

Anna Anderman
Dnr RS 2025-0750

Region Stockholm

STONO 2025.005

Yttrande från Stockholm Nordost avseende reviderad länsplan för transportinfrastruktur i Stockholms län, 2026-2037

Sammanfattning av våra synpunkter

- Stockholm Nordost anser att Norrortsledens Löttingetunnel behöver prioriteras i länsplanen. Norrortsleden är en viktig länk mellan Europavägarna E4 och E18 vidare mot Kapellskär. Åtgärder krävs skyndsamt för att kunna hantera den ökade trafiken vid Förbifartens öppnande 2030.
- Stockholm Nordost anser att dubbelspårsutbyggnaden mellan Viggbyholm och Hägernäs samt planskildhet i Danderyd på Roslagsbanan behöver prioriteras.
- Stockholm Nordost bedömer att Regionen behöver prioritera arbetet med att öka takten i genomförandet av länsplanen mot bakgrund av den låga upparbetsgraden.
- Stockholm Nordost efterfrågar ett forum för åtgärds paket för brister som tar lång tid att åtgärda exempelvis åtgärder för ökad framkomlighet på Norrortsleden.
- Stockholm Nordost anser att Roslagsbanan till Arlanda, E18 och bytespunkt Danderyd behöver fortsatt utredas för att bli prioriterade objekt i kommande länsplan.

Stockholm Nordost är en frivillig sammanslutning av kommunerna i nordost dvs Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker. Stockholm Nordosts kommuner har över 273 000 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 sex prioriterade frågor som de driver gemensamt.

- **Roslagsbanan till Arlanda** är en förutsättning för näringslivets fortsatta tillväxt och kompetensförsörjning, både nationellt och regionalt. En utveckling av Roslagsbanan, med förlängning till Arlanda och ny bytespunkt vid Norrortsleden, bidrar till ett mer robust och redundant kollektivtrafiksystem till och från flygplatsen och dess arbetsplatser och skapar förutsättningar för fler hållbara marktransporter samt knyter samman regionala stadskärnor och skapar förutsättningar för en flerkärnig region.
- **Bytespunkt Danderyd och förbättrad framkomlighet på E18** – En bättre kollektivtrafiknod med tunnelbana, Roslagsbana och bussar ger framtida

utvecklingsmöjligheter för bytespunkt Danderyd som är en viktig koppling västerut mot Solna, Sundbyberg och Sollentuna. Även åtgärderna på väg 77 behöver genomföras för att kunna avlasta E 18 och Norrortsleden.

- **Bättre framkomlighet på Norrortsleden** behövs för att binda samman regionen. Norrortsleden möjliggör en effektiv kollektivtrafik med buss och knyter ihop regionala stadskärnor. Förbättrad framkomlighet på Norrortsleden kommer att bli nödvändigt när Förbifart Stockholm öppnar och riskerar att ytterligare öka belastningen på en redan ansträngd tvärled.
- **Kapacitetsstark kollektivtrafik** behöver knyta samman de regionala stadskärnorna Täby centrum-Arninge och Kista-Sollentuna-Häggvik och vidare västerut. Idag saknas möjligheten att göra effektiva kollektivtrafikresor mellan dessa målpunkter.
- **Sjötrafik** kan avlasta ansträngd landinfrastruktur och bidra till att utveckla skärgården. Det finns goda möjligheter till utveckling av vattenvägarna både för gods och persontransporter.
- **Regional cykling** och infrastruktur för denna behöver utvecklas som ett komplement till kollektivtrafiken. En viktig del i en utbyggd regional cykelinfrastruktur är att den är trafiksäker och når viktiga mål- och bytespunkter. Då skapas förutsättningar för hållbara val och effektiva resmönster.

Prioritera Norrortsleden

Stockholm Nordost anser att Norrortsledens Löttingetunnel behöver prioriteras i länsplanen. Norrortsleden är en viktig länk mellan Europavägarna E4 och E18 vidare mot Kapellskär. Åtgärder krävs skyndsamt för att kunna hantera den ökade trafiken vid Förbifartens öppnande 2030.

Norrortsledens Löttingetunnel behöver åtgärdas med ett tunnelrör till, och därigenom dubbla körfält i båda riktningarna, för att kunna hantera trafiken på ett effektivt sätt. Det gäller inte minst kollektivtrafiken och näringslivets trafik. Åtgärden är planmogen och uppvisar lönsamhet i den samlade effektbedömningen.

