



Stockholm Nordost!

Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms Stad + Österåkers kommun 1(5)

2013-04-26

Handläggare:
Mikael Engström
Mobil: 076 643 96 70
Shula Gladnikoff
Mobil: 076 643 96 73

Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting
Registratören, TN -1211-0263
105 73 Stockholm

Stomnässtrategi för Stockholms län, etapp 2

Remissyttrande

Bakgrund

Förslaget till stomnässtrategi, etapp 2 för Stockholms län utanför innerstaden har tagits fram av Trafikförvaltningen SLL på uppdrag av landstingets Trafiknämnd, som beslutat att skicka ut den på remiss. Remissyttrandet ska vara Trafikförvaltningen tillhanda senast den 10 maj 2013. Efter remissbehandlingen kommer en slutversion av stomnässtrategin att färdigställas och ett gemensamt beslut om stomnässtrategins båda etapper beräknas till hösten 2013.

Strategin i Stomnässtrategi etapp 2 redovisar åtgärder för att möta de framtida resebehoven genom ett utbyggt stomnät med högre prioritet än dagens. Syftet med strategin är att:

- Tydliggöra och fastställa principer för stomtrafik i Stockholms län utanför de centrala delarna
- Identifiera lämpliga stråk för ny stomtrafik, särskilt tvärgående sådana
- Fastställa strategi för trafikering av stomnätet avseende linjer, trafikslag och utbud

Stomnässtrategin ska även:

- Ange inriktning, standard och mål vid planering av ny stomtrafik i Stockholms län
- Indikera vilka stråk och linjer som i första hand bör fokuseras på vid införande av ny stomtrafik
- Som underlag till bebyggelseplanering tydliggöra inriktning för den långsiktiga utvecklingen av stomstråk för kollektivtrafik
- Utgöra stöd för prioritering av kollektivtrafikens framkomlighet i de utpekade stråken
- Indikera viktiga spårinvesteringar för framtida studier
- Ge exempel på utformningsalternativ för högvärdig busstrafik och BRT-koncept i stombusstrafiken i Stockholms län.

Framtagandet av stomnätet innehåller två viktiga delar:

1. **Ett utvecklat stomlinjenät.** För att utveckla de relationer som idag har lågt kollektivtrafikresande samt för att knyta ihop länets olika delar och skapa kopplingar mellan de radiella stråken, tas ett nytt nät av stomlinjer fram. Detta nät kan trafikeras såväl av stombusstrafik som av spårväg eller snabbspårväg, och kan vid behov successivt uppgraderas mellan olika fordonstyper.
2. **Strategiska spårinvesteringar.** Utgångspunkten för detta är analyser av olika idéer kring spårinvesteringar som uppkommit under arbetet eller anges i olika planer och planeringsunderlag såsom RUF2010. Ett antal viktiga utvecklingar av spårsystemet identifieras. Dessa motiveras främst utifrån högt resande, restidvinster och tillskapande av nya strategiska bytespunkter mellan olika delar i kollektivtrafiksystemet. Även avlastning av befintlig kollektivtrafik anges som en viktig faktor.



2013-04-26

Synpunkter

Stockholm Nordost är positiv till att Trafikförvaltningen inom SLL, på uppdrag av Trafiknämnden, har tagit fram ett förslag till långsiktig strategi för stornättrafiken i länet fram till år 2030 och med utblickefter år 2030. Trafikförvaltningen anger att strategin för etapp 1, avseende Stockholms innerstad, kommer att slås samman med denna etapp 2. Nordostkommunerna understryker vikten av att hela regionens behov vägs samman för att också de yttre regionala stadskärnorna och de yttre delarna av regionen ska kunna utvecklas i den riktning som anges i RUF2010.

Stockholm Nordost visar i sin reviderade vision *Framtid, Framgång, Framkomlighet*, antagen 2012 av de sex kommunernas fullmäktige, hur kommunerna - gemensamt och var och en för sig - tar sitt ansvar för tillväxten och vilka insatser detta kräver från andra ansvariga aktörer. Stockholm Nordost tar sin del av ansvaret för att skapa förutsättningar för ytterligare 100 000 invånare och 50 000 fler arbetstillfällen i hela nordost samt en utveckling av Täby centrum - Arninge till regional stadskärna. Detta genom att bl.a. stimulera täthet och flerkärnighet och att samordna utbyggnaden av bebyggelsen med transportsystemet. I enlighet med Stockholm Nordosts remissvar om regeringens bostadsuppdrag så innebär nordostkommunernas samlade planering till år 2030 en beredskap för 42 000 nya bostäder. Stockholm Nordosts vision visar att en förutsättning för en långsiktigt hållbar tillväxt i Stockholm Nordost är en utbyggnad av en regional kapacitetsstark spårburen kollektivtrafik som knyter samman Stockholm Nordost med övriga Stockholmsregionen. Detta är inte minst viktigt för att nordostsektorn ska kunna medverka till att näringslivet inom sektorn utvecklas och att fler arbetstillfällen tillkommer inom olika områden. Det skulle i sin tur innebära en minskad belastning på miljö och vägnät då fler innevånare i sektorn skulle få tillgång till en utökad, mer diversifierad och inomsektoriell arbetsmarknad.

