



Tekniska nämnden

Remissvar: Förslag om länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033

Ärende

Region Stockholm har på uppdrag av regeringen tagit fram förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2022-2033. Förslaget innehåller investeringar som ska bidra till att nå målen i den regionala utvecklingsplanen RUF5 2050.

Region Stockholm önskar att följande frågor besvaras i yttrandet.

- Har Region Stockholm utgått från rätt mål och principer? Är dessa relevanta ur ert perspektiv, respektive ur ett regionalt perspektiv? Beskriv gärna om något saknas eller bör tas bort.
- Möter de föreslagna objekten upp mot de föreslagna målsättningarna?
- Anser ni att prioriteringarna för åtgärdsområdena (åtgärder under 50 miljoner kronor) är relevanta och att fördelningen av dessa motsvarar länets behov?

Stockholm Nordost har utarbetat ett gemensamt yttrande som svar på remissen. Utöver det som tas upp i det kommungemensamma yttrandet vill Tekniska kontoret förtydliga att objekten för kommunen ska namnges och ingå i länsplanen. Förutom att besvara Region Stockholms frågor, vill Tekniska kontoret framföra vikten av dessa objekt: planskild korsning, centrala Danderyd och knutpunkt Danderyd, snabbcykelstråk, samt att minska negativ miljöpåverkan.

Tekniska kontorets förslag till beslut

Tekniska nämnden fastställer förslaget yttrande och lämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.



Bakgrund

Under 2021 har Region Stockholm sänt ut en remiss till länets kommuner för att ta in brister och behov i transportsystemet. Danderyds kommun tekniska nämnd översänder tjänsteutlåtande 2021-03-21 för TN 2021/0138 till kommunstyrelsen som svar på remissen. I tjänsteutlåtande har vikten av dessa objekt framförts: Planskild korsning, knutpunkt Danderyd och centrala Danderyd, snabbcykelstråk samt minska negativa miljöpåverkan.

Tekniska kontorets yttrande

Danderyds kommun ingår i det kommunövergripande samarbetet Stockholm Nordost (StoNo) bestående av kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker. Stockholm Nordost utarbetar ett gemensamt yttrande som svar på remissen. Utöver det som tas upp i det kommungemensamma yttrandet vill Tekniska kontoret förtydliga att det för kommunen finns ett stort behov av åtgärder som behöver beaktas.

Länsplanen strävar efter att skapa en mer robust region som blir mindre sårbar för störningar, minskar klimatpåverkan och bidrar till hållbar tillväxt. Tekniska kontoret vill särskilt uppmärksamma den stora målkonflikt som inträffar utifrån länsplanens målsättningar utifrån kommunens perspektiv. De positiva effekter som länsplanens åtgärder förväntas medföra för regionen i stort medför negativa konsekvenser och miljöeffekter för Danderyds kommun. Tekniska kontoret ser positivt på den regionala utvecklingen men anser att om den medför stora negativa effekter för en enskild kommun behöver Regionen särskilt beakta det och vidta åtgärder för att minska de negativa effekterna.

1. Har Region Stockholm utgått från rätt mål och principer? Är dessa relevanta ur ert perspektiv, respektive ur ett regionalt perspektiv? Beskriv gärna om något saknas eller bör tas bort.

I den föreslagna länsplanen anger länsplanens nationella mål och regionala mål samt sex huvudprinciper som utgår från målen och plankartan i den regionala regionala utvecklingsplanen.

Tekniska kontoret anser att det finns huvudsakliga målkonflikter och huvudprinciper som inte integreras i länsplanens åtgärdsplanering. Det handlar om motsättningar mellan å ena sidan det transportpolitiska funktionsmålet tillgänglighet och å andra sidan hänsynsmål rörande miljö och hälsa.



