



2017-09-29
REMISSYTTRANDE

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

Länsstyrelsen i Stockholms län
stockholm@lansstyrelsen.se

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 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 Länsplaner och lämnar gemensamma yttranden om Länsplan och nationell plan för transportsystemet 2018-2029 samt om RUF5 2050.



Sammanfattning

Kommunerna inom Stockholm Nordost stödjer inriktningen i remissförslaget till Länsplan för 2018-2029 vad gäller ökad satsning på utbyggd kollektivtrafik och regionala cykelstråk. Den ekonomiska planeringsramen för länsplanen är emellertid långt ifrån tillräcklig med avseende på länets och nordostsektorns stora behov och snabba tillväxt. Stockholms län har, som konstateras i remissen, en mycket snabbare befolkningsökning och ett ännu större behov av bostäder än vad som har antagits i tidigare planer. Stockholm Nordost understryker därför behovet av en kraftfull ökning av de statliga investeringarna i Stockholmsregionens trafiksystem.

Stockholm Nordost stödjer Länsstyrelsens analys och slutsatser om att 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 principiella uppfattning är att den kostnadsfördelningsmodell och det finansieringsansvar som i dag råder för investeringar i infrastruktur som staten har ansvar för även ska gälla i fortsättningen. Trängselskatterna är en finansiering från Stockholmsregionen och ska generellt inte ses som en del av den statliga finansieringen.

I kapitlet om länsplanen förutsättningar sammanfattas bl.a. resultatet för länet 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.

I remissförslaget saknas för nordostsektorns del främst en redovisning av en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda. Stockholm Nordost fullföljer för närvarande, tillsammans med berörda parter, den fördjupade förstudie som påbörjats av Trafikförvaltningen inom Stockholms län. Planeringen av sträckning har kommit långt, främst för att säkra en effektiv angöring vid Arlanda, Sky City. I den förra länsplanen anges Roslagsbanan till Arlanda som ett av de objekt som bör tillhöra kommande länsplan, nationell plan och landstingets investeringsplan. Generellt anser Stockholm Nordost att den sedan tidigare överenskomna principen om att tidigare namngivna objekt ska kvarstå som objekt, även fortsättningsvis ska gälla. Stockholm Nordost anser därmed att Länsstyrelsen i denna länsplan ska redovisa förlängningen av Roslagsbanan till Arlanda som objekt.

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 samt i vissa fall byggs ut för att klara den planerade tillväxten. På kort sikt är det viktigt att Länsplanen och Nationell plan genom utpekade objekt och inom åtgärds paketerna säkrar framkomligheten för busstrafiken, möjliggör bra bytespunkter, skapar ett regionalt cykelsystem och ger förbättrade möjligheter till båtpendling.



Frågor från Länsstyrelsen

Innehåller Länsplanen relevant information för förståelsen av den ekonomiska fördelningen?

Länsplanen innehåller relevant information vad gäller det ytterst begränsade ekonomiska utrymmet för planen och vad gäller styrning från staten. Länsplanen behöver än mer tydligt visa på behovet av ökat finansiellt utrymme både för drift och investeringar och att ansvaret för investeringarna i första hand ligger på stat och landsting.

Stockholm Nordost stödjer Länsstyrelsens analys och slutsatser om att de statliga anslagen för investeringar i trafikinfrastrukturen är för låga för att Stockholms län ska kunna behålla sin attraktivitet och konkurrenskraft. Statens bidrag är inte i paritet med de inkomster som regionen genererar till staten. 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. Det är inte rimligt att Stockholms läns andel av samtliga länsplaner har minskat från 23,7 % till 23,4 procent och att den faktiska ramen har minskat med 1,7 %. Den ekonomiska planeringsram om 8 571 miljoner kronor som enligt regeringens direktiv 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.

Stockholms läns andel av landets befolkning är 23 procent, BNP-andelen är 32 procent och arbetsmarknaden utgör 24 procent av landets arbetsmarknad. Det är därför inte acceptabelt att 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 länet har sjunkit från 20 procent till 17 procent.

