ÖSTERÅKERS HEMBYGDS- OCH FORNMINNESFÖRENING

och

NATURSKYDDSFÖRENINGEN ÖSTERÅKER

Åkersberga den 22 mars 2005

Till
Vägverket Region Stockholm
Marianne Eriksson
171 90 Solna

Kopia
Österåkers kommun
Christina Adolfsson
184 86 Åkersberga

Väg 276 i Åkersberga, Österåkers kommun – yttrande över remiss av Förstudie

Vägverket Region Stockholm har på uppdrag av Österåkers kommun utarbetat en förslagshandling till förstudie för den rubricerade vägsträckan. I för-studien föreslås bl.a.

- På kort sikt (5-10 år). Ombyggnad av väg 276 till fyra körfält på sträckan mellan Sockenvägen och Söralidsvägen varvid samtliga korsningar mellan Sockenvägen och Sjökarbyvägen byggs om till cirkulationsplatser.
- På lång sikt (15-20 år). En ny väg byggs i vägreservatet enligt kommunens översiktsplan (Röllingbyleden). Vägens läge och utformning bör klarläggas i en vägutredning.
- Avgränsning och fokus för en kommande miljöökonsekvensbeskrivning (MKB) redovisas dels för väg 276, dels för en Röllingbyled.

Österåkers hembygds- och fornminnesförening (ÖHF) och Naturskyddsföreningen Österåker (SNF) har tagit del av förslagshandlingen till Förstudie för den rubricerade vägsträckan och vill med anledning härav gemensamt framföra följande synpunkter.

Tidigare yttranden
ÖHF framförde den 5 augusti 2004 synpunkter vid tidigt samråd om väg 276 genom Åkersberga och framhöll då bl.a. att såväl Röllingbyleden som en nordligare genomfart skulle medföra oacceptabla ingrepp i värdefulla kulturmiljöer och fornminnesrika områden. I stället för en låsning till osäkra och olämpliga storskaliga lösningar borde åtgärder snabbt genomföras som förbättrar möjligt utnyttjande av den befintliga väg 276.

ÖHF återkom i skrivelse den 22 november 2004 med synpunkter på underlag för samråd på förstudie för väg 276 genom Åkersberga. ÖHF konstaterade då att det inte skulle vara någon lösning på den framtida trafikförsörjningen att som enda åtgärd bygga en Röllingbyled. Under alla förhållanden borde väg 276 byggas ut. Samtidigt pekade ÖHF på behovet av ett helhetsperspektiv på trafikförsörjningen, bl.a. innefattande arbetsplats- och boendelokalisering, kollektivtrafikförsörjning och tillgängliga medel för väginvesteringar. När det gäller åtgärder på lång sikt ansåg ÖHF att man inte nu skall binda sig för Röllingbyleden. Om ytterligare åtgärder i en framtid behöver vidtas för att klara trafikförsörjningen genom Åkersberga måste fler alternativ än att bygga Röllingbyleden kunna granskas. Ett byggande av leden skulle innebära oacceptabla ingrepp i värdefulla kultur- och fornminnesrika områden.

Miljöbeskrivning
Miljödelen i den nu aktuella förstudien är omfattande och innehåller bl.a. avsnitt som redovisar naturmiljö- och naturvärden, rekreation och friluftsliv, kulturmiljö- och kulturvärden samt skyddade och skyddsvärda områden. Vi anser att Vägverket gjort en bra beskrivning och vi kan i stort ansluta oss till vad som anförs i förstudien i denna del. Det vi saknar är en något utförligare behandling av mål och riktlinjer för acceptabel bullerbelastning. Vad innebär det exempelvis att riktvärdet för buller i friluftsområden inte får överskrida 40 dB(A)? Frågan har relevans för värderingen av Röllingbyalternativet.

Övervägda åtgärder
Som framgått betonade ÖHF i sitt yttrande den 22 november 2004 behovet av ett helhetsperspektiv på de faktorer som påverkar prognoserna för trafikflödet. Delvis berörs detta i förstudien i den del som behandlar den använda utvärderingsmodellen – i stegen 1 och 2 i den s.k. fyrstegsprincipen. Vi anser dock att ansvaret för dessa åtgärder inte endast berör Österåkers kommun och SL, som förstudien låter antyda, utan har en vidare karaktär. Såväl landsting och länsstyrelse som flera kommuner i nordostsektorn berörs. Det är sålunda angeläget att analysera inte enbart trafikens verkningar utan också dess orsaker som t.ex. arbetsplatslokalisering, boendeutveckling och pendlingsförutsättningar i hela regionen. Exempelvis blir konsekvensen av att många fritidshus permanentas i vår kommun och norr om oss att arbetsresor ökar men resor till fritidshusen minskar. Detta behöver vara med i utredningen om kommande trafikflöden. Fler arbetsplatser i Österåker skulle sålunda kunna få gynnsamma effekter på trafiksituationen. Vi anser att det inte är acceptabelt med ett omfattande bostadsbyggande med ingrepp i känsliga natur- och kulturmiljöer utan att det finns en regional överenskommelse om utbyggd kollektivtrafik, väginvesteringar och arbetsplatslokalisering till Österåker.

