



2020-12-11

Anna Anderman

0736252022

Dnr TRV 2020/73376

Regeringskansliet

Remissvar Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037

Sammanfattning

Stockholm Nordost bedömer att infrastruktur är den i särklass viktigast förutsättningen för en hållbar samhällsutveckling och därigenom hållbar tillväxt. Nordostkommunerna bedömer att följande inriktningar är de mest prioriterade.

Mer medel i länsplanen. För att kunna hålla takten vad avser behov av bostäder och tillväxten i regionen i övrigt så krävs mer medel i länsplanen. Det är endast alternativen med 20-procentig ökning utan stambanor som är realistisk för att genomföra gällande nationell- och länsplan och samtidigt möta de behov som finns inom Stockholmsregionen. Även fördelningen mellan nationell- respektive länsplan bör ses över då en ökad tilldelning till länsplanen kan tillföra stora nyttor till infrastrukturens system som helhet.

Prioritering av åtgärder

Kommunerna i Stockholm Nordost ser ett behov av att gemensamt lyfta en prioriterad inriktning för kommunernas infrastrukturutbyggnad och framtida utveckling för resor och transporter.

- Roslagsbanan till Arlanda för att kunna klara anslutande persontransporter till Arlanda, en Arlandaförhandling
- Förbättrad framkomlighet på Norrortsleden, särskilt med tanke på öppningen av Förbifart Stockholm 2030 som ytterligare kommer öka belastningen på den redan nu ansträngda tvärleden.
- Förbättrad framkomlighet på E18
- Stärkta tvärkopplingar med kapacitetsstark kollektivtrafik



2020-12-11

Större satsningar på kollektivtrafik på land och vatten. En nyckel för hållbar stadsbyggnad är en effektiv och attraktiv kollektivtrafik och vi behöver kunna erbjuda invånarna ett sammanhållet system som även klarar övriga resor utöver arbetsresorna.

Förenklad planering, mer byggande. Effektivare användning av satsade medel. Mindre åtgärder med stor effekt i transportsystemet kräver orimliga planeringsinsatser vilket gör systemet ineffektivt.

För hållbar samhällsbyggnad krävs mer stöd och fokus på trygga trafikmiljöer. Mer gemensamt arbete och fokus på regelverket för att förebygga hastighetsöverträdelser, effektivisera markanvändning i staden för förvaring av bilar, cykelfrämjande åtgärder och övriga insatser för att skapa trygga offentliga miljöer.

Stå fast vid befintliga avtal och överenskommelser

Det är av avgörande betydelse att samtliga parter som ingår avtal och överenskommelser om medfinansiering och samarbete står fast vid och tar ansvar för både finansiering, planering och genomförande.

Hålla fast vid gällande planer och projekt

Det är en central och avgörande utgångspunkt att gällande nationell plan och länsplan ligger fast. Det innebär att befintliga planer ska genomföras och pågående projekt slutföras.

Bakgrund

Stockholm Nordost (STONO) är inte remissinstans men känner sig i allra högsta grad berörda av de förslag som tagits fram och ser det särskilt viktigt att kommunerna hörs i dessa frågor varför Stockholm Nordost valt att lämna ett remissvar. Stockholm Nordost är en frivillig sammanslutning av sex kommuner i den nordöstra delen av Stockholmsregionen. Stockholm Nordost har en befolkningsprognos till 2040 som innebär en 50% befolkningsökning där den nationella prognosen är 16 %. För att klara denna tillväxt på ett hållbart sätt krävs omfattande utveckling av transportinfrastrukturen.

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholms region, RUF5 2050, pekar ut en flerkärnig bebyggelsestruktur där Täby C-Arninge är en av åtta utpekade regionala stadskärnor i regionen. En utveckling av transportinfrastrukturen i nordost är en förutsättning för att nordostkommunerna ska kunna utvecklas hållbart med fler bostäder och arbetsplatser och ge de förutsättningar som krävs för utvecklingen av nordostsektorns regionala stadskärna Täby C-Arninge.

Kommunerna i Stockholms län anser att det finns stora behov av nya infrastrukturinvesteringar och utveckling av transportsystemet men är medvetna om att resurserna inte räcker till allt. Det finns också en gemensam klimatutmaning där transportsystemet spelar en viktig roll. Med detta som utgångspunkt blir det allt viktigare med samordning och gemensamma prioriteringar mellan kommunerna. Demografi, ekonomi och arbetsmarknad utvecklas starkt i Stockholms län och det



2020-12-11

behövs en ökad tilldelning av resurser till transportsystemet som motsvarar länets betydelse för den ekonomiska utvecklingen.

