



Kommunstyrelsens arbetsutskott

§42

Dnr KS 2024-341

Yttrande gällande inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037 Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår:

Kommunstyrelsen beslutar:

- Anta kommunstyrelsekontorets förslag till yttrande enligt bilaga 1, som sitt eget och överlämnar det till Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
- Ställa sig bakom Stockholm Nordosts yttrande enligt bilaga 2.

Sammanfattning av ärendet

I juni 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037. Den nationella planen är en viktig del av den statliga planeringen för transportinfrastrukturen. Planen redogör för vilket underhåll samt vilka nyinvesteringar som ska genomföras av den statliga infrastrukturen. Trafikverkets inriktningsplanering utgör det första steget mot en ny nationell plan samt länsplaner och syftar till att ge ett underlag till regeringens infrastrukturproposition.

Till ärendet tillhör ett kommunspecifikt yttrande och ett yttrande från Stockholms Nordost som kommunerna gemensamt står bakom. Stockholm Nordosts yttrande godkändes av nätverkets ledningsgrupp den 1 mars 2024.

Beslutsunderlag

tjut yttrande gällande inriktningsunderlag för transportinfrastruktur för perioden 2026-2037
Bilaga 1 - Yttrande gällande inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplaneringen 2026-2037
Bilaga 2 - Stockholm Nordost yttrande gällande inriktning för transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Beslutande sammanträde

Beslutsgång

Ordföranden frågar om kommunstyrelsens arbetsutskott kan besluta i enlighet med kommunstyrelsekontorets tjänsteutlåtandes förslag, och finner att kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar i enlighet med förslaget.



Beslutet ska skickas till

Avdelningschef

Trafikstrateg

Paragrafen är justerad



Stab och planering

Handläggare: Erik L'Estrade
Titel: Trafikstrateg
E-post: erik.lestrade@norrtalje.se

Till: Kommunstyrelsens arbetsutskott

Yttrande gällande inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår:

Kommunstyrelsen beslutar:

- Anta kommunstyrelsekontorets förslag till yttrande enligt bilaga 1, som sitt eget och överlämnar det till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
- Ställa sig bakom Stockholm Nordosts yttrande enligt bilaga 2.

Ärendet

Beskrivning

I juni 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037. Den nationella planen är en viktig del av den statliga planeringen för transportinfrastrukturen. Planen redogör för vilket underhåll samt vilka nyinvesteringar som ska genomföras av den statliga infrastrukturen. Trafikverkets inriktningsplanering utgör det första steget mot en ny nationell plan samt länsplaner och syftar till att ge ett underlag till regeringens infrastrukturproposition.

Till ärendet tillhör ett kommunspecifikt yttrande och ett yttrande från Stockholms Nordost som kommunerna gemensamt står bakom. Stockholm Nordosts yttrande godkändes av nätverkets ledningsgrupp den 1 mars 2024.

Lagkrav

Ej tillämplig

Koppling till gällande styrdokument

Trafik- och mobilitetsstrategin anger inriktningen hur det statliga vägnätet inom kommunen behöver utvecklas och för att följa de nationella transportpolitiska målen om att skapa en långsiktig hållbar transportförsörjning i hela landet. Flera av de statliga vägarna är eftersatta och fyller inte längre sin trafikuppgift. Behovet av att utveckla det statliga vägnätet med högre trafiksäkerhet är viktigt för att kommunen ska fortsätta kunna locka nya invånare och nå högre regional tillgänglighet.

Ekonomiska konsekvenser och riskanalys

Ej tillämpbar

Förvaltningens analys och slutsatser

Om inte ramen för länsplan utökas finns stor risk att dagens infrastrukturutbud kommer att bestå över en längre period. Samtidigt prognostiserar kommunen en befolkningsökning som innebär 20 000 nya invånare under en period om 25 år. Vägnätet kommer bli alltmer belastat och olycksdrabbat vilket riskerar att hämma kommunens utveckling.

Tidplaner

Yttrandena ska vara Landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast tillhanda den 15 april 2024.

Anette Madsen
Kommundirektör
Kommunstyrelsekontoret

Johan Hernman
Avdelningschef
Stab och planering

Bilagor

Bilaga 1 – Yttrande gällande inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Bilaga 2 – Stockholm Nordost yttrande gällande inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Beslut skickas till

Avdelningschef
Trafikstrateg



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Regeringskansliet
103 33 Stockholm
li.registrator@regeringskansliet.se

Norrtälje kommuns yttrande gällande inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Inför kommande regeringsdirektiv om inriktning för Nationell plan vill Norrtälje kommun belysa det stora behovet av investeringar som finns i statlig infrastruktur. Detta är kommunens kompletterande yttrande till Stockholm Nordosts yttrande som kommunen också står bakom.

