

LANDSBYGDS OCH
INFRASTRUKTURDEPARTEMENT

Remissyttrande på inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen. För perioden 2026-2037

Vallentuna väljer att genom detta remissvar lämna ett kompletterande yttrande till de yttranden som Stockholm Nordost och Arlandaregionen lämnat in.

Vallentuna kommun är en växande kommun med åtagande om 5650 bostäder inom Sverigeförhandlingen. Vallentuna kommun har en stor andel statliga vägar inom kommunen och är helt beroende av statliga investeringar för att även fortsatt vara en av Stockholms tillväxtkommuner och skapa förutsättningar för fler bostäder och företagare.

Kommunens synpunkter behandlar:

- Utökad finansieringsram
- Synergier mellan Stockholm Arlandas Airport flygplats och bostadsbebyggelse
- Trafiksäkerhet och riksintresse för kulturmiljö Skålhamravägen
- Finansiering av regionalt vägnät i nationell plan
- Samverkan, tillgänglighet och samhällsutveckling
- Det tar för lång tid – förenkla lagstiftningen
- Landsbygdsutveckling

Utökad finansieringsram

För att möjliggöra att upprätthålla infrastrukturens funktionalitet, återta eftersatt underhåll samt genomföra befintliga och nya investeringar förordar kommunen en satsning på minst 20 procent ökning i kommande nationell plan. En ökad tilldelning till länsplanen i Stockholm krävs också för att kunna hantera exempelvis förbifart Stockholms konsekvenser på övrigt vägnät samt för att kunna öka systemnyttan med Roslagsbanan till city.

Vallentuna kommun delar bilden av att det är prioriterat att rusta, modernisera och utveckla transportsystemet som finns idag men att det också krävs nya investeringar. Det gäller både statlig infrastruktur som leder in till och i kommunen men även investeringar som bidrar till en utveckling av Stockholm Arlanda Airport. För Vallentunas del är exempelvis Roslagsbanan till Arlanda en av de mest prioriterade satsningarna. Roslagsbanan till Arlanda skapar förutsättningar för ett mindre



störningskänsligt trafiksystem mellan Stockholm- Uppsala via Arlanda, både när det gäller redundans och resiliens.

Vallentuna kommun anser att det är avgörande för kommunens och regionens utveckling att alla parter står fast vid befintliga avtal och överenskommelser i nationell plan och de avtal som ingåtts. Det är också viktigt att Roslagsbanan till T-centralen via Odenplan inte skjuts fram i tiden, utan att de ekonomiska ramarna i nationell plan inrymmer planerade och nya investeringsprojekt.

Synergier mellan bostadsbebyggelse och utveckling av Stockholm Arlandas Airport flygplats

Sedan föregående planperiod har Trafikverket beslutat om en riksintresseprecisering av Stockholm Arlanda Airport. Flygplatsens påverkansområde för lågfart har medfört negativa konsekvenser för Vallentunas fysiska planering.

Kommunen anser att Trafikverkets fokus behöver vara att verka för en lösning där Stockholms Arlanda Airport flygplats och stadsutveckling för kommunerna i närområdet skapar synergier för varandra. Detta kommer bli en viktig del i kommande plan för Arlanda. Kommunen ser positivt på att direktivet till Arlandasamordnaren inkluderar att se över och identifiera markområden som kan få förbättrade förutsättningar för en mer samhällsekonomisk effektiv markanvändning, såsom bostadsbyggande.

I fortsatt arbete är det viktigt att kommunens åtagande inom Sverigeförhandlingen tas i beaktning i relation till Arlandas utveckling och att den stadsutveckling som riksintressepreciseringens lågfartsområde idag hindrar kan komma till. Ramavtal 6-Storstad Stockholm är av väsentlig vikt för en hållbar utveckling i Nordostsektorn och regionen som helhet.

Trafiksäkerhet och riksintresse för kulturmiljö

Sedan 1990-talet har väg 268, mellan Upplands Väsby och Vallentuna, utretts för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet av Trafikverket. Vägen är delvis lokaliserad inom det kulturhistoriska riksintresset Skålhamravägen där vägen är en del av uttrycket för riksintresset. Det är enligt Trafikverkets utredningar inte ens möjligt att göra vägen funktionsduglig och trafiksäker för de trafikflöden vi har idag. Väg 268 har fler fordonsrörelser än många andra vägprojekt som prioriteras för mötesseparering samt 100 kilometer i timmen medan Trafikverket ger upp om möjligheterna att förbättra standarden till 60 eller 80 kilometer i timmen på väg 268.

Flertalet utredningar under åren kan summeras till att förbättringar av befintlig väg eller nya alternativa vägdragningar inte låter sig göras i erforderlig utsträckning utan att riksintresset påtagligt skadas. Kommunen anser att det är orimligt att ett riksintresse för kulturmiljö innebär att de enda verktygen som finns kvar att arbeta med är: fler kameror och hastighetssänkningar. Det som har gjort vägen historiskt



intressant är samma anledning som att vägen behöver utvecklas idag, det finns ett fortsatt behov för fler att röra sig mellan Upplands Väsby och Vallentuna.