Stockholmskommunerna fungerar som hela landets tillväxtmotor med en ekonomi som är avgörande för hela landet. Stockholms län står för ca 32 procent av hela Sveriges BNP och hälften av statens intäkter. Goda kommunikationer är ett krav för att Stockholms län ska fungera som en god livsmiljö för människor och vara en attraktiv region för företag och andra verksamheter. Stockholms län har stora behov av såväl nyinvesteringar som förbättrat underhåll för att utvecklas i takt med andra storstadsområden i vår omvärld. Skattebetalare och näringsliv är beroende av att stat, region och kommuner löser denna uppgift. Länet och Sverige har inte råd med kapacitetsbrister och dåligt fungerande transportsystem.

Planeringen av infrastrukturen behöver i större utsträckning utgå från kommunernas bedömningar av medborgarnas och näringslivets behov av kommunikationer och transporter. Utbyggnaden av pendlingsmöjligheter, godstransporter och fritidsresor behöver utvecklas samordnat och strategiskt.

Infrastrukturplaneringen måste också hänga ihop med bostadsbyggandet. Här finns eftersatta behov för att klara god framkomlighet och rimliga restider i både befintliga och planerade bostadsområden och det måste få stort genomslag i både länsplan och nationell plan.

Det krävs ökade ansträngningar för att stärka delaktigheten och förankringen av regionala mål, planer och prioriteringar. Genom stark förankring tydliggörs vägval, mål och prioriteringar så att infrastruktursatsningarna i Stockholms län bidrar till regional utveckling.

Omställningen till ett mer hållbart transportsystem förutsätter en kombination av satsningar på ny infrastruktur, cykel- och kollektivtrafik, båttrafik och åtgärder för mobility management. Satsningarna behövs för att kunna dra nytta av teknikutvecklingen och kunna erbjuda transportval mot ökad hållbarhet. Befintlig infrastruktur behöver användas mer effektivt. Satsningar på ny infrastruktur behövs för att stärka tillgängligheten. Stockholms län behöver bindas samman med ett attraktivt och robust system för kollektivtrafik.

Standarden på länets vägnät behöver utvecklas så att hela Stockholmsregionen kan vara livskraftig. I de delar av länet där t ex kollektivtrafik och elektrifiering har svårt att räcka till behöver vägnätet förbättras så att människor kan ta sig till och från sin bostad med bil.

Stockholm Nordost anser

Mer medel i länsplanen. För att kunna hålla takten vad avser behov av bostäder och tillväxten i regionen i övrigt så krävs mer medel i länsplanen. Det är endast alternativen med 20-procentig ökning utan stambanor som är realistisk för att genomföra gällande nationell och länsplan och samtidigt möta de behov som finns inom Stockholmsregionen. Även fördelningen mellan nationell



2020-12-11

respektive länsplan bör ses över då en ökad tilldelning till länsplanen kan tillföra stora nyttor till infrastrukturen som helhet.

Stockholm Nordost delar Trafikverkets bild att det behövs mer pengar i länsplanen mot bakgrund av de stora behov som finns i regionerna. En höjning av beloppsgränsen för namngivna objekt är också något som efterfrågas av kommunerna inom Stockholm Nordost. I samband med en sådan förändring behövs också en utökning av potten för ej namngivna objekt i länsplanerna.

Den inriktning som redovisas är av förklarliga skäl ännu inte på objektstadiet men det kan konstateras att de avsatta medlen inte kommer att räcka för att uppnå klimatmålen och stödja den befolkningsutveckling och tillväxt som vår region prognostiserar.

Prioritering av åtgärder

Kommunerna i Stockholm Nordost ser ett behov av att gemensamt lyfta en prioriterad inriktning för kommunernas infrastrukturutbyggnad och framtida utveckling för resor och transporter.