Det är runt storstäderna som befolkningen växer och således också trafikmängderna. Norrtälje kommun befinner sig i en stark tillväxtfas och planerar för en fortsatt stadig befolkningstillväxt. Tillväxttakten ligger på närmare 1000 nya invånare per år och till år 2040 kommer kommunen ha närmare 77 000 invånare. Förutom att Norrtälje kommun är en del av Stockholms tillväxtkommuner och skapar förutsättningar för både fler bostäder och företagare påverkas infrastrukturen inom kommunen av förändringar i tidsgeografin. Norrtälje kommun har Sveriges högsta antal fritidshus om cirka 26 000 och 9 av 10 fritidshus ägs av personer som är folkbokförda i andra kommuner. Under delar av året har kommunen en befolkning närmare 150 000 invånare och senare tids utveckling med att fritidshus är ett deltidboende året om snarare än ett sommarhus innebär att trafikmängderna stadigt har ökat över tid och med större spridning över dygnet. Det innebär en stor påverkan på infrastrukturen som inte nämnvärt har förändrats eller uppgraderats vad gäller standard och trafiksäkerhet sedan mitten av 1900-talet när trafiken inte var särskilt omfattande.

De större statliga vägarna fyller inte längre sin trafikuppgift och särskilt eftersatt är standard och trafiksäkerhet på väg 77 som är en länk mellan E18 och E4:an, väg 280 mot Hallstavik och väg 76/283 Norrtälje-Grisslehamn-Åland. Vägarna är endast 6-7 meter breda, har mängder med siktsvackor, feldoserade tvärfall och det finns otaligt med okontrollerade fastighetsanslutningar och övriga anslutningar som leder till farliga inbromsningar. Var och en av bristerna leder till olyckor och som sker med hög frekvens, särskilt väg 77 är en landets mest olycksdrabbade vägar.



För att inte trafiksäkerheten ytterligare ska försämrats och för att kommunen fortsatt ska kunna växa och bidra till regional utveckling och tillväxt för länet behöver den eftersatta standarden på de större statliga vägarna åtgärdas. Med förbättrad standard minskar riskerna för störningskänslighet i vägnätet och tillgängligheten förbättras, vilket utöver tillväxtfaktorerna är särskilt viktigt för verksamhetsutövare och näringslivets transporter, då Kapellskärs hamn som är en viktig hubb i det transporturopeiska nätverket finns belägen i kommunen.

Det är också nödvändigt att utpekandet av riksintresseklassad infrastruktur ses över utifrån funktion som viktiga transportleder och för landets försvarsförmåga och att insatser riktas till sådan infrastruktur. Till Kapellskärs hamn, som är utpekad riksintresse för näringslivets transporter, finns endast E18 utpekad som riksintresse trots att hamnens trafik i stor utsträckning trafikerar väg 77 och även väg 76. Det är av nationellt intresse att kunna avlasta vägnätet genom att nyttja farlederna i högre utsträckning och det krävs även att vägnätet kan hantera hamnarnas behov av anslutande infrastruktur.

Den storstadsnära landsbygden har en väldigt liten chans att tävla om nyttor i relation till en storstad och även med övriga landet, där vissa statliga vägar skulle prioriterats annorlunda i andra län, både gällande cykelinvesteringar och trafiksäkerhetsfrågor. Ett konkret exempel är att av 29 projekt i landets regionala infrastrukturplaner från 2018 som byggs som mötesseparerade vägar i 100 km/tim kan kommunen konstatera att 9 vägprojekt har ett mindre trafikflöde än väg 77 och 8 vägprojekt har en likvärdig trafikmängd som finns på väg 77. För den tunga trafiken har hela 24 av 29 vägprojekt en mindre andel tung trafik än väg 77. Trots detta planeras en ombyggnation av väg 77 med ett körfält i vardera riktningen och med referenshastigheten 80 km/tim, vilket enligt VTI leder till fortsatta risker för svåra olyckstyper¹ och att kommunen inte får samma möjlighet till tillväxt som i andra län. I kommande nationell plan måste landsbygdsperspektivet i Stockholms län finnas med.