Kommunerna inom Stockholm Nordost vill därför återigen 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 regionalt och 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 att ramen för Nationell plan bör rymma dessa kostnader så att ytterligare investeringar 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 ska undvikas. De intäkter som skatterna genererar ska generellt tillgodoräknas regionen och inte staten.

Kommunerna inom Stockholm Nordost är emellertid 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 kapitlet om länsplanens förutsättningar sammanfattas bl.a. resultatet för länet 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. Stockholm Nordost står bakom överenskommelsen som är ett resultat av den målsättning som Nordostkommunerna har drivit för att få en direkt spårförbindelse till city och det regionala spårsystemet från en större del av befolkningen inom nordostsektorn. Stockholm Nordosts ambition är naturligtvis att utbyggnaden ska kunna genomföras mer i närtid än vad som anges i överenskommelsen.

Vad gäller möjligheterna till höghastighetståg mellan Sveriges storstadsregioner så stödjer Stockholm Nordost skrivningen i Länsplanen 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 tar sitt ansvar 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 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.

Har Länsstyrelsen utgått från rätt prioriteringsgrunder?

Stockholm Nordost står i huvudsak bakom de prioriteringsgrunder som redovisas i remissförslaget. En tydligare prioriteringsgrund behövs emellertid för att visa på faktorer som ökad regional tillgänglighet inom en flerkärnig region med förbättrade tvärförbindelser och en tydligare 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 stadskärnor.

Under kapitlet om länsplanens utgångspunkter konstateras att den snabba tillväxttakten 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 kris inte minst för viktiga målpunkter som hamnar och flygplatser. Stockholm Nordost anser att Länsstyrelsen i sin prioriteringsgrund 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 bland de prioriterade behov som anges på sid 12. 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 en utbyggnad av trafikinfrastrukturen som leder till ett ökat bostadsbyggande.

Givet förutsättningarna, har Länsstyrelsen prioriterat rätt åtgärder?

Stockholm Nordosts 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 NO-visionen.

Stockholm Nordost stödjer att de objekt som var beslutade i Länsplan 2014- 2025 också ingår i förslaget till den nya länsplanen. Nordostkommunerna stödjer också att statens del av finansieringen av resultatet från Sverigeförhandlingen vad gäller Roslagsbanans förlängning till city ingår i Länsplanen för 2018-2029.

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

- Roslagsbanan 2. Finansiering Länsplan, Nationell plan
- Roslagsbanan 1+2, kommunala följdinvesteringar, inklusive nytt resecentrum i Arninge med omstigning från Roslagsbanan till bussar. Finansiering 2019-2020.
- Roslagsbanan till city (Sverigeförhandlingen). Från Universitetet i tunnel via ny station vid Odenplan och vidare till T-centralen. Kommunerna Täby, Vallentuna, Österåker och Stockholm åtar sig att bygga drygt 29 000 bostäder och medfinansiering.
- Väg 77 Länsgränsen-Rösa och åtgärder i Rimbo. Finansiering trängselskatt och Länsplan 2022-2023.
- Väg 268 E4-Grana - Hammarby. Finansiering trängselskatt, Länsplan och kommunal medfinansiering. Finansiering 2018-2023.
- Väg 276 Sjöbergsvägen – Åkersberga. Finansiering trängselskatt och kommun 2018.
- Tulkavägen. Finansiering trängselskatt, kommun och privat. Period 2018-2020.
- Väg 262 Regionalt cykelstråk Danderyd - Rösjön. Finansiering Länsplan 2018-2019.

Nordostkommunerna förordar att den statliga medfinansieringen för Roslagsbanan ökas till 50 % (42 % i LP) vad gäller de kommunala följdinvesteringarna.

