka tillgängligheten till centrum och få en ökad kollektivtrafikskapacitet. Närbeläget till Luffarbacken ligger även Söraskolan som har olika aktiviteter som simhall i skolområdet. En förlängning av Luffarbacken och planskild korsning med Roslagsbanan innebär att trafiksäkerheten till och från skolan ökar och möjliggör en minskning av biltrafik runt omkring skolområdet då fler har möjlighet att på ett säkert sätt cykla eller promenera.

- Beskrivning av åtgärdens omfattning och utförande

Planskild korsning Luffarbacken/Stationsvägen till Västra Banvägen med Roslagsbanan som möjliggör god tillgänglighet för både kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafikanter. Korsningen kan ske antingen i plan som har stadsmässiga fördelar, eller genom att bygga en port under Roslagsbanan, vilket har trafiksäkerhets- och framkomlighetsfördelar.

f) Väntade effekter om åtgärden genomförs

Korsningen skapar förutsättningar att ta hand om det ökade transportbehovet över Roslagsbanan i och med att Kanalstaden byggs ut. SLL:s Trafikförvaltning menar att en korsning, gärna planskild är nödvändig för att förse Kanalstaden men också vidare bebyggelse i Täljöviken med kollektivtrafik. En planskild korsning skulle även innebära ökad tillgänglighet och säkerhet för gång- och cykeltrafikanter. Åtgärden skulle även ha en effekt av att koppla ihop centrala Åkersberga och överbrygga Roslagsbanans barriäreffekt för Åkersberga stad.

g) Årtal då åtgärden bör genomföras enligt kommunal tidsplan

Åtgärden bör genomföras i och med centrumutveckling 2018/2019. Ett program som är under arbete och kommer vara klart 2015.

h) Skattad kostnad och avsedd andel statligt bidrag högst 50 %

Skattad kostnad är 80 miljoner kronor, statligt bidrag sökes för 50% av totalkostnad. Kostnaden är uppskattad och således osäker.

i) Avsett bidragsändamål.

- Förlängning av Luffarbacken mot Stationsvägen
- Luffarbacken planskild eller i plan med Roslagsbanan i anslutning till Västra Banvägen

## 2. Statlig medfinansiering till åtgärds paket av cykelvägsutbyggnader och trafiksäkerhetshöjande åtgärder m.m

---

Österåkers kommun har delat in de gång- och cykelvägar som kommunen önskar statlig medfinansiering i tre olika paket.

- ÅTGÄRDSPAKET 1 - Säkra skolvägar
- ÅTGÄRDSPAKET 2 - Arbetspendling
- ÅTGÄRDSPAKET 3 - Naturliv och rekreation

Gång- och cykelvägar som tillhör dessa olika paket visas i tabellen nedan. De olika paketen har ”mönsterkoder” relaterade till deras syfte, ses under tabellkolumnen ”paket”.

### Utbyggnadsplan 2013-2017

Objekten för utbyggnadsplan 2013-2017 är placerade i tabell och specificeras och förklaras under egna rubriker nedan. Kostnad för varje objekt är en grov uppskattning av 2013 års prisindexnivå.

Utbyggnadsplan 2013-2017 för gång- och cykelvägar (GC)									
Objekt-nummer	Sträcka	Typ	Längd ca (m)	Projekterad	Planerad byggstart	Väghållare enligt GC-plan 2008/nuvarande väghållare, markägare*	Uppskattad kostnad, exkl. projektering (tkr) **	Från utbyggnadsplan 2008	PAKET
1.	Spånlotsvägen-Backsippevägen	Saknad GC/länk	270	-	2014	Kommunal	1485	-	
2.	Skånsta- Lövhagensgård	Saknad GC/länk	400	-	2014	Kommunal/enskild	2200	-	
3.	Blekstigen-Pumphusstigen	Saknad GC/länk	48	-	2014	Enskild	264	-	
4.	Solskiftesvägen (Räfsvägen-Solskiftesskolan)	Saknar GC Omlokalisering av GC-väg	120	-	2015	Kommunal	660	-	
5.	Hackstavägen (Centralvägen – ”Bergavägen”)	Breddning av GC	780	-	2015	Kommunal	4290	-	

<b>6. A</b>	Tråsättravägen (Margretelundsvägen - Malmstigen)	Saknar GC	230	-	2016	Kommunal	1265	x
<b>7.</b>	Sjökarbyvägen (Getingsvägen - Spinnarvägen)	Saknar GC	330	-	2016	Kommunal	1815	-
<b>8. B</b>	Tråsättravägen (Knipvägen- Skrakvägen)	Saknar GC	540		2017	Kommunal	2970	-
<b>9.</b>	Tunavägen (Tunagårds station - Generalsvägen)	Breddning av GC	720		-	Enskild	360	-
<b>10.</b>	Össebyvägen (Sockenvägen - Sundtorpsvägen)	Saknar GC	1050	x	2017	Kommunal till Prästgårdsvägen enligt GC-plan 2008	6400	x
<b>11.</b>	Margretelundsvägen etapp 2	Saknar GC	1600	-	2018	Kommunal	8800	x
<b>12.</b>	Margretelundsvägen etapp 3	Saknar GC	1300	-	2019	Kommunal	7150	x
<b>13.</b>	Kvisslingbyvägen (Sjökarbyvägen - Domaruddsvägen)	Saknar GC	900	-	-	Kommunal	4950	x
<b>14.</b>	Domaruddsvägen	Saknar GC	2300	-	-	Enskild	12650	x
<b>15.</b>	Trälhavsvägen	Breddning av gångväg.	1300		-	Kommunal	7150	x

16.	Össebyvägen mot Österåkersanstalten (Sundtorpsvägen--)	Saknar GC	920	-	-	Enskild	5060	x
17.	Skånstävågen/Grandalsvägen - Svampvägen. Parallell GC längs väg 276	Saknad länk	310	-	-	Kommunal	1705	x
18.	Trevebovägen (Össebyvägen - Oxenstiernasväg/Centralvägen)	Breddning av gångväg	600	-	-	Enskild	3300	-
<b>REGIONALA CYKELSTRÅKET</b>	Åkersbergstråket (Åkersberga station-E18)	Saknar GC	5500	-	2017/2018	Enskild	15000	-
<b>ÅPAKET_1</b>	Säkra skolvägar							
<b>ÅPAKET_2</b>	Arbetspendling							
<b>ÅPAKET_3</b>	Naturliv och rekreation							

\* GC-vägar på enskild markägare och enskild väghållare (ej Trafikverket) krävs tillstånd från ägare om ej GC har stöd i gällande detaljplan.

\*\* Kostnad av GC-väg beror på markförhållanden och standard. Uppskattad kostnad varierar från 3000 kr - 5500 kr per löpmeter. Dessa GC-vägar har överslagsräknat till den högre kostnadskategori. Kostnader för projektering, projektledning, bygglösning, kontroll, byggherredministration ingår ej.

X = ja - = nej