



2021-09-17

Anna Anderman

Region Stockholm

0736252022

Dnr TN 2014-0777

## Remissvar Kollektivtrafikplan 2050

### Stockholm Nordosts synpunkter

Trafikförvaltningen, Region Stockholm har skickat ut förslag till Kollektivtrafikplan 2050 på remiss till länets kommuner. Kollektivtrafikplan 2050 är Region Stockholms långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling till 2030 och 2050

Stockholm Nordost är en frivillig sammanslutning av kommunerna i nordost dvs Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker. Kommunerna har tagit fram en gemensam vision för 2010-2040 som innebär gemensamma ställningstaganden för sektorns framtida transportsystem.

#### Stockholm Nordost vill lämna följande synpunkter på Kollektivtrafikplan 2050:

- **Stockholm Nordost ser behov av att Region Stockholm kompletterar planen med en prioritering av de föreslagna åtgärderna, och att denna prioritering sker utifrån ett systemperspektiv för att uppnå största möjliga nytta. Stockholm Nordost föreslår därför att en delregional kollektivtrafikplan utarbetas gemensamt med kommunerna.**
- **Stockholm Nordost upplever att samverkan kring dessa viktiga frågor måste utvecklas. Stockholm Nordost saknar den samlade dialogen om framtida lösningar som beskrivs i planen men som inte utarbetats tillsammans med kommunerna. Både fysisk planering och finansieringslösningar kräver ökad samordning vilket medför att dessa planer blir verkningslösa utan tydliga forum för samordnad planering.**
- **Stora delar av Stockholmsregionen består av landsbygd och möjligheten att erbjuda attraktiv kollektivtrafik i samklang med resurseffektivitet bör tydliggöras och utredas vidare.**
- **Stockholm Nordost ser behov av nya finansieringslösningar för regional kollektivtrafik där kollektivtrafikåtgärder på det kommunala vägnätet finansieras i sin helhet av länsplan och nationell plan. Region Stockholm behöver ta ett större ansvar för kollektivtrafikens utveckling i länet och tydligare initiera och driva frågor**
- **De åtgärder som beskrivs är omfattande men de brister som kräver åtgärd innan 2030 och som inte finns nämnda är plan för utveckling av bytespunkter och terminaler, plan för lokal kollektivtrafik respektive plan för utökad sjötrafik.**
- **Planeringen av Roslagsbanans förlängning till Arlanda har kommit långt, främst för att säkra en effektiv angöring vid Arlanda, Sky City. Stockholm Nordost har fullföljt den fördjupade förstudie som Region Stockholm tidigare har initierat ser behov av att objektet blir ett namngivet objekt i kommande länsplan, och att planeringen nu går vidare till järnvägsplan och ett genomförande.**



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

- **Region Stockholm behöver omgående ta initiativ och starta en åtgärdsvalsstudie för kapacitetsstark kollektivtrafik västerut tillsammans med berörda kommuner. Det fortsatta utredningsarbetet behöver omfatta en analys av målpunkter, trafikslag, olika sträckningar, stadsbyggnad, genomförande och finansiering och resultera i tydliga planeringsförutsättningar för berörda kommuner.**

## Synpunkter

### Övergripande synpunkter på processen

- **Stockholm Nordost ser behov av att Region Stockholm kompletterar planen med en prioritering av de föreslagna åtgärderna, och att denna prioritering sker utifrån ett systemperspektiv för att uppnå största möjliga nytta. Stockholm Nordost föreslår därför att en delregional kollektivtrafikplan utarbetas gemensamt med kommunerna.**

Förslag till Kollektivtrafikplan 2050 pekar ut flera stora åtgärder i nordostsektorn till år 2030 och år 2050 som i hög grad påverkar Stockholm Nordost. Stockholm Nordost ser behov av att Region Stockholm kompletterar planen med en prioritering av de föreslagna åtgärderna, och att denna prioritering sker utifrån ett systemperspektiv för att uppnå största möjliga nytta. Stockholm Nordost föreslår därför att en delregional kollektivtrafikplan utarbetas gemensamt med kommunerna. Konsekvensanalyser bör dock genomföras för dessa prioriterade åtgärder utifrån de olika förutsättningar som föreligger för varje enskild kommun.

