



Upplands Väsby kommun

Yttrande

Trafikplanerare

Annika Hoffner

08-590 97 647

annika.hoffner@upplandsvasby.se

Datum:

2021-12-17

Diarienummer:

KS/2021:499

Yttrande över remiss av förslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033

Trafikverket har sänt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022-2033 på remiss. Nedan presenteras Upplands Väsby kommuns synpunkter.

Kapacitetsförbättringar på Väg E4

Den stora pulsådern för motortrafik i nordsydlig riktning i stråket Stockholm-Uppsala är väg E4 som därmed har såväl nationell som regional betydelse. I nuläget finns kapacitet- och trafiksäkerhetsbrister på sträckan Häggvik – Arlanda. Belastningen på sträckan förväntas öka till följd av befolkningstillväxt samt öppnandet av Förbifart Stockholm år 2030. Upplands Väsby ser därför att en fullständig trafikplats, Hammarby trafikplats, norr om Glädjen, är helt nödvändig för att förbättra kapaciteten. Denna utbyggnad skulle minska köer på såväl det nationella, regionala som det lokala vägnätet. Genom att sprida trafikflöden skapas avlastning av befintlig trafikplats Glädjen som idag orsakar köbildning på E4. En ny trafikplats som avlastar trafikplats Glädjen ger också bättre förutsättningar för kollektivtrafiken och förkortad restid för den i regionens stamnässtrategi planerade stombussen Barkarby – Upplands Väsby – Täby.

Åtgärd E4-Grana, som har varit planerad att genomföras i många år och är högt efterfrågad, har i tidigare länsplaner (sedan 2010) funnits med som ett namngivet objekt. Från och med denna planperiod ska åtgärden finansieras uteslutande med trängselskattemedel, en förändring som Upplands Väsby kommun ser starkt kritiskt på. Förändringen medför risker, dels att andra projekt som finansieras av trängselskatten fördröjas eller försenas leder till att E4-Grana flyttas fram ytterligare i tid. Dels fattas det tillräcklig information om objekt som finansieras av trängselskatt på den hemsida som länsplanen hänvisar till (trafikverket.se). Det finns dessutom en stor risk att objektets spårbarhet tar skada av den föreslagna hanteringen, objektsbeskrivningen för objektet E4-Grana har modifierats åtskilliga gånger med konsekvenser för projektmålen och att det nu plockas ur planen är mycket oroväckande.

Åtgärden att utveckla ITS på väg E4 från trafikplats Glädjen till trafikplats Rotebro som i planförslaget tillhör kategorin Större investeringar som övervägts som motsvarar en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent. Upplands Väsby ser positivt på planförslaget och anser att denna åtgärd för ett förbättrat vägnät bör prioriteras.

Förbättra och komplettera med separat gång- och cykelväg, väg 268 (Vallentunavägen)

I samband med byggnationen av en ny trafikplats bör väg 268 (Vallentunavägen) förbättras för att öka säkerheten på vägen. Därtill saknas förbindelse för fotgängare och cyklister mellan Upplands Väsby och Vallentuna, detta trots att avståndet är rimligt för pendlingscykling. Att det i dagsläget saknas förbindelse innebär trafiksäkerhetsproblem på sträckan där fotgängare och cyklister tvingas dela körbana med bilister. Åtgärden att bygga gång- och cykelstråk längst med väg 268 skapar möjlighet att öka antalet cykelresor och innebär en betydligt bättre trafiksäkerhet.

Ostkustbanan

Ostkustbanan är hårt belastad på sträckan mellan Stockholm och Uppsala och även om delar av sträckan är fyrspårig nås nästan kapacitetstaket under. Behovet av tågtrafik på sträckan förväntas öka. För att möjliggöra snabba tågförbindelser med centrala Stockholm och Uppsala bör Upplands Väsby station byggas om för att bli en station med uppehåll för både regionalståg och pendeltåg. På sträckan från Uppsala C och söderut till länsgränsen tillkommer två spår, åtgärden har fått ökad finansiering tilldelad under kommande planperiod. För att Ostkustbanan inte ska bli en begränsande faktor i regionens utveckling krävs ytterligare två spår till Stockholm C. Utöver detta krävs att vändkapaciteten utvecklas för pendeltåg på Arlanda C.

