

KOMMUNSTYRELSEN

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

103 33 Stockholm

Yttrande på Trafikverkets remiss av Inriktningsunderlag 2026-2037

Sammanfattning

Täby kommun anser att Trafikverkets inriktningsunderlag inte tillräckligt beskriver storstadsregionernas förutsättningar och behov och saknar inriktning för hur dessa ska tas omhand i kommande nationell plan och länsplan. Inför kommande planering behöver Stockholmsregionens transportsystem och dess betydelse för internationell, nationell och regional tillgänglighet stärkas. Täby kommun ser behov av att den nationella planeringen på ett tydligare sätt hanterar marktransporter till och från Arlandas flygplats och arbetsplatser. Det kan åtgärdas genom utbyggnad av Roslagsbanan och ökad kapacitet på E4. E18:s betydelse för näringslivets transporter och arbetspendling till och från Stockholms nordöstra kommuner samt behov behöver också lyftas. Det finns även behov av kapacitetsstärkande åtgärder på Norrortsleden, inte minst när Förbifart Stockholm öppnar för trafik, samt framkomlighetsåtgärder på Arningevägen. Utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda samt åtgärder för ökad kapacitet och robusthet på befintlig bana bidrar också till förbättrad regional tillgänglighet. Täby kommun bedömer slutligen att inriktningsunderlaget visar på att det kan komma en förflyttning av ansvar från nationell plan till länsplanerna. Det förutsätter en motsvarande utökad ram till länsplanerna, vilket inriktningsunderlaget inte redovisar.

Synpunkter

Stockholmsregionen fungerar som hela landets tillväxtmotor och Stockholms län står för en tredjedel av hela Sveriges BNP och hälften av statens intäkter. Här bor 25 procent av landets befolkning på 2 procent av landets yta. Befolkning och ekonomi växer, och driver på transportefterfrågan. Samtidigt är stora delar av det nuvarande transportsystemet belastat till kapacitetstaket och har en stor störningskänslighet.

Ett överbelastat transportsystem är störningskänsligt och påverkar många, såväl privatpersoner som verksamhetsutövare och näringsliv. Även attraktionskraften för att locka nya etableringar och besökare påverkas. Utvecklingen av infrastruktur behöver därför samordnas med bostadsutveckling och tillväxt. Det medför ett stort behov av att utveckla samverkan mellan Region Stockholm, kommunerna och Trafikverket, inte minst i Stockholmsregionen där transportsystemet och planeringsförutsättningarna är komplexa. Möjligheten att bosätta sig i regionen, pendla med rimliga restider, genomföra fritidsresor, transportera varor och gods och samtidigt klara klimatutmaningar och en god tillgänglighet är särskilt viktig här. Transportsystemet är komplext i storstadsregionen där trimningsåtgärder är en kostnadseffektiv åtgärd som skapar stor nytta genom att befintlig infrastruktur nyttjas och förvaltas.

Trafikverkets inriktningsunderlag beskriver inte storstadsregionernas förutsättningar och behov och saknar inriktning för hur dessa ska tas omhand i kommande nationell plan och länsplan. Inför kommande planering behöver Stockholmsregionens transportsystem och dess betydelse för internationell, nationell och regional tillgänglighet stärkas.

Nationell och internationell tillgänglighet

Det saknas idag ett robust och resilient system som kan avlasta vid störningar och stärka tillgängligheten mellan Arlanda och flera målpunkter i regionen.

Förutsättningarna behöver stärkas för utveckling av Arlanda flygplats som en internationell och nationell nod för flygtrafiken, som arbetsplatsområde samt för den regionala stadskärnan. Såväl näringslivets transporter som kollektivtrafik behöver åtgärder för att minska dagens sårbarheter, öka internationell, nationell och regional tillgänglighet, som bidrar till att fler kan välja att resa med kollektivtrafik till och från flygplatsen. Samlade satsningar på marktransporter till och från Arlandas flygplats och arbetsplatser åtgärdas genom att:

- Roslagsbanan byggs ut till Arlanda, vilket bidrar till ett mindre sårbart kollektivtrafiksystem mellan Arlanda arbetsplatsområde och fler målpunkter och upptagningsområden i Stockholmsområdet. Behovet av förbättrad tillgänglighet uttrycks i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen och behovet är även utrett i Region Stockholms kollektivtrafikplan 2050.
- E4 mellan Stockholm och Arlanda utvecklas för ökad kapacitet som bidrar till mer tillförlitliga restider till och från flygplatsen.