De dialoger som genomförts har varit på för övergripande nivå och inte fångat komplexiteten i samhällsbyggnad med olika intressekonflikter, vilket innebär att alla dessa olösta frågor kvarstår.

### Hur bör vi i Stockholmsregionen utveckla våra samverkansformer för att stärka genomförandet av angelägna åtgärder i kollektivtrafiken?

- **Stockholm Nordost upplever att samverkan kring dessa viktiga frågor måste utvecklas. Stockholm Nordost saknar den samlade dialogen om framtida lösningar som beskrivs i planen men som inte utarbetats tillsammans med kommunerna. Både fysisk planering och finansieringslösningar kräver ökad samordning vilket medför att dessa planer blir verkningslösa utan tydliga forum för samordnad planering.**

Region Stockholm har redan idag etablerade samverkansforum med kommunerna på kort och lång sikt. Region Stockholms förslag på tioåriga trafikeringsplaner är något som kommunerna har efterfrågat och ser positivt på. Stockholm Nordost ser dock ett värde av att utveckla en delregional kollektivtrafikplan så att nödvändig samordning sker mellan kommunerna och regionen. Stockholm Nordost anser att tvärförbindelserna mellan nordostsektorn och västerut bör prioriteras i kommande tioårsplaner för att få en lösning för tvärgående resor på både kort och lång sikt.

RUFS 2050 är ett viktigt planeringsunderlag tillsammans med kommunernas översiktsplaner som redovisar viktiga målpunkter och bytespunkter i länet. I arbetet med Kollektivtrafikplan 2050 borde detta underlag redan ingå så att processen kunde ha fokuserat mer på att konkretisera åtgärderna i en tätare dialog med kommunerna.

Stockholm Nordost ser behov av nya finansieringslösningar för regional kollektivtrafik där kollektivtrafikåtgärder på det kommunala vägnätet finansieras i sin helhet av länsplan och nationell plan. Region Stockholm behöver ta ett större ansvar för kollektivtrafikens utveckling i länet och tydligare initiera och driva frågor. Stockholm Nordost upplever att det ofta är kommunen som initierar och driver frågor idag och att Region Stockholm ofta inte har några tydliga svar eller att svar ska komma i ett senare planeringsarbete. Kollektivtrafikplan 2050 är en stor önskelista som Stockholm Nordost redan nu kan konstatera inte kommer kunna

# Stockholm Nordost!



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

genomföras i sin helhet om inte Regionen ser till att det finns mer utredningskapacitet, och att mer finansiering tillkommer i länsplanen.

Stockholm Nordost föreslår därför att en gemensam prioritering i form av en delregional kollektivtrafikplan genomförs med en etappvis utbyggnad och presenterar hur åtgärderna ska finansieras. Det behövs också en djupare beskrivning i planen av vilka åtgärder som är beroende av varandra och vilka beroenden som finns till andra utbyggnadsplaner.

## Hur vill er organisation bidra i den fortsatta processen att genomföra planen?

Stockholm Nordost bidrar i den fortsatta processen genom att delta i de utredningar och studier som följer denna plan och tillsammans med Region Stockholm och övriga aktörer i länet konkretisera dessa åtgärder med målet att öka tillgänglighet och framkomlighet för länets invånare.

Samtidigt vill Stockholm Nordost lyfta upp behovet av ökad samverkan mellan Region Stockholm, Trafikverket och kommunerna men också den interna samverkan inom dessa organisationer. Här skulle befintliga forum kunna utvecklas.