Stockholm Nordost instämmer i landstingets målsättning att andelen resor med kollektivtrafik behöver öka. Det är också viktigt att länets stornät samordnas med kommande bebyggelseutveckling, och att det bidrar till att stödja och strukturera regionens tillväxt vad gäller både bostäder och arbetsplatser i riktning mot RUF2010 med en tät och flerkärning region. Stockholmsregionen växer nu snabbare än vad tidigare framskrivningar visade i bl.a. RUF2010. Det är därför viktigt att det tydligt framgår i stornätsstrategin om det är markanvändningen enligt gällande RUF2010 eller framskrivningen av befolkningsutvecklingen enligt RUF2010+5% som används. Detta för att kunna bedöma om strategin klarar behovet av regional tillgänglighet och kapacitet.

Stockholm Nordost är positiv till att det i strategin bl.a. framförs att stornätlinjenätet byggs ut längre ut från innerstaden och en ny nätstruktur för tvärresor skapas med en effektivare försörjning av de regionala stadskärnorna och en utveckling av strategiska bytespunkter en bit utanför innerstaden i bl. a. Danderyd. Nordostkommunerna stödjer utveckling av Knutpunkt Danderyd men anser att även Arninge resecentrum ska pekas ut som en strategiskt viktig bytespunkt.

I stornätsstrategin anges som målstandard för ståplatsutnyttjande, att busstrafik på väg med skyltad hastighet över 70 km ska ha sittplats för alla. För lokalbanor anges generellt högst 40 % ståplatsutnyttjande. Stockholm Nordost anser av trafiksäkerhetssynpunkt, att målstandarden bör höjas till att vara sittplats för alla resenärer med buss också på vägar som är skyltade 70 km. För Roslagsbanan, som är benämnd lokalbana, bör ståplatsutnyttjandet begränsas till att endast vara högst 40 % på maxturen. Detta motsvarar den standard som anges för pendeltågen. Möjligheten att få sittplats är viktigt både ur komfortsynpunkt då det ofta är långa resor på Roslagsbanan och ur trafiksäkerhetssynpunkt eftersom Roslagsbanan kommer få en relativt hög maxhastighet.



2013-04-26

Strategiska spårsatsningar

I remissförslaget nämns att det i länet pågår mer detaljerade studier kring kollektivtrafikens utveckling som påverkar det framtida stornätets utformning. För nordostsektorn nämns den idéstudie som nu genomförs för att förbättra den regionala tillgängligheten till sektorn. På grund av den nya lagstiftningen ingår också en åtgärdsvalsstudie i utredningen. Idéstudien som genomförs under 2013 omfattar både olika tunnelbanealternativ, utbyggnad av Roslagsbanan till Odenplan eller Centralen och Norrtälje/Rimbo, ny pendeltågsgren, tvärbana från Solna station och utbyggd busstrafik. Studien genomförs i huvudsak med förskottering från nordostkommunerna av utredningsmedel som Trafikverket förfogar över i gällande Länsplan för Stockholms län 2010-2021.

Trots att åtgärdsvals- och idéstudien inte är avslutad förordas preliminärt i stornätsstrategin att Roslagsbanan ska förlängas till Odenplan. Man anser i texten att Nordostsektorn då på ett bättre sätt skulle knytas till pendeltågstrafiken och tunnelbanenätet och få väsentligt förbättrade restider längs hela Roslagsbanan samtidigt som tunnelbanans röda linje avlastas. Stockholm Nordost anser att Trafikförvaltningen och Trafiknämnden måste vänta med att ta ställning till den långsiktiga spårlösningen för nordostsektorn tills resultaten från åtgärdsvals- och idéstudien för en regional, kapacitetsstark kollektivtrafik är klara och avstämde med nordostkommunerna, Trafikverket och andra intressenter. Resultatet bör därefter beaktas i slutversionen av stornätsstrategin.

I Stornätsstrategin nämns däremot inget om den förstudie "Tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda" som Trafiknämnden SLL nyligen har haft ute på remiss. Stockholm Nordost anser att utifrån de slutsatser som kan dras, trots påtalade brister i förstudien, så behöver stornätet kompletteras med en avgrening av Roslagsbanan till Arlanda.

En utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda skulle ge nödvändiga förutsättningar för en dynamisk utveckling genom att koppla ihop befintliga spårsystem, förstärka Arlanda som bytespunkt "Stockholm Nord" samt utgöra en länk mellan nord- och nordostsektorn och dess regionala stadskärnor Täby centrum - Arninge och Arlanda - Märsta och vidare mot Uppsala. För ett hållbart transportsystem och ur ett miljöperspektiv för flygplatsen, är detta dessutom mycket angelägen investering. I remissförslaget saknas förslag till tvärförbindelse för en bättre koppling mellan den regionala stadskärnan Arlanda - Märsta och de andra yttre regionala stadskärnorna. Stornätsstrategins analyser om nordostsektorn och för sektorn viktiga målpunkter bör kompletteras med Arlanda och Uppsala. Roslagsbanans förlängning till Arlanda bör tas med i tabellen på sid 62 bland "Ytterligare spårinvesteringar" som föreslås ingå i nätet år 2030.

Spårsatsningar efter 2030

I Stornätsstrategin framförs att förutom de spårsatsningar som bör genomföras före år 2030 så bör utredningar påbörjas för att klara regionens långsiktiga kapacitet. Analyserna visar på ett stort resande med en ny västlig tunnelbanekoppling över Saltsjö- Mälarsnittet i linje med Liljeholmen - Fridhemsplan - Odenplan. En sådan linje skulle också ha potential för förlängning både söderut och norrut. Stockholm Nordost är positiv till förslaget att utreda långsiktiga lösningar för framtida investeringar i spårsatsningar. En spårlösning för nordostsektorn behöver emellertid ingå i stornätet långt före 2030, men med hänsyn till en framtida koppling till en eventuell ny tunnelbanegren.

I analyserna visas att vid utbyggnad av en östlig förbindelse kan en samplanering bli aktuell med en förgrening av Tvärbanan från Sickla mot frihamnen och eventuellt vidare via Värtabanan eller norrut mot Universitetet och Bergshamra. Inom idéstudien för Stockholm Nordost utgör Värtabanan alternativ för förlängning av Roslagsbanan till Odenplan eller Centralen. Istudiens visas även att



2013-04-26

planeringen för Värtabanan via Nya Hagastaden medför att endast trafikering med enkelspår kommer att bli möjligt. Nordostkommunerna anser att Trafikförvaltningen tillsammans med Stockholms stad måste säkra möjligheterna för framtida persontrafik på Värtabanan med utrymme för dubbelspår längs hela sträckan. Persontrafik på Värtabanan kan utgöra ett bra komplement till Roslagsbanan med möjlighet koppla till både Frihamnen/Norra Djurgårdsstaden - Albano - Nya Hagastaden.

Föreslagna nya och justerade stombusslinjer som berör Stockholm Nordost

Stockholm Nordost är generellt positiv till förslagen till de nya stombusslinjer som berör nordostsektorn. Dessa kan dock inte ersätta en utbyggd regional kapacitetsstark spårburen kollektivtrafik till sektorn utan måste ses som ett komplement till detta. För att busstomnätet ska kunna bli attraktivt med hög turtäthet och utan stora förseningar så är framkomligheten på gatu- och vägnätet avgörande, främst i de centrala delarna av regionen. Utformningen av bytespunkter är också viktiga för att stärka en attraktiv kollektivtrafikförsörjning med bra turtäthet och snabba resor samt för att underlätta byten mellan kollektivtrafikslag. Detta är en förutsättning för att det ska vara realistiskt med flera av de linjedragningar som föreslås.

Det bör av Trafikförvaltningens redovisning framgå att linjedragningen över det planerade bebyggelseområdet på Galoppfältet inom Täby kommun är en generell redovisad dragning. En strukturplan för Galoppfältet finns framtagna och bör användas av Trafikförvaltningen i de fortsatta detaljstudierna för dessa linjer.

F. Norrtälje - Uppsala: Förslaget är att den befintliga stombusslinjen 677 behållas i nuvarande utformning med en lokal förlängning i Norrtälje till Solbacka.

G. Norrtälje - Solna - Stockholm C - Gustavsberg. Nordostkommunerna är positiva till förslaget att Norrtäljes radiella stombuss 676 får en ny sträckning efter Arninge via Täby centrum - Solna - Stockholm C - Gustavsberg. Eftersom en dragning via Galoppfältet och Täby centrum medför längre restid så anser Stockholm Nordost att det också är en nödvändig förutsättning att trafikera med direktbussar till Östra station under högtrafik. För att säkra stomtrafikens kvalitet och framkomlighet kommer det att krävas högre prioritet av kollektivtrafiken i gatanätet. För Norrtälje kommun kan det innebära att bussens framkomlighet behöver prioriteras upp längs Stockholmsvägen och vid utformningen av den nya bussterminalen i Norrtälje stad.