E18 binder samman nordöstra delarna av Stockholmsregionen, från hamnen i Kapellskär, mot centrala Stockholm och vidare mot Oslo. Europavägen är viktig för näringslivets transporter och arbetspendling till och från Stockholms nordöstra kommuner. Under rusningstid är vägen hårt belastad med köbildning och är störningskänslig. Det påverkar även luftkvaliteten och bullersituationen i intilliggande tätortsområden, områden som behöver utvecklas med bostäder och verksamheter. Vägen utgör också en kraftig barriär för såväl människor som växter och djur. För att möta behov från näringslivet, miljön samt arbetspendlingen behöver E18:

- Kapacitetshöjande åtgärder
- Miljöåtgärder för att omhänderta luftkvalitet- och bullerproblematik samt de barriäreffekter som vägen bidrar till

Regional tillgänglighet

Stockholmsregionen behöver tvärförbindelser som binder samman länets olika delar och stärker den regionala flerkärniga strukturen. Regional tillgänglighet skapas genom kapacitetsstarka transportsystem. I samklang med utvecklingen av regionala stadskärnor bidrar transportsystemet till att arbets- och bostadsmarknaden växer, samtidigt som behoven av resor in och ut från centrala Stockholm ges förutsättningar att minska. Det kan ge en avlastande effekt i det radiella transportsystemet och samtidigt öka robusthet och minska sårbarheten.

Ett antal åtgärdsvalsstudier (ÅVS) är genomförda och kan tas vidare till åtgärder som syftar till att ge effekter för att stärka och förbättra tvärfunktionella transporter i nordost.

Det finns behov av utrymme i länsplan för följande objekt som är utredda i ÅVS:er:

- Väg 265, Norrortsleden: Kapacitetshöjande åtgärder som uppstår till följd av att Förbifart Stockholm öppnar för trafik. Den binder samman de två Europavägarna E4 och E18 och de norra delarna av regionen och är viktig för arbetspendling och godstrafik.
- Väg 264, Arningevägen: Åtgärder för att förbättra framkomlighet och tillgänglighet till den regionala bytespunkten Arninge station.
- Roslagsbanans om- och utbyggnad:

- Åtgärder på befintlig bana för ökad kapacitet och robusthet, som en följd av förlängningen av Roslagsbanan till city och i enlighet med Region Stockholms Åtgärdsval Roslagsbanan.
- Förlängning till Arlanda, som ger ett mer robust och mindre sårbart kollektivtrafiksystem mellan Arlanda och dess arbetsplatser, centrala Stockholm och mellan regionala stadskärnor.

Genom att stärka och utveckla befintlig transportinfrastruktur och göra det mer attraktivt att resa med kollektivtrafik, eller genomföra kombinationsresor, behöver även funktionella bytespunkter utvecklas med stöd av medel i länsplaner. I nordöstra delarna av Stockholmsregionen finns följande platser som har potential till att effektivt nyttja befintlig infrastruktur genom utveckling av bytesmöjligheter:

- Knutpunkt Danderyd: Förbättrade bytesmöjligheter mellan tunnelbana och buss vid Danderyds sjukhus och Mörby station på Roslagsbanan.
- Såsta-Karby: Genom en ny station på Roslagsbanans Kårstalinje i höjd med väg 265, Norrortsleden, kan möjligheten till effektiva byten mellan olika trafikslag.
- Roslags-Näsby station: Förbättrade bytesmöjligheter mellan olika trafikslag vid en befintlig station, som med hög turtäthet och korta restider till centrala målpunkter och bytespunkter.

Utrymmet i Länsplanen behöver stödja arbetet med att utveckla hållbara resor genom utbyggd cykelinfrastruktur. Det finns för, Stockholmsområdet, ett behov att bygga ut stråk som knyter samman målpunkter, tätortsområden och regionala stadskärnor längs med det statliga vägnätet. Ett av de viktiga stråken mellan centrala Stockholm och målpunkter i nordost är Roslagstull – Arninge station – Vallentuna.

Inriktningsunderlaget visar på att det kan komma en förflyttning av ansvar från Nationell plan till länsplanerna. Det förutsätter en motsvarande utökad ram till länsplanerna, vilket inriktningsunderlaget inte redovisar.