För att klara klimatomställningen behöver kommande nationell plan belysa frågor som även rör framtidens hållbara transportsystem i ett bredare perspektiv. Utmed statligt vägnät i kommunen saknas på många platser vägren eller separering för oskyddade trafikanter, vilket hämmar människors vardag och sociala liv med svårigheter att nå hållplatser, närmsta granne eller närmsta serviceort. Norrtälje kommun har sedan 2018 därför skapat ett anläggningsbidrag om 5 Mkr per år som vägföreningar kan söka stöd ifrån. På så sätt har kommunen tillsammans med medborgare tagit initiativ till att ordna en högre trafiksäkerhet och för att lösa behovet av att röra sig utmed statliga vägar. Satsningar på gång- och cykelinfrastruktur kan inte så hög grad vila på kommunala insatser och planering. I kommande nationell plan måste utrymme för gång- och cykelinfrastruktur ökas för att stödja arbetet med att utveckla hållbara resor.

¹ VTI Rapport 790 (2013) *Säker framkomlighet – sammanfattande resultat*
<http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:670675/FULLTEXT01.pdf>



Norrtälje kommun ser, liksom Storstockholm och Stockholm Nordost, att en 20-procentig ökning av anslagen från gällande nationell plan är nödvändig för att tillgodose regionens och kommunens behov av utveckling och framtida investeringar. Därtill krävs en ökad tilldelning till länsplanen i Stockholms län.

NORRTÄLJE KOMMUN

Lotta Lindblad Söderman
Kommunstyrelsens ordförande

Anette Madsen
Kommundirektör

2024-02-23

Landsbygds-och infrastrukturdepartementet

Anna Anderman

Dnr LI2023/03919

STONO 2024.008

Remissvar från Stockholm Nordost avseende inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2026 – 2037

Stockholm Nordosts synpunkter

Stockholm Nordost är en frivillig sammanslutning av kommunerna i nordost, dvs Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker. Stockholm Nordosts kommuner har närmare 270 000 invånare. Samarbetet syftar till att säkerställa en långsiktigt hållbar utveckling i regionen, med stark tillväxt och förbättrade kommunikationer i ett sammanhållet system. Stockholm Nordost har en befolkningsprognos till år 2040 som innebär en 50 procent befolkningsökning att jämföra med den nationella befolkningsprognosen till samma år på 16 procent.

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2050, pekar ut en flerkärnig bebyggelsestruktur där Täby centrum-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 centrum-Arninge.

Stockholm Nordost har gemensamt prioriterat strategiska infrastrukturensatsningar som tillför stora samhällsekonomiska nyttor, tillsammans och var och en för sig. Satsningarna skapar förbättrad internationell, nationell och regional tillgänglighet, nya arbetstillfällen och bostadsbyggande med fokus på resurseffektivitet, hållbarhet och stadsutveckling, redundans och resiliens.

Stockholm Nordosts prioriterade behov vad avser nationell transportinfrastrukturplanering

- *Internationell, nationell och regional tillgänglighet erfordrar att Roslagsbanan byggs ut till Arlanda. Det bidrar till ett mindre sårbart kollektivtrafiksystem och förbättrad tillgänglighet.*
- *Förbättrade tvärförbindelser nationellt och regionalt kräver ökad framkomlighet på Norrortsleden, särskilt med tanke på öppningen av Förbifart Stockholm 2030 som ytterligare kommer öka belastningen på den redan nu ansträngda tvärleden.*
- *Förbättrad tillgänglighet nationellt och regionalt medför behov av åtgärder för förbättrad framkomlighet på E18.*

Stockholm Nordost

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

- *Stärkta tvärkopplingar med kapacitetsstark kollektivtrafik på land och vatten och effektivare bytespunkter såsom Danderyd och inom den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge, krävs för en fungerande nationell och regional arbetsmarknad.*
- *Det finns i Stockholmsregionen särskilt goda förutsättningar att minska transportsektorns klimatpåverkan genom exempelvis satsningar på infrastruktur för regional cykling.*

Roslagsbanan till Arlanda

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 och som arbetsplatsområde. Stockholm Nordost ser positivt på att en samordnare har tillsatts av regeringen. Det krävs dock också att det skapas utrymme för finansiering för åtgärder som föreslås, såsom Roslagsbanan till Arlanda. 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. Behovet av förbättrad tillgänglighet uttrycks i RUFSS 2050 och behovet är även utrett i Region Stockholms kollektivtrafikplan 2050.

Norrortsleden

Inför Förbifart Stockholms öppnande måste det finnas en tydlig strategi för hur den ökande trafiken på Norrortsleden ska hanteras och hur framkomlighetsproblemen på E18 ska lösas. Norrortsleden är en viktig tvärförbindelse som binder samman Förbifarten och E4 med E18. Detta borde innebära att åtgärder på Norrortsleden och åtgärder som förbättrar framkomligheten på Norrortsleden kan finansieras av nationell plan. En förbättrad framkomlighet på Norrortsleden krävs för att kunna fortsätta bygga bostäder, skapa förutsättningar för fler företagare samt få till en god kollektivtrafikförsörjning till kommunerna i Stockholm Nordost och inte minst till och från den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge.

