Ledningsstaben
Kansliet

Handläggare
Martin Jägerbert
08-686 1686
martin.jagerbert@sll.se

ANMÄLAN
2020-04-07

Trafiknämnden
2020-04-21, punkt 7

Ärende
TN 2020-0001

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Anmälan av delegationsbeslut TF

Beslut fattade med stöd av trafiknämndens delegation.

Enligt delegationsordning för trafiknämnden får tjänstgörande ordförande i nämnden på nämndens vägnar fatta beslut i ärenden som är så brådskande att nämndens avgörande inte kan avvaktas. Sådana beslut ska anmälas vid nämndens nästa sammanträde.

Ärende	**Dnr**	**Beslutad av**	**Datum för Beslut**
Remissyttrande avseende Strukturbild Sörmland	TN 2020-0221	TN Ordförande	27-mars
Beslut att från den 17 mars och tills vidare endast tillåta påstigning genom bussarnas bakdörrar	TN 2020-0407	TN Ordförande	27 mars
Remissyttrande avseende riksintresseprecisering för östlig förbindelse	TN 2020-0235	TN Ordförande	27 mars
Beslut om senareläggning av arbeten på Roslagsbanan	TN 2020-0407	TN Ordförande	2 april

Trafikförvaltningen

BESLUT/TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-04-02

Ärende
TN

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Björn Holmberg
070-7861588
bjorn.holmberg@sll.se

Senareläggning av arbeten på Roslagsbanan

Ärendebeskrivning

Som en följd av Corona-pandemin meddelade folkhälsomyndigheten den 1 april 2020 föreskrifter och allmänna råd, bland annat för kollektivtrafik och allmänna färdmedel. Det åligger berörda verksamheter att se till att trafiken körs utan att trängsel uppkommer. Den tidigare beslutade avstängningen av Roslagsbanan föreslås därför senareläggas.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag:

- https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/5733d0f5cba44d9e9069a272f7e98470/hslf-fs-allmanna-rad-om-allas-ansvar-covid-91.pdf

Beslut

Trafiknämnden godkänner att arbetena på Roslagsbanan senareläggs och att trafiken tills vidare fortsätter med tåg. De ekonomiska konsekvenserna av beslutet kan ännu inte fullt överblickas, trafikförvaltningen avser att snarast återkomma till trafiknämnden efter genomförd omkalkylering liksom med besked om när de planerade arbetena kan återupptas.

Trafikförvaltningen

BESLUT/TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-04-02

Ärende
TN 2020-

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Överväganden och motivering

Trafikförvaltningen har planerat att starta omfattande arbeten på delar av Roslagsbanan med trafikal påverkan från den 5 april 2020. Från detta datum har trafiken planerats att utföras med buss.

Mot bakgrund av den rådande situationen föreslås att de planerade arbetena tills vidare inte utförs och att Roslagsbanan därmed kan fortsätta sin trafikering med full kapacitet. Det bussöverskott som kan uppkomma bedöms kunna komma till nytta som förstärkning i SL:s övriga trafiknät.

De ekonomiska konsekvenserna består huvudsakligen av stilleståndskostnader till kontrakterade leverantörer och entreprenörer, eventuella forceringskostnader för arbetet när det återupptas, fasta kostnader för förlängd projekttid för projekt och etableringsområden, utgifter beroende av fordonsleveransvillkor samt ändringsersättning till trafikentreprenör.

Sara Catoni
T f Förvaltningschef

Karin Svingby
Chef Investeringsprojekt

Beslutas enligt ovanstående förslag

Stockholm den 2 april 2020

Kristoffer Tamsons
Trafiknämndens ordförande

Beslutet anmäls vid trafiknämndens nästkommande sammanträde.

Enligt delegationsordning för trafiknämnden får tjänstgörande ordförande i nämnden på nämndens vägnar fatta beslut i ärenden som är så brådskande att nämndens avgörande inte kan avvaktas. Sådana beslut ska anmälas vid nämndens nästa sammanträde.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

BESLUT/TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-03-27

Ärende
TN 2020-0235

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck

Yttrande gällande riksintressepreciseringför Östlig förbindelse

Ärendebeskrivning

Ärendet avser trafikförvaltningens yttrande till regionledningskontoret gällande Trafikverkets remiss om riksintressepreciseringför Östlig förbindelse.

