



2017-09-29
REMISSYTTRANDE

Handläggare:
Mikael Engström
tel. dir: 076 643 96 70
Shula Gladnikoff
tel. dir. 076 643 96 73

Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se
diarienummer N2017/05430/TIF

Nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

Gemensamt remissvar från Stockholm Nordost

Stockholm Nordost (Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker) är ett samarbete om bland annat gemensamma prioriteringar och yttranden om regionala tillväxtfrågor. Nordostkommunerna har lämnat gemensamma yttranden inför bland annat tidigare nationella planer och lämnar gemensamma yttranden om Länsplan och Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 samt om RUF5 2050.



Sammanfattning

Kommunerna inom Stockholm Nordost anser att den ekonomiska planeringsramen för Stockholms län vad gäller Nationell plan och Länsplanen 2018-2029 är långt ifrån tillräcklig med avseende på länets och nordostsektorns stora behov och snabba tillväxt. Stockholms län har en mycket snabbare befolkningsökning och ett ännu större behov av bostäder än vad som har antagits i tidigare planer.

De statliga anslagen för investeringar i trafikinfrastrukturen är för låga för att Stockholms län ska kunna behålla sin attraktivitet och internationella konkurrenskraft. Statens bidrag är inte i paritet med de inkomster som regionen genererar till staten. Stockholm Nordost understryker därför behovet av en kraftfull ökning av de statliga investeringarna i Stockholmsregionens trafiksystem.

Under första halvåret 2017 har nordostkommunerna Täby, Vallentuna och Österåker träffat avtal med Sverigeförhandlingen och Stockholms läns landsting om en förlängning av Roslagsbanan från Universitetet till T-centralen via ny station vid Odenplan. Stockholm Nordost har under en längre tid drivit frågan om att få en direkt spårförbindelse till city och det regionala spårssystemet för en större del av befolkningen inom nordostsektorn. I Nationella planen har det inte reserverats resurser under planperioden för statlig medfinansiering av detta objekt. Stockholm Nordosts ambition är att utbyggnaden ska genomföras mer i närtid än vad som anges i överenskommelsen.

Som en förutsättning för finansiering av projekten i Sverigeförhandlingens ramavtal Storstad Stockholm finns även förändrade och breddade trängselskatter som avtalsparterna har ställt sig bakom. Stockholm Nordost principiella uppfattning är emellertid att den kostnadsfördelningsmodell och det finansieringsansvar som hittills har gällt för investeringar i infrastruktur och som staten haft ansvar för, ska gälla även i fortsättningen. Trängselskatterna är en finansiering från Stockholmsregionen och ska generellt inte ses som en del av den statliga finansieringen.

I remissförslaget saknas för nordostsektorns del främst en redovisning av en statlig medfinansiering av en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda. Stockholm Nordost fullföljer för närvarande, tillsammans med berörda parter, den fördjupade förstudie som påbörjades av Trafikförvaltningen inom Stockholms län. Planeringen av sträckning har kommit långt, främst för att säkra en effektiv angöring vid Arlanda, Sky City. Stockholm Nordost anser därmed att Trafikverket under ”utpekade brister 2026-2029” också behöver redovisa förlängningen av Roslagsbanan till Arlanda. Stockholm Nordost stödjer initiativet till en samlad Arlandaförhandling, som syftar till att en utbyggnad av trafikinfrastrukturen som leder till ett ökat bostadsbyggande.

Det är också viktigt att vägsystemet ges en förbättrad kapacitet och trafiksäkerhet och i vissa fall byggs ut för att klara den planerade tillväxten. På kort sikt är det viktigt att Nationell plan och Länsplan genom utpekade objekt och inom åtgärdsprogrammet, säkrar framkomligheten för busstrafiken, möjliggör bra bytespunkter, skapar ett regionalt cykelsystem och ger förbättrade möjligheter till båtpendling.

Stockholm Nordost är positiv till att Trafikverket avser att prioritera forskning och innovation under planperioden för morgondagens transportsystem med bland annat ökad digitalisering, uppkopplade, automatiserade och elektrifierade fordon.