De omfattande förändringar av Roslagsbanan som planeras i kollektivtrafikplanen med en fördubbling av trafiken på Roslagsbanan och högre turtäthet får stora konsekvenser för kommunen. Ett helhetsperspektiv saknas idag gällande utvecklingen av Roslagsbanans samlade effekter för kommunen.

För att uppnå enhetlighet i målen och principer anser Tekniska kontoret att Regionen behöver identifiera respektive intresse och föreslå relevanta åtgärder i länsplanen. Kontinuerlig interaktion på politisk nivå, ledningsnivå och tjänstepersonsnivå är nödvändig för att fånga de utmaningar som utvecklingen medför och för att skapa en förståelse för effekter och behov utifrån kommunens perspektiv.

2. Möter de föreslagna objekten upp mot de föreslagna målsättningarna?

I den föreslagna länsplanen har objekten cykelstråket länsväg 262 Danderyd- Rösjön namngivits med utökad budget jämfört med länsplan 2018–2029, vilket Tekniska kontoret anser är positivt. Detta objekt bidrar till förbättrad tillgänglighet, framkomlighet, trafiksäkerhet samt ökad hälsa.

Däremot anser Tekniska kontoret att flera objekt ska föreslås och flera investeringsmedel ska reserveras för att nå de föreslagna målsättningarna.

Tekniska kontoret anser att nedanstående objekt ska vara namngivna i länsplanen.

Planskild korsning Danderydsvägen / Roslagsbanan

Danderyd kommun har i tidigare remissvar (KS 2017/0370) angett denna åtgärd och på grund av den pågående kapacitetsförstärkningen av Roslagsbanan och att samtliga av Roslagsbanans tåg passerar genom Danderyd behöver det anläggas en planskild korsning vid Danderydsvägen i Djursholms Ekeby.

När Roslagsbanan ökar kapaciteten och därmed även turtätheten genom Danderyd kommer bomfällningarna vid Danderydsvägen så tätt att det kommer att bli problem för den lokala trafiken. Detta kan även påverka utryckningsfordonens framkomlighet i Djursholm negativt. Dessutom måste Roslagsbanan bullerproblematik i spårområdet minska då detta påverkar Danderydsborna negativt.

Tekniska kontoret anser att objektet ska anges som namngiven åtgärd i länsplanen och samverka mellan kommunen och Region Stockholm måste ske omgående innan kapacitetsökningen på Roslagsbanan sker.

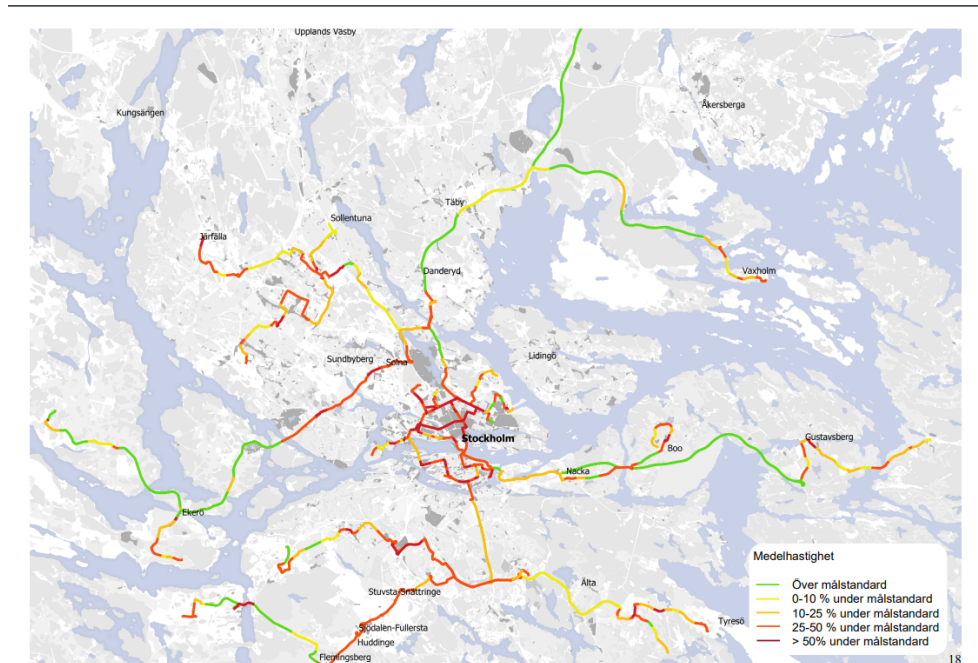
**Knutpunkt Danderyd och Centrala Danderyd**

