Regionrådsberedningen

SKRIVELSE
2021-06-02

RS 2021-0109

Regionstyrelsen

Remiss - Uppdatera behovs- och bristlistorna i den reviderade länsplanen för regional transportinfrastruktur 2022–2033/2037 i Stockholms län

Föredragande regionråd: Gustav Hemming

Ärendebeskrivning

Region Stockholm har påbörjat arbetet med att revidera länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län. I revideringsarbetet ska förslag om vilka objekt som bör ingå i länsplanen från kommuner och andra berörda myndigheter samlas in. Region Stockholm har genom remiss samlat in underlag om brister och behov i syfte att kunna uppdatera bristlistorna och komplettera med ej kända åtgärdsbehov.

Förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

Remiss – Uppdatera behovs- och bristlistorna i den reviderade länsplanen för regional infrastruktur 2022–2033/2037 godkänns.

Regionrådsberedningens motivering

Regionrådsberedningen ser positivt på ett uppdaterat underlag om brister och behov. Regionrådsberedningen tar ingen ställning i ärendet med hänsyn till att ärendet är ett informationsärende som redovisar remissinstansernas svar.

Beslutsunderlag

1. Regiondirektörens tjänstutlåtande

Irene Svenonius

Gustav Hemming

Regionledningskontoret
Jonas Thörnqvist

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-05-12

RS 2021-0109

Regionstyrelsen

Remiss - Uppdatera behovs- och bristlistorna i den reviderade länsplanen för regional transportinfrastruktur 2022–2033/2037 i Stockholms län

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

> Remiss – Uppdatera behovs- och bristlistorna i den reviderade länsplanen för regional infrastruktur 2022–2033/2037 godkänns.

Regionledningskontorets förslag och motivering

Sammanfattning

Region Stockholm har påbörjat arbetet med att revidera länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län. I revideringsarbetet ska förslag om vilka objekt som bör ingå i länsplanen från kommuner och andra berörda myndigheter samlas in. Region Stockholm har genom remiss samlat in underlag om brister och behov i syfte att kunna uppdatera bristlistorna och komplettera med ej kända åtgärdsbehov. Remissinstanserna har besvarat vad de bedömt som utmaningar och problem i transportinfrastrukturen, även benämnt brister, som behöver åtgärdas, i vilken fas bristen befinner sig i och samt prioritetsordning.

Detta ärende är ett informationsärende som redovisar remissinstansernas svar och regionledningskontoret gör inga analyser och tar inte någon ställning i detta ärende. Totalt svarade 32 remissinstanser på remissen och det har inkommit 231 behov och brister utifrån dessa svar. Det finns vissa skillnader sett till södra och norra regionhalvan i antal brister och behov som rapporterats, med övervikt till den nordliga.

Generellt bedömer remissinstanserna behoven vara störst inom olika typer av sträckningar/stråk/vägavsnitt, kapacitethöjande åtgärder, bytespunkter och passager. När det gäller typer av åtgärder som efterfrågas omfattar de identifierade behoven till stor del åtgärder som handlar om nybyggnation.

En stor del av nybyggnationen behöver ske i kombination med en ombyggnation av befintlig infrastruktur, exempelvis kapacitetshöjande åtgärder som nya kollektivtrafikkörfält längs med en befintlig väg. Motiven bakom flertalet identifierade brister och behov handlar om framkomlighet, trafiksäkerhet, hållbart resande, tillgänglighet och regional utveckling. Utöver detta lyfter en majoritet av kommunerna frågan avseende finansiering av åtgärder, det vill säga medfinansiering och/eller statlig finansiering. När det gäller typ av infrastruktur som av remissinstanserna bedöms bristfällig varierar detta beroende på trafikslag. Det trafikslag som fått flest identifierade behov och brister är cykel.

Bakgrund
Den 25 juni 2020 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att ta fram ett inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för två alternativa planperioder 2022–2033 och 2022–2037. I april 2021 presenterade regeringen en infrastrukturproposition. Efter att den beslutats av riksdagen tar regeringen fram ett direktiv till regionerna om att revidera länsplanerna. Målet är att länsplanen ska fastställas av Region Stockholm under våren 2022.

Region Stockholm har med hänvisning till ovan påbörjat arbetet med att revidera länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län. Den nuvarande länsplanen innehåller större och mindre namngivna åtgärder under åren mellan 2019–2026. De sista åren, 2026–2029, är avsatta för så kallade brister i trafiksystemet. Bristerna som återges i planen kan, efter att ha genomgått en åtgärdsvalsstudie, utvecklas till namngivna objekt.

