



SÖDERTÄLJE KOMMUN Kommunstyrelsen	
2013 -09- 0 6	
Dnr	Rnr

2013-08-09

Tjänsteskrivelse

1 (7)
KS 20130927

Kontor

SBK / MK

Handläggare

Bengt Andersson

08-52303104

Bengt.andersson@sodertalje.se

Kommunstyrelsen
Stadsbyggnadsnämnden
Miljönämnd

Yttrande över Trafikverket och Länsstyrelsens remissförslag "Nationell plan för transportinfrastruktur 2014-2025" och "Länsplan för regional transportinfrastrukturen 2014-2025"

Dnr SBN 2013-01051, KS 13/215

Sammanfattning av ärendet

På regeringens uppdrag har

- Trafikverket tagit fram ett remissförslag för investeringar i transportinfrastrukturen under perioden 2014-2025
 - Länsstyrelsen i Stockholms län tagit fram ett remissförslag för regional transportinfrastruktur under perioden 2014-2025
- Ärendet har hanterats av Samhällsbyggnadskontoret som samrått med Miljökontoret.

I likhet med föregående processteg så föreslås att Södertälje kommun dels ställer sig bakom Södertörnskommunernas remissvar dels avger ett eget yttrande. Innehållet i både Södertörnskommunernas yttrande likväl som kommunens eget yttrande är i all väsentligt likartat med tidigare framförda önskemål om behov av åtgärder. Södertäljes framförda önskemål har varit:

- 1) Ett fullföljande av dubbelspåret ger bättre möjligheter att utveckla Södertälje stad
- 2) Bättre storregionala kommunikationer stärker Södertäljes dubbla regionala roller
- 3) Bättre förutsättningar för gods och logistik i Södertälje

Södertäljes prioriterade insatser av ny transportinfrastruktur i perioden 2014-2025 har hanterats väl av Trafikverket respektive Länsstyrelsen i de bägge remissförslagen. Det är mycket glädjande då infrastruktur- och trafikåtgärder är grundläggande insatser för att åstadkomma ett fortsatt samhällsbyggande.

Inom ramen för framtagandet av den nationella planen har även en särskild studie kring bla Ostlänkens framtida trafikering, standard och utformning presenterats. Södertälje kommun delar i stort Trafikverkets förslag om trafikering, standard och utformning.

Kommunförvaltningens förslag till Stadsbyggnadsnämnden, Miljönämnden är att tillstyrka kommunförvaltningens förslag till remissyttrande över Trafikverket och Länsstyrelsens förslag till planer för transportinfrastrukturen 2014-2025

Kommunförvaltningens förslag till Kommunstyrelsen är att godkänna förslag till remissyttrande över Trafikverket och Länsstyrelsens förslag till planer för transportinfrastrukturen 2014-2025

Beslutsunderlag

Trafikverkets remissförslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2014-2025

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/Nationell-plan-for-transportsystemet-2014--2025/Forslag-till-Nationell-plan/>

Länsstyrelsens remissförslag till länsplan för transportinfrastruktur 2014-2025

<http://www.lansstyrelsen.se/STOCKHOLM/SV/SAMHALLSPLANERING-OCH-KULTURMILJO/INFRASTRUKTUR-OCH-IT/VAGAR-OCH-JARNVAGAR/INFRASTRPLAN/Pages/atgardsplanering-2014-2025.aspx>

Ärendet

På regeringens uppdrag har

- Trafikverket tagit fram ett remissförslag för investeringar i transportinfrastrukturen i perioden 2014-2025
- Länsstyrelsen i Stockholms län tagit fram ett remissförslag för regional transportinfrastruktur under perioden 2014-2025

Innan presentationen av remissförslagen har Länsstyrelsen och Trafikverket inhämtat synpunkter på dels ett inriktningsdokument hösten 2012 dels inhämtat underlag kring kommunens syn på brister och behov i januari 2013.

Södertälje kommun har valt att tidigare i processen dels svara gemensamt genom Södertörnssamarbetet dels yttra sig genom egna kommunala yttranden. Förslaget till remissvar är på ett likartat sätt även denna gång dvs dels ett gemensamt svar från

Södertörnskommunerna dels ett eget kommunalt yttrande. Även innehållsmässigt så överensstämmer det nu föreslagna yttrandena med tidigare lämnade svar, både från Södertörnssamarbetet likväl som det kommunala yttrandet.

Södertörnskommunernas förslag till gemensamt yttrande

Södertörnskommunerna har valt att kommentera remissförslagen utifrån tidigare identifierade och framförda behov.

Strukturerande kollektivtrafiksatsningar mellan de regionala stadskärnorna

- Spårväg syd för en spårutbyggnad mellan regionala stadskärnor
- Fullföljande av pendeltågets dubbelspår ända fram till den regionala stadskärnan Södertälje centrum inklusive stationsombyggnad
- Dubbelspår Tungelsta-Hemfosa-Nynäshamn

Här ligger förslagen i länsplanen i linje med Södertörnskommunernas viljeinriktning. Spårsatsningarna på Nynäsbanan omfattar dock bara etappen Tungelsta-Hemfosa, men vi noterar att planförslaget redovisar samma uppfattning som Södertörnskommunerna har - att det krävs dubbelspår på hela sträckan till Nynäshamn.

Förbättrad storregional tillgänglighet med kollektivtrafik

- Snabba och bekväma förbindelser till bl.a. Arlanda och Skavsta med införandet av en regionpendel
- Ökad kapacitet på Svealandsbanan
- Genomförande av Ostlänken

Här ligger också förslagen i nationella planen och i länsplanen i linje med Södertörnskommunernas viljeinriktning, även om Svealandsbanan enbart förstärks på delen Eskilstuna-Strängnäs.

Bättre möjligheter att arbets- och studiependla med cykel

- Utbyggnad av de regionala cykelstråken måste fullföljas, och inom och mellan närbelägna regionala stadskärnor ska det finnas möjlighet till arbets- och studiependling med cykel.

Länsplanen ger bra förutsättningar för cykelsatsningar på Södertörn. Vi förutsätter att den pågående processen kring finansieringsfrågorna för den regionala cykelplanens genomförande resulterar i en bra ram för samordning av de gemensamma insatser som staten och kommunerna behöver genomföra.

Förstärkt vägkapacitet

- Södertörnsleden och Masmolänken måste genomföras/påskyndas för effektivare regionala tvärförbindelser mellan och till stadskärnorna.
- Kompletterande åtgärder på E4/E20 vid trafikplats Hallunda samt genom Södertälje
- Väg 226 Vårsta-Tumba-Huddinge-Stockholm är för den västra delen av vår regiondel prioriterad vad gäller framkomlighet, trafiksäkerhet och för att eliminera nuvarande barriärer
- Förbättringar på riksväg 57 Gnesta-E4 och Förbifart Järna.

Södertörnsleden/Masmolänken Hur de olika länkarna i det planerade regionala trafiksystemet kommer till utförande – ordningsföljd och utformning - är avgörande för om målbilden i RUFSS 2010 kommer att uppnås.

Vi uppfattar att kompletterande åtgärder på E4/20 kommer att genomföras i Södertälje, medan det är svårare att uppfatta vad förslagen innebär vid trafikplats Hallunda. Här behövs en tydligare åtgärdsbeskrivning.

Den pågående projekteringen av åtgärder på väg 57 mellan Gnesta och E4 utgår ifrån att pendeltågstrafiken finns kvar, försämringar av pendeltågstrafiken innebär ökad biltrafik på väg 57 och behov av mer omfattande åtgärder.

I Södertörnskommunernas gemensamma svar finns även nya delar framtagna, texten nedan är ett viktigt exempel på en ny text som tagits fram:

Intresset av att bedriva järnvägstrafik, både persontransporter och godstransporter, ökar allt mer. Det är en glädjande utveckling. Men eftersom inte infrastrukturutvecklingen anpassats till denna ökande trafik uppstår kapacitetsproblem på de befintliga banorna.

Kapacitetsproblemen blir särskilt påtagliga i storstadsregioner där olika typer av järnvägstrafik har anspråk.

För tillfället innebär kapacitetsproblemen på Västra stambanan att Trafikverket valt att i Tågplan 2014 prioritera bort attraktiva lokala/regionala pendeltågstrafiken från Gnesta via Mölnbo, Järna, Södertälje och därefter vidare mot Stockholm. I år exemplifieras problemen med den kortsiktiga trafikplaneringen med Gnestatågen - nästa år kan det vara Arlandapendeln eller tågstopp i Flemingsberg eller Södertälje Syd. Det kan också vara Alingsåpendeln, Pågatågen till Malmö eller någon annan trafik. Samspelet mellan samhällsutveckling, långsiktiga infrastrukturinvesteringar och kortsiktig tågtrafikplanering måste finna mer robusta former och praxis. Familjer och företag har haft en stor tilltro till de regionala/lokala trafiksystemen när de valt att lokalisera sig allt längre ut i de växande storstadsregionerna.

Södertälje kommuns yttrande

Södertälje kommun vidhåller de prioriterade behov av åtgärder som framförts i den tidigare processen och kan med stor tillförsikt konstatera att de prioriterade insatser som vi velat se från Södertälje kommun också finns med och har hanterats i de bägge förslagen till planer för perioden 2014-2025.

Ett fullföljande av dubbelspåret ger bättre möjligheter att utveckla Södertälje stad

Länsplanen har med fullföljande av dubbelspår in till Södertälje C inkl ombyggnad av perronger år 2015-2017

Länsplanen har med uppförande av en ny stationsbyggnad vid Södertälje C år 2017-2018

Dessa bägge åtgärder innebär bättre möjligheter för att utveckla attraktiva nya bostäder, företagsplatser och handel samt inte minst en bättre service till de många kollektivtrafikresenärerna.

Bättre storregionala kommunikationer stärker Södertäljes dubbla regionala roller

Nationella planen har med byggandet av Ostlänken, en ny järnväg mellan Järna-Nyköping-Norrköping-Linköping, med byggstart år 2017.

Nationella planen har med att påbörja byggandet av ytterligare plattformsspår vid Flemingsberg station år 2014-2017 – möjliggör ökad kapacitet och robusthet i syfte att stärka den storregionala pendlingen till och från Stockholm kommer bli kapacitetshöjningar göras genom hastighetsåtgärder, justeringar av signalsystem bl a på Södra stambanan och Grödingebanan, Älvsjö-Järna.