Väsby Entré

Upplands Väsby station är en regional kollektivtrafiknod som möjliggör för resor till och från bland annat Uppsala, Arlanda och centrala Stockholm. Stationen är en viktig bytesnod för boende och verksamma i Järfälla, Täby, Upplands Väsby och Vallentuna. I förslag till nationell plan 2022-2033 anges att ett av utpekade fokusområden är att förbättra möjligheter till kollektivtrafik genom att underlätta trafikslagsbyten. Upplands Väsby anser därför att Väsby Entré som omfattar ett nytt resecentrum bör finnas med i nationell plan. Stationen är i behov av upprustning och det pågår detaljplanearbete för utvecklingen av stationsområdet som även innehåller en ny och funktionell bussterminal. Bland annat är stationen i behov av förlängning av plattformar som möjliggör även för regionalståguppehåll och nya gång- och cykelförbindelser över järnvägen med koppling till plattformarna även från kommunens sydvästra delar.

För att kunna tillgängliggöra kollektivtrafiken och öka ett hållbart resande krävs en ny utformning av bussterminalen i Upplands Väsby. Dagens bussterminal är utformad enligt ö-principen. Den måste avvecklas och ersättas med en mer kapacitetsstark, trafiksäker, tillgänglig och framtidssäkrad bussterminal i form av en dockningsterminal. I nuläget lider bussterminalen av dålig orienterbarhet, bristande säkerhet och otrygghet. Den nuvarande utformningen innebär bland annat flera kritiska platser som för med sig hög olycksrisk för resenärerna och låg komfort i brist på väderskydd. Busstrafiken är i behov av fler hållplatslägen än vad som finns tillgängliga i den befintliga terminalen. Ny utformning av bussterminalen underlättar även för den planerade stombusslinje H, mellan Barkarby-Jakobsberg och Täby-Arninge. Det är först med en ny bussterminal i Upplands Väsby med bra cykelanslutningar som den fulla effekten av redan planerade infrastruktursatsningar får de positiva effekter de kan ge för ett flertal kommuner i regionen.

Omvandling av bytespunkten till ett modernt resecentrum skulle ge förutsättningar för såväl en kraftigt ökad bostadsbebyggelse och arbetsplatser i stationsnära läge med utmärkt kollektivtrafik. Upplands Väsby kommun ser ett stort behov av att kommunens nya resecentrum Väsby Entré prioriteras i nationellplan som en namngiven åtgärd för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och kapacitet i kommunen med omnejd. Behovet att stärka Upplands Väsby stations kapacitet är identifierat av både Region Stockholm och Trafikverket.

Separat gång- och cykelväg Frestavägen, väg 872

Förbindelse saknas mellan Upplands Väsby och Täby för fotgängare och cyklister. Avståndet är rimligt för pendlingscykling och skapar möjlighet för uppsamling längs sträckan samt ökad tillgänglighet till rekreation i närliggande skogsområden. Åtgärden skapar även tillgänglighet mellan utvecklingsområdet Väsjön i Sollentuna kommun och Upplands Väsby tätort. Ett detaljplanearbete i Borgby pågår för utveckling av ett nytt verksamhetsområde i direkt anslutning till Frestavägen i Upplands Väsby kommun. Att det i dagsläget saknas förbindelse innebär trafiksäkerhetsproblem på sträckan där fotgängare och cyklister tvingas dela körbana med bilister. Åtgärder skapar möjlighet för ökat antal cykelresor och förbättrad trafiksäkerhet. Åtgärdsbehovet är identifierat och lyfts i åtgärdsvalsstudien Förbättrad tillgänglighet i stråket Häggvik-Rosenkälla.