- *Roslagsbanan till Arlanda för att kunna klara anslutande transporter till Arlanda, en Arlandaförhandling*
- *Förbättrad framkomlighet på Norrortsleden, särskilt med tanke på öppningen av Förbifart Stockholm 2030 som ytterligare kommer öka belastningen på den redan nu ansträngda tvärleden.*
- *Förbättrad framkomlighet på E18*
- *Stärkta tvärkopplingar med kapacitetsstark kollektivtrafik*

Konkreta investeringsprojekt som behöver utredas skyndsamt är förlängningen av Roslagsbanan. Genom att förlänga Roslagsbanan till Arlanda förbättras kollektivtrafiksystemet med Arlanda som kollektivtrafiknod och arbetsplatskoncentration. Projektet stärker arbetsmarknadsregionen genom att knyta ihop regionkärnorna och ökar den internationella tillgängligheten för nordostsektorn och hela Stockholmsregionen.

En förlängd Roslagsbana till Arlanda förbättrar tillgängligheten, ger ett mer redundant kollektivtrafiksystem, avlastar befintligt vägnät, ger restidvinster med start- och målpunkter i Stockholm Nordost, i kommunerna kring Arlanda och i stråket till och från Uppsala samt bidrar till minskad störningskänslighet i trafiksystemet.

En förutsättning, enligt RUF 2050, för att Stockholmsregionen ska fylla sin funktion som huvudstadsregion är både den inomregionala, mellan viktiga funktioner och målpunkter i regionen- och den utomregionala tillgängligheten- till och från regionen via Arlanda och Stockholms central. Avgrensningen av Roslagsbanan till Arlanda skulle på så sätt stärka hela Stockholmsregionens roll



2020-12-11

som huvudstad och öka tillgängligheten för invånare i Sverige och internationella besökare. Vi föreslår därför en Arlandaförhandling.

Inför Förbifart Stockholms öppnande måste det finnas en tydlig strategi för hur den ökande trafiken på Norrortsleden ska hanteras och hur framkomlighetsproblemen på E 18 ska lösas.

Stockholm Nordost omfattar kommuner med mycket starkt tillväxt vilket kräver förbättrad kollektivtrafik och tvärförbindelserna har bristfälliga kollektivtrafiklösningar. Bland annat saknar både knutpunkt Danderyd och den regionala kärnan Täby C–Arninge effektiva tvärförbindelser västerut.

Det fortsatta arbetet med att prioritera åtgärder måste i högre grad baseras på nyttoanalyser. Stockholms läns betydelse som tillväxtmotor och transportnod för såväl flyg-, väg- och tågtransporter bör väga tungt i sådana nyttoanalyser.

Större satsningar på kollektivtrafik på land och vatten. *En nyckel för hållbar stadsbyggnad är en effektiv och attraktiv kollektivtrafik och vi behöver kunna erbjuda invånarna ett sammanhållet system som även klarar övriga resor utöver arbetsresorna.*

Stockholm Nordost ser särskilt behov av utvecklad samverkan mellan stat, region och kommun och särskilt vad avser utveckling av kollektivtrafiksatsningar. De åtgärder som behöver göras i Stockholm Nordost vad avser förbättringar för framkomligheten för buss behöver hanteras både på kommunal och statlig väg varför de bör ses i en helhet. Även frågan om överflyttning från land till vatten behöver prövas för persontransporter för att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiksystemets utveckling. Det bör vara en självklarhet att stöd till terminaler, bytespunkter och depåer kan finansieras via regionala planen.

Förenklad planering, mer byggande. *Effektivare användning av satsade medel. Mindre åtgärder med stor effekt i transportsystemet kräver orimliga planeringsinsatser vilket gör systemet ineffektivt.*

Det är även tydligt att det behövs en översyn av regelverket så att Trafikverket mer effektivt kan använda sina resurser för trimningar och mindre åtgärder utan att det krävs alltför resurskrävande planläggning. Stockholm Nordost har uppmärksammat att mindre trimningsåtgärder som skulle kunna åstadkomma stor nytta och förbättrad framkomlighet men som hindras genom stelbent och omständligt regelverk. De så kallade steg ett åtgärderna borde prövas i större omfattning och nyttan måste prioriteras i högre utsträckning. Även kommunerna inom Stockholm Nordost är intresserade av de planerade översynerna av anläggningskostnaderna som försenar utvecklingen av hållbara miljöer.

Kommunerna i Stockholm Nordost delar Trafikverkets bild av att den fysiska infrastrukturen endast utgör en del av transportsystemet och att det behövs ett helhetsperspektiv med tydligare dia-



2020-12-11

log och samverkan med alla aktörer. Fokus behöver vara på helheten för att få ut större nytta per satsad krona.