Nationella planen har även med införandet av ERTMS år 2021, ett nytt internationellt trafiksignalsystem för järnvägen, på korridor B (Stockholm-Malmö)

Södertälje har dubbla regionala roller dels som en av Stockholmsregionens åtta utpekade regionala stadskärnor dels som en viktig nod mellan Stockholmsregionen och Mälardalsregionen. Utvecklingen av de förbättrade järnvägskorridorerna tillsammans med översynen av regionaltågstrafiken inför Citybanans öppnande år 2017 kommer ge Södertälje kommun en ännu mer stärkt roll och läge i Stockholm-Mälardalsregionen.

Bättre förutsättningar för gods och logistik i Södertälje

Nationella planen innehåller byggstart trafikplats Almnäs på E4/E20 i september 2013

Nationella planen innehåller även ombyggnad av järnvägsspåren till Södertälje hamn år 2017

Nationella planen föreslår även påbörjandet av att utreda en förbättrad farled från Södertälje-Nynäshamn år 2014. Södertälje kommun konstaterar att de tidiga utredningar som gjorts kring denna investering pekar på en mycket hög samhällsekonomisk nytta.

Alla dessa insatser kommer att ytterligare stärka Södertäljes läge i regionen som ett gods- och logistiknav och därmed kunna utveckla de intentioner som finns i RUFSS2010 om att skapa södra Stockholmsregionens logistiknav.

Kommentar kring övriga åtgärder som berör Södertälje i de bägge planförslagen

Södertälje är, och kommer alltid att vara, en kommun med mycket behov av infrastruktur. Det handlar om vårt läge som en port in i söderifrån till Stockholmsregionen från övriga Mälardalen och landet. Södertälje kommun har haft förståelse för planupprättarnas svårigheter att finansiera alla de behov som finns av förbättrad infrastruktur och valde därför att bistå med en egen prioritering av åtgärder. Det var en svår prioritering och många åtgärder behövde prioriteras bort. Det är därför glädjande att utöver de ovan prioriterade åtgärderna också konstatera att den nationella planen innehåller flera åtgärder som direkt berör Södertälje.

Trafikverket har år 2012 genomfört en invigning av E4/E20 3+3 körfält samt ny trafikinformationsteknik på sträckan Hallunda trafikplats-Moraberg trafikplats. Trafikverket har därefter sett behov av ytterligare insatser ser på E4/E20 genom Södertälje genom Södertälje. I den nationella planen föreslås att

- pågående ombyggnad år 2013/2014 mellan trafikplats Moraberg till trafikplats Saltskog till 3+3 körfältbyggstart (exkl ny bro)
- ombyggnad år 2014 av korsningar vid trafikplats Saltskog och trafikplats Syd för att undvika kösituationer på trafikplatsramper
- påbörja ombyggnad av motorvägsbron E4/E20 över Södertälje kanal i perioden 2022-2025 så att 3+3 körfält rymms.

I planförslaget föreslås även att genomförs bullerskyddsåtgärder på Västra stambanan mellan Järna – Katrineholm. Kommunen är mycket positiv till detta eftersom det har framförts önskemål om bullerskyddsåtgärder från järnvägsbuler på flera platser i kommunen. På den aktuella sträckan finns även genom Järna tätort bullerskyddsåtgärder som inte har avsett effekt som skulle behöva förstärkas.

Trafikverkets separata utredning om bla Ostlänkens utformning, standard och trafikering

Trafikverket har haft i uppdrag att särskilt studera frågorna om nya järnvägsbanors standard och utformning, vilket redovisas i en separat bilaga till de nu föreslagna planerna 2014-2025.

Enligt Trafikverket bör Ostlänken byggas med stora lutningar, även om det inte möjliggör för tunga och långa godståg att trafikera banan. Kostnadsökningen bedöms av Trafikverket bli för stora att bygga med låga lutningar. *Södertälje kommun delar detta ställningstagande men vill också påpeka behoven av att se över den befintliga banan standard som ska kunna hantera tunga och långa godståg.*

Trafikverket menar vidare att eftersom pendeltåg har täta uppehåll och inte samma krav på korta restider bör Ostlänken inte dimensioneras för pendeltågstrafik. Trafikverkets slutsats är därför att befintlig bana Järna–Nyköping–Norrköping bör behållas för att klara en ökad godstrafik och eventuellt annan persontrafik. *Södertälje kommun delar detta ställningstagande och vill särskilt påpeka att kommunen vill utveckla pendeltågstrafiken på den befintliga banan mot Hölö.*

När det gäller dimensionerande hastighet så bör Ostlänken enligt Trafikverket, baserat på deras samhällsekonomiska kalkyler, byggas för att klara upp till 320 km/h. På grund av högre kostnader bör dock första skedet utformas för 250 km/h med möjlighet att gå upp till 320 km/h där spårgeometrin tillåter. Trafikverkets slutsats innebär att Ostlänken kan utformas i enlighet med den fastställda järnvägsutredningen. *Södertälje kommun konstaterar att det är bra att det kommande spårområdet ryms inom den nu fastställda järnvägskorridoren men vill också framföra önskemålet om att så fort det är möjligt i det fortsatta projekteringsarbetet minska korridorens bredd.*

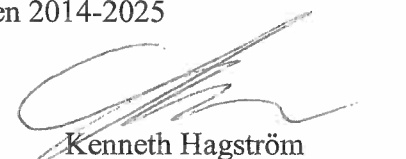
Kommunförvaltningens förslag till stadsbyggnadsnämnden, miljönämnden

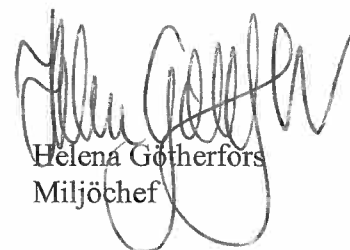
Kommunförvaltningens förslag till Stadsbyggnadsnämnden, Miljönämnden är att tillstyrka kommunförvaltningens förslag till remissyttrande över Trafikverket och Länsstyrelsens förslag till planer för transportinfrastrukturen 2014-2025

Kommunförvaltningens förslag till kommunstyrelsen:

Kommunförvaltningens förslag till Kommunstyrelsen är att godkänna förslag till remissyttrande över Trafikverket och Länsstyrelsens förslag till planer för transportinfrastrukturen 2014-2025


Martin Andrae
Stadsdirektör


Kenneth Hagström
Samhällsbyggnadsdirektör


Helena Götherfors
Miljöchef

Beslutet expedieras till: Akten, Bengt Andersson SBK, Anders Eriksson, MK

Datum
2013-08-13

Länsstyrelsen i Stockholms län
Box 22067, 10422 Stockholm

Dnr
2013-01051

Näringsdepartementet
N2013/2942/TE
10333 STOCKHOLM

Enhet
Samhällsbyggnadskontoret

Handläggare
Bengt Andersson

Yttrande över Trafikverket och Länsstyrelsens remissförslag "Nationell plan för transportinfrastruktur 2014-2025" och "Länsplan för regional transportinfrastrukturen 2014-2025"

På regeringens uppdrag har

- Trafikverket tagit fram ett remissförslag för investeringar i transportinfrastrukturen i perioden 2014-2025
- Länsstyrelsen i Stockholms län tagit fram ett remissförslag för regional transportinfrastruktur under perioden 2014-2025

Sista svarsdag är den 1/10 2013.

I syfte att underlätta beredningen har Södertälje kommun valt att avge ett gemensamt remissyttrande över bägge dessa remissförslag.

Södertälje ställer sig bakom Södertörnssamarbetets gemensamma yttrande

Södertörnskommunerna har tidigare i detta pågående arbete samarbetat och vårt nu lämnade remissyttrande är i linje med tidigare skriftliga yttranden och muntliga presentationer.

Södertälje vill särskilt poängtera en del av den gemensamma skrivning som Södertörnskommunerna kommit överens om:

Infrastrukturplaneringen och trafikplaneringen - mer robusta former och bättre samspel

Intresset av att bedriva järnvägstrafik, både persontransporter och godstransporter, ökar allt mer. Det är en glädjande utveckling. Men eftersom inte infrastrukturutvecklingen anpassats till denna ökande trafik uppstår kapacitetsproblem på de befintliga banorna.

Kapacitetsproblemen blir särskilt påtagliga i storstadsregioner där olika typer av järnvägstrafik har anspråk.

För tillfället innebär kapacitetsproblemen på Västra stambanan att Trafikverket valt att i Tågplan 2014 prioritera bort attraktiva lokala/regionala pendeltågstrafiken från Gnesta via Mölnbo, Järna, Södertälje och därefter vidare mot Stockholm. I år exemplifieras problemen

med den kortsiktiga trafikplaneringen med Gnestatågen - nästa år kan det vara Arlandapendeln eller tågstopp i Flemingsberg eller Södertälje Syd. Det kan också vara Alingsåspendeln, Pågatågen till Malmö eller någon annan trafik. Samspelet mellan samhällsutveckling, långsiktiga infrastrukturinvesteringar och kortsiktig tågtrafikplanering måste finna mer robusta former och praxis. Familjer och företag har haft en stor tilltro till de regionala/lokala trafiksystemen när de valt att lokalisera sig allt längre ut i de växande storstadsregionerna.

Södertälje kommuns kompletterande yttrande

Södertälje har i framtagandeprocessen av planerna 2014-2025 prioriterat tre viktiga åtgärder/objekt

Södertälje kommun vill utöver det gemensamma Södertörnsyttrandet också framföra att kommunen som en nod mellan Mälardalsregionen och Stockholmsregionen har stora behov av olika insatser inom transportsystemet. I syfte att tydliggöra våra önskemål har vi i den tidigare processen vid muntliga och skriftliga yttranden valt att prioritera följande tre prioriterade åtgärder/objekt:

- 1) att dubbelspåret till Södertälje C fullföljas ända in till stationen, och inte stannar 200 m ifrån. Hindrar ombyggnad av SL:s finansierade stationsområde samt hindrar förtätning av bostäder och verksamhet.
- 2) att inom Mälardalsrådets projekt "En bättre sits" utveckla den storregionala trafiken, kollektivtrafiktaxan, biljettsystem samt att utveckla den storregionala infrastrukturen i form av Ostlänken och spåråtgärder vid Flemingsbergs station
- 3) att infrastrukturinvesteringar som stöder RUF2010-beslutet med logistikcentrum Stockholm Syd/Södertälje hamn genomförs i form av bla trafikplats Almnäs samt förbättringar av

Södertäljes prioriterade insatser har hanterats väl i de bägge remissförslagen

Vi vidhåller den ovan angivna prioritering av åtgärder/objekt och kan med stor tillförsikt konstatera att de prioriterade insatser som vi velat se från Södertälje kommun finns med och har hanterats i de bägge förslagen till planer för perioden 2014-2025.

