



SÖDERTÄLJE KOMMUN Kommunstyrelsen	
2015-10-28	
Dnr	ltnr

13

KS 2015/103

TJÄNSTESKRIVELSE

2015-10-27

Samhällsbyggnadskontoret

Kommunstyrelsen

Remiss teknisk justering av Länsplan för transportinfrastruktur 2014-2025

Dnr: TN 2015-00541

Sammanfattning av ärendet

Södertälje kommun har fått in remiss från Länsstyrelsen kring teknisk justering av länsplanen för transportinfrastruktur 2014-2025. Södertälje lämnar inget eget svar på denna remiss, utan lämnar ett samlat svar från Södertörnssamarbetet.

Länsstyrelsen avser göra en teknisk justering av Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025. Den innebär att planen anpassas till faktiska förhållanden, inte att länsstyrelsen prövar alla ingående projekt. Anpassningen är i huvudsak genomförd efter de faktiska förhållanden som råder för objekten i planen, främst förändringar/förseningar i tidplan.

Den viktigaste frågan för Södertälje i remissen är hanteringen av pengarna som utgör den statliga medfinansieringen av Södertälje C. När inte Landstinget har sin del av medfinansieringen i sin budget så flyttas Länsplanens pengar över till det som kallas för kollektivtrafikpott. Vi betonar i remissvaret att om/när Landstinget kan finansiera sin del så måste även medlen i Länsplan för den statliga medfinansieringen kunna frigöras för genomförande av Södertälje C enligt de ursprungliga ambitionerna.

Södertörnskommunerna har samarbetat tidigare vid framtagandet av länsplanen för transportinfrastruktur 2014-2025. Detta remissyttrande ligger i linje med tidigare skriftliga yttranden och muntliga presentationer.

Beslutsunderlag

- Remiss - Teknisk justering av Länsplan för transportinfrastruktur 2014-2025. daterad 2015-09-21
- Södertörns samlade förslag till remissvar, daterat 2015-10-14
- Denna Tjänsteskrivelse, daterad 2015-10-27

Ärendet

I remissvaret lyfter vi främst fram de synpunkter som framfördes vid framtagandet av länsplanen. Vi betonar även att den starka befolkningstillväxten i Stockholmsregionen kräver ytterligare statliga investeringsmedel till infrastruktur. För att Stockholmsregionen ska fortsätta

att vara attraktiv för både ett växande näringsliv och fler medborgare så är det nödvändigt att staten ökar sin ekonomiska insats så att ramen för infrastrukturinvesteringar höjs kraftigt.

Södertälje har stor arbetsmarknad och en mycket stor andel som pendlar till och från Södertälje med tåg.

Det viktigaste inspelet ur Södertäljes perspektiv är finansieringen av Södertälje C, där det finns medel för statlig medfinansiering av bytespunkten Södertälje C. Själva spårbyggnaden och plattformsombyggnaden finansieras även den av Länsplanen men den finansieringen påverkas inte i omfattning utan bara av en justering av tidplanen.

I remissvaret lyfter vi fram hur viktigt det är att ombyggnaden av Södertälje C nu genomförs och att landstingets agerande är oacceptabelt och att det får svåra konsekvenser för Södertäljes framtida utveckling om inte hela ombyggnaden kan ske samtidigt. Remissen är riktad till Länsstyrelsen som valt att lägga över medlen i en pott för kollektivtrafik under tiden vi gemensamt verkar för en lösning så att hela insatsen på Södertälje C kan genomföras.

Text ur remissvaret:

Diskussionerna om utvecklingen av Södertälje C har pågått under mycket lång tid och aktörerna har förbundit sig att genomföra ombyggnaden i samband med att länstransportplanen beslutades. Objektet Södertälje C är nu borttaget som en konsekvens av en av Landstinget ensidigt genomförd budgetneddragning. Södertörnskommunerna vill framföra att det är av yttersta vikt att landstinget står fast vid sin utfästelse mot Södertälje och Södertörn genom att säkerställa finansieringen av sin del av objektet. Vi vill nu säkerställa att objektet inte tappas bort och accepterar Länsstyrelsens val att överföra länsplanens medfinansiering till åtgärdsområde "Kollektivtrafik" - i avvaktan på att en lösning mellan parterna kan uppnås.

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Remissvaret medför inga ekonomiska åtaganden eller kostnader för Södertälje kommun.

