

AU § 10:8

Dnr. KS 2013/207-501

Utdrag: akten, KS

Remiss av länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025**Ärende**

Länsstyrelsen i Stockholms län har ett uppdrag att ta fram nya investeringsplaner för infrastrukturen 2014 – 2025 och inbjuder kommuner att lämna synpunkter. Stockholm Nordost har gemensamt tagit fram ett remissvar enligt bilaga 1.

Tidigare beredning

Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2013-08-19.

Yrkande

Michaela Fletcher Sjöman (M) yrkar bifall till samhällsbyggnadsförvaltningens beslutsförslag innebärande att godkänna remissvar enligt skrivelse från Stockholm Nordost.

Propositionsordning

Ordföranden frågar om arbetsutskottet beslutar enligt Michaela Fletcher Sjömans (M) yrkande och finner att så är fallet.

Arbetsutskottets förslag**Kommunstyrelsen beslutar**

Godkänna remissvar enligt skrivelse från Stockholm Nordost.

Tjänsteutlåtande

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Till Kommunstyrelsen

Datum REV 2013-09-11
2013-08-19
Dnr KS 2013/207-501(4)

Remiss av Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025 (dnr 342-16137-2013)

Sammanfattning

Länsstyrelsen i Stockholms län har ett uppdrag att ta fram nya investeringsplaner för infrastrukturen 2014 – 2025 och inbjuder kommuner att lämna synpunkter. Stockholm Nordost har gemensamt tagit fram ett remissvar enligt bilaga 1.

Beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar att

1. Godkänna remissvar enligt skrivelse från Stockholm Nordost.
2. Godkänna remissvar från Österåkers kommun

Bakgrund

Regeringen gav i uppdrag december 2012 att upprätta ett förslag för utveckling av transportinfrastruktur och transportsystemet. Investeringsplaner för infrastrukturen formuleras i två långsiktiga planer på upp till 12 år. Trafikverket ansvarar för den nationella planen och Länsstyrelsen i Stockholm ansvarar för den regionala planen. Beslut om nationellplan respektive länsplan fattas under våren 2014.

Förvaltningens slutsatser

Förvaltningen bedömer att Stockholm Nordost gemensamma vision och handlingsplan för utvecklingen av transportinfrastrukturen uppfyller kommunens önskemål. Kommunerna i Stockholm Nordost har ett gemensamt ansvar men också var för sig för tillväxt i regionen. Den växande arbetsmarknaden ska knytas samman med övriga Stockholmsregionen genom en kraftigt förbättrad transportinfrastruktur och ett regionalt kapacitetsstarkt spårssystem. En gemensam prioritering av utvecklingen av infrastrukturen togs 2007 i och med Stockholmsförhandlingen. Nordostkommunerna har även ställt sig bakom Regional utvecklingsplan för Stockholms län 2010-2021.

För Österåkers kommun i ett regionalt perspektiv innebär föreslagna investeringar en bättre koppling till den regionala stadskärnan i Täby. Investeringsförslaget innebär även förbättrad kollektivtrafikförsörjning genom regional kapacitetsstark spårburen kollektivtrafik genom utveckling av Roslagsbanan, Roslagspilen och koppling till Arlanda. Vidare förväntas även bytespunkter längs Roslagsbanan utvecklas som förbättrar hela resan för kollektivtrafikresenärer.

Tjänsteutlåtande

I Stockholm nordost gemensamma remissvar lyfts vikten av ökade resurser för kapacitetsstark kollektivtrafik och oron för bristande kapacitet på Norrortsleden. För att motverka dessa faktorer har Österåkers kommun tillsammans med Orrtorner AB tagit fram ett åtgärds paket för att bidra till att minska trängseln men även utveckla den lokala arbetsmarknaden.

I denna satsning är Österåkers kommun villig att investera i och även drifva det regionala cykelstråket som binder samman Åkersbergas ca 30 000 invånare med Arninge och vidare mot Täbys arbetsmarknad. Det regionala cykelstråket, Åkersbergastråket, skapar även en fortsatt förbindelse till bland annat Danderyd och Stockholm.

Orrtorner AB är villiga att delfinansiera en bytespunkt för kollektivtrafik vid Rosenkälla som binder samman nordostsektorn med västra arbetsmarknaden i form av Sollentuna – Kista. Då det inte finns någon effektiv kollektivtrafik mellan dessa arbetsmarknader bör det ses som en satsning även för att minska trängseln på Norrortsleden. Denna bytespunkt ska ses som ett komplement till bytespunkt Arninge för att täcka in behoven i västlig riktning. Om dessa åtgärder införs i kombination med mobility management åtgärder på denna sträcka kan möjligen trängselkonsekvenserna på Norrortsleden när förbifarten öppnar mildras något. Österåkers kommun är benägna att arbeta fram lämpliga förslag till mobility management åtgärder.