1) Ett fullföljande av dubbelspåret ger bättre möjligheter att utveckla Södertälje stad
Länsplanen har med fullföljande av dubbelspår in till Södertälje C inkl ombyggnad av perronger år 2015-2017
Länsplanen har med uppförande av en ny stationsbyggnad vid Södertälje C år 2017-2018

Dessa bägge åtgärder innebär bättre möjligheter för att utveckla attraktiva nya bostäder, företagsplatser och handel samt inte minst en bättre service till de många kollektivtrafikresenärerna.

2) *Bättre storregionala kommunikationer stärker Södertäljes dubbla regionala roller*

Nationella planen har med byggandet av Ostlänken, en ny järnväg mellan Järna-Nyköping-Norrköping-Linköping, med byggstart år 2017.

Nationella planen har med att påbörja byggandet av ytterligare plattformsspår vid Flemingsberg station år 2014-2017 – möjliggör ökad kapacitet och robusthet i syfte att stärka den storregionala pendlingen till och från Stockholm kommer bli kapacitetshöjningar göras genom hastighetsåtgärder, justeringar av signalsystem bl a på Södra stambanan och Grödingebanan, Älvsjö-Järna.

Nationella planen har även med införandet av ERTMS år 2021, ett nytt internationellt trafiksignalsystem för järnvägen, på korridor B (Stockholm-Malmö)

Södertälje har dubbla regionala roller dels som en av Stockholmsregionens åtta utpekade regionala stadskärnor dels som en viktig nod mellan Stockholmsregionen och Mälardalsregionen. Utvecklingen av de förbättrade järnvägskorridorerna tillsammans med översynen av regionalstågstrafiken inför Citybanans öppnande år 2017 kommer ge Södertälje kommun en ännu mer stärkt roll och läge i Stockholm-Mälardalsregionen.

3) *Bättre förutsättningar för gods och logistik i Södertälje*

Nationella planen innehåller byggstart trafikplats Almnäs på E4/E20 i september 2013

Nationella planen innehåller även ombyggnad av järnvägsspåren till Södertälje hamn år 2017

Nationella planen föreslår även påbörjandet av att utreda en förbättrad farled från Södertälje-Nynäshamn år 2014. Södertälje kommun konstaterar att de tidiga utredningar som gjorts kring denna investering pekar på en mycket hög samhällsekonomisk nytta.

Alla dessa insatser kommer att ytterligare stärka Södertäljes läge i regionen som ett gods- och logistiknav och därmed kunna utveckla de intentioner som finns i RUF2010 om att skapa södra Stockholmsregionens logistiknav.

Kommentar kring övriga åtgärder som berör Södertälje i de bägge planförslagen

Södertälje är, och kommer alltid att vara, en kommun med mycket behov av infrastruktur. Det handlar om vårt läge som en port in i söderifrån till Stockholmsregionen från övriga Mälardalen och landet. Södertälje kommun har haft förståelse för planupprättarnas svårigheter att finansiera alla de behov som finns av förbättrad infrastruktur och valde därför att bistå med en egen prioritering av åtgärder. Det var en svår prioritering och många åtgärder behövde prioriteras bort. Det är därför glädjande att utöver de ovan prioriterade åtgärderna också konstatera att den nationella planen innehåller flera åtgärder som direkt berör Södertälje.

Trafikverket har år 2012 genomfört en invigning av E4/E20 3+3 körfält samt ny trafikinformationsteknik på sträckan Hallunda trafikplats-Moraberg trafikplats. Trafikverket har därefter sett behov av ytterligare insatser ser på E4/E20 genom Södertälje genom Södertälje. I den nationella planen föreslås att

- pågående ombyggnad år 2013/2014 mellan trafikplats Moraberg till trafikplats Saltskog till 3+3 körfältbyggstart (exkl ny bro)
- ombyggnad år 2014 av korsningar vid trafikplats Saltskog och trafikplats Syd för att undvika kösituationer på trafikplatsramper
- påbörja ombyggnad av motorvägsbron E4/E20 över Södertälje kanal i perioden 2022-2025 så att 3+3 körfält ryms.

I planförslaget föreslås även att genomförs bullerskyddsåtgärder på Västra stambanan mellan Järna – Katrineholm. Kommunen är mycket positiv till detta eftersom det har framförts önskemål om bullerskyddsåtgärder från järnvägsbuler på flera platser i kommunen. På den aktuella sträckan finns även genom Järna tätort bullerskyddsåtgärder som inte har avsett effekt som skulle behöva förstärkas.

Trafikverkets separata utredning om bla Ostlänkens utformning, standard och trafikering

Trafikverket har haft i uppdrag att särskilt studera frågorna om nya järnvägsbanors standard och utformning, vilket redovisas i en separat bilaga till de nu föreslagna planerna 2014-2025.

Enligt Trafikverket bör Ostlänken byggas med stora lutningar, även om det inte möjliggör för tunga och långa godståg att trafikera banan. Kostnadsökningen bedöms av Trafikverket bli för stora att bygga med låga lutningar. *Södertälje kommun delar detta ställningstagande men vill också påpeka behoven av att se över den befintliga banans standard som ska kunna hantera tunga och långa godståg samt annan persontrafik.*

Trafikverket menar vidare att eftersom pendeltåg har täta uppehåll och inte samma krav på korta restider bör Ostlänken inte dimensioneras för pendeltågstrafik. Trafikverkets slutsats är därför att befintlig bana Järna– Nyköping–Norrköping bör behållas för att klara en ökad godstrafik och eventuellt annan persontrafik. *Södertälje kommun delar detta ställningstagande och vill särskilt påpeka att kommunen vill utveckla pendeltågstrafiken på den befintliga banan mot Hölö.*

När det gäller dimensionerande hastighet så bör Ostlänken enligt Trafikverket, baserat på deras samhällsekonomiska kalkyler, byggas för att klara upp till 320 km/h. På grund av högre kostnader bör dock första skedet utformas för 250 km/h med möjlighet att gå upp till 320 km/h där spårgeometrin tillåter. Trafikverkets slutsats innebär att Ostlänken kan

utformas i enlighet med den fastställda järnvägsutredningen. *Södertälje kommun konstaterar att det är bra att det kommande spårområdet ryms inom den nu fastställda järnvägskorridoren men vill också framföra önskemålet om att så fort det är möjligt i det fortsatta projekteringsarbetet minska korridorens bredd.*

Boel Godner
Kommunstyrelsens ordförande

Kopia till: Akten, Samhällsbyggnadskontoret, Miljökontoret

UTKAST 2013-07-02

Näringsdepartementet

Länsstyrelsen

Södertörnskommunernas synpunkter på transportsystemets utveckling 2014-2025

På regeringens uppdrag har Trafikverket tagit fram ett förslag till Nationell plan för trafiksystemet och Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram ett förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur. Båda förslagen gäller åren 2014-2025. Kommunerna har nu möjlighet att lämna sina synpunkter.

Södertörnskommunerna har samarbetat i föregående steg i planeringsprocessen och det här remissyttrandet ligger i linje med tidigare skriftliga yttranden och muntliga presentationer.

Södertörnskommunerna har höga ambitioner

Södertörn: en halv miljon människor och fyra regionala stadskärnor

Södertörnskommunerna med drygt 450 000 invånare är viktiga aktörer i förverkligandet av Stockholmsregionens utvecklingsplan, RUFS 2010. Södertörnskommunerna arbetar för att skapa nya, attraktiva stadsmiljöer där fyra regionala stadskärnor, Flemingsberg, Kungens kurva-Skärholmen, Haninge och Södertälje, bidrar till att stärka och utveckla södra Stockholmsregionen. Södertörns befolkningsutveckling är kraftig. De åtta kommunerna på Södertörn hade 2012 sammanlagt en högre befolkningstillväxt i absoluta tal än följande åtta län hade tillsammans: Västmanland, Örebro, Kronoberg, Jönköping, Västerbotten, Norrbotten, Värmland och Kalmar.

Södertörn satsar på ökad tillväxt

Vi har i enlighet med RUFS 2010 viktiga näringslivssatsningar framför oss och en stor del av kommande exploateringar kan ske genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen. Kommer prioriterade infrastruktursatsningar på plats ligger vårt åtagande fast att skapa förutsättningar för 65 000 bostäder och 110 000 arbetstillfällen under perioden fram till år 2030.

Vår vision, våra mål och våra strategier avspeglas i RUFSS 2010

Infrastruktur och trafik har inget egenvärde utan är medel för att uppnå övergripande visioner och mål för samhällets utveckling. Vår vision, våra mål och våra strategier för hur Stockholmsregionen inklusive Södertörn ska utvecklas avspeglas i RUFSS 2010. Södertörnskommunerna planerar i enlighet med RUFSS 2010 för en utbyggnad av de fyra regionala stadskärnorna med fler arbetsplatser, fler bostäder och förbättrade möjligheter till utbildning - vilket i sin tur möjliggör en avlastning av Stockholms innerstad. Nya målpunkter och tvärförbindelser skapar också ett robustare system som bättre tål störningar.

Södertörnskommunernas övergripande synpunkter

Genomför regionens överenskommelser

För att uppnå en hållbar och balanserad tillväxt i hela Stockholmsregionen behövs det strategiska infrastruktur- och trafiksatsningar, inte bara i områden där utveckling redan sker, utan framförallt i områden med uttalad potential, det vill säga i enlighet med RUFSS 2010. Inriktningen och prioriteringsordningen i redan beslutade RUFSS 2010, i Stockholmsöverenskommelsen och i Länsplanen 2010-2021 måste därför vara utgångspunkten för kommande investeringsplaner. Vi ser det som positivt att detta också uttrycks tydligt i både förslaget till Länsplan och i förslaget till Nationell plan.

Planförslaget innebär svårigheter att uppnå målbilden för RUFSS2010

Inom Stockholmsregionen pågår flera olika planeringsinsatser som bygger på RUFSS 2010:s vision, mål och strategier. Intensiva arbeten pågår för att till exempel planera för regionala stadskärnor, ofta i ett nära samarbete mellan kommuner med koppling till respektive stadskärna, men också i samarbete med byggföretag, Landstinget och andra regionala aktörer. Ändras inriktningen och prioriteringsordningen för infrastrukturens utveckling ändras också förutsättningarna för kommunernas utvecklingsplanering. Förändrade inriktningar i infrastrukturplaneringen innebär också nya marknadssignaler som direkt påverkar kommersiella aktörernas ageranden. Sammantaget påverkas därmed också förutsättningarna att nå målbilden i RUFSS.