Att länsplanen successivt övergår till det nya planeringssystemet så som i Nationell plan är positivt eftersom det ger en mer flexibel plan där åtgärder och kostnader för åren



2026-2029 är mer utredda. Det är dock viktigt att Åtgärdsvalsstudier finansieras och genomförs för att prioriterade objekt sedan ska kunna läggas in i nästa länsplan. Stockholm Nordost anser att även kommande Åtgärdsvalsstudier för de närmaste två åren behöver namnges och prioriteras. Detta gäller bland annat 274 Vaxholmsvägen, 265 Norrortsleden och 264 Arningevägen.

Det har varit av stor betydelse att föregående Länsplan har namngivit och avsatt medel för studien Åtgärdsvals- och idéstudie regional och kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län. Studien har delredovisats och har utgjort ett bra underlag inför Sverigeförhandlingen. Åtgärdsvalsstudien behöver emellertid slutföras genom att kompletteras med hur kollektivtrafiksystemet ska utvecklas i relationen nordostsektorn och västerut mot Kista-Häggvik-Barkarby respektive Solna. Medel för att färdigställa studien, 3 miljoner kronor, har funnits avsatta i nu gällande Länsplan. Det är viktigt att finansieringen finns kvar och att arbetet snarast återupptas för att ge planeringsförutsättningar främst för den planering som för närvarande görs för utveckling av Täby stadskärna och Centrala Danderyd. Stråket finns markerat som en brist i utställningsförslaget till RUF 2050.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet som var ute på remiss under 2016, sätter upp mål om att restidskvoten mellan de regionala stadskärnorna på samma regionhalva inte ska vara högre än 1,9 till 2030. Idag är andelen bilresor i relationen nordostsektorn - västra Stockholm hög eftersom det saknas ett tillräckligt attraktivt och kapacitetsstarkt kollektivtrafik. Detsamma gäller relationen nordostsektorn – Arlanda – Uppsala.

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 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 nordostkommunerna och länets andra regiondelar att befolkningsutvecklingen behöver beaktas sektorsvis som grund för prioriteringar för åtgärdsvalsstudier, förstudier och prioriteringar för fortsatt utbyggnad av kollektivtrafik, statliga och regionala vägar.

Spårssystem 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 TMF. 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 anläggningen 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.

I förra länsplanen anges Roslagsbanan till Arlanda som ett objekt som bör tillhöra kommande länsplan, nationell plan och landstingets investeringsplan. Generellt anser Stockholm Nordost att den sedan tidigare överenskomna principen om att tidigare namngivna objekt ska kvarstå som objekt, även fortsättningsvis ska gälla. Stockholm Nordost anser därmed att Länsstyrelsen i denna länsplan ska redovisa förlängningen av Roslagsbanan till Arlanda som objekt.

Komplettering Roslagsbanan 1+2

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

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.

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.

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.

Välgångsplaner



Utöver angelägna åtgärder som anges i förslaget till Länsplan respektive Nationell plan behövs ytterligare åtgärder i vägsystemet för att klara kapaciteten vid länets och nordostsektorns höga befolknings- och sysselsättningstillväxt.

Väg 264 Arningevägen

Väg 264, Arningevägen, sträcker sig mellan Vallentuna och Arninge. Vid trafikplats Mossen korsar v 264 Norrortsleden. Arninge är en del av den regionala stadskärnan och kommer att utvecklas med mellan 2500 - 3000 bostäder, handelsområde mm. Vallentuna kommun planerar för en utbyggnad med drygt 8 000 bostäder varav drygt 5000 inom Sverigeförhandlingen Vägen har idag höga trafikflöden som förväntas öka med den utbyggnad som sker både i stråkets närhet men också den utveckling som sker i resten av Nordostsektorn. Det finns behov av att ta fram en åtgärdsvalsstudie för stråket både på grund av kapacitetsproblematik men också trafiksäkerhet och framkomlighet för kollektivtrafik och regionalt cykelstråk. Under 2018 kommer en stråkstudie för stråket Vallentuna- Arninge att genomföras inom projektet Grönt Ljus stombuss - ÅVS Förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet. Stockholm Nordost vill lyfta behovet av att en Åtgärdsvalsstudie som tar ett helhetsgrepp om kapacitet och olika trafikslag genomförs i närtid för att kunna lyftas in som namngivet objekt till nästa länsplan.

