Yttrande över förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018–2029

12

LS 2017-1091

Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2017-11-29

LS 2017-1091

Landstingsstyrelsen

Yttrande över förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018–2029

Föredragande landstingsråd: Kristoffer Tamsons

Ärendebeskrivning

Länsstyrelsen i Stockholms län har genom remiss bjudit in Stockholms läns landsting att yttra sig över förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018–2029.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att avge yttrande till länsstyrelsen i Stockholms län över förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018–2029 i enlighet med landstingsdirektörens förslag till yttrande

att omedelbart justera beslutet.

Landstingsrådsberedningens motivering

Stockholms län är i många avseenden motorn för Sveriges tillväxt, där en stark huvudstadsregion har en mycket stor betydelse för hela Sveriges utveckling och konkurrenskraft. I länet bor 23 procent av Sveriges befolkning, här finns 24 procent av Sveriges arbetsmarknad och länet bidrar med 32 procent av Sveriges bruttonationalprodukt. Fram till år 2050 förväntas länets invånarantal att öka med cirka 1,1 miljoner till cirka 3,4 miljoner invånare. Ytterligare drygt 500 000 bostäder behöver byggas samtidigt som antalet arbetstillfällen ökar med 600 000.

Stockholmsregionen är i behov av fortsatta investeringar i utbyggd infrastruktur och transportsystem. Tillväxten och urbaniseringen i regionen driver landet framåt och Stockholms läns andel av statliga investeringar i transportsystem och infrastruktur behöver bli större för att möta framtida tillväxt och utmaningar.

Stockholms läns landsting anser att förslaget till länsplan innehåller en bra struktur i upplägg och disposition om planens förutsättningar, inriktning och hur planen skall genomföras. Flera av de objekt som Stockholmsregionen är i behov av är erhåller statlig medfinansiering och belyses i förslaget.

Däremot är de statliga anslagen för nya investeringar för låga, vilket riskerar att hämma Stockholmsregionens tillväxt. Exempelvis räknas Länsplanen upp med endast 3,5 procent i Stockholms län, mot 5 procent i alla andra län. Konsekvensen är tydlig då många av objekten som behövs för att möta Stockholmsregionens kommande tillväxt inte har blivit upptagna i förslaget.

Att de ekonomiska ramarna är otillräckliga visar sig tydligt. Ett exempel på detta är att Slussens bussterminal inte föreslås få statlig medfinansiering till 50 procent, vilket var förväntningen från Stockholms läns landstings sida. Den bristande medfinansieringen är beklagansvärd då Slussens bussterminal planeras bli en av regionens största bytespunkter för tunnelbana, Saltsjöbana och buss och behövs för att möta upp det ökade kollektivtrafikbehovet från Nacka och Värmdö med ett perspektiv som sträcker sig till år 2050.

De av landstinget högt prioriterade följdinvesteringarna Nacka C bussterminal och Barkarby bussterminal finns inte redovisade i planförslaget. Det är olyckligt att dessa investeringar inte prioriteras, särskilt när länsstyrelsen anger att följdinvesteringar med anledning av 2013 års Stockholmsöverenskommelsen är en av prioriteringsgrunderna. Dessa bussterminaler har även starka kopplingar till bostadsbyggande vilket även detta är en prioriteringsgrund enligt planförslaget.

Stockholmsregionen är i behov av fortsatta investeringar i utbyggd infrastruktur och transportsystem. Tillväxten och urbaniseringen i regionen driver landet framåt och Stockholms läns andel av statliga investeringar i transportsystem och infrastruktur behöver bli större. Bristerna i transportsystemet är många. Frånvaron av den Östliga förbindelsen, de undermåliga tvärförbindelserna på Södertörn, manifesterat genom avsaknaden av Tvärförbindelse Södertörn samt uteblivna kapacitetshöjande åtgärder på väg 225, påverkar inte minst godstillförseln till Stockholmsregionen. Kapacitetsbrister vid flertalet bytespunkter som t.ex. Årstaberg, Flemingsberg och Ropsten samt kollektivtrafiklösningar kopplade till utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden. Det, i kombination med brist på mobilitetsåtgärder för att nyttja befintliga transportsystem effektivare, hämmar tillväxten i regionen.

I framtiden väntas dessutom många följdinvesteringar i länet med anledning av 2013 års Stockholmsöverenskommelse och Sverigeförhandlingen, vilket innebär att kommunerna och landstinget får bära allt högre kostnader för infrastrukturen i transportsystemet. Stockholms läns landstings uppfattning är att detta är ohållbart.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 13 november 2017
Förslag till yttrande
Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018–2029

Irene Svenonius

Kristoffer Tamsons

Gustaf Drougge

2017-11-13
LS 2017-1091

Landstingsstyrelsen
Landstingsstyrelsens förvaltning
Landstingsdirektörens stab
Fredrik Åstedt

Landstingsstyrelsen

Yttrande över förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018–2029

Ärendebeskrivning
Länsstyrelsen i Stockholms län har genom remiss bjudit in Stockholms läns landsting att yttra sig över förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018–2029.

Beslutsunderlag
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 13 november 2017
Förslag till yttrande
Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018–2029

Förslag till beslut
Landstingsstyrelsen föreslås besluta

att avge yttrande till länsstyrelsen i Stockholms län över förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018–2029 i enlighet med landstingsdirektörens förslag till yttrande

att omedelbart justera beslutet.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Regeringen gav den 23 mars 2017 länsstyrelsen i Stockholms län i uppdrag att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2018–2029. Länsplanerna innehåller investeringar på länsvägnätet, statlig medfinansiering till den regionala kollektivtrafikmyndigheten (dvs. landstinget i Stockholms län) för

kollektivtrafikinvesteringar på väg samt till kommuner för bland annat miljö-, cykel-, gång- och trafiksäkerhetsåtgärder. Regeringens direktiv anger en ekonomisk planeringsram om 8 571 000 000 för Stockholms länsplan.

Förvaltningen föreslår att landstingsstyrelsen yttrar sig över förslaget till länsplan i enlighet med landstingsdirektörens förslag till yttrande. I yttrandet – utarbetat i samråd med trafikförvaltningen, förvaltning för utbyggd tunnelbana och tillväxt- och regionplaneförvaltningen – anförs i huvudsak följande:

- Stockholms läns landsting anser att förslaget till länsplan innehåller en bra struktur i upplägg och disposition om planens förutsättningar, inriktning och hur planen ska genomföras.
- Stockholms läns landsting konstaterar att möjligheten för landstinget och kommuner att lämna förslag på ytterligare åtgärder för medfinansiering under perioden 2018–2025 är ytterst liten.
- Segersäng i Nynäshamns kommun och Hemfosa i Haninge kommun pekas i en statlig utredning ut som två potentiella större utbyggnadsområden. Stockholms läns landsting är positivt till att bostadstillväxt sker i kollektivtrafiknära lägen men vill poängtera vikten av att bostadsbyggande, infrastruktur och trafikering hänger ihop för att långsiktigt kunna möta regionens utmaningar och mål enligt RUFS 2010 och utställningsförslaget till RUFS 2050.
- Stockholms läns landsting ser positivt på förslaget om medfinansiering till utvalda åtgärder.
- Följdinvesteringar med anledning av 2013 års Stockholmsöverenskommelse är en av prioriteringsgrunderna i länstransportplanen. Stockholms läns landsting anser att det är olyckligt att Nacka C bussterminal och Barkarby bussterminal inte kommer med i planen, då de är ekonomiskt omfattande följdinvesteringar för landstinget och berörda kommuner.
- Stockholms läns landsting ser positivt på länsplanens satsning på cykelåtgärder. Det är i linje med RUFS 2010 och utställningsförslaget till RUFS 2050 för en hållbar region där kollektivtrafik, cykel och gång prioriteras samt målet om cykelandel på 20 procent år 2030 i enlighet med den regionala cykelplanen.

Bakgrund

Länsplanerna för regional transportinfrastruktur är delar av den statliga infrastrukturplaneringen. Innehåll i och framtagandeprocess för

länsplanerna regleras i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Länsplanerna kompletterar den nationella planen för transportsystemet som tas fram av Trafikverket (yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan, LS 2017-1092, behandlas parallellt med föreliggande ärende).

En länsplan gäller i tolv år, men revideras vart fjärde år efter direktiv från regeringen. Varje län ska ta fram en länsplan. I Stockholms län ansvarar länsstyrelsen för planens framtagande, medan ansvar i övriga län ligger på regionförbund eller landsting/regioner. Länsplanerna innehåller investeringar på länsvägnätet, statlig medfinansiering till den regionala kollektivtrafikmyndigheten (dvs. landstinget i Stockholms län) för kollektivtrafikinvesteringar på väg samt till kommuner för bland annat miljö-, cykel-, gång- och trafiksäkerhetsåtgärder. Trafikverkets nationella plan innehåller investeringar i Europavägnätet samt nationella spår. Den nationella planen innehåller även medfinansiering till regional spårburen kollektivtrafik, drift och underhåll, miljöåtgärder, reinvesteringar med mera. För länsplanerna finns det möjlighet att finansiera åtgärder som normalt tillhör nationell plan, men inte tvärtom.

I arbetet med länsplanen har länsstyrelsen inhämtat underlag från Trafikverkets region Stockholm, Stockholms läns landsting, berörda myndigheter, angränsande regioner samt länets kommuner. Ett nära samarbete har löpande skett i en arbetsgrupp med Trafikverket och Stockholms läns landsting. Trafiknämnden behandlade vid sitt sammanträde den 29 november 2016 ett ärende om Stockholms läns landstings inspel i framtagandet av länsplanen, TN 2016-1164.

Länsstyrelsen föreslår att följande ej färdigbyggda eller påbörjade projekt från nuvarande länsplan för 2014–2025 kvarstår i den nya planen:

- Haningeterrassen bytespunkt
- Brommaplan bytespunkt
- Gullmarsplan bytespunkt
- Södertälje C bytespunkt
- Tvärspårväg Kista
- Roslagsbanan samt kommunala följdinvesteringar
- Slussen bussterminal

Slussen bussterminal föreslås få ökad statlig medfinansiering i det nya planförslaget, medan övriga projekt bibehåller samma medfinansiering som tidigare.

Inför planperioden 2018–2029 sökte landstinget statlig medfinansiering för följande nya projekt:

- Lidingöbron – spårdel
- Nacka Centrum bussterminal
- Barkarby bussterminal
- Stombusstråk 5, Hemmesta – Nacka C
- Röda linjen, helautomatisk trafikering och plattformsbarriärer
- Åtgärder i Sundbyberg, resecentrum och följdinvesteringar av Tvärspårväg Kista
- Kista bussterminal
- Upplands Väsby bussterminal
- Spånga station bytespunkt
- Stombusstråk 1 och 3, Norra Sköndal – Gullmarsplan – Solna C.
- Märsta station

Av dessa projekt föreslår länsstyrelsen statlig medfinansiering för Spånga station bytespunkt, Stombusstråk 1 och 3, Norra Sköndal – Gullmarsplan – Solna C och Märsta station

Därutöver ingår också objekt enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse och Sverigeförhandlingen i planförslaget, dvs. Roslagsbanan till City, Tunnelbana Fridhemsplan – Älvsjö, Tvärspårväg Syd, Älvsjö – Flemingsberg och Tunnelbana Hagastaden, vidare till Arenastaden.

I remissen efterfrågar länsstyrelsen remissinstansernas synpunkter på följande frågor:

- Innehåller länsplanen relevant information för förståelsen av den ekonomiska fördelningen?
- Har länsstyrelsen utgått från rätt prioriteringsgrunder?
- Givet förutsättningarna (regeringens direktiv, ekonomiska ramar, strategiska dokument med mera), har länsstyrelsen prioriterat rätt åtgärder?

Länsstyrelsen kommer att lämna över ett slutligt förslag till länsplan till regeringen den 31 januari 2018. Regeringen väntas sedan besluta om

definitiva ekonomiska ramar för länsplanen under våren 2018. Därefter kommer länsstyrelsen att fastställa den nya länsplanen.

Ärendet har remitterats till trafiknämnden och tillväxt- och regionplanenämnden. Tillväxt- och regionplanenämnden avstår från att yttra sig. Trafiknämnden väntas behandla ärendet vid sitt sammanträde den 21 november 2017.

Överväganden
Länsstyrelsen i Stockholms län har blivit tilldelad 8 751 miljoner kronor för planperioden 2018–2029. En stor del av planeringsramen går till genomförandet av beslutade projekt från planperioden 2014–2025, kostnadsökningar i beslutade projekt, tidigare statliga förhandlingar och följdinvesteringar till följd av dessa. Det innebär att det ekonomiska utrymmet som kvarstår är kraftigt begränsat för nya investeringar.

Det är positivt att länsstyrelsen som länsplaneupprättare väljer att successivt övergå till det nya planeringssystem son innebär att namngivna investeringar läggs in under planperiodens åtta första år 2018–2025 och att bristbeskrivningar läggs in under de fyra sista åren 2026–2029. Det kommer att ge förutsättningar för såväl bättre underlag som ökad flexibilitet i länsplanen.

I en delredovisning (N2017/04516/PBB) från den statliga Utredningen för att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande (N2016:G) pekas Segersäng i Nynäshamns kommun och Hemfosa i Haninge kommun ut som två potentiella större utbyggnadsområden. Det är positivt att bostadstillväxt sker i kollektivtrafiknära lägen, men förvaltningen vill poängtera vikten av att bostadsbyggande, infrastruktur och trafikering hänger ihop för att långsiktigt kunna möta regionens utmaningar och mål enligt den regionala utvecklingsplanen i Stockholms län 2010 (RUFS 2010) och utställningsförslaget RUFS 2050.

Förvaltningen noterar att de av landstinget högt prioriterade följdinvesteringarna Nacka C bussterminal och Barkarby bussterminal inte finns redovisade i planförslaget. Det är olyckligt att dessa investeringar inte prioriteras, särskilt när länsstyrelsen anger att följdinvesteringar med anledning av 2013 års Stockholmsöverenskommelsen är en av prioriteringsgrunderna.

Det är positivt att länsplanen medfinansierar ett flertal cykelåtgärder. Det är i linje med RUFS 2010, utställningsförslaget RUFS 2050 och den regionala cykelplanen. Merparten av de ekonomiska medlen i planförslaget går till åtgärder och brister inom kollektivtrafik, gång och cykling samt trafiksäkerhet. Fördelningen gynnar utvecklingen av ett hållbart transportsystem.

I framtiden väntas många följdinvesteringar i länet med anledning av 2013 års Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen. Om inte staten går in med högre anslag till de regionala planupprättarna för att bättre täcka upp dessa blir det kommunerna och landstinget som får bära allt högre kostnader för infrastrukturen i transportsystemet.

Förvaltningen föreslår att landstingsstyrelsen yttrar sig över förslaget till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018–2029 i enlighet med landstingsdirektörens förslag till yttrande.

Ärendet har beretts i samråd med trafikförvaltningen, förvaltning för utbyggd tunnelbana och tillväxt- och regionplaneförvaltningen.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet att avge yttrande har inga ekonomiska konsekvenser.

Malin Frenning
Landstingsdirektör

Carl Rydingstam
Chef ledningsstaben

Beslutsexpediering:
Akt
Länsstyrelsen i Stockholms län
Trafiknämnden
Landstingsdirektörens stab

Landstingsstyrelsen

YTTRANDE
2017-12-12

LS 2017-1092

Länsstyrelsen i Stockholms län

Yttrande över förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018–2029

Länsstyrelsen i Stockholms län har genom remiss bjudit in Stockholms läns landsting att yttra sig över förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018–2029.

Sammanfattning av synpunkter

- Stockholms läns landsting anser att förslaget till länsplan innehåller en bra struktur i upplägg och disposition om planens förutsättningar, inriktning och hur planen ska genomföras.
- Stockholms läns landsting konstaterar att möjligheten för landstinget och kommuner att lämna förslag på ytterligare åtgärder för medfinansiering under perioden 2018–2025 är ytterst liten.
- Segersäng i Nynäshamns kommun och Hemfosa i Haninge kommun pekas i en statlig utredning ut som två potentiella större utbyggnadsområden. Stockholms läns landsting är positivt till att bostadstillväxt sker i kollektivtrafiknära lägen men vill poängtera vikten av att bostadsbyggande, infrastruktur och trafikering hänger ihop för att långsiktigt kunna möta regionens utmaningar och mål enligt RUFS 2010 och utställningsförslaget till RUFS 2050.
- Stockholms läns landsting ser positivt på förslaget om medfinansiering till utvalda åtgärder.
- Följdinvesteringar med anledning av 2013 års Stockholmsöverenskommelsen är en av prioriteringsgrunderna i länsplanen. Stockholms läns landsting anser att det är olyckligt att Nacka C bussterminal och Barkarby bussterminal inte kommer med i planen då det är ekonomiskt omfattande följdinvesteringar för landstinget och berörda kommuner.
- Stockholms läns landsting ser positivt på länsplanens satsning på cykelåtgärder. Det är i linje med RUFS 2010 och utställningsförslaget till RUFS 2050 för en hållbar region där kollektivtrafik, cykel och gång prioriteras samt målet om cykelandel på 20 procent år 2030 i enlighet med den regionala cykelplanen.

Synpunkter på planförslaget
Stockholms läns landsting lämnar synpunkter utifrån de tre frågor som ställs i remissförslagets missiv:

1. Innehåller länsplanen relevant information för förståelse av den ekonomiska fördelningen?
2. Har länsstyrelsen utgått från rätt prioriteringsgrunder?
3. Givet förutsättningarna (regeringens direktiv, ekonomiska ramar, strategiska dokument med mera), har länsstyrelsen prioriterat rätt åtgärder?

Utöver de tre ovanstående frågor lämnas synpunkter på andra delar av remissförslaget.

1. *Innehåller länsplanen relevant information för förståelse av den ekonomiska fördelningen?*

Stockholm läns landsting anser att förslaget till länsplan innehåller en bra struktur i upplägg och disposition om planens förutsättningar, inriktning och hur planen ska genomföras. Det bidrar till en god förståelse av den ekonomiska fördelningen.

Stockholms läns landsting anser vidare att det är positivt att länsstyrelsen som länsplaneupprättare väljer att successivt övergå till det nya planeringssystemet. Det kommer ge förutsättningar till såväl bättre underlag som ökad flexibilitet i länsplanen. Det innebär att namngivna åtgärder redovisas under perioden 2018 till 2025. Därefter anges bristområden i transportsystemet åren 2026 till 2029 som behöver utredas vidare. I och med att länsplanen justeras vartannat år ger det möjlighet till justering och precisering av åtgärder efter år 2026 och framåt.

Stockholms läns landsting konstaterar att möjligheten för landstinget och kommuner att lämna förslag på ytterligare åtgärder för medfinansiering under perioden 2018–2025 är ytterst liten. Länsplanens ekonomiska utrymme för planperiodens åtta första år, dvs 2018–2025, begränsas kraftigt av genomförandet av beslutade projekt från planperioden 2014–2025, kostnadsökningar i beslutade projekt, tidigare statliga förhandlingar och följdinvesteringar till följd av dessa. Till det utrymme som kvarstår hänvisar länsstyrelsen till ett flertal prioriteringsgrunder som underlag för den ekonomiska fördelningen.

För åren 2026–2029 finns det utrymme för en dryg miljard kronor i *Ej namngivna brister*. Vartannat år kommer länsplanen att revideras och då finns möjlighet att lämna förslag på nya objekt för ytterligare två år istället för att ange brister.

2. *Har länsstyrelsen utgått från rätt prioriteringsgrunder?*
Stockholms läns landsting anser, som tidigare nämnts, att länsstyrelsen redovisar planens förutsättningar på ett överlag tillfredsställande sätt. Prioriteringsgrunderna som länsstyrelsen anger i planförslaget är relevanta, men det är svårt att utläsa om det finns någon rangordning bland prioriteringsgrunderna som är flera till antalet.

Bostadsbyggande
Hanteringen om uppdraget för att koppla infrastrukturinvesteringar till ett ökat bostadsbyggande redogörs och redovisas på ett bra sätt där länsstyrelsen har använt sig av de material som landstinget tagit fram i dialog med kommunerna, och där Stockholms läns årliga behov av bostadstillskott är en viktig utgångspunkt.

Segersäng i Nynäshamns kommun och Hemfosa i Haninge kommun pekas i en statlig utredning ut som två potentiella större utbyggnadsområden. Stockholms läns landsting är positivt till att bostadstillväxt sker i kollektivtrafiknära lägen och vill poängtera vikten av att bostadsbyggande, infrastruktur och trafikering hänger ihop för att långsiktigt kunna möta regionens utmaningar och mål enligt regional utvecklingsplan för Stockholms län 2010 (RUFS 2010) och utställningsförslaget RUFS 2050 som beslutas i juni 2018.

Utredningens förslag har gett avtryck i planförslaget. Behovet av transportinfrastruktur såsom trimningsåtgärder i pendeltågstrafik, åtgärder för att minska trängsel på väg 73 och dess påverkan på godstransporter till och från den för länet mycket viktiga Norviks hamn har inte klarlagts. Det finns en risk för att andra behov i länet trängs undan.