Separat gång- och cykelväg Mälarvägen

Förbindelse saknas mellan Upplands Väsby och Kallhäll för fotgängare och cyklister. Gång- och cykelbana har färdigställts längs Rotebroleden 2018 men koppling saknas mellan Upplands Väsby tätort och Rotebroleden. Avståndet är rimligt för pendlingscykling och skapar möjlighet för uppsamling längs sträckan samt för rekreation. Att det i dagsläget saknas förbindelse innebär trafiksäkerhetsproblem på sträckan där fotgängare och cyklister tvingas dela körbana med bilister. Åtgärder skapar möjlighet för ökat antal cykelresor och förbättrad trafiksäkerhet.

Barriärbrytande åtgärder

E4 och järnvägen utgör två stora barriärer som delar Upplands Väsby och skapar omvägar som i synnerhet är påtagliga för gående och cyklister samt försvårar kollektivtrafikförsörjning av kommunens alla områden. För att överbrygga barriäreffekterna finns därför behov av nya kopplingar för framförallt gående, cyklister och kollektivtrafik. Förbindelse saknas för gång-cykel och busstrafik över E4 i höjd med Carlslund och Vilunda, förbindelse för gående och cyklister saknas också över E4 i höjd med Bredden och Älvsunda.

Gemensamt yttrande i Arlandaregionen

Arlandaregionen bedömer att den nationella planen inte är samhällsekonomiskt effektiv, eftersom den inte inkluderar en finansiering av för Arlandaregionen viktiga satsningar. Arlandaregionen vill se en Arlandaförhandling med staten och regionerna som resulterar i följande infrastruktursatsningar:

- Förbättrad kapacitet på Ostkustbanan genom att bygga fler spår på hela sträckan Stockholm-Uppsala och med satsningar på funktionella resecentrum i Arlandaregionen.
- Förbättrad kapacitet på E4:an till och inom Arlandaregionen, med nya körfält och fullt utbyggda trafikplatser.
- Förlängd Roslagsbana till Stockholm Arlanda Airport.

- Förstärkt koppling mellan Märsta och Arlanda samt kringliggande flygplatsstad genom utbyggd trafikinfrastruktur och kollektivtrafiklösningar.

Utän att prioritera Arlandaregionens föreslagna infrastruktursatsningar i den nationella planen skulle regeringen äventyra hela landets utvecklingskraft, innovation, internationella konkurrenskraft och tillgänglighet till Stockholm såväl som hela landet.

Arlandaregionen efterfrågar att Arlandarådets rapport offentliggörs för att synliggöra de behov och utmaningar som finns för flygplatsens framtida utveckling från ett helhetsperspektiv. Detta är nödvändigt för att skapa en samlad bild av behoven och lösa de låsningar som nu försvårar arbetet med att utveckla flygplatsen och dess nödvändiga infrastruktur. Arlandaregionen vill framhålla vikten av att både staten och Trafikverket utgår från samhällsekonomiska nyttor vid prioritering av namngivna objekt i den nationella planen.

Trots en ökning med 176,5 miljarder kronor till 799 miljarder kronor har den nationella planen en alltför begränsad investeringsram. Trafikverket har, liksom belyses i förslag till den nationella planen, haft ett mycket begränsat handlingsutrymme att föreslå investeringar i samhällsekonomiskt effektiva objekt. Med hänsyn till Stockholm Arlanda Airports och flygets stora samhällsnytta vill Arlandaregionen understryka att staten kraftigt behöver prioritera och underlätta för en snabb omställning vad gäller flygets klimat- och miljöpåverkan.

Arlanda är mer än en flygplats, det är en plats för möten innovation och hållbar utveckling. De föreslagna åtgärderna skapar möjligheter till mer hållbara transporter, framförallt genom spårbunden trafik och hållbar infrastruktur. En Arlandaförhandling behövs för att ta tillvara på den samlade nyttan av de föreslagna investeringarna ger till regionen och för att kunna säkerställa Sveriges attraktionskraft. Det handlar om att få till en helhet med fler bostäder, arbetsplatser, regional och nationell tillgänglighet. Detta skapar en långsiktighet och stabilitet för hela landets utveckling.

Kommunstyrelsen

Oskar Weinmar

Kommunstyrelsens ordförande

Mathias Bohman

Kommunstyrelsens 2:e vice ordförande