I och med revideringen av länsplanen ska i enlighet med förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur Region Stockholm, i egenskap av länsplaneupprättare, begära in förslag om vilka objekt som bör ingå i länsplanen från kommuner och andra berörda myndigheter. Remissen syftar till att på ett systematiskt sätt samla in underlag om brister och behov för att kunna uppdatera bristlistorna och komplettera med ej kända åtgärdsbehov. Med brister menas vad remissinstanserna bedömt som utmaningar och problem i transport-infrastrukturen som behöver åtgärdas. Det är brister som inte lyfts i tidigare behovsförfrågningar som Region Stockholm önskar få in vid detta tillfälle. Remissinstanserna har också ombetts att ange i vilken fas bristen befinner sig i, till exempel beskriven i översiktsplanen, kommun-styrelsebeslut eller i en åtgärdsvalsstudie, samt ange prioritetsordning. Namngivna åtgärder som gått igenom åtgärdsvalsstudier eller redan finns med i planerna har Region Stockholm redan kännedom om och de behöver således inte lyftas på nytt.

Detta ärende är ett informationsärende som redovisar remissinstansernas svar och regionen gör inga analyser och tar inte någon ställning i detta ärende.

Sammanfattning av inkomna remissvar
Region Stockholms remiss om att uppdatera behovs- och bristlistorna i den reviderade länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län är utskickad till 34 remissinstanser. Av länets 26 kommuner har samtliga svarat utom Ekerö kommun. Knivsta kommun och Swedavia har tillkommit och svarar genom Arlandaregionen.

Totalt svarade 32 instanser på remissen. Försvarsmakten, Trafikverket Region Stockholm och Länsstyrelsen i Stockholms län har inte besvarat remissen. Det har inkommit 231[1] behov och brister som önskas tas med[2].

Av de insamlade behoven och bristerna har:
- 58 procent tilldelats en hög prioritet av remissinstanserna
- 19 procent har tilldelats medel prioritet
- 8 procent anses vara av låg prioritet

Resterande 16 procent av de identifierade behoven och bristerna har inte tilldelats någon prioritetsordning[3].

Nedan följer en sammanställning av behov och brister som remissinstanserna har redovisat när det gäller respektive trafikslag, typ av infrastruktur och vilka sträckor. Bristerna och behoven visar också företeelser som till exempel framkomlighet eller trafiksäkerhet. Även finansieringsfrågan är beskriven. Bristerna och behoven beskrivs i diagram för att skapa en tydligare bild.

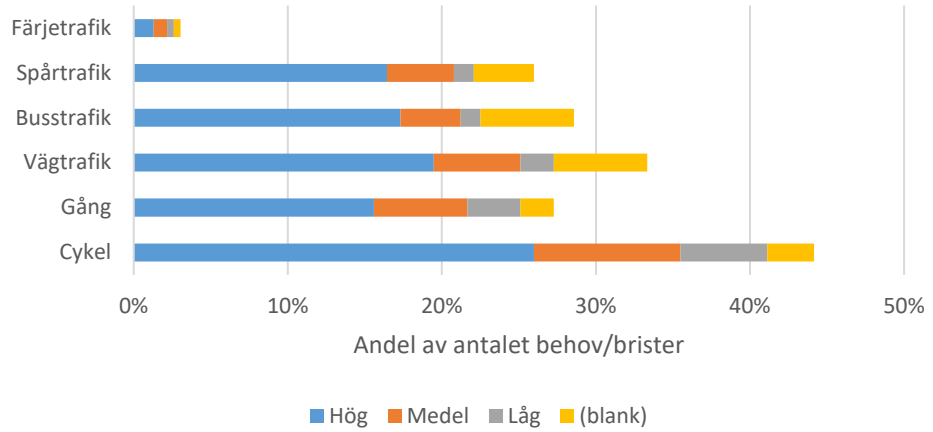
Brister och behov fördelat på olika trafikslag
Cykel är det trafikslag som fått flest identifierade behov och brister, följt av vägtrafik och kollektivtrafik (buss) enligt Figur 1. Vissa behov och brister berör även andra trafikslag som inte visualiseras nedan.

---

[1] För de remissinstanser som ingår i olika typer av samverkansorganisationer (Södertörnskommunerna, Stockholm Nordost, Arlandaregionen) har vissa skickat in identiska åtgärder, vilka inkluderats endast en gång i remissvarssammanställningen. Om ett specifikt behov, t ex upprustning av regionala cykelstråk, identifierats av olika instanser har samtliga instansers åtgärder inkluderats.

[2] Vissa kommuner har valt att beskriva behov och brister i pågående planläggning samt nya, ej tidigare kända brister. Bland annat då det inte bedöms finnas ett dokument som beskriver vilka brister Region Stockholm valt att hantera i pågående planläggning.

