Remitterat och sammanställt förslag till reviderad länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län

Perioden 2026–2037

Region Stockholm

Region Stockholm, ansvarar och arbetar för en hållbar utveckling av Stockholmsregionen.

Visionen är att länet ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion, både för dig som lever och verkar här och för våra besökare.

Vårt regionala utvecklingsarbete grundas på kvalificerat underlag och analys. Genom samverkan med kommuner, näringsliv, universitet och högskolor, andra myndigheter och organisationer bidrar vi till att det finns en gemensam målbild för regionens utveckling. Vi tar initiativ till, skapar förutsättningar och bidrar till att visioner, mål, strategier och åtaganden i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS, kan förverkligas.

Vi bevakar systematiskt utvecklingen i regionen och omvärlden och presenterar regelbundet kunskapsunderlag, analyser, scenarion, kartläggningar, utvärderingar, statistik och rekommendationer för regionens utveckling. Rapporterna tas fram av forskare, utredare, analytiker och konsulter på uppdrag av Region Stockholm.

Citera gärna innehållet i rapporten men uppge alltid källan. Att återge bilder, foto, figurer och tabeller (digitalt eller analogt) är inte tillåtet utan särskilt medgivande.

Region Stockholm
Regionledningskontoret
Box 30215, 104 25 Stockholm
Besöksadress:
Lindhagensgatan 98
Telefon: 08-123 100 00
registrator.rlk@regionstockholm.se
www.regionstockholm.se

Ansvarig handläggare: Vahid Fararos

Dnr: RS 2025-0750

Innehåll

Läsanvisning 4

Länsplan för regional transportinfrastruktur 5
En del av den statliga infrastrukturplaneringen 5
Länsplanens åtgärdstyper 5
Länsplanens ekonomiska fördelning 6
Länsplanens investeringar inom kollektivtrafik, cykel och trafiksäkerhet 11
Förändringar från länsplan 2022–2033 12

Utgångspunkter för planrevidering 15
Den statliga infrastrukturplaneringen 15
Regeringens direktiv 16
Nationella mål 16
Regionala mål 17
Länsplanens inriktning 17

Arbetssätt framtagande av reviderad länsplan 20
Samverkan och arbetsformer 20
Urval och bedömning av objekt 20

Löpande arbete med genomförande av länsplanen 21
Årlig redovisning av länsplanens genomförande 21
Årligt ansökningsförfarande för statlig medfinansiering 21
Hantering av avvikelser och kostnadsökningar 21

Bilagor 22
Bilaga 1 – Beskrivning av namngivna objekt 22
Bilaga 2 - Länsplanens åtgärdsområden 31
Bilaga 3 - Länsplanens hantering av ökade kostnader och förändringar under planperioden, för länsplanens namngivna objekt 36

Läsanvisning

Kapitel ”Länsplan för regional transportinfrastruktur”, redovisar en tabell som redogör för hur de ekonomiska medlen som staten tilldelat Stockholmsregionen fördelas under åren 2026–2037. Tabellen redovisar de namngivna objekt som finns sedan tidigare i plan och de som är nya för denna planomgång. Tabellen redovisar också samfinansiering och åtgärdsområden. Kapitlet redovisar också de förändringarna i den reviderade länsplanen jämfört med tidigare plan.

Kapitel ”Utgångspunkter för planrevideringen”, beskriver hur länsplanen förhåller sig till den statliga planeringen av transportinfrastruktur och vilka ramar, direktiv och mål som styr innehållet i planen. Här förklaras hur ansvar och roller är fördelade mellan regionerna och staten och hur medel till regional infrastruktur fördelas och kan användas. Kapitlet redogör också för de nationella och regionala mål som länsplanen ska bidra till att uppnå och de styrande förutsättningar och vägledande principer som ska ligga till grund för val och prioritering av objekt och åtgärder i planen, det vill säga genom länsplanens inriktning.

Kapitel ”Arbetssätt framtagande av reviderad länsplan” beskriver arbetssättet vid framtagandet av den reviderade planen.

Kapitel ”Löpande arbete med genomförande av länsplanen”, beskriver ansvarsfördelning, processer och rutiner för genomförandet av länsplanen. Här redovisas bland annat Trafikverkets och andra aktörers roller, hantering av medfinansiering, årlig uppföljning och rutiner vid avvikelser och kostnadsförändringar.

Bilagorna 1, 2 och 3 innehåller beskrivningar av objekten och av åtgärdsområden och en beskrivning av hur ökade kostnader och förändringar under planperioden för länsplanens namngivna objekt hanteras.

Länsplan för regional transportinfrastruktur

En del av den statliga infrastrukturplaneringen

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2026–2037 är en del av den statliga infrastrukturplaneringen. Planen redogör för hur statliga medel som tilldelats Stockholmsregionen inom ramen för denna process fördelas under åren 2026–2037. Arbetet går i cykler och beslut om en ny plan tas vart fjärde år. Det är Region Stockholms ansvar att besluta om länsplanen och fördela medlen som tilldelats regionen utifrån det direktiv som regeringen beslutar, de nationella transportmålen, regionala förutsättningar och de politiska prioriteringar som Region Stockholm beslutar om.

Länsplanens åtgärdstyper

Vad länsplanen kan finansiera framgår i de förordningar som styr arbetet med planen: Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera. På en övergripande nivå kan länsplanen finansiera åtgärder på det statliga regionala vägnätet och i vissa fall åtgärder på annan statlig infrastruktur. För dessa åtgärder är Trafikverket ansvarig för genomförandet. Medel kan också användas för att medfinansiera åtgärder som kommuner och kollektivtrafikmyndigheten genomför, inom ramen för så kallad statlig medfinansiering. Objekt över 75 miljoner kronor behöver namnges i planen med belopp och tidsplan. Objekt under 75 miljoner kronor kan finansieras löpande under planens genomförandetid, inom planens så kallade åtgärdsområden. I de fall där namngivna objekt under 75 miljoner kronor redovisats har de lyfts över från länsplanen 2022–2033 till länsplanen 2026–2037 och finns med för spårbarhetens skull.

Länsplanens åtgärdstyper

Namngivna objekt över 75 miljoner:

- Objekt på statlig infrastruktur som genomförs av Trafikverket.
- Objekt med statlig medfinansiering som genomförs av kommun eller kollektivtrafikmyndighet.

Åtgärdsområden ej namngivna åtgärder under 75 miljoner kronor:

- Åtgärder på statlig infrastruktur som genomförs av Trafikverket.
- Åtgärder med statlig medfinansiering som genomförs av kommun eller kollektivtrafikmyndighet.

Länsplanens ekonomiska fördelning

Nedan redovisas länsplanens ekonomiska tabell. Kostnaderna för respektive objekt redovisas i prisnivå 2025–02. Objekt som funnits med i planen tidigare har fått nya kalkyler i denna prisnivå.

Länsplan år 2026–2037 (miljoner kronor)	Total kostnad i länsplan år 2026–2037	Trängselskatt och kommunal medfinansiering 2026–2037	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034-2037
Namngivna objekt statliga spår	**248**										
Årstaberg bytespunkt (samfinansiering nationell plan)*	248										248
Namngivna objekt statliga vägar	**3 274**										
Väg 77 Länsgränsen E18 Trafikplats Ledinge etapp 1	171		125	38	8						
Annan finansiering: trängselskatt		63		63							
Väg 77 Länsgränsen E18 Trafikplats Ledinge etapp 2	403		3	2	3			165	230		
Annan finansiering: trängselskatt		403		2		20	177	135	70		
Väg 222, Trafikplats Kvarnholmen, Trafikplats Skvaltan och Trafikplats Nacka	72			2	7	18	25	20			
Väg 222 Mölnvik - Ålstäket	324		18		83	60	146	18			
Annan finansiering: trängselskatt		200		18	68	66	49				
Väg 222 Reversibelt körfält Farstabron	64				5	11	32	9	8		
Väg 226 Pålamalmsvägen Trafikplats Högskolan	94			20	40	25	9				
Annan finansiering: trängselskatt		416	9	47	155	144	52	9			
Annan finansiering: Botkyrka kommun		37									
Väg 226, planskildhet Flemingsberg*	508				2	31	1	10	10	27	425
Annan finansiering: Huddinge kommun		231									
Väg 226 Trafikplats Högskolan, anslutning Alfred Nobels allé	602		11	92	190	160	135	14			
Annan finansiering: Huddinge kommun		476									
Väg 226 Södergående kollkörfält Rågsvedsvägen Västra stambanan	200			5	5	5	5	15	10	85	70
Väg 229 Norra Sköndal, bytespunkt för kollektivtrafik	54		54								
Annan finansiering: Stockholm stad		12	12								
Väg 257 Tungelstavägen	94		59	35							
Väg 265 Täby Kyrkby-Mossen inkl. Löttinge-tunneln	687					1	2	13	16	7	648
Namngivna cykelobjekt på statliga vägar	**728**										
Väg 259, Glömstavägen	10								1	2	7
Väg 260, Vendelöstråket Skrubba	161		5	5	15	38	80	18			
Väg 260, Ältastråket	40		40								
Väg 262, Danderyd - Rösjön	129		4	4	4	2	12	51	52		
Väg 264, Vallentuna - Arninge	233			1		4	10	10	10	18	180
Väg 274/1004, Kulla vägskäl - Svinninge	90		44	42	4						
Väg 560, Västerhaninge - Årsta havsbad	65		32	32	1						

