

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