Den infrastruktur som berörs är Rosenkälla trafikplats som binder samman Norrortsleden med väg 276 och E18. Enligt Trafikverkets beräkningar är trafikplatsen i akut behov av åtgärder senast 2019 men de större behoven uppkommer något senare. Österåkers kommun har därför tillsammans med Orrtorner AB tagit fram ett medfinansieringsavtal där parterna tillsammans bidrar med 120 mkr till trafiklösningarna. Det finns även en vilja att diskutera förskottning av delar av det belopp som därmed ligger kvar hos staten för denna centrala trafikplats.

Österåkers kommun har omfattande planer för bostadsbyggande med bland annat en ny stadsdel med mer än 3000 bostäder. För att kunna bygga ut i den takt som planerats behöver väg 276 förstärkas både vad avser kapacitet och trafiksäkerhet. Kommunen arbetar målmedvetet för att stärka det lokala nätet men det bedöms inte tillräckligt utan även det statliga nätet behöver förstärkas. Kommunen arbetar även med att skapa attraktiva bytespunkter, stärka gång- och cykelvägnätet och mobility managementåtgärder.

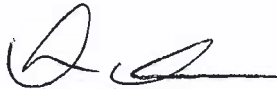
Tidigare beredning

KS 2013/030-501 Transportinfrastrukturen planperiod 2014-2025 – inventering av brister och behov av åtgärder och miljöbedömning av länsplanen.

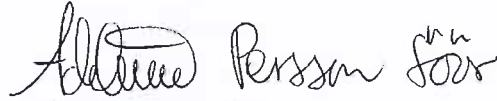
Tjänsteutlåtande

Bilagor

1. Yttrande, Stockholm Nordost Brister och behov 2014 - 2025, 2013-09-10.
2. Länsplanens fördelning av den ekonomiska planeringsramen. Remiss av förslag till länsplan 2014-2025.



Anna Anderman
Väg- och trafikchef



Adelinn Persson Söör
Trafikplanerare

Expedieras

samhallsplanering.stockholm@lansstyrelsen.se

Stockholm Nordost!



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

2013-09-10

Handläggare:
Mikael Engström
tel. dir: 076 643 96 70
Shula Gladnikoff
tel. dir. 076 643 96 73

Länsstyrelsen i Stockholms län
Enheten för samhällsplanering
Box 220 67
104 22 Stockholm

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025.

Remissvar från Stockholm Nordost

Sammanfattning

Kommunerna inom Stockholm Nordost stödjer inriktningen i remissförslaget till Länsplan för 2014-2025 vad gäller ökad satsning på utbyggd kollektivtrafik och regionala cykelstråk. Den ekonomiska planeringsramen för länsplanen är emellertid långt ifrån tillräcklig med avseende på länets och nordostsektorns stora behov och snabba tillväxt. Stockholms län har, som konstateras i remissen, en mycket snabbare befolkningsökning och ett ännu större behov av bostäder än vad som har antagits i tidigare planer. Stockholm Nordost understryker därför behovet av en kraftfull ökning av de statliga investeringarna i Stockholmsregionens trafiksystem.

Ökade resurser, främst för spårburen kollektivtrafik, krävs för att regionen och nordostsektorn ska kunna öka takten i bostadsbyggandet och för att regionen ska kunna behålla sin internationella konkurrenskraft. Det är ytterst allvarligt att gapet är så stort mellan å ena sidan behovet av infrastruktur och å andra sidan finansieringen från staten och via trängselskatterna. Detta konstateras också i remissen som refererar till Trafikanalys bedömning att den samhällsekonomiska kostnaden för trängseln i Stockholms län uppgår till drygt 6 miljarder årligen samt att flaskhalsarna i länet kommer att vara fler år 2030. Stockholmsregionen behöver därför samlas kring krav på större statlig finansiering av trafikinfrastrukturen inom regionen.

Stockholm Nordost principiella uppfattning är att den kostnadsfördelningsmodell och det finansieringsansvar som i dag råder för investeringar i infrastruktur som staten har ansvar för även ska gälla i fortsättningen. Trängselskatterna är en finansiering från Stockholmsregionen och ska inte ses som en del av den statliga finansieringen.

Höjda och utökade trängselskatter förstärker behovet av att kollektivtrafiken byggs ut kraftfullt också inom nordostsektorn. Stockholm Nordost är, förutom Nacka - Värmdö, den enda sektorn inom Stockholmsregionen som idag saknar en regionalt kopplad spårtrafik.

I remissförslaget saknas för nordostsektorns del främst investeringsmedel för en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda och för en regionalt kopplad och kapacitetsstark spårtrafik till/från sektorn. Stockholm Nordost anser att dessa två objekt måste prioriteras för byggstart inom planperioden. Det är emellertid positivt att remissförslaget anger 20 Mkr för fortsatta utredningar under perioden 2014-2017. Pågående utredning om vilken spårlösning som är den bästa för nordostsektorn avses slutföras under hösten 2013 med remiss i början av 2014. För Stockholm Nordost är det av största vikt att främst den spårburna kollektivtrafiken till sektorn både förstärks och byggs ut.