## Är de i remisshandlingen redovisade behoven och förslagen på fortsatt inriktning relevanta?

- **Stora delar av Stockholmsregionen består av landsbygd och möjligheten att erbjuda attraktiv kollektivtrafik i samklang med resurseffektivitet bör tydliggöras och utredas vidare.**

Stockholm Nordost anser att de förslagna åtgärderna överlag är relevanta men att de behöver utredas vidare tillsammans med kommunerna både i fråga om sträckning och hur åtgärder ska finansieras. Stockholm Nordost anser att det är bra att Region Stockholm har pekat ut en långsiktig utveckling av kollektivtrafiken i länet, men samtidigt blir det svårt att idag för kommunerna att planera och reservera mark för något som eventuellt kommer långt bort i framtiden. Det är viktigt att Region Stockholm nu omgående kan konkretisera dessa förslag på åtgärder så att kommunerna får tydliga planeringsförutsättningar och en garanti för att det genomförs.

Stockholm Nordost delar Region Stockholm bild av att det är viktigt att den tvärssektoriella kollektivtrafiken är oerhört viktigt, men lika viktigt är att lösa de lokala resorna och anslutningsresorna och därigenom möjliggöra ökad kollektivtrafikandel lokalt. Stockholm Nordost bedömer att matarresorna är mer betydelsefulla än planen beskriver. De påverkar i hög grad behovet av korta bilresor som förlänger restider och försämrar attraktiviteten och konkurrenskraften väsentligt på grund av trängsel vid högtrafik. Även funktionerna bytespunkter och terminaler behöver tydligare tidsatta målsättningar för att inte attraktiviteten ska minska.

## Finansiering av föreslagna åtgärder

- **Stockholm Nordost ser behov av nya finansieringslösningar för regional kollektivtrafik där kollektivtrafikåtgärder på det kommunala vägnätet finansieras i sin helhet av länsplan och nationell plan. Region Stockholm behöver ta ett större ansvar för kollektivtrafikens utveckling i länet och tydligare initiera och driva frågor**

Med avseende på länets starka tillväxt är det avgörande för planens genomförande att länsplanen för Stockholms län får utökad ekonomisk planeringsram. Stat och region har ansvaret för nationell och regional trafik och därmed behöver finansiering av denna ske i sin helhet via nationell plan och länsplan. Stockholms län behöver få större del av de statliga medlen för nationell och regional infrastruktur då Stockholmsregionen är Sveriges ekonomiska motor och tilldelningen av medel behöver stå i proportion till den BNP-tillväxt för Sverige som Stockholmsregionen står för.

Förslag till Kollektivtrafikplan 2050 pekar bland annat ut en vidareutveckling av Roslagsbanan med förlängning till Arlanda och till Rimbo tillsammans med förlängda perronger, ny station vid Såsta-Karby och ny

# Stockholm Nordost!



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

depå. Stockholm Nordost ser positivt på att Roslagsbanan stärks och utvecklas vidare för förbättrad tillgänglighet, redundans och kapacitet. Det ger ökad kapacitet och tillgänglighet som behövs redan idag.

Förslag till Kollektivtrafikplan 2050 pekar ut radiella och tvärgående expressbussar. Den nu gällande finansieringsmodellen för stombussåtgärder (i planen beskrivna som expressbussar) är problematisk då i många fall kostnaden för en investering ofta läggs på kommunerna. Nyttan tillfaller ofta annan part, ofta närliggande kommuner eller i det här fallet Region Stockholm och upphandlad entreprenör men också Trafikverket som inte behöver bygga ut vägnätet i lika stor omfattning

I planen framgår det att Region Stockholm ser behov av en djupare diskussion kring kollektivtrafikens finansiering mellan de berörda parterna stat, region och kommun. Stockholm Nordost välkomnar en sådan dialog och anser att regional trafik som kommer hela regionen till nytta också bör finansieras i sin helhet via länsplan och nationell plan.