Samhällsbyggnadskontorets förslag till Kommunstyrelsen:

Besluta att kontorets förslag ska utgöra Södertälje kommuns svar på remissen



Martin Andreac

Stadsdirektör



Kenneth Hagström

Samhällsbyggnadsdirektör

Handläggare: Mats Johannesson

Beslutet skickas till

Länsstyrelsen

Akten

Handläggaren

2015-10-14

Länsstyrelsen Stockholms län

Södertörnskommunernas remissynpunkter på teknisk justering av Länsplan transportinfrastruktur 2014-2025

Länsstyrelsen avser göra en teknisk justering av Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025. Den innebär att planen anpassas till faktiska förhållanden, inte att länsstyrelsen prövar alla ingående projekt. Länsstyrelsen har skickat förslaget på remiss.

Södertörnskommunerna har samarbetat i föregående steg i framtagandet av länsplanen för transportinfrastruktur 2014-2025. Detta remissyttrande 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 470 000 invånare är viktiga aktörer i förverkligandet av Stockholmsregionens utvecklingsplan, RUFSS 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.

Södertörn satsar på ökad tillväxt

Vi har i enlighet med RUFSS 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

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 och i Länsplanen 2014-2025 måste därför vara utgångspunkten för kommande investeringsplaner.

Länsplanen innebär svårigheter att uppnå målbilden för RUFSS 2010

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.

Utöka investeringsramarna till Stockholmsregionen

Investeringsmedlen räcker inte för att klara de behov vi ser för att nå målbilden RUFSS 2010 eller för att klara våra egna åtaganden om 65 000 nya bostäder och 110 000 nya arbetstillfällen.

Södertörnskommunerna har samtidigt en gemensam klar och tydlig uppfattning: Den starka befolkningstillväxten i Stockholmsregionen kräver ytterligare statliga investeringsmedel till infrastruktur! För att Stockholmsregionen ska fortsätta att vara attraktiv för både ett växande näringsliv och fler medborgare så är det nödvändigt att staten ökar sin ekonomiska insats så att ramen för infrastrukturinvesteringar höjs kraftigt, utöver vad trängselskatter och kommunal medfinansiering tillför.

Ständiga förseningar i genomförandet av infrastrukturplanerna oroar

Trafikverket har nyligen aviserat ytterligare förseningar av det nationella objektet Tvärförbindelse Södertörn, senaste tidplanen pekar på ett färdigställande tidigast år 2026. De förändrade förutsättningarna för genomförande av Tvärförbindelse Södertörn riskerar att påverka Södertörnskommunernas förutsättningar att utveckla 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. Förseningen innebär också att Förbifart Stockholm kommer att öppna tidigare än Tvärförbindelse Södertörn. Det är därför av yttersta vikt att planering av Tvärförbindelse Södertörn ges högsta prioritering tidsmässigt i den nationella

planen och full finansiering av åtgärder med bättre funktion och större hänsynstagande än vad den av staten förkastade Södertörnsleden innebar. Samtidigt kan vi av den nu föreslagna ”tekniska justeringen” dra slutsatsen att förseningar inte enbart är ett problem i genomförandet av den nationella planen. I stort sett samtliga projekt i länsplanen är försenade minst samma tid som den som gått sedan beslutet om planen. Som vi konstaterat påverkar detta kommersiella aktörers syn på regionen som plats för investeringar. Men det påverkar också medborgarnas syn på de lokala förutsättningarna för utveckling och samhällsorganens förmåga att lösa behov. De ständiga tidsförseningarna av infrastrukturobjekten behöver hanteras både i upplägg av kommande nationell plan/länsplan samt avseende huvudmännens förmåga att driva projekt till genomförande.

Prioriterade behov på Södertörn ur ett regionalt och transportövergripande perspektiv

I enlighet med RUFSS 2010 är följande utvecklingsinsatser avseende transportinfrastrukturen beslutade och av stor betydelse för Södertörn. Vi har under framtagandet av länsplanen/nationella planen 2014-2025 framfört dessa, och vill även nu i denna tekniska remiss påpeka behovet av dem.

- **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 Hemfosa- Nynäshamn
- **Förbättrad storregional tillgänglighet med kollektivtrafik**
 - Snabba och bekväma förbindelser till bl.a. Arlanda och Skavsta med införandet av en regionpendel, inklusive direktförbindelser från Nynäshamn till Arlanda
 - Ökad kapacitet på Svealandsbanan
 - Genomförande av Ostlänken
- **Bättre möjligheter att arbets- och studiependla med cykel**
 - Utbyggnad av de regionala cykelstråken måste fullföljas genom den särskilt utpekade cykelsatsning Södertörn, och inom och mellan närbelägna regionala stadskärnor ska det finnas möjlighet till arbets- och studiependling med cykel.
- **Förstärkt vägkapacitet**
 - Tvärförbindelse Södertörn måste 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.