Det är också viktigt att vägsystemet ges en förbättrad kapacitet och trafiksäkerhet för att klara den planerade tillväxten. På kort sikt är det viktigt att Länsplanen och Nationell plan genom utpekade objekt och inom åtgärds paketerna säkrar framkomligheten för buss-trafiken, möjliggör bra bytespunkter, skapar ett regionalt cykelsystem och ger förbättrade möjligheter till båtpendling.

Nordostkommunerna planerar gemensamt för en utbyggnad av den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge samt för 42 000 bostäder fram till år 2030. Det gemensamma målet är 100 000 fler invånare och 50 000 fler arbetstillfällen fram till år 2040. Stockholm Nordost anser att Länsplanen på ett tydligare sätt behöver visa på hur planen stödjer länets utveckling av de regionala stadskärnorna genom att utveckla dem till starka knutpunkter i trafiksystemet.

Stockholm Nordost gemensam vision och handlingsplan för regional stadskärna i Täby

De sex kommunfullmäktige inom Stockholm Nordost antog under 2012 en ny vision avseende åren 2010-2040 med en utblick till 2050. Visionen visar hur kommunerna i Stockholm Nordost - gemensamt och var och en för sig - tar sitt ansvar för tillväxten i Stockholmsregionen. (www.stockholmnordost.se)

Vidare har Täby kommun, i samarbete med övriga nordostkommuner och TMR, utarbetat en handlingsplan för att utveckla den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge. Handlingsplanen, som är samordnad med nordostvisionen, antogs våren 2012 av Täbys kommunfullmäktige

En hållbar tillväxt av bostäder, befolkning, stadsstruktur, regional stadskärna och näringsliv förutsätter effektiva transporter.

Kommunerna inom Stockholm Nordost har som målsättning att nordostsektorns växande arbets- och bostadsmarknader ska knytas samman med övriga Stockholmsregionen genom en kraftigt förbättrad transportinfrastruktur, där ett regionalt kapacitetsstarkt spårssystem ökar förutsättningarna för en hållbar utveckling av resandet.

Kommunerna i Stockholm Nordost verkar därför gemensamt för

- ökad tillgänglighet i Nordostsektorns transportsystem.
- ökad kapacitet i Nordostsektorns transportsystem
- en ökad kollektivtrafikandel och minskad belastning på vägtrafiknätet för att begränsa klimatpåverkande utsläpp och reducera buller och partiklar i belastade stråk, främst E18 genom Danderyd och Täby.

Enligt visionen för Stockholm Nordost avser nordostsektorn att till år 2040 ge förutsättningar för ett bostadsbyggande för ytterligare 100 000 invånare och 50 000 arbetstillfällen i en utvecklad stadsstruktur samt för tillskapandet av regional stadskärna. Nordostsektorns strategi är bl.a. att stimulera täthet och flerkärnighet och att samordna utbyggnaden av bebyggelsen med transportsystemet. Stockholm Nordost anser att Länsplanen på ett tydligare sätt behöver visa på hur planen stödjer länets utveckling av de regionala kärnorna genom att utveckla dem till starka noder i trafiksystemet.

Stockholm Nordost har sedan Stockholmsförhandlingen 2007 haft en gemensam prioritering för utvecklingen av trafikinfrastrukturen till och inom Nordostsektorn. Nordost-

Stockholm Nordost!



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

kommunerna har också ställt sig bakom Stockholmsregionens strategier och prioriteringar för utvecklingen av trafiksystemet som anges i RUFSS 2010 och de som anges i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010 - 2021.

Stockholms län har, som konstateras i remissen, en mycket snabbare befolkningsökning och ett ännu större behov av bostäder än vad som har antagits i tidigare planer. Stockholm Nordost understryker därför behovet av en kraftfull ökning av de statliga investeringarna i Stockholmsregionens trafiksystem.

Nordostsektorn med sina drygt 230 000 invånare saknar idag en regionalt kopplad, spårburen kollektivtrafik som på ett långsiktigt och hållbart sätt knyter samman nordostsektorn med övriga Stockholmsregionen:

- Roslagspilen - som tunnelbana, Roslagsbana eller järnväg - för att lösa resandebehoven på lång sikt.
- Roslagsbanan byggs, i ett första steg, ut mellan centrala Stockholm och Arlanda - Märsta som ett sammanhållet spårssystem.
- Den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge som ett nav i kollektivtrafiknätet med tvärförbindelser mellan Stockholm Nordost och övriga regiondelar.

Stärkt kapacitet till den växande nordostsektorn.

Stockholm Nordost är en starkt växande regiondel där endast Danderyds kommun ligger utmed tunnelbanenätet. I enlighet med Stockholm Nordosts remissvar om regeringens bostadsuppdrag så innebär nordostkommunernas samlade planering till år 2030 en beredskap för 42 000 nya bostäder.