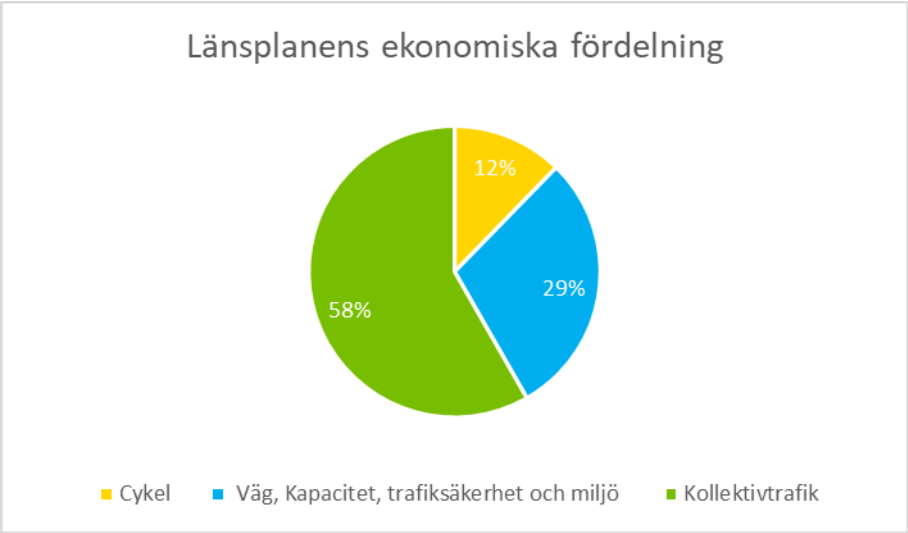
Namngivna objekt med statlig medfinansiering	**6 878**										
Busslänk över E4, Botkyrka*	114						5	15	10	50	34
Expressbusslinje I, väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C	192					6	17	135	34		
Expressbusslinje J, Johannelund - Sollentuna	182								91	91	
Slussen bussterminal	56			47	8						
Tvärspårväg Kista	604		119	240	141		34	70			
Roslagsbanan, spårutbyggnad för ökad kapacitet och robusthet	200										200
Utrymme för framtida investeringar i bytespunkter och tillkommande entréer	300							40	44	12	204
Utrymme för framtida investeringar i spårbunden kollektivtrafik	200							34	42	55	69
Tunnelbana Hagastaden vidare till Arenastaden	1 108		543	302	263						
Roslagsbanan till city	322									4	317
Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan	910					266	286	217	141		
Spårväg Syd	1 174		2	185	259	413	60		148		107
Riskreserv Sverigeförhandlingen	446										446
Ökad medfinansiering till Stockholmsförhandlingen och Spårväg syd i Sverigeförhandlingen	1 071								24	520	527
Åtgärdsområden statliga åtgärder	**1 513**										
Åtgärdsområde cykel - Statliga åtgärder	430		33	33	33	33	33	33	38	38	153
Åtgärdsområde kollektivtrafik - Statliga åtgärder	500		33	33	33	33	33	33	50	50	200
Åtgärdsområde trafiksäkerhet - Statliga åtgärder	410		22	22	22	21	21	24	50	50	180
Åtgärdsområde kapacitet och tillförlitlighet - Statliga åtgärder	173		12	12	12	12	11	13	17	17	68
Åtgärdsområden statlig medfinansiering	**2 109**										
Åtgärdsområde cykel - Statlig medfinansiering	667		67	67	67	67	67	67	44	44	178
Åtgärdsområde kollektivtrafik - Statlig medfinansiering	772		75	75	75	75	75	75	50	50	220
Åtgärdsområde trafiksäkerhet - Statlig medfinansiering	550		55	55	55	55	55	55	37	37	147
Åtgärdsområde miljö - Statlig medfinansiering	120		12	12	12	12	12	12	8	8	32
Bidrag enskilda vägar	**100**										
Enskilda vägar, bidrag	100		8	8	8	8	8	8	8	8	33
Summa länsplan	**14 850**		**1 377**	**1 369**	**1 356**	**1 356**	**1 174**	**1 174**	**1 174**	**1 174**	**4696**

Tabell 1: Länsplanens ekonomiska fördelning. De grönmarkerade rutorna anger produktionsår.

Total ram

Stockholmsregionen har tilldelats en preliminär ekonomisk ram för länsplanen på 14,85 miljarder kronor. Trafikverket har utifrån den totala ramen gjort en årlig fördelning av medel över planens tolv år. Fördelningen är en given förutsättning som Region Stockholm behöver förhålla sig till. Det kan därför vara så att beloppen för respektive objekt inte direkt motsvarar objektets verkliga planerings- och produktionstid. Ramen är mellan 1,2–1,4 miljarder kronor per år.

Av länsplanens totala ram läggs cirka 11,1 miljarder på namngivna objekt medan cirka 3,7 miljarder avsätts till planens åtgärdsområden och driftbidrag till enskilda vägar. Cirka 58 procent av länsplanens medel investeras i kollektivtrafik. Cirka 12 procent av den investeras i åtgärder för cykel och cirka 29 procent i vägåtgärder för ökad kapacitet, trafiksäkerhet och förbättrad miljö.

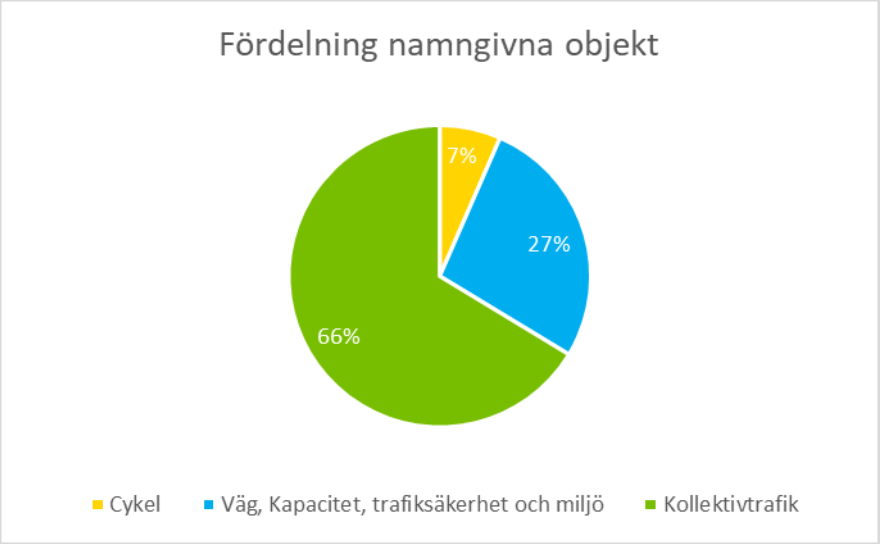


Figur: Fördelning av medel till olika trafikslag för planens totala ram (14,85 miljarder kronor).

Namngivna objekt och förhandlingsobjekten

Planen innehåller totalt 30 namngivna objekt samt utrymmen för investeringar i framtida kollektivtrafik till en kostnad av cirka 11,1 miljarder kronor. Flera av objekten har funnits med i planen under lång tid och är del av förhandlingarna Stockholmsöverenskommelsen 2007, Stockholmsförhandlingen 2013 och Sverigeförhandlingen 2017. Totalt tar Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen upp ett utrymme på cirka sex miljarder kronor.