Väg 265. Norrortsleden kapacitetsförstärkning.

När förbifart Stockholm öppnas för trafik kommer enligt Trafikverkets prognoser Norrortsleden en kraftigt ökad trafikmängd Redan idag uppstår framkomlighetsproblem vid trafikplats Täby kyrkby, vid Löttingetunneln, vid trafikplats Mossen och vidare österut på Norrortsleden. Med den kraftiga bostadsutveckling som nordostsektorn planerar för, kommer trafikbelastningen på Norrortsleden att öka. Tidigare trafikprognoser visar att vägen behöver få motorvägsstandard med fyra körfält, även genom tunneln, samt en fullt utbyggd planskild korsning vid Mossens trafikplats och utbyggd trafikplats vid Täby kyrkby. Vid trafikplats Täby kyrkby behöver både trafiksäkerhetsåtgärder, ökad kapacitet och ökad framkomlighet för buss. Behovet av kapacitetsförstärkning vid Rosenkälla trafikplats kvarstår.

Väg 274 Vaxholmsvägen. Trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder.

Vägen är starkt trafikerad och primär transportled för farligt gods (E 18 - Vaxholms kaj) och omledningsväg för Essingeleden. Detta medför restriktioner vid planering och nybyggnation intill vägen samt genererar genomfartstrafik längs hela sträckningen i kommunen. Vägen har trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem vid flertalet korsningspunkter. Vägen behöver breddas, viltskydd anordnas och ett cykelstråk anläggas i anslutning till vägen. Viktiga korsningspunkter och knutpunkter för kollektivtrafik behöver byggas om. Under 2018 planeras en stråkstudie för stråket Vaxholm- Arninge att genomföras inom projektet Grönt Ljus stombuss - ÅVS Förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet. Stockholm Nordost vill lyfta behovet av att en Åtgärdsvalsstudie som tar ett helhetsgrepp om kapacitet och olika trafikslag genomförs i närtid för att kunna lyftas in som namngivet objekt till nästa länsplan.

Väg 274 Färjekapacitet och dupliceringsfärjeläge för Vaxholmsleden och Oxdjupsleden behöver säkerställas. En åtgärdsvalsstudie har genomförts för hela sträckningen av väg 274.



Väg 274 Kulla vägsäl

Kulla vägsäl (Svinningevägen/väg 274) är en viktig bytespunkt där det krävs trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter och framkomlighetsåtgärder för de växande trafikmängderna från Österåker och god framkomlighet för bland annat stombuss från Vaxholm.

Väg 276 Rosenkälla – Brännbacken

Det pågår en åtgärdsvalsstudie för sträckan Rosenkälla - Brännbacken som beräknas vara slutförd våren 2018 som kommer att föranleda investeringsbehov.

Vägar 76/283 Norrtälje - Älmsta Grisslehamn

Vägarna har mycket hög belastning i förhållande till vägutrymme med bristfällig framkomlighet och trafiksäkerhet (speciellt för oskyddade trafikanter). Trafikverket har tagit fram en åtgärdsvalsstudie som visar vilka trafiksäkerhetsåtgärder som krävs. Detta objekt var prioriterat i länsplan 2010-2021 för genomförande i kommande planeringsperiod.

Åtgärdsområden

I remissförslaget anvisas drygt 2 000 miljoner kronor till en rad områden på statligt och kommunalt vägnät samt bidrag till enskilda vägar som kostar mindre än 25 miljoner att åtgärda. Vilka åtgärder som ska genomföras beslutas löpande av Trafikverket och Länsstyrelsen. Inom åtgärdspaketerna finns medel till medfinansiering till kommuner och Landstinget för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder, mm.