## Förslag på mål och indikatorer

I planen beskrivs mål gällande restider mellan de regionala stadskärnorna i länet och att restiden till Arlanda ska vara som mest 60 minuter. Stockholm Nordost anser att målet bör ställas högre för de regionala stadskärnor som avståndsmässigt ligger närmare Arlanda, bland annat Täby C-Arninge. Planen behöver kompletteras med en beskrivning om hur restidsmålen förhåller sig till avstånd samt komplettera beskrivningen med att ambitionsnivån för relationen Täby C-Arninge – Arlanda behöver vara betydligt högre.

Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserat resande till följd av kollektivtrafikplanens åtgärder innebär en ökning jämfört med beslutad planering, men inte tillräcklig för att nå målet i Trafikförsörjningsprogrammet på 5 procentenheters ökning. Den kraftiga befolkningsökningen gör det extra utmanande att öka kollektivtrafikandelen, inte minst utifrån de extra kapacitets- och investeringsbehov som det skapar. Det är bekymrande att trots stora planerade åtgärder kommer inte målet avseende ökad kollektivtrafikandel att kunna nås. Vilka konsekvenser detta får för enskilda kommuners planering av bebyggelseutveckling mm har inte klarlagts.

Stockholm Nordost efterlyser mer tydliga och kraftfulla mål vad avser konkurrenskraft. Det saknas resonemang om hur marknadsandelen för kollektivtrafik ska öka och hur kollektivtrafikens attraktivitet ska öka.

## Utveckling av den regionala stadskärnan Täby C-Arninge

Den regionala stadskärnan Täby C-Arninge består av två tyngdpunkter som har olika regionalt viktiga funktioner. I redovisningen av exempelvis restidskvoter så används Arninge i vissa fall och Täby C i andra fall. Vidare så pekas vissa expressbusslinjer ut till Arninge medan andra till Täby C. Stockholm Nordost vill att planen kompletteras med beskrivning hur den regionala stadskärnans två tyngdpunkter förhåller sig till varandra och vilka funktioner de har i kollektivtrafiksystemet.

## Utveckling terminaler och bytespunkter

Stockholm Nordost ser liksom Region Stockholm behov av att terminaler och bytespunkter utvecklas, och att ett sådant utredningsarbete prioriteras. Dagens kapacitet och resenärsytor kommer inte att kunna hantera de stora resenärsflöden som prognoserna visar. Redan idag finns kapacitetsbrister som påverkar kollektivtrafikens driftkostnad och attraktivitet.

Kollektivtrafikplan 2050 behöver beskriva vilka roller olika bytespunkter ska ha och även i högre utsträckning ta hänsyn till landsbygdstrafikens behov av attraktiva bytespunkter.



## Roslagsbanans utveckling

### Roslagsbanan till Arlanda

- **Planeringen av Roslagsbanans förlängning till Arlanda har kommit långt, främst för att säkra en effektiv angång vid Arlanda, Sky City. Stockholm Nordost har fullföljt den fördjupade förstudie som Region Stockholm tidigare har initierat ser behov av att objektet blir ett namngivet objekt i kommande länsplan, och att planeringen nu går vidare till järnvägsplan och ett genomförande.**

Stockholm Nordost ser positivt på att Kollektivtrafikplan 2050 pekar ut behov av en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda. För att fortsatt kunna utveckla flygplatsen och Arlanda-Märsta som regional stadskärna men också säkerställa den storregionala tillgängligheten till bland annat Uppsala, krävs ett robust och redundant kollektivtrafiksystem där en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda spelar en viktig roll. Region Stockholm gör däremot en felaktig analys kring när i tiden den behöver tillkomma. Stockholm Nordost bedömer att det behövs förstärkt kollektivtrafik mellan Nordostsektorn och Stockholm Arlanda Airport mycket tidigare än 2050, för att ge förutsättningar till att stärka och utveckla Arlanda Airport. En nedläggning av Bromma skulle öka behovet ytterligare.