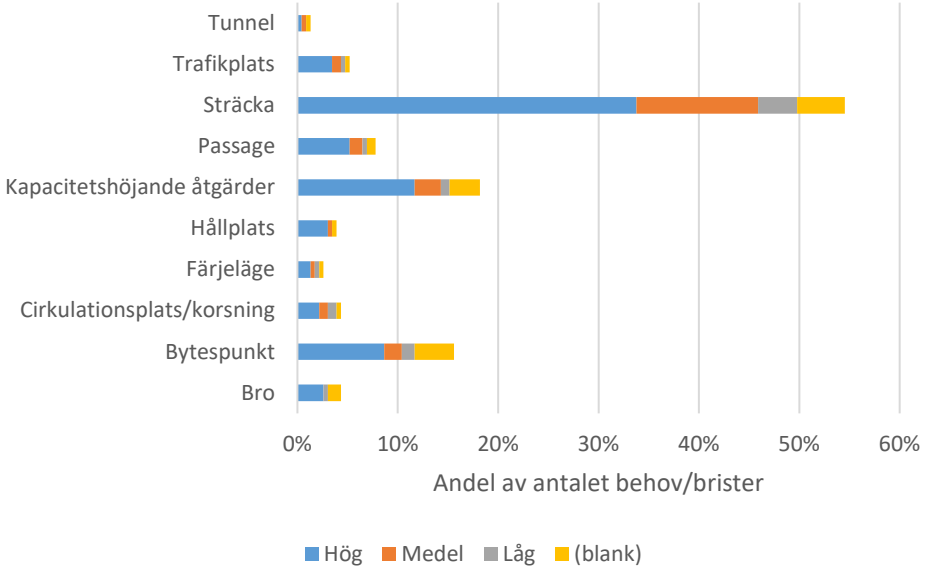
[3] De åtgärder som inte tilldelats någon prioritet har antingen inte matats in i medskickad mall eller i löptext beskrivits hur de bör prioriteras i relation till varandra.



Figur 1. Visualisering över andelen behov/brister som fördelar sig på olika trafikslag samt hur de prioriterats av samtliga respondenter. Det totala antalet behov/brister är 231. Summan av samtliga trafikslag överstiger 100 procent då åtgärder kan beröra flera trafikslag, t ex gång- och cykelvägar eller vägbreddning för ökad framkomlighet för både bussar och övrig vägtrafik. (Blank) avser de åtgärder som inte fått någon prioriteringsnivå.

Brister och behov fördelat på olika typer av infrastruktur

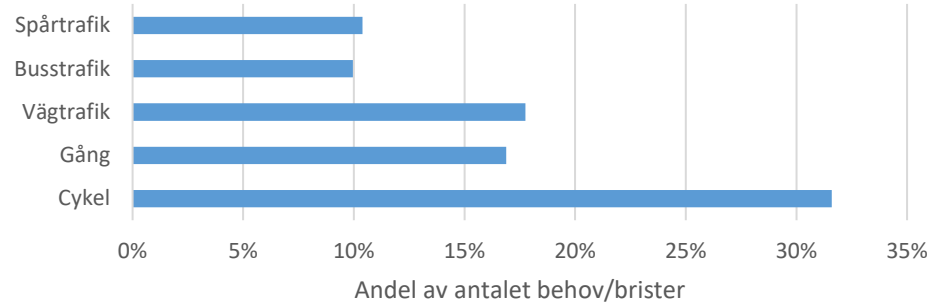
Vad det är för typ av infrastruktur som i dagsläget av remissinstanserna bedöms bristfällig varierar beroende på trafikslag, men generellt bedöms behoven vara störst inom olika typer av sträckningar, kapacitethöjande åtgärder, bytespunkter och passager enligt Figur 2.



Figur 2. Visualisering över inom vilket område andelen behov/brister förväntas behöva åtgärdas, fördelat på prioriteringsnivå. Det totala antalet behov/brister är 231. Summan

av åtgärdsområden överstiger 100 procent då ett identifierat behov kan beröra flera områden, exempelvis sträckor (ett avsnitt eller del av nät av infrastruktur) och passager. (Blank) avser de åtgärder som inte fått någon prioriteringsnivå.

Gällande sträckor är cykelstråken de mest utpekade enligt Figur 3. Av de remissinstanser som lyfter brister med cykelinfrastrukturen bedömer en majoritet att cykelvägar på flera håll behöva rustas upp för att leva upp till regional standard, och att det behövs skapas fler sammanhängande stråk mellan regionala/kommunala områden och gränser. För väg- och busstrafiken omnämns frekvent i remissvaren en hög risk för köbildning, där kapacitetshöjande åtgärder i kombination med fler vägar bedöms behövas.