Trafikverkets kapacitetsutredning visar på kraftigt ökad trängsel främst på E18/Roslagsvägen och på Norrortsleden. Nordostsektorn har länets lägsta kollektivtrafikandel. Det medför bland annat att gränsvärden redan idag överskrids, framför allt i Danderyd, för koldioxid och partiklar. För att komma till rätta med dessa problem krävs främst en regionalt kopplad, spårburen kollektivtrafik, vilken även skulle bidra till att avlasta vägnätet i regionens centrala delar. Statlig medfinansiering till trafikhuvudmannen SLL och/eller de för länet planerade utökade trängselskatterna måste prioriteras för att också bygga ut en sammanhållen spårösning för nordostsektorn.

Stadsbyggande för hög tillgänglighet och fler bostäder

I RUFSS 2010 anges att de regionala stadskärnorna måste få bättre tillgänglighet och tydligare koppling till järnvägsnät, regionalt vägnät, till tunnelbana och spårväg samt att de länkas samman via spårväg. Kärnorna behöver ha goda förbindelser till den centrala stadskärnan och bli knutpunkter för kollektiva tvärförbindelser och stombussar.

En utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda skulle skapa en konkurrenskraftig kollektivtrafik och god tillgänglighet främst mellan de regionala stadskärnorna Arlanda - Märsta och Täby centrum - Arninge samt via Ostkustbanan till bland annat Uppsala.

Den planerade utbyggnaden av Arninge resecentrum är ett annat exempel på hur kollektivtrafiksystemet kan utnyttjas smartare och samtidigt stödja utvecklingen av en regional stadskärna.



Enlokalisering av bebyggelsen till bra kollektivtrafiklägen bidrar till en ökad kollektivtrafikandel. Detta är en viktig förutsättning för att minska belastningen på vägtrafiknätet, för att begränsa klimatpåverkande utsläpp och för att reducera buller och partiklar i belastade stråk, främst E18 genom Danderyd och Täby.

Stockholm Nordost anser att länsplanen på ett tydligare sätt behöver visa hur planen stödjer länets utveckling av de regionala stadskärnorna genom att utveckla dem till starka knutpunkter i trafiksystemet.

Prioritering

Prioriteringen bygger i första hand på den gemensamma visionen för Stockholm Nordost och på ”Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län”.

Till detta gemensamma yttrande, kommer enskilda nordostkommuner även att komplettera med egna lokala objekt, vilka också de kommer att vara i linje med den gemensamma NO-visionen.

Stockholm Nordost är positiv till de objekt som var beslutade i 2010-2021 och berör nordostsektorn också ingår i remissförslaget till länsplan eller nationell plan. I Länsplan 2010-2021 anges i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen emellertid också en inriktning för åtgärdsplaneringen efter år 2021. Bland de då utpekade objekten ingick bland annat ”Roslagspilen” och väg 76/283 Norrtälje - Grisslehamn. Dessa objekt bör också anges i Länsplan 2014-2025 med påbörjad utbyggnad under planperioden.

Stockholm Nordost anser emellertid att det är angeläget att tidplanen för de beslutade förbättringarna av Roslagsbanan hålls så att den beslutade kapacitetsförstärkningen är genomförd till år 2018. Detta för att klara kapaciteten för de närmaste årens befolkningstillväxt. Nordostkommunerna förordar också att den statliga medfinansieringen för Roslagsbanan ökas till 50 % vad gäller de kommunala följdinvesteringarna. Dessvärre uppfattar berörda nordostkommuner en besvärande osäkerhet om vilka objekt som ingår i posten kommunala följdinvesteringar och därmed vad som ligger som grund för den i länsplanen angivna totalkostnaden 607 Mkr samt hur fördelningen ser ut mellan kommunerna.

För Stockholm Nordost prioriterade objekt som finns med i remissförslaget till Länsplan 2014-2025.

- Roslagsbanan beslutad kapacitetsförstärkning och upprustning. Utbyggnad tom år 2018. Finansieras av landstinget med 3312 Mkr och medfinansieras via Länsplan med 830 Mkr år 2019-2022. (422 Mkr i Nationell plan 2017-2019)
- Roslagsbanan beslutad kapacitetsförstärkning och upprustning, kommunala följdinvesteringar. Ökat anslag i Länsplanen till 250 Mkr, kommunal finansiering 357 Mkr. Period 2016-2019.
- Roslagspilen, utredning. Finansieras via Länsplan 20 Mkr 2014-2017.
- Förbifart Norrtälje etapp 2. Trängselskatt 73 Mkr och kommun 7 Mkr år 2014.
- E4 Grana - Hammarby. Finansiering trängselskatt 482 Mkr och kommuner 104 Mkr. Period 2016-2019.
- 276 Rosenkälla – Åkersberga etapp 1. Finansiering trängselskatt 54 Mkr och Österåkers kommun 18 Mkr. Period 2014-2015.