Trafikverket önskar genom remissen få synpunkter på om preciseringen ger ett tillräckligt underlag i den fysiska planeringen för att beskriva riksintresset och vad som ska skyddas.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag:

- Rapport "Remiss Riksintressepreciseringför Östlig förbindelse 2020-02-14"

Beslut

Trafiknämnden godkänner förslag till yttrande och expedierar yttrandet vidare till regionledningskontoret.

Trafikförvaltningen
Avdelning
Sektion
Grupp

BESLUT/TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-03-27

Ärende
TN 2020-0235

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag och motivering

Bakgrund

Under åren 2012-2018 hade Trafikverket regeringens uppdrag att genomföra en planläggning för och projektering av Östlig förbindelse. I samband med att Nationell plan för perioden 2018-2022 beslutades i maj 2018, utgick projektet ur planen och Trafikverket avslutade arbetet med den lokaliseringsutredning med bland annat planläggning och projektering som pågick. Trafikverket har idag inget uppdrag att bygga Östlig förbindelse. Enligt Trafikverket utgör Östlig förbindelse ett riksintresse för kommunikationer. Med hänsyn till detta har Trafikverket tagit sig an uppgiften att värna markanspråk för att inte omöjliggöra ett eventuellt framtida genomförande av förbindelsen.

Under 2018-2019 har Trafikverket tagit fram ett underlag för en riksintressepreciseringav Östlig förbindelse. En precisering av ett riksintresse är ett fördjupat planeringsunderlag som visar de markanspråk som är nödvändiga för att värna riksintressets funktioner och genomförande. Dessa markanspråk ska beaktas i den fysiska planeringen. Syftet med preciseringen är att utgöra ett underlag för kommunernas fysiska planering och tillståndsprövning. Den utgör även ett underlag för Länsstyrelsen i Stockholms län när riksintresset ska bevakas och avvägningar göras mellan olika intressen.

Förutsättningarna i arbetet med riksintressepreciseringen är att Östlig förbindelse är en vägförbindelse mellan väg 222 Värmdöleden/Södra Länken i söder och E20/E18 i norr. Riksintresset omfattar även de trafikplatser och ramper som förbinder Östlig förbindelse med andra anslutande vägar och gator. Markanspråket omfattar de olika anläggningsdelar som förbindelsen består av, t.ex. huvudtunnlar och trafikplatser vid Ropsten, Frihamnen och Värmdöleden. I avgränsningen av riksintresset har också vägts in att det måste finnas tillräckligt med utrymme för att bygga anläggningen. Riksintresset är geografiskt avgränsat i plan. En eventuell Östlig förbindelse skulle till stora delar gå under mark vilket innebär att riksintresset också har en höjddimension. I höjdled är riksintressets precisering avgränsat uppåt men inte nedåt. Största delen av en eventuell Östlig förbindelse skulle vara förlagd i tunnel.

Enligt de alternativ som fanns med i tidigare lokaliseringsutredning från Trafikverket är kollektivtrafiken på Östlig förbindelse planerad att utgöras av

busstrafik, vilken har antagits bestå av två nya linjer: Nacka Forum-Loudden samt Gullmarsplan- Ropsten.

När det gäller val av lösning för kollektivtrafiken gör Trafikverket bedömningen att det saknas grund för att peka ut en spårvägsförbindelse genom Östlig förbindelse som riksintresse. Riksintresset för Östlig förbindelse omfattar därför enbart vägförbindelsen i remissen från Trafikverket. Vägförbindelsen preciseras så att kollektivtrafik med buss ryms i delen av Riksintresset mellan Frihamnen och Sickla, men inte i delen mellan Frihamnen och Ropsten.