Planeringen av Roslagsbanans förlängning till Arlanda har kommit långt, främst för att säkra en effektiv angång vid Arlanda, Sky City. Stockholm Nordost har fullföljt den fördjupade förstudie som Region Stockholm tidigare har initierat och ser behov av att objektet blir ett namngivet objekt i kommande länsplan, och att planeringen nu går vidare till järnvägsplan och ett genomförande.

Stockholm Nordost ser positivt på att förslag till Kollektivtrafikplan 2050 pekar ut en ny station på Roslagsbanan vid Såsta-Karby. Såsta-Karby kan bli en viktig regional bytespunkt mellan Roslagsbanan, regional busstrafik på Norrortsleden och lokal busstrafik.

Stockholm Nordost ser även positivt på en framtida förlängning av Roslagsbanan till Rimbo.

### Roslagsbanans förlängning till T-centralen via Odenplan

I samband med en förlängning av Roslagsbanan till T-centralen via Odenplan, ser Stockholm Nordost behov av förbättrade bytesmöjligheter mellan Mörby station och Danderyds sjukhus genom en utveckling av knutpunkt Danderyd, och förbättrade byten vid Universitetet mellan Roslagsbanan och tunnelbanans röda linje.

Förslag till Kollektivtrafikplan 2050 pekar på behov av att förlänga perronger på Roslagsbanan för att kunna trafikera med längre tåg. Stockholm Nordost anser att de följdinvesteringar som kan följa av förlängda perronger behöver finansieras i sin helhet via länsplan och inte åläggas kommunerna. Stockholm Nordost anser att det är mycket viktigt att samtliga kommuner utmed Roslagsbanan involveras i det fortsatta arbetet.

### Kapacitetsstark kollektivtrafik västerut

- **Region Stockholm behöver omgående ta initiativ och starta en åtgärdsvalsstudie för kapacitetsstark kollektivtrafik västerut tillsammans med berörda kommuner. Det fortsatta utredningsarbetet behöver omfatta en analys av målpunkter, trafikslag, olika sträckningar, stadsbyggnad, genomförande och finansiering och resultera i tydliga planeringsförutsättningar för berörda kommuner.**

Stockholm Nordost bedömer att kapacitetsstark kollektivtrafik västerut är mycket viktigt för utvecklingen i Stockholm Nordost och förslagen framtagna i kollektivtrafikplanen är inte tillräckligt utredda. Region Stockholm behöver omgående ta initiativ och starta en åtgärdsvalsstudie för kapacitetsstark kollektivtrafik västerut tillsammans med berörda kommuner. Det fortsatta utredningsarbetet behöver omfatta en analys av målpunkter, trafikslag, olika sträckningar, stadsbyggnad, genomförande och finansiering och resultera i tydliga planeringsförutsättningar för berörda kommuner.

# Stockholm Nordost!



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

## Radiella och tvärgående expressbusslinjer

Stockholm Nordost ställer sig positiv till att Kollektivtrafikplan 2050 redovisar förslag på tvärgående expressbusstrafik både mellan den regionala stadskärnan Täby C – Arninge och Upplands-Väsby respektive Kista-Sollentuna. Däremot vill Stockholm Nordost tydligt markera att åtgärder för att kunna etablera dessa linjer bör finansieras i sin helhet via länsplan och nationell plan.

Det är viktigt att Region Stockholm som både är kollektivtrafikmyndighet och länsplaneupprättare i Stockholms län har en samlad bild av behov och att föreslagna åtgärder i Kollektivtrafikplan 2050 kan finansieras.

## Båttrafik

Stockholm Nordost saknar åtgärder kopplat till bryggor och båttrafik i planen. Stockholm Nordost anser att planen behöver kompletteras med sjötrafiken och hur den ansluter till övrig kollektivtrafik till såväl 2030-perspektivet som 2050-perspektivet.

## Lokal kollektivtrafik

Stockholm Nordost ser behov av att den lokala busstrafiken förbättras med en bättre anslutning till viktiga målpunkter och med en bättre anpassning till behoven som kan variera över dygnet.