Södertörnskommunernas synpunkter på Länsstyrelsens tekniska justering av länsplanen 2014-2025

Länsstyrelsen avser göra en teknisk justering av Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025. Det innebär att länsplanen anpassas till faktiska förhållanden, inte att objekten omprövas.

Södertörnskommunerna positiva till att länsplanen justeras

Södertörnskommunerna är positiva till att länsplanen nu justeras. Att tidplan och budget för respektive objekt justeras med de nya uppgifter som kommit fram sedan länsplanen fastställdes i juni 2014. Då länsplanen ligger till grund för de investeringar som ska genomföras är det bra att den innehåller korrekta uppgifter.

Av stor vikt att klara ut finansieringen vid Södertälje C

Södertälje är en av de fyra utpekade regionala stadskärnorna på Södertörn, och har därmed en stor betydelse för hela regionens utveckling. Södertälje har stor arbetsmarknad och en mycket stor andel som pendlar till och från Södertälje med tåg.

Diskussionerna om utvecklingen av Södertälje C har pågått under mycket lång tid och aktörerna har förbundit sig att genomföra ombyggnaden i samband med att länstransportplanen beslutades. Objektet Södertälje C är nu borttaget som en konsekvens av en av Landstinget ensidigt genomförd budgetneddragning. Södertörnskommunerna vill framföra att det är *av yttersta vikt* att landstinget står fast vid sin utfästelse mot Södertälje och Södertörn genom att säkerställa finansieringen av sin del av objektet. Vi vill nu säkerställa att objektet inte tappas bort och accepterar Länsstyrelsens val att överföra länsplanens medfinansiering till åtgärdsområde "Kollektivtrafik" - i avvaktan på att en lösning mellan parterna kan uppnås.

Väg 226 – förseningarna får konsekvenser för bostadsbyggandet

Väg 226 har under mycket lång period varit föremål för utredningar, förslag till åtgärder, återtagna förslag till åtgärder och ständiga förseningar i genomförandet av överenskomna insatser. Det gäller inte minst sträckningen i Botkyrka, där Förbifart Tullinge varit en del i den regionala planeringen i många år. Nu försenas den första etappen ytterligare, trots avtal om genomförande och medfinansiering. Konsekvenserna blir oacceptabla för bostadsbyggandet och därmed för den regionala stadskärnan Flemingsbergs utveckling.

Södertörnskommunerna positiva till att statsbidragsfinansierade objekt för ökad cykling utökas

I samband med den tekniska översynen har det konstaterats att flera av objekten inom framförallt Södertörn kommer att bli billigare än tidigare beräknat. Inom länsplanens ram har 68 miljoner kronor frigjorts. Länsstyrelsen föreslår att dessa medel nyttjas till att utöka ramen för statsbidragsberättigade åtgärder dels för ombyggnation av Slussen bussterminal dels för cykelåtgärder. Södertörnskommunerna är positiva till medel för förbättrad cykelinfrastruktur.

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

Meeri Wasberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

Fredrik Saweståhl
Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö

Bob Wällberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn



Enheten för samhällsplanering
Robert Örtegren

Remiss teknisk justering länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025

Länsstyrelsen avser göra en teknisk justering av Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025. Det innebär att vi anpassar planen till faktiska förhållanden, inte att vi prövar alla ingående projekt.

Skäl till remissen

Enligt Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur ansvarar Länsstyrelsen för framtagandet av planen. Den ska vara till ledning för fördelning av medel för investeringar och förbättringsåtgärder. Bland annat ska den ange standard på anläggningarna, redovisa åtgärdernas beräknade kostnader, redovisa beräknade årliga medel i statlig medfinansiering för olika ändamål samt redovisa objekt som beräknas kosta minst 25 miljoner kronor.

Om en väsentlig avvikelse behöver göras i fråga om innehållet i en fastställd länsplan, ska Länsstyrelsen ändra den. Innan beslut om ändring av en plan fattas ska yttrande inhämtas från kommuner, Landstinget och andra berörda myndigheter.