Trafikförvaltningen har deltagit i vissa delar av Trafikverkets arbete med lokaliseringsutredning för Östlig förbindelse 2012-2018 samt lämnat vissa synpunkter i det fortsatta arbetet med riksintressepreciseringen 2018-2019 (SL 2018-0429-1, SL 2018-0429-2).

Överväganden och motivering

Kollektivtrafikens roll i riksintressepreciseringen
Trafikförvaltningens bedömning är att förslaget till riksintressepreciseringen inte tillgodoser intresset av en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik i den aktuella relationen. Förutom att utredningens föreslagna busstrafiklösning inte tar tillvara på busstrafikens fulla potential, bedömer förvaltningen att en kollektivtrafiklösning i Östlig förbindelse som utgörs av enbart busstrafik inte kommer att kunna erbjuda tillräcklig kapacitet för att hantera den efterfrågan på kollektivtrafikresor som kan prognosticeras.

Bland annat kommer den omfattande exploateringen i Norra Djurgårdsstaden att medföra att kollektivtrafiken tillförs en stor mängd nya resenärer. Även om delar av området ligger inom gångavstånd från befintlig tunnelbana behövs utvecklade kollektivtrafiklösningar för att omhänderta de tillkommande resenärerna.

Trafikförvaltningen anser att det är nödvändigt med en djupare analys över hur de olika systemvalen påverkar kapaciteten i det regionala transportsystemet och möjligheterna att nå regionala mål om tillgänglighet, resurseffektivitet och klimat. Trafikförvaltningen stödjer gärna Trafikverket i ett sådant arbete.

Det är av största vikt att riksintresset kan inkludera tillräcklig markyta för ett framtida val av kollektivtrafiklösning och att hänsyn tas till behovet av en

flexibel funktion. Om inte riskerar genomförandet av en nödvändig kapacitetsstark kollektivtrafiklösning i den aktuella relationen att påtagligt försvåras och fördyras samt eventuellt omöjliggöras.

Påverkan på trafikförvaltningens befintliga och/eller planerade anläggningar
En eventuell framtida Östlig förbindelse berör både befintlig och planerad kollektivtrafik i form av planerad utbyggnad av tunnelbana till Nacka, Saltsjöbanan som är järnväg av riksintresse, planerad kollektivtrafik i Norra Djurgårdsstaden samt befintliga viktiga busstrafikstråk i nära anslutning till Östlig förbindelse såsom busstrafiken på väg 222.

Trafikförvaltningen anser att det i det remitterade förslaget till riksintressepreciseringen inte är tillräckligt säkerställt att dessa anläggningar och funktioner inte kommer att påverkas av en eventuell Östlig förbindelse.

När det gäller den framtida tunnelbanan till Nacka ligger anslutningen av Östlig förbindelse till väg 222 och till Södra länken i ett område där tunnelbanan kommer att byggas i enlighet med laga kraftvunnen järnvägsplan och detaljplan. Preciseringen av riksintresset är dock inte tillräckligt tydlig för att kunna avgöra vilken påverkan ett eventuellt framtida byggande av denna och den färdiga anläggningen kan ha på tunnelbaneanläggningen som sådan och på tunnelbanedriften.

Tunnelbanetrafiken kommer att vara en väsentlig del av kollektivtrafikförsörjningen i regionens östra delar varför störningar av denna funktion under byggskedet till exempel vid sprängning kan få stora konsekvenser. Säkerhetskonceptet för tunnelbanedriften innebär att för utrymning av tunnelbanestation Sickla måste båda entréerna vara i bruk. Arbeten som gör att en av entréerna måste stänga innebär att tunnelbanan inte kan trafikera stationen.

Av remissmaterialet framgår att fysiska korsningspunkter mellan tunnelsystemen kan uppstå mellan Östlig förbindelse och tunnelbanetunnlarna samt även med tunnelbanans anläggning för ventilation via separat tunnel. Med hänsyn till materialets brist på precision går det inte att utläsa om detta är problematiskt eller ej.
När det gäller riksintresset Saltsjöbanan kan riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse ha påverkan på förutsättningarna för den planerade upphöjningen av Saltsjöbanan, då den östra brorampen ligger inom riksintressepreciseringen.