3. *Givet förutsättningarna (regeringens direktiv, ekonomiska ramar, strategiska dokument med mera), har länsstyrelsen prioriterat rätt åtgärder?*
Stockholms läns landsting konstaterar att åtgärderna i planförslaget överlag uppfyller prioriteringsgrunderna och väl speglar de överenskommelser som fastställts genom förhandlingar. Det finns ett antal objekt som också uppfyller prioriteringsgrunderna, men som inte har blivit upptagna i planförslaget. Att den ekonomiska ramen är starkt begränsad är en avgörande faktor. Dessutom har flera av de bortvalda objekten, som landstinget prioriterar högre, en investeringskostnad som ensamt skulle ta hela den kvarvarande ekonomiska ramen för perioden 2018–2025. Ur den aspekten är det förståeligt att länsstyrelsen väljer att fördela medfinansieringen till flera åtgärder med lägre investeringskostnad.

Slussen bussterminal
Stockholms läns landsting hade förväntat sig 50 procent i medfinansiering med hänsyn till att Slussens bussterminal är landstingets högst prioriterade åtgärd. En ny bussterminal är en förutsättning för att kunna möta upp det ökade kollektivtrafikbehovet från Nacka och Värmdö fram till år 2050. Stockholms stad bygger om hela Slussenområdet och en ny bussterminal är en viktig del av ombyggnationen. Det är olyckligt att länsstyrelsen inte medfinansierar i högre grad till en av regionens största bytespunkter för tunnelbana och buss.

Stombusstråk 1 och 3 väg 73 Norra Sköndal – Gullmarsplan – Solna
Landstinget ser positivt på länsstyrelsens förslag till medfinansiering av stombusstråk 1 och 3. Landstinget är medvetet om att medfinansiering från länsstyrelsen sker under förutsättning att åtgärderna motfinansieras av berörda kommuner. Åtgärderna på stombusstråken har hög samhällsekonomisk lönsamhet och är relativt enkla att genomföra. En satsning på stombussarnas framkomlighet gör skillnad för att skapa en kollektivtrafik som binder samman regionen på ett effektivt sätt.

Märsta station och Spånga bytespunkt
Landstinget ser positivt på länsstyrelsens förslag till medfinansiering av landstingets delar av Märsta station och Spånga bytespunkt. Båda åtgärderna är kopplade till kommunernas och Trafikverkets åtgärder som t.ex. utbyggnad av regionalt cykelstråk och kapacitetsförbättringar på spår. Det finns vinster i att dessa åtgärder samplaneras för effektivare resultat.

Åtgärder på vägar som gynnar kollektivtrafiken, cykel och gång
Landstinget ser positivt på länsstyrelsens vilja till medfinansiering av åtgärder på vägar som på sikt gynnar kollektivtrafiken, cykel och gång. Det gäller till exempel Norra Sköndal – bytespunkt, 226 Högskolan trafikplats anslutning Alfred Nobels allé och 274/667 Hemmesta vägskäl.

Följdinvesteringar med anledning av 2013 års Stockholmsöverenskommelsen
Länsstyrelsen anger att följdinvesteringar med anledning av 2013 års Stockholmsöverenskommelsen är en av prioriteringsgrunderna och skriver också att stor del av planförslaget är låst till förhandlingarna och följdinvesteringar av dessa. Stockholms läns landsting noterar dock att flera följdinvesteringar inte fått medfinansiering i planförslaget. De berörda projekten är Nacka C bussterminal och Barkarby bussterminal och är högt prioriterade av landstinget. Bussterminalerna har starka kopplingar till ökat bostadsbyggande vilket också är en prioriteringsgrund i planförslaget.

Stockholm läns landsting anser att det är olyckligt att ovanstående följdinvesteringar inte prioriteras under kommande planperiod.

Medfinansiering av cykelåtgärder
Stockholm läns landsting anser att det är positivt att länsplanen medfinansierar cykelåtgärder som namngivna cykelobjekt, cykelåtgärder som är integrerade i väg- och spårinvesteringar samt mindre åtgärder från åtgärdsområde Cykel. Det är i linje med RUFS 2010 samt utställningsförslaget till RUFS 2050 för en hållbar region där kollektivtrafik, cykel och gång prioriteras samt målet om cykelandel på 20 procent år 2030 i enlighet med den regionala cykelplanen.

Övriga kommentarer
Miljöbedömningen av förslaget till länsplan
Stockholms läns landsting noterar felaktigheter i tabell 5 där det framgår att medfinansiering till regional kollektivtrafik på spår eller vägar ska ha neutral eller negativ påverkan på funktionsmålet avseende förbättrad tillgänglighet för medborgare. Det överensstämmer inte med resultatet i rapporten *Samlad konsekvensbedömning av Stockholms länsplan för transportinfrastrukturen 2018–2029* där positiv påverkan anges.

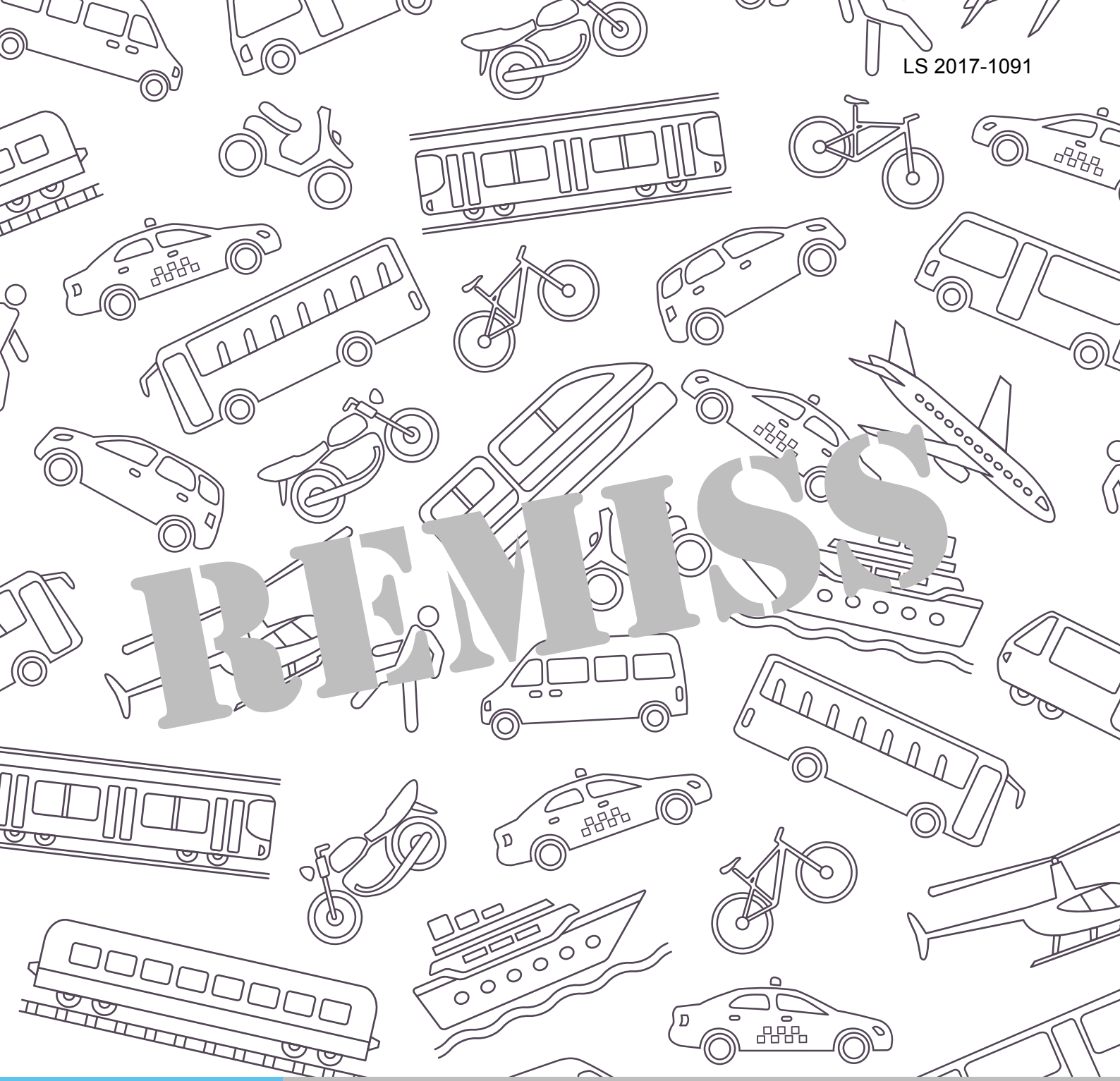
Stockholms läns landsting önskar att länsstyrelsen kompletterar texten om *Länsplanens förutsättningar* med två delar. Den nationella planen bör beskrivas i ett eget stycke som beskriver dess funktion och länsplanens kopplingar till denna. Och länsplanen bör, mot bakgrund av beskrivningen av länsplanens kopplingar till nationella, regionala och kommunala strategier, redovisa en schematisk bild som visar kopplingarna mellan dessa strategier.

Avslutning
Stockholmsregionen är i behov av fortsatta investeringar i utbyggd infrastruktur och transportsystem. Tillväxten och urbaniseringen i regionen driver landet framåt och Stockholms läns andel av statliga investeringar i transportsystem och infrastruktur behöver bli större. Bristerna i transportsystemet är många: flertalet bytespunkter som t.ex. Årstaberg, Flemingsberg och Ropsten samt kollektivtrafiklösningar kopplade till utbyggnad av Norra Djurgårdsstaden.

Stockholms läns landsting anser därför i likhet med länsstyrelsen att de statliga anslagen för nya investeringar är för låga. I framtiden väntas dessutom många följdinvesteringar i länet med anledning av 2013 års Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen vilket innebär att kommunerna och landstinget får bära allt högre kostnader för

infrastrukturen i transportsystemet. Den utvecklingen anser Stockholms läns landsting inte vara acceptabel.

LS 2017-1091



Rapport 2017:17

Länsstyrelsen
Stockholm

Förslag till

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018–2029

Remissversion 2017-08-30

Innehåll

FÖRORD **3**

SAMMANFATTNING **5**

LÄNSPLAN 2018–2029 ..... **6**
- Vad är en länsplan för regional transportinfrastruktur? 6
- Regeringens direktiv 6
- Arbetsprocess 6

LÄNSPLANENS FÖRUTSÄTTNINGAR **8**
- Transportpolitiska mål 8
- Fyrstegsprincipen 8
- Förhandlingar om infrastruktur i Stockholms län 9

LÄNSPLANENS UTGÅNGSPUNKTER **11**
- Hög tillväxt ställer stora krav på utvecklingen av infrastrukturen 11
- Regionala strategiska underlag för fysisk planering 11
- Prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning 13

LÄNSPLANENS EKONOMISKA VILLKOR **14**
- Nytt planeringssystem 14
- Länsplanens ekonomiska planeringsram 14
- Årlig fördelning av den ekonomiska planeringsramen 14
- Kostnadsökningar 15
- Pris- och kalkylnivå 15
- Sverigeförhandlingen 15

FÖRDELNING AV LÄNSPLANENS MEDEL **17**
- Urvalsprocess och prioriteringsgrunder för Länsplanen 17
- Två ekonomiska tabeller 17
- Precisering av Länsplanens åtgärdsområden 24

EFFEKTER AV ÅTGÄRDER **29**
- Miljöbedömning av länsplanen 29
- Konsekvensbedömning av åtgärdernas effekter 29
- Bostadsbyggande 30

GENOMFÖRANDEANSVAR **35**
- Planering av åtgärdsområden 35
- Uppföljning av planen 35
- Hantering av avvikelser 35
- Tvåårig justering 36

BILAGOR **37**
- Bilaga 1: Förordningar och underlagsdokument 38
- Bilaga 2: Kortfattade objektbeskrivningar Länsplanen 39

Kontaktperson:
Robert Örtegren
robert.ortegren@lansstyrelsen.se
Tfn: 010-223 10 00

Illustration omslag: Mostphotos

Utgivningsår: 2017
ISBN: 978-91-7281-755-5

Du hittar rapporten på vår webbplats www.lansstyrelsen.se/stockholm

Förord

De senaste fem åren har Stockholms läns befolkning vuxit med 177 000 invånare, ungefär som tre normalstora kommuner i länet. En tredjedel av Sveriges ekonomiska tillväxt skapas i regionen och nästan en fjärdedel av landets totala arbetsmarknad finns här. När det gäller att attrahera företag, forskning och kompetens konkurrerar Stockholm med andra regioner i Europa, Nordamerika och Asien.

Två av länets stora utmaningar är trafikkapaciteten och bristen på bostäder. Detta gäller trots omfattande infrastruktursatsningar på över 100 miljarder kronor samtidigt som bostadsbyggandet når nya rekordnivåer. Inte sedan miljonprogrammets dagar har kommunerna redovisat så höga siffror för bostadsbyggande som nu.

För att svara upp mot det ökade bostadstrycket har kommunerna stora önskemål om ytterligare investeringar i infrastrukturen, särskilt regional kollektivtrafik. Behoven av nya investeringar i infrastrukturen summeras till cirka 200 miljarder kronor. De statliga anslagen för nya investeringar är för låga för att Stockholm ska behålla sin attraktivitet och konkurrenskraft.

Mot bakgrund av länets roll som hela Sveriges ekonomiska motor är det bekymmersamt att de regionala aktörerna och invånarna allt mer får bära kostnaderna för utbyggd trafikinfrastruktur. Det som traditionellt varit ett statligt åtagande får kommunerna i allt högre utsträckning medfinansiera och dessutom har en ökning av trängselskatten ytterligare påförts länets invånare. Statens bidrag är inte i paritet med de inkomster som regionen genererar till staten.

I arbetet med Länsplanen har ambitionen varit att ha en så transparent process som möjligt. Som enda kvarvarande Länsstyrelse med ansvar för Länsplanen har vi inom länet utvecklat ett brett partnerskap med politiken och tjänstemännen i regionen. Jag har haft en politisk referensgrupp där samtliga riksdagspartier varit representerade och vi har inhämtat regionens önskemål och behov genom ett remissförfarande redan hösten 2016 och genom en hearing i början av 2017.

De åtgärder som ingår i förslag till länsplan bedömer vi är de som bäst förbättrar framkomlighet och bostadsbyggande i Stockholms län, givet förutsättningar och ekonomiska ramar. Åtgärderna skapar god regional balans och stämmer väl överens med strategiska dokument och med regeringens direktiv.



Chris Heister
Landshövding Stockholms län

REMISS



Foto: Mostphoto/Mikael Damkier

Sammanfattning

Länsplanen är en del av den statliga infrastrukturplaneringen och visar på investeringar i transportsystemet. Den 23 mars 2017 gav regeringen direktiv åt Länsstyrelsen att ta fram en ny Länsplan för perioden 2018–2029 med en planeringsram på 8 571 miljoner kronor. I arbetet med Länsplanen har Länsstyrelsen inhämtat underlag från Trafikverket region Stockholm, Stockholms läns landsting, berörda myndigheter, angränsande län och regioner samt av länets kommuner.

Kommunerna har regelbundet informerats via möten hos Länsstyrelsen och Kommunförbundet Stockholms län (KSL). Vidare har en regional hearing om länsplanen genomförts med kommunerna och landstinget den 25 januari 2017. Beredningen av länsplanen har varit föremål för löpande förankring med kommunerna. En politisk referensgrupp har varit knuten till landshövding Chris Heister.

Arbetet med Länsplanen föregicks av en åtgärdsförfrågan samt avgränsningssamråd för miljöbedömning som sändes ut till länets kommuner, landstinget och berörda myndigheter. Svaren visar på omfattande behov av investeringar i länet och har tydligt fokus på kollektivtrafiklösningar, effektiviseringsåtgärder och cykelvägsinvesteringar. Under våren 2017 har ett arbete med samlad konsekvensbedömning löpt parallellt med arbetet att ta fram en ny Länsplan. Förutom de transportpolitiska målen och förordningen om länsplaner har följande faktorer varit avgörande för att välja ut åtgärder:

- Regeringens direktiv (Sverigeförhandlingen, bostadsbyggande, kollektivtrafik som grund)
- Följdinvesteringar av 2013 års Stockholmsförhandling
- Länsplanens miljöbedömning
- Remissvar Länsstyrelsens åtgärdsförfrågan (genomföra beslutade objekt – kostnadsökningar)
- Storregional systemanalys (tillgängligheten in mot Stockholm, ökad spårtrafik, effektiva godstransporter på järnväg och sjöfart).
- Regional inriktning för transportsystemet (kollektivtrafik, cykel, bostäder och näringsliv)
- Regional balans och systemperspektiv

En stor del av Länsplanen är låst från tidigare statliga förhandlingar och följdinvesteringar till följd av dessa. Flera åtgärder samspelar också i ett systemperspektiv eller behöver tillföras ökade anslag.

REMISS

Länsplan 2018–2029



Vad är en länsplan för regional transportinfrastruktur?

Länsplanen är en del av den statliga infrastrukturplaneringen och visar på investeringar i transportsystemet. Länsplanerna gäller i tolv år men revideras vart fjärde år efter direktiv från regeringen.

Varje län tar fram en länsplan och i Stockholm är det Länsstyrelsen som har ansvar för detta. I övriga län är det regionförbund eller regioner som har ansvar för att upprätta länsplaner. Länsplanerna kompletteras av Nationell plan som tas fram av Trafikverket.

Länsplanerna innehåller investeringar på det så kallade länsvägnätet, statlig medfinansiering till den regionala kollektivtrafikmyndigheten (SLL i Stockholms län) för kollektivtrafikinvesteringar på väg samt till kommuner för bland annat miljö-, cykel-, gång- och trafiksäkerhetsåtgärder.

Nationell plan innehåller investeringar i europavägnätet samt nationella spår. Nationell plan innehåller även medfinansiering till regional spårburen kollektivtrafik, drift- och underhåll, miljöåtgärder, reinvesteringar med mera. För länsplanerna finns det möjlighet att finansiera åtgärder som normalt tillhör nationell plan, men inte tvärtom.

På Länsstyrelsens hemsida finns en länk till *Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur* där du kan läsa mer om de regler som gäller för en länsplan.

Regeringens direktiv

Den 23 mars 2017 gav regeringen direktiv åt länsplaneupprättarna att ta fram trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2018–2029. Regeringens direktiv grundar sig på propositionen *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (Prop. 2016/17:21)* som antagits av riksdagen.

I direktivet är planeringsramen för länsplanen i Stockholms län 2018–2029 på 8 571 miljoner kronor (prisnivå 2017). Ett remitterat och sammanställt förslag till länsplan ska lämnas till regeringen senast den 31 januari 2018.

Arbetsprocess

I arbetet med länsplanen har Länsstyrelsen inhämtat underlag från Trafikverket region Stockholm, Stockholms läns landsting, berörda myndigheter, angränsande län och regioner samt av länets kommuner. Ett nära samarbete har löpande skett i en arbetsgrupp med Trafikverket och Stockholms läns landsting. Kommunerna har regelbundet informerats via möten hos Länsstyrelsen och Kommunförbundet Stockholms län (KSL). Vidare har en regional hearing om länsplanen genomförts med kommunerna och landstinget den 25 januari 2017.



Foto: Mostphoto/Stefan Holm

Beredningen av länsplanen har varit föremål för löpande förankring via en politisk referensgrupp knuten till landshövding Chris Heister. I den företräds partiernas länsorganisationer där Moderaterna och Socialdemokraterna har fem representanter var och Centerpartiet, Kristdemokraterna, Liberalerna, Miljöpartiet, Sverigedemokraterna och Vänsterpartiet en representant var.

Under 2016 har de regionala trafikaktörerna sett över aktualiteten i den regionala inriktningen för transportsystemet i Stockholms län från 2012. Översynen har skett genom diskussioner i Trafikberedningen och Trafikdirektörsgruppen samt med företrädare från Landstingets arbete med RUFS 2050. Diskussioner har även förts i den politiska referensgruppen som är knuten till landshövdingen.

Under perioden september till december 2016 har Länsstyrelsen sänt ut en åtgärdsförfrågan samt avgränsningssamråd för miljöbedömning till länets kommuner, landstinget och berörda myndigheter. Svaren visar på omfattande behov av investeringar i länet och har tydligt fokus på kollektivtrafiklösningar, effektiviseringsåtgärder och cykelvägsinvesteringar.

Under våren 2017 har ett arbete med samlad konsekvensbedömning löpt parallellt med arbetet att ta fram en ny länstransportplan. Arbetet har genomförts av konsult med stöd av en arbetsgrupp hos Länsstyrelsen. Konsekvensbedömningen utgör en fristående bilaga till länsplanen och innehåller såväl en miljöbedömning som en bedömning av länsplanens konsekvenser för jämställdhet och jämställdhet.

Länsplanens förutsättningar

Transportpolitiska mål

De transportpolitiska målen visar de prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. De är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet och utgör grunden för länstransportplanen.

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Till det övergripande målet finns ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa).

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet till resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad en hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att uppnå uppsatta mål. Särskilt målet om begränsad klimatpåverkan lyfts fram.