Finansiering

Den nationella planen har, trots en ökning med 100 miljarder kronor, till 622,5 miljarder kronor en alltför begränsad investeringsram inte minst vad gäller Stockholmsregionen. De statliga anslagen för investeringar i trafikinfrastrukturen är för låga för att Stockholms län ska kunna behålla sin attraktivitet och konkurrenskraft. Stockholm Nordost understryker att utbyggnaden av trafiksystemet i länet under en lång tid har legat på en alltför låg nivå och till det kommer Nordostsektorns och övriga länets snabba befolkningstillväxt och utmaning att ge förutsättningar för ett fortsatt ökat bostadsbyggande och ett ökat antal arbetstillfällen. Statens bidrag är inte heller i paritet med de inkomster som regionen genererar till staten. Stockholms läns andel av landets befolkning är 23 procent, BNP-andelen är 32 procent och arbetsmarknaden utgör 24 procent av landets arbetsmarknad. Den nationella planens utrymme för namngivna investeringar i Stockholms län har sjunkit med nära sex miljarder kronor, motsvarande - 15 procent. Planens andel för nyinvesteringar i Stockholms län har sjunkit från 20 procent till 17 procent.

Den ekonomiska planeringsram om 8 571 miljoner kronor som har anvisats för Stockholms län är långtifrån tillräcklig för den utveckling som är nödvändig för länet där kommunerna har visat på ett prioriterat behov om cirka 200 miljarder kronor. Anslaget till de 21 regionala länsplanerna har ökat med fem procent i snitt. Samtidigt som det ekonomiska utrymmet för Stockholms länsplan endast har ökat med 3,5 procent.

Kommunerna inom Stockholm Nordost vill därför särskilt understryka nödvändigheten av att staten tar ett ökat och sammanvägt ansvar för kapacitetsförstärkning och utbyggnad av transportsystemet, främst en utbyggnad av den spårburna kollektivtrafiken inom Stockholms län. På kort sikt är det också viktigt att säkra framkomligheten för busstrafiken, skapa ett regionalt cykelsystem och att ge möjlighet till båtpendling. Finansieringsfrågorna måste hanteras utifrån ett, ur kommunalt perspektiv, acceptabelt sätt.

I förslaget till länsplan medfinansieras objekt som normalt tillhör Nationell plan med 233 miljoner kronor, 470 miljoner kronor avser kostnadsökningar från trängselskattefinansierade åtgärder och 14 procent går till finansiering av Sverigeförhandlingen. Stockholm Nordost anser som princip att ramen för Nationell plan bör rymma dessa kostnader så att ytterligare investeringar, främst i länets kollektivtrafik och länsvägar, blir möjliga.

De intäkter som genereras av trängselskatterna i länet ska betraktas som en gemensam regional finansiering och nordostkommunerna anser att ytterligare styrmedel som utbyggda trängselskatter i framtiden ska undvikas. De intäkter som skatterna genererar ska tillgodoräknas regionen.

Kommunerna inom Stockholm Nordost är positiva till att det för regionen prövas nya modeller, som medfinansiering från näringslivet eller brukaravgifter, för att tidigarelägga eller finansiera viktiga investeringar och därmed uppnå ökad samhällsnytta.

I den nationella planen omnämns bl.a. resultatet för Stockholms län vad gäller Sverigeförhandlingen. Kommunerna Täby, Vallentuna och Österåker har deltagit i förhandlingen där resultatet blev en överenskommelse om en förlängning av Roslagsbanan från Universitetet i tunnel till T-centralen via ny station vid Odenplan.



Nordostkommunerna står gemensamt bakom överenskommelsen eftersom det är helt i linje med hur Stockholm Nordost har drivit frågan om att få en direkt spårförbindelse till city och till det regionala spårsystemet. Stockholm Nordosts ambition är att utbyggnaden ska kunna genomföras mer i närtid än vad som anges i överenskommelsen.

Vad gäller möjligheterna till höghastighetståg mellan Sveriges storstadsregioner anser Stockholm Nordost att det är av stor vikt att förhandlingen hittar en restidseffektiv lösning på sträckan Järna-Stockholm-Arlanda för att få ut bäst effekt och stärka Stockholms och Arlandas attraktivitet i ett internationellt perspektiv.