Norrortsleden är en viktig koppling mellan Europavägarna E4 och E18 samt kopplar samman de regionala stadskärnorna Täby C- Arninge och Sollentuna- Häggvik – Kista. När Förbifarten öppnar kommer Norrortsleden koppla samman Stockholm Nordost med de regionala stadskärnorna i de södra delarna av Stockholmsregionen. Norrortsleden har redan idag en bristande kapacitet och brister i robusthet och redundans som har analyserats i en åtgärdsvalsstudie. Trängseln som uppstår vid Löttingetunneln begränsar möjligheten att utöka kollektivtrafiken på Norrortsleden då restiderna skiljer sig så mycket mellan normal trafik och maxtimme att det inte bedömts möjligt att påföra mer kollektivtrafik.

Ytterligare satsningar på Roslagsbanan behövs

Stockholm Nordost anser att dubbelspårsutbyggnaden mellan Viggbyholm och Hägernäs samt planskildhet i Danderyd på Roslagsbanan behöver prioriteras.

Stockholm Nordost anser att alla dubbelspårsutbyggnader, depåutveckling och elkapacitet är viktiga men bedömer att det framför allt är viktigt att i första skedet prioritera dubbelspår mellan Viggbyholm och Hägernäs samt planskildhet i Danderyd.

Det krävs ytterligare åtgärder på Roslagsbanan för att skapa förutsättningar både för mer och redundant trafik. Det krävs både dubbelspårsutbyggnader, depåer, elkraft och planskildheter. Detta har framkommit i det åtgärdsval som Region Stockholm har genomfört. Roslagsbaneobjektets samlade effektbedömning visar på lönsamhet.

Roslagsbaneobjektet består av ett paket av objekt och var och ett av objekten kan genomföras enskilt och tillför robusthet och redundans vilket är av vikt för att kunna öka på trafikeringen.

Öka takten för planering och genomförande

Regionen behöver prioritera arbetet med att öka takten i genomförandet av länsplanen och inte minst kopplat till åtgärdsområdena och den låga upparbetningsgraden.

Stockholm Nordost efterfrågar ett forum för åtgärds paket för brister som tar lång tid att åtgärda exempelvis åtgärder för ökad framkomlighet på Norrortsleden.

Det finns goda skäl till att prioritera arbetet med att komma till rätta med den låga upparbetningsgraden. Stockholm Nordost anser att det borde vara ett mål från länsupprättarens sida att i nästa länsplan kunna öka medlen i åtgärdsområdet för åtgärder på det statliga vägnätet. Vad avser åtgärdsområdena så ser Stockholm Nordost framemot en utvecklad dialog kring hur dessa medel används mest effektivt och hur kommunerna kan få en ökad insyn i prioriteringen av dessa medel.

Stockholm Nordost vill framför allt lyfta tre delar med åtgärdsområdena som behöver förändras

1. Mer medel behöver avsättas för kapacitetsåtgärder i trafiknätet
2. Det behövs medel för åtgärder inom sjötrafiken
3. Det behövs medel inom åtgärdsområdena som både kommuner och vägföreningar kan söka för att få till cykelvägar utmed statligt vägnät.

Stockholm Nordost anser att det är för lite medel i åtgärdsområdet för ökad kapacitet i systemet. Det krävs att Trafikverket kan svara upp mot kommunernas samhällsplanering genom att kunna prioritera effektiva lösningar. I dagsläget är det svårt för Trafikverket att prioritera dessa åtgärder, och då blir kommunerna tvingade att stå för hela kostnaden. Stockholm Nordost föreslår att en översyn görs av regleringen av statlig medfinansiering samt att Trafikverket får i uppdrag att också kunna prioritera åtgärder som kopplar till kommunernas bostadsutveckling.

Gällande sjötrafiken (Pendelbåt och Skärgårdstrafiken) så behöver det finnas tydligt utpekade medel i åtgärdsområdena för att utveckla replipunkterna och sjötrafiken i stort. Ett tydligare fokus på att förbättra möjligheterna att bo och verka i skärgården.

Regionen behöver ta fram mer pengar eller ett anläggningsbidrag som kommuner och vägföreningar kan söka medel ifrån för att bygga cykelväg utmed statlig väg. Den senare kan

vara en lösning för att åtgärda de behov som finns med en enklare standard. Det är inte ekonomiskt möjligt att bygga med Trafikverks standard utifrån det stora behov som finns.