Fyrstegsprincipen

I direktivet till planupprättarna står att hänsyn till fyrstegsprincipen särskilt ska redovisas. Fyrstegsprincipen handlar om att åtgärder ska provas förutsättningslöst i fyra steg innan åtgärder beslutas.

1. ***Tänk om.*** Överväg åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. ***Optimera.*** Genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. ***Bygg om.*** Vid behov genomförs begränsade ombyggnationer.
4. ***Bygg nytt.*** Om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen genomförs nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

För att bli ett namngivet objekt i Länsplanen är huvudprincipen att bristen redan ska ha genomgått en åtgärdsvalsstudie med utgångspunkt i fyrstegsprincipen. Därefter görs ett ställningstagande av ingående parter, inklusive Trafikverket, för val av åtgärder.

I åtgärdsvalsstudier finns ofta förslag på steg 1- och 2-åtgärder i kommunal regi. Länsstyrelsen önskar stötta dessa åtgärder, men enligt förordningen om statlig medfinansiering får Länsplanens ekonomiska ram inte användas för statlig medfinansiering till kommunala icke-fysiska åtgärder (i enlighet med de första stegen i fyrstegsprincipen).

Länsstyrelsen och flera andra planupprättare har under lång tid och vid upprepade tillfällen lyft problemet med att länsplanerna enbart kan bidra med statlig medfinansiering till fysiska åtgärder och begärt en förordningsförändring.



Foto: Mostphoto/Ingegerd Sundlöf

Vad gäller genomförandet av steg 1- och 2-åtgärder i statlig regi, genom Trafikverket, har Trafikverket meddelat att de inte kan eller får arbeta med detta i någon större utsträckning enligt lagar och förordningar, annat än i särskilda regeringsuppdrag (dnr TRV 2016/87812, se Länsstyrelsens hemsida).

Förhandlingar om infrastruktur i Stockholms län

Regeringens direktiv anger att Länsplanen ska ta hänsyn till pågående förhandlingar i Sverigeförhandlingen.

Olika statliga förhandlingspersoner har de senaste decennierna regelbundet blivit tillsatta för att förhandla fram större infrastrukturpaket inom Stockholms län. De har i regel haft omfattande mandat som till exempel att införa och justera trängselskatt och vägavgifter samt förslå förändrad lagstiftning kring kommunal medfinansiering av statliga infrastrukturåtgärder genom värdeåterföring. De senaste tio åren har det varit Stockholmsförhandlingen ledd av Carl Cederschiöld och därefter 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingen ledda av HG Wessberg och Catharina Håkansson Boman. Dessa tre förhandlingar och överenskommelser ingår delvis i länsplanen. Däremot ser de olika ut avseende konstruktioner och avtal angående genomförande med mera.

- ***Stockholmsöverenskommelsen*** *(Cederschiöld 2007).* Innehåller åtgärder för cirka 95 miljarder kronor på regional och nationellt vägnät samt nationella stambanor och regional spårbunden kollektivtrafik. Finansieringen delades mellan staten (inklusive trängselskatt) och regionala parter. Då trängselskatten endast fick användas till väginvesteringar lyftes dessa till stor del ut från Länsplanen (och i viss mån nationell plan) och motsvarande medel från Länsplanen användes till investeringar i spårtrafik. Åtgärderna arbetades med viss justering in i investeringspla-

nerna 2010–2021 genom ett finansieringsavtal undertecknat av dåvarande Vägverket, Banverket, Länsstyrelsen, Landstinget, Stockholms stad och Kommunförbundet i Stockholms län. Någon styrgrupp eller organiserad uppföljning är inte utsedd. Från och med 2014 redovisas åtgärder finansierade med trängselskatt på länsvägnätet i Länsplanen och på det nationella vägnätet i Nationell plan.

- ***2013 års Stockholmsförhandling.*** Investeringar om 19,5 miljarder kronor genom att tunnelbanan byggs ut från Kungsträdgården till Nacka, från Odenplan till Arenastaden (via Hagastaden), från Akalla till Barkarby samt att blå linje byggs ut till Gullmarsplan och kopplas samman med grön linje (fordon och depåer tillkommer). Utbyggnaden innebär nio nya stationer och möjlighet till 78 000 nya bostäder. En styrelse med representanter från undertecknande aktörer följer upp avtalet tertialvis. Trafikverket ansvarar för sekretariatet.
- ***Sverigeförhandlingen*** *(2017).* Förhandling om höghastighetsbanor mellan storstadslänen samt kollektivtrafik och cykelåtgärder i storstäderna med mera. Överenskommelse om utbyggnad av ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan-Älvsjö, förlängning av Roslagbanan till city, Spårväg syd Flemingsberg-Älvsjö samt ny tunnelbanestation vid Hagalund till en kostnad av 25,1 miljarder kronor (fordon och depåer tillkommer). Dessutom görs ändringar i trängselskatten. En styrgrupp för uppföljning av genomförande inrättas.

Inom ordinarie plansystem kommer Länsplanen 2018-2029 därmed att hantera och styras av resultatet från tre statliga förhandlingar. Dessa är konstruerade på olika vis med olika uppföljningssystem. I vissa fall har planeringsmognaden i objekten inte varit fullt klarlagd, vilket lett till omfattande kostnadsökningar. Åtgärderna minskar möjligheten till fri hantering av länets övriga behov och önskemål av åtgärder att finansieras inom Länsplanen.

Vad gäller Sverigeförhandlingen är huvuduppdraget att utreda möjligheten till höghastighetståg mellan Sveriges storstadsregioner. Det är av stor vikt att förhandlingen hittar en restidseffektiv lösning på sträckan Järna-Stockholms central-Arlanda för att få ut bäst effekter och stärka Stockholm och Arlandas attraktivitet i ett internationellt perspektiv.

I Sverigeförhandlingens uppdrag ligger också att analysera och pröva möjliga finansieringslösningar för en östlig förbindelse i Stockholm. Uppdraget ska redovisas senast 31 december 2017 och en lösning är av stor betydelse för regionens utveckling.

I enlighet med regeringens direktiv har Länsstyrelsen haft dialog med samordnaren för Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande (14 juni och 23 augusti). Denne redovisade två potentiella större utbyggnadsområden inom Stockholms län som tillsammans uppskattas ge cirka 10 000–20 000 nya bostäder; Segersäng i Nynäshamns kommun och Hemfosa i Haninge kommun. Utbyggnadstakten bedöms till tiotals år och båda områdena kräver förbättrad eller ny trafikinfrastruktur. Länsstyrelsen ser mycket positivt på det potentiella bostadstillskottet som ligger i linje med alla de prioriteringsgrunder Länsstyrelsen satt upp för Länsplanen. När behovet av åtgärder och kostnader i transportsystemet är klarlagd kommer det att utgöra underlag för Länsstyrelsens fortsatta arbete med Länsplanen.

Länsplanens utgångspunkter

Hög tillväxt ställer stora krav på utvecklingen av infrastrukturen

Det går bra för Stockholm. Stockholms funktion som hela Sveriges ekonomiska motor har blivit alltmer tydligt under 2000-talet. Ingen annanstans i landet finns en sådan bredd eller spets i näringslivet som i Stockholm. Sammantaget har länet svarat för närmare hälften av den totala BNP-tillväxten under 2000-talet och omkring 40 procent av sysselsättningstillväxten. Att det går bra för Stockholm är en förutsättning för att det ska gå bra för Sverige. Det är här jobben skapas och det är här skatteintäkterna är som högst. Under 2016 startades knappt 25 000 nya företag i Stockholms län. Det är 36 procent av Sveriges samlade nyföretagande, fler än det sammantagna nyföretagandet i Västra Götaland, Skåne, Uppsala och Östergötland. Liknande bilder kan redovisas för i stort sett alla ekonomiska eller näringslivsrelaterade indikatorer; Stockholm svarar för en hög och växande andel av rikets totaler.

Den höga tillväxttakten skapar också utmaningar för regionen. Under 2000-talet har kapacitetsbrister i infrastruktursystemet nått en ny kritisk nivå. En befolkningsökning om 35 000–40 000 nya invånare varje år har inneburit stora utmaningar för transport- och bostadssektorn som inte har adresserats fullt ut. Trots att stora infrastrukturprojekt genomförts, byggs och planeras är trängseln i transportsystemet stor, särskilt vissa tider och vid vissa platser.

Den omfattande trafiken i systemet innebär att en liten störning snabbt kan få stora konsekvenser oavsett om den är orsakad av olyckor, sabotage, angrepp eller klimatpåverkan. En större störning kan leda till kris och medföra negativa konsekvenser både för transportsystemet och övriga samhället. Det gäller även viktiga målpunkter som hamnar och flygplatser.

Exempel på större störningar är 2005 års påsegling på Essingeleden och 2016 års olycka på Södertäljebron, men även omfattande snöfall eller en mindre krock på fel plats vid fel tidpunkt kan få omfattande konsekvenser. När invånare inte kan ta sig till sina arbetsplatser eller hämta barn på förskola och när företagen inte får leveranser i tid eller medarbetarna inte kommer påverkar det hela samhället och tillväxten. Flera studier har gjorts kring olika störningars samhällsekonomiska kostnad.

Länsstyrelsen har tillsammans med Trafikverket genomfört ett arbete som syftar till att identifiera sårbarheter i transportsystemet och ta fram förslag på åtgärder för att minska risken för störningar och effekterna av eventuella störningar som trots allt inträffar. Resultatet av det gemensamma arbetet har legat till grund för prioriteringar i såväl Länsplanen som i Nationell plan och kommer även framöver att ingå som planeringsförutsättning i kommande arbete hos ansvariga väghållare och myndigheter.

Bostadsbyggandet har ökat men behöver hålla fortsatt högt tempo. Regionens arbetsmarknad växer, men samtidigt har matchningsproblematiken på arbetsmarknaden ökat under senare år. Det visar sig inte minst i höga vakanstal vilket är ett tecken på att efterfrågan på arbetskraften inte tillfredsställs av utbudet. Om företagen inte förmår att finna arbetskraft i Stockholm kommer de att utveckla sina verksamheter någon annanstans och såväl sysselsättning som skatteintäkter går regionen och landet förbi.

Regionala strategiska underlag för fysisk planering

De planerade infrastrukturåtgärderna som redovisas i länsplanen har sin utgångspunkt i ett antal strategiska inriktningsdokument. Dessa strategidokument redovisar regionens gemensamma syn på utveckling. Samtliga strategiska dokument i detta avsnitt återfinns i sin helhet på Länsstyrelsens hemsida.

Storregional systemanalys

En Bättre Sits (EBS) är ett transportpolitiskt samarbete mellan ett stort antal intressenter i de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland som arbetar tillsammans för en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar människors vardag. Gemensamt står länen bakom ”En Bättre Sits – storregional systemanalys”, en plan för

framtida infrastruktur och transporter som innehåller konkreta förslag för hur regionen fram till år 2030 ska kunna möta ökad befolkningstillväxt och arbetsmarknadens krav.

De prioriterade behov som länen bakom ”En bättre sits” ser krävs för att klara att möta de närmaste årens utmaningar är:

1. Ostkustbanan, två nya spår mellan Uppsala och Skavsta by i Stockholms än
2. Mälarbanan, ökad kapacitet mellan Arboga-Hovsta, ombyggnad av Örebro och Västerås central, ny station för regionaltåg i Barkarby
3. Svealandsbanan, ökad kapacitet mellan Folkesta-Rekarne
4. Hallsbergs rangerbangård, ökad kapacitet
5. E4, ökad kapacitet norr om Förbifart Stockholm och till Arlanda
6. E18, kapacitetsökning Köping-Västjärdra

Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala är en av de viktigaste tåglänkarna för Sverige och kapaciteten där är idag otillräcklig och bör vara en av regeringens högsta prioriteringar i den Nationella planen. Genom fyra spår på hela sträckan ökar kapaciteten och tillförlitligheten för den redan höga arbetspendlingen mellan Stockholm och Uppsala, men den är viktig även för tågförsörjningen av norra Sverige och tillgängligheten till Arlanda.

Genom fyrspårsutbyggnad ges möjligheter till över 200 000 bostäder i Stockholms och Uppsala län samt längs den Botniska korridoren. 100 000 nya jobb och 500 000 fler arbetsplatser beräknas nås inom 60 minuter, vilket leder till bättre kompetensmatchning på arbetsmarknaden.

Regional utvecklingsplan för Stockholms län

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen ”RUFS” ska vägleda regionen, visa regionens samlade vilja och hur de utmaningar som regionen står inför ska mötas. Resande och godstransporter är liksom bebyggelsestruktur, grönstruktur, infrastruktur, teknisk försörjning, viktiga regionala planeringsfrågor. En grundläggande princip i RUFS är utvecklingen av en flerkärnig region. Under perioden 2016–2018 revideras gällande regionplan RUFS 2010 och kommer att kallas RUFS2050. Den kommer i många delar att likna RUFS2010 men har utvecklats avseende bland annat hållbarhetsansatsen, ett större fokus på människan och en starkare genomförandeinriktning.

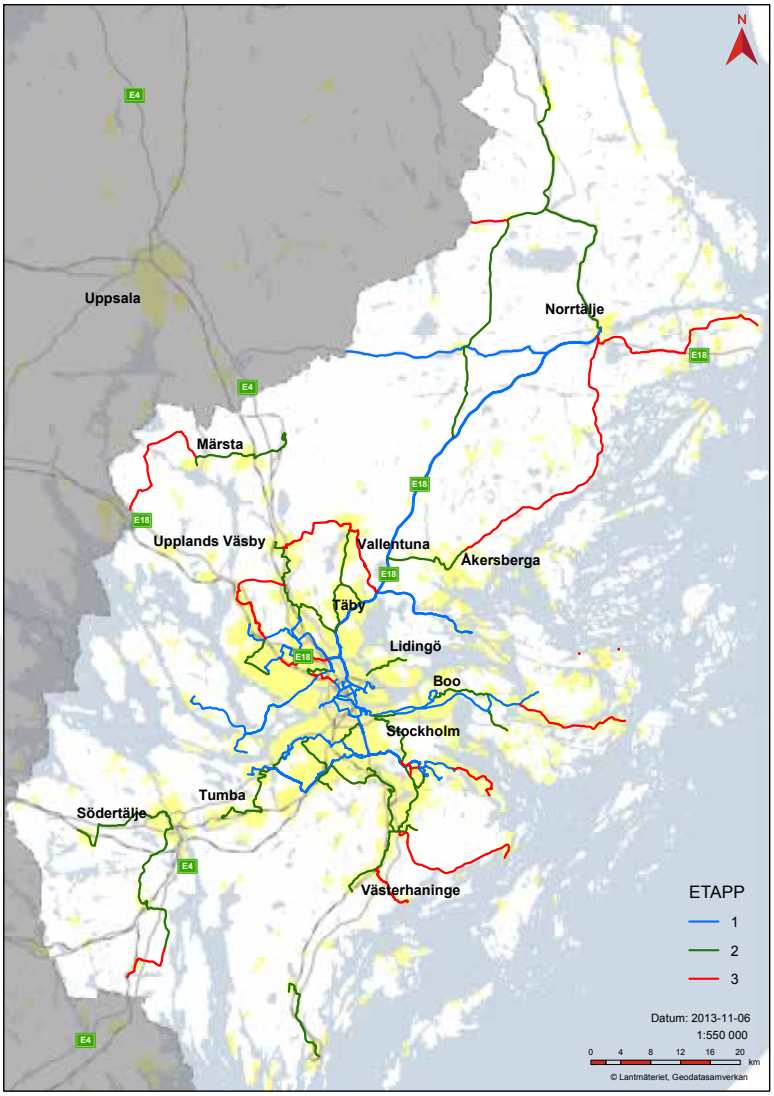
Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län

2012 tog regionens parter gemensamt fram dokumentet Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län. Dokumentet syftade till att utgöra grunden dels för då aktuellt arbete med länsplan och nationell plan och dels för andra aktörers transportstrategiska arbete. Den regionala inriktningen har tagits väl emot av regionens aktörer och har fördjupats och konkretiserats i flera transportstrategiska dokument hos staten, landstinget och kommuner. I syfte att skapa god samhällsnytta och på ett hållbart sätt öka tillgängligheten i regionen antogs följande inriktning:

- Säkerställ att befintlig transportinfrastruktur fungerar och utnyttjas smart
- Bebyggelseplanera för hög tillgänglighet med kollektivtrafik som norm
- Ökade satsningar framför allt på kollektivtrafik men även på gång, cykel och effektiv nyttotrafik
- Aktiv prioritering av det begränsade vägutrymmet för att trafiken ska rulla effektivt utan allvarliga köer

Under 2016 har de regionala trafikaktörerna sett över aktualiteten i den regionala inriktningen. Översynen har skett genom diskussioner i Trafikberedningen och Trafikdirektörsgruppen samt med företrädare från Landstingets arbete med RUFS 2050. Diskussioner har även förts i den politiska referensgruppen som är knuten till landshövdingen. Innehållet bedömdes som aktuellt med tillägg om fokus på trimning, samhällsnytta och redundans.

Karta 1. *Prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning, väg. Indelat i etapp 1-3. Källa: Trafikverket.*



Prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning

Länsplanen ska redovisa ”*ett för personer med funktionsnedsättning prioriterat regionalt transportnät inom vilket infrastrukturen, stationerna och fordonen ska kunna användas av alla*”.

Det prioriterade nätet är ett regeringsuppdrag till Trafikverket. Det innebär att ett trafikslagsövergripande nät av kollektivtrafik, som ska vara tillgängligt för personer med funktionsnedsättningar och täcka hela landet, ska etableras genom anpassning. Det prioriterade nätet omfattar järnvägsstationer, busshållplatser, flygplatser samt terminaler och båtbryggor. Tre etapper har pekats ut, de första två etapperna är genomförda och etapp tre kommer att pågå mellan 2016–2021.

I Länsplanen avsätts medel för åtgärder på både statlig och kommunalt vägnät. Under etapp tre ska ungefär 90 hållplatser på det statliga vägnätet åtgärdas. Läget är oklart vad gäller det kommunala vägnätet. På sjösidan är 29 terminaler och bryggor utpekade i länet med statligt, kommunalt och enskilt ägande.

Efter att etapp tre är genomförd återstår fortfarande en hel del busshållplatser och bryggor att tillgänglighetsanpassa. Cirka 200 hållplatser med fler än 20 påstigande behöver åtgärdas, samt ytterligare tio bryggor i länet. I vilken prioritetsordning detta sker får göras i samarbete mellan Trafikverket Region Stockholm och kollektivtrafikmyndigheten Landstinget.

Länsplanens ekonomiska villkor

Nytt planeringssystem

Från och med 2014 gäller ett nytt planeringssystem för den Nationella planen. Det innebär att planen delas upp i tre delar. År 1–3 innehåller beslutade åtgärder, år 4–6 innehåller åtgärder i planeringsskedet och år 7–12 är en redovisning av brister som behöver utredas vidare. Varje år fattas beslut om vilka åtgärder som går vidare till nästa steg men det finns även en flexibilitet för utredda åtgärder att snabbt komma i produktion.

Länsplaneupprättarna har haft möjlighet att använda sig av detta system, men har också kunnat använda det traditionella systemet med definierade, prissatta och tidsbestämda åtgärder under hela den tolvåriga planperioden.

Länsstyrelsen använde sig i planen 2014–2025 av det traditionella systemet där åtgärderna för de sista åren varit i mycket tidigt planeringsskede och legat långt bort i tid. Detta har gjort att aktualiteten i objekten har blivit sämre och att kostnaden över tid tenderar att bli högre än vad som först redovisats. I vissa fall är en annan åtgärd önskvärd.

I och med förslaget till Länsplan 2018–2029 sker en successiv övergång till en mer flexibel plan. År 2018–2025 kommer Länsstyrelsen att redovisa namngivna åtgärder, men för de sista fyra åren 2026–2029 redovisas endast bristområden som behöver utredas närmare kring behov, åtgärd och kostnad innan de kan namnges i planen. Undantaget är åtgärderna som förhandlats fram i Sverigeförhandlingen samt att Länsstyrelsen reserverat medel för åtgärdsområden. Bristerna ska under planperioden bli föremål för förutsättningslös utredning genom åtgärdsvalsstudie och testas enligt fyrstegsprincipen. Vartannat år kommer Länsplanen bli föremål för justering och precisering av ytterligare två år med namnsatta åtgärder.

Länsplanens ekonomiska planeringsram

Regeringens direktiv anger en ekonomisk planeringsram om 8 571 miljoner kronor (2017 års prisnivå) för Stockholms länsplan. Det kan jämföras med planeringsramen för 2014–2025 på 8 279 miljoner kronor (2013). Planeringsram har alltså ökat med 3,5 procent från planen 2014–2025 till förslaget till plan 2018–2029. Den totala ökningen för samtliga länsplaner är knappt 5 procent. Stockholms andel av samtliga länsplaner har minskat från 23,7 procent till 23,4 procent.