Även förutsättningarna för ett eventuellt framtida dubbelspår förbi Sickla station och ett nytt vändspår där kan påverkas negativt.

När det gäller den framtida kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden utreder trafikförvaltningen tillsammans med berörda kommuner en förlängning av Spårväg City från Djurgårdsbron till Ropsten. Genomförandet av en sådan spårväg riskerar försvåras avsevärt genom förslaget till riksintressepreciseringen. Även förutsättningarna för en ny bytespunkt i Ropsten kan påverkas av förslaget, vilket riskerar påverkan på busstrafiken till Lidingö, men också förutsättningarna för en eventuellt framtida busstrafik i Östlig förbindelse.

Trafikförvaltningen anser att inte heller den nödvändiga kopplingen för Värmdövägens busstrafik till och från Östlig förbindelse har säkerställts tillräckligt i förslaget till riksintressepreciseringen. Kopplingen är avgörande för den i riksintressepreciseringen föreslagna busstrafiken i Östlig förbindelse.

Ekonomiska konsekvenser
Yttrandet i sig innebär inte några ekonomiska konsekvenser. Om riksintressepreciseringen av Östlig förbindelse innebär att framtida nödvändiga kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar inte kan genomföras kan detta påverka framtida investerings- och driftkostnader för Region Stockholm negativt.

Riskbedömning
Om riksintressepreciseringen av Östlig förbindelse innebär att framtida nödvändiga kollektivtrafiklösningar inte kan genomföras, riskerar detta att försämra möjligheterna att nå regionala mål om tillgänglighet, resurseffektivitet och klimat.

Konsekvenser för miljön
Om riksintressepreciseringen av Östlig förbindelse innebär att framtida nödvändiga kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar inte kan genomföras kan detta påverka möjligheterna att minska transportsystemets miljö- och klimatpåverkan samt försvåra möjligheterna att nå målsättningarna i RUFS 2050.

Sociala konsekvenser
Om riksintressepreciseringen innebär att möjligheterna till att genomföra en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik försämras kan detta påverka

Trafikförvaltningen
Avdelning
Sektion
Grupp

BESLUT/TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-03-27

Ärende
TN 2020-0235

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

resmöjligheter och tillgänglighet i den östra delen av regionen och därmed få sociala konsekvenser.

Expedieras till

Regionledningskontoret

Sara Catoni
Tf förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef strategisk utveckling

Beslutas enligt ovanstående förslag

Stockholm den

Kristoffer Tamsons (M)
Trafiknämndens ordförande

Beslutet anmäls vid trafiknämndens nästkommande sammanträde.

Enligt delegationsordning för trafiknämnden får tjänstgörande ordförande i nämnden på nämndens vägnar fatta beslut i ärenden som är så brådskande att nämndens avgörande inte kan avvaktas. Sådana beslut ska anmälas vid nämndens nästa sammanträde.

Region Stockholm

REMISS

2020-02-28 RS 2020-0222

Rotel I – Finans-, fastighets- och servicerotelN

Tillväxt- och regionplanenämnden
Trafiknämnden

Ärende:

Remiss – Riksintressepreciseringen Östlig förbindelse

Yttrande från berörd nämnd/styrelse senast: **2020-03-31**

Handläggare: Tobias Sjö

Yttranden skickas till regionledningskontorets registrator:

E-post: registrator.lsf@sll.se

Adress:
Regionledningskontoret
Registraturen
Box 22550
104 22 Stockholm

Internadress:
Regionledningskontoret, Registraturen, Lindhagensgatan 98 plan 6

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

BESLUT/TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-03-27

Ärende
TN 2020-0221

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-6861651
jens.plambeck@sll.se

Remiss Strukturbild Sörmland

Ärendebeskrivning

Trafiknämnden har fått strukturbild Sörmland på internremiss från Regionledningskontoret.