Enligt Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar får länsplanen medfinansiera bland annat byggande av väg- och spåranläggningar för regional kollektivtrafik samt byggande av stationer och terminaler med mera. Medfinansieringen får beviljas för investeringar och kan uppgå till 50 procent av kostnaderna.

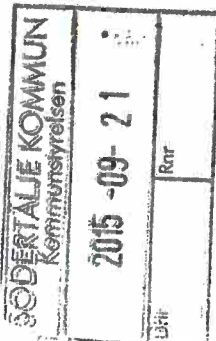
Trafikverket ansvarar för genomförandet av länsplanen och Landstinget mottar stor statlig medfinansiering från länsplanen för sina investeringar. Båda parter har aviserat sådana ändringar i tid och kostnad att Länsstyrelsen anser det vara väsentlig avvikelse.

Länsstyrelsen har därför begärt in underlag från Trafikverket och Landstinget avseende uppdaterade kostnader och tidplaner för länsplanens objekt. I länsplanen redovisas även åtgärder på länsvägnätet som finansieras via trängselskatt. Även dessa har setts över.

Vad som ändrats

Ändringar har gjorts avseende kostnader och tidplaner för ett antal objekt. I något enstaka fall har omfattningsförändring skett. Länsstyrelsen anser att dessa förändringar inte ändrar beskrivna effekter av länsplanen och gör därför ingen ny konsekvensbeskrivning i samband med justering.

Inom den statliga delen har de flesta tidplaner skjutits ett eller två år bort i tiden både vad gäller byggstart och öppnande för trafik. I ett par fall är det ytterligare något år och i något enstaka fall rör det sig om tidigareläggning.



Datum
2015-09-21Beteckning
342-31682-2015

Vissa av de statliga projekten har haft en kraftig sänkning av kostnadsprognosen medan andra har haft en kraftig ökning. Totalt sett så är det en svag kostnadsminskning på de statliga objekten.

Tre åtgärder inom åtgärdsområdena cykel och kollektivtrafik har fått en kostnad som överstiger 25 miljoner kronor. Länsstyrelsen har valt att flytta dessa från åtgärdsområdena cykel respektive kollektivtrafik och namnge dem samt minskat åtgärdsområdenas finansiering i motsvarande omfattning. Det innebär att respektive åtgärdsområde minskat i ekonomisk omfattning, men att den totala satsningen på cykel respektive kollektivtrafik kvarstår. De tre objekten är:

- 226 Gång- och cykelväg Skyttbrink-Tullinge station, 28 mnkr
- 229 Norra Sköndal bytespunkt, 48 mnkr
- 859 Cykel Märstastråket och Knivstastråket, 42 mnkr

För dessa åtgärder, samt ytterligare något fall med omfattningsförändring, finns nu objektbeskrivningar (se nedan).

Vad gäller medfinansieringen till landstinget rör det sig ungefär till lika delar om förskjutningar i tid som oförändrad tidplan. Landstinget redovisar både kostnadsökningar och kostnadsminskningar. Ett objekt är borttaget från Landstinget nämligen Södertälje C bytespunkt. Eftersom det inte finns någon mottagare för den statliga medfinansieringen kan objektet inte kvarstå i länsplanen av formella skäl kopplat till de styrande förordningarna. Länsstyrelsen har dock valt att överföra länsplanens medfinansiering till åtgärdsområde kollektivtrafik i väntan på en lösning mellan parterna.

I tabellen nedan följer en sammanfattning av de berörda projekten som påverkar tidplan och kostnad för Länsplanens anslag respektive åtgärder på länsvägnätet finansierade med trängselskatt för perioden 2014-2015:

Namn	Ändrad byggstart (år)	Ändrat färdigställande (år)	Ändrad kostnad (mnkr)	Övrigt
LÄNSPLAN				
Slutreglering m m föregående plan			+ 2	Aterbetalning på två objekt i tidigare plan samt uttagen kostnad för granskning av vägplaner m m.
Nynäsbanan, dubbelspår	+ 1	+ 1	- 79	Successiv kalkyl samt inkomna anbud visar på lägre kostnad.
Nynäsbanan, godsanpassning	+ 2	+ 2		Försening av utbyggnad av Norviks hamn
Nynäsbanan, Vega pendeltågsstation	+ 1	- 1	- 55	Successiv kalkyl samt inkomna anbud visar på lägre kostnad.
Roslagspilen, utredning			-18	Utgår. Trafikverkets utredning är klar. Kvarstående förslag är åtgärder under Landstingets ansvar. Medfinansiering kan inte beviljas till utredningar.
Södertälje C, bangårdsombyggnad		+ 2	+ 18	Dyrare växlar, hantering av farligt gods m m.
77 Länsgränsen-Rösa och åtgärder i Rimbo		+ 1		