Södertörnsledens försening påverkar regionens utveckling

För Södertörnskommunerna är förseningen av Södertörnsledens genomförande en förändring som får sådana konsekvenser – även om detta inte är en effekt av infrastrukturplaneringen utan ett resultat av andra tillkortakommanden.

De förändrade förutsättningarna för Södertörnsledens utbyggnad riskerar att påverka Södertörnskommunernas ambitioner om utveckling av de regionala stadskärnorna liksom våra mål för bostadsbyggande och plats för företagande och nya arbetsplatser. Förseningen kommer att medföra ytterligare ökad trängsel på vägnätet och sämre framkomlighet för kollektivtrafiken. Vi förutsätter att länsplaneförslaget innebär att det finns både ekonomiskt utrymme och vilja att med mindre åtgärder, så långt som möjligt, förbättra

tvärförbindelserna på Södertörn. Därmed kan Södertörnskommunerna bidra med utvecklingskraft under tiden fram till dess den större investering som föreslås i den nationella planen är på plats.

Södertörnskommunernas synpunkter på investeringsobjekten i planförslagen

Vi har i tidigare yttranden redovisat behov och brister i transportinfrastrukturen på Södertörn och pekat ut nödvändiga utvecklingsinsatser. Vi bedömer att förslagen i planerna ligger i linje med Södertörnskommunernas gemensamma viljeinriktning, men konstaterar också att insatserna inte heller under den här planeringsperioden är tillräckliga för att klara de behov vi ser för att nå målbilden RUF2010 och klara våra egna åtaganden om 65000 nya bostäder och 110000 nya arbetstillfällen.

Investeringsramarna till Stockholmsregionen är begränsade. Vi är nu inställda på att inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling diskutera trängselskattens utformning och omfattning, - både huvudfunktion som styrmedel och i sin bieffekt som finansieringskälla för infrastrukturutveckling.

Vi kommenterar i det följande planförslagen på motsvarande sätt som vi tidigare redovisat behov och brister.

Strukturerande kollektivtrafiksatsningar mellan de regionala stadskärnorna

- Spårväg syd för en spårutbyggnad mellan regionala stadskärnor
- Fullföljande av pendeltågets dubbelspår ända fram till den regionala stadskärnan Södertälje centrum inklusive stationsombyggnad
- Dubbelspår Tungelsta-Hemfosa-Nynäshamn

Här ligger förslagen i länsplanen i linje med Södertörnskommunernas viljeinriktning. Spårsatsningarna på Nynäsbanan omfattar dock bara etappen Tungelsta-Hemfosa, men vi noterar att planförslaget redovisar samma uppfattning som Södertörnskommunerna har - att det krävs dubbelspår på hela sträckan till Nynäshamn.

Förbättrad storregional tillgänglighet med kollektivtrafik

- Snabba och bekväma förbindelser till bl.a. Arlanda och Skavsta med införandet av en regionpendel
- Ökad kapacitet på Svealandsbanan
- Genomförande av Ostlänken

Här ligger också förslagen i nationella planen och i länsplanen i linje med Södertörnskommunernas viljeinriktning, även om Svealandsbanan enbart förstärks på delen Eskilstuna-Strängnäs.

Bättre möjligheter att arbets- och studiependla med cykel

- Utbyggnad av de regionala cykelstråken måste fullföljas, och inom och mellan närbelägna regionala stadskärnor ska det finnas möjlighet till arbets- och studiependling med cykel.

Länsplanen ger bra förutsättningar för cykelsatsningar på Södertörn. Vi förutsätter att den pågående processen kring finansieringsfrågorna för den regionala cykelplanens genomförande resulterar i en bra ram för samordning av de gemensamma insatser som staten och kommunerna behöver genomföra.

Förstärkt vägkapacitet

- Södertörnsleden och Masmolänken måste genomföras/påskyndas för effektivare regionala tvärförbindelser mellan och till stadskärnorna.
- Kompletterande åtgärder på E4/E20 vid trafikplats Hallunda samt genom Södertälje
- Väg 226 Vårsta-Tumba-Huddinge-Stockholm är för den västra delen av vår regiondel prioriterad vad gäller framkomlighet, trafiksäkerhet och för att eliminera nuvarande barriärer
- Förbättringar på riksväg 57 Gnesta-E4 och Förbifart Järna.

Södertörnsleden/Masmolänken har kommenterats i inledningen. Det är värt att upprepa Södertörnskommunernas uppfattning. Hur de olika länkarna i det planerade regionala trafiksystemet kommer till utförande – ordningsföljd och utformning - är avgörande för om målbilden i RUFSS 2010 kommer att uppnås.

Vi uppfattar att kompletterande åtgärder på E4/20 kommer att genomföras i Södertälje, medan det är svårare att uppfatta vad förslagen innebär vid trafikplats Hallunda. Här behövs en tydligare åtgärdsbeskrivning.

Den pågående projekteringen av åtgärder på väg 57 mellan Gnesta och E4 utgår ifrån att pendeltågstrafiken finns kvar, försämringar av pendeltågstrafiken innebär ökad biltrafik på väg 57 och behov av mer omfattande åtgärder.

Södertörnskommunernas uppfattning om statsbidragsberättigade åtgärder

Konkurrenskraftigare kollektivtrafik

Det finns ett stort och uppdämt behov av att genomföra åtgärder som är statsbidragsberättigade på Södertörn. Södertörnskommunerna har särskilt poängterat behov av statligt bidrag till

- regionala kollektivtrafikanläggningar till, mellan och inom de regionala stadskärnor som utpekats i RUFSS 2010

- regionala kollektivtrafikåtgärder som stödjer introducerandet av ett nytt regionalt stornät för kollektivtrafiken, som är under utarbetande hos den regionala trafikmyndigheten.

Vi konstaterar med tillfredsställelse att förslaget till Länsplan ger en tydlig inriktning på att utveckla bytespunkterna i Haninge och Södertälje. Samtidigt finns motsvarande, starka behov både i Flemingsberg och i Skärholmen/Kungens Kurva.

Södertörnskommunernas syn på samplanering

Flemingsbergs station – fler spår

Förslaget till Nationell plan redovisar en utbyggnad av Flemingsbergs station i närtid. Södertörnskommunerna ser positivt på utgångspunkterna att stationen får en viktigare funktion, inte minst kopplat till renoveringsåtgärderna på spåren centralt i Stockholm. För att stationen ska kunna fylla en viktigare funktion är det viktigt att samplanera åtgärder för att Flemingsberg sammantaget blir både en bättre bytespunkt och tillgängligare för buss och cykel.

Utredningar leder till finansierade investeringar – och tvärtom

Planeringssystemet för transportinfrastrukturen är komplicerat. För att en åtgärd ska finansieras krävs att den är väl utredd. Och för att kunna utreda krävs en finansiering. Förutsättningarna att finansiera tidiga studier skiljer sig åt mellan olika regiondelar och det tycks avspeglats i infrastrukturplaneringen. De redovisningar som finns i länsplanen och nationella planen över åtgärdsvalsstudier pekar på en obalans i Stockholmsregionen. Det är inte möjligt att bortse från risken på längre sikt att åtgärder som kan samla finansiering för åtgärdsvalsstudier också blir de som prioriteras för genomförande. Därmed minskar också sannolikheten att uppnå målbilden i RUF2010.

Infrastrukturplaneringen och trafikplaneringen - mer robusta former och bättre samspel

Intresset av att bedriva järnvägstrafik, både persontransporter och godstransporter, ökar allt mer. Det är en glädjande utveckling. Men eftersom inte infrastrukturutvecklingen anpassats till denna ökande trafik uppstår kapacitetsproblem på de befintliga banorna. Kapacitetsproblemen blir särskilt påtagliga i storstadsregioner där olika typer av järnvägstrafik har anspråk.

För tillfället innebär kapacitetsproblemen på Västra stambanan att Trafikverket valt att i Tågplan 2014 prioritera bort attraktiva lokala/regionala pendeltågstrafiken från Gnesta via Mölnbo, Järna, Södertälje och därefter vidare mot Stockholm. I år exemplifieras problemen med den kortsiktiga trafikplaneringen med Gnestatågen - nästa år kan det vara Arlandapendeln eller tågstopp i Flemingsberg eller Södertälje Syd. Det kan också vara Alingsåpendeln, Pågatågen till Malmö eller någon annan trafik. Samspelet mellan samhällsutveckling, långsiktiga infrastrukturinvesteringar och kortsiktig tågtrafikplanering måste finna mer robusta former och praxis. Familjer och företag har haft en stor tilltro till de regionala/lokala trafiksystemen när de valt att lokalisera sig allt längre ut i de växande storstadsregionerna.

Södertörnskommunerna vill se en hållbarhetsbedömd planering

Både den nationella planen och länsplanen åtföljs av en miljökonsekvensbeskrivning, så som lagstiftningen kräver.

Södertörnskommunerna menar att *hållbar utveckling* innehåller fler dimensioner än enbart de miljömässiga aspekterna, och önskar därför att särskilt den slutliga länsplanen 2014-2025 innehåller en bred konsekvensbeskrivning som utöver de miljömässiga aspekterna även inkluderar planens sociala och ekonomiska aspekter. Naturligtvis bör det även finnas en konsekvensbedömning av hur väl länsplanen uppfyller RUFS 2010, som tillika är länsstyrelsens utvecklingsprogram.