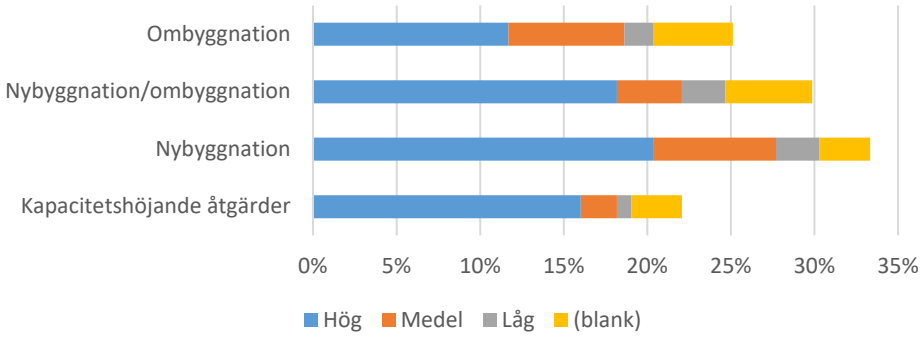


Figur 3. Visualisering över hur åtgärdsområdet ”sträckor” fördelar sig på olika trafikslag. Det totala antalet behov/brister är 231.

Bytespunkter omnämns av cirka 20 remissinstanser. Även där uttrycks ett behov av kapacitetshöjande åtgärder som fler avgångar, fler spår, större bussterminaler och förbättrade parkeringsmöjligheter.

Typer av åtgärder som efterfrågas

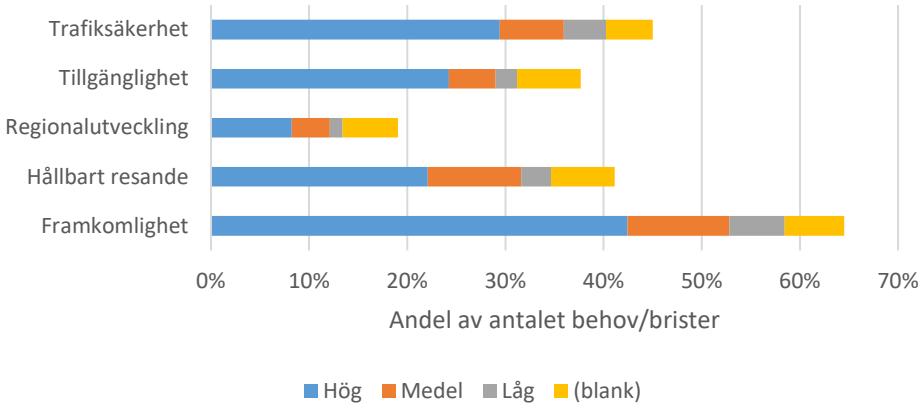
De behov som identifierats omfattar till stor del nybyggnation av exempelvis passager eller vägar för gångtrafik, cykeltrafik och vägtrafik. Cirka 30 procent av de behov som lyfts av remissinstanserna indikerar att nybyggnation behöver ske i kombination med en ombyggnation av befintlig infrastruktur, exempelvis kapacitetshöjande åtgärder som nya kollektivtrafikkörfält längs med en befintlig väg. Andra direkta kapacitetshöjande åtgärder som efterfrågats är utökad kollektivtrafik i form av fler/nya stombusslinjer samt andra typer av kapacitetsstark kollektivtrafik. Fördelningen mellan önskade åtgärder går att se i Figur 4.



Figur 4. Visualisering över vilka åtgärder som efterfrågas för att möta påpekade behov/brister, fördelat på prioriteringsnivå. Det totala antalet behov/brister är 231. Summan av samtliga omnämnda åtgärder överstiger 100 procent då flera åtgärder kan implementeras parallellt. (Blank) avser de åtgärder som inte fått någon prioriteringsnivå.

Motiv till brister och behov

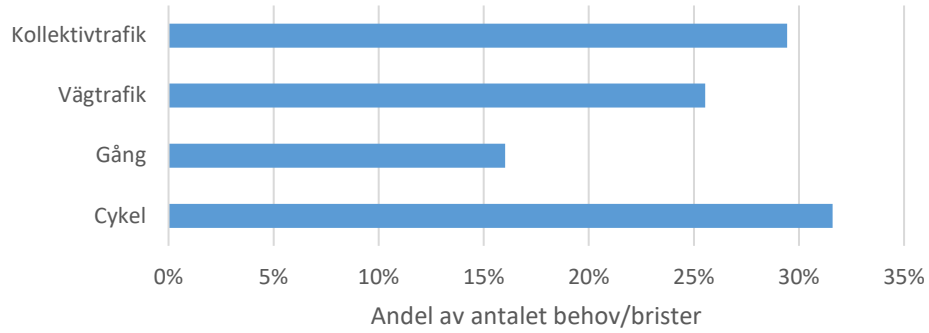
Flertalet av de behov och brister som identifierats handlar om framkomlighet, trafiksäkerhet, hållbart resande, tillgänglighet och regional utveckling enligt Figur 5.



