



2022-01-19

Anna Anderman

0736252022

Dnr KS 2021.185

Region Stockholm

## Remissvar avseende länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033

Stockholm Nordost är en frivillig sammanslutning av kommunerna i nordost dvs Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker. Kommunerna har tagit fram en gemensam vision för 2010-2040 som innebär gemensamma ställningstaganden för sektorns framtida transportsystem.

Stockholm Nordost vill lyfta synpunkter rörande följande områden; Stockholmsregionens konkurrenskraft, saknade satsningar och behoven av en samlad såväl som strukturerad process. Stockholm Nordost vill även lyfta att lagt kort ligger men det saknas kort i kortleken.

### Stockholm Nordost lämnar följande synpunkter:

- **STONO bedömer att den förslagna länsplanen inte är tillräcklig för att säkra fortsatt utveckling av Stockholmsregionens transportsystem och därigenom säkra regionens konkurrenskraft.**
- **STONO noterar att stora betydande brister inte hanteras i denna länsplan. Särskilt saknas satsningar på:**
  - Sveriges internationella flygplats Arlandas omgivande marktransporter,
  - Norrortsleden för att hantera befintlig trängsel och för att kunna hantera konsekvenserna när Förbifarten öppnas
  - Kapacitetsstark kollektivtrafik västerut mellan RUFs utpekade stadskärnor
  - Genomförande av stomnätsplanen
  - Plan för hantering av regional cykling och särskilt de regionala cykelstråken
  - Fortsatt hantering av kapacitetsbristerna på E18 och knutpunkt Danderyd
- **STONO anser att kommunerna behöver involveras tidigare i processen både vad avser planering och genomförande. Det krävs en kontinuerlig process med en högre grad av dialog och samverkan.**
- **STONO anser att det krävs tydligare kopplingar i länsplanen till våra gemensamma planeringsdokument såsom RUFs, Trafikförsörjningsprogram, Kollektivtrafikplan 2050, Regional cykelplan och Stomnätsplan.**



2022-01-19

- **STONO bedömer att det är positivt att de namngivna åtgärder som ligger i länsplanen sedan tidigare planomgång prioriteras. Det bidrar till förutsägbarhet i planeringen.**

## Stärk Stockholmregionens konkurrenskraft

- **STONO bedömer att den förslagna länsplanen inte är tillräcklig för att säkra fortsatt utveckling av Stockholmsregionens transportsystem och därigenom säkra regionens konkurrenskraft.**

Stockholmsregionen gemensamma infrastrukturplan bör kunna hantera de utmaningar som Stockholmregionen ställs inför och det konstaterar Stockholm Nordost att denna plan inte hanterar.

Det saknas i planen tydliga förbättringar av infrastrukturen för kollektivtrafik och cykel men även för godset. I förhållande till befolkningsmängd, Stockholmsregionens andel av BNP, bostadsbyggnad, investeringar i övrigt i samhällsbyggandet och lägg till det befintlig trängsel är satsningarna inte tillräckliga.

## Saknade satsningar

**STONO noterar att stora betydande brister inte hanteras i denna länsplan. Särskilt saknas satsningar på:**

- **Sveriges internationella flygplats Arlandas omgivande marktransporter**
- **Norrortsleden för att hantera befintlig trängsel och för att kunna hantera konsekvenserna när Förbifarten öppnas**
- **Kapacitetsstark kollektivtrafik västerut mellan RUFSS utpekade stadskärnor**
- **Genomförande av stomnätplanen**
- **Plan för hantering av regional cykling och särskilt de regionala cykelstråken**
- **Fortsatt hantering av kapacitetsbristerna på E18 och knutpunkt Danderyd**

Förslaget till länsplan har glädjande nog kunnat hantera de två pågående projekten på väg 274, som är viktiga för att klara en attraktiv kollektivtrafik och säkra bytespunkter. Det kan dock konstateras att få objekt som lämnats in under remissen i samband med objektsförfrågan återfinns i förslaget till länsplan. Det är också få objekt som planeras i den norra länshalvan, trots att denna del av länet redan idag har stora brister och behov i transportsystemet samtidigt som man är inne i en expansiv fas. Behovet av satsningar på infrastrukturen är stort, främst avseende större transportinfrastruktursatsningar med stor regional nytta som skapar redundans och kapacitetsökning i systemet och bidrar i enlighet med regionala målsättningar i RUFSS och förslag till kollektivtrafikplan 2050:



2022-01-19

- Ökad tillgänglighet till Arlanda flygplats genom att påbörja arbetet med förlängning av Roslagsbanan. Idéstudier, trafikutredningar, samhällsekonomiska analyser mm finns framtagna sedan en lång tid tillbaka.
- Norrortsleden finns inte med som nytt namngivet objekt, trots att det pågår ett prioriterat ÅVS-arbete. Förslaget till länsplan behöver förtydligas vad avser behovet av kapacitetsökningar och framkomlighet på Norrortsleden. Objektet finns heller inte med i nationell plan, vilket är anmärkningsvärt då Norrortleden påverkas kraftigt när Förbifart Stockholm öppnar.
- Utveckling av regional kapacitetsstark kollektivtrafik västerut som en långsiktig kollektivtrafiklösning för nordostsektorn för att knyta samman regionala stadskärnor Täby centrum-Arninge och Kista-Sollentuna-Häggvik och vidare västerut. En betydande förutsättning för fortsatt utveckling av Stockholm Nordost och Stockholmsregionen.
- Det är få namngivna stombussobjekt i förslaget till länsplan. Medlen som är avsatta i åtgärdsområdet för kollektivtrafik riskerar att inte räcka till satsningar i både stombussnätet och övriga objekt, särskilt då finansieringsfrågan kopplad till väghållarskap inte är löst.
- Regionen har nyligen uppdaterat den regionala cykelplanen och utbyggnad av det regionala cykelvägnätet är också en av huvudprinciperna för länsplaneförslaget. Förslaget till länsplan innehåller få objekt för cykel på den norra länshalvan. Stockholm Nordost delar uppfattningen att stråk för arbetspendling ska prioriteras i cykelplanen för att verka mot målet om ökad cykelandel. Däremot har en allvarlig konsekvens blivit och kommer fortsatt innebära att mer glesa områden i Stockholms län blir bortprioriterade av Region Stockholms och Trafikverkets planering av investering för cykelinfrastruktur. Stockholm Nordost anser att Region Stockholm måste skapa särskilda potter i länsplanen för att säkerställa att det finns medel för cykelinfrastruktur. Detta för att tillgodose behoven av cykelvägar i regionens yttre delar och skapa bättre förutsättningar för att öka tillgängligheten till friluftsområdena i regionen.
- Fortsatt hantering av kapacitetsbristerna på E18 och knutpunkt Danderyd behöver hanteras i länsplanen för att få full effekt av tidigare genomförda kapacitetsförbättringar. En bättre kollektivtrafiknod med tunnelbana, Roslagsbana och bussar ger framtida utvecklingsmöjligheter för knutpunkt Danderyd.

## Samlad process

**STONO anser att kommunerna behöver involveras tidigare i processen både vad avser planering och genomförande. Det krävs en kontinuerlig process med en högre grad av dialog och samverkan.**

Generellt saknas återkoppling från tidigare objektsförfrågan och dialog under processen fram till länsplaneförslaget. Stockholm Nordost efterfrågar en kontinuerlig dialog med syfte att hitta samsyn kring prioriteringar och planering inte enbart reaktivt i samband med remissomgångar för infrastrukturplanerna. Särskilt viktigt med en stor samsyn när medlen i länsplanen är begränsade. Alla projekt oavsett finansiering bör genomföras i samverkan för att åstadkomma maximal nytta och maximal effektivitet vad avser exempelvis planering för masshantering, dialog med medborgare och näringsliv. Det bör även genomföras en översyn av processer och planering gemensamt



2022-01-19

för att minska risk för stillestånd och minimera störningar. Det finns ett stort värde i att nyttja lokalkännedomen.

Vi kan till exempel konstatera att för väg 77 har länsplaneupprättarna ändrat objekt målet till att vägen ska dras till Ledinge istället för Rösa, trots att kommunen motsätter sig detta, och de har inte ens hörts i frågan. Det skapar inte förutsättningar för en effektiv samverkan för att skapa största möjliga nytta.