Vallentuna efterfrågar mod och att Trafikverket ska våga testa stora viktiga frågor. Det måste finnas vägar framåt för att säkerställa att det nationella trafiksäkerhetsmålet och nollvisionen kan hanteras även på vägar med kulturmiljöintressen och samtidigt skapa förutsättningar för funktionella tvärförbindelser.

Finansiering av regionalt vägnät i nationell plan

Objekt på det regionala vägnätet behöver kunna finansieras av nationell plan för att stärka upp region Stockholm och dess olika delar som på olika sätt bidrar till en regional tillgänglighet och en utökad arbetsmarknadsregion. Norrortsleden utifrån dess vikt som tvärförbindelse mellan E4 och E18 samt påverkan från Förbifart Stockholm borde således kvalificera sig som en satsning på det nationella vägnätet utan att för delen pekats ut som nationellt vägnät.

Utifrån detta anser kommunen att de delar som är planeringsmogna i det framtagna åtgärds paketet från *Åtgärdsvalstudie för förbättrad tillgänglighet i stråket Haggvik- Rosenkälla* ska ingå i nationell plan och framför allt ett till tunnelrör i Löttingetunneln. Åtgärderna är också viktiga för godstrafik och för förbättrad kollektivtrafik.

Samverkan, tillgänglighet och samhällsutveckling

Precis som inriktningsunderlaget visar på är det runt storstäderna som befolkningen växer och således också trafikmängderna. Många av de stora investeringarna, såsom Roslagsbanan till City, kommer på plats sent 2030-tal medan bostäderna byggs nu. Trafikverket behöver alltså kunna prioritera objekt på andra grunder än dagens brister och behov samt svara upp för och effektivt planera för det bostadsbyggande som sker i Stockholmsregionen.

I inriktningsunderlaget beskrivs behovet av andra investeringsmöjligheter än faktiska medel i nationell plan och länsplan. Det är avgörande för samhällsutvecklingen i stort att infrastruktur för framtida bebyggelseutveckling inte enbart ska bekostas av kommuner och byggaktörer eftersom kommuner, andra bolag och även byggaktörer redan står för en betydande del inom den generella samhällsutvecklingen.

I de fall där kommunen av någon anledning förväntas investera i statlig infrastruktur behöver det finnas möjligheter till medel via pottarna inom statlig medfinansiering. Det är orimligt att kommunen ska kunna ansöka om statliga medel för investeringar på kommunalt vägnät men inte när kommunen behöver genomföra samma satsning på statligt vägnät.

Det finns också ett behov av att öka den samhällsekonomiska nyttan av gjorda investeringar samt att effektivisera transportsystemet i stort. Det behöver därför också vara möjligt att söka statlig medfinansiering för steg 1 - och steg 2 åtgärder för



att få fler att använda sig av den infrastrukturen som byggs, exempelvis en ny cykelväg eller en kollektivtrafikåtgärd som förbättrar framkomligheten för busstrafiken.

Det tar för lång tid – förenkla lagstiftningen

Planeringsprocesserna idag tar lång tid. För att kunna skapa ett mer effektivt transportsystem i stort samt kunna svara upp mot kommunernas bebyggelseplanering krävs att fler åtgärder kan göras utan en ny vägplan. Även processerna innan beslut om åtgärd behöver effektiviseras. Det är inte rimligt att planeringen och byggnation av korsningsåtgärder såsom cirkulationsplats eller en trafiksignal ska ta över 10 år från start till mål. Processerna behöver bli mer effektiva och det krävs att fler åtgärder kan planeras för och genomföras på kortare tid. Det krävs alltså en översyn av väglagen alternativt en översyn av hur väglagen ska tolkas för att kunna få en mer resurseffektiv samhällsplanering.

Inriktningsunderlaget tar inte upp en av de viktigaste frågorna gällande att få till en sammanhållen cykelinfrastruktur. Det är det funktionella sambandet med vägen och beroendet i relation till behov av en vägplan som hindrar flera cykelvägar att bli byggda i närtid. Detta behöver ses över omgående.

Landsbygdsutveckling

Den storstadsnära landsbygden har en väldigt liten chans att tävla om nyttor i relation till en storstad. Hade våra landsbygdsvägar legat i ett annat län är det troligt att flera åtgärder skulle prioriteras exempelvis gång-, och cykelinvesteringar, framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder. I relation till att hela Sverige ska leva behöver det tydliggöras att det även finns landsbygder i Stockholmsregionen och att även dessa behöver ingå i specifika satsningar för landsbygderna oavsett kommuntyp.

På Vallentunas landsbygd finns det många företag, framför allt inom de gröna näringarna, som har ett stort behov av bra och säkra vägar för tung trafik för upphämtning av varor och gods.

Det tenderar det också att bli förfrågningar om täktverksamheter och andra verksamheter som genererar tung trafik. Detta är också något som behöver hanteras i infrastrukturplaneringen, framför allt frågor rörande bärighetsklassning, vägstandard och relationen mellan boenden och den tunga trafiken. Trafikverket behöver kunna styra den tunga trafiken till lämpliga vägar vid behov och kunna se till andra faktorer än vägens bärighetsklass.