Figur 5. Visualisering över hur respektive behov/brist motiveras, fördelat på prioriteringsnivå. Det totala antalet behov/brister är 231. Summan av samtliga motivationer överstiger 100 procent då ett enskilt behov kan motiveras ur flera perspektiv. (Blank) avser de åtgärder som inte fått någon prioriteringsnivå.

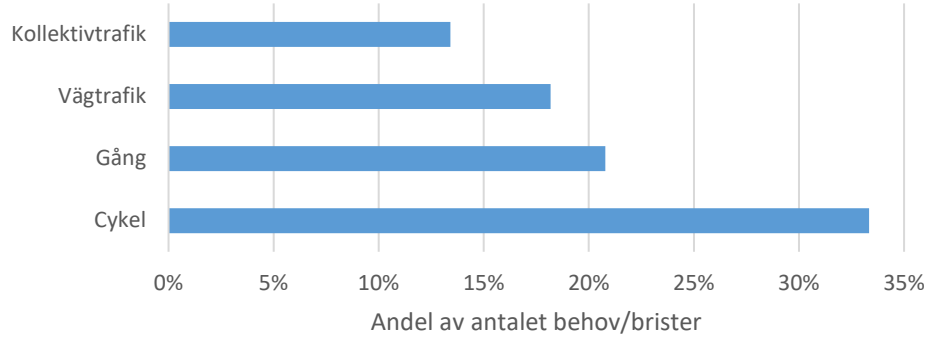
Vad gäller framkomlighet är det en relativt jämn fördelning mellan de olika trafikslagen, enligt Figur 6. För cykeltrafik och gångtrafik avser det främst att stråk saknas eller att det regionala cykelnätet inte är tillräckligt sammanhängande. För vägtrafiken och den kollektiva busstrafiken är det bland annat problematik med köbildning. Det finns även behov och brister kopplat till spårburen trafik, där passager för gång-, cykel- och vägtrafik

samt utmaningar mellan gods- och persontrafik berörs ur ett framkomlighetsperspektiv.



Figur 6. Visualisering över hur motivationen "framkomlighet" fördelar sig på olika trafikslag. Det totala antalet behov/brister är 231.

Avseende trafiksäkerhet har de flesta behov och brister identifierats för oskyddade trafikanter såsom cyklister och fotgängare, enligt Figur 7. Behoven avser bland annat planskilda passager och separata GC-vägar. Även vissa vägsträckor anses vara särskilt olycksdrabbade där fler körfält, förbättrade korsningar/cirkulationsplatser och andra åtgärder föreslås för att avhjälpa problematiken.



Figur 7. Visualisering över hur motivationen "trafiksäkerhet" fördelar sig på olika trafikslag. Det totala antalet behov/brister är 231.

Brister och behov fördelat på regiondelar

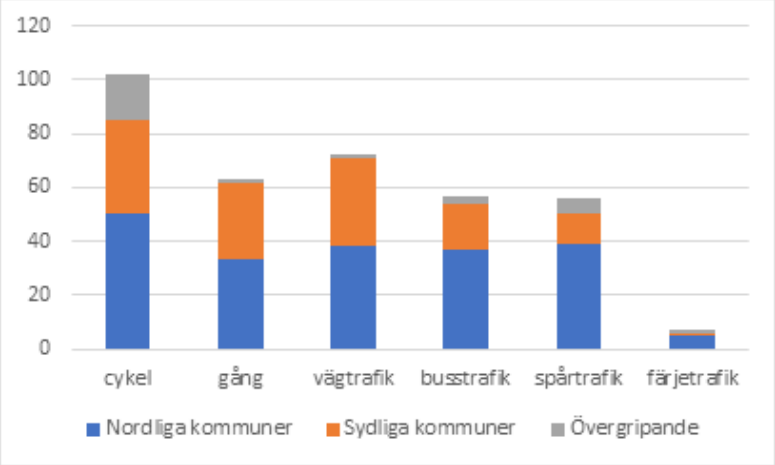
För att tydliggöra eventuella regionala skillnader delas remissinstanserna in i tre grupper enligt nedan.

Nordliga: Arlandaregionen, Stockholm Nordost, Danderyd, Järfälla, Lidingö, Norrtälje, Sollentuna, Solna, Sundbyberg, Täby, Vallentuna, Vaxholm, Upplands-Bro och Upplands Väsby.

Sydliga: Södertörnskommunerna, Stockholm, Tyresö, Botkyrka, Huddinge, Nynäshamn, Haninge, Nacka, Värmdö och Södertälje.

Övergripande: Region Stockholm, tillväxt- och regionplanenämnden samt trafiknämnden.