I Sverigeförhandlingens uppdrag har också legat att pröva möjliga finansieringslösningar för östlig förbindelse. Trafikverket ser i sitt förslag till Nationell plan endast möjlighet till finansiering om de får 10% i utökat investeringsutrymme. Stockholm Nordost anser att det är av stor vikt att staten ansvarar för en finansiering av östlig förbindelse med kapacitetsstark kollektivtrafik, utan att redan beslutade och överenskomna objekt eller andra högt prioriterade objekt i länet trängs undan. Det regionala vägnätet behöver avlastas och omledningsvägnätet, exempelvis via väg 274 Vaxholmsvägen, i flera fall flyttas för att klara den trafikökning som genereras på vägnätet på grund av befolknings- och sysselsättningstillväxt samt behov av godstransporter. Detta utöver de personresor som kan göras med en utbyggd spårtrafik. Staten behöver utöka de ekonomiska ramarna för Stockholmsregionen och bland annat finansiera östlig förbindelse för att avlasta det regionala vägnätet som Södra länken och Essingeleden. Detta för att matcha den möjliga befolknings- och näringslivstillväxt som blir garanten för stabila statliga finanser över tid, genom olika skatteintäkter.

Prioritering

Nordostkommunernas prioritering bygger i första hand på den gemensamma visionen för Stockholm Nordost och på ”Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län”.

Till detta gemensamma yttrande, kommer enskilda nordostkommuner även att komplettera med egna lokala objekt, vilka också de kommer att vara i linje med den gemensamma Nordostvisionen.

Stockholm Nordost stödjer inriktningen i nu gällande RUF 2010 vad gäller ökad regional tillgänglighet inom en flerkärnig region med förbättrade tvärförbindelser. Nordostkommunerna anser att det dessutom behövs en prioritering av den regionala tillgängligheten till Arlanda utöver utökad kapacitet på E4 och Ostkustbanan. De transportpolitiska målen talar om att transportsystemet bland annat ska bidra med utvecklingskraft till hela landet vilket också bör innebära en inriktning för utvecklingskraft för hela Stockholms län särskilt när den ökande matchningsproblematiken på arbetsmarknaden visar på behovet av att öka tillgängligheten inom och mellan Stockholmsregionens olika regiondelar och stads kärnor.

Den snabba tillväxttakten inom Stockholms län med 35 000-40 000 nya invånare varje år har inneburit stora utmaningar för transport- och bostadssektorn. Detta gör trafiksystemet extra känsligt för störningar vilket kan leda till problem inte minst för viktiga målpunkter som hamnar och flygplatser. Stockholm Nordost anser att Trafikverket bör beakta behovet av redundans och avlastning av trafiksystemet via



Ostkustbanan och E4 sträckan Stockholm - Arlanda flygplats - Uppsala och bland annat därför ta med en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda inom planperioden. Roslagsbanan som länk mellan Stockholm city - Vetenskapsstaden- nordostsektorn med en stor andel högutbildade och den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge till Arlanda-Märsta och vidare via Ostkustbanan mot Uppsala skulle ha stor betydelse för att minska matchningsproblematiken på arbetsmarknaden. Stockholm Nordost stödjer initiativet till en samlad Arlandaförhandling, som syftar till att en utbyggnad av trafikinfrastrukturen som leder till ett ökat bostadsbyggande.

Stockholm Nordost stödjer att de objekt som var beslutade i nationell plan 2014- 2025 också ingår i förslaget till den nya planen.

För Stockholm Nordost prioriterade objekt som finns med i remissförslaget till nationell plan samt finansiering genom trängselskatt 2018-2029.

För Stockholm Nordost prioriterade objekt som finns med i remissförslaget till nationell plan 2018-2029. I planhandlingen framgår inte investeringsår.
Avser fast pris 2017

- **Roslagsbanan** beslutad kapacitetsförstärkning och upprustning medfinansiering 405 mkr. (medfinansieras också inom länsplan).
- **E18 Arninge hållplats statlig följdinvestering** 71 mkr. Ingår också i länsplanen ovanstående objekt. Nya motorvägshållplatser, väderskyddad gångbro över E18 som förbinder Roslagsbanan med motorvägshållplatser. Dagvattendamm för rening av väg dagvatten. Kapacitetshöjande och bussprioriterande ramp- och signalåtgärder i trafikplatsens östra del och cirkulationsplats i trafikplatsens västra del.
- **E18 Trafikplats Roslags Näsbj** Viggbyholm. 82 mkr nationell plan
- **E18 Danderyd- Arninge** gsskörväg. 298 mkr
- **Norrtälje - Kapellskär** 1. 50 Mkr Nationell plan, 63 Mkr trängselskatt och 70 Mkr bärighetsåtgärder år 2014-2019.
- **E18 Escati - Mörby C** regionalt cykelstråk, del av Täbystråket. 108 mkr.
- **Roslagsbanan till city** förlängning nya stationer samfinansiering. 0 mkr. Inget belopp under planperioden.