För Södertörnskommunerna

Katarina Berggren
Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka

Daniel Dronjak Nordqvist
Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

Boel Godner
Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

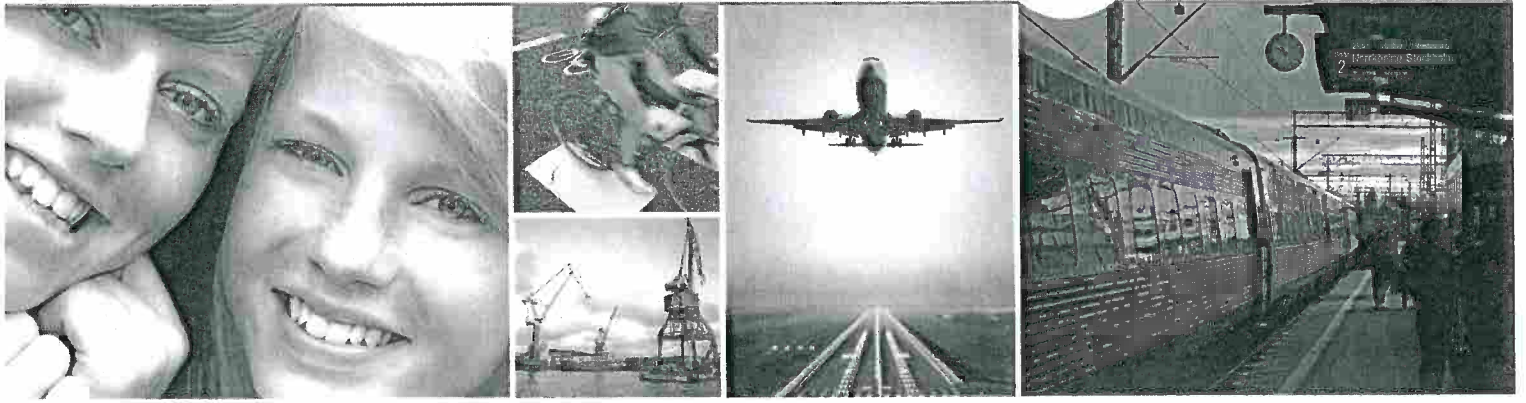
Lennart Kalderén
Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

Anna Ljungdell
Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

Martina Mossberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

Fredrik Saweståhl
Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö

Bob Wällberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn



Utdrag ur

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Remissversion 2013-06-14

Remissen finns på
Trafikverkets hemsida . Adressen finns på
kallelsen.

Förord

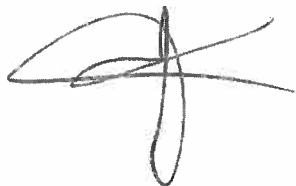
Förslaget till nationell plan för transportsystemet har arbetats fram med utgångspunkten att öka uppfyllelsen av de transportspolitiska målen. Förslaget har tagits fram i samverkan med Sjöfartsverket för att säkerställa ett så bra trafikslagsövergripande arbetssätt som möjligt. Dialog har också förts med andra berörda aktörer.

I Trafikverkets uppdrag ingår att ta fram ett förslag till långsiktig nationell plan för utvecklingen av transportsystemet. Förslaget omfattar åren 2014–2025 och är gemensamt för alla trafikslag, vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart.

Trafiken och därmed kapacitetsutnyttjandet i transportsystemet har ökat under lång tid. Det har medfört trängsel och ökade störningar i vissa delar av systemet, inte minst i storstadsregionerna. Mot denna bakgrund gav regeringen Trafikverket i uppdrag att med utgångspunkt i gällande plan utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska transportsystemet. Trafikverket slutredovisade Kapacitetsutredningen i april 2012. Arbetet med planförslaget 2014-2025 har gjorts med utgångspunkt i såväl Kapacitetsutredningen som den nuvarande nationell plan för transportsystemet 2010-2021 samt direktiven för planförslaget.

Planen beslutas av regeringen under våren 2014 och därefter är det Trafikverkets uppgift att se till att den blir verklighet. Från och med den 14 juni till och med den 1 oktober 2013 är det möjligt att lämna remissynpunkter på förslaget. Remissyttranden ska lämnas till Regeringskansliet, Näringsdepartementet, senast den 1 oktober 2013. Trafikverkets styrelse har behandlat och godkänt förslaget den 10 juni 2013.

Borlänge den 14 juni 2013



Gunnar Malm
Generaldirektör

INNEHÅLL

FÖRORD.....	3
INNEHÅLL.....	4
SAMMANFATTNING.....	5
1 INLEDNING.....	10
2 MÅLEN FÖR TRANSPORTPOLITIKEN.....	15
3 FORSKNING OCH INNOVATION FÖR FÖRNYELSE AV TRANSPORTSYSTEMET.....	17
4 SÅ FÖRDELAS MEDEL FÖR ATT VÅRDA OCH UTVECKLA TRANSPORTSYSTEMET UNDER ÅREN 2014 TILL 2025.....	23
5 ATT SKAPA RESURSER GENOM ÖKAD PRODUKTIVITET OCH EFFEKTIVITET.....	29
6 ETT STARKT OCH HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM – VAR STÅR VI ÅR 2025?.....	32
7 ÖKAD KUNSKAP OM BRISTER OCH BEHOV GER BÄTTRE UNDERLAG I PLANERINGEN.....	40
HELHETSSYN OCH SAMVERKAN FÖRNYAR SAMHÄLLS-PANERINGEN – INTRODUKTION TILL KAPITEL 8–10.....	48
8 VÅRDA DET VI HAR – DRIFT, UNDERHÅLL OCH REINVESTERINGAR.....	49
9 FÖRBÄTTRA DET VI HAR – ÅTGÄRDSOMRÅDEN.....	61
10 VIDAREUTVECKLA ETT HÅLLBART OCH EFFEKTIVT TRANSPORTSYSTEM – STÖRRE INVESTERINGAR.....	73
11 SAMBAND MELLAN INTERNATIONELL UTVECKLING OCH LÅNGSIKTIG NATIONELL PLANERING.....	77
RESOR, TRANSPORTER OCH TILLGÄNGLIGHET I HELA LANDET - INTRODUKTION TILL KAPITEL 12 – 17.....	85
12 ÅTGÄRDER SOM FÖRBÄTTRAR RESOR, TRANSPORTER OCH TILLGÄNGLIGHET – NORRA SVERIGE.....	86
13 ÅTGÄRDER SOM FÖRBÄTTRAR RESOR, TRANSPORTER OCH TILLGÄNGLIGHET – MELLERSTA SVERIGE.....	93
14 ÅTGÄRDER SOM FÖRBÄTTRAR RESOR, TRANSPORTER OCH TILLGÄNGLIGHET – ÖSTRA MELLANSVERIGE.....	100
15 ÅTGÄRDER SOM FÖRBÄTTRAR RESOR, TRANSPORTER OCH TILLGÄNGLIGHET – STOCKHOLM.....	109
16 ÅTGÄRDER SOM FÖRBÄTTRAR RESOR, TRANSPORTER OCH TILLGÄNGLIGHET – VÄSTRA SVERIGE.....	122
17 ÅTGÄRDER SOM FÖRBÄTTRAR RESOR, TRANSPORTER OCH TILLGÄNGLIGHET – SÖDRA SVERIGE.....	136
FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR, UNDERLAGSRAPPORTER OCH REDOVISADE REGERINGSUPPDRAG.....	146

Sammanfattning

Trafikverket redovisar förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025. I förslaget betonas vikten av att under kommande 12-årsperiod vårda den infrastruktur vi har. Särskilt med tanke på att morgondagens infrastruktur är den vi har i dag och att det är en begränsad mängd av ny infrastruktur som kommer att tas i bruk innan 2030. Planen bygger på regeringens infrastrukturproposition och direktiv och Trafikverkets kapacitetsutredning. Den har tagits fram i samverkan med andra myndigheter, kommuner, näringsliv och regionala företrädare.

Nya krav ställs när samhällen och människors behov av resor och transporter förändras. Trafikverket är en part i det arbetet, och arbetar nära näringsliv, kommuner, regioner och andra myndigheter för gemensamma lösningar på dagens och framtidens transportutmaningar. Trafikverket vill därför prioritera väg- och järnvägsstråk för godstransporter, möjligheterna till arbetspendling, kollektivtrafik, gång och cykel samt ökade möjligheter till trafikslagsövergripande användning av transportsystemet. Internationella stråk ingår i förslaget. En grundläggande tillgänglighet i hela landet har eftersträvat.

Planen ska bidra till ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem, samt verka för att de transportpolitiska målen nås.

Resor och transporter ökar i framtidens transportsystem

Om transporterna ska fortsätta att fungera även i framtiden måste dagens infrastruktur fortsätta att leverera nytta. På samma sätt som det åldrande bostadsbeståndet behöver ett ROT-program, behöver den åldrande infrastrukturen renovering och reinvestering, anpassning, trimning och ombyggnad.

Enligt Trafikverkets prognoser kommer efterfrågan på person- och godstransporter att fortsätta att öka. Prognoserna ska ses som en indikation på vilken utveckling som kan förväntas utifrån de förutsättningar som gäller idag. Förutsättningarna här har delvis förändrats i förhållande till de prognoser som togs fram i samband med Kapacitetsutredningen. Personprognosen visar att det sammanlagda transportarbetet för bil, buss, tåg och flyg i personkilometer beräknas öka med 29 procent till 2030. Det sammanlagda transportarbetet för inrikes godstransporter beräknas öka med 52 procent.

Medel för att vårda och utveckla transportsystemet

För åren 2014–2025 har Riksdagen beslutat om 522 miljarder kronor för åtgärder i transportsystemet. I beslutet ingår följande fördelning:

- 281 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet
- 86 miljarder till drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar
- 155 miljarder kronor till för drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar

Sammantaget överskrider önskemålen, kraven och behoven de 522 miljarder som ges i anslag. Det betyder att prioriteringar och effektiviseringar hela tiden behöver göras. Ett sätt att hushålla med resurserna är att tillämpa fyrstegsprincipen, vilket har skett i arbetet med planen. Trafikverket föreslår åtgärder för de 522 miljarder som Riksdagen beslutat och för de tillkommande medel som finns i form av trängselskatter, banavgifter och olika former av medfinansiering.

Vi vårdar den infrastruktur som vi har

Många av de äldre anläggningarna lever inte upp till dagens kvalitetskrav. Många anläggningar är gamla och uttjänta men det kan också vara andra krav som har utvecklats under de senaste årtiondena; funktionella, säkerhetsmässiga eller miljömässiga. För att de äldre anläggningarna ska kunna ha en fullgod roll i dagens och morgondagens transportsystem behöver förebyggande underhåll och reinvesteringar genomföras i ökad utsträckning. Ofta kan dessa relativt små insatser leda till stora förbättringar. Stora satsningar görs i planen för att behålla den standard som dagens väg- och järnvägsnät har.

Fokus på förebyggande drift och underhåll av järnvägen

Situationen på järnvägsnätet är ansträngd beroende på ökande trafikmängder och ökande behov av transporter med tyngre, bredare, högre och längre tåg. I planförslaget presenteras en strategi för reinvestering och förebyggande underhåll så att järnvägsnätets robusthet och tillförlitlighet ökar. Trafik-

verket föreslår en snabbare upprustningstakt där problemen är som störst i de mest högtrafikerade delarna av järnvägssystemet. Det som görs i dag och inom de närmaste tre åren har stor betydelse för möjligheterna att använda och utveckla järnvägen.