De nordliga kommunerna i länet har inkommit med 127 behov och brister, de sydliga har inkommit med 80 st och organisationer på övergripande nivå har inkommit med 23 behov och brister. De nordliga kommunerna beskriver fler brister och behov gällande vägtrafik och spårtrafik, och även till viss del för busstrafik än övriga två grupper. För cykeltrafik och gångtrafik är antalet brister och behov likvärdiga mellan grupperna.



Figur 8. Brister och behov uppdelat på olika regiondelar

Finansiering

Utöver vad som presenterats ovan lyfter en majoritet av remissinstanserna frågan avseende finansiering. Vissa kan tänka sig att medfinansiera infrastrukturobjekt som gynnar kommunen, medan andra anser att staten och regionen har ett ansvar att uteslutande stå för alla investeringar som rör regional infrastruktur. De statliga investeringarna i Stockholmsregionens infrastruktur bedöms behöva öka och den ekonomiska ramen till länsplanen höjas. Vikten av att samarbeta med berörda kommuner kring planering och införande av åtgärder för att möta framtagna behov och brister lyfts också.

En majoritet av svarande instanser lyfter att det är nödvändigt att redan framtagna och namngivna objekt i gällande länsplan samt andra överenskommelser och plandokument får tillräcklig finansiering så att projekten kan genomföras fullt ut. Det handlar om att åtgärder i gällande

plan slutförs enligt devisen ”lagt kort ligger”. En kortfattad sammanfattning av respektive remissvar fördelat per remissinstans går att se i Bilaga 1.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet bedöms inte innebära några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag

-

Beslutsexpediering

-

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2021-05-12

Bilaga 1

Kortfattad sammanfattning för respektive inkommen remiss fördelat per remissinstans. Vissa kommuner har svarat i kommungemensamma yttranden kompletterade med egna behov och brister.

Aktör	Sammanfattade remissvar
Arlandaregionen[4]	Arlandaregionens investeringsriktning berör bland annat förbättrad kapacitet på Ostkustbanan Stockholm-Uppsala samt på E4:an till och inom Arlandaregionen. Dessutom efterfrågas en förlängd Roslagbana till Arlanda och en förstärkt koppling mellan Märsta och Arlanda.
Botkyrka kommun	Ställer sig bakom det Södertörnsgemensamma yttrandet och lyfter ytterligare behov/brister avseende Hågelbyleden och Förbifart Tullinge. Ser det som potentiellt aktuellt att medfinansiera i fråga om infrastrukturobjekt som gynnar kommunen.
Danderyds kommun	Utöver det som tas upp i det kommungemensamma yttrandet från Stockholm Nordost ser kommunen ett stort behov av kommunala följdinvesteringar, avseende bland annat planskild korsning, centrala Danderyd, bytespunkten Danderyd sjukhus samt snabbcykelstråk. Föreslagna åtgärder behöver utredas vidare gällande finansiering och kostnadsfördelning för att klargöra hur de kan komma att påverka kommunen ekonomiskt.
Haninge kommun	Ställer sig bakom det Södertörnsgemensamma yttrandet men lyfter även andra behov och brister kopplat till hållbart resande, kapacitetsökningar på nuvarande vägar samt nya vägsträckor. Lyfter även behoven av infrastruktur-investeringar till väl kända objekt som ännu inte nått en lösning, såsom Tvärförbindelse Södertörn, Tungelstavägen.
Huddinge kommun	Ställer sig bakom det Södertörnsgemensamma yttrandet. Kompletterar det med kommunspecifika objekt gällande bland annat oskyddade trafikanter längs med Huddingevägen. Förutsätter att ingångna avtal och gällande planer genomförs.
Järfälla kommun	Lyfter att redan överenskomna åtgärder gällande tunnelbanan, Förbifarten och fyrspår på Mälarbanan förväntas få fortsatt finansiering samt genomförande enligt gällande tidsplan. De åtgärder som Järfälla prioriterat ses som följdinvesteringar av Stockholmsöverenskommelsen och behövs för att få full effekt av de investeringar som nu görs i infrastruktur och bostadsbyggande.
Lidingö stad	Anser att Östlig förbindelse, knutpunkt Ropsten, sammankoppling av Lidingöbanan med Spår city och överdäckning av Torsvik trafikplats ska läggas till i Länsplan.
Nacka kommun	Förutsätter att finansiering från gällande länsplan kvarstår och flyttas med till den nya. Eftersom brobygget (Skurubron) är kraftigt försenat anser kommunen att det inte är vare sig rimligt eller skäligt att Nackaborna och andra trafikanter ska tvingas betala avgifter för att åka på en statlig väg. Ramen bör därför utökas i kommande länsplan för att täcka hela kostnaden med statliga medel. Eventuellt kan även ytterligare medel behövas för att kunna bygga ut det regionala cykelstråket (Ältastråket) i sin helhet.
Naturvårds-verket	Naturvårdsverket avstår yttrande i rubricerat ärende.
Norrtälje kommun	Ställer sig bakom yttrandet av Stockholm Nordost, och kompletterar med behov/brister rörande främst vägskicket och trafiksäkerheten i kommunen. Olyckor sker med hög frekvens och särskilt riksväg 77 är en av Sveriges mest olycksdrabbade vägar. Längs med i stort sett samtliga statliga vägar i kommunen saknas vägrenar eller separering av gång- och cykeltrafik, och trafikflödena är så pass höga att vägarna upplevs som mycket otrygga.
Nykvarns kommun	Ställer sig bakom det Södertörnsgemensamma yttrandet.