Dock genomfördes inte länsplanen dessförinnan 2010–2021 i den takt som var avsett och länsplanen 2014–2025 kompenserades med en högre verklig ram på 8 716 miljoner kronor. Indikationen från Trafikverket är motsvarande justering inte är aktuell denna gång. I jämförelse med gällande länsplans ram på 8 716 miljoner kronor har den faktiska ramen för 2018–2029 därmed *minskat* med 1,7 procent.

Årlig fördelning av den ekonomiska planeringsramen

Utifrån regeringens planeringsdirektiv gör Trafikverket en årlig någorlunda jämn fördelning av medlen. Den exakta fördelningen för respektive år är given förutsättning och ligger i Stockholm på cirka 650–735 miljoner kronor per år. I förslaget till Länsplan innebär de första tre åren cirka 40–50 miljoner kronor lägre ram per år jämfört med planen 2014–2025.

Denna årliga fördelning utgör en förutsättning för Länsplanen vilket gör att medel till vissa åtgärder måste senareläggas mot vad som vore optimalt ur effektiv planerings- och produktionstid eller spridas över flera år för att inrymmas i planen. Exempelvis har Länsstyrelsens medfinansiering till Landstingets spårinvesteringar i ett antal fall lagts efter själva genomförandet.

PREMISS

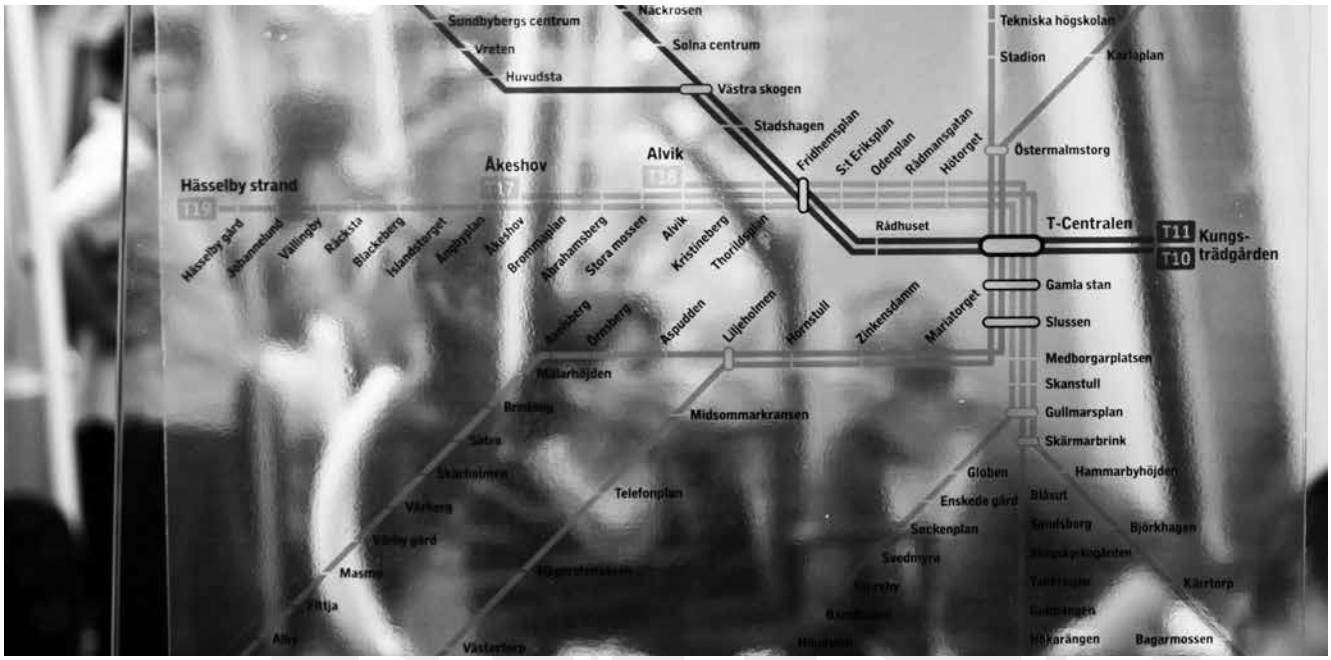


Foto: Mostphoto/Michael Erhardsson

Kostnadsökningar

Åtgärder i Länsplan 2014–2025 har fått kostnadsökningar på cirka 470 miljoner kronor. Merparten av dessa kommer från de trängselskattefinansierade åtgärderna på länsvägnätet som ingår i 2007 års Stockholmsförhandling.

Det finns en överenskommelse mellan Trafikverket och Länsstyrelsen om att Länsplanen hanterar statens kostnadsökningar på länsvägnätet för dessa objekt och Nationell plan kostnadsökningarna på det nationella vägnätet.

Pris- och kalkylnivå

Kostnaderna redovisas i 2017 års nivå. Sverigeförhandlingens objekt är uppräknade med 2,05 procent från redovisningarna i förhandlingens avtal (som är 2016), efter instruktion från Trafikverket. De åtgärder som i föregående Länsplan fått beslut om medfinansiering är uppräknade med KPI efter instruktion från Trafikverket.

Investeringskalkylerna från Trafikverket som utgör underlag till Länsplanen utgår från en 50-procentig sannolikhet att kostnaden är korrekt. Känslighetsanalyser görs ibland på 85-procentnivån. I Sverigeförhandlingen har staten åtagit sig att ansvara för sina delar av kostnaderna upp till 85-procentnivån. För övriga objekt kan Länsstyrelsen i princip välja att ompröva vid bland annat kostnadsökningar. Därför redovisas Sverigeförhandlingens objekt på 85-procentnivån medan övriga redovisas på 50-procentnivån. Motsvarande hantering sker i Nationell plan.

Sverigeförhandlingen

I Sverigeförhandlingens överenskommelse om utbyggd kollektivtrafik i Stockholms län ingår Länsplanen som en av de statliga finansieringskällorna. De objekt som berörs är Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg Syd Flemingsberg-Älvsjö samt Roslagsbanans förlängning till city. Finansieringen sträcker sig mellan åren 2022–2037 och under planperioden 2018–2029 är 1 209 miljoner kronor låsta till dessa objekt, drygt 14 procent av den totala ramen. 2029 är ett särskilt kritiskt år då 576 miljoner kronor är reserverade i Länsplanen, vilket motsvarar nära 79 procent av den ekonomiska ramen det året. Detta minskar handlingsutrymmet för andra investeringsåtgärder runt om i länet.

För detaljerad redovisning av Sverigeförhandlingens objekt hänvisas till dess hemsida. Länsstyrelsen har inte varit en förhandlingspart och ska enligt regeringens direktiv beakta Sverigeförhandlingens resultat.

REMISS



Foto: Mostphoto/Sten-Åke Stenberg

Fördelning av Länsplanens medel

Urvalsprocess och prioriteringsgrunder för Länsplanen

Länsstyrelsen skickade i september 2016 ut en förfrågan om prioriterade åtgärder samt avgränsningsområde för miljökonsekvensbeskrivning. Mottagare var länets kommuner, angränsande länsplaneupprättare, Stockholms läns landsting samt Trafikverket samt ytterligare några statliga myndigheter (bland annat Försvarsmakten).

Remissammanställningen resulterade i över 180 inspelade åtgärdsbehov till en bedömd kostnad av cirka 200 miljarder kronor. Länsstyrelsen kan generellt konstatera att det finns stora behov av investeringar i länets infrastruktur och att det till stor del hänger ihop med en kraftigt växande befolkning och bostadsbyggande. Remissvaren visar på stora behov av att effektivisera befintligt trafiksystem för att möta ökade resenärsflöden och möjliggöra förtätning i kollektivtrafiknära lägen. Det handlar exempelvis om stombussåtgärder och stationsombyggnader.

Kommunerna efterfrågar också en rad större infrastruktursatsningar, bland annat följdinvesteringar kopplat till 2013 års Stockholmsförhandling och Förbifart Stockholm. Åtgärdsförfrågan visar också på stora behov av utbyggda cykelstråk, det handlar om såväl regionala cykelstråk för arbetspendling som barn och ungas möjligheter att cykla till och från skolor, idrottsplatser och naturområden. Det är även tydligt att kommunerna prioriterar att åtgärder i 2014-2025 års länsplan genomförs då de utgör viktiga förutsättningar för den kommunala planeringen.

En stor del av de föreslagna åtgärderna som genererades av åtgärdsförfrågan ligger i linje med den regionala inriktningen för transportsystemet och stämmer väl överens med de transportpolitiska målen och regeringens direktiv. Emellertid handlar flera av åtgärdsförslagen om idéer i mycket i tidigt skede och behöver vidare utredning innan Länsstyrelsen kan ta ställning till om de platsar som namngivet objekt i planen. Länsstyrelsen har därför valt att benämna några av dessa åtgärdsförslag som brister. Bristerna ska under planperioden bli föremål för utredning genom åtgärdsvalsstudie och testas enligt fyrstegsprincipen.

Förutom de transportpolitiska målen och förordningen om länsplaner har följande faktorer varit avgörande för att välja ut åtgärder:

- Regeringens direktiv (Sverigeförhandlingen, bostadsbyggande, kollektivtrafik som grund)
- Följdinvesteringar av 2013 års Stockholmsförhandling
- Länsplanens samlade konsekvensbedömning
- Remissvar Länsstyrelsens åtgärdsförfrågan (genomföra beslutade objekt – kostnadsökningar)
- Storregional systemanalys (tillgängligheten in mot Stockholm, ökad spårtrafik, effektiva godstransporter på järnväg och sjöfart).
- Regional inriktning för transportsystemet (kollektivtrafik, cykel, bostäder och näringsliv)
- Regional balans och systemperspektiv

En stor del av Länsplanen är låst av resultatet från tidigare statliga förhandlingar och följdinvesteringar till följd av dessa. Flera åtgärder samspelar också i ett systemperspektiv eller behöver tillföras ökade anslag.

Två ekonomiska tabeller

I tabell 1 redovisas hur Länsplanens ekonomiska ram fördelas över planperioden. I tabell 2 redovisas åtgärder på det regionala vägnätet finansierade med trängselskatt utanför Länsplanens ekonomiska anslag. I flera fall tillkommer kommunal medfinansiering och även Länsplanens ordinarie anslag finansierar delar av dessa objekt (bland annat merparten av kostnadsökningarna över tid). Objekten framförhandlades i Stockholmsförhandlingen 2007.

En total sammanställning av alla statliga finansieringsinsatser genom Länsplan, Nationell plan och trängselskatten framgår av tabell 3.

Tabell 1 *– Länsplanens ekonomiska fördelning.*

Grön färg markerar produktionsår.

**) Objekt i Sverigeförhandlingen. Redovisas på kalkylnivån 85 procent jämfört med övriga objekt som redovisas på 50-procentsnivån. Se förklaring i Länsplanen.*

***) Förutsätter kommunal med- respektive motfinansiering. En övernskommelse om detta måste presenteras senast 171208.*

Observandum

Länsplanen bygger på en planeringsram. Den slutliga ramen kommer att beslutas av regeringen våren 2018 och blir baserad på verkligt ekonomiskt utfall 2017. Bland annat sker utbetalningar av den statliga medfinansieringen till regional kollektivtrafik i december 2017. Hur mycket Landstinget arbetat upp i sina projekt under året och hur stor den statliga utbetalningen blir kommer att påverka Länsplanens utrymme för nya satsningar.

Länsplan för Stockholms län 2018–2029	Kostnad under planperioden (mkr, prisnivå 2017)															
	"Total kostnad 2018–2029"	"Övrig finansiering"	"Kostnad i länsplan"	"Procent av länsplane-ramen"	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Statliga spår	**265,0**	**31,9**	**233,1**	**2,7%**	**177,2**	**5,8**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**50,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Nynäsbanan, dubbelspår (etapp Tungelsta-Hemfosa)	2,3		2,3	0,0%	2,3											
Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller	50,0		50,0	0,6%						50,0						
Nynäsbanan, Vega pendelstation	89,0	31,9	57,0	0,7%	51,2	5,8										
Andra: Landstinget, Haninge kn		*31,9*														
Södertälje C, bangårdsombyggnad	123,7		123,7	1,4%	123,7											
Statliga vägar	**3 798,8**	**2 535,2**	**1 263,6**	**14,7%**	**235,4**	**224,6**	**161,7**	**261,1**	**243,7**	**137,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
77 Länsgränsen-Rösa och åtgärder i Rimbo	784,4	508,3	276,1	3,2%					172,5	103,6						
Andra: Trängselskatt		*508,3*														
222 Trafikplats Kvarnholmen och Skvaltan, 4:e körfält	90,8		90,8	1,1%	4,6	1,8	5,4	46,0	25,6	7,4						
226 Högskolan tpl anslutning Alfred Nobels allé	257,7	65,1	192,6	2,2%	23,4	63,6	59,6	46,0								
Andra: Huddinge kn		*65,1*														
226 Pålamalmsvägen-Högskolan	532,2	468,2	64,0	0,7%	2,2	10,6	16,1	15,6	19,6							
Andra: Trängselskatt, Botkyrka kn		*468,2*														
229 Norra Sköndal bytespunkt (kollektivtrafik)	54,3	9,9	44,5	0,5%	26,9	17,5										
Andra: Sthlm stad		*9,9*														
257 Tungelstavägen	65,3		65,3	0,8%	2,4	12,9	30,0	20,0								
261 Tappström-Nockeby	973,9	867,4	106,5	1,2%			13,8	92,7								
Andra: Trängselskatt, Ekerö kn		*867,4*														
267 Rotebro-Stäket	222,0	11,8	210,1	2,5%	141,1	69,1										
Andra: Järfälla kn		*11,8*														
268 E4-Grana**	693,1	539,1	154,0	1,8%	24,0	26,0	26,0	26,0	26,0	26,0						
Andra: Trängselskatt, Upplands Väsby kn, Vallentuna kn		*539,1*														
274/667 Hemmesta vägskäl (kollektivtrafik)	24,2		24,2	0,3%	2,0	0,5	6,9	14,8								
642/678 Färjelägen Tynningöfärjan	19,4		19,4	0,2%	8,8	10,6										
1103 Tulkavägen	81,5	65,4	16,1	0,2%		12,1	4,0									
Andra: Trängselskatt, Norrtälje kn, privat		*65,4*														
Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik spår	**18 514,9**	**15 577,5**	**2 937,4**	**34,3%**	**10,0**	**51,8**	**270,0**	**127,0**	**257,0**	**291,5**	**344,0**	**406,3**	**22,5**	**290,8**	**290,8**	**575,6**
Märsta station	64,0	32,0	32,0	0,4%							32,0					
Andra: Landstinget		*32,0*														
Roslagsbanan 1 + 2	10,0	0,0	10,0	0,1%	10,0											
Roslagsbanan 1 + 2, kommunala följdinvesteringar	482,4	282,0	200,4	2,3%		51,8	148,6									
Andra: Danderyd kn, Täby kn, Vallentuna kn, Österåker kn		*282,0*														
Roslagsbanan till city*	1 100,2	1 090,0	10,2	0,1%									1,0	2,0	2,0	5,1
Andra: Trängselskatt, Landstinget, Sthlm stad, Täby, Vallentuna, Österåker		*1 090,0*														

forts.	"Total kostnad 2018–2029"	"Övrig finansiering"	"Kostnad i länsplan"	"Procent av länsplane-ramen"	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Södertälje C, bytespunkt	55,5	28,5	27,0	0,3%				10,0	17,0							
Andra: Landstinget		*28,5*														
Tunnelbana Hagastaden vidare till Arenastaden	4 237,4	3 392,0	845,4	9,9%						183,4	270,0	392,0				
Andra: Nationell plan, Trängselskatt, Landstinget, Sthlm stad, Solna kn		*3 392,0*														
Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan*	7 449,7	7 160,8	288,8	3,4%					2,0	5,1	5,1	7,1	14,3	17,3	17,3	220,4
Andra: Nationell plan, Trängselskatt, Landstinget, Sthlm stad		*7 160,8*														
Tvärspårväg Ost, modernisering av SB och tvärbana till Sickla	493,4	482,0	11,4	0,1%			11,4									
Andra: Nationell plan, Landstinget, Nacka kn		*482,0*														
Tvärspårväg Kista	2 504,0	1 902,2	601,8	7,0%			110,0	117,0	238,0	103,0	33,8					
Andra: Landstinget, Sthlm stad		*1 902,2*														
Tvärspårväg Syd, Flemingsberg-Älvsjö*	2 118,3	1 208,0	910,3	10,6%							3,1	7,1	7,1	271,5	271,5	350,0
Andra: Nationell plan, trängselskatt, Landstinget, Huddinge kn, Sthlm stad		*1 208,0*														
Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik vägar	**1 969,0**	**1 223,5**	**745,5**	**8,7%**	**0,0**	**127,8**	**0,0**	**119,3**	**57,0**	**78,0**	**213,0**	**150,4**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Brommaplan bytespunkt	154,0	82,7	71,3	0,8%				14,3	57,0							
Andra: Landstinget		82,7														
Gullmarsplan bytespunkt	285,0	208,6	76,4	0,9%								76,4				
Andra: Landstinget		208,6														
Haningeterassen bytespunkt	120,0	72,2	47,8	0,6%		47,8										
Andra: Landstinget, Haninge kn		72,2														
Slussen bussterminal	1 057,0	657,0	400,0	4,7%		80,0		55,0		78,0	113,0	74,0				
Andra: Landstinget, Sthlm stad		657,0														
Spånga bytespunkt	147,0	97,0	50,0	0,6%				50,0								
Andra: Landstinget		97,0														
Stombuss 1+3 väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C**	206,0	106,0	100,0	1,2%							100,0					
Andra: Förutsätt åtagande från Sthlm stad, Tyresö kn, Haninge kn		106,0														
Regionala cykelstråk namngivna	**243,6**		**243,6**	**2,8%**	**72,4**	**71,0**	**44,5**	**55,7**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
226 Skyttbrink-Tullinge station	29,3		29,3	0,3%	12,3	17,0										
259 Glömstavägen Cykelsatsning Södertörn	46,5		46,5	0,5%	1,5	4,9	16,4	23,7								
260 Vendelsöstråket Skrubba Cykelsatsning Södertörn	69,1		69,1	0,8%	4,9	3,9	28,1	32,1								
260 Ältastråket Cykelsatsning Södertörn	45,1		45,1	0,5%	44,6	0,5										
262 Danderyd-Rösjön	53,7		53,7	0,6%	9,1	44,6										
Ej namngivna brister 2026-2029	**1 035,0**		**1 035,0**	**12,1%**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**490,0**	**255,0**	**255,0**	**35,0**
Ej namngivna brister (ej definierade, tidsatta investeringar)	1 035,0		1 035,0	12,1%									490,0	255,0	255,0	35,0
Summa åtgärdsområden	**2 980,5**	**867,5**	**2 113,0**	**24,7%**	**166,0**	**177,6**	**173,0**	**172,8**	**176,5**	**177,7**	**177,3**	**177,6**	**219,8**	**186,5**	**186,5**	**121,7**
Åtgärdsområden 2026-2029	714,5		714,5										219,8	186,5	186,5	121,7
Åtgärdsområden 2026-2029	714,5		714,5										219,8	186,5	186,5	121,7
Åtgärdsområde Cykel	789,0	308,5	480,5	5,6%	72,0	57,6	56,0	56,8	58,5	58,7	60,3	60,6				
Cykel, statlig väg	172,0		172,0	2,0%	28,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	22,0	22,0				
Cykel, statlig medfinansiering	617,0	308,5	308,5	3,6%	44,0	37,6	36,0	36,8	38,5	38,7	38,3	38,6				
Åtgärdsområde Enskilda vägar	110,0	55,0	55,0	0,6%	6,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0				
Enskilda vägar, statlig medfinansiering	110,0	55,0	55,0	0,6%	6,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0				
Åtgärdsområde Kollektivtrafik	641,0	235,0	406,0	4,7%	44,0	55,0	53,0	51,0	51,0	52,0	50,0	50,0				
Kollektivtrafik, statlig väg	171,0		171,0	2,0%	19,0	22,0	23,0	22,0	21,0	22,0	21,0	21,0				
Kollektivtrafik, statlig medfinansiering	470,0	235,0	235,0	2,7%	25,0	33,0	30,0	29,0	30,0	30,0	29,0	29,0				
Åtgärdsområde Miljö	100,0	50,0	50,0	0,6%	5,0	6,0	6,0	6,0	6,0	7,0	7,0	7,0				
Miljö, statlig medfinansiering	100,0	50,0	50,0	0,6%	5,0	6,0	6,0	6,0	6,0	7,0	7,0	7,0				
Åtgärdsområde Trafiksäkerhet	626,0	219,0	407,0	4,7%	39,0	52,0	51,0	52,0	54,0	53,0	53,0	53,0				
Trafiksäkerhet, statlig väg	188,0		188,0	2,2%	18,0	24,0	24,0	24,0	25,0	24,0	24,0	25,0				
Trafiksäkerhet, statlig medfinansiering	438,0	219,0	219,0	2,6%	21,0	28,0	27,0	28,0	29,0	29,0	29,0	28,0				
Totalsumma	**28 806,7**	**20 235,7**	**8 571,0**	**100%**	**661,0**	**658,7**	**649,3**	**735,9**	**734,2**	**734,3**	**734,3**	**734,3**	**732,3**	**732,3**	**732,3**	**732,3**

Kommentarer till ändringar mot Länsplan 2014–2025

Flera objekt har fått ökade kostnader (totalt cirka 470 miljoner kronor) eller viss justering i tidplanen jämfört med föregående plan.