För Nordostkommunerna har det blivit tydligt att staten inte är samordnad vad gäller planeringsförutsättningarna. Ett aktuellt exempel är att riksintressepreciseringen för Arlanda sätter stopp för de bostadsåtaganden som Vallentuna förutsatts uppfylla i Sverigeförhandlingen. Denna riksintresseprecisering sätter även stopp för en välbehövlig förstärkning av kollektivtrafiken till Arlanda genom att Roslagsbanan förlängs till Arlanda.

Trafikverkets fokus bör vara att verka för en lösning där Arlandas flygplats och bostadsbebyggelse för kommunerna i Arlandas närområde skapar synergier för varandra.

Transportinfrastruktursystemet har flera huvudmän och för att skapa största möjliga nytta bör systemet ses som en helhet i planeringshänseende. När kommunal och enskild infrastruktur har regional eller nationell nytta bör dessa objekt kunna hanteras i den gemensamma transportinfrastrukturplaneringen för stat och region.

För hållbar samhällsbyggnad krävs mer stöd och fokus på trygga trafikmiljöer. *Mer gemensamt arbete och fokus på regelverket för att förebygga hastighetsöverträdelser, effektivisera markanvändning i staden för förvaring av bilar, cykelfrämjande åtgärder och övriga insatser för att skapa trygga offentliga miljöer.*

Det föreligger behov av en översyn av regelverket för att arbeta med utveckling av cykelstråk. Nu begränsas det statliga ansvaret för regionala cykelstråk till att det krävs funktionella samband till befintlig vägstruktur. De regionala cykelstråken bör självklart utformas utefter cyklisternas behov. Det finns även behov av att göra en översyn av befintlig lagstiftning som reglerar hur kommunerna nyttjar allmän platsmark i staden. Kommunen ska kunna besluta vilka avgiftssystem som ska nyttjas för upplåtelse av allmän platsmark. Staten behöver se över hur de kan tillsätta resurser för att stödja arbetet med att beivra hastighetsöverträdelser och stöd för att hastighetssäkra våra tätt bebyggda miljöer och därigenom även uppmuntra både rörelse, arbetspendling med cykel och stärka tryggheten i våra offentliga miljöer.

Stå fast vid befintliga avtal och överenskommelser

Det är av avgörande betydelse att samtliga parter som ingår avtal och överenskommelser om medfinansiering och samarbete står fast vid och tar ansvar för både finansiering, planering och genomförande.

Lagt kort ligger, detta krävs för att få stabilitet och framförhållning i infrastruktursystemet som också kan anpassas till den övriga samhällsplaneringen och kommunernas fysiska utveckling med exempelvis bostadsbyggande och följdinvesteringar i transportsystemet. Förutsägbarheten är också viktig för näringslivet som behöver tydlighet för att bedriva och utveckla sina verksamheter.

Både Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen är exempel på förhandlingar som innehåller stora kollektivtrafikprojekt och omfattande bostadsbyggande i många olika kommuner.



2020-12-11

Projekt som ligger inom dessa avtal måste prioriteras och ligga fast i den kommande transportplaneringen. För Stockholm Nordost handlar det om en förlängning av Roslagsbanan från universitetet till city via Odenplan, vilket berörda kommuner (Täby, Vallentuna, Österåker och Stockholm) har avtalat med staten om totalt 29 350 bostäder i kollektivtrafiknära lägen.

Hålla fast vid gällande planer och projekt

Det är en central och avgörande utgångspunkt att gällande nationella plan och länsplan ligger fast. Det innebär att befintliga planer ska genomföras och pågående projekt slutföras.

Vi delar uppfattningen att det som redan är beslutat ska genomföras. Vi anser att hela samhällsbyggnadsprocessen och befolkningsutvecklingen i Stockholm Nordost kräver en snabbare omställning och process vad avser utveckling av kollektivtrafik och övriga infrastruktursatsningar. Klarar vi inte av att möta dessa behov kommer det omöjliggöra tillväxt och minska möjligheten att nå klimatmålen.

Med detta sagt så ser vi fram emot en utökad planeringsram och tydligare struktur för samverkan mellan alla parter ansvariga för transportinfrastruktur.

Ordförande Michaela Fletcher

Österåkers kommun