E18

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. God framkomlighet på E18 är viktigt både ur ett nationellt såväl som ett regionalt perspektiv.

Kapacitetsstark kollektivtrafik och bytespunkter

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. Stockholm Nordost omfattar kommuner med stark tillväxt vilket kräver förbättrad kollektivtrafik och tvärförbindelserna har bristfälliga kollektivtrafiklösningar. Bland annat saknar både bytespunkt Danderyd och den

Stockholm Nordost

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

regionala kärnan Täby centrum-Arninge effektiva tvärförbindelser västerut och bra bytesmöjligheter mellan befintliga transportsystem. Det är viktigt att det finns en helhetssyn så att även sjötrafiken inkluderas i kollektivtrafiksystemet.

Regional cykling

Transporter står för cirka hälften av Stockholms läns direkta klimatpåverkan och tydliga åtgärder och investeringar behövs för att effektivisera transporterna samt öka andelen resor som genomförs med kollektivtrafik, gång och cykel. Det finns i Stockholmsregionen särskilt goda förutsättningar att minska transportsektorns klimatpåverkan genom exempelvis satsningar på infrastruktur för regional cykling. Satsningar på dessa trafikslag behöver i högre utsträckning ske genom nationell plan, och inte enbart genom statlig medfinansiering från länsplanerna och kommunal planering.

Inriktningsunderlaget saknar förslag för att utreda förutsättningarna för Trafikverket att bygga statlig cykelinfrastruktur oavsett plantillhörighet. Enligt formuleringar i dagens vägslag kan inte statliga cykelvägar byggas frikopplat från befintlig infrastruktur, utan hanteras som ett tillägg till befintlig väg. Därför behöver vägen ha ett funktionellt samband till befintlig väg vilket ofta medför onaturliga sträckningar som inte gynnar cyklister och extra kostnader till projekten. Det är hög tid att se över denna lagstiftning för att möjliggöra att ändamålsenlig cykelinfrastruktur kan byggas ut med statlig finansiering genom nationell plan eller länsplan.

[Stockholm Nordosts övriga synpunkter på inriktningsunderlaget](#)

Mer medel till Stockholmsregionen ger ökad nytta till Sverige

Stockholm Nordost står generellt bakom regeringens prioritering att värna befintlig infrastruktur genom tydligt fokus på underhåll och reinvestering och bedömer att Trafikverkets förslag i inriktningsunderlaget överlag möter dessa behov. Det är endast alternativen med 20-procentig ökning som är realistisk för att genomföra gällande nationell plan och länsplan och samtidigt möta de behov som finns inom Stockholmsregionen. Även fördelningen mellan nationell plan respektive länsplan bör ses över då en ökad tilldelning till Stockholms länsplan kan tillföra stora nyttor till infrastrukturen som helhet. Det fortsatta arbetet med att prioritera åtgärder måste i hög grad baseras på nyttoanalyser. Stockholmsregionens betydelse som tillväxtmotor och transportnod för såväl flyg-, väg- och tågtransporter behöver väga tungt i sådana nyttoanalyser.

Storstadsregionernas förutsättningar behöver synliggöras bättre

Planeringsförutsättningarna i storstadsregionerna skiljer sig ofta från resten av Sverige, vilket enligt Stockholm Nordost behöver tydliggöras i nationell plan. Den nationella infrastrukturplaneringen har stor betydelse för Stockholmsregionens möjlighet att uppnå både nationella och regionala klimat- och transportmål, men framför allt för att ge förutsättningar för en hållbar samhällsplanering. Planen behöver därför i högre grad ta hänsyn till storstädernas behov, utmaningar och förutsättningar enligt nedan.

I storstadsregionerna är statliga, regionala, mellankommunala och kommunala ansvar tätt sammanflätade och investeringsbehovens omfattning, och ansvaret för dem, kan sällan bäras av enskilda aktörer. Stockholm Nordost vill lyfta behovet av att infrastrukturplanering behöver ske i relation till bebyggelseutveckling och anser att modeller för nationell finansiering behöver anpassas för paket- och samverkanslösningar som är vanliga och nödvändiga i Stockholms län.

Stockholm Nordost

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

Ingen av de nationella utredningarna som pågår inom Stockholmsregionen lyfts särskilt i rapporten. I framtida arbete förutsätter Stockholm Nordost att de prioriterade utredningarna från nuvarande nationella plan om Stockholms central, Högvärdig kollektivtrafik på väg och Landtransporter till Arlanda prioriteras och lyfts in i planeringen.