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

- Väg 77 och åtgärder i Rimbo. Utbyggnad från 2015, finansieras genom Länsplan 214 Mkr och trängselskatter 559 Mkr 2018-2019.
- Tulkavägen. Finansiering trängselskatt 35 Mkr, Norrtälje kommun 17 Mkr och 18 Mkr privat. Period 2019-2020.
- Regionalt cykelstråk Danderyd - Rösjön. Finansiering Länsplan 30 Mkr 2019-2022.

I Länsplan ingår också Tynningöfärjan. Finansiering 17 Mkr under 2015-2016.

Behov av ytterligare infrastrukturåtgärder

Spårssystem för nordostsektorn prioritet 1

Roslagsbanan till Arlanda

SL har under 2012 genomfört en förstudie i samverkan med Stockholm Nordost, Sigtunakommun, SWEDAVIA, Trafikverket, Länsstyrelsen och TMR om en tvärförbindelse mellan Nordostsektorn och Arlanda. Av de studerade alternativen så ger en förlängning av Roslagsbanan från Vallentuna till Arlanda den största resenärsnyttan samtidigt som den kopplar ihop nord- och nordostsektorn och Vetenskapsstaden med de regionala stadskärnorna Täby centrum - Arninge, Arlanda - Märsta samt Uppsalvia Ostkustbanan.

En spårförbindelse från Stockholm Nordost till Arlanda skulle också förstärka Arlandas roll som ett "Stockholm Nord" samtidigt som spårförbindelsen skulle kunna utgöra ett omledningsspårnät för Ostkustbanan mot Arlanda. Förlängningen av Roslagsbanan till Arlanda skulle innebära en effektiv satsning för att få fler människor att ställa bilen hemma, vara en viktig satsning för hela Arlandaområdet och ge effekt för tillgängligheten till övriga Sverige och världen. Länsstyrelsen och Stockholms läns landsting bör därför snarast fatta beslut om och finansiering av en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda. En sådan prioritering stöds också av kommunerna inom samarbetet inom Arladaregionen, av Stockholm Arlanda Airport och av näringslivet på och kring Arlanda.

I enlighet med Stockholm Nordosts antagna vision är detta objektet första steget för ökad tillgänglighet för utbyggnaden av den spårburna kollektivtrafiken till nordostsektorn. Staten bör medfinansiera investeringskostnaden om ca 2 250 Mkr, plus fordon och utbyggd depå, i Länsplan och Nationell plan för transportsystemet 2014-2025 för en avgrening av Roslagsbanan till Arlanda. Utbyggnaden bör färdigställas under kommande planeringsperiod.

Regional kapacitetsstark spårburen kollektivtrafik "Roslagspilen"

Trafikförvaltningen, Trafikverket och Stockholm Nordost m. fl. har nu återupptagit arbetet med att i en gemensam, fördjupad idéstudie utreda en långsiktigt hållbar lösning för ett regionalt och kapacitetsstark spårssystem till nordostsektorn. En avsikt är att studien ska ge underlag till nu pågående åtgärdsplanering, där nordostkommunerna anser att en regional spårförbindelse till nordost måste ingå med mycket hög prioritet. Idéstudien finansieras i huvudsak genom att de sex nordostkommunerna förskotterar det anslag som anvisats i gällande Länsplan för fortsatt utredning av "Roslagspilen". I avvaktan på resultatet från den nu pågående åtgärdsvals- och idéstudien av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn, är det positivt att det i remissförslaget anvisas 20 Mkr from 2014 för fortsatta studier.



Statlig medfinansiering behöver anges inom planperioden för byggstart av spårlösning för nordostsektorn.

Knutpunkt Danderyd

En utvecklad bytespunkt mellan olika trafikslag; tunnelbana, buss och Roslagsbana, samt nordostsektorns största arbetsplats (Danderyds sjukhus). Bytespunkten behöver byggas om för att uppnå bättre koppling mellan Roslagsbana, bussar och tunnelbanan och med anslutningar till det regionala cykelstråket och övrigt gång- och cykelvägnät och infartsparkeringar. Befintlig depå- och verkstadsfunktion för Roslagsbanan behöver flyttas.

Spårsystem för nordostsektorn prioritet 2

Ny bytespunkt i Roslags -Näsby och Såsta-Karby med infartsparkeringar.

Behov finns av att bygga ut bytesmöjligheter mellan buss och Roslagsbanan vid stationer med strategiskt läge. Roslags Näsby - flytt av perrongläge samt anslutning för resenärer till ny bytespunkt på Centralvägensbro över järnvägen.

Ny station vid SåstaKarby/Norrortsleden där Roslagsbanan korsar Norrortsleden. Ny bytespunkt med station, busshållplats och infartsparkeringar.