[4] Inom Arlandaregionen ingår Knivsta kommun, Sigtuna kommun, Upplands Väsby kommun, Vallentuna kommun samt Swedavia.

Nynäshamns kommun	Ställer sig bakom det Södertörnsgemensamma yttrandet. Ser det som grundläggande att överenskomna objekt i tidigare överenskommelser genomförs snarast. Särskilt viktigt är de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna för oskyddade trafikanter i form av utbyggda gång- och cykelbanor, samt satsningar på spårtrafiken.
Sigtuna kommun	Har i sitt remissvar utgått från objekt identifierade i arbete med framtagande av kommande ny översiktsplan. Ansvaret för finansiering och genomförande av de åtgärder som upptas i länsplan för regional transportinfrastruktur ligger odelat på regional nivå. Planering och genomförande av åtgärder måste dock ske i samarbete med kommunen.
Sjöfartsverket	Vad Sjöfartsverket erfar så kan sjöfartsrelaterade åtgärder inte längre finansieras via länsplanerna och med anledning av detta avstår de från att yttra sig i frågan.
Sollentuna kommun	Ser behov av att prioritera åtgärder som skapar bättre förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Potter för cykel-, kollektivtrafik, trafiksäkerhet och miljö är viktiga och bör minst bibehållas, men gärna förstärkas med mer medel.
Solna	Åtgärder nämnda av kommunen berör främst kollektivtrafik och förutsätter eller kräver ökad statlig medfinansiering. Mest angelägna objekt är den gula tunnelbanelinjen mellan Hagastaden och Arenastaden. Önskar medfinansiering inom åtgärdsområdena cykel, kollektivtrafik, miljö och trafiksäkerhet.
Stockholm Nordost[5]	Investeringsriktningen berör bättre förbindelser med Arlanda och Stockholm, via både utökad spårtrafik och bättre framkomlighet på centrala vägstråk som Norrortsleden och E18. Ser behov av att utveckla regionala cykelstråk.
Stockholms Stad	Positivt inställda till åtgärdsområden i länsplanen. Betonar behovet av ytterligare åtgärdsområden och brister i regionens transportsystem, som är av grundläggande betydelse för att skapa förutsättningar till stärkt tillväxt. Av yttersta vikt att de statliga investeringarna i Stockholmregionens infrastruktur ökar och att den ekonomiska ramen till länsplanen höjs.
Storstockholm	Anser att länsplanen är av stor strategisk betydelse för länets utveckling. Betonar betydelsen av att öka det ekonomiska utrymmet för infrastrukturinvesteringar, vilket är en gemensam utmaning för många parter i länet. Redan beslutade och överenskomna satsningar prioriteras och genomföras, och att analyser behövs för att prioritera åtgärder baserat på nationell och regional nytta i kombination med ett transporteffektivt samhälle.
Sundbyberg Stad	Kommunens investeringsriktning berör trafikkopplingar, passager och ökade satsningar på spårbunden trafik.
Södertälje kommun	Remissvaret utgörs av Södertörnskommunernas gemensamma yttrande med ett antal kompletteringar från kommunen avseende Tvetaleden etapp 1 och cykelväg Järna-Södertälje.
Södertörns-kommunerna[6]	Investeringsriktningen berör tvärförbindelser, nya passager, stationer och bytespunkter. Det är nödvändigt att de avtal som tecknats står fast, att objekt i gällande planer ges tillräcklig finansiering samt att ingångna avtal gäller, exempelvis Sverigeförhandlingen. Det anses viktigt för förtroendet mellan stat, region och kommuner och det gemensamma ansvaret för utvecklingen i Södra Stockholm.
Tillväxt- och regionplane-förvaltningen Region Stockholm (TRN)	TRN anser att vid valet av namnsatta objekt, men även utrymmet av statlig medfinansiering i planen, bör målen i RUFS 2050, plankartan samt de regionala ställningstagandena vägleda och vara till stöd i prioriteringen. Viktig utgångspunkt är att beslutade investeringar i Nationell plan och länsplan ska genomföras och fullföljas. Underhåll och reinvesteringar i befintlig infrastruktur samt färdigställande av pågående och överenskomna infrastrukturprojekt inom Sverigeförhandlingen och Stockholmsöverenskommelsen är av största vikt. Det är mycket viktigt att åtgärder i gällande plan ska slutföras enligt devisen ”lagt kort ligger”.