Datum
2015-09-21Beteckning
342-31682-2015

222 Mölnvik-Insjön (kollkörväg)			+ 4	
226 Högsolan tpi anslutning Alfred Nobels allé	+ 2	+ 3		Samordning andra pågående projekt.
257 Tungelstavägen				Reviderad objektbeskrivning, funktionsutredning pågår.
267 Rotebro-Stäket	+ 1	+ 1		
274/667 Hemmesta vägska	+ 1	+ 1		
556 Stavsvägen				Reviderad objektbeskrivning, funktionsutredning pågår.
642/678 Färjelägen Tynningöfärjan	+ 3	+ 3	+ 7	Överklaganden, komplicerad process, omtag i planläggningsprocessen.
262 Danderyd-Rösjön		+ 2	+ 19	Innehållsökning för tillgänglighetsanpassning av busshållplatser och anslutningar av busshållplatser.
259 Glömstavägen Cykelsatsning Södertörn	+ 1	+ 1		
260 Åltastråket Cykelsatsning Södertörn	+ 2	+ 3	+ 35	Tidigare kostnad räknad på schablon, hänsyn ej tagen till intrång i fastigheter och känsliga miljöer.
Lidingöbanan			+ 36	Ett felredovisat behov från landstinget till planen 2014 som eventuellt skulle lösas inom Trafikverket. Ej framgångsrikt.
Roslagsbanan etapp 1 och 2		+ 2		Kostnadsändringar påverkar inte länsplanens medfinansiering.
Södertälje C, bytespunkt	Utgår			Landstinget har inga medel avsatta och då kan länsplanen inte motfinansiera. Länsstyrelsen tillför däremot motsvarande utrymme till åtgärdsområde kollektivtrafik i väntan på lösning mellan parterna.
Tvårspårväg Ost, modernisering av Saltsjöbanan och tvärbana till Sickla		+ 4		Tidförskjutningen avser upprustningen av Saltsjöbanan (ej tvärbana till Sickla). Kostnadsändringar påverkar inte länsplanens medfinansiering.
Tvårspårväg Kista		+ 4	- 37	Kostnadsminskning om 185 mkr, fördelas landstinget 50 %, Sthlm stad 30 % och Länsplanen 20 %.
Tvårspårväg Syd, Flemingsberg-Skärholmen		+ 1		Kostnadsändringar påverkar inte länsplanens medfinansiering.
Gullmarsplan, bytespunkt		+ 1		
Slussen bussterminal	+ 4	+ 4		Kostnadsändringar påverkar inte länsplanens medfinansiering.
Skillnad i total kostnad jämfört med gällande plan:			- 68	Totalt frigörs 68 miljoner kronor i länsplanen. Dessa fördelas 50 miljoner statlig medfinansiering till Slussen och 18 miljoner till åtgärdsområde cykel
TRÄNGSELSKATT				
57 Gensta-E4	+ 2	+ 2	+ 53	Ny successiv kalkyl.
73 Vega trafikplats	+1	+ 1		
77 Länsgränsen-Rösa och åtgärder i Rimbo		+ 1		
222 Kvarnholmen trafikplats	+ 1	+ 1		
222 Mölnvik-Ålstäket	+ 4	+ 4		Tidigare tidplan för optimistisk.
222 Skurubron	+ 3	+ 4	+ 81	Successiv kalkyl visar kostnadsökningar för de nya broarna, främst

Datum
2015-09-21Beteckning
342-31682-2015

				pga ökade stålpriser, dyrare marklösen, större omfattning av bulleråtgärder, ytterligare kostnader för vattenverksamhet. Tidigare anslaget via Nationella planens drift- och underhållsbudget får inte användas i samma utsträckning som tänkt. Förutom ökade anslag för trängselskatten ökar uttaget av brukaravgifter med 125 miljoner kronor. Fördelning mellan trängselskatt och brukaravgifter är reglerat i avtal.
226 Huddingevägen oskyddade trafikanter	+ 3	+ 4		Oklarheter i projektets omfattning.
226 Pålmalmsvägen-Högskolan	+ 2	+ 1		
226 Tumba-Tullinge		+ 2		Kraftig opinion mot avstängningarna.
261 Nockeby-Tappström	+ 1	+ 1	- 134	Ny successiv kalkyl.
268 E4-Grana	+ 2	+ 4		Senareläggning pga utredning av alternativ för att hålla totalkostnaden.
276 Sjöbergsvägen-Åkersberga	+ 1	+ 1		Reviderad objektbeskrivning.
1103 Tulkavägen	- 2	- 2		Holmen och Norrtälje kommun tidigare lägger sina medel.
Skillnad i total kostnad jämfört med gällande plan:			0	