För en närmare beskrivning av de namngivna objekten se bilaga 1.



Figur: Fördelning av medel till olika trafikslag för de namngivna objekten (totalt cirka 11,1 miljarder kronor).

Åtgärdsområden för åtgärder under 75 miljoner kronor

Objekt under 75 miljoner behöver inte namnges i planen. Dessa planeras löpande inom ramen för länsplanens åtgärdsområden. Åtgärdsområdena, inklusive driftbidrag till enskilda vägar tar upp ett utrymme på cirka 3,7 miljarder kronor. Här ingår åtgärder som Trafikverket genomför på det statliga vägnätet och medel till statlig medfinansiering till kommuner och den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

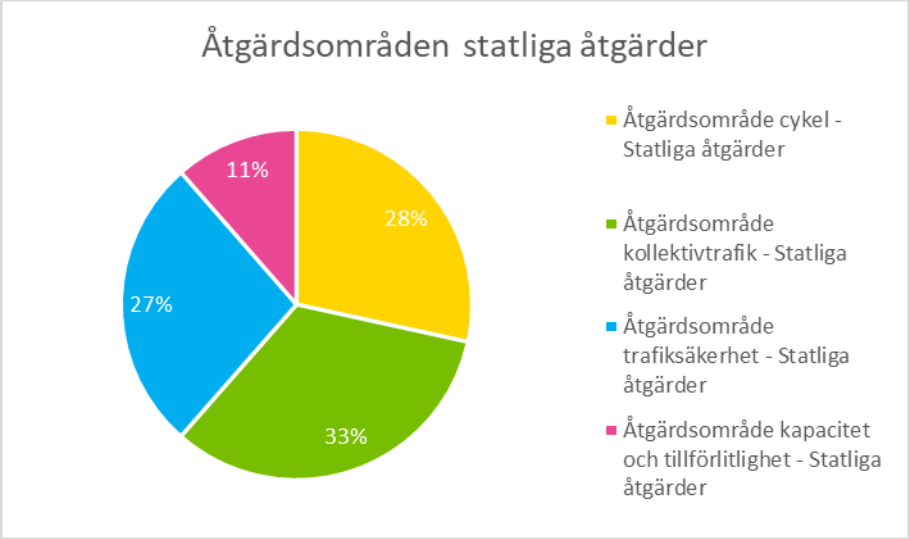
Utrymmet till de statliga åtgärderna under 75 miljoner har fastställts till cirka 1,5 miljarder kronor. Det är den nivå som Trafikverket bedömer att det är möjligt att arbeta upp under planperioden. Länsplanen finansierar åtgärder inom följande områden:

- Cykel
- Kollektivtrafik
- Trafiksäkerhet
- Kapacitet och tillförlitlighet

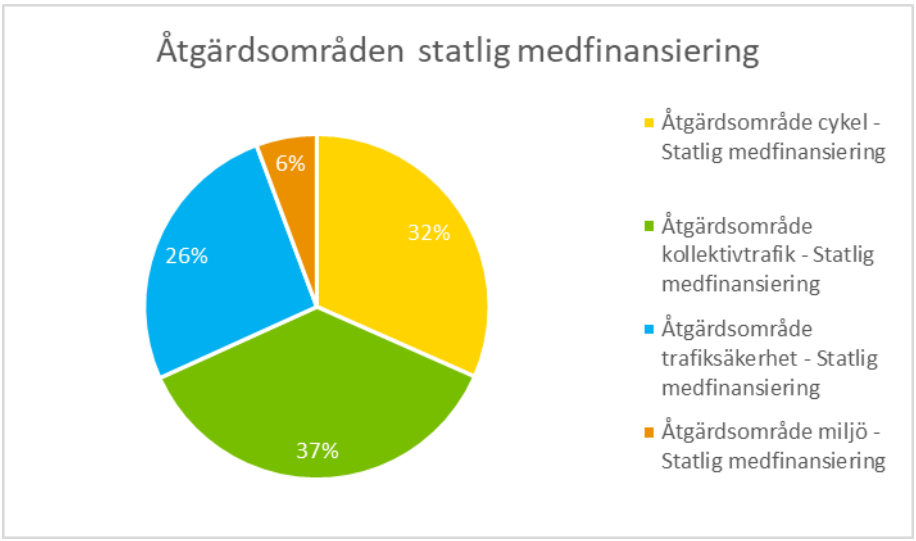
Lite mer än 2,1 miljarder kronor har avsatts till statlig medfinansiering av åtgärder under 75 miljoner. Statlig medfinansiering är ett ekonomiskt stöd som kan beviljas kommuner och kollektivtrafikmyndigheten utifrån ett årligt ansökningsförfarande. Medfinansiering kan sökas inom följande områden:

- Cykel
- Kollektivtrafik
- Trafiksäkerhet
- Miljö

För mer information om länsplanens åtgärdsområden se bilaga 2.



Figur: Fördelning av medel inom åtgärdsområde för statliga åtgärder.



Figur: Fördelning av medel inom åtgärdsområde för statlig medfinansiering.

Bidrag till enskilda vägar

Enskilda vägar utgör en stor del av vägnätet och har en viktig funktion i samhället, bland annat genom att underlätta för boende i glesbygd och tillgängliggöra områden för rekreations- och fritidsaktiviteter. Ansvaret för de enskilda vägarna har enskilda markägare eller organisationer.

Länsplanen innehåller medel till bidrag för det enskilda vägnätets vidmakthållande, i form av ett särskilt bidrag till underhåll och upprustning. Bidraget kan sökas av vägföreningar, enskilda markägare och andra organisationer som ansvarar för de enskilda vägarna.

Trängselskatter

En del av finansieringen till de större förhandlingsobjekten i länsplanen är Stockholms trängselskatter. I länsplanen redovisas trängselskattefinansieringen för de objekt som genomförs på det statliga regionala vägnätet och där länsplanen är en del av finansieringen. Vissa objekt finansieras enbart med trängselskatt. Detta gäller objekt som tidigare haft finansiering från länsplanen men där länsplanefinansiering arbetats upp och trängselskattefinansieringen är det som återstår. Dessa objekt redovisas inte längre i länsplanens ekonomiska tabell. För tydlighetens skull redovisas dessa i en separat tabell nedan.

Åtgärder med enbart trängselskatt (miljoner kr)	Trängselskatt 2026–2037	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Väg 57, Gnesta-E4	140	107	33										
Väg 261, Tappström - Nockeby	134	133	1										
Väg 268, E4-Grana etapp 1	323	5	5	4	4	9	10	66	165	54			

Tabell: Objekt enbart finansierade med trängselskatt.

Länsplanens investeringar inom kollektivtrafik, cykel och trafiksäkerhet

Kollektivtrafik

I länsplanen avsätts cirka 8,7 miljarder kronor till åtgärder för förbättrad kollektivtrafik. Framför allt genom ovan nämnda förhandlingar och genom statlig medfinansiering. Den statliga medfinansieringen av namngivna och ej namngivna objekt samt samfinansiering av nationell plan uppgår sammanlagt till cirka 9,2 miljarder kronor. Det innefattar såväl utrymmet för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur, Sverigeförhandlingens riskreserv och utrymmet för kostnadsökningar i 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingen. Det är kollektivtrafikmyndigheten, och länets kommuner som ansvarar för att planera, finansiera och genomföra åtgärder med statlig medfinansiering, och utifrån det ansöka om medfinansiering för stödberättigade åtgärder.

Cykel

Cirka 1,8 miljarder kronor av planens ram går till åtgärder för förbättrad cykelinfrastruktur. Medlen återfinns dels bland de sex namngivna cykelobjekten, dels inom planens åtgärdsområden. Cykelobjekten rör i huvudsak åtgärder på det regionala cykelvägnätet.

Trafiksäkerhet

Åtgärder i syfte att höja trafiksäkerheten återfinns bland planens namngivna objekt och dess åtgärdsområden. De större vägarna i Stockholms län är mittseparerade och en stor del av de föreslagna investeringarna för att höja trafiksäkerheten i länet handlar om att göra trafikmiljön säkrare för oskyddade trafikanter, och göra mindre anpassningar av de regionala vägarna. Cirka 4,6 miljarder kronor av planens medel investeras i trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Det motsvarar nästan en tredjedel av planens totala ram. Här ingår fler av de namngivna objekten på statligt vägnät, alla namngivna cykelobjekt och åtgärder under 75 miljoner inom åtgärdsområdena trafiksäkerhet och cykel.