Behov av ytterligare infrastrukturåtgärder

Det är viktigt att beakta kommande bostadsbyggande och förutsättningar för fler arbetstillfällen när prioriteringarna görs. Som resultat av Sverigeförhandlingen har Täby, Vallentuna och Österåker tillsammans åtagit sig en utbyggnad av sammanlagt närmare 30 000 bostäder till 2035. Bostäderna planeras att byggas i närheten av från Roslagsbanans stationer, vilket ligger i linje med nordostkommunernas planering att i första hand bygga ut bostäder och arbetsplatser i goda kollektivtrafiklägen. Antalet tillkommande bostäder kommer för Österåkers del att överstiga kommunens mål enligt tabell 6 i Länsplanen. Dessutom utreder Danderyds kommun förutsättningarna för ett stort antal bostäder i Centrala Danderyd som förutsättning för en tunnelförläggning av E18 genom kommunen. Också Norrtälje och Vaxholm planerar för en relativt hög utbyggnad av bostäder. Täby kommun genomför för närvarande ett samråd för en fördjupad översiktsplan för Täby stadskärna.

Sammantaget innebär den stora utbyggnaden inom länet att befolkningsutvecklingen behöver beaktas sektorsvis som grund för prioriteringar för åtgärdsvalsstudier,



förstudier och prioriteringar för fortsatt utbyggnad av kollektivtrafik, statliga och regionala vägar.

Spårsystem för nordostsektorn

Roslagsbanan till Arlanda

En förlängning av Roslagsbanan till Arlanda har, i flera omgångar, studerats av Stockholms läns landsting i samverkan med bl.a. Stockholm Nordost, Sigtuna kommun, Swedavia, Trafikverket, Länsstyrelsen och TMR. År 2010 genomfördes en idéstudie, 2012 avslutades en förstudie. Landstinget påbörjade under 2015 en programstudie ”Tvärförbindelse Arlanda - Roslagsbanan”. Efter att en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda inte kom med i Sverigeförhandlingen så avbröt Landstinget den pågående utredningen. Nordostkommunerna finansierar därför och genomför återstående delar av studien. Arbete pågår med att slutföra programstudien i samverkan med övriga berörda aktörer. För att möta den pågående utbyggnaden av Arlanda flygplats och Airport City har det varit brådskande att tillsammans med främst SWEDAVIA utreda en detaljerad lösning för anslutningen vid Arlanda med en ny station vid det nya verksamhetsområdet Benstocken. Planeringen för korridoren mellan Molnby i Vallentuna och sträckningen in mot Arlanda har kommit planeringsmässigt långt. Genom beslutet att Roslagsbanan ska förlängas till T-centralen via Odenplan förstärks nyttan av att också bygga ut Roslagsbanan till Arlanda som en del av det regionala kollektivtrafiksystemet. Stockholm Nordost anser därmed att Trafikverket under ”utpekade brister 2026-2029” också bör redovisa förlängningen av Roslagsbanan till Arlanda.

Komplettering Roslagsbanan 1+2

Dubbelspår sträckorna Viggbyholm - Hägernäs och Ullna kvarnväg - Rydbo station behöver slutföras i enlighet med tidigare överenskommelse.

Roslagsbanan till city

Kommunerna Täby, Vallentuna och Österåker har deltagit i Sverigeförhandlingen där resultatet blev en överenskommelse om en förlängning av Roslagsbanan från Universitetet i tunnel till T-centralen via ny station vid Odenplan. Stockholm Nordosts ambition är att utbyggnaden ska genomföras mer i närtid än vad som anges i överenskommelsen. Kommunerna anser det därmed vara angeläget att medel reserveras i nationell plan inom planperioden för byggstart av Roslagsbanan till city. Förberedelsearbete såsom projektering och upphandling kan påbörjas tidigare än vad som framgår av förslagen till Länsplan och Nationell plan.