Ny föreslagen ekonomisk fördelning

Länsplanens kostnader redovisas i prisnivå 2013-06. De uppdaterade kostnaderna för Trafikverket är i samma prisnivå. Landstinget har levererat kostnader som är en blandning av prisnivå 2013-06, 2014 och 2015. Det har i princip inte varit någon inflation under den gångna planperioden varför Länsstyrelsen accepterat detta eftersom det är länsplanens medfinansiering som är av betydelse och inte Landstingets exakta kostnad (så länge kraven för statlig medfinansiering uppfylls).

Länsplanen har en tilldelad årlig ekonomisk ram att förhålla sig till. År 2014 överskreds ramen av Trafikverket vilket får till följd att det blir en minskning 2015. Över en fyraårsperiod ska ramen vara utjämnad.

Ovan angivna ändringar i tid och kostnad i kombination med den årliga ekonomiska ramen gör att även vissa andra justeringar har gjorts i förhållande till gällande plan. Det handlar till exempel om att åtgärdsområden fått en annan fördelning över åren eller att medfinansieringen till Landstinget fått en årlig omfördelning. Inga namngivna objekt har flyttats tidsmässigt eller fått annan byggtid.

Inom länsplanens ram har 68 miljoner kronor frigjorts. Av dessa fördelas 50 miljoner till ökad statlig medfinansiering av Slussen bussterminal i enlighet med tidigare avsiktsförklaring. Övriga 18 miljoner tillförs åtgärdsområde cykel. Länsstyrelsen har justerat länsplanen samt åtgärder finansierade med trängselskatt enligt följande:

Datum
2015-09-21Beteckning
342-31682-2015

Trängselskatteobjekten på länsvägnätet i Stockholms län 2014-2025	Kostnad under planperioden (mkr, prisnivå 2013)														
	Total kostnad 2014-2025	Övrig finans- iering	Kostnad trängsel- skatt	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Statliga vägar	5 260	1 532	3 728	140	87	213	614	987	583	509	287	233	75	0	0
57 Gensta-E4	197	42	155	2	3	2	87	111							
57 Gensta-E4, Sörmlands länspan		42					42								
73 Vega trafikplats	397	100	297	6	7	105	126	55							
73 Vega trafikplats, Haninge kommun		100					33	34	33						
76 Förbifart Norrtälje etapp 2	80	7	73	73											
76 Förbifart Norrtälje etapp 2, Norrtälje kommun		7		7											
77 Länsgränsen-Rösa och Åtgärder i Rimbo	773	214	559	4	6	20	77	151		161	135	5			
77 77, Länsplan 2014-2015		214						13	198	3					
222 Kvarnholmen tpl	69	49	20	3	1	8	6	2							
222 Kvarnholmen tpl, Nacka kommun		49			2	20	27								
222 Mölnvik-Ålstäket	284		284	1	6	1	1	6	54	95	77	43			
222 Skurubron	1 236	868	368	10	5	15	39	62	102	135					
222 Skurubron, Brukaravgifter		676						130	257	202	85				
222 Skurubron, Underhåll befintlig bro NP underhåll		194						1	9	5	71	99	9		
226 Huddingevägen oskyddade trafikanter	83		83			1	1	18	44	18					
226 Pålmalmsvägen-Högskolan	483	30	453	6	10	14	166	184	73						
226 Pålmalmsvägen-Högskolan, Botkyrka kommun		30					10	10	10						
226 Tumba-Tullinge	44		44	12	20	12									
261 Tappström-Nockeby	867	65	802	17	18	13	90	345	285	34					
261, Ekerö kommun		65				65									
268 E4-Grana	586	104	482	5	7	8	12	55	25	35	75	185	75		
268 E4-Grana, Upp. Väsby och Vallentuna kommun		104									35	35	34		
276 Sjöbergsvägen-Åkersberga	91	18	73		1	13	59								
276 Sjöbergsvägen-Åkersberga, Östervåkers kommun		18			7	11									
1103 Tullkavägen	70	35	35	1	2	1				31					
1103 Tullkavägen, Norrtälje kommun		17							17						
1103 Tullkavägen, Privat medfinansiering		18							18						
Totalsumma	5 260	1 532	3 728	140	87	213	614	987	583	509	287	233	75	0	0