Förändringar från länsplan 2022–2033

Länsplanen bygger till stor del på de objekt och ställningstagande som gjorts i tidigare planomgångar. Med grund i planrevideringens utgångspunkter och de underlag som tagits fram under planeringsprocessen så kan justeringarna i denna plan sammanfattas enligt följande.

Nya namngivna objekt

Sex nya namngivna objekt har tagits in i planen. Objekten är enligt regeringens direktiv samhällsekonomisk lönsamma eller nära noll och har bedömts i enlighet med länsplanens inriktning så att de kan få finansiering eller medfinansiering genom länsplan 2026–2037.

- Busslänk över E4, Botkyrka
- Roslagsbanan, Spårutbyggnad för ökad kapacitet och robusthet, statlig medfinansiering
- Väg 226 planskildhet, del av bytespunkt Flemingsberg
- Väg 264, Regionalt cykelstråk Vallentuna–Arninge
- Väg 265, Täby Kyrkby-Mossen inkl. Löttingetunneln
- Årstaberg bytespunkt

Ökad medfinansiering till befintliga kollektivtrafikobjekt

För de namngivna kollektivtrafikåtgärderna som ingår i planen och som inte har en betalplan genom de nämnda förhandlingarna har länsplanens medfinansiering utökats, där det har varit möjligt. För objekten Expressbusslinje J (tidigare benämnd stombuss 14) och Expressbusslinje I (tidigare benämnd stombuss 1+3), utnyttjas möjligheten att medfinansiera med 75 procent. Objekten får en högre andel medfinansiering eftersom de har en god lönsamhet och ger positiva effekter i stora delar av länet.
I november 2025 tog trafiknämnden Region Stockholm ett förnyat genomförandebeslut avseende Tvärspårväg Kista. Beslutet slår fast att objektet har ökat i kostnad.

Länsplanen finansierar den medfinansieringsberättigade delen av kostnadsökningen med cirka 18 procent. Det motsvarar samma nivå som tidigare medfinansiering.

Riskreserv för Sverigeförhandlingen

Enligt Sverigeförhandlingens avtal ska länsplanen innehålla en riskreserv som syftar till att hantera eventuella kostnadsökningar i objekten. Riskreserven faller ut under planperioden 2026–2037, och behöver därför i sin helhet hanteras inom planperioden.

Ökad medfinansiering till objekt i 2013 års Stockholmsförhandling och Spårväg Syd i Sverigeförhandlingen

I november 2025 gav regeringen uppdrag till en förhandlingsperson att omförhandla 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingens Stockholmsdel samt klargöra förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse i Stockholms län. Förhandlingen resulterade i nya avtal där länsplanen medfinansierar med ytterligare 1 071 miljoner kronor fördelat på 2013 års Stockholmsförhandling och Spårväg Syd i Sverigeförhandlingen.

Utrymme för framtida investeringar i bytespunkter och tillkommande entréer

Utrymmet kallades i länsplan 2022–2033 Utrymme för framtida investeringar i bytespunkter. I denna plan inryms nu även möjlighet till framtida investeringar i tillkommande entréer.

Utrymme för framtida investeringar i spårbunden kollektivtrafik

Utrymmet har skapats för att medfinansiera eller samfinansiera kostnadseffektiva åtgärder som bidrar till investeringar som möjliggör nya framtida spårbundna kollektivtrafiklösningar. Utrymmet ger möjlighet till investeringar när objekt kommit längre i planeringen eller avtal/överenskommelser slutits.

Minskad ram för åtgärder under 75 miljoner kronor

Den delen av länsplanens åtgärdsområden som avser statliga åtgärder under 75 miljoner kronor har minskats jämfört med länsplanen 2022–2033. Nivån är satt i dialog med Trafikverket och utifrån deras bedömning om möjligheterna att arbeta upp medlen under planperioden. För åtgärdsområden statlig medfinansiering har ramen minskat jämfört med länsplan 2022–2033. Merparten av medlen för statlig medfinansiering ligger dock tidigt i planperioden.

Objekt som tas ur plan

Medel har tidigare funnits avsatta för att medfinansiera åtgärder vid Spånga station. Det är Region Stockholms trafikförvaltning och Stockholms stad som ansvarar för att planera åtgärder vid stationen och komma överens om en finansieringslösning för åtgärder för att utveckla bytespunkten. Detta har inte skett varför det inte finns något objekt som länsplanen kan medfinansiera. Spånga station återfinns hädanefter under

utrymme för framtida investeringar i bytespunkter och tillkommande entréer. När Spånga station kommit längre i planeringen och avtal/överenskommelser slutits kan det komma att lyftas in som ett namngivet objekt i länsplanen.

Färdigställda objekt

Från länsplan 2022–2033 har följande objekt färdigställts:

- Cykelväg Gustavsberg–Ingarö
- Engarns Vägskäl
- Godsanpassning kraft/buller Nynäsbanan
- Roslagsbanan följdinvesteringar (kommuner)
- Utredning Flemingsberg
- Väg 642/678, Färjelägen Tynningöfärjan

Utgångspunkter för planrevidering

Den statliga infrastrukturplaneringen

Länsplan för regional transportinfrastruktur är en del av den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Planen redogör för fördelningen av statliga medel till infrastruktursatsningar på regional nivå. Medlen kan också medfinansiera kollektivtrafik, kommunala investeringar och i vissa fall investeringar i nationell infrastruktur. Region Stockholm är länsplaneupprättare i Stockholms län och ansvarar för att upprätta och fastställa länsplan och därigenom fördela de medel som tilldelats Stockholms län efter direktiv av regeringen. Länsplanen gäller i tolv år men revideras vanligtvis vart fjärde år. Trafikverket bistår länsplaneupprättaren genom att lämna underlag till länsplanen och ger även förslag på vilka infrastrukturobjekt på det statliga vägnätet som bör finansieras. Uppdraget regleras genom Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263).

Planering av den statliga ägda transportinfrastrukturen sker på två nivåer:

Länsplanerna upprättas av regionerna i Sverige och beskriver investeringar för statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till regional kollektivtrafik och kommunalt vägnät.

Förslag till nationell plan upprättas av Trafikverket och innehåller investeringar i det nationella stamvägnätet som i Stockholms län innefattar E4, E18 och E20 och järnvägs-nätet. Planen innehåller även statlig medfinansiering till regional spårburen kollektivtrafik, drift- och underhåll, miljöåtgärder, reinvesteringar. Nationell plan fastställs av regeringen.

Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Den omfattar drift och underhåll samt riktade miljöåtgärder inom hela det statliga vägnätet. Därutöver innehåller den nationella planen även investeringar och trimningsåtgärder på statliga järnvägar och nationella stamvägar samt investeringar i sjöfart (farleder och slussar).

Den slutliga fördelningen av ramar mellan den nationella planen och länsplanerna fastställs av regeringen genom beslut i nationell plan. Länsplaneupprättarna fastställer slutligen länsplanerna genom beslut i respektive regionfullmäktige.

Regeringens direktiv

Länsplanen styrs även av regeringens direktiv, Regeringsbeslut, 2025-03-20, LI2025/00640, vilket grundar sig på propositionen Vägen till en pålitlig infrastruktur – för att hela Sverige ska leva (prop 2024/25:28), som antagits av riksdagen.
I direktivet fastställs vilken ekonomisk ram som tilldelas landets regioner. Utifrån detta ges regionerna ett årligt ekonomiskt utrymme som är en förutsättning i planeringen. I länsplanen 2026–2037 är den preliminära totala ramen 14,85 miljarder kronor, uttryckta i 2025 års prisnivå. Det är en ökning från föregående planperiod 2022–2033, då ramen vid fastställande var 9,92 miljarder kronor i 2021 års prisnivå.

En uppräkning av den ekonomiska ramen för 2022–2033 i 2021 års prisnivå till 2025 års prisnivå skulle innebära att 9,92 miljarder kronor blir 12,32 miljarder kronor. Den preliminära ramen för länsplan 2026–2037 har således räknats upp till rätt prisnivå och fått ett ytterligare påslag på cirka 2,5 miljarder kronor, det vill säga cirka 20 procent.

Nationella mål

Enligt Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur ska länsplanen bidra till att uppnå de transportpolitiska målen. Det övergripande målet för den nationella transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Dessutom finns det så kallade funktionsmålet och hänsynsmålet, samt under hänsynsmålet två etappmål till år 2030, som bilden visar nedan.