## Trafikkoncept

Stockholm Nordost ser behov av att Kollektivtrafikplan 2050 tar ett större grepp kring nya trafikkoncept, fordonstyper och ny teknik. Som exempel ser Stockholm Nordost redan idag behov av mindre fordonstyper som kan fungera bättre i en tät stadsmiljö, på landsbygden och i befintliga villaområden. För att bättre kunna nyttja befintlig infrastruktur som ofta är kostsam att bygga om i efterhand. Nya mindre fordonstyper behöver läggas in i regionens planeringsdokument inom en snar framtid eftersom bussavtalen kan löpa upp emot tio år och mer. Stockholm Nordost anser att trafikkoncepten för den tvärgående trafiken behöver kompletteras med ytterligare trafikkoncept med en högre kapacitet, alternativt förklara tydligare varför inte högre kapacitet behövs för den tvärgående trafiken. Den tvärgående stomtrafiken består endast av expressbuss och tvärbana jämfört med den radiella trafiken som har många fler trafikkoncept.

## Fortsatt arbete

Stockholm Nordost konstaterar återigen att Region Stockholms satsningar på kollektivtrafiken är omfattande men hela genomförandefrågan känns mycket osäker. Det krävs en stark gemensam färdplan framåt för att kunna upprätthålla Stockholmsregionens tillväxttakt, konkurrenskraft och för att kunna erbjuda en god livsmiljö för våra invånare. Stockholm Nordost ser behovet av att gemensamt ta fram en delregional kollektivtrafikplan som hanterar ovan lämnade synpunkter och ge oss en gemensam färdplan framåt.

Parisa Liljestrand, Ordförande Stockholm Nordost 2021-2022





# PROTOKOLL

## LEDNINGSGRUPPEN FÖR STOCKHOLM NORDOST 2021-09-17

Tid och plats	Kl 10:00 Digitalt sammanträde
Kallade förtroendevalda	Parisa Liljestrand (ordförande), Ylva Mozis, Jerri Bergström, Michaela Fletcher, Mathias Lindow, Ann-Christine Furustrand, Hanna Bocander, Siv Sahlström, Bengt Sylvan, Bino Drummond, Anders Olander, Ulrika Falk, Erik Andersson, Hans Ahlgren, Agnetha Lundahl Dahlström, Malin Forsbrand, Bengt Sandell, Lars Lindgren
Övriga kallade	Annika Hellberg, Staffan Erlandsson, Marie Wiklund, Katarina Kämpe, Johan Lindberg, Anette Madsen, Anna Anderman, Mimmi Carne, Fanny Lundqvist, Johan Von Sydow

Vallentuna den 17 september 2021

Parisa Liljenstrand  
Ordförande

Fanny Lundqvist  
Sekreterare



## **Dagordning**

1. Mötets öppnande och upprop
2. Fastställande av dagordning
3. Johan Von Sydow – Gäst
4. Remissvar sjötrafikutredningen del 1
5. Remissvar kollektivtrafikplan 2050
6. Information om pågående arbete
7. Övriga frågor

## 5. Remissvar Kollektivtrafikplan 2050

### **Beslut:**

- Remissvar Kollektivtrafikplan 2050 godkänns med ändringen att remissvaret kompletteras med att STONO ser positivt på en möjlig förlängning till Rimbo.

### **Förslag till beslut:**

- Remissvar Kollektivtrafikplan 2050 godkänns.

### **Yrkanden**

Ordförande, Parisa Liljestrånd (M), yrkar bifall till remissvaret med ändringen att remissvaret kompletteras med att STONO ser positivt på en möjlig förlängning till Rimbo.

### **Beslutsgång**

Ordförande, Parisa Liljestrånd (M), finner att det endast finns ett yrkande.  
Ordförande ställer proposition på yrkandet och finner att STONO beslutar enligt det.