[5] Inom Stockholm Nordost ingår Danderyds kommun, Norrtälje kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun, Vaxholms Stad samt Österåkers kommun.

[6] Inom Södertörnskommunerna ingår Botkyrka kommun, Haninge kommun, Huddinge kommun, Nykvarns kommun, Nynäshamns kommun, Salems kommun, Södertälje kommun och Tyresö kommun.

Trafikförvaltningen Region Stockholm	Efterfrågan på kollektivtrafikresor ökar särskilt mycket i det radiella resandet mot centrala regionkärnan, vilket medför att kollektivtrafiken behöver anpassas för att större kapacitetsproblem inte ska uppstå framöver. Tunnelbanesystemet bedöms, mot bakgrund av de beslut om utbyggnad som fattats och delvis pågår, klara den ökade efterfrågan. Generellt är kollektivtrafikens brister samt både regionens och kommunernas ambitioner avsevärt mycket större än att de kan åtgärdas inom ramen för de nivåer och andelar som funnits i tidigare länsplaner. Investeringar i depåer (och spårfordon) är ej berättigade till statlig medfinansiering och kan därför inte ingå i länsplanen, men kostnaden för dessa investeringar behöver belysas då de påverkar regionens möjlighet att finansiera andra åtgärder och gör att den totala andelen medfinansiering av investeringarna ofta är avsevärt lägre än vad som framstår i plandokumenten.
Tyresö kommun	Ställer sig bakom det Södertörnsgemensamma yttrandet. Lägger till kommunspecifika punkter gällande trafiksäkerhet, vägtrafik och planskild korsning. Är av största vikt att namngivna objekt i gällande länsplan genomförs fullt ut med den finansiering som projekten kräver.
Täby kommun	Ställer sig bakom yttrandet från Stockholm Nordost. Lägger till kommunspecifika punkter rörande bytespunkter, bussterminaler och cirkulationsplatser. Understryker vikten av att staten tar ett ökat och samlat ansvar för utbyggnaden av infrastruktur för regional trafik. Önskar att nuvarande finansieringsmodell förnyas så att länsplanen finansierar regional infrastruktur i sin helhet.
Upplands-Bro kommun	Behov och brister rör bland annat tätare spårtrafik, stationsarbete, bättre tvärförbindelser och större fokus på cykelstråk. Flera av bristerna och behoven har kommunen framfört tidigare i olika sammanhang, men de redovisas igen då de bedöms viktiga och bland annat inte finns med i länsplanen. Ser inte att de har någon möjlighet att i tabellen prioritera mellan de olika behoven då de är av så olika karaktär och dessutom ingår i olika planer.
Upplands-Väsby kommun	Ställer sig bakom det gemensamma yttrandet från Arlandaregionen. Investeringsriktningen berör upprustning av stationen, nybyggnation av trafikplats samt utveckling av gång - och cykelstråk. Remissen behandlar åtgärder som är av regionalt och nationellt intresse vilket i första hand inte ska belasta den kommunala budgeten. Kostnader som kan påverka den kommunala budgeten beror av beslut om att förhandla om avtal om medfinansiering.
Vallentuna kommun	Svarar gemensamt med Stockholm Nordost samt Arlandaregionen, men delger även ett eget yttrande. För att kunna möjliggöra åtaganden i Sverigeförhandlingen krävs det en del följdinvesteringar i både annan kollektivtrafik och i befintligt samt nytt vägnät. Det gäller t ex förlängning av perronger, förbättrad gång- och cykelinfrastruktur, passager under/över väg vid nya busshållplatser, broar och andra investeringar vid Roslagsbanan.
Vaxholms kommun	Investeringsriktningen berör ökad kapacitet på nuvarande sjöleder, satsningar på regionala cykelstråk, passager samt ett generellt behov av flera trafiksäkerhetshöjande åtgärder.
Värmdö kommun	Investeringsriktningen berör väg-, gång- och cykelvägar. Är beroende av att den statliga infrastrukturplaneringen löper i takt med kommunens planering, och att Stockholmsregionen får en större andel av anslagen som fördelas i landet för att regionen ska kunna fortsätta vara en tillväxtmotor.
Österåkers kommun	Åtgärderna berör bl a framkomlighet och säkerhet för vägtrafik på väg 276, spårburen kollektivtrafik, trafiksäkerhetsåtgärder för cyklister samt åtgärder på bryggor och färjelägen.