Funktionsmålet innebär att 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, alltså likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten och luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Regionala mål

Länsplanen är ett verktyg för att nå regionala målsättningar, bland annat trafik- och klimatmål, som de uttrycks i den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050, och i andra regionala strategier. RUFS 2050 är Region Stockholms strategiska plan för länets framtida utveckling. Planen innehåller en fysisk plan för framtida markanvändning samt fyra regionala mål, med flera tillhörande delmål och regionala prioriteringar.

Region Stockholm har i RUFS 2050 även antagit delmål till år 2030 om fördelning av färdmedel vid resor:

- Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med fem procentenheter till år 2030 i jämförelse med år 2015
- Minst 70 procent av alla resor inom länet ska år 2030 ske med gång, cykel och kollektivtrafik
- Cykelandelen av resandet i länet ska vara 20 procent år 2030 enligt den regionala cykelplanen

Länsplanens inriktning

Länsplanens inriktning består av två delar. Dels styrande förutsättningar, dels principer som ger vägledning för urval och prioriteringar i planen. Syftet med inriktningen är att ge stöd till avvägningar vid upprättandet av planen, exempelvis vad gäller val av namngivna objekt och prioriteringar och beloppsnivåer inom planens åtgärdsområden. Syftet är också att vägleda det löpande arbetet med genomförande av planen.

Styrande förutsättningar för planrevideringen

Fyra styrande förutsättningar:

- Regeringens direktiv och de nationella målen
- Länsplanens ekonomiska ramar
- Namngivna objekt ska vara planmogna
- Planens objekt ska vara genomförbara

Regeringens direktiv och de nationella målen

Som en del av den nationella infrastrukturplaneringen måste länsplanen följa de direktiv som regeringen beslutar. Länsplanen ska också, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de nationella målen för transportsystemets utveckling nås.

Länsplanens ekonomiska ramar

Den ekonomiska ramen för infrastrukturinvesteringar beslutas av riksdagen. Ramarna ger förutsättningar för länsplanens utrymme för investeringar.

Namngivna objekt ska vara planmogna

För att ett objekt ska kunna prioriteras in i länsplanen måste den vara planmogen. För objekt på länsvägnätet betyder det att objektet ska vara ett resultat av en åtgärdsvalsstudie och vara så tydligt definierad att den kan kostnads- och

effektbedömas. För namngivna objekt där länsplanen medfinansierar en kommun eller kollektivtrafikmyndighet ställs likartade krav.

Planens objekt ska vara genomförbara
Det är viktigt att objekt som prioriteras in i länsplanen bedöms ha förutsättningar att genomföras enligt den tidsplan och kostnad som redovisas. Det är också viktigt att berörda parter har en gemensam avsikt att genomföra ett prioriterat objekt. Allt för stora osäkerheter kring objekt riskerar att låsa upp planens medel, vilket försämrar möjligheterna att genomföra andra planmogna objekt.

Vägledande principer för planrevideringen

Nedanstående principer ska komplettera de styrande förutsättningarna och specificera Stockholmsregionens ambitioner inom det regionala transportområdet. Investeringarna i länsplanen ska styra mot att uppfylla målen i den regionala utvecklingsplanen och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Sex vägledande principer:

- Stötta utvecklingen av den prioriterade bebyggelsestrukturen
- Täck kostnadsökningar i planerade investeringar
- Sprid nyttor över hela Stockholmsregionen
- Prioritera kollektivtrafiken
- Förbättra befintlig infrastruktur
- Investera för en förbättrad cykelinfrastruktur

Stötta utvecklingen av den prioriterade bebyggelsestrukturen
Flerkärnighet är en bärande idé i den regionala utvecklingsplaneringen. Länsplanens investeringar ska stödja utvecklingen genom att i första hand öka tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik till, mellan och inom de regionala stadskärnorna, och till de regionalt prioriterade bebyggelselägena. Planen ska stärka förutsättningarna för närhet mellan bostäder, arbetsplatser, fritidsaktiviteter samt natur- och kulturmiljöer och bidra till målet om att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft inom och mellan regionala stadskärnor.

Täck kostnadsökningar i planerade investeringar
Tidigare prioriterade objekt i länsplanen ska genomföras så långt det är möjligt, under villkoret att de styrande förutsättningarna är uppfyllda. Detta bidrar till ökad förutsägbarhet i planeringen. Samtidigt är det viktigt att de medel som tilldelas Stockholmsregionen används för att skapa största möjliga nytta. För nya objekt är det av största vikt med tydliga och genomarbetade riskbedömningar för att säkerställa kostnadskalkyler och möjligheten till genomförande.

Sprid nyttor över hela Stockholmsregionen
Samtliga kommuner i länet ska ha möjlighet att ta del av de nyttor som skapas av länsplanens investeringar. Det innebär att länsplanen ska investera i namngivna och ej namngivna objekt där nyttan bedöms tillfalla flera kommuner. Länsplanen ska också bidra till att stödja kommunerna med statlig medfinansiering för investeringar som bedöms styra mot regionala och nationella mål.

Prioritera kollektivtrafiken
Den regionala utvecklingsplanen slår fast att utvecklingen av kollektivtrafiksystemet ska prioriteras och utvecklas som ryggraden i länets transportsystem. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka till 65 procent till 2035. Länsplanen kan stödja kollektivtrafikens utveckling genom statlig medfinansiering till kommuner och kollektivtrafikmyndighet genom kollektivtrafikinvesteringar i länsvägnätet och i särskilda fall genom samfinansiering till nationell plan. Prioritet ges till de åtgärder som bedöms öka andelen resande med kollektivtrafik i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Förbättra befintlig infrastruktur
Länsplanen ska bidra till att förbättra befintlig transportinfrastruktur, med fyrstegsprincipen som en viktig utgångspunkt. Det betyder att exempelvis utveckling av befintliga anläggningar, kapacitetshöjande åtgärder, trimningar och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på befintlig infrastruktur bör prioriteras. Särskilt fokus bör ägnas åt infrastruktur av relevans för gods- och nyttotrafik och fortsatt utveckling av områden med många arbetsplatser och god tillväxtpotential.

Investera för en förbättrad cykelinfrastruktur
I den regionala cykelplanen finns ett utpekat nät av prioriterade stråk som kopplar samman stora delar av länet. För att utveckla cykelinfrastrukturen finansierar länsplanen utbyggnad av regionala cykelstråk. Länsplanen bidrar också till kommunala investeringar i cykelvägnätet genom statlig medfinansiering.

Arbetssätt framtagande av reviderad länsplan

Samverkan och arbetsformer

Region Stockholm har i egenskap av länsplaneupprättare haft regelbundna avstämningsmöten med Trafikverket och Region Stockholms trafikförvaltning. Vid behov har även andra kompetensområden inom Region Stockholm deltagit. Under planens framtagande har möten med kommunernas tjänstepersoner genomförts vid minst två tillfällen. Löpande förankring har också skett genom nätverket för strategisk trafikplanering. Möten med länets kommundirektörer samt politiska dialoger har genomförts inom ramen för ny RUFS under 2024 och 2025.

Urval och bedömning av objekt

De objekt som föreslås i planen utgår från identifierade brister i transportsystemet och bygger på underlag från kommunerna, Trafikverket och Region Stockholms trafikförvaltning. Objekt från tidigare plan som ännu inte påbörjats och nya objekt har prövats på nytt.

För att ett objekt ska kunna föreslås finansiering via länsplanen krävs att det har genomgått en förutsättningslös utredning, vanligtvis en åtgärdsvalsstudie, där olika alternativ har prövats enligt fyrstegsprincipen. Endast planmogna objekt, det vill säga sådana som har genomgått en åtgärdsvalsstudie och kan startas under planperioden kan bli aktuella för finansiering.

Länsplaneupprättaren har, i dialog med Trafikverket, tagit fram ett urval av planmogna objekt som genomgått samlad effektbedömning (SEB). Trafikverket och trafikförvaltningen Region Stockholm ansvarar för att ta fram dessa bedömningar, vilket skett under hösten 2024 och våren 2025.

Som stöd och vägledning för val bland de planmogna objekten och utformning av åtgärdsområdena har länsplanens inriktning tillämpats.

Inkomna remissynpunkter har beaktats och lett till justeringar av planförslaget där så bedömts möjligt inom ramen för planens inriktning och ram.