Kostnadsökningarna för Länsplanens del av de trängselskattefinansierade objekten på länsvägnätet (Stockholmsöverenskommelsen) redovisas per objekt i tabell 1. År 2014 slog Länsstyrelsen ihop alla Länsplanens kostnader för ”trängselskatteobjekten” som medfinansiering i ett objekt (väg 77). Av redovisnings- och uppföljningsskäl görs inte så denna gång.

I den statliga medfinansieringen för namngivna objekt till Landstinget garanterar inte Länsstyrelsen en viss procentgrad av medfinansiering, utan anger endast ett visst belopp. Vid beslut om justering av Länsplanen eller direktiv från regeringen om att ta fram en ny plan kan Länsstyrelsen välja att öka medfinansieringen i enskilda objekt.

Nynäsbanan godsanpassning kraft/buller har fått ändrad omfattning och senareläggning. Det är idag oklart vilka åtgärder som krävs när godstrafiken från ett Norviks hamn börjar trafikera. Bulleråtgärder utreds och kommer vara klart i slutet av 2017. Länsstyrelsen sätter i förslaget till Länsplan av en schablonsumma på 50 miljoner kronor för bulleråtgärder. Vibrationsåtgärder kan utredas först då godstrafiken från hamnen börjar trafikera banan. Det hanteras därför som en brist i Länsplanen som behöver utredas mer innan rätt åtgärder och finansiering kan avsättas.

222 Trafikplats Kvarnholmen och Skvaltan, 4: körfält är ett nytillkommet projekt. För att den nya tunnelbanan till Nacka ska fungera optimalt behöver en bussterminal anläggas i direkt anslutning. Det gör i sin tur att väg 222 delvis behöver flyttas norrut, trafikplats Nacka tas bort och trafikplatserna Skvaltan och Kvarnholmen kompletteras till kompletta trafikplatser. Åtgärden är en följdinvestering för att 2013 års Stockholmsförhandling ska kunna genomföras.

257 Tungelstavägen utökas med ett antal korsningsåtgärder för bland annat ökad trafiksäkerhet för cirka 23 miljoner kronor.

556 Stavsvägen har utretts i en åtgärdsvalsstudie under 2015 och 2016. Något tydligt resultat kring behov och åtgärd finns dock inte. Olika parter har även olika syn på vägens funktion samtidigt som kommunen har ökat sin bostadsbyggnadsambition i Tungelsta från 900 lägenheter till 4 900 lägenheter. Länsstyrelsen anser att det inte är försvarbart att reservera 65 miljoner kronor till något som inte är definierat eller ekonomiskt beräknat. Istället förslår Länsstyrelsen ett omtag i åtgärdsvalsstudien med både bredare och djupare angreppssätt. Detta beskrivs i bilaga under rubriken *Brister 2026*–2029.

Märsta station är medfinansiering till Landstinget. Åtgärden är en del i ett större paket om cirka 700 miljoner kronor där Nationell plan, Landstinget och Sigtuna kommun är finansiärer.

Södertälje C, bytespunkt fanns med i Länsplanen 2014–2025 men togs bort som namngivet i den tekniska justeringen 2015 då parterna inte var överens om åtgärderna. Medlen reserverades i Åtgärdsområde kollektivtrafik men har nu förts tillbaka som ett namngivet objekt.

Sverigeförhandlingen har tre nya objekt som ska ingå i Länsplanen enligt regeringens direktiv, Roslagsbanan till city, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan och Spårväg Syd Flemingsberg-Älvsjö.

Slussen bussterminal. Inför planen 2014–2025 angav Landstinget kostnaden till 1 430 miljoner kronor och ansökte om medfinansiering om 300 miljoner. Vid den tekniska justeringen av Länsplanen 2015 frigjordes en mindre summa medel och Länsstyrelsen valde då att öka sin medfinansiering med 50 miljoner kronor, i enlighet med den avsiktsförklaring Länsstyrelsen tidigare upprättat (se Länsstyrelsens hemsida). I förslaget till Länsplan 2018–2029 är investeringskostnaden för Slussen indexjusterat till 1 410 miljoner kronor (varav 353 miljoner kronor ligger år 2017, utanför planperioden). För Landstinget har bussterminalen högst prioritet bland befintliga projekt och Länsstyrelsen väljer att öka medfinansieringen till totalt 400 miljoner kronor.



Foto: Christina Fagergren

Spånga bytespunkt. Spånga station kommer att påverkas av genomförandet av projekt Mälarbanan samt utbyggnad av regionalt cykelstråk. Utöver detta finns andra brister i dagens station. Länsplanen bidrar med statlig medfinansiering för att underlätta genomförandet av cykelstråket och Mälarbanan.

Stombuss 1+3 väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C är ett nytt objekt där Länsplanen bidrar med statlig medfinansiering. Det förutsätter en överenskommelse om kommunal motfinansiering senast 8 december 2017.

Åtgärdsområdena har utökats med 125 miljoner kronor.

Följande objekt är genomförda fram till 2017: *Södertälje C bangårdsombyggnad, 222 Mölnvik-Insjön, Lidingöbanan upprustning, Roslagsbanan 1+2* (en mindre slutjustering kvarstår)*, Nordsydaxeln Stockholm, 859 Märstastråket och Knivstastråket* (cykel). Dessutom är åtgärdsvalsstudien om kapacitetsstark kollektivtrafik till nordostsektorn (*Roslagspilen*) genomförd och avslutad. Det finns dock behov av fortsatt utredning kring kopplingarna mellan nordostsektorn och Solna. Detta beskrivs i bilaga under rubriken *Brister 2026–2029*.

Tabell 2: *Åtgärder på länsvägarna finansierade med trängselskatt.*
Grön färg markerar produktionsår.
**) Förutsätter kommunal medfinansiering om miljoner kronor.*
En övernskommelse om detta måste presenteras senast 171208.

	Kostnad under planperioden (mkr, prisnivå 2017)								
"Trängselskatteobjekten på länsvägnätet i Stockholms län 2018-2029"	**"Total kostnad 2018-2029"**	**"Övrig finansiering"**	**"Kostnad trängsel-skatt"**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Statliga vägar	**4 999**	**1 889**	**3 110**	**498**	**578**	**850**	**522**	**473**	**190**
57 Gensta-E4	190,3	48,9	141,4	49,4	92,0				
Andra: Sörmlands länsplan		48,9							
73 Vega trafikplats	111,5	29,6	81,9	81,9					
Andra: Haninge kn		29,6							
77 Länsgränsen-Rösa och åtgärder i Rimbo	784,4	276,1	508,3	22,8	22,8	124,2	117,9	105,0	115,7
Andra: Länsplanen		276,1							
222 Kvarnholmen tpl	52,4	38,5	13,9	8,6	5,4				
Andra: Nacka kn		38,5							
222 Mölnvik-Ålstäket	267,4		267,4	2,0	53,3	93,7	76,0	42,4	
222 Skurubron	1 164,0	905,8	258,2			233,2	24,9		
Andra: Brukaravgifter, Nationell plan underhåll		905,8							
226 Huddingevägen oskyddade trafikanter	79,2		79,2	5,2	1,5	37,5	35,0		
226 Pålamalmsvägen-Högskolan	532,2	93,6	438,6	2,1	5,1	144,4	144,1	143,0	
Andra: Länsplanen, Botkyrka kn		93,6							
261 Tappström-Nockeby	974,0	178,6	795,4	251,4	389,6	154,4			
Andra: Länsplanen, Ekerö kn		178,6							
268 E4-Grana*	693,1	256,6	436,5	16,1	8,1	31,9	124,0	182,5	74,0
Andra: Länsplanen, Uppl. Väsby kn, Vallentuna kn		256,6							
276 Sjöbergsvägen-Åkersberga	68,6	10,5	58,1	58,1					
Andra: Österåkers kn		10,5							
1103 Tulkavägen	81,5	50,6	30,8	0,2		30,6			
Andra: Länsplanen, Norrtälje kn, privat		50,6							
Totalsumma	**4 998,6**	**1 888,8**	**3 109,8**	**497,8**	**577,8**	**849,8**	**521,8**	**472,9**	**189,7**

Kommentarer till ändringar mot perioden 2014–2025

Förbifart Norrtälje etapp 2 och 226 Tumba-Tullinge är genomförda fram till 2017.

Länsplanens medfinansiering till dessa åtgärder uppgick 2010 till 96 miljoner kronor (2009 års prisnivå). 2014 uppgick de till 214 miljoner kronor (2013 års prisnivå). Inför förslaget till länsplan 2018–2029 uppgår Länsplanens delar i "trängselskatteobjekten" till 609 miljoner kronor (2017 års prisnivå).

Det är en bekymmersam utveckling eftersom kostnadsökningar tränger bort nya investeringar, så länge regionen anser att beslutade åtgärder ska genomföras. Det är av stor vikt att nya åtgärder har uppnått sådan planeringsmognad att omfattande kostnadsökningar inte uppstår, vilket inte alltid har varit fallet. Här finns ett gemensamt ansvar för Länsstyrelsen som länsplaneupprättare, Trafikverket som underlagsansvarig och kommuner och Landstinget som realistiska kravställare.



Foto: Mostphoto/Michael Erhardsson

Länsplanen i siffror

Länsplanens fördelning till olika trafikslag:

- 50 procent till kollektivtrafikinvesteringar (järnväg, tunnelbana, spårväg och kollektivtrafikåtgärder på väg)
- 21 procent till åtgärder för biltrafik
- 8 procent till cykelåtgärder
- 21 procent till ej namngivna brister samt åtgärdsområden 2026–2029

Om posten för *Ej namngivna brister* samt åtgärdsområden 2026-2029 räknas bort ser fördelningen ut enligt följande:

- 63 procent till kollektivtrafikinvesteringar
- 26 procent till åtgärder för biltrafik
- 11 procent till cykelåtgärder

Länsstyrelsen har låtit Trafikverket gå igenom samtliga namngivna investeringsobjekt mellan 2017–2021. I flera av dessa ingår cykelåtgärder fast objektet klassas som väg- och spåråtgärder. Om cykelåtgärderna bryts ut och summeras med de regionala cykelstråken och åtgärdsområdet för cykel är det hela 23 procent av de ekonomiska ramarna 2017–2021 som går till cykelåtgärder.

Länsplanen medfinansierar objekt som normalt tillhör Nationell plan med 233 miljoner kronor. 14 procent av Länsplanens ram går till finansiering av Sverigeförhandlingen.

Den statliga medfinansieringen till Landstinget och kommuner är 4 550 miljoner kronor, motsvarande 53 procent av Länsplanens ramar.

49 procent av investeringarna i Länsplanen ligger i länets södra halva där 49 procent av invånarna bor. 51 procent av investeringarna ligger i länets norra halva där 51 procent av befolkningen bor.

Precisering av Länsplanens åtgärdsområden

Länsplanen finansierar även icke namngivna infrastrukturåtgärder inom en rad områden, så kallade åtgärdsområden. Det handlar om åtgärder på statligt och kommunalt vägnät som kostar mindre än 25 miljoner kronor att genomföra. Varje år kan länets kommuner och Landstinget ansöka om statlig medfinansiering upp till 50 procent från dessa åtgärdsområden. När medel från åtgärdsområdena används till åtgärder på det statliga länsvägnätet finansierar det normalt 100 procent av kostnaderna. Det framgår inom respektive åtgärdsområde hur fördelningen ser ut mellan statliga åtgärder och statlig medfinansiering.

Trafikverket ansvarar för utbetalningar av statlig medfinansiering i samråd med Länsstyrelsen. Det är till Trafikverket som ansökningar om statlig medfinansiering skickas.

Länsplanen i Stockholm har valt att medfinansiera följande åtgärdsområden:

- Cykel
- Enskilda vägar och bryggor
- Kollektivtrafik
- Miljö
- Trafiksäkerhet

Nedan redovisas den årliga ansökningsprocessen för statlig medfinansiering. Figuren visar det årliga förfarandet. Under våren finns även tillfälle för mer utförlig information om ansökningsprocessen.

REMISS

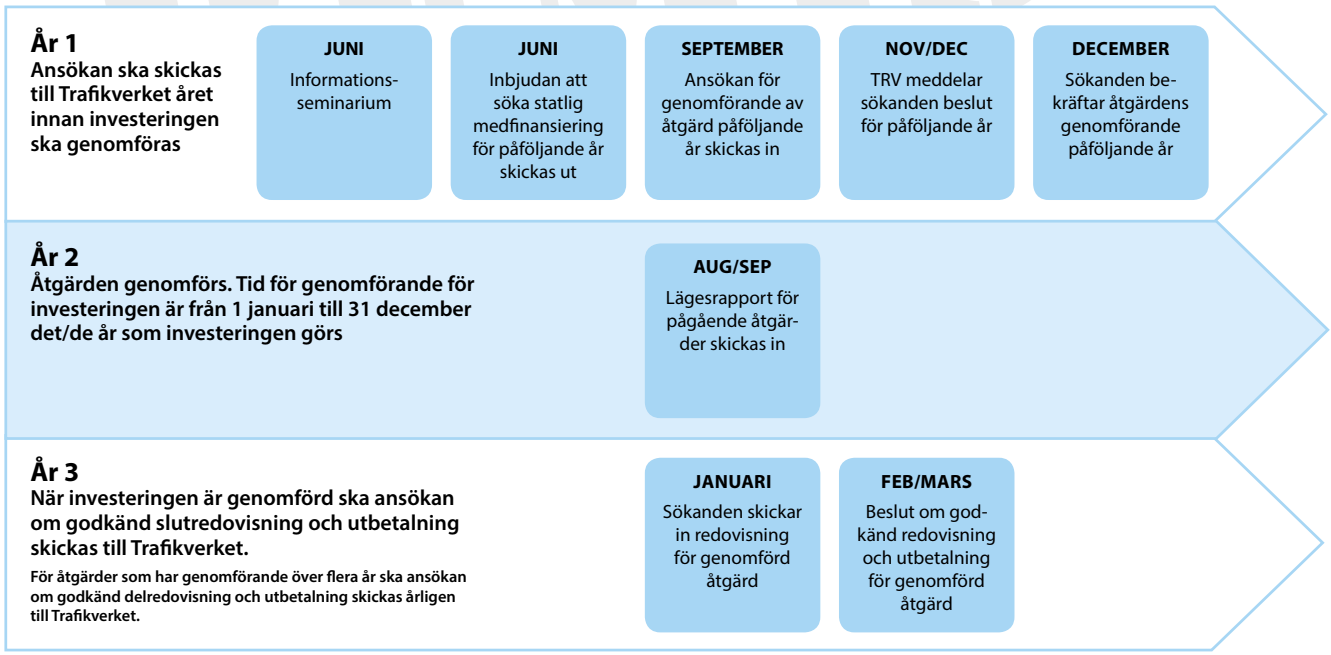




Foto: Mostphoto/Roland Magnusson

ÅTGÄRDSOMRÅDE CYKEL

Cykeln som färdmedel har på senare år blivit allt mer populär och det finns en samsyn bland länet aktörer om att resor med cykel ska öka. En regional cykelplan som pekar ut stråk för arbetspendling med cykel lanserades 2014 och en majoritet av länets kommuner har idag kommunala cykelplaner.

Det finns omfattande behov av att bygga ut cykelinfrastrukturen i hela Stockholms län, det handlar om allt från att förbättra förutsättningarna för arbetspendling med cykel till barn och ungas möjligheter att på egen hand kunna cykla till skola och fritidsaktiviteter. Det finns brister i servicen för cyklister och behoven av utbyggda cykelparkeringar, vägvisning, pumpstationer och liknande är stort.

Full utbyggnad av de regionala cykelstråken beräknades till 2,2 miljarder kronor i den regionala cykelplanen, men när stråken nu succesivt byggs ut är det tydligt att dessa kostnader är grovt underskattade. Flera regionala cykelstråk kostar över 25 miljoner kronor och behöver därmed namnges som egna objekt i Länsplanen. Inom åtgärdsområde cykel prioriteras följande områden:

- Regionala cykelstråk
- Barn och ungas cykling
- Cykelparkering, vägvisning, belysning och trafiksäkerhet

Regionala cykelstråk: Länsplanen prioriterar åtgärder längs de regionala cykelstråken på regionala statliga vägar och kommunala vägar. Det kan till exempel handla om trimningsåtgärder, mindre felande länkar och olika typer av framkomlighetsåtgärder. Trafiksäkerhetsåtgärder som handlar om konflikter mellan cykel och andra trafikslag hanteras i åtgärdsområde trafiksäkerhet.

Åtgärder som identifierats genom cykelkansliets stråkstudier har förtur framför andra åtgärder längs de regionala stråken.

Barn och ungas cykling: Samtidigt som cykelpendlingen bland vuxna ökar så visar statistik att barn och ungas cyklande minskar. Länsplanen prioriterar därför åtgärder för att främja cyklande till naturmark och andra särskilda resmål som skola, idrottsplatser och matbutiker. Åtgärder för att säkra passager och trafiksäkra för oskyddade trafikanter såsom cyklister hanteras i åtgärdsområde trafiksäkerhet.

Cykelparkering, vägvisning och belysning: Servicen för cyklister i form av vägvisning, pumpstationer och cykelparkering kan bli bättre i hela länet. I Länsplanen prioriteras därför cykelparkering, vägvisning och belysningsåtgärder på samtliga cykelvägar. I åtgärdsområde kollektivtrafik finns medel att söka till infartsparkeringar för cykel och bil vid länets kollektivtrafikknutpunkter.

ÅTGÄRDSOMRÅDE KOLLEKTIVTRAFIK

Varje dag reser hundratusentals resenärer med kollektiva transportmedel som tunnelbana, buss, pendeltåg, lokalbana och båt. På vardagar står kollektivtrafikresorna för ungefär hälften av alla motoriserade resor i länet. Kollektivtrafikens utveckling är avgörande för ett växande Stockholm, där trängsel, dålig framkomlighet, luftföroreningar och buller är utmaningar som ökar i takt med att länet växer.

Stockholms kollektivtrafik står inför stora utmaningar och är i behov av effektivisering och upprustning samtidigt som efterfrågan och behovet av nyinvesteringar är omfattande.

Under planperioden prioriteras åtgärder inom följande områden:

- Stombuss
- Tillgänglighetsanpassning
- Trygghetsåtgärder
- Trafiksäkerhetsåtgärder på spår
- Infartsparkering

Stombuss: Genom projektet Grönt ljus stombuss har Trafikverket och Landstinget tillsammans med länets kommuner kraftsamlat för att stärka stombusstrafiken i länet. Länsplanen prioriterar åtgärder längs de utpekade stråken vilka ska utvecklas med hjälp av fysiska åtgärder som signalsystem, egna körfält, förbättrade hållplatser, rakare och mer direkta dragningar, bättre bytespunkter, planskildheter med mera.

Tillgänglighetsanpassningar: Förbättringsåtgärder kan öka tillgängligheten och möjliggöra för fler resor med den allmänna kollektivtrafiken. Länsplanen prioriterar åtgärder som stärker den infrastrukturmässiga tillgängligheten för personer med funktionsvariationer i kollektivtrafiksystemet. Det kan till exempel handla om hållplatsåtgärder längs länets vägar och vid statliga bryggor och utvecklad informationsteknik. Länsplanen prioriterar även kortare gång- och cykelanslutningar till hållplatser och att detta görs samtidigt med avseende på ”hela resan”, samt avlägsnande av barriäreffekter och svåra lutningar. Målet är att alla resenärer ska kunna ta sig smidigt till och från kollektivtrafiken samt enkelt skifta transportmedel vid bytespunkter.

Trygghetsåtgärder: En fortsatt hög kollektivtrafikandel förutsätter även en kollektivtrafik som upplevs som trygg och säker av resenärer och anställda. Det är främst kvinnor, barn och äldre som känner sig otrygga. Otryggheten gör sig påmind under hela resan, både på väg till hållplatsen, på hållplatsen och på färdmedlen. Åtgärder för trygghet måste därför omfatta hela resan. Länsplanen prioriterar åtgärder som ökar upplevelsen av trygghet i kollektivtrafiksystemet, exempelvis belysningsåtgärder för att lysa upp ensliga hållplatser, eller åtgärder för en bättre överblick från otrygga gång- och cykelvägar i anslutning till kollektivtrafiken.

Trafiksäkerhetsåtgärder på spår: Gäller mindre trafiksäkerhetsåtgärder i anslutning till den kollektiva spårtrafiken. Exempel på sådan är passager till hållplatserna, gång- och cykelvägar kopplade till hållplatserna, stängsel på vissa platser eller sträckor, siktförbättrande åtgärder eller varnande ljus- och ljudsignaler för att höja uppmärksamheten.

Trafiksäkerhetsåtgärder på väg hanteras inom åtgärdsområde trafiksäkerhet.