I steg 4 – nyinvesteringar – görs överväganden om ”bästa lokalisering för en förbifart”. Av de presenterade vägåtgärderna anser vi att alternativen Röllingbyleden, Sockenvägen med förlängning mot Singö och Röllingbyleden via Hacksta inte kan betecknas som ”förbifarter”. De är alla ”genomfarter” som delar samhället, med nya barriäreffekter, fast på ett annat sätt än väg 276.
Vi föreslår att de olika begreppen hålls isär i det fortsatta arbetet. Det är annars lätt att ordet får makt över tanken.

Förstudien redovisar ett alternativ som innebär att Sockenvägen – Sjökarbyvägen rustas upp, med en eventuell ny sträckning på den avslutande delen. Detta alternativ avfärdas sedan med bl.a. motiven att det skulle krävas ombyggnad av stora delar av vägsträckan och att det finns många enskilda utfarter. Ökad barriäreffekt anförs också som skäl. Vi anser emellertid att det är olämpligt att redan i förstudien avfärda alternativet med en upprustad och utbyggd Sockenväg. Vår uppfattning är att det är möjligt att bygga ut Sockenvägen för att klara en högre trafikbelastning. Med inlösen av ett begränsat antal fastigheter skulle det också bli möjligt att anlägga lokala parallellgator för den lokala trafikförsörjningen och därigenom minska antalet direktutfarter. Självfallet uppstår negativa effekter för de närboende men vi är övertygade om att de sammanlagda negativa effekterna, och kostnaderna, mycket väl skulle kunna bli mindre än för exempelvis Röllingbyalternativet. Vårt förslag är alltså att en utbyggd Sockenväg med en ny sträckning från Sjökarby, norr om bebyggelsen i Skånsta mot Singö, finns med som ett alternativ och prövas i det fortsatta arbetet. Vi anser vidare att åtgärder för att förbättra trafikkapaciteten på Sockenvägen skulle kunna genomföras och få effekt avsevärt tidigare än vid en utbyggnad av Röllingbyleden, och till betydligt lägre kostnader.

ÖHF har i sina tidigare yttranden pekat på möjligheten av några komplementerande åtgärder till utbyggnaden av väg 276, bl. a skyltning för att leda trafik annan väg än genom Åkersberga samt förbättringar av Össebyvägen mellan Åkersberga och Brottby. En upprustning av Össebyvägen skulle avlastna väg 276 och kunna ge en snabbare förbindelse med E 18 norrut, även för tung trafik från Hakungekrossen. Dessa och liknande åtgärder nämns inte i förstudien men vi menar att de skall finnas med i det fortsatta arbetet.

Föreslagna åtgärder och fortsatt arbete

Vi ansluter oss till förslaget att bygga ut väg 276 på det sätt som anges i förstudien. Detta förslag förbättrar framkomligheten längs väg 276 mer än en förbifart eller en ny genomfart. Åtgärderna kan genomföras efterhand och med inte alltför stora resursinsatser.

Vi vidhåller vår uppfattning att man inte nu skall binda sig för att bygga Röllingbyleden. Vi är nämligen övertygade om att en sådan skulle få stora negativa effekter i form av intrång i natur- och kulturmiljön samt försämra möjligheterna till friluftsliv och rekreation, något som också framgår av förstudien (sid. 47). Exempelvis skulle centrala delar av Åkersberga delas på ett nytt sätt med nya barriäreffekter. Vi befarar att gränsvärdet för buller på 40 dB(A) kommer att överskridas i detta friluftsområde som är särskilt betydelsefullt, eftersom det är lättillgängligt och därför dagligen utnyttjas av ett stort antal kommuninvånare. Vi anser det därför inte försvarbart att så lättvindigt som i förstudien föreslå en åtgärd som skulle dela ett stort och värdefullt grönområde centralt i Åkersberga. Vi är övertygade att om det inte hade funnits något vägreservat i dag, så hade inte någon kommit på tanken att nu föreslå ett sådant. Att det finns ett gammalt vägreservat som har tillkommit på helt andra premisser än de som råder nu, anser vi därför inte vara något hållbart argument för en Röllingbyled. Vi tror vidare att det i en framtid inte blir lättare än i dag att få acceptans för en Röllingbyled. Fler alternativ måste därför granskas i den fortsatta planeringsprocessen. Den fördjupade granskning av alternativet utbyggd Sockenväg som vi föreslagit i det föregående synes därför högst befogad.
Denna fördjupade alternativgranskning samt val av alternativ och vägteknisk

standard bör således ske i en vägutredning. Också i miljökonsekvensbeskrivningen bör förutsättas granskning av flera alternativ.

För Österåkers Hembygds- och Fornminnesförening	För Naturskyddsföreningen Österåker
Suzanne Hillgren	*Kent Forssgren*
Ordförande	Ordförande