Strukturbilden visar den fysiska inriktningen för Sörmland med ortstruktur och funktionella samband med varandra och med omvärlden. Bilden är tänkt att utgöra utgångspunkt i det fysiska perspektivet i det regionala utvecklingsarbetet och på så sätt bidra till att prioritera de insatser man anser gör störst nytta för Sörmlands utveckling.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag:

- Strukturbild Sörmland

Beslut

Trafiknämnden godkänner förslag till yttrande och expedierar yttrandet vidare till Regionledningskontoret.

Överväganden och motivering

Trafikförvaltningen konstaterar att förslaget till strukturbild kopplar till det gemensamma Mälardalsarbetet och det arbete med utvecklad regionaltågstrafik som bedrivs inom ramen för En Bättre Sits.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

BESLUT/TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-03-27

Ärende
TN 2020-0221

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningen bedömer att den föreslagna strukturbilden för Sörmland ligger i linje med den strukturbild för Östra Mellansverige som tidigare tagits fram samt i linje med det pågående arbetet i En Bättre Sits och för utvecklad regionaltågstrafik.

För att de samlade storregionala utvecklingsinsatserna i Mälardalsregionen ska få så stort genomslag som möjligt är det av stor betydelse att prioriteringar i respektive län stöttar och ligger i linje med den storregionala planeringen.

Sara Catoni
T f Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Beslutas enligt ovanstående förslag

Stockholm den

Kristoffer Tamsons (M)
Trafiknämndens ordförande

Beslutet anmäls vid trafiknämndens nästkommande sammanträde.

Enligt delegationsordning för trafiknämnden får tjänstgörande ordförande i nämnden på nämndens vägnar fatta beslut i ärenden som är så brådskande att nämndens avgörande inte kan avvaktas. Sådana beslut ska anmälas vid nämndens nästa sammanträde.

Region Stockholm

REMISS

2020-02-13 RS 2020-0131

Rotel IV – Tillväxt-, samhällsplanerings- och skärgårdsroteln

Ärende:

Remiss – Strukturbild Sörmland

Yttrande från berörd nämnd/styrelse senast: **2020-03-20**

Handläggare: **Lars Nordgren**

Yttranden skickas till regionledningskontorets registrator:

E-post: registrator.lsf@sll.se

Adress:
Regionledningskontoret
Registraturen
Box 22550
104 22 Stockholm

Internadress:
Regionledningskontoret, Registraturen, Landstingshuset

Region Stockholm

Trafiknämnden

BESLUT
2020-03-27

TN 2020-0407

Beslut på trafiknämndens vägnar

Enligt delegationsordning för trafiknämnden får tjänstgörande ordförande i nämnden på nämndens vägnar fatta beslut i ärenden som är så brådskande att nämndens avgörande inte kan avvaktas. Sådana beslut ska anmälas vid nämndens nästa sammanträde.

Beslutsunderlag

- Detta beslut

Beslut att från den 17 mars och tills vidare endast tillåta påstigning genom bussarnas bakdörrar

Den nuvarande situationen, med på- och avstigning endast genom bussens bakdörrar, behöver formaliseras. Beslutet syftar till att långsiktigt säkra tillgången till bussförare i SL-trafiken under Corona-krisen. Det är avgörande för SL-trafikens stabilitet över tid att trafikpersonalen får så bra arbetsförhållanden som möjligt i rådande situation samt att oron för den personliga hälsan minimeras. Detta är så brådskande att nämndens avgörande inte kan avvaktas.

Situationen kommer att innebära ett intäktsbortfall för SL då visering inte kan ske på normalt sätt. De ekonomiska konsekvenserna kan ännu inte överblickas.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande:

1. Påstigning på SL:s bussar ska tills vidare ske endast genom bussens bakdörrar. Ingen konduktörsvisering i spårtrafiken ska ske. Chefen för Region Stockholms trafikförvaltning ges mandat att besluta om när en återgång till normala rutiner med påstigning genom framdörrarna samt konduktörsvisering ska ske.

Kristoffer Tamsons (M)
Ordförande trafiknämnden

Beslutet anmäls vid trafiknämndens nästkommande sammanträde.