Vägåtgärder för nordostsektorn prioritet 2

E18/265 Rosenkälla trafikplats och ramper väg 975

Kapaciteten behöver förstärkas vid Rosenkälla trafikplats mellan E18 och Norrortsleden 265 och nya ramper för anslutning till väg 975 för att klara den prognosticerade trafikmängden. I området planeras ett handelsområde med en utveckling av den lokala arbetsmarknaden med 2000 arbetstillfällen samt 7000 nya bostäder i Åkersbergas omgivning som nås via denna trafikplats.

Kapacitetsförstärkning Norrortsleden.

Trafikverkets kapacitetsutredning visar att Norrortsleden kommer få stora problem med trängsel då Förbifart Stockholm öppnas. Trafikprognoser visar att vägen behöver få motorvägsstandard med fyra körfält, även genom tunneln, samt en fullt utbyggd planskild korsning vid Mossens trafikplats och utbyggd trafikplats vid Täby kyrkby. På kort sikt bör kapacitetsförstärkning prioriteras inom åtgärds paketet Trimningsåtgärder, men ytterligare kapacitetsförstärkningar behöver prioriteras in under planperioden.

Väg 274. Trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder.

Vägen är starkt trafikerad och primär transportled för farligt gods (E 18 - Vaxholms kaj) och omledningsväg för Essingeleden. Detta medför restriktioner vid planering och nybyggnation intill vägen samt genererar genomfartstrafik längs hela sträckningen i kommunen. Vägen har trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem vid flertalet korsningspunkter, exempelvis är Engarn är en viktig korsningspunkt och knutpunkt för kollektivtrafik som är ett prioriterat objekt. Sträckan Ladvik-Resarö är smal, mörk och saknar viltstängsel och cykelväg. Färjelederna saknar dupliceringsfärjeläge och trafiksituation är bristfällig för samtliga trafikarter vid färjelägena.



Vägen behöver breddas, viltskydd anordnas och ett cykelstråk anläggas i anslutning till vägen. Viktiga korsningspunkter och knutpunkter för kollektivtrafik behöver byggas om. Färjekapacitet och dupliceringsfärjeläge för Vaxholmsleden och Oxdjupsleden behöver säkerställas. En åtgärdsvalsstudie har genomförts för hela sträckningen av väg 274.

Väg 276 Åkersberga, etapp 2 och 3.

Vägen har dålig trafiksäkerhet med plankorsningar, bullerstörningar samt saknar utrymme för långsamtgående fordon inklusive gång- och cykelväg. Detaljplan pågår för Rosenkälla handelsområde. Behov finns därför av trafiksäkerhetsåtgärder, utbyggnad av planskilda korsningar och lokalväg.

Vägar 76/283 Norrtälje – Älmsta Grisslehamn

Vägarna har mycket hög belastning i förhållande till vägutrymme med bristfällig framkomlighet och trafiksäkerhet (speciellt för oskyddade trafikanter). Trafikverket ska ta fram en åtgärdsvalsstudie under 2013. Detta objekt var prioriterat i föregående länsplan för genomförande i kommande planeringsperiod.

Cykelvägar för nordostsektorn prioritet 2

Regionala cykelvägar

Stockholm Nordost är positiv till att förslaget till länsplan innehåller en utbyggnad av ett regionalt cykelstråk från Danderyd till Sollentuna och att det i förslaget till nationell plan också ingår del av Täbystråket, Roslagstull - Mörby. Täbystråket behöver emellertid byggas ut hela sträckan till blivande knutpunkt /bytespunkt för kollektivtrafik och cykel i Arninge resecentrum. Anslutande regionala cykelstråk saknas för bl.a. arbetspendling via:

- Väg 274 från Vaxholm (östra Rindö/Oxdjupet)- Arninge
- Åkersberga - Rydbo-Arninge
- Väg 264 från Vallentuna - Arninge
- Vallentuna station - Täby centrum (komplettering)
- Väg 268 Vallentuna station (Grana) - Upplands Väsby station.

Vägarnas utformning innebär dålig trafiksäkerhet för cykling. Stråken (undantaget väg 268) är utpekade i den regionala cykelplanen.

Åtgärdspaketet

I remissförslaget anges att större projekt över 25 miljoner kronor kommer att anges i länsplanen, medan mindre åtgärder grupperas i så kallade åtgärds paket med olika teman. Vilka åtgärder som ska genomföras beslutas löpande av Trafikverket och Länsstyrelsen. Inom åtgärds paketet finns också medel till medfinansiering till kommuner och Landstinget för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder, mm.

Åtgärds paket trafiksäkerhet

Inom nordostsektorn är behoven av trafiksäkerhetsåtgärder mycket stora. Om framför allt väg 274 genom Vaxholm inte anges bland objekten i länsplanen så behöver den till-

Stockholm Nordost!



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

sammans med bl.a. Arninge trafikplats prioriteras inom paketet trafiksäkerhet och trimningsåtgärder.