Länsplanen har en viktig funktion att vara ett instrument för att stimulera den utveckling av Stockholmsregionen som beskrivs i den regionala utvecklingsplanen. Stockholm Nordost efterfrågar en fortsatt kontinuerlig dialog med syfte att hitta samsyn kring prioriteringar och planering. Det finns även en efterfrågan på ökad dialog och möjlighet till inspel för icke namngivna objekt. Stockholm Nordost bedömer att det även kan bidra till att höja upparbetningsgraden av medel i planen. Det behöver även genomföras en översyn av processer och planering gemensamt för att minska risk för stillestånd och minimera störningar. En väg framåt kan vara att se om det går att öka flexibiliteten i planerna så att de medel för planerade icke namngivna åtgärder som av olika anledningar inte kommer kunna nyttjas kan användas för andra prioriterade och utredda åtgärder.

Stockholm Nordost efterfrågar ett forum för åtgärdspaket för brister som tar lång tid att åtgärda exempelvis åtgärder för ökad framkomlighet på Norrortsleden.

Eftersom det tar tid att genomföra åtgärderna och/eller om dessa objekt inte prioriteras krävs det att det sker ett arbete över tid, för Stockholm Nordosts del gäller det exempelvis Norrortsleden. Åtgärder behöver redan i dag sättas in för att motverka trängsel och möjliggöra mer kapacitetsstarka trafikslag kan trafikera Norrortsleden. I dagsläget finns det få framtagna trimningsåtgärder för att kunna möjliggöra någon som helst förbättrad framkomlighet och tidsperspektiven är långa.

Kommunerna i Stockholm Nordost fortsätter att utvecklas och det innebär att tillgängligheten till och från Stockholm Nordost behöver vara god även om genomförandet av viktiga objekt ligger sent i planperioden eller inte kommer med alls. Stockholm Nordost föreslår därför en kraftsamling kring Norrortsleden, och att parterna Regionen, Trafikverket och kommunerna tillsammans återigen tittar på vilka möjligheter som finns med att med enklare medel kunna förbättra dagens situation, exempelvis ITS lösningar, information om restider under rusning m.m.

Fortsatta utredningar för kommande objekt

Stockholm Nordost anser att Roslagsbanan till Arlanda, E18 och bytespunkt Danderyd behöver fortsatt utredas för att bli prioriterade objekt i kommande länsplan

Processen för framtagandet av förslaget till länsplan har i tydligare utsträckning präglats av transparens och dialog vilket är lovligt. Regionen har i samverkan med Trafikverket tydligare kunnat kommunicera och hantera en dialog kring förutsättningarna för planmognad, samlad effektbedömning och grunder för prioritering.

Stockholm Nordost arbetar med en delregional kollektivtrafikplan. Den delregionala kollektivtrafikplanen redovisar ett gemensamt strategiskt planeringsunderlag för kommunerna inom Stockholm Nordost och ska fungera som en gemensam prioritering för utveckling av kapacitetsstark kollektivtrafik på både kort och lång sikt.

De prioriterade stråken för Stockholm Nordost är Stockholm – STONO - Arlanda (Uppsala), STONO – Solna via bytespunkt Danderyd och STONO- Kista- Sollentuna – Häggvik.

Stockholm Nordost har mycket bristfällig kollektivtrafik till Arlanda vilket även uppmärksammats i Arlandasamordnarens utredning. Den långsiktiga förbättringen bedömer Stockholm Nordost är att förlänga Roslagsbanan till Arlanda. För att möjliggöra denna åtgärd i framtiden behöver utredningar säkra genomförandet varför Regionen behöver avsätta medel i kommande utredningsbudgetar för att samordna med pågående projekt och planerad utbyggnad av Arlanda.

Fortsatt hantering av kapacitetsbristerna vid bytespunkt Danderyd behöver hanteras i Regionens kommande utredningsbudget.

Bristande framkomlighet på E18 hanteras för närvarande i en åtgärdsvalsstudie och har därför inte kunnat hanteras inom ramen för denna planeringsomgång men Stockholm Nordost förväntar sig en god dialog kring hur åtgärder kan komma att hanteras inom ramen för de åtgärdsområden som finns tillgängliga.

Erik Andersson, Ordförande Stockholm Nordost 2025-2026