Åtgärdsområde cykel 480 miljoner kronor

Det är positivt att det utanför Åtgärdsområdet cykel i Länsplanen finns en namngiven finansiering för det regionala cykelstråket från Danderyd- Rösjön mot Sollentuna under 2018-2019 och att det i förslaget till nationell plan också ingår del av Täbystråket, Roslagstull - Mörby. 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.

Stockholm Nordost är positiv till att förslaget till länsplan avser att prioritera utbyggnaden av de utpekade regionala cykelstråken på de statliga vägarna samt ge bidrag till de inom det kommunala vägnätet. 480 miljoner kronor finns avsatta varav 308 miljoner för statlig medfinansiering av kommunala vägar för regionala cykelstråk, för att främja barn och ungas cyklande samt cykelparkering, vägvisning och belysning. Nordostkommunerna prioriterar som tidigare anslutande regionala cykelstråk för bl.a. arbetspendling via:

- Väg 274 från Vaxholm (östra Rindö/Oxdjupet) - Arninge
- Åkersberga - Rydbo-Arninge
- Väg 264 från Vallentuna - Arninge
- Vallentuna station - Täby centrum (komplettering)

Vägarnas utformning innebär dålig trafiksäkerhet för cykling.



Norrtälje kommun är en av få kommuner i länet som inte finns medtaget i det regionala cykelnätet samt i vidare utredningsstråk för cykel. Förutom omfattande regional arbetspendling finns en stor inomkommunal arbetsmarknad. Vid prioritering av åtgärder är det viktigt att landsbygden ges en adekvat uppmärksamhet och att länsplanen tar hänsyn till mer småskaliga strukturer och att det som bedöms som regional pendling i de centrala delarna av regionen motsvaras av inomkommunal pendling i Norrtälje kommun. Trafikverket uppfattar att nuvarande länsplan endast prioriterar regionala cykelstråk vilket är oacceptabelt för Norrtälje kommun. Norrtäljes invånare måste ha samma tillgänglighet, säkerhet och trygghet som resenärer i övriga länet samt ha möjlighet till ett hållbart resande.

Åtgärdsområde kollektivtrafik 406 miljoner kronor

Stockholm Nordost stödjer länsplanens förslag att prioritera främst framkomligheten för stombusstrafiken i länet genom projektet Grönt Ljus stombuss, förbättringsåtgärder för tillgänglighetsanpassning exempelvis vid statliga bryggor, trygghetsåtgärder, trafiksäkerhet på spår och inte minst medfinansiering till infartsparkeringar inklusive för cykel. Infartsparkeringar prioriteras inom länsplanen främst för de resenärer som bor i de delar av länet där kollektivtrafiken inte är tillräcklig för att fungera för arbetspendling. Behovet av bytespunkter och infartsparkeringar är stort inom nordostsektorn. Nordostkommunerna anser att det finns behov av sektorsvisa planer för vilka platser som det bör byggas ut infartsparkeringar för bil.

Kollektivtrafiken bör byggas ut för båtpendling till och från kommunerna Österåker, Vaxholm, Täby och Danderyd till grannkommuner och regioncentrum. Statlig medfinansiering behövs för kajanläggning för fartyg i regional kollektivtrafik samt för anslutande busstrafik/ gång- och cykelstråk

Åtgärdsområde trafiksäkerhet 407 miljoner kronor

För objekt som inte anges i länsplanen kommer behovet att vara stort av trimningsåtgärder framför allt vid trafikplatser och andra korsningspunkter. Inom nordostsektorn är behoven av trafiksäkerhetsåtgärder mycket stora. Om framför allt väg 274 genom Vaxholm inte anges bland objekten i länsplanen så behöver prioriteras inom paketet trafiksäkerhet och trimningsåtgärder.

Ytterligare åtgärdsområden är Enskilda vägar och Miljö med anslag o, 55 respektive 50 miljoner kronor.

För kommunerna inom Stockholm Nordost

Olle Reichenberg
Ordförande Stockholm Nordost 2017
Kommunstyrelsens ordförande i Danderyd