Vi bygger om och bygger nytt för att utveckla samhället

Men dagens infrastruktur kommer inte ensam att klara morgondagens behov. Samhället utvecklas och nya bebyggelse- och transportmönster uppstår. Det innebär att ibland behöver ny infrastruktur byggas, eller att dagens byggs om, för att tillgodose förändrade behov av resor och transporter.

Trafikverkets medverkar i samhällsplaneringen för att integrera planering av transportsystemet och lokaliseringar av bebyggelse, verksamheter och service. Det arbetet är en förutsättning för långsiktigt hållbar tillgänglighet i attraktiva tätorter och regioner. De betydande investeringar som görs i större städer får nytta i ett stort omland. Det gäller till exempel Citybanan i Stockholm som ger positiva effekter såväl för Ostkustbanan i Uppland som på Mälärbanan i Västmanland.

Samverkan med andra aktörer i tidiga skeden ger möjlighet till långsiktigt effektiv resursanvändning; från samhällsplaneringens strategiska inriktning i till exempel regionala utvecklingsplaner och regionala kollektivtrafikförsörjningsprogram, till kommunala översiktsplaner och trafikstrategier. I åtgärdsvalsstudier utvecklas och analyseras en effektiv mix av åtgärder enligt fyrstegsprincipen, som underlag för Trafikverkets och andra aktörers fortsatta åtgärder.

Åtgärdsområden för effektivitet, säkerhet och miljö

Det handlar om åtgärder med bred och god måluppfyllelse som konkretiserar fyrstegsprincipen genom att åstadkomma förbättringar i befintligt transportsystem utan kostnadsintensiva investeringar i ny infrastruktur. Inom åtgärdsområdena finns åtgärder som bidrar till att användningen av befintligt transportsystem kan bli mer effektiv, säker och hållbar. Många åtgärder ger dessutom ett viktigt bidrag till flera mål samtidigt. Genom att åtgärda brister i befintlig infrastruktur kan transportsystemets negativa påverkan på miljö och hälsa motverkas. En ökning av riktade åtgärder görs för att transportsystemet ska bidra till de nationella miljömålen. Åtgärdena som föreslås är inom buller, förorenade områden samt vatten och landskap. Även andra satsningar som görs i form av anpassning av hastigheter på vägarna till vägarnas säkerhetsstandard och fler trafiksäkerhetskameror gynnar miljö samtidigt som det ger stora effekter för säkerhet. Äldre vägar kan kompletteras med mitträcken vilket leder till att vägen klarar dagens trafiksäkerhetskrav utan att hastigheten behöver sänkas.

En rad mindre trimningsåtgärder föreslås också för förbättrad kapacitet för gods- och persontrafik, genom:

- nya trafikplatser, stigningsfält och kollektivtrafikkörfält, samt variabla skyltar och hastighetsgränser
- mindre justeringar och optimeringar av befintligt spår- och signalsystem, trimmade mötesstationer, utökat antal uppställningsspår med värmeposter och förlängda sido- och uppställningsspår för järnvägstrafiken
- separering av järnvägstrafik och utjämning av hastigheter och enkelriktning av banor

Större investeringsåtgärder

Regeringen har pekat ut ett antal investeringsåtgärder som ska genomföras under åren 2014–2025 och Trafikverket presenterar utredningar av till exempel ny järnväg mellan Järna och Linköping, Ostlänken, och ny järnvägsförbindelse Kaunisvaara–Svappavaara.

Andra större åtgärder som planeras under kommande 12-årsperiod är:

- satsningar på malmtransporter i Bergslagen och i norra Sverige, till exempel Malmbanan
- Gävle hamn föreslås få bättre järnvägsanslutningar vilket utvecklar möjligheterna att transportera gods med sjöfart
- i södra Sverige byggs den trånga delen mellan Ljungby och Toftanäs bort, södra E4 får fyra filer och järnvägssträckan Malmö–Lund får fyra spår fram till Högevallsbadet i södra Lund

Vi utvecklar nya lösningar tillsammans med andra

Det sker kraftiga förbättringar av olika komponenter i transportsystemet, vilket har bidragit till effektivare, säkrare och mera miljöanpassade transportlösningar. Men utvecklingen närmar sig nu en ny fas där olika teknikkomponenter kommer att börja interagera och kommunicera med varandra. Att utveckla infrastrukturen framöver innebär en samverkan om fordonsutveckling, utvecklingen av informationssystem och framväxten av nya transportlösningar och transportmönster.

Trafikverket ska i samarbete med andra myndigheter, företag, kommuner, landsting och organisationer ta fram kunskap om effektiva styrmedel som främjar en utveckling för energieffektiva, rena, tysta och trafiksäkra fordon. Exempel på detta är koldioxidbaserade förmånsvärden, fordonsskatter, lagkrav på alkoholås, installation av energimätare på tåg och debitering på faktiskt använd energi.

Arbetsätten kan variera beroende på vilka utmaningar som ska lösas och vilka aktörer som är berörda. Nya lösningar kräver forskning och utveckling i olika omfattning. Planen innehåller förslag på inriktning av forsknings- och innovationsinsatser som för första gången fångar in behoven från alla trafikslag.

Andra exempel på satsningar i planen

Lättare att cykla, gå och resa med kollektivtrafik

Gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras bland annat genom åtgärder enligt steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen. Det är åtgärder som måste genomföras i samverkan mellan involverade parter. Det kan handla om:

- bättre utformning av anläggningar och tjänster inom kollektivtrafiken, samordning av biljett- och betalsystem samt ökad och säker cykel- och gångtrafik
- att främja resfria möten, var bytespunkter lokaliseras och hur de utformas och med vilken servicenivå
- information inför och under resan, användbarhet för barn, äldre och funktionshindrade, samt resors kvalitet som turtäthet, restid, komfort, trygghet, säkerhet och tillgänglighet

Funktionella och attraktiva stationsmiljöer

Trafikverket ansvarar för plattformar och i flesta fall för plattformsförbindelser. Det finns behov av investeringar och uppgraderingar som leder till betydligt förbättrade stationsmiljöer. Ett samlat genomförande av investeringar och åtgärder samt möjligheten till utökad förvaltning och underhåll, ger en utveckling av stationerna till kvalitativa, tilltalande och moderna miljöer för alla resenärer. Stationerna har i dagsläget även behov av uppdatering och komplettering av ny trafikinformationsutrustning.

Anpassning av hastighetsgränser

Trafikverket fortsätter med den systematiska anpassningen av hastighetsgränserna till vägarnas standard. Anpassningen sker kontinuerligt under kommande 12-årsperiod och med en ambition att minimera de negativa effekterna i områden med långa transportavstånd. Den effekt inriktningen förväntas ge är att antalet omkomna per år minskar med 11 personer och att koldioxidutsläppen minskar med 30 000 ton per år.

Fler trafiksäkerhetskameror

Satsningen på fler trafiksäkerhetskameror omfattar 600 mil väg med hastighetsgränserna 70, 80 och 90 kilometer per timme samt cirka 100 korsningar. Den innebär att antalet omkomna per år beräknas minska med 11 personer samt att koldioxidutsläppen beräknas minska med 50 000 ton per år.

Stängsling och kameraövervakning gör järnvägen säkrare

Sedan ungefär tio år tillbaka har antalet dödade i järnvägstransportsystemet varit cirka 90 personer per år. En betydande andel av dödsfallen är självmord. Genom att använda en kombination av stängsel och kameror som detekterar rörelser i spåret kan olyckor och självmord förebyggas av Trafikverket.

Samverkande informationssystem för effektivare transporter

Med samverkande informationssystem för transporter, eller kooperativa system, menas hur fordon samverkar och kommunicerar mellan varandra och med infrastrukturen. Utvecklingen går snabbt och åtgärder för att anpassa transportsystemet till de nya förutsättningarna är prioriterat. Det handlar om nödvändiga justeringar av den fysiska infrastrukturen samt om åtgärder för sänkta kostnader för insamling av data och information.

En modern trafikledning

En ny nationell trafikledning ska införas vilket ger möjligheter att öka kapaciteten på anläggningen genom effektivare styrning och övervakning utan att bygga ny anläggning. Det blir möjligt att arbeta med trafikledning på samma sätt över hela landet och med förbättrat beslutsstöd för den operativa personalen. Det ger ökad kapacitet och punktlighet, och en ökad robusthet vid driftstörningar. Förbättrad informationshantering och mer precisa trafikprognoser ger underlag för bättre trafikinformation, vilket underlättar för både resenärer och tågoperatörer när störningar uppstår.

Införande av ERTMS i Sverige

Internationella rutten ingår i förslaget, till exempel genom införandet av ERTMS, en modernisering av befintligt signalsystem för järnvägen. På sikt underlättar det transporter genom Europa. För Sveriges del innebär det att den svenska delen av Korridor B, Stockholm–Neapel utrustas med ERTMS senast år 2020.

Innovation genom demonstrationsanläggningar

Nya lösningar kräver inte bara forsknings- och utvecklingsinsatser utan innovationer i en bredare mening. Ett led i detta är att planförslaget inrymmer satsningar på demonstration inom några områden, till exempel av elektrifierade vägar där lastbilar kan drivas elektriskt. Denna typ av innovationer innebär tydliga krav på samverkan mellan infrastruktur-, fordons- och transportutvecklingen där Trafikverket blir en aktör i ett större sammanhang. Det gäller också utvecklingen av terminaler och omlastningspunkter eller när nya kollektivtrafiklösningar tas fram, till exempel Bus Rapid Transit (BRT). Det är viktigt att innovationen är behovsdriven så att de nya lösningarna underlättar för resenärer och godstransportköpare.