På sidan 6 i förslaget anger det att länsplanen ska bidra till *”hänsynsmålet innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt och att bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa”* och etappmål *”växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010”*.

Tekniska kontoret anser att åtgärderna som föreslås i den kommande länsplanen inte räcker för att nå det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen samt bidra till ökad hälsa med tanke på trafikbuller längs Roslagsbanan samt bullerproblem och utsläpp längs E18.

En bättre kollektivtrafiknod med tunnelbana, Roslagsbana och bussar ger framtida utvecklingsmöjligheter för Danderyds sjukhus samt andra vård- och omsorgsrelaterade verksamheter. Därtill kan eventuella bostäder, kontor och service längs med E18 fylla en bullerdämpande funktion för bakomliggande befintlig och tillkommande bostadsbebyggelse samt park- och naturområden. Knutpunkt Danderyd har dessutom potential att knyta samman Danderyds sjukhus med Mörby- och Stocksundssidan och skapa säkrare, tryggare och attraktivare stads- och trafikmiljöer för gående, cyklande och kollektivtrafikresenärer.

Danderyds sjukhus är en viktig knutpunkt och målpunkt för många som pendlar från regionens norra kommuner. Idag råder kapacitetsbrist vid Danderyds sjukhus bussterminal och stombusslinjernas medelhastighet på sträckan Danderyds sjukhus och Trafikplats Inverness ligger 25–50% under målstandard på stombusslinjerna, se kartan nedan.



Källa: SL stombussbokslut 2020.

Vidare är Danderyds sjukhus ett av regionens akutsjukhus och Region Stockholm planerar för att utveckla området gällande vårdbyggnader med mera. Denna utveckling kommer kräva en bättre koppling till kollektivtrafiken utifrån ett regionalt perspektiv.

Utformningen av knutpunkt vid Danderyds sjukhus är även en viktig förutsättning för att stärka möjligheterna för regional cykelpendling. Den befintliga sträckan förbi Danderyds sjukhus har en trång passage längs hela bussterminalen där även många konfliktpunkter mellan fotgängare och cyklister uppstår.

Frågan om Knutpunkt Danderyd är komplex och bör utredas i god tid inom ramarna för Roslagsbanan till city då området omfattar en stor yta bestående av flertalet detaljplaner. Vidare är denna punkt starkt förknippad med centrala Danderyd vilket gör att ett helhetsgrepp är önskvärt i frågan.

Tekniska kontoret anser sammanfattningsvist att centrala Danderyd och Knutpunkt Danderyd utreds omgående av stat, region och kommun parallellt då de olika frågorna har inverkan på varandra.

En namngiven åtgärd för detta behöver därför finnas med i länsplanen.

Snabbykelstråk längs E18



En av de huvudprinciperna i länsplanen är ”Utbyggnad av det regionala cykelvägnätet” (s. 10). Tekniska kontoret anser att snabbcykelstråket längs E 18 i Danderyd saknas i de föreslagna namngivna åtgärderna.

Ett snabbcykelstråk från Roslagstull till Täby Arninge är av stor betydelse för Danderyd och övriga kommuner i Stockholm Nordost, för att klara framtida krav på utökad infrastruktur. Trafikverket har sedan 2013 tillsammans med Danderyds kommun och Täby kommun utrett möjligheten till detta snabbcykelstråk. Delsträckan Frescati - Mörby centrum har varit med i Trafikverkets förslag till nationell plan. Projektet bortprioriterades av staten i den slutligen fastställda planen.