Åtgärds paket kollektivtrafik: Infartsparkeringar, bytespunkter, vattenburen kollektivtrafik

Behovet av bytespunkter och infartsparkeringar är stort inom nordostsektorn. Medfinansiering behövs bl. a till infartsparkeringar vid Arninge resecentrum samt utveckling av bytespunkter med infartsparkeringar längs Roslagsbanan som vid Roslags Näsby station med flytt av plattform och infartsparkeringar och nytt stationsläge vid Såsta - Karby med infartsparkeringar.

Kollektivtrafiken bör byggas ut för båtpendling till och från kommunerna Österåker, Vaxholm, Täby och Danderyd till grannkommuner och regioncentrum. Statlig medfinansiering behövs för kajanläggning för fartyg i regional kollektivtrafik samt för anslutande busstrafik/ gång- och cykelstråk.

Åtgärds paket trimningsåtgärder, 300 miljoner kronor

Liksom flera av övriga åtgärds paket är detta paket troligen starkt underfinansierat. För objekt som inte anges i länsplanen kommer behovet att vara stort av trimningsåtgärder framför allt vid trafikplatser och andra korsningspunkter. Om Norrortsleden och väg 274 genom Vaxholm inte anges bland objekten i länsplanen så behöver de tillsammans med bl.a. Arninge trafikplats prioriteras inom paketet trimningsåtgärder.

Åtgärds paket cykel, 583 miljoner kronor

Stockholm Nordost stödjer förslaget om prioriteringen av kommunala och regionala cykelvägar. Nordostkommunerna arbetar aktivt tillsammans med Trafikverket inom SATSA 2 för en utbyggnad av de regionala cykelvägarna och med komplettering av det lokala cykelvägnätet.

Åtgärds paket effektivare transportsystem inklusive utredningsmedel. 230 miljoner kronor.

I detta paket ingår framför allt Mobility Management-åtgärder för att förändra resenärernas färdval till ett mer hållbart resande. Samt studier för 1-2 åtgärder. Stockholm Nordost ser att dessa åtgärder är viktiga med anser att en del av dessa resurser kan göra större nytta inom andra åtgärds paket.

För kommunerna inom Stockholm Nordost

Kjell Jansson
Ordförande Stockholm Nordost 2013
Kommunstyrelsens ordförande i Norrtälje



Beslut och beredning av ärendet

Länsstyrelsen önskar att remissinstanserna anger den procentuella könsfördelningen i beredningen och beslutsfattandet av remissyttrandena.

Beslut och beredningen av detta yttrande har skett på följande sätt:

De synpunkter som redovisas som Stockholm Nordosts gemensamma yttrande har godkänts av Stockholm Nordosts politiska ledningsgrupp 2013-09-10. Vid mötet deltog politiska företrädare enligt följande könsfördelningen, 47/53 procent kvinnor/män.

Ärendets beredning har genomförts av Stockholm Nordost´s samordnare, kommunchefsgrupp och planerargrupp. Den procentuella könsfördelningen var 64/36 procent kvinnor/män.