Länsplanen har även förhållit sig till den omförhandling av 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingens Stockholmsdel som blev färdig under november 2025.

Löpande arbete med genomförande av länsplanen

Flera aktörer är tillsammans ansvariga för att genomföra länsplanen. Det är Trafikverket som genomför länsplanens objekt på den statliga infrastrukturen. Det är också Trafikverket som ansvarar för att betala ut statlig medfinansiering till kommuner och kollektivtrafikmyndighet, och bidrag till enskilda vägar. För genomförandet av objekt som medfinansieras, genom statlig medfinansiering, ansvarar respektive infrastrukturägare för genomförandet.

Utöver ansvaret att genomföra stora delar av planens objekt är Trafikverket ansvariga för att löpande föra dialog med Region Stockholm som planupprättare och bistå med information om det löpande arbetet.

Årlig redovisning av länsplanens genomförande

Varje år görs en uppföljning av arbetet med länsplanen och upparbetningen av planens medel föregående år. Uppföljningen som sammanfattas i en rapport rapporteras till ansvarig nämnd/utskott inom Region Stockholm och finns därefter tillgänglig.

Årligt ansökningsförfarande för statlig medfinansiering

I länsplanen finns medel avsatta för statlig medfinansiering. Pengarna kan sökas av länets kommuner och av Region Stockholms trafikförvaltning en gång per år. Detta är en viktig del för att genomföra länsplanen och uppfylla planens intentioner. För att få ut så stor nytta som möjligt ur statlig medfinansiering och därmed fortsatt kunna behålla finansieringsnivån, är det viktigt att länets kommuner ansöker om medfinansiering hos Trafikverket samt genomför åtgärderna.

Läs mer i bilaga 2 om åtgärdsområden, delen statlig medfinansiering.

Hantering av avvikelser och kostnadsökningar

Trots att ett objekt har pekats ut i länsplanen eller beviljas statlig medfinansiering, återstår ofta omfattande planering och arbete innan objektet kan byggstartas. Under planeringstiden kan oförutsedda händelser inträffa som påverkar tidsplan och kostnad. För statliga, namngivna objekt, där länsplanen är den huvudsakliga finansieringskällan, har Region Stockholm som planupprättare en rutin för hantering av avvikelser och förändringar mellan planrevideringar, se bilaga 3. Statlig medfinansiering till kollektivtrafikmyndigheten och länets kommuner är fasta belopp som fastställs i samband med en planrevidering. Höjda kostnader eller andra avvikelser i dessa åtgärder har därför inte någon direkt påverkan på länsplanen men kan bli föremål för en förändrad medfinansiering i samband med kommande planrevideringar.

Bilagor

Bilaga 1 – Beskrivning av namngivna objekt

Nedan redovisas kortfattade objektsbeskrivningar för namngivna objekt i länsplan 2026–2037.

Mer information om pågående eller planerade objekt på statliga vägnätet, som inte finansieras av länsplanen, finns i Trafikverkets årliga verksamhetsplan.

Namngivna objekt på statliga spår

Årstabergs bytespunkt (samfinansiering)
Ny järnvägsbro, med ett spår och plattform, anläggs väster om de två befintliga spåren. Befintligt spår i mitten kan därmed nyttjas för resenärsutbyte i både norr- och södergående riktning och som vändspår. Befintlig plattform och entré breddas och görs större. Nya uppgångar med trappor och hissar skapas i mitten av båda plattformarna som kopplas till buss- och tvärbaneplattformar, vilket ger kortare byten för resenärerna. Bulleråtgärder ingår.

Syftet är att möjliggöra trygga och effektiva byten mellan buss, spårvagn och pendeltåg, förbättra resandemiljön och förstärka förutsättningar för en robust utveckling av pendeltågstrafiken. Objektet är nytt i länsplan 2026–2037 och samfinansiering genom länsplanen sker om objektet återfinns i fastställd nationell plan.

Namngivna objekt på statliga vägar

Väg 77 Länsgränsen–E18 Trafikplats Ledinge
Väg 77 är en viktig länk från väg E4 till riksintresset Kapellskär (hamn). Väg 77 utgör en tvärförbindelse mellan vägarna E4 och E18. Objektet innebär breddning av befintlig väg, anläggande av ny gång- och cykelväg på del av sträckan samt ny vägsträckning från Eknäs till Ledinge trafikplats vid E18. Vägens negativa påverkan på boendemiljöer ska också minska. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033. Objektet är en följd av 2007 års Stockholmsöverenskommelse om användningen av trängselskatter.

Väg 222 Farstabron
Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten på väg 222 över Farstabron samt att minska restidsosäkerheten och trafiksystemets sårbarhet vid störningar. Ett reversibelt körfält föreslås ersätta ett av de befintliga körfälten på Farstabron för att lösa problem med köbildning och utökade restider under eftermiddagen. Objektet innebär bland annat uppförande av teknisk utrustning för en säker reglering av det reversibla körfältet, bland annat bommar och signaler för körfältshänvisning. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033.

Väg 222 Mölnvik–Ålstäket
Syftet med objektet är att framkomligheten och trafiksäkerheten ska förbättras för samtliga trafikslag. Objektet innebär att vägen breddas till fyra körfält. Befintliga cirkulationsplatser Mölnvik och Ålstäket byggs om för att få högre kapacitet. Inom objektet byggs flera korsningar om och direktutfarter till väg 222 stängs och binds samman via lokalgator. Gång- och cykelvägar breddas och planskilda passager anläggs. Åtgärderna inom objektet ska ge minskad miljöpåverkan i form av buller, vibrationer och förorenat dagvatten. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033. Objektet är en följd av 2007 års Stockholmsöverenskommelse om användningen av trängselskatter.

Väg 222, Trafikplats Kvarnholmen, Trafikplats Skvaltan och Trafikplats Nacka
Objektet är en följdinvestering för att 2013 års Stockholmsförhandling gällande utbyggnad av nya tunnelbana till Nacka C ska kunna genomföras. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033 och kallades då Väg 222 Trafikplats Kvarnholmen och Skvaltan, 4:e körfält. Tidigare planerade åtgärder inom objektet som förutsatte att väg 222 behövde justeras har pausats av Nacka kommun. Västgående ramper i Trafikplats Kvarnholmen samt ombyggnad av Trafikplats Skvaltan är färdigställda.

I samband med att tunnelbanan byggs ut till Nacka behöver en ny bussterminal anläggas i anslutning till tunnelbanan. Det gör i sin tur att delar av den statliga infrastrukturen behöver anpassas för att möjliggöra bussterminalen. Dessa anpassningar är det som kvarstår av objektet att genomföra.

Väg 226 Högskolan trafikplats, anslutning Alfred Nobels allé
Objektet syftar till att bygga den nya trafikplatsen Högskolan, för att möjliggöra en ny infartsväg till Flemingsbergs centrala delar samt till Södertörns högskola och Karolinska universitetssjukhuset. Trafikplatsen kommer att anslutas mot Alfred Nobels allé (Högskolevägen) och till Björnkulla där anslutningen utgörs av en bro över järnvägen. Trafikplatsen avlastar korsningen Hälsovägen/väg 226 Huddingevägen 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. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033.

Väg 226 planskildhet, del av bytespunkt Flemingsberg
Förslaget är att väg 226 läggs i ett nedsänkt tråg med planskild korsning vid Hälsovägen där Spårväg Syd är planerad att korsa och ansluta till stationens norra entré. Regulatorbron planeras framgent, vid en framtida anslutning med Spårväg Syd, att stängas för allmän trafik. Bytespunkt för buss anläggs på bussgata norr om korsningen mellan Hälsovägen och väg 226 med sex hållplatser. Regionalt cykelstråk passerar i plan över Hälsovägen och Flemingsbergsleden och ges en genare sträckning. Syftet med objektet är att skapa förutsättningar för en framtida attraktiv och effektiv bytespunkt inklusive en inkoppling av Spårväg Syd, en attraktiv regional stadskärna och ett effektivt transportsystem. Objektet är nytt i länsplan 2026-2037.