Stockholms län har en central roll i landets totalförsvaret genom att fungera som navet för beslutsfattande, ledning, kommunikation, och internationell representation. Dess betydelse sträcker sig långt utöver det politiska och administrativa ansvaret och inkluderar symboliska och psykologiska aspekter som påverkar nationens enhet och motståndskraft i tider av prövning. Investeringar i transportinfrastruktur i huvudstadsområdet är nödvändigt för att bygga upp totalförsvarets motståndskraft och förmåga att möta hot och kriser. En väl fungerande och modern infrastruktur är grundläggande för att säkerställa snabb kommunikation, effektiv respons, skydd av samhällsviktiga platser och en stark närvaro på både nationell och internationell nivå.

Behoven av trafiksäkerhetsåtgärder ser annorlunda ut i Stockholms län, jämfört med hur de beskrivs i Trafikverkets underlag. Som exempel är de mötesseparerade vägarna väl utbyggda i länet och utmaningarna för att nå trafiksäkerhetsmålen ligger snarare i att åtgärda farliga korsningar och passager samt ett större fokus på oskyddade trafikanter som är tydligt överrepresenterade i olycksstatistiken. Vissa av dessa åtgärder på kommunal väg har tidigare kunnat göras genom stadsmiljöavtal. Det bedöms viktigt att denna typ av åtgärder fortsatt ges någon form av stöd.

Den nationella planen behöver ge tydliga planeringsförutsättningar

Stockholm Nordost stödjer generellt Trafikverkets föreslagna åtgärder för att förbättra kostnadsstyrning och kostnadskontroll. Stockholm Nordost anser att det är rimligt att ifrågasätta om projekt ska genomföras i de fall den effekt som eftersträfvats inte nås inom den beräknade kostnadsramen. Dock vill Stockholm Nordost framhålla att långsiktig planering kräver samförstånd och kontinuitet. Såväl regioner och kommuner, som andra aktörer, behöver kunna lita på att staten håller löften och avtal. I de fall objekt omprövas behöver detta göras i dialog och med tydliga ramverk och urvalskriterier för att skapa rimliga planeringsförutsättningar.

Fler åtgärder behövs för att skapa förutsättningar till ett transporteffektivt samhälle

Stockholm Nordost anser att det är viktigt att regeringen håller fast vid de klimat- och transportmål som sedan tidigare är beslutade. Regeringen behöver tydligt visa hur den nationella planen på ett trovärdigt sätt ska kunna bidra till att nå klimatmålen och öka transporteffektiviteten i Sverige.

Stockholm Nordost delar Trafikverkets bedömning att investeringar enbart i infrastruktur varken löser transportsektorns utmaningar eller bidrar till övergripande måluppfyllelser om tillgänglighet, miljö, klimat och trafiksäkerhet. Därmed ser Stockholm Nordost positivt på ett utökat transportpolitiskt uppdrag till Trafikverket med ett större sektorsansvar för transportsystemets utveckling. Styrmedel, prissättning, skatter och avgifter, med mera, är viktiga faktorer för att skapa förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle. För Stockholmsregionen är det särskilt viktigt att utreda hur trängselskatten kan utvecklas på sikt och hur finansieringen som kommer av denna kan bidra till hållbar regional utveckling.

Det finns också skäl att se över ändamålsenligheten i det förhållningsätt som Trafikverket tillämpar kring steg 1- och 2-åtgärder, då dessa åtgärder har stor potentiell nytta. Detta har framförts i flera planeringsomgångar och behovet kvarstår, då fyrstegsprincipen fortfarande är vägledande för svensk transportplanering, men saknar både systematiska arbetssätt och finansiering för att påverka

Stockholm Nordost

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

efterfrågan (steg 1) och val av transportsätt samt åtgärder som bidrar till ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2). Regeringen bör inför nationell plan utfärda direktiv som gör det möjligt för Trafikverket att finansiera och hantera steg 1- och steg 2-åtgärder.

Utökat regionalt ansvar behöver mötas med ökad finansiering

Stockholm Nordost menar att flera delar i Trafikverkets förslag riskerar en förskjutning av ansvar från den statliga planeringen till länsplanerna. Exempel på detta är ett större fokus på trafiksäkerhetsarbete på regionala vägar, utfasningen av stadsmiljöavtalen och anpassningen till en ny bärighetsklass (BK4). Det kommer belasta länsplanen i Stockholms län och öka trycket på statlig medfinansiering till kollektivtrafik genom länsplan.

För Stockholm Nordost

Lotta Lindblad Söderman, Ordförande Stockholm Nordost 2023-2024