Grön färg markerar produktionsår

Angiven medfinansiering i kursiv stil är i vissa fall indikativ i förhållande till årlig fördelning

Datum
2015-09-21

Beteckning
342-31682-2015

Uppdaterade objektbeskrivningar

I några av projekten har omfattningsförändringar skett till följd av till exempel åtgärdsvalsstudier eller andra utredningar. Objektbeskrivningar finns nu även för de åtgärder som flyttat från åtgärdsområden till namngivna.

226 Skyttbrink-Tullinge, gc

Längs Huddingevägen löper det så kallade Tumbastråket, ett viktigt regionalt cykelstråk för arbetspendlare med målpunkter i Tumba, Flemingsberg, Huddinge och Stockholm. Mellan Tullinge station och Skyttbrink industriområde strax innan Tumba saknas cykelväg.

Åtgärden syftar till att öka framkomligheten och för cykelister och gående längs och tvärs Huddingevägen, väg 226, sträckan Västra stambanan-Rågsvedsvägen.

Åtgärden har tidigare inrymts i åtgärdsområde *Cykel*, men överskrider nu 25mkr och måste därför namnges i länsplanen.

859 Märstastråket Knivstastråket, gc

Märstastråket är ca 39 km långt regionalt cykelstråk och sträcker sig mellan Märsta och Stockholm. Stråket utgör ett viktigt stråk för arbetspendling med cykel. Åtgärden innebär en trafiksäker och framkomlig cykelförbindelse mellan Verka/Umla och Rosersberg samt en ny korsningslösning för väg 859/Säbyholmsvägen.

Förslaget har tidigare inrymts i åtgärdsområde *Cykel*, men överskrider nu 25mkr och måste därför namnges i länsplanen.

229 Bytespunkt Sköndal

Bytespunkt Norra Sköndal är en större bytespunkt i söderort med tät busstrafik och ett stort antal på- och avstigande passagerare. Åtgärden avser ombyggnad av bytespunkten i syfte att förbättra framkomligheten för busstrafiken och trafiksäkerheten för resenärer. Objektet omfattar även åtgärder för ökad trygghet i gångvägsanslutningar samt infartsparkering och bulleråtgärder.

Förslaget har tidigare inrymts i åtgärdsområde *Kollektivtrafik*, men överskrider nu 25mkr och måste därför namnges i länsplanen.

226 Huddingevägen oskyddade trafikanter

Trafiksäkerheten och framkomligheten på Huddingevägen är otillfredsställande för samtliga trafikanter som färdas längs eller korsar vägen. Syftet med åtgärden är att förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna vad gäller rörelser både längs och tvärs vägen samt utreda förbättringar för kollektivtrafikens framkomlighet. Gång och cykelvägen ska avskiljas mot vägtrafiken på Huddingevägen och förbättringar ska ske i passager.

Datum
2015-09-21

Beteckning
342-31682-2015

257 Tungelstavägen

Delar av Tungelstavägen har höga trafikbullervärden, vibrationer vid bostäder samt många oskyddade trafikanter. Utgångspunkten är att hålla tillbaka trafikökningen så att trafikallsträng från exploatering kan ledas på övrigt vägnät samt arbete med trafiksäkerhet och miljö i befintlig sträckning. Åtgärder för förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik, gång och cykel såsom hållplatsåtgärder, cykel-parkeringar, ny gång- och cykelväg samt åtgärdade passager.

276 Rosenkälla-Åkersberga

Åtgärden syftar till att öka trafiksäkerheten längs väg 276 samt kapaciteten i de tre befintliga trevägskorsningarna mellan väg 276 och Sockenvägen. Tillgängligheten och trafiksäkerheten ska förbättras för oskyddade trafikanter med bland annat en gång- och cykelbro över väg 276. Åtgärden innebär även anläggande av nya hållplatser, cirkulationsplats samt anläggande av accelerationsfält och retardationsfält.