Bytespunkter för kollektivtrafiken

Som konstateras i Länsplanen så finns det ett stort behov av att utveckla bland annat bytespunkter, bussterminaler och stationer i länet. Den planerade utbyggnaden av Arninge resecentrum är ett exempel på hur kollektivtrafiksystemet kan utnyttjas smartare och samtidigt stödja utvecklingen av en regional stadskärna. För att uppnå ett mer attraktivt kollektivtrafiksystem och för att ge ytterligare effekt av uppgörelsen i Sverigeförhandlingen vad gäller förlängningen av Roslagsbanan till city, så behöver ytterligare bytespunkter utvecklas i strategiska lägen inom nordostsektorn.

Roslags - Näsby



Behov finns av att bygga bytesmöjligheter mellan Roslagsbanan vid Roslags-Näsby station och regional tvärförbindelse västerut på Centralvägens bro över järnvägen. En kapacitetsstark kollektivtrafik västerut skulle minska restidskvoten och ge god tillgänglighet mellan de regionala stadskärnorna Täby-Arninge och Kista-Sollentuna-Häggvik

Välgångsplaner

Centrala Danderyd och tunnel del av E18

Stockholm Nordost anser att projektet centrala Danderyd, tunnelförläggning av E18 genom kommunen, ska omnämnas som en utpekad prioriterad brist i nationell plan. Projektet genomförs av Danderyds kommun tillsammans med Trafikverket och Stockholms läns landstings trafikförvaltning. En åtgärdsvalsstudie har genomförts och Danderyds kommun har tillsammans med Trafikverket tagit fram en genomförandeutredning och en successiv kalkyl för projektet. Projektet innebär att dagens miljöproblem med buller och höga partikelhalter omhändertas samtidigt som kapaciteten på E18 tryggas för framtiden och en möjlighet till förbättrad kollektivtrafiknod vid Danderyds sjukhus skapas, vilket är positivt för hela nordostsektorn. Projektet kan även innebära ett betydande bostadstillskott i kommunen.

E18 2+2 körfält Rosenkälla - Brottbj - Söderhall.

Belastningen och kapacitetsbristen på sträckan är hög på helger och förväntas förvärras ytterligare med ökat antal bussresor, mer gods från Kapellskär, en ökande befolkning samt ett ökat fritids- och deltidsboende i Norrtälje. Olyckor och fordonshaverier besvärliga stopp i trafikflödena pga. av otillräckliga möjligheter att passera stillastående fordon. Ombyggnad behövs från 2+1 väg till motorvägsstandard.

Vattenburen kollektivtrafik

Vattenburen regional kollektivtrafik behöver byggas ut med hjälp av statlig medfinansiering för kajanläggningar för båtpendling till och från kommunerna Danderyd, Täby, Vaxholm och Österåker.

Cykelvägar för nordostsektorn

Regionala cykelvägar

Stockholm Nordost noterar att medel finns avsatta i förslaget till nationell plan för upprustning av regionalt cykelstråk (Täbystråket) . Stråket bör emellertid definieras som en cykelstrada och mer pengar behöver avsättas för att kunna finansiera ett snabbcykelstråk mellan Frescati och Mörby C i enlighet med tidigare definierad standard om 4,5 meter för cykel. Namngivet objekt saknar därmed definitionen av snabbcykelstråk i aktuellt förslag. Täbystråket behöver dessutom byggas ut hela sträckan till blivande resecentrum för kollektivtrafik och cykel i Arninge.

Stadsbyggande för hög tillgänglighet och fler bostäder

Stockholm Nordost anser att det är positivt med ökade anslag för stadsmiljöavtal till 12 000 mnkr och att de föreslås omfatta även cykelåtgärder. Det är viktigt att kommunerna ges möjlighet att söka stadsmiljöavtal inom rimliga tidsintervall.

Stockholm Nordost!



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

För kommunerna inom Stockholm Nordost

Olle Reichenberg
Ordförande Stockholm Nordost 2017
Kommunstyrelsens ordförande i Danderyd