Väg 226 Pålamalmsvägen–Trafikplats Högskolan
Objektet innebär att väg 226 breddas till 2+2 körfält från kommande trafikplats Högskolan söderut. Där planeras ny cirkulationsplats från 226 som ansluter till en ny väg österut till väg 571 Pålamalmsvägen.
En cirka två kilometer lång cykelväg kommer att byggas parallellt med vägen, mellan Flaggplan och Flemingsbergs station. Befintliga poliskontrollplatser på väg 226 kommer att ersättas med nya. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033. Objektet är en följd av 2007 års Stockholmsöverenskommelse om användningen av trängselskatter. Detta objekt har tillsammans med objektet Högskolan trafikplats, anslutning Alfred Nobels Allé en gemensam vägplan. Planering utgår från ett gemensamt utförande.

Väg 226 Södergående kollkörfält, Rågsvedsvägen–västra stambanan
Objektet syftar till att förbättra framkomligheten för kollektivtrafikresenärer samt skapa en säkrare och framkomligare passage över vägen för gång- och cykeltrafikanter. Vägbanan breddas från två till tre körfält. Busskörfält med 3,5 meters bredd anläggs på hela sträckan med undantag för genom korsningar. En ny gång- och cykelbro anläggs som sammankopplar Kräpplavägen med den gång- och cykelbana som finns på Huddingevägens västra sida samt Bäckdalsvägen. Cykelbana tas bort på hela sträckan. Gångbana blir kvar med undantag för en sträcka där gångtrafik hänvisas till lokalgata. Det inkluderas också ombyggnad av en hållplats och nybyggnad av en hållplats. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033.

Väg 229 Norra Sköndal
Bytespunkt Norra Sköndal är en större bytespunkt med tät busstrafik och ett stort antal på- och avstigande passagerare. Bytespunkten ska byggas om för att förbättra framkomligheten för busstrafiken och trafiksäkerheten för resenärer. Objektet omfattar även åtgärder för ökad trygghet i gångvägsanslutningar samt infartsparkering och bulleråtgärder. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033.

Väg 257 Tungelstavägen
Väg 257 är högtrafikerad och skapar 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 objektet är att förbättra trafiksäkerhetsstandarden längs med väg 257 Tungelstavägen och Södertäljevägen. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033.

Väg 265 Täby Kyrkby-Mossen inkl. Löttingetunneln
Syftet med objektet är att minska köbildningen genom att öka kapaciteten på sträckan. Föreslagna åtgärder innebär ett nytt tunnelrör i Löttingetunneln, vilket ger en utökning av antalet körfält mellan Täby Kyrkby och Mossen. Detta möjliggör 2+2 körfält på sträckan och en körfältsindelning där all trafik tillåts i samtliga körfält oavsett tidpunkt på dygnet. Skyltad hastighet höjs till 80 km/h. Trafikplats Mossen byggs om för att öka kapaciteten i cirkulationsplatsens till- och frånfarter. I trafikplats Täby kyrkby breddas väg 265 till att ha två körfält västerut. Objektet är nytt i länsplan 2026-2037.

Namngivna cykelobjekt på statliga vägar

Väg 259 Glömstavägen

Objektet omfattar ny gång- och cykelväg på cirka 2,3 kilometer längs Glömstavägen, mellan Björkhagsvägen och strax öster om Bergavägen. Den nya gång- och cykelvägen utformas som dubbelriktad gång- och cykelväg. Syftet med objektet är förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik genom området och längs med väg 259.

Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033. Syftet och innehållet har inte förändrats men Trafikverket bedömer att det planerade cykelstråket på norra sidan av vägen inte är genomförbart innan Tvärförbindelse Södertörn öppnar eller delöppnar för trafik. Som en kortsiktig lösning byggs en tillfällig gång- och cykelbana söder om Glömstavägen som en del i Tvärförbindelse Södertörn. Behov av att bygga cykelstråket norr om Glömstavägen kvarstår efter att Tvärförbindelse Södertörn är färdigställd.

Väg 260 Vendelöstråket–Skrubba

Vendelsöstråket planeras att utformas som en dubbelriktad gång- och cykelbana. Mellan Skrubba Malmväg och trafikplats Skrubba byggs en ny gång- och cykelväg till Tyresöstråket som skapar en genare sträckning för gående och cyklister. Befintlig gång- och cykelväg från Grindstuvägen till Skrubba Malmväg rustas upp för att med så god standard som möjligt nå den föreslagna utformningsprincipen för separation, belysning och beläggning. Åtgärder genomförs på passager för att förbättra trafiksäkerheten och problem med framkomlighet byggs bort så långt det är möjligt. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033.

Väg 260 Ältastråket

Syftet med åtgärden är att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister längs med väg 260 och i centrala Älta. Objektet innebär en breddning av befintlig gång- och cykelbana i Älta centrum, mellan väg 260 och Hämplingevägen. Vid Hästhagen åtgärdas en kurva samt att gång- och cykelbanan mot bron över Sicklasjön byggs om. Totalt åtgärdas en sträcka på cirka 3,5 kilometer. Gående och cyklister separeras med hjälp av målning eller annan tydlig markering. Befintlig belysning förbättras och åtgärder genomförs i utpekade korsningar för att förbättra trafiksäkerheten. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033.

Väg 262 Danderyd–Rösjön

Objektet innebär att en cirka fyra kilometer lång gång- och cykelväg anläggs längs väg 262. Korsningsåtgärder genomförs för att cykelstråket ska bli sammanhängande. Nuvarande vägutformning inbjuder till höga hastigheter för biltrafiken och det har inträffat ett flertal allvarliga olyckor längs vägen. Möjligheten för cyklister att trafiksäkert röra sig längs med och över vägen är begränsad då sträckan saknar cykelbana och säkra passager. Sträckan är en utpekad del av det regionala cykelvägnätet. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033.

Väg 264 Vallentuna–Arninge
Objektet innebär att där det i dagsläget saknas cykelinfrastruktur utmed Arningestråket mellan Vallentuna och Arninge kommer det anläggas en gång- och cykelväg som uppfyller standarden för regionalt cykelstråk. De delsträckor som idag har gång- och cykelbana kommer att breddas för att uppfylla standarden. I åtgärden ingår två hastighetssäkrade cykelöverfarter som korsar Karlbergsvägen och Roslagsvägen, samt anläggning av en gång- och cykelbro vid Norrortsleden med en bredd på 5,5 meter och en längd på cirka 50 meter. Sträckan är en utpekad del av det regionala cykelvägnätet. Objektet är nytt i länsplan 2026–2037.

Väg 274/1004, Kulla vägskäl–Svinninge
Objektet innebär anläggning av planskild gång- och cykelpassage under väg 274 vid Kulla vägskäl för att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter vid bytespunkt Kulla. Objektet omfattar även byggnation av anslutande gång- och cykelbana längs väg 1004 Svinningevägen mellan Kulla vägskäl till den gång- och cykelväg som Österåkers kommun bygger. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033.

Väg 560 Västerhaninge–Årsta havsbad
Objektet innebär utbyggnad av gång- och cykelväg längs väg 560 för att förbättra förbindelserna mellan Västerhaninge till Årsta havsbad och skärgården. En ny gång- och cykelväg på cirka 4 kilometer ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister längs väg 560. Åtgärden bidrar till att minska barriäreffekten för oskyddade trafikanter vid väg 73 Trafikplats Fors. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033.

Namngivna objekt med statlig medfinansiering

Busslänk över E4, Botkyrka
Ny broförbindelse (bussbro) för dubbelriktad busstrafik och gång- och cykeltrafik anläggs över E4/E20 i Botkyrka med anslutning till Krögarvägen och Botkyrkaleden, total längd 182 meter. Nytt hållplatsläge anläggs längs med Krögarvägen vid Fittja C, med anslutning till gångbro inklusive ny gånganslutning. Bägarvägens hållplats byggs om från timglashållplats till körbanehållplats alternativt fickhållplats. Syftet med åtgärden är att ge bussen en körväg mellan Fittja och Hallunda som är genare och med större restidssäkerhet. Objektet är nytt i länsplan 2026–2037.

Expressbusslinje I, Påfartsramp Gubbängsmotet och kollektivtrafikkörfält
Åtgärdspaketet innehåller åtgärder för att förbättra framkomligheten, kapaciteten och trafiksäkerheten för Expressbusslinje I. Åtgärderna består av en ny bussramp från väg 229 ner på Nynäsvägen vid Gubbängens trafikplats, samt busskörfält i norrgående riktning mot Gullmarsplan. Ett samverkansavtal mellan berörda parter har tagits fram som innehåller en kostnadsfördelning. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033 och hette då Stombuss 1+3.