Tekniska kontoret anser att Region Stockholm tillsammans med Trafikverket ska prioritera och namnge projektet i länsplanen som omfattar både framkomlighetsåtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter för att nå regionala hållbara mål.

Minska negativ miljöpåverkan

Enligt den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2050) och med en stark befolkningstillväxten som utgångspunkt, beräknas Stockholmregionens invånarantal vara 3,4 miljoner år 2050. Detta är en ökning på nära 50 procent i jämförelse med dagens 2,3 miljoner.

Tekniska kontoret anser att länsplanens kollektivtrafiklösningar inte kommer minska bullerproblem och utsläpp utmed E18 samt bullerproblematiken längs Roslagsbanan i Danderyd. Tvärtom ser Tekniska kontoret att åtgärderna medför ytterligare negativ påverkan för kommunen samtidigt som de stora fördelarna inte till stora delar kommer kommunen till godo. Den regionala utvecklingen är viktig men där dess effekter belastar enskild kommun oproportionerligt negativt ser Tekniska kontoret att Regionen också behöver ta ansvar för att minska de effekterna. Utom ovan nämnda föreslagna objekt ser kontoret fördelar med att också andra alternativa åtgärder måste övervägas.

BRT (Bus Rapid Transit) kan vara en bra lösning längs E18 för norrortskommunerna, vattenvägarna kan utnyttjas mer effektivt för gods och persontransporter. På lång sikt ser kontoret möjligheter med att tunnelbanan förlängs norröver mot Arninge via antingen röda linjen eller gula linjen från Arenastaden.

3. Anser ni att prioriteringarna för åtgärdsområdena (åtgärder under 50 miljoner kronor) är relevanta och att fördelningen av dessa

**motsvarar länets behov?**

Tekniska kontoret anser att prioriteringarna för åtgärdsområdena är relevanta, men gällande fördelningen av planens medel inom åtgärdsområdena, anser kontoret att delen till livsmiljö såsom bullerreducering (3%) är för liten med tanke på målen om miljö kvalitet och ökad hälsa.

Gällande medfinansiering för ej namngivna mindre åtgärder, anser Tekniska kontoret att en mindre kommun som Danderyd med en hög belastning av genomfartstrafik riskerar att få oproportionerligt stor kostnad i jämförelse med andra kommuner. Finansieringen behöver därför lyftas i ett större sammanhang för att nå största möjliga regionala effekt. Tekniska kontoret anser också att regional trafik som kommer hela regionen till nytta också bör finansieras i större utsträckning via länsplan och nationell plan.

Ekonomiska konsekvenser

Den föreslagna länsplanen har sitt mål att minska klimatpåverkan och ge positiva hälsoeffekter för regionen, men den saknar åtgärder för att minska negativa hälsoeffekter (trafikbuller från Roslagsbanan och trafikbuller samt växthusutsläpp från E 18) för Danderyds kommun. Danderyds kommun har en oproportionerligt hög belastning av dessa negativa effekter i jämförelse med andra. Här kan Region Stockholm spela en viktig roll. Region Stockholm måste skapa särskilda insatser i länsplanen för att säkerställa att det finns medel för infrastrukturinvesteringar och bättre livsmiljö. Utöver det anser Tekniska kontoret att kostnader för regional trafik oavsett trafikslag som kommer hela regionen till nytta också bör finansieras i större utsträckning via länsplan och nationell plan.

Anna Tengelin Skoog
Teknisk direktör

Percy Tollebrant
Tf. Anläggningschef

Handlingar i ärendet

1. Tjänsteutlåtande Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033
2. Förslag till yttrande Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033
3. Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033.

Expedieras
Kommunstyrelsen