## Strukturerad process

**STONO anser att det krävs tydligare kopplingar i länsplanen till våra gemensamma planeringsdokument såsom RUFSS, Trafikförsörjningsprogram, Kollektivtrafikplan 2050, Regional cykelplan och Stomnätsplan.**

Länsplanen innebär att de delmål som RUFSS 2050 anger om att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med 5 procentenheter till år 2030 i jämförelse med år 2015, det vill säga från 32 till 37 procent, inte kommer att nås. Inte heller målen att minst 70 procent av alla resor inom länet år 2030 ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Eller att cykelandelen av resandet i länet ska vara 20 procent år 2030 i enlighet med den regionala cykelplanen. Det är med andra ord inte tillräckligt.

Under 2021 har förslag till Kollektivtrafikplan 2050 varit på remiss. Planen pekar ut behov till år 2030 och för år 2050. I förslaget till länsplan saknas i nuläget en tydlig koppling mellan behoven i kollektivtrafikplanen, föreslagna specifika objekt och dess finansiering. Det vore därför önskvärt om länsplanen, när Kollektivtrafikplan 2050 är antagen, tydligare kan visa på hur kopplingen mellan dessa stärks, såväl efter denna remissomgång som inför kommande planperiod.

De gemensamma regionala planerna och programmen kan vara en del i den gemensamma strukturerade processen. Om kommuner och region står bakom dessa kan de också vara utgångspunkt i framtagandet av länsplan. På så sätt finns redan samsyn och prioritering och därmed även förståelse för föreslagna objekt.

Kommun och region bör gemensamt utveckla delregionala 10-åriga kollektivtrafikplaner som kan användas som underlag för prioriteringar utifrån persontransporter som även inkluderar arbetet med stombussarna.

På sikt bör det även utvecklas delregionala godstransportplaner tillsammans med näringslivet.

Stockholm Nordost anser att det bör tas fram en gemensam handlingsplan för hantering av regional cykelplan för att kunna prioritera och genomföra i gemensamma projekt.

Det saknas fortfarande en fungerande dialog vad avser finansiering av stråk för stombuss med kommunala väghållare men med regionala nyttor. Länsplanen skulle kunna tydliggöra lösningar för regional finansiering. Flera regionala stombussar trafikerar det kommunala vägnätet, vilket gör att en kommun i sin roll som väghållare kan komma att få ta ett orimligt stort ansvar för finansieringen av dessa objekt. För att säkerställa genomförbarheten av objekten anser Stockholm Nordost att gemensamma nyttor som kan påverka finansieringsprinciperna behöver diskuteras tidigt i planeringsprocesser, till exempel redan i sträckningsstudier.



2022-01-19

## Lagt kort ligger men det saknas kort i kortleken

**STONO bedömer att det är positivt att de namngivna åtgärder som ligger i länsplanen sedan tidigare planomgång prioriteras. Det bidrar till förutsägbarhet i planeringen.**

Stockholm Nordost vill framhålla vikten av att fullfölja åtagandena vad avser Roslagsbanan till city. Följdinvesteringar bör även hanteras bland annat för att minska buller- och vibrationsproblem som uppkommer vid utbyggnaden till följd av högre turtäthet och hastigheter. Stockholm Nordost är nöjd med att prioriteringarna, i form av tidigare utfästelser kopplade till väg 77 och väg 268, ska genomföras. Det är dock viktigt att de tidigare utfästelserna står fast, det vill säga att ingen statlig finansiering tas bort från projekten. Stockholm Nordost kan således inte acceptera den sänkta ramen för projektet gällande väg 268. Det finns i remissen inte någon skrivning om projektet på väg 276, Sjöbergsvägen- Åkersberga som är finansierad via trängselskatten. Det är också ett tidigare beslutat projekt som måste fullföljas i enlighet med tidigare överenskommelser. Stockholm Nordost vill betona vikten av gemensam planering och att kommunerna bereds möjlighet att delta i genomförandefaserna då det är Stockholm Nordosts starka övertygelse att det medför ytterligare kvalitetssäkring av projektens genomförbarhet. Det är även viktigt att fördelningen av trängselskattemedlen framgår av länsplanen oavsett om objekten har någon finansiering från länsplanen.

Det utpekade cykelstråket mellan Danderyd och Sollentuna är välbehövligt men inte tillräckligt i förhållande till behoven av cykelstråk.

Stockholm Nordost kan slutligen återigen konstatera att den förslagna länsplanen inte är tillräcklig för att säkra fortsatt utveckling av Stockholmsregionens transportsystem och därigenom säkra regionens konkurrenskraft.

Stockholm Nordost

Parisa Liljestrand, Ordförande Stockholm Nordost 2021-2022