H. Barkaby - Upplands Väsby - Vallentuna - Arninge - Täby: En yttre tvärförbindelse föreslås för att ansluta två regionala stadskärnor med ostkustbanans pendeltågstrafik, och därmed också förbättra kopplingen till Arlanda och Uppsala. Stockholm Nordost stödjer förslaget om att initialt inrätta denna stombusslinje, men framhåller att linjen endast kan ses som ett komplement till en utbyggnad av enavgrening av Roslagsbanan till Arlanda.

I. Vaxholm - Stockholm - Tyresö: På samma sätt som för Norrtälje och Värmdö föreslås i stornätsstrategin en genomgående radiell stombusslinje som minskar antalet byten. Också denna linje kopplas, efter angöring i Arninge, till Täby centrum via Solna - Stockholm C - Tyresö. Stockholm Nordost vill även här framhålla vikten av att också trafikera med direktbussar, med effektiv och konkurrenskraftig restid, till Stockholms centrala delar under högtrafik.

J. Tyresö C - Handen - Flemingsberg - Kungens kurva/Skärholmen - Vällingby - Barkaby - Sollentuna - Täby centrum - Arninge: Med denna linje förbinds flera regionala stadskärnor genom en tvärförbindelse i stråk med stort resande och viktiga målpunk-



2013-04-26

ter. Linjen är beroende av egen infrastruktur med bl. a. en linjedragning enligt Spårväg syd och ett nytt stråk på sträckan Sollentuna - Täby för att skapa en genare koppling. Alternativt föreslås linjen trafikera via Norrortsleden, vilket enligt utredningen leder till längre restid och försämrat resande.

Stockholm Nordost konstaterar att den förslagna sträckan mellan Sollentuna - Täby delvis går rakt genom Rinkebyskogen, där Danderyds kommun har ett pågående arbete om att inrätta naturreservat. Nordostkommunerna anser att stomnässtrategin på ett tydligt sätt behöver ta ställning till om den tvärsårväg som anges i RUFSS med tidsperspektivet 2030, är aktuell i ett längre perspektiv eller på vilka grunder denna avfärdas.

K. Vällingby - Rinkeby - Kista - Bytespunkt Danderyd: Linjen är en sammanslagning av nuvarande linje 178 (Mörby - Kista - Jakobsberg) och 179 (Vällingby - Rinkeby - Kista - Sollentuna). Linjen föreslås få en väsentligt genare dragning än dagens, bland annat via en kollektivtrafikbro över Edsviken mot Danderyd.

L. Ekerö - Brommaplan - Solna - Bytespunkt Danderyd. Ekerös stomlinje ligger kvar oförändrad, förutom att ändpunkten i Danderyd utgörs av en utvecklad bytespunkt med bättre möjlighet tillbytentill Roslagsbana, tunnelbana, stombussar och övrig busstrafik. Stockholm Nordost stödjer förslaget om en utveckling av funktionen Bytespunkt Danderyd vilken Stockholm Nordost benämner Knutpunkt Danderyd. Också för denna linje behöver hänsyn tas till resultatet från pågående åtgärdsvals- och idéstudie med hänsyn till eventuell tvärbana eller ny tunnelbana via Solna.

Önskemål om linje 639 Stockholm - Rimbo - Hallstavik med koppling norrut mot Östhammar. Stockholm Nordost anser att också denna linje bör klassificeras som en stomlinje. Linjen försörjer två kommundelscentra samt ett pärlband av orter och byar med koppling norrut mot kommuncentrum i Östhammar.

Övriga starka stråk

Bland övriga starka stråk som stomnässtrategin inte anser lämpliga för att ingå i stomlinjenätet utpekade kopplingen mellan Täby/Arninge och Kista via Sollentuna. Detta trots att det finns en stor efterfrågan av denna sträckning. Stockholm Nordost anser att frågan behöver belysas ytterligare då stråket ingår bland de utpekade objekten i RUFSS 2010 och för att Täby kommun ska ges tydliga planeringsförutsättningar.

Koppling till utvecklad kollektivtrafik till sjöss.

I stomnässtrategin anges att det utvecklade stomlinjenätet har en potential att utvecklas ytterligare genom koppling till strategiska bytespunkter till sjöss. Stockholm Nordost har lämnat yttrande om komplettering av trafikförsörjningsprogrammet med kollektivtrafik på vatten och hänvisar till detta avseende bl.a. strategiska bytespunkter. För nordostkommunerna är en utvecklad pendlingstrafik på vatten ett intressant komplement till kollektivtrafik på land. Det är därför positivt att det föreslagna stomlinjenätet kan komma att justeras för att ansluta bättre till kollektivtrafiken till sjöss.

För Stockholm Nordost

Kjell Jansson
Kommunstyrelsens ordförande i Norrtälje
Ordförande i Stockholm Nordost 2013