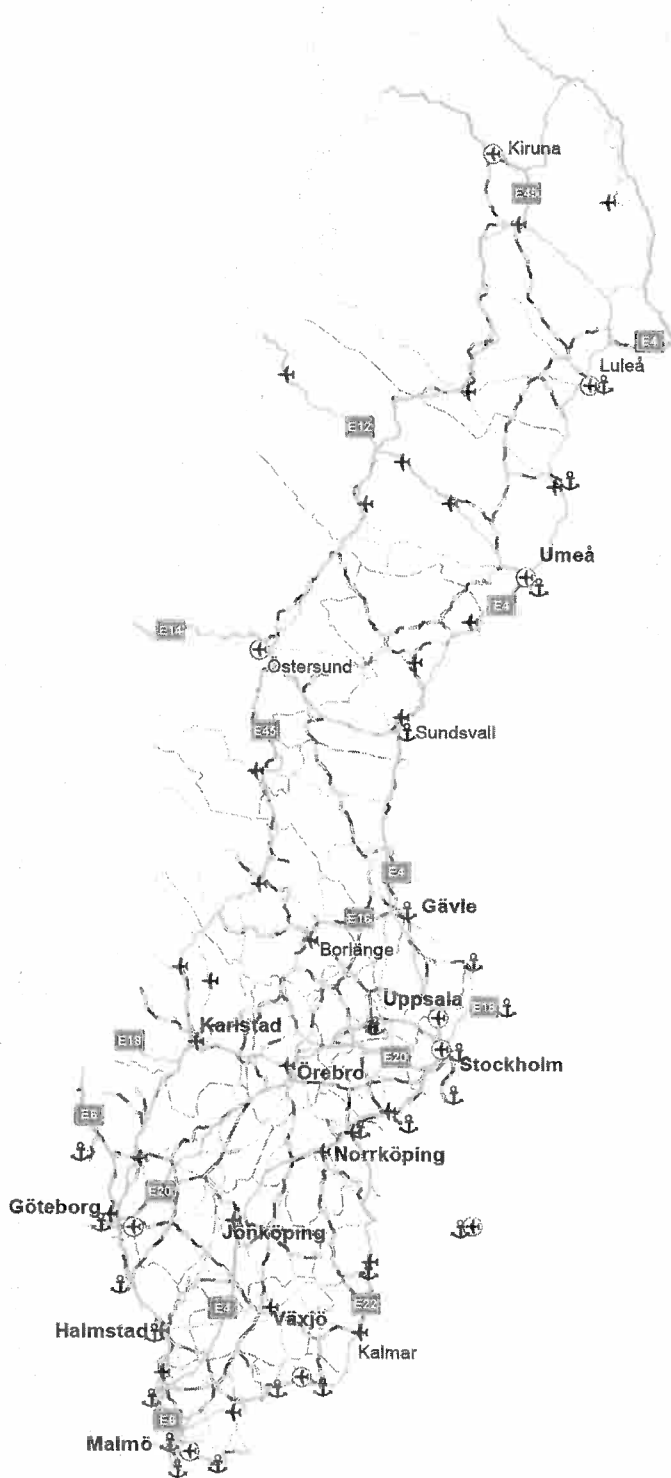
Effekter av planförslaget

Tillståndet för dagens vägar, järnvägar och farleder kommer att förbättras under planperioden vilket är en förutsättning för att resor och transporter ska kunna genomföras smidigt, grönt och tryggt. Infrastrukturen kommer att bli mer robust och ha en ökad förmåga att tåla störningar. Förslaget till plan förväntas bidra till det övergripande transportpolitiska målet genom att tillgängligheten förbättras.

Planförslaget stödjer också tillväxt genom åtgärder som bidrar till att öka tillgängligheten inom och mellan regioner, vilket leder till bättre fungerande och större arbetsmarknadsområden. Förbättringar för godstrafiken bedöms leda till ökad effektivitet och minskade kostnader, vilket är till nytta för näringslivet.

Förslaget till plan bedöms öka trafiksäkerheten. Det ingår också omfattande åtgärder för att minska bullerstörningar och åtgärder som bidrar till minskade koldioxidutsläpp. Samtidigt ingår åtgärder som ökar trafiken vilket får motsatt effekt. Planförslaget innebär både positiva och negativa effekter för omgivande landskap, natur- och kulturmiljön. Luftkvaliteten förbättras lokalt och åtgärder som främjar ökad gång- och cykeltrafik har positiva hälsoeffekter.

Fakta om den statliga infrastrukturen



Trafikverket förvaltar den statliga delen av det allmänna vägnätet, Europa-, riks-, och länsvägar. I vägnätet ingår även broar, tunnlar och färjeleder. Trafikverket administrerar den statliga medfinansieringen av enskilda vägar.

Trafikverket förvaltar en stor del av järnvägsnätet. De flesta banorna är trafikerade och elektrifierade. I förvaltningen ingår till exempel tunnlar, broar, kraftförsörjningsnät och fiberoptiknät.

Sjöfartsverket förvaltar cirka 300 allmänna farleder av totalt cirka 700 farleder. Längs kusten finns ungefär 50 allmänna hamnar av olika storlek samt ett antal privatägda industrihamnar.

Trafikverket pekar i Kapacitetsutredningen ut drygt 20 hamnar med central betydelse för transporter av gods.

Det statliga bolaget Swedavia driver de tio flygplatser som ingår i det statliga basutbudet samt Sundsvall-Härnösand flygplats. Övriga flygplatser är icke-statliga. Det finns cirka 40 flygplatser i Sverige där det bedrivs reguljär luftfart. Trafikverket administrerar den statliga medfinansieringen till icke statliga flygplatser med statligt upphandlad flygtrafik.

Trafikverket administrerar också ett beredskapsanslag till de tio flygplatser som ingår i det nationella beredskapsnätet för samhällsviktiga insatser.

Utdrag ur

REMISS

Remissen finns på
Länstyrelsens hemsida.
Adressen finns på
kallelsen.



Rapport 2013:xx



Länsstyrelsen
Stockholm

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014–2025

Rapport 2013:xx



Länsstyrelsen
Stockholm

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014–2025

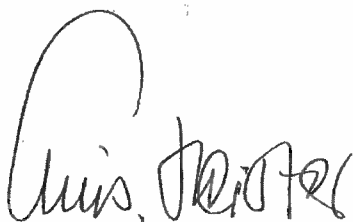
Förord

På sex år har Stockholms läns befolkning vuxit med 200 000 invånare. En tredjedel av Sveriges ekonomiska tillväxt skapas i regionen och nästan en fjärdedel av landets totala arbetsmarknad finns här. När det gäller att attrahera företag, forskning och kompetens konkurrerar Stockholm med andra regioner i Europa, Nordamerika och Asien.

Näringslivets utveckling är helt beroende av tillgången till kompetent arbetskraft. Arbetskraften är i sin tur beroende av en väl fungerande bostadsmarknad, något som är av avgörande betydelse för Stockholmsregionens fortsatta tillväxt. Den kraftiga befolkningsökningen ställer krav på uppåt 300 000 nya bostäder. Förtätning och nyplanering av bostadsområden behöver samplaneras med kollektivtrafik för att undvika ökat bilberoende och klara våra miljööutmaningar. Detta har varit utgångspunkten för Länsstyrelsen i framtagandet av länsplanen.

För att svara upp mot det ökade bostadstrycket ser kommunerna stora behov av investeringar i infrastrukturen, särskilt regional kollektivtrafik. Behoven av investeringar i infrastrukturen som framförs summeras till cirka 187 miljarder kronor. Väsentliga resursförstärkningar krävs för att bibehålla och utveckla regionens internationella konkurrenskraft. De framförda behoven är långt ifrån de resurser som regionen har att förfoga över, trots regeringens ambition att förbättra storstädernas framkomlighet.

Länsstyrelsen måste därför resurshushålla med de medel som tilldelats och se till att de verkligen används där de gör störst nytta för bostadsbyggande och näringsliv. Den regionala kollektivtrafiken är avgörande för regionens framtid i aspekter av minskad trängsel, ökad framkomlighet, minskade utsläpp och ökad jämställdhet. Därför har Länsstyrelsen en hög ambition vad gäller medfinansiering till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, liksom stora satsningar på utbyggnad av de regionala cykelstråken.



Chris Heister

Landshövding

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
Läsanvisning till länsplanen	6
Bakgrund och uppdrag	7
Vad är en länsplan?	7
Transportpolitiska mål	7
Regeringens direktiv	8
Arbetsprocess	9
Stockholmsregionens förutsättningar	10
Stockholm som landets tillväxtmotor	10
Stockholmsregionens tillgänglighet – avgörande för Sveriges konkurrenskraft	10
Samhällsplanering som håller	11
Kapacitetsutredningen	11
Ökade satsningar på infrastrukturen krävs	12
Länets utgångspunkter och strategi för prioritering	13
Regional utvecklingsplan för Stockholms län – RUFSS 2010	13
Stockholmsöverenskommelsen	13
Storregional systemanalys och kompletterande PM	14
Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län	14
Prioriterat nät för funktionsnedsatta	17
Fördelning av länsplanens medel	19
Länsplanens fördelning över planperioden	19
Åtgärds paket i länsplanen	25
Utblick mot 2030	38
Effekter av åtgärder	39
Samhällsekonomisk bedömning av projekten	39
Miljöbedömning av länsplanen	39
Jämställdhetsbedömning av länsplanen	40
Genomförande	42
Genomförandeansvar	42
Hantering av åtgärds paketen	42
Uppföljning av planen och hantering av avvikelser	42
Uppföljning av miljöeffekter	43

Bilagor	44
Bilaga 1: Detaljerad redovisning av länsplanens ekonomiska fördelning under planperioden.	44
Bilaga 2: Kortfattade objektbeskrivningar	46
Bilaga 3: Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.....	53
Bilaga 4: Förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.....	56
Bilaga 5: Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar	59
Bilaga 6: Metod för bedömning av jämställdhet.....	63
Bilaga 7: Miljökonsekvensbeskrivning	67

Sammanfattning

Trafikverket och länen har regeringens uppdrag att upprätta långsiktiga planer för statliga insatser i vägar, järnvägar och annan transportinfrastruktur under perioden 2014 – 2025. Ett förslag till länsplan ska redovisas för regeringen i december 2013. Den ekonomiska planeringsramen för Stockholms län fastställts till 8 442 miljoner kronor. Slutliga ramar beslutas av regeringen i samband med fastställande av den nationella planen våren 2014. Därefter fastställs länsplanen.

Länsstyrelsens utgångspunkt har varit *Regional inriktning för transport-systemets utveckling i Stockholms län*, som 2012 togs fram i samarbete mellan regionens regionala planeringsaktörer. Utifrån denna är länsplanens inriktning bostadsförsörjning, kollektivtrafik och cykel.

De utmaningar vi har idag kommer sannolikt att bestå närmaste åren efter 2025. En fortsatt satsning på utbyggnad av regional kollektivtrafik som binder ihop nodstäderna i Östra Mellansverige med Stockholms läns centrala kärna och de åtta regionala kärnorna är nödvändig. Länsplanen gör därför en utblick mot behoven av åtgärder till 2030.

Stockholms län är Sveriges huvudstadsregion och tillväxtmotor. Länet har en femtedel av Sveriges befolkning på två procent av landets yta, och den växer med cirka 35 000 personer per år. Stockholm är den tionde starkaste universitetsmiljön i världen, utanför USA, och är därmed en del av ett större europeiskt och globalt sammanhang.