Infartsparkeringar: Infartsparkeringar är en viktig del i stommen i den regionala kollektivtrafiken och ska möjliggöra ett smidigt byte mellan bil och cykel till kollektivtrafik. Rätt lokaliserad, reglerad och utformad tillhandahåller infartsparkeringen en god service till kollektivtrafikresenären och utgör ett bra komplement till kollektivtrafiken. Infartsparkering för bil ska främst utgöra ett komplement för de resenärer som bor i de delar av länet där kollektivtrafikens resandeunderlag inte är tillräckligt för att erbjuda kollektivtrafik med sådan turtäthet att det fungerar för arbetspendling.

Infartsparkeringar bör inkludera infartsparkering för cykel där det är möjligt. Infartsparkeringar i attraktiva lägen nära regioncentrum används ofta av närboende som redan har god tillgång till kollektivtrafik och kan därmed riskera konkurrera med befintlig kollektivtrafik och prioriteras alltså inte i länsplanen.

Länsplanen prioriterar även infartsparkering för cykel. Behov av infartsparkering för cykel finns vid alla större stationer och större bytespunkter. Det är den åtgärd som enligt den regionala cykelplanen anses gynna flest kollektivtrafikresenärer fram till år 2030 och bidrar även till ordning och ökad säkerhet vid stationernas ingångar.

PRESS

ÅTGÄRDSOMRÅDE TRAFIKSÄKERHET

Sedan riksdagens beslut om Nollvisionen har antalet omkomna på väg minskat kraftigt. Minskningen gäller främst bilister, och till viss del motorcyklister. Antalet omkomna bland fotgängare, cyklister och mopedister har däremot legat på en mera konstant nivå. De senaste åren har dock minskningen av omkomna i bil stagnerat.

En av de största utmaningarna i trafiksäkerhetsarbetet är att få ned antalet allvarligt skadade. De allvarliga skadorna finns till stor del hos fotgängar- och cykeltrafiken. Det innebär att utformning och underhåll av väginfrastruktur och trafikmiljöer i mycket högre grad måste anpassas till de gåendes och cyklisters förutsättningar. Detta är särskilt viktigt med tanke på den stadigt ökande cyklingen i regionen.

Ökad hastighetsefterlevnad hos motorfordonsförare är ytterligare en av de största utmaningarna inom trafiksäkerhetsarbetet. Hastigheten är den enskilt viktigaste faktorn för att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken.

Kommunernas fortsatta trafiksäkerhetsarbete är helt avgörande för att nå trafiksäkerhetsmålen. En förutsättning för att detta ska ske är att det görs fortsatta investeringar i den kommunala infrastrukturen vilket kräver en riktad och stabil statlig medfinansiering som bygger på samverkan mellan berörda aktörer.

Inom åtgärdsområde trafiksäkerhet prioriteras därför följande åtgärder:

- Säkra gång- och cykelpassager
- Separering av gång- och cykeltrafik från motorfordon
- Trimningsåtgärder

Säkra gång- och cykelpassager: Länsplanen prioriterar säkra gång- och cykelpassager, framför allt på huvudvägnätet. En passage räknas som säker om den är planskild eller hastigheten är högst 30 km/tim hos 85 procent av all motorfordonstrafik som passerar. I första hand prioriteras därför planskilda, upphöjda eller genomgående passager eller att de föregås av någon typ av hastighetssäkrande åtgärd, exempelvis gupp.

Separering av gång- och cykeltrafik från motorfordon: Separering av gång- och cykeltrafiken från motorfordonstrafiken på vägnät med hastighetsgränser över 40 km/tim har stor betydelse. Där gång- och cykelflödena är höga eller i komplexa trafikmiljöer finns behov av separering mellan gång- och cykeltrafiken. I Länsplanen prioriteras därför dels en fortsatt utbyggnad av separata gång- och cykelvägar längs med bilvägen och dels en sänkning av hastighetsgränserna för biltrafiken längs de vägar där det kan motiveras.

De åtgärder som genomförs på de statliga vägarna fokuseras till enklare och smärre trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister samt smärre åtgärder för högre säkerhetsstandard, exempelvis mindre sidoområdesåtgärder och korsningsåtgärder. I tätorterna ligger prioriteringen på att bygga planskilda eller hastighetssäkrade gång- och cykelpassager. Smärre åtgärder som leder till säkrare trafikmiljöer för gångtrafik exempelvis gångbanor, belysning och separering från motorfordonstrafik och cykeltrafik hanteras också inom åtgärdsområdet.

Trimningsåtgärder: Med trimningsåtgärder avses enklare åtgärder inom befintligt vägområde. Det kan till exempel vara körfältsjusteringar, mindre åtgärder i trafikplatser, ITS-åtgärder, signalprioritering och andra åtgärder knutna till trafikinformation. Syftet är att förbättra framkomligheten för såväl personbilstrafiken och nyttotrafik som för kollektivtrafiken. Under planperioden avsätts således medel för staten att med enkla åtgärder förbättra framkomligheten för samtliga trafikslag.

ÅTGÄRDSOMRÅDE MILJÖ

Enligt miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö ska städer, tätorter och annan bebyggd miljö utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

En växande stad med ökande trafik medför också påverkan på vår livsmiljö. Ökat trafikbuller, avgaser, försämrad vattenkvalitet, förfulad landskapsbild med mera. Åtgärdsområde Miljö syftar till att stötta kommunalt arbete med förbättrade livsmiljöer för länets invånare.

Följande åtgärder prioriteras:

- Åtgärder för att förbättra vattenkvalitet
- Landskapsåtgärder
- Bulleråtgärder

Åtgärder för att förbättra ***vattenkvalitet***: Skydd av vattentäkter samt dagvattenhantering. Åtgärder för att skydda och förbättra ekologisk och kemisk status i vattenförekomsterna, i enlighet med miljökvalitetsnormen för vatten och Vattenmyndigheternas åtgärdsprogram.

Landskapsåtgärder: Avhjälpa vandringshinder för olika djurarter, åtgärder för att stoppa utarmningen och ökad biologisk mångfald, åtgärder för att höja landskapets natur-, kultur- och rekreationsvärden (i anslutning till det kommunala vägnätet).

Bulleråtgärder: För att erhålla statlig medfinansiering till åtgärder för bullersanering av en fastighet krävs att bullernivån före åtgärd är mellan 60 och 70 dB ekvivalentnivå utomhus eller mellan 35 och 45 dB ekvivalentnivå inomhus.

För att erhålla statlig medfinansiering krävs att åtgärderna sker på eller i anslutning till kommunala gator och vägar samt att åtgärderna är mer omfattande än vad som är tvingande för kommunen utifrån gällande lagstiftning. Samordning av miljöskyddsåtgärder med andra förbättringsåtgärder uppmuntras, exempelvis trafiksäkerhetsåtgärder eller åtgärder för bättre inomhusluft. Åtgärder läng statligt vägnät finansieras via nationell plan.

Anslaget gäller enbart statlig medfinansiering till kommuner.

ÅTGÄRDSOMRÅDE ENSKILDA VÄGAR OCH BRYGGOR

Enskilda vägar utgör en stor del av det svenska vägnätet och har en viktig funktion i samhället bland annat genom att underlätta för boende i glesbygd och tillgängliggöra områden för rekreation- och fritidsaktiviteter. Ansvaret för de enskilda vägarna är enskilda markägare eller organisationer. I Stockholms län uppgår det medfinansieringsberättigade vägnätet till cirka 3 200 km. Brister i det enskilda vägnätet består i huvudsak av eftersläpande grusvägs- och beläggningsunderhåll samt bärighetsbrister i broar och vägtrummor. Trafikverket ansvarar för inspektioner av de enskilda broarna och tillståndet på vägarna.

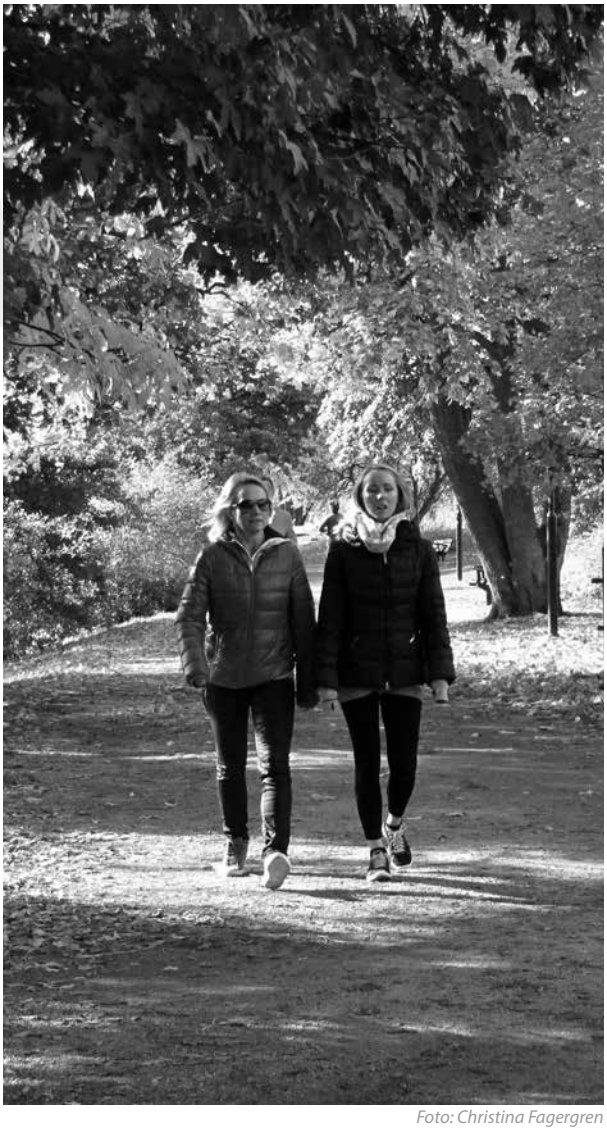


Foto: Christina Fagergren

Effekter av åtgärder

Miljöbedömning av länsplanen

Parallellt med arbetet med Länsplan 2018–2029 har Trivector Traffic på Länsstyrelsens uppdrag tagit fram en samlad konsekvensbedömning. Länsstyrelsen har valt att utöka Miljöbalkens krav på miljöbedömning med det sociala perspektivet jämställdhet. Rapporten återfinns i sin helhet på Länsstyrelsens hemsida.

Trivector har konsekvensbedömt ett stort antal åtgärder som varit aktuella inför slutlig prioritering i länsplanen. Endast ett fåtal har slutligen kommit med. Flera faktorer har låst handlingsutrymmet för Länsstyrelsens val av åtgärder, vilket beskrivits tidigare. Det handlar bland annat om regeringens direktiv, nödvändiga följdinvesteringar av politiskt framförhandlade objekt samt kostnadsökningar där det råder stor samstämmighet i länet kring dess genomförande.

Trivectors rapport har som nollalternativ utgått från att Länsplan 2014–2025 genomförs och därmed är det tillkommande åtgärder som konsekvensbedömts. När förslaget till Länsplan nu slutligen tagit form finns det justeringar även för åtgärderna fram till 2025. En del har fått omfattningsförändringar, en del kostnadsökningar, en del försenats och ett par utgått. Nya åtgärder har tillkommit även före 2025. Länsstyrelsen har därför valt att redovisa en miljöbedömning på samtliga åtgärder i Länsplan 2018–2029 samt en separat redovisning för de trängselskattefinansierade åtgärderna.

Länsstyrelsen har valt att redovisa hur olika typer av åtgärder[1] bidrar till olika mål, så en viss generalisering har gjorts med utgångspunkt från Trivectors rapport. Bidragen har sedan viktas efter hur stor del av den ekonomiska ramen som går till respektive typ av åtgärder.

Konsekvensbedömning av åtgärdernas effekter

Samtidigt som det är viktigt att möta en ökad efterfrågan på resande måste stor hänsyn tas till miljö och hållbarhetsaspekter i arbetet med Länsplanen. En stor utmaning är att främja både miljö och social hållbarhet, inkluderande jämställdhet. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet.

Jämställdhet innebär att kvinnor och män har samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter. De ska också ha lika mycket makt att påverka både sina egna liv och samhället.

Transportsektorns direkta miljöpåverkan rör i första hand områden som hälsa, säkerhet, klimat och landskap. För planeringen av den statliga infrastrukturen är det relevant att analysera påverkan på mark, vatten och den bebyggda miljön, samt hur effektivare transporter kan bidra till att minska utsläppen.

I flera av de namngivna väg- och spårobjekten ingår cykelåtgärder som inte särredovisats. Underlag från Trafikverket visar att cykelåtgärderna kan vara så mycket som upp till drygt 20 procent av de ekonomiska ramarna.

1 Statliga spår respektive vägar, statlig medfinansiering till regional kollektivtrafik på spår respektive väg, regionala cykelstråk, ej namnsatta brister samt respektive åtgärdsområde.

Tabell 5: *Miljöbedömning av förslaget till Länsplan.*

Blått = bidrar positivt
Rött = bidrar negativt
Grått = bidrar neutralt eller går ej att uppskatta

	Statliga spår	Statliga vägar	Medfinans regional kollektivtrafik spår	Medfinans regional kollektivtrafik vägar	Regionala cykelstråk	Ej namngivna brister samt åtgärds-områden 2026–2029	Åtgärdspaket					Regionala vägar finansierade med trängselskatt
							Cykel	Enskilda vägar	Kollektivtrafik	Miljö	Trafiksäkerhet	
Procent av planens ekonomiska ram	2,7	14,7	34,3	8,7	2,8	20,6	5,6	0,6	4,7	0,6	4,7	100
Förbättrad tillgänglighet medborgare												
Förbättrad tillgänglighet näringsliv												
Begränsad klimatpåverkan												
God hälsa												
Trafiksäkerhet												
God luft- och vattenkvalitet												
Landskap												
Jämställdhet												

Bostadsbyggande

Enligt regeringens direktiv ska planupprättarna utgå från Boverkets modell för att bedöma bostadsbyggnadsbehovet. Den utgår från data som relateras till 60 stycken FA-regioner. För Stockholms län innebär det att länet inrangeras i Mälarens omland tillsammans med fyra andra län. Det finns i dag ingen metod för hur dessa siffrorna ska brytas ned på lokal nivå. År 2012 fick Landstinget i uppdrag av regeringen att ta fram en modell för en regional bedömning av bostadsbehovet per kommun och sedan 2014 har Länsstyrelsen haft ett regleringsbrevsuppdrag att följa upp kommunernas bostadsbyggande med utgångspunkt i Landstingets redovisning från 2012.

I storstadsområdena har utveckling och effektivisering av transportsystemet på systemnivå stor betydelse för bostadsbyggandet. Om inte tillgängligheten i transportsystemet utvecklas i takt med regionens tillväxt riskerar attraktiviteten och därmed förutsättningarna för bostadsbyggandet att försämras. Lokalisering av bostäder har stor betydelse för tillgänglighet och effektivitet i transportsystemet. Många av de infrastrukturåtgärder som genomförs har betydelse för transportsystemets funktion utan att det direkt går att härleda en viss volym bostäder för respektive åtgärd.

De stora beslutade infrastrukturåtgärderna i Stockholms län har särskilt stor betydelse eftersom de bidrar till kraftig ökning av kapaciteten i transportsystemet som helhet. Administrativt faller åtgärderna under flera parter: Länsplanen, Nationell plan, Landstinget och i vissa fall kommuner. Finansieringsmässigt har gränserna suddats ut mellan de olika ansvarsområdena och samfinansiering sker i hög grad, inte minst från kommuner till staten, men även från staten till Landstinget och från Länsplanen till Nationell plan. Åtgärderna kan dock inte isoleras utan utgör alla delar i ett komplext samverkande trafiksystem. Exempel på dessa åtgärder är Förbifart Stockholm, Citybanan, Mälarbanan, tunnelbaneutbyggnaden samt trafikplatser och bytespunkter i anslutning till regionala stadskärnor och exploateringsområden. Flera av dessa



Foto: Christina Fagergren

åtgärder påverkar också bostadsbyggandet i ett storregionalt sammanhang för omgivande län.

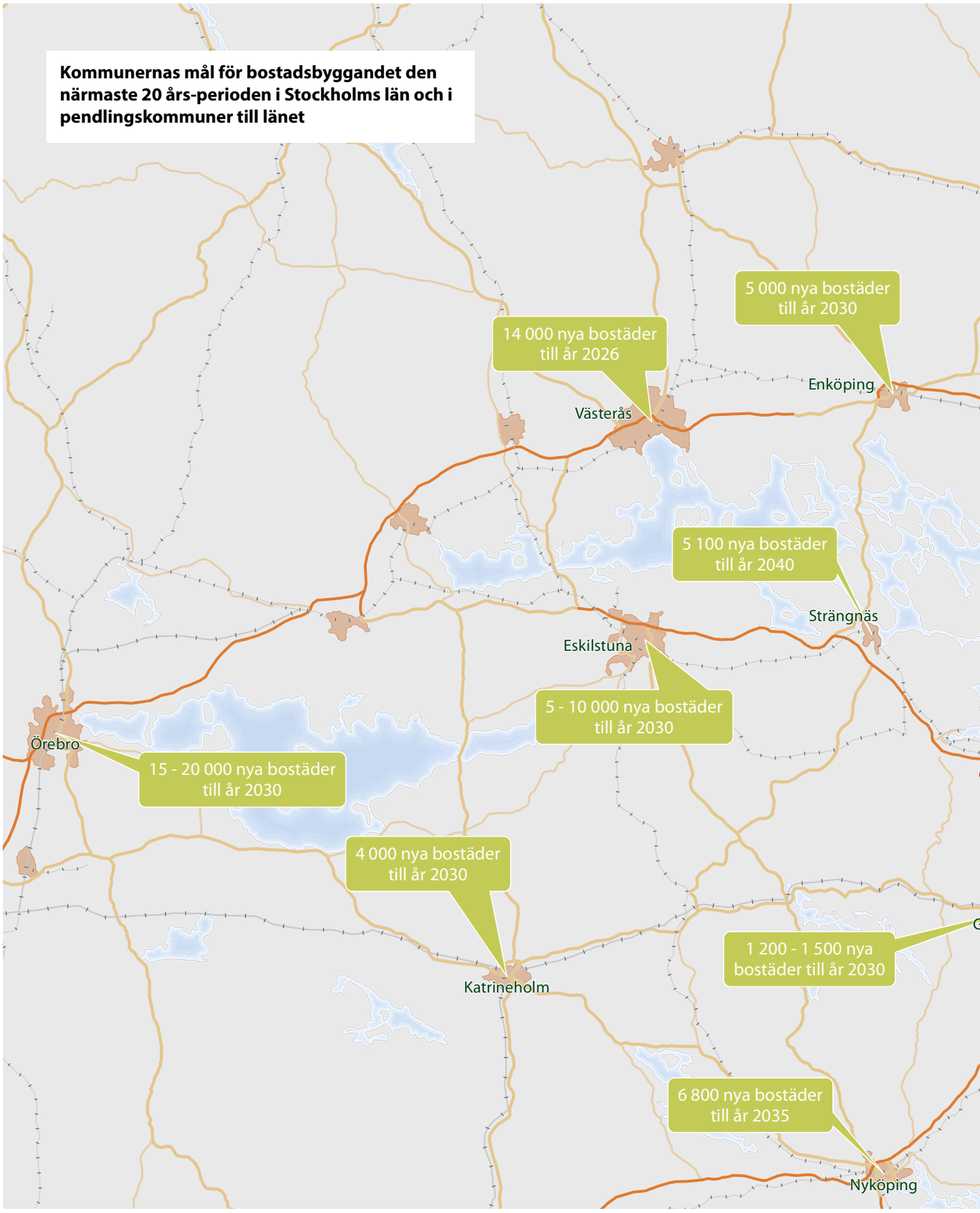
Inom regionplanearbetet i Stockholm (RUFS) görs integrerade analyser av infrastruktur, trafik och bebyggelselokalisering. I tidsperspektiv 2030 förväntas bostadsbyggandet uppgå till cirka 250 000 bostäder. Analysen bygger i huvudsak på kommunernas mål utifrån beslutade och planerade åtgärder. I siffran 250 000 ingår de 78 000 bostäderna från 2013 års Stockholmsförhandling samt de 100 000 bostäderna från Sverigeförhandlingens Stockholmsdel. Denna volym bostäder har även redovisats av kommunerna i samband med Länsstyrelsens rapport Läget i länet – Bostadsmarknaden i Stockholms län 2017 (se Länsstyrelsens hemsida). Sammantaget visar analyserna att beslutade och föreslagna trafik- och infrastrukturåtgärder ger möjlighet till ett bostadsbyggande i den här storleksordningen samtidigt som den samlade tillgängligheten förbättras och trängseln i transportsystemet bedöms möjlig att hantera på ungefär dagens nivå.

Om den nationella planen prioriterar utbyggnad av fyra spår på Ostkustbanan mellan Uppsala och norr om Arlanda ges direkt möjlighet att bygga 55 000 bostäder mellan Märsta och Uppsala och på sikt så mycket som 100 000 bostäder. Mellan Märsta och Solna möjliggörs 43 000 bostäder och i den Botniska korridoren kan ytterligare 76 000 bostäder tillkomma.