Längsgång för Stockholms län 2014-2025	Totalt kostnad 2014-2025	Övrig finansiering	Kostnad i Länsplan	Procent av länsplan	År												
					2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Stadliga spår	1 140	220	920	10,9%	163	165	306	243	44	73	0	0	0	0	0	0	0
Nyräsbanan, dubbelspår (stopp Tungesta-Hemfossa)	414		414	4,5%	53	137	180	44									
Nyräsbanan, godsanpassning kraft/buller	170		170	2,0%	2	8	40	60									
Nyräsbanan, Vega omdelstation	486	210	276	2,6%	101	9	49	44	13								
"Rochebjällen", utredning	20		20	0,2%	7	6	2	5									
Söderbjäl C, bangård dubbelspår	100		100	1,1%		5	35	60									
Stadliga vägar	1 449	547	902	9,5%	15	160	218	148	25	204	32	0	0	0	0	0	0
77 Ågärder på väg 77 och i Rimbo	773	559	214	2,5%		77			19	201							
222 Mölvik-Insjon (Kolikorfbåt)	77		77	0,9%													
226 Högsolan tpi anslutning Alfred Nobels allé**	220	88	132	1,6%	10	10	61	51									
226 Västra-Södra länken, långsiktig målbild	17		17	0,1%	2	5	5										
257 Tungelsta vägen	85		85	0,4%	3	60	142	86		3	13						
267 Kasteiro-Säbet	290		290	3,4%													
274/667 Hemmesta vägskal	25		25	0,3%			1	12	12								
642/678 Fårjälagen Tynningöfjärden	17		17	0,2%		8	9										
Stadlig medfinansiering regional kollektivtrafik spår	14 933	11 008	3 925	44,5%	279	144	65	120	183	313	420	486	475	495	465	465	490
Länsgångare utrustning	422	212	210	2,5%													
Roslagssniten 1 + 2	4 142	3 122	830	9,8%													
Roslagssniten 1 + 2 kommunala följdinvesteringar	607	357	250	3,0%		30	30	23	23	30	250	250	105				
Söderbjäl C, byspunkt	92	48	44	0,5%													
Tunnelbana Hagastaden	1 655	830	825	9,8%													
Tranvagnväg Öst, modernitet av 311 och tvåbana till Stålla	1 461	1 154	311	3,7%	70	139	95	67		58	170	230	170				
Träskväg Kista	1 142	2 514	628	7,4%													
Träskväg Syd, kapacitetstark kollektivtrafik Flemingsberg-Skärholmen	3 412	2 587	825	9,8%													
Stadlig medfinansiering regional kollektivtrafik vägar	1 830	1 261	569	6,4%	75	72	0	47	210	15	25	0	25	0	25	25	25
Krommalan byspunkt	141	71	70	0,8%					45								
Gullmarsplan byspunkt	160	79	79	0,9%													
Haningeåsen byspunkt**	100	94	94	1,1%													
Zooare bussterminal	1 051	1 051	300	3,6%	75	25	0	47		155	35						
Stadlig medfinansiering kommunala vägar	84	43	43	0,5%	7	6	9	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Roslagssniten Kockholm	145	61	84	1,0%													
262 Danderyd-Region	30		30	0,4%													
Cykelparkering Söderlän	115	46	75	0,9%													
Summa Ågärdepaket	3 391	1 283	2 108	25,0%	137	161	147	176	172	145	219	204	177	195	200	175	175
Ågärdepaket Cykel	1 030	437	593	6,9%	27	42	30	47	43	36	70	70	65	55	58	40	40
Cykel, statlig väg	146		146	1,7%	12	12	10	12	15	12	13	12	12	12	12	12	12
Cykel, statlig medfinansiering	874	437	437	5,2%	15	30	20	35	28	24	57	58	53	43	46	28	28
Ågärdepaket Enskilda vägar	190	95	95	1,1%	8	8	8	8	8	8	8	7	8	8	8	8	8
Enskilda vägar, statlig medfinansiering	160	55	105	1,3%	8	8	8	8	8	8	8	7	8	8	8	8	8
Ågärdepaket Kollektivtrafik	785	275	510	5,9%	38	38	35	43	43	28	41	38	39	40	49	58	58
Kollektivtrafik, statlig väg	195		195	2,3%	18	18	15	18	18	13	16	15	15	16	14	14	19
Kollektivtrafik, statlig medfinansiering	590	275	275	3,5%	20	20	20	25	25	15	25	23	24	24	35	39	39
Ågärdepaket Miljö	140	80	60	0,8%	4	5	5	5	7	8	9	10	5	12	5	5	5
Miljö, statlig medfinansiering	160	80	80	1,0%													
Ågärdepaket Trafiksäkerhet	440	119	330	3,9%	22	25	22	25	25	20	37	36	18	38	34	28	28
Trafiksäkerhet, statlig väg	211		211	2,5%	12	15	12	15	15	10	27	27	10	28	20	20	20
Trafiksäkerhet, statlig medfinansiering	238	119	119	1,5%	10	10	10	10	10	10	10	9	8	10	14	8	8
Ågärdepaket Trimmning	421	121	300	3,6%	28	27	27	28	26	25	34	23	22	22	22	16	16
Trimmning, statlig medfinansiering	179		179	2,1%	16	15	16	17	15	15	20	13	14	14	14	10	10
Trimmning, statlig medfinansiering	242	121	121	1,4%	12	12	11	11	11	10	14	10	8	8	8	8	8
Ågärdepaket Studier och steg 1 & 2-Ågärder	344	154	190	2,2%	10	16	20	20	20	20	20	20	20	20	24	20	20
Studier och steg 1 & 2, statlig väg	94		94	1,1%	5	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Studier och steg 1 & 2, statlig medfinansiering	272	154	136	1,6%	5	8	12	12	12	12	12	12	12	12	15	12	12
Rekommenderat	22 978	14 492	8 486	100,0%	671	710	748	760	698	698	698	698	698	690	690	690	690

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

Länsplanens åtgärder innefattar fler åtgärder än de som länsplanens ramar finansierar. Ett antal länsvägar ingår i länsplanen men de finansieras helt utanför länsplanens ekonomiska anslag genom trängselskatt och i vissa fall kommunal medfinansiering. En mer utförlig beskrivning av kostnader och periodisering för dessa återfinns i bilaga 1. Dessa är:

- 57 Gnesta-E4
- 73 Vega trafikplats
- 76 Förbifart Norrtälje etapp 2
- 222 Kvarnholmen trafikplats
- 222 Mölnvik-Ålstäket
- 222 Skurubron
- 226 Huddingevägen oskyddade trafikanter
- 226 Pålamalmsvägen-Högskolan
- 226 Tumba-Tullinge
- 261 Nockeby-Tappström
- 268 E4-Grana
- 276 Rosenkälla-Åkersberga

Länsväg 259 (Haningeleden, trimning på väg 226 vid Flemingsberg, Södertörnsleden och Masmolänken) ingår i den nationella planen under benämningen Tvärförbindelse Södertörn.