Miljöbedömningen av länsplanen fokuserar på områdena klimat, hälsa och landskap. Den samlade bedömningen är att länsplanen medför betydande negativ miljöpåverkan för klimatet med ökade utsläpp av växthusgaser, liksom negativ miljöpåverkan för landskapet och areella näringar med ianspråktagande av mark och ökad risk för föroreningar. Ökad trafik medför också ökade utsläpp och risk för negativ miljöpåverkan på hälsa i form av bland annat luftföroreningar och buller. Delar av planen bedöms dock kunna medföra betydande positiv miljöpåverkan för hälsa, trafiksäkerhet, tillgänglighet och ökade materiella tillgångar.

Länsstyrelsen har låtit göra en särskild jämställdhetsbedömning av länsplanen och planförslaget bedöms leda till ökad jämställdhet i transportsystemet.

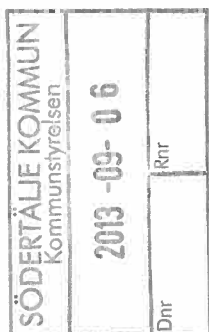
Länsplanens fördelning av den ekonomiska planeringsramen är som följer:

Lansplan för Stockholms län 2014-2025	Total kostnad 2014-2025	Övrig finansiering	Kostnad i Lansplan	Procent av läns-plan-ramen	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
					163	165	306	213	73	0	0	0	0	0	0	0
Statliga spår	1 140	220	920	10,9%	163	165	306	213	73	0	0	0	0	0	0	0
Nynäsbanan, dubbelspår (etapp Tungelsta-Hemfosa)	414		414	4,5%	53	137	180	44	60							
Nynäsbanan, godsanpassning kraftbuller	170		170	2,0%	2	8	40	60	60							
Nynäsbanan, Vega pendelstation	436		218	2,6%	101	9	49	44	13							
"Roslagsplan", utredning	20		100	1,2%	7	5	35	5								
Södertälje C, bangård dubbelspår	100		200	2,2%	15	160	218	148	25	204	32					
Statliga vägar	1 449	647	802	9,5%	15	160	218	148	25	204	32	0	0	0	0	0
77 Ågärder på väg 77 och i Rimbo	773	559	214	2,5%					13	201						
222 Mölnvik-Insjön (kollektivt)	77		77	0,9%		77		61	51							
226 Högskolan tpi anslutning Alfred Nobels allé**	220		132	1,6%	10	10	5	5								
226 Vårsta-Södra länken, långsiktig målbild	88		12	0,1%	2	5				5	32					
257 Tungelstavägen	35		35	0,4%												
290 Tunbro-Stäklet	290		290	3,4%	3	60	142	85								
274/667 Hemmesta vägskäl	25		25	0,3%		8	9	1	12							
642/678 Färjälagen Tynningöfjärden	17		17	0,2%												
Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik spår	14 933	11 008	3 925	46,5%	275	144	65	120	183	313	420	480	475	495	465	490
Lidingsbanan upprustning	422	212	210	2,5%	205	5				225	250	250	105			
Roslagsbanan 1 + 2	4 142	3 312	830	9,8%			30	30	160	30						
Roslagsbanan 1 + 2 kommunala följdinvesteringar	607	357	250	3,0%				23	23							
Södertälje C, bytestpunkt	92	48	46	0,5%												
Tunnelbana Hagastaden	1 655	830	825	9,8%												
Tvårsparväg Ost, modernis. av SB och tvårbana till Sickla	1 461	1 150	311	3,7%	70	139	35	67		58	170	230	170			300
Tvårsparväg Kista	3 142	2 514	628	7,4%												
Tvårsparväg Syd, kapacitetstark kollektivtrafik Flemingsberg-Skärholmen	3 412	2 587	825	9,8%												
Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik vägar	1 830	1 291	539	6,4%	75	72	0	47	210	35	25	0	25	0	25	25
Brommaplan bytestpunkt	141	71	70	0,8%					45		25					
Gullmarsplan bytestpunkt	150	75	75	0,9%									25			25
Haningebrassen bytestpunkt**	94		94	1,1%		47	0	47								
Slussen, bussterminal	1 351	1 051	300	3,6%	75	25	0	0	165	35						
Statlig medfinansiering kommunala vägar	86	43	43	0,5%	7	6	9	21	0	0	0	0	0	0	0	0
Nordvägen Stockholm	86	43	43	0,5%	7	6	9	21								
Regionala cykelstråk namngivna	145	40	105	1,2%	0	2	3	35	35	1	2	14	13			0
262 Danderyd-Rosjön	30		30	0,4%												
Cykelsatsning Söderörn	115	40	75	0,9%		2	3	35	35	1	2	14	13			
Summa åtgärds paket	3 391	1 283	2 108	25,0%	161	147	147	176	172	145	219	204	177	195	200	175
Åtgärds paket Cykel	1 050	437	583	6,9%	27	42	30	47	43	36	70	70	65	55	58	40
Cykel, statlig väg	146		146	1,7%	12	12	10	12	12	13	12	12	12	12	12	12
Cykel, statlig medfinansiering	874	437	437	5,2%	15	30	20	35	28	24	57	58	59	43	46	28
Åtgärds paket Enskilda vägar	190	95	95	1,1%	8	8	8	8	8	8	8	7	8	8	8	8
Enskilda vägar, statlig medfinansiering	190	95	95	1,1%	8	8	8	8	8	8	8	7	8	8	8	8
Åtgärds paket Kollektivtrafik	765	295	490	5,8%	38	38	35	43	43	28	41	36	39	40	49	58
Kollektivtrafik, statlig väg	195		195	2,3%	18	18	15	18	18	13	16	15	15	16	14	19
Kollektivtrafik, statlig medfinansiering	590	295	295	3,5%	20	20	20	25	25	15	25	23	24	24	35	39
Åtgärds paket Miljö	160	80	80	0,9%	4	5	5	5	7	8	9	10	10	12	5	5
Miljö, statlig medfinansiering	160	80	80	0,9%	4	5	5	5	7	8	9	10	10	12	5	5
Åtgärds paket Trafiksäkerhet	449	119	330	3,9%	22	25	22	25	25	20	37	36	18	38	34	28
Trafiksäkerhet, statlig väg	211		211	2,5%	12	15	12	15	15	10	27	27	10	28	20	20
Trafiksäkerhet, statlig medfinansiering	238	119	119	1,4%	10	10	10	10	10	10	10	9	8	10	14	8
Åtgärds paket Trimming	421	121	300	3,6%	28	27	27	28	26	25	34	23	22	22	22	16
Trimning, statlig väg	179		179	2,1%	16	15	16	17	15	15	20	13	14	14	14	10
Trimning, statlig medfinansiering	242	121	121	1,4%	12	12	11	11	11	10	14	10	8	8	8	6
Åtgärds paket Studier och steg 1 & 2-åtgärder	366	136	230	2,7%	10	16	20	20	20	20	20	20	20	20	24	20
Studier och steg 1 & 2, statlig väg	94		94	69,1%	5	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Studier och steg 1 & 2, statlig medfinansiering	272	136	136	1,6%	5	8	12	12	12	12	12	12	12	12	15	12
Totalsumma	22 974	14 432	8 442	100,0%	672	710	748	760	698	698	698	698	698	698	690	690

Grön färg markerar produktionsår
 ***) Den statliga satsningen förutsätter att kommunen finansierar de kommunala delarna i projektet. För Haningebrassen måste en ansökan om statlig medfinansiering inkomma via Landstinget

§ 146 **Yttrande över Trafikverkets och Länsstyrelsens remissförslag "Nationella plan för transportinfrastruktur 2014-2025 till "Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025"**

Dnr SBN 2013-0001051, KS13/215



Sammanfattning av ärendet

På regeringens uppdrag har

- Trafikverket tagit fram ett remissförslag för investeringar i transportinfrastrukturen under perioden 2014-2025
- Länsstyrelsen i Stockholms län tagit fram ett remissförslag för regional transportinfrastruktur under perioden 2014-2025

I Södertälje kommun har ärendet har beretts av samhällsbyggnadskontoret som samrått med miljökontoret.

I likhet med föregående processteg så föreslås att Södertälje kommun dels ställer sig bakom Södertörnskommunernas remissvar dels avger ett eget yttrande. Innehållet i både Södertörnskommunernas yttrande likväl som kommunens eget yttrande är i all väsentligt likartat med tidigare framförda önskemål om behov av åtgärder. Södertäljes framförda önskemål har varit:

- 1) Ett fullföljande av dubbelspåret ger bättre möjligheter att utveckla Södertälje stad
- 2) Bättre storregionala kommunikationer stärker Södertäljes dubbla regionala roller
- 3) Bättre förutsättningar för gods och logistik i Södertälje

Södertäljes prioriterade insatser av ny transportinfrastruktur i perioden 2014-2025 har hanterats väl av Trafikverket respektive Länsstyrelsen i de bägge remissförslagen. Det är mycket glädjande då infrastruktur- och trafikåtgärder är grundläggande insatser för att åstadkomma ett fortsatt samhällsbyggande.

Inom ramen för framtagandet av den nationella planen har även en särskild studie kring bla Ostlänkens framtida trafikering, standard och utformning presenterats. Södertälje kommun delar i stort Trafikverkets förslag om trafikering, standard och utformning.

Kommunförvaltningens förslag till stadsbyggnadsnämnden och miljönämnden är

Justerandes signum	Anslagsdatum	Utdragsbestyrkande
	2013-09-04	

Forts § att tillstyrka kommunförvaltningens förslag till remissyttrande över Trafikverket
146 och Länsstyrelsens förslag till planer för transportinfrastrukturen 2014-2025
Kommunförvaltningens förslag till Kommunstyrelsen är att godkänna förslag till remissyttrande över Trafikverket och Länsstyrelsens förslag till planer för transportinfrastrukturen 2014-2025

Beslutsunderlag

Samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse 2013-08-09

Södertörnskommunernas synpunkter på transportsystemets utveckling 2014-2025

Kommunens yttrande över Trafikverkets och Länsstyrelsens remissförslag
”Nationella plan för transportinfrastruktur 2014-2025 till ”Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025”

Trafikverkets remissförslag

Länsstyrelsens remissförslag

Stadsbyggnadsnämndens beslut

Remissyttrandet över Trafikverket och Länsstyrelsens förslag till planer för transportinfrastrukturen 2014-2025 tillstyrks.

Beslutet expedieras till:



Akten

Kommunstyrelsen

Justerandes signum

Anslagsdatum

Utdragsbestyrkande

	2013-09-04	
---	------------	---