Tabell 6: *över regionens behov av bostadstillskott och kommunernas mål. Källa: Läget i länet – Bostadsmarknaden i Stockholms län 2017, Länsstyrelsen Stockholm rapport 2017:15*

	Regionens behov av årligt bostadstillskott till 2030 enligt Landstinget 2012	Kommunens mål för bostadstillskott till 2030, insamlat 2017
Botkyrka	650	1 000
Danderyd	100	250
Ekerö	200	140–175
Haninge	600	600
Huddinge	700	700
Järfälla	750	1 000
Lidingö	300	250
Nacka	850	1 000
Norrtälje	500	450
Nykvarn	100	80–120
Nynäshamn	200	260
Salem	100	100
Sigtuna	400	950
Sollentuna	500	600
Solna	800	800
Stockholm	5 000	7 000
Sundbyberg	600	800
Södertälje	600	1 000
Tyresö	300	300
Täby	650	900
Upplands-Väsby	350	350
Upplands-Bro	300	300
Vallentuna	400	350–400
Vaxholm	100	100
Värmdö	550	500
Österåker	350	300
Summa	**15 950**	**20 080–20 205**

Kommunernas mål för bostadsbyggandet den närmaste 20 års-perioden i Stockholms län och i pendlingskommuner till länet



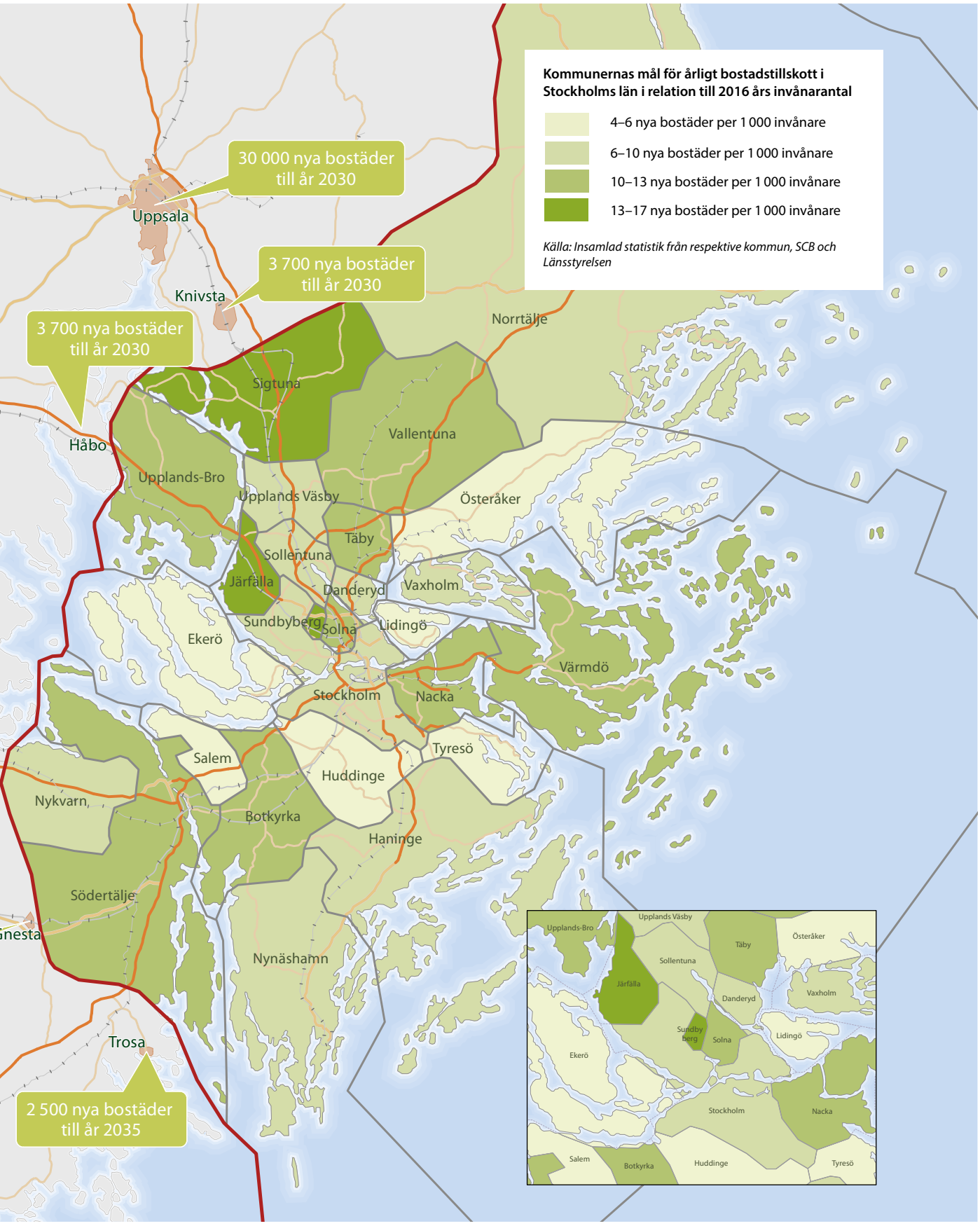

Kommunernas mål för årligt bostadstillskott i Stockholms län i relation till 2016 års invånarantal
4–6 nya bostäder per 1 000 invånare
6–10 nya bostäder per 1 000 invånare
10–13 nya bostäder per 1 000 invånare
13–17 nya bostäder per 1 000 invånare
Källa: Insamlad statistik från respektive kommun, SCB och Länsstyrelsen
30 000 nya bostäder till år 2030
Uppsala
3 700 nya bostäder till år 2030
Knivsta
3 700 nya bostäder till år 2030
Håbo
Norrtälje
Sigtuna
Vallentuna
Upplands-Bro
Upplands Väsby
Österåker
Täby
Sollentuna
Järfälla
Danderyd
Vaxholm
Sundbyberg
Solna
Lidingö
Ekerö
Värmdö
Stockholm
Nacka
Tyresö
Salem
Huddinge
Nykvarn
Botkyrka
Haninge
Södertälje
Nynäshamn
Trosa
2 500 nya bostäder till år 2035



Foto: Christina Fagergren

Genomförande-ansvar

Enligt förordningen om länsplaner ansvarar Trafikverket för genomförandet av de statliga åtgärderna i Länsplanen. Det avser både de namnsatta objekten och de statliga åtgärderna inom åtgärdsområdena.

Trafikverket ansvarar vidare för utbetalning av statlig medfinansiering till kommuner och kollektivtrafikmyndigheten. Beslut om sådana åtgärder inom redovisade åtgärdsområde fattas årligen av Trafikverket i dialog med Länsstyrelsen.

Vissa väginvesteringar i Stockholms län finansieras huvudsakligen med trängselskatt. Finansieringens storlek bestäms av de faktiska intäkterna från trängselskatten och hanteras samlat av Trafikverket i en kassaflödesanalys. För att ge åtgärderna en plantillhörighet redovisas åtgärder på länsvägnätet i Länsplanen och åtgärder i det nationella transportsystemet i Nationell plan. Länsstyrelsen är alltså planansvarig för de åtgärder som redovisas i tabell 1 och 2.

Hur stor del av planen som kan genomföras respektive år är bland annat beroende på vilka medel som Trafikverket anvisas respektive år via den årliga statsbudgeten (se nedan Hantering av avvikelser).

Planering av åtgärdsområden

Både de statliga åtgärderna och den statliga medfinansieringen till kommuner och Landstinget inom åtgärdsområdena beslutas årligen av Trafikverket. I den årliga processen med att prioritera åtgärder inom åtgärdsområdena stämmer Trafikverket av med Länsstyrelsen.

Uppföljning av planen

Trafikverket ska årligen redovisa till regeringen hur den fastställda Länsplanen genomförts, i enlighet med länsplaneförordningen. Trafikverket har under året löpande kontakter med Länsstyrelsen kring genomförandet av Länsplanen.

Länsstyrelsen deltar även i Trafikverkets process kring prioritering av vilka åtgärdsvalsstudier som ska påbörjas. Åtgärdsvalsstudierna ligger sedan till grund för vilka av bristerna 2026–2029 som ska omsättas i fysisk planläggning.

Det regionala cykelkansliet upprättar årligen ett cykelbokslut. Cykelkansliet finansieras av Landstinget, Trafikverket och Länsstyrelsen.

Hantering av avvikelser

Beroende på årlig medelstilldelning och oförutsedda komplikationer i genomförandet av objekten i Länsplanen kan utbyggnadstidpunkten för enskilda åtgärder komma att förskjutas något i tiden jämfört med det som redovisas i planen. Vidare kan kostnadsförändringar för ett objekt föranleda förändringar i tiden av utbyggnaden samt omfördelningar av länsplanens ekonomiska ram. Trafikverket hanterar mindre löpande justeringar men Länsplaneupprättaren ansvarar för beslut om betydande förändringar. Trafikverket ansvarar för att informera Länsstyrelsen om betydande förändringar.

Om en *väsentlig avvikelse* uppstår beträffande innehållet i den fastställda länsplanen ska Länsstyrelsen besluta om ändring av planen. Innan beslutet om ändring ska yttrande inhämtas från berörda aktörer (Landstinget, kommuner och andra berörda myndigheter). Mindre avvikelser inom ramen för planens intentioner beslutas av Länsstyrelsen utan inhämtande av yttrande från berörda aktörer.

Med väsentlig avvikelse menar Länsstyrelsen att ett objekt tas bort ur planen eller att länsplanens totalram överskrids med fem procent. Statlig medfinansiering till Landstinget och kommuner är fasta belopp och inte låsta till en viss medfinansieringsnivå. Höjda kostnader för dessa projekt har därför inte någon direkt påverkan på Länsplanen.

Eventuella kostnadsändringar i de trängselskatte-finansierade objekten på länsvägnätet hanteras i första hand inom den angivna trängselskatteramen i den mån det är möjligt. Om ytterligare statliga medel krävs ligger ansvaret på Länsstyrelsen att tillföra medel via länsplanen och/eller, i samråd med Trafikverket, fatta besluta om eventuella förändringar avseende tid, totalkostnad och innehåll.

Tvåårig justering

Vartannat år ska Länsplanen bli föremål för justering avseende kostnader och tidplaner. Det har historiskt visat sig finnas ett sådant behov som nu formaliseras. I samband med det ska också ytterligare två år av planen preciseras med namngivna åtgärder och fördelning av posten åtgärdsområden. Nästa justering planeras alltså till år 2020 och då ska år 2026–2027 preciseras.

REMISS

Bilagor

Bilaga 1: Förordningar och underlagsdokument

Bilaga 2: Kortfattade objektbeskrivningar Länsplanen

REMISS

Bilaga 1

Förordningar och underlagsdokument

På Länsstyrelsens hemsida www.lansstyrelsen.se/stockholm finns länkar till följande förordningar och dokument:

- Förordning (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning
- Förordning (1997:263) om länsplaner före regional transportinfrastruktur
- Förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur
- Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar
- Regeringens direktiv
- 2013 års Stockholmsförhandling
- Uppföljning av 2013 års Stockholmsförhandling
- Sverigeförhandlingen Ramavtal 6 Bilaga 1
- Sverigeförhandlingen PM Kompletterande ekonomisk redogörelse ramavtal 6
- Steg 1 och 2 – Trafikverkets ansvar
- Nationell plan
- Samhällsekonomiska bedömningar
- Samlad konsekvensbedömning av Stockholms länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029 – Miljö, jämlikhet och jämställdhet
- Länsstyrelsens åtgärdsförfrågan
- Sammanställning av Länsstyrelsens åtgärdsförfrågan
- Storregional systemanalys, En bättre sits
- Regional inriktning för trafiksystemet i Stockholms län,
- Regional cykelplan
- Läget i länet – bostadsmarknaden i Stockholms län 2017
- Avsiktsförklaring Slussen

REMISS

Bilaga 2

Kortfattade objektbeskrivningar Länsplanen

Nedan redovisas kortfattade objektsbeskrivningar. Först redovisas de objekt som inryms i länsplanen inklusive de trängselskattefinansierade objekten. Objek-ten redovisas i samma ordning som i tabellen med den årliga periodiseringen av länsplanens ram över planperioden. Där redovisas objekten i ordningen Statliga spår, Statliga vägar, Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik spår, Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik vägar samt Regionala cykelstråk namngivna. Inom respektive kategori sorterar objekten under vägnummerordning/bokstavsordning.

Objekten i nationell plan redovisas sist och då i grupper sorterade efter den nationella planens tidsperioder (så som i nationella planens underlagsrapport om namngivna investeringsåtgärder och brister).

Trafikverket (och Landstinget) har tagit fram samhällsekonomiska bedömningar för objekten. För objekt som är långt planerade och ligger tidigt i plan finns mer underlag och bedömningarna är därmed mer träffsäkra. Ju längre bort i tiden ett objekt ligger desto större osäkerheter finns kring exakt genomförande och omgivningspåverkan. Detta bör finnas i åtanke vid en genomgång av dessa. De samhällsekonomiska bedömningarna för respektive objekt återfinns på Trafikverkets hemsida.

STATLIGA SPÅR

Nynäsbanan, dubbelspår (etapp Tungelsta-Hemfosa)
Nynäsbanan har bristfällig kapacitet på den enkelspåriga delen. Detta medför stor risk för förseningar som fortplantar sig till pendeltågssystemets centrala delar. För att kunna utöka godstrafiken mot den planerade Norviks hamn i högtrafik och för snabbare trafik mot Nynäshamn krävs dubbelspår på en större del av banan. Genom ett 5,5 km långt dubbelspår mellan Tungelsta och Hemfosa, ombyggnader av plankorsningar, en ny planskild plattformsförbindelse vid Tungelsta station ökar tillgängligheten och flexibiliteten i Transportsystemet.

Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller
Bulleråtgärder är under utredning och förslag på åtgärder väntas bli klart i slutet av 2017. Avseende kraftförsörjning och vibrationer kan åtgärder utvärderas först då trafiken till Norviks hamn börjar trafikera.

Nynäsbanan, Vega Pendeltågstation
I Vega planeras och byggs cirka 3 000 bostäder samt service- och arbetsplatser. Den nuvarande infrastrukturen med bussmatning till befintliga pendeltågsstationer bedöms inte kunna möta framtidens trafikförsörjningsbehov. För att öka tillgängligheten, säkerheten och flexibiliteten i transportsystemet uppförs en ny pendeltågstation med tillhörande spåromflyttningar i Vega.

STATLIGA VÄGAR

57 Gnesta-E4
Framkomligheten och trafiksäkerheten ska förbättras för samtliga trafikanter. Vägens standard är låg i förhållande till den regionala funktionen med varierande hastighetsbegränsningar, dåliga siktförhållanden och få omkörningsmöjligheter. Vägbredden är varierande vägbredd och trafiksäkerheten brister i tätorterna. Vägen breddas för ökad standard för att nå en hastighet om 80 km/h samt ska trafiksäkerhetsåtgärder genomföras i tätort. Sörmlands länsplan medfinansierar en tredjedel av objektskostnaden.

73 Vega Trafikplats
Under de senaste åren har flera stora områden för handel och arbetsplatser anlagts kring trafikplats Handen och Länna. I Vega planeras 3 000 bostäder. Detta har medfört att vägsystemet runt trafikplatserna tidvis är överbelastat, trots ombyggnader. En ny trafikplats Vega anläggs i anslutning till blivande Vegastaden att öka kapaciteten i anslutningarna till väg 73. Gång- och cykelväg bibehålls längs Nynäsvägen och bör förlängas till Länna handelsområde. Befintlig motorvägsbro över Nynäsvägen måste eventuellt breddas. Från den nya trafikplatsen byggs en ny väg över Norrby gärde som ansluter till Torfastleden och Söderbyleden. En ny trafikplats Vega förutsätter ombyggnader av Handens och Länna trafikplatser.

77 Länsgränsen-Rösa och åtgärder i Rimbo
Syftet med åtgärden är att förbättra standarden avseende trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet samt att minska vägens påverkan på boendemiljöer på väg 77 mellan länsgränsen och Rösa. Vägen är ett riksintresse för näringslivets transporter och en viktig tvärförbindelse mellan E4 och E18. Åtgärderna avser breddning av befintlig väg, anläggandet av ny gång- och cykelväg på del av sträckan samt ny vägsträckning för väg 77 förbi Rimbo och Finsta.

222 Kvarnholmen trafikplats
Exploateringen av Kvarnholmen med bostäder och arbetsplatser genererar ny trafik och befintligt trafiksystem kommer avlastas genom den nya Kvarnholmsförbindelsen till centrala Nacka. Trafiken mot Stockholm och Södra länken behöver en alternativ koppling utöver den befintliga vid trafikplats Henriksdal där det idag årder framkomlighetsproblem under högtrafik. En ny halv trafikplats anläggs vid Grifflevägen med västriktade ramper.

222 Mölnvik-Ålstäket
Åtgärden innebär att vägen breddas till fyra körfält, en planskild korsning i Mölnvik, fler körfält i cirkulationsplats Ålstäket, planskilda gång- och cykelpassager och -vägar, färre utfarter samt nya korsningar för uppsamling av lokal trafik. Framkomligheten och trafiksäkerheten ska förbättras för alla trafikslag. Åtgärderna ska ge minskad miljöpåverkan i form av buller, vibrationer och förorenat dagvatten.

222 Skurubron
Trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem som behöver åtgärdas. Skurubron består idag av två broar varav den ena närmar sig uttjänad ålder. Föreslagen åtgärd omfattar ny bro med komplett trafikplats i Skuru och halv trafikplats i Björknäs samt sex genomgående körfält över sundet mellan trafikplatserna. Två av dessa utgör kollektivtrafikkörfält. De två befintliga broarna kommer att renoveras. Den norra bron kommer att utformas för gång- och cykeltrafik och den södra bron som lokalväg för fordonstrafik.

222 Trafikplats Kvarnholmen och Skvaltan, 4: körfält
I samband med att tunnelbanan byggs ut till Nacka C behöver en ny bussterminal anläggas i anslutning till tunnelbanan. Det gör i sin tur att väg 222 delvis måste flyttas norrut, att trafikplats Nacka avvecklas samt att trafikplats Skvaltan och den under produktion pågående trafikplats Kvarnholmen byggs ut till hela trafikplatser. De statliga delarna av trafikplatserna Skvaltan och Kvarnholmen samt ett fjärde körfält på väg 222 ingår i Länsplanen.

226 Högskolan trafikplats anslutning Alfred Nobels allé
En trafikplats vid Högskolan inklusive en anslutning mot Alfred Nobels allé blir en infartsväg till Flemingsbergs centrala delar samt till Södertörns högskola och universitetssjukhuset. Den anpassas också för en anslutning mot Björnkulla. Trafikplatsen avlastar korsningen med Hälsovägen och möjliggör att denna korsning byggs om för att prioritera kollektivtrafik och oskyddade trafikanter. Trafikplatsen utformas som en överliggande cirkulation med ramper i norr och söder mot väg 226. Utformningen tar hänsyn till kommande spårutbyggnader så långt det är möjligt.

226 Oskyddade trafikanter Huddingevägen
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.

226 Pålamalmsvägen-Högskolan
Väg 226 söder om Flemingsberg övergår från fyra till två körfält med låg geometrisk standard. Detta skapar problem med framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö på sträckan. Åtgärden innebär att väg 226 breddas till 2+2 körfält från Hälsovägen söderut till en punkt i höjd med Lilla och Stora Påldalen. Där ansluter planskilda ramper från väg 226 österut till en ny väg med 1+1 körfält till Pålamalmsvägen. Vidare ingår ny cykelväg på norra sidan av väg 226, parallellt med vägen. Cykelvägen ansluter mot Flaggplan.

229 Bytespunkt Sköndal
Bytespunkt Norra Sköndal är en större bytespunkt 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.

257 Tungelstavägen
Väg 257 är högtrafikerad och skapar på så sätt en barriär för gående och cyklister. Längs med vägen finns problem med otrygga gång- och cykelanslutningar samt bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter vid korsningar och obevakade övergångsställen. Det leder bland annat till dålig tillgänglighet i området, något som också påverkar tillgängligheten till pendeltåg och annan kollektivtrafik. Det övergripande syftet med åtgärderna är att förbättra trafiksäkerhetsstandarden längs med väg 257 och Södertäljevägen genom att förbättra förutsättningar för att gå, cykla och åka kollektivt. Objektet har i förslaget till länsplan utökats med åtgärder för ombyggnad av korsningarna vid ICA/Parkvägen, Mulstavägen, Hammarbergsvägen/Skolvägen samt Södertäljevägen/Tungelstavägen.

261 Tappström-Nockeby
Ekerövägen har i dagsläget för låg kapacitet i relation till dagens trafikmängder och risken för köbildning är stor, samtidigt som trafiksäkerheten längs vägen är otillräcklig för både skyddade och oskyddade trafikanter.

Trafikbelastningen är starkt riktningsberoende och även säsongsberoende. Vägen har idag ett körfält i riktning mot Ekerö centrum och två mot Brommaplan, varav det ena reserveras för kollektivtrafik under morgonens högtrafiktimmar. Drygt åtta kilometer av vägen byggs om till fyra smala körfält varav ett körfält i varje riktning är till för kollektivtrafik. Korsningar anpassas för detta och gång- och cykelväg anläggs. Åtgärden innebär även skyddsåtgärder för oskyddade trafikanter.