556 Stavsvägen

Stavsvägen utgör en förbindelse mellan Tungelsta tätort och väg 73 via trafikplats Fors och trafikplats Gryt. I samband med åtgärder på väg 257 genom Tungelsta och Västerhaninge samt för att klara trafikallsträng från planerad exploatering behöver trafiken ledas på övrigt vägnät. Vägen har potential att avlasta väg 257 men har i dagsläget för låg standard. Åtgärder som utreds är förbättrad framkomlighet, tillgänglighet, miljö och ökad trafiksäkerhet på den statliga delen av vägen.

Spårväg Syd

Spårväg syd innebär anläggande av en kapacitetsstark kollektivtrafik tvärförbindelse på Södertörn. Efter att etappen Flemingsberg - Skärholmen har utretts närmare har kostnaden för objektet sjunkit. Kostnadsminskningarna hänger samman med val av teknisk standard och utformning i stadsmiljö.

Gullmarsplan, bytespunkt

I och med 2013 års Stockholmsöverenskommelse om tunnelbaneutbyggnader får Gullmarsplan ökad betydelse i framtiden. Detta förändrar förutsättningarna för ombyggnationen av bytespunkten och tidplanen förskjuts två år. Budgeten kvarstår emellertid. Den lösning som nu föreslås för Gullmarsplan innebär överdäckning av tunnelbaneperrongerna och anläggning av en bussterminal ovanpå.

Datum
2015-09-21

Beteckning
342-31682-2015

Synpunkter på remissen

Synpunkter på remissen ska vara Länsstyrelsen tillhanda senast fredagen den 20 november. Synpunkter sänds till samhallsplanering.stockholm@lansstyrelsen.se, ange beteckning 342-31682-2015 i ämnesraden.

Gällande länsplan finns på Länsstyrelsens hemsida:

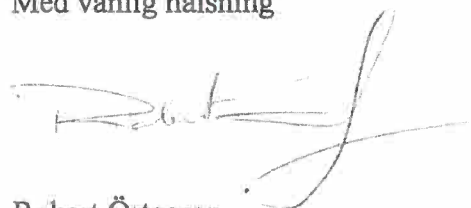
<http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/Sv/publikationer/2014/Pages/lansplan-for-regional-transportinfrastruktur-i-stockholms-lan-2014-2025.aspx>.

Frågor på remissen besvaras av:

Emma Ström, 072-518 43 27, emma.strom@lansstyrelsen.se

Robert Örtegren, 070-685 51 98, robert.ortegren@lansstyrelsen.se

Med vänlig hälsning



Robert Örtegren

Trafikdirektör

Datum
2015-09-21

Beteckning
342-31682-2015

Sändlista

Kommuner:

Botkyrka kommun
Danderyds kommun
Ekerö kommun
Haninge kommun
Huddinge kommun
Järfälla kommun
Lidingö stad
Nacka kommun
Norrtälje kommun
Nykvarns kommun
Nynäshamns kommun
Salems kommun
Sigtuna kommun
Sollentuna kommun
Solna stad
Stockholms stad
Sundbybergs stad
Södertälje kommun
Tyresö kommun
Täby kommun
Upplands Väsby kommun
Upplands-Bro kommun
Vallentuna kommun
Vaxholms stad
Värmdö kommun
Österåkers kommun

Övriga:

MÄLAB
Arlandabanan
A-train
Boverket
Cykelfrämjandet Storstockholm
Energimyndigheten
Fastighetsägarna Stockholm
Försvarmakten
Handikappförbundet Stockholm
Jernhusen
Kammarkollegiet

Kollektivtrafikant Stockholm
Kommunförbundet Stockholms län
Luftfartsverket
Länsstyrelsen Gotland
Länsstyrelsen Södermanland
Länsstyrelsen Uppsala
Länsstyrelsen Västmanland
Motormännen
Naturskyddsföreningen
Naturvårdsverket
NTF
Polismyndigheten i Stockholms län
PRO Stockholm
Region Gotland
Region Örebro
Region Östergötland
Regionförbundet Sörmland
Regionförbundet Uppsala
Resenårsforum
Riksantikvarieämbetet
Riksförbundet enskilda vägar
Sjöfartsverket
Skogsstyrelsen
Skärgårdsstiftelsen
SMHI
Stockholm Business region
Stockholms byggmästarförening
Stockholms hamnar
Stockholms handelskammare
Stockholms läns landsting
Swedavia
Svensk cykling
Svensk kollektivtrafik
Svenska bussbranschens riksförbund
Svenska cykelsällskapet
Svenska taxiförbundet
Sveriges Åkeriförening
Södertälje hamn
Trafikverket Borlänge
Transportstyrelsen