267 Rotebro-Stäket
Rotebroleden är hårt trafikerad och har inte kapacitet för de trafikmängder som nyttjar den. Trafikmängderna är idag så stora att det ofta uppstår långa köer när trafik, både från trafikplats Rotebro och från trafikplats Stäket, ska väva ihop till ett körfält. Åtgärden avser att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på väg 267 mellan trafikplatserna Stäket och Rotebro till mötesfri 2+2 väg med hastigheten 80 km/h. En ny trafikplats och en planskild korsning anläggs. I anslutning till *åtgärden* anläggs även ytterligare en trafikplats vid nytt verksamhetsområde i Järfälla (finansieras av kommunen och inte ingår i detta objekts investeringskostnad). Väg 850 Mälarvägen mellan väg 267 Rotebroleden och Söderbyvägen/Kappetorspvägen dras om i ny sträckning och korsningen med lokalvägarna byggs om. Viltpassager, kompletterande bullerskyddsåtgärder samt gång- och cykelväg *åtgärdas* längs hela sträckan.

268 E4-Grana
Åtgärden sträcker sig från ett tänkt läge för en eventuell ny trafikplats Hammarby och befintlig trafikplats Glädjen i väster till Vallentuna tätort i öster. I åtgärden ingår utbyggnad av väg enligt utredd korridor Befintlig väg samt gång- och cykelväg från trafikplats Glädjen till Vallentuna tätort. I trafikplats Glädjen möjliggör korridoren trimningsåtgärder för bättre framkomlighet men även breddning av befintliga ramper med ytterligare körfält. Förutom åtgärder i trafikplats Glädjen utreds en eventuell ny trafikplats (Hammarby) strax norr om Almungevägens planskilda passage av E4. Syftet med utredningen om trafikplatsen är att studera om det finns ett behov att avlasta trafikplats Glädjen. Om det är så behöver en utformning ta hänsyn till lokala, regionala och nationella behov kopplat till E4. Inom Upplands Väsby tätort går korridoren längs befintlig väg och några större åtgärder anses inte nödvändiga. Mellan Erikslund och Gullbron byggs vägen i ny sträckning. Åtgärden i sin helhet förutsätter nytt avtal om medfinansiering från kommunerna senast 8 december 2017.

274/667 Hemmesta vägskäl
Hemmesta är startpunkten för landstingets busstrafik utmed väg 222 in mot Slussen, men det finns stora brister i möjligheten att tidreglera bussar, hållplatsutformning samt standard och kapacitet på infartsparkeringen. För att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken samt öka trygghet och komfort för kollektivtrafikresenärer görs följande. Infartsparkeringen utökas med cirka 60 parkeringsplatser och cykelparkering i anslutning till dagens yta för bussarnas tidsreglering. Hållplatserna byggs om med ökad tillgänglighetsanspassning och kapacitet för angöring av två ledbussar samtidigt. Ny yta för bussars tidsreglering anläggs med plats för fem ledbussar nordväst om Hemmesta vägskäl. Ny cirkulationsplats vid väg 274 Skärgårdsvägen/Värmdövägen/Fagerdalavägen. Befintliga gång- och cykelstråk kompletteras för att säkra färdvägar för oskyddade trafikanter till hållplatser.

276 Sjöbergsvägen-Åkersberga
I korsningarna vid Stava, Sjöbergsvägen och Sockenvägen är det tidvis långa väntetider för den anslutande trafiken vilket leder till olyckor. Vid Sjöbergsvägen måste bussresenärerna passera över körbanor för att nå motstående hållplats. Vägen saknar lokalväg för den långsamtgående trafiken och för gång- och cykeltrafiken. På norra sidan mellan Stava och Säby Gård finns bullerstörd villabebyggelse. Trafiksäkerheten på väg 276 ska förbättras liksom kapaciteten vid befintlig korsning mellan väg 276 och Sockenvägen. Tillgängligheten och trafiksäkerheten ska förbättras för oskyddade trafikanter. En ny lokalväg med gång- och cykelväg anläggs mellan Sjöbergsvägen och Sockenvägen, cirkulationsplats i korsningen väg 276/Sockenvägen, nya hållplatser på väg 276 i höjd med Ruddammsvägen, gång- och cykelbro över väg 276 samt fastighetsnära bullerskyddsåtgärder mellan lokalväg och Talludden.

642/678 Färjelägen Tynningö
I samband med att den enskilda färjelinjen blev statlig 1 januari 2013 behöver färjelägena byggas om för att anpassas till Trafikverkets färjor.

1103 Tulkavägen
Bättre tillgänglighet till och från samhället och pappersbruket. Genom att flytta vägen ges möjligheter till expansion och utveckling av industrimark. Sträckan kommer eventuellt förses med gc-bana (sträckning inom tätorten) eller gc-väg (övrig sträckning), vilket ökar tillgängligheten och trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

STATLIG MEDFINANSIERING REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK SPÅR

Märsta station
Objektet innefattar omfattande ombyggnad av den befintliga bangården och stationsmiljön. Ett nytt stationshus byggs med en ny anslutning till nya plattformar via bro. Trafikverket kommer att genomföra en omfattande ombyggnad av spårområdet och plattformar för såväl regionaltågstrafiken som pendeltågstrafiken. Totalt kommer investeringarna kring Märsta station omfatta cirka 700 miljoner kronor.

Åtgärder gällande resenärsfunktioner som Landstinget ansvarar för innefattar ny planskild förbindelse över spåren genom att en bro byggs över spårområdet, entréfunktioner (spärr och kur) till pendeltågsplattform, tillgänglighetsanpassningar samt väderskydd på plattformar.

Roslagsbanan 1 + 2
Slutjustering av utbetalning av statlig medfinansiering från Länsplan 2010–2025.

Roslagsbanan 1 + 2, kommunala följdinvesteringar
Roslagsbanan rustas upp med dubbelspår, ombyggnation av stationer och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Syftet är att öka kapaciteten samt förbättra säkerheten, tillgängligheten och genomföra bullerskyddsåtgärder. Investeringar innebär följdinvesteringar för berörda kommuner. Det är främst ombyggnader av anslutningar till kommunala gator och vägar, oftast i samband med att plankorsningar stängs och planskilda förbindelser byggs. De omfattar också ett nytt resecentrum i Arninge med omstigning från Roslagsbanan till bussar som måste utformas i samband med Roslagsbanans dubbelspårutbyggnad.

Roslagsbanans till city (Sverigeförhandlingen)
Förlängning av Roslagsbanan från Universitetet i tunnel via en ny station vid Odenplan och vidare till T-centralen. Täby kommun åtar sig att bygga 16 200 bostäder, Vallentuna kommun 5 650 bostäder, Österåker kommun 7 020 bostäder och Stockholms stad 500 bostäder.

Södertälje C, bytespunkt
Bytespunkten utformas till en modern kundmiljö och med ett välfungerande och tillgängligt byte mellan pendeltåg och nuvarande bussterminal. För att det ska vara lätt att orientera sig ska skyltningen vara tydlig och enhetlig. Platsen ska ha gena gångvägar och tydliga stråk mellan trafikslag. Södertälje C upplevs som en otrygg plats att vistas på kvällar och nätter. Kopplingen mellan stationen och bussterminalen behöver därför göras mer trygg och säker. Det ska vara tillgänglighetsanpassat både inom stationen och mellan trafikslagen. För att säkerställa att resenärerna reser med giltigt färdbevis ska stationshuset ha en sluten spärrlinje.

Tunnelbana Hagastaden, vidare till Arenastaden (2013 års Stockholmsförhandling)
Tunnelbanan byggs ut med en ny linje från Odenplan till Arenastaden via Hagastaden och Nya Karolinska. Den nya linjen får färgen gul och knyts samman med Gröna linjen vid Odenplan.

Tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö (Sverigeförhandlingen)
Utbyggnad av ny tunnelbanelinje mellan Älvsjö och Fridhemsplan. Tunnelbanan får sex stationer: Älvsjö, Östberga, Årstafältet, Årstaberg, Liljeholmen och Fridhemsplan. Stockholms stad åtar sig att bygga 48 000 bostäder.

Tvärspårväg Kista
Tvärbanan förlängs norrut från förgreningspunkten med Solnagrenen vid Norra Ulvsunda mot Rissne, Ursvik, Kista och vidare mot Helenelund. Med Kistagrenen knyts arbetsplatser i norr med bostadsområden i söder ihop. Resenärer i Stockholm ges en möjlighet till spårbunden kollektivtrafik till och från Bromma flygplats och Kistamässan. Kistagrenen ger möjlighet till byten till tunnelbana, pendeltåg och bussar

Tvärpårväg Syd, Älvsjö och Flemingsberg.
Spårväg syd innebär att en kapacitetsstark kollektivtrafik länkar samman Flemingsberg och Älvsjö via bland annat Masmo, Kungens Kurva, Skärholmen, Segeltorp och Fruängen. Spårväg Syd blir drygt 17 km lång och omfattar 16 nya hållplatser, större delen av spårvägen är utformad att gå ovan jord. Förbindelsen innebär bättre möjligheter till resor fram för allt i tvärled. Byten till pendeltåget i Flemingsberg och Älvsjö samt tunnelbanan i Skärholmen, Fruängen och Masmo underlättas. Huddinge kommun åtar sig att bygga 18 500 bostäder.

STATLIG MEDFINANSIERING REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK VÄGAR

Brommaplan bytespunkt
Åtgärden innebär att utomhusbussterminalen överdäckas och byggs in i ett sammanhängande byggnadskvarter. Terminalen ska utformas som dockningsterminal vänd mot tunnelbanan och centrumanläggningen. Gångvägarna till tunnelbanan förläggs inomhus. Åtgärden innebär även en ny sidoplattform längs norrspår på tunnelbanestationen, kapaciteten bedöms bli tredubblad jämfört med befintlig lösning. Stationen utrustas med nya hissar och rulltrappor samt biljetthallen omdisponeras och moderniseras för att förbättra resenärsflödena och öka attraktiviteten.

Gullmarsplan bytespunkt
Bussterminalen behöver byggas om i samband med att tunnelbanans blå linje grenas av via Gullmarsplan och ansluts till befintlig grön linje och som en del av Söderstadsprojektet. Åtgärden kommer därför ändra karaktär gentemot hur den tidigare varit beskriven, exakt lösning är ännu inte utrett. Åtgärden ligger dock långt bort i tid och en steg 1-ansökan för statlig medfinansiering är inte nödvändig förrän till nästa Länsplan 2022. Länsstyrelsen vill markera projektets vikt genom att inte lyfta ut det ur planen trots oklar utformning och kostnad. Bedömningen är dock att de reserverade medlen kommer att utgöra under 50 procent av investeringskostnaden samt att produktion kommer påbörjas före Länsplanens tilldelning.

Haningeterassen bytespunkt
Handen är en av Södertörns större trafikknutpunkter där flera busslinjer ansluter till pendeltågstrafiken och betraktas som en medelstor bytespunkt i Stockholms län. Handens bussterminal byggs om i samband med en exploatering och förläggs som dockningsterminal under den tillkommande bebyggelsen. Terminalen kommer att ligga närmare pendeltåget och förläggas inomhus med trygga och skyddade miljöer med inslag av service nära hållplatslägena.

Slussen bussterminal
En ny bussterminal för Nacka/Värmdöbussar anläggs i Katarinaberget utformad som en väderskyddad dockningsterminal. Den nya bussterminalen blir rymligare och möjliggör för högre kapacitet än dagens terminal. Dagens konstruktion har bland annat brister avseende grundläggningen och Slussenanläggningens avbördningskapacitet. Vidare avser ombyggnaden att bättre anpassa trafikfunktionen och stadsbilden till dagens och framtidens behov.

Spånga bytespunkt
Spånga station är en viktig bytespunkt för pendeltågs- och bussresenärer. Byten sker också till andra färdmedel såsom cykel och bil. Stockholms kommun planerar att genomföra ett regionalt cykelstråk genom Spånga och förändringar av huvudgatan. Den planerade cykelbanan ska byggas i omedelbar närhet till bussterminalen vid Spånga station som kommer att påverkas. Trafikverket planerar för kapacitetshöjande åtgärder på Mälarbanan vilket framförallt kommer att påverka bussterminalen under genomförandetiden. Båda dessa projekt har statlig medfinansiering.

Den befintliga bussterminalen har vidare funktionella brister och säkerhetsproblem och klarar inte dagens resenärsströmmar som är cirka 6 000 resenärer per dygn. Trängseln utgör en säkerhetsrisk och kan inte lösas inom befintliga utrymmen.

Stombuss 1+3, väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C

Busskörfält på väg 73 i norrgående riktning från trafikplats Gubbängen till Gullmarsplan flyttas från körfält 3 till körfält 1. Planskild GC-övergång över väg 229. Ny direktramp från väg 229 till väg 73 (till körfält 1) vid trafikplats Gubbängen. Direktramp med busshållsplats som leder till rondellen vid Gullmarsplan. Signalreglering av ramp ut från Gullmarsplan i södergående riktning samt vid vävning vid avfart till väg 229. Samtliga på- och avfarter mellan trafikplats Gubbängen och Söderledstunneln får rampstyrning. Öppning in till Gullmarsplan från väg 73 södergående riktning. Nytt busskörfält i vägrenen längs Nynäsvägen söderut. Rampstyrning från Skansbron från/till Skanstull och Söderledstunneln. Signalreglering med bussprioritet i korsningen mot Klarabergsgatan. Rampstyrning av Centralbron södergående riktning från Vasagatan. Cityterminalen dubbelriktas och befintlig utfart breddas och övergångställen flyttas. Påfartsreglering med signaler i tunnelmynning och ramp mot Klarabergsleden via Centralbron. Busskörfält i södergående riktning på Klarastrandsleden. Lösningen förutsätter överenskommelse om kommunal motfinansiering senast 8 december 2017.

NAMNSATTA CYKELSATSNINGAR I LÄNSPLANEN

226 Skyttbrink-Tullinge

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 cyklister och gående längs och tvärs väg 226, sträckan Västra stambanan-Rågsvedsvägen.

259 Glömstastråket Cykelsatsning Södertörn

En ny separerad cykelväg anläggs utmed Glömstavägen mellan Katrinelundsvägen och Myrstugeberget. Syftet är att öka möjligheterna för boende i bostadsområdena norr om väg 259 att gå och cykla utmed vägen, eftersom det bland annat finns viktiga målpunkter som barnomsorg och skolor i området.

260 Ältastråket Cykelsatsning Södertörn

Syftet med åtgärden är att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister längs med väg 260 och i centrala Älta. Åtgärderna innebär en breddning av befintlig GC-bana, enligt «Regional cykelplan för Stockholms Län». Breddning sker i Älta centrum, mellan väg 260 och Hämplingevägen. Vid Hästhagen åtgärdas en kurva och gång- och cykelbanan mot bron över Sicklasjön. Totalt åtgärdas en sträcka på cirka 3,5 kilometer och separering mellan gående och cyklister sker med hjälp av målning eller tydlig markering. Separat belysning för gång- och cykelvägen sätts upp och korsningar i Älta centrum får upphöjda passager. Två korsningar hastighetsäkras ytterligare med hjälp av farthinder.

260 Vendelsöstråket Skrubba Cykelsatsning Södertörn

Vendelsöstråket kan utformas som en dubbelriktad gång- och cykelbana. Åtgärden innebär att befintlig GC-bana anpassas för att uppfylla kraven i Regional cykelplan och övrigt regelverk. Generellt föreslås stråket även rustas upp för att nå föreslagen utformningsprincip gällande separation, belysning och beläggning. Åtgärden innebär även breddning och anpassning av befintlig GC-bana från Henriksbergsvägen till Skrubba Malmväg. I och med upprustningen av Vendelsöstråket bör passager hastighetssäkras och framkomlighetsproblem bör byggas bort så långt det är möjligt. Projektet bör i planläggningsprocessen studera utrymmesproblemet vid Trafikplats Skrubba där Gudöbroleden passerar under Tyresövägen, för att om möjligt finna en lösning.

262 Danderyd-Rösjön

Åtgärden innebär en drygt 3,5 kilometer lång gång- och cykelväg anläggs längs med väg 262 samt korsningsåtgärder. Nuvarande vägutformning inbjuder till höga hastigheter och längs vägen har ett flertal allvarliga olyckor inträffat. Möjligheten för cyklister att trafiksäkert röra sig längs med och över vägen

är begränsad då sträckan saknar cykelinfrastruktur och säkra passager. Sträckan är en del i det regionala cykelvägnätet.

BRISTER 2026–2029

I Länsplanen redovisas dels namngivna investeringar och dels åtgärdsområden för investeringar understigande 25 miljoner kronor. För att Länsplanen ska följa den Nationella planen och för att Länsplanen inte ska bli för missvisande de sista åren kommer investeringar från 2026 och framåt redovisas i bristbeskrivningar. Länsplanen kommer på så sätt bli mer korrekt och går på sikt över till en plan som endast preciserar namngiven åtgärd med investeringskostnad och år under Länsplanen första år. Resterande år i Länsplanen beskrivs i brister.

I Länsplanens tabell 1 kommer medel reserveras till namngivna brister. För åtgärdsområden mellan 2026–2029 redovisas åtgärdsområdenas sammanlagda investeringsvolym per år utan en fördelning för respektive åtgärdsområde. Nedan följer ett resonemang kring de brister som ingår i Länsplanen mellan 2026–2029.

Stombussar. Kollektivtrafiksystemet i länet är ansträngt och behovet av renovering och nybyggnationer är stort. En satsning inom den här planperioden som möjliggör snabbare och effektivare kollektivtrafikresor med högre kapacitet i linjenätet är arbetet med stombussar inom ”Grönt ljus stombuss”. Länsplanen kommer därför att prioritera denna åtgärd som en beskriven brist i länsplanen mellan 2026–2029.

Regionala cykelvägar. Länsplanen kommer att prioritera utbyggnaden av de utpekade regionala cykelstråken på de statliga vägarna samt ge bidrag till de inom det kommunala vägnätet. Många av stråken är kostsamma och går under namnsatta investeringar. På sikt ska hela det regionala cykelvägnätet vara utbyggt och merparten av finansieringen kommer från länsplanen i Stockholm.

Bostadsstödjande åtgärder. Under åren 2026–2029 kommer det att fortsatt finnas investeringsbehov kopplat till ökat bostadsbyggande som är nödvändiga att åtgärda. Här finns nödvändiga investeringar som är direkt kopplade till de överenskomna förhandlingarna för utbyggd tunnelbana samt inom Sverigeförhandlingen. Under planperioden kan det bli aktuellt att genomföra åtgärdsvalsstudier för exploateringar i enlighet med regeringsuppdraget *Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande.* Trafikverket ska också i början av planperioden särskilda utreda bristerna i trafiksystemet kopplat till bostadsutveckling i Tungelsta, Haninge kommun. Kommunens har kraftigt ökade ambitioner kring bostadsbyggande sedan åtgärdsvalsstudien 2015–2016. De nya förutsättningarna innebär att den genomförda studien behöver zooma ut till ett större influensområde och ha ett bredare angreppssätt än att bara studera närliggande vägar. Efter genomförd åtgärdsvalsstudie och ställningstagande kan det finnas behov av vissa fördjupade studier.

Medfinansiering SL och kommunerna. Länsplanen har stor statlig medfinansiering till Landstinget och kommunala åtgärder. Många av lösningarna på bristerna i länets trafiksystem återfinns inom just kollektivtrafiken. Det finns ett stort behov av att utveckla bland annat bytespunkter, bussterminaler och pendeltågsstationer. Andra åtgärder kan också vara aktuella att prövas för statlig medfinansiering.

ÖVRIGT

Länsstyrelsen vill särskilt lyfta att den tidigare genomförda studien Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län, behöver fördjupas/kompletteras avseende utvecklingsbehov i det statliga vägnätet alternativt den statliga transportinfrastrukturen för framtida kollektivtrafik i relationen mellan nordostsektorn och Solna.

Flera åtgärdsvalsstudier/utredningar har genomförts och pågår kopplade till utvecklingen kring väg 258 från Tumba till E4. Bland annat finns funderingar kring en ny trafikplats i anslutningen mot E4. Länsstyrelsen ser ett behov av att Trafikverket tillsammans med kommunen och andra aktörer konkretiserar behoven som ett beslutsunderlag för länsplanens kommande prioriteringar.

När Nynäsbanan öppnar för trafik från Norviks hamn behöver behovet av vibrationsåtgärder och kraftförsörjning utredas.

Utöver ovan angett kan ytterligare brister framkomma under planperioden.

REMISS

”

Länsstyrelsen arbetar för att Stockholmsregionen ska vara attraktiv att leva, studera, arbeta och utveckla företag i.

Mer information kan du få av Länsstyrelsens enhet för samhällsplanering
Tfn: 010-223 10 00

Rapporten hittar du på vår webbplats
www.lansstyrelsen.se/stockholm