Expressbusslinje J, Busslänk Barkarby–Sollentuna
I det framtida stomlinjenätet utgör stråket en delsträcka av stomlinje J (Tyresö C–Handen–Flemingsberg–Kungens Kurva/Skärholmen–Vällingby–Barkarby–Sollentuna–Täby/Arninge). Föreslagen åtgärd för Expressbuss J avser en ny busslänk som möjliggör för att expressbussen inte ska behöva passera genom mindre villagator i Barkarby. Identifierade åtgärder leder sammantaget till att man på ett kostnadseffektivt sätt och med hög samhällsnytta kan utveckla en attraktiv stombusstrafik när det gäller turtäthet, restider och framkomlighet på sträckan Johannelund–Sollentuna. Åtgärden ingår i en avsiktsförklaring mellan flertalet parter, där kostnaden fördelas mellan parterna. Objektet fanns även med i länsplanen 2022–2033 och hette då Stombuss 14.

Riskreserv Sverigeförhandlingen
Enligt Sverigeförhandlingens avtal ska länsplanen innehålla en riskreserv som syftar till att hantera eventuella kostnadsökningar i objekten. Riskreserven kan komma att falla ut under planperioden 2026–2037, och behöver därför i sin helhet hanteras inom planperioden.

Roslagsbanan, Spårutbyggnad för ökad kapacitet och robusthet, statlig medfinansiering

Åtgärden innebär dubbelspårskomplettering från Vallentuna till Molnby, från Viggbyholm till Hägernäs och från Arninge till Rydbo med planskildhetsåtgärder vid, Virauddsparken, Rönninge byväg, Kjulaudd 20, Ullna Kvarnväg, Rydbovägen, Ormstavägen samt Teknikvägen. Därtill planskildhet och GC-väg Danderydsvägen samt planskildhet och depåanslutning vid Molnby. Objektet är nytt i länsplan 2026–2037.

Roslagsbanan till City
Åtgärden innebär en förlängning av Roslagsbanan från Universitetet i tunnel via en ny station vid Odenplan och vidare till T-centralen. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033 och är en del av Sverigeförhandlingen. Större delen av investeringarna väntas ske under planperiodens senare del 2033–2038.

Slussen bussterminal
I samband med att ombyggnationen av Slussen byggs även bussterminalen om. Slussen är en viktig regional bytespunkt för tunnelbana, bussar, Saltsjöbanan och sjötrafiken. Åtgärdspaketet innebär att en ny och mer trafiksäker bussterminal anläggs i Katarinaberget med åtskild vänthall och körytor. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033.

Tunnelbana Hagastaden, vidare till Arenastaden
Tunnelbanan byggs ut med en ny linje från Odenplan till Arenastaden via Hagastaden och Nya Karolinska. Den nya linjen kopplas samman med Gröna linjen vid Odenplan. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033 och är en del av 2013 års Stockholmsförhandling.

Tunnelbana Älvsjö–Fridhemsplan
Utbyggnad av ny tunnelbanelinje mellan Älvsjö och Fridhemsplan. Tunnelbanan får sex stationer: Älvsjö, Östbergahöjden, Årstafältet, Årstaberg, Liljeholmen och Fridhemsplan. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033 och är en del av Sverigeförhandlingen.

Tvärspårväg Kista
Tvärbanan förlängs norrut från förgreningspunkten med Solnagrenen vid Norra Ulvsunda mot Rissne, Ursvik, Kista och vidare mot Helenelund. Kistagrenen ger möjlighet till byten till tunnelbana, pendeltåg och bussar. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033.

Spårväg Syd
Spårväg Syd innebär att en kapacitetsstark kollektivtrafik länkar samman Flemingsberg och Älvsjö via bland annat Masmo, Kungens Kurva, Skärholmen, Segeltorp och Fruängen. I enlighet med tilläggsavtalet för Sverigeförhandlingen ska Länsplanen delfinansiera etapp 1 av denna sträcka. Kollektivtrafikobjektet Spårväg Syd etapp 1 planeras gå mellan pendeltågstationen i Flemingsberg och tunnelbanestationen i Skärholmen via bland annat Masmo och Kungens Kurva. Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd etapp 1 blir cirka 10 km långt och omfattar totalt åtta nya hållplatser. Samordnat med utbyggnaden av Spårväg syd etapp 1 genomförs även tillhörande depå i enlighet med Ramavtalet. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033 och är en del av Sverigeförhandlingen.

Utrymme för framtida investeringar i bytespunkter och tillkommande entréer

I länet finns ett flertal bytespunkter för kollektivtrafik som är av strategisk betydelse och som är i behov av åtgärder för att öka bytespunkternas kapacitet och anpassa bytespunkterna till omkringliggande bebyggelseplaner och infrastrukturell utveckling. Det är viktigt att utredningarna kring dessa bytespunkter fortgår för att identifiera åtgärder och hitta genomförbara finansieringslösningar. Identifierade bytespunkter enligt ovan beskrivning är Brommaplan och Spånga bytespunkt. För Gullmarsplan bedöms, på grund av tidsmässiga beroenden till andra projekt, en eventuell investering ligga längre fram i tiden med byggstart tidigast 2036. De åtgärder som skulle medfinansieras har under den här planperioden inte visat sig vara möjliga att genomföra. En konsekvens av detta är att objekten i nuläget inte bedöms vara planeringsmogna till den grad att de lyfts som namngivet objekt i länsplanen och läggs därför inom detta utrymme. Då behoven av förbättringar kvarstår för de borttagna åtgärderna behöver nya lösningar studeras så att planeringsmogna åtgärder kan övervägas i kommande revideringar av länsplanen.
Inom utrymmet ska även möjlighet ges till att investera kring tillkommande entréer för att öka nyttan av befintlig infrastruktur. Detta finns med i planen för att ge möjlighet till den typen av investeringar när objekt kommit längre i planeringen eller avtal/överenskommelser slutits.

Utrymme för framtida investeringar i spårbunden kollektivtrafik

Utrymmet innefattar möjlighet att medfinansiera eller samfinansiera kostnadseffektiva åtgärder som bidrar till investeringar som möjliggör nya framtida spårbundna kollektivtrafiklösningar. Detta finns med i planen för att ge möjlighet till den typen av investeringar när objekt kommit längre i planeringen eller avtal/överenskommelser slutits.

Ökad medfinansiering till objekt inom 2013 års Stockholmsförhandling och Spårväg syd i Sverigeförhandlingen

I november 2025 gav regeringen uppdrag till en förhandlingsperson att omförhandla 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingens Stockholmsdel samt klargöra förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse i Stockholms län. Förhandlingen resulterade i nya avtal där länsplanen medfinansierar med ytterligare 1 071 miljoner kronor fördelat på 2013 års Stockholmsförhandling och Spårväg Syd i Sverigeförhandlingen.

Objekt som enbart finansieras genom trängselskatt

Väg 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. Vägen breddas för ökad standard och för att nå en hastighet om 80 km/h. Det behöver även genomföras trafiksäkerhetsåtgärder i tätort. Objektet fanns även med i länsplan 2022–

2033. Objektet är en följd av 2007 års Stockholmsöverenskommelse om användningen av trängselskatter och medfinansieras även av länsplanen för Sörmlands län.

Väg 261 Tappström–Nockeby
Objektet syftar till att öka framkomligheten på Ekerövägen för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Objektet innebär att vägens utformning förändras från till tre till fyra körfält samt att en sammanhållen gång- och cykelväg byggs ut på sträckan. Ett av vägens körfält reserveras i vardera riktningen för kollektivtrafiken i rusningstrafik. Ombyggnaden sker på en cirka nio kilometer lång sträcka på väg 261 Ekerövägen samt omfattar ny- och ombyggnation av broarna längs sträckan. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033. Objektet är en följd av 2007 års Stockholmsöverenskommelse om användningen av trängselskatter.

Väg 268 E4 Grana
Syftet med åtgärderna är att öka trafiksäkerheten längs väg 268 genom att förbättra vägkorsningar och anlägga en separerad gång- och cykelväg längs med vägen. En gång- och cykelväg byggs längs väg 268 som kompletterar befintlig sådan. Därmed fås en komplett förbindelse mellan Upplands Väsby och Vallentuna. Åtgärdsval och utformning behöver ta hänsyn till riksintresse för kulturmiljövård.

Bilaga 2 - Länsplanens åtgärdsområden

Åtgärder med en investeringskostnad under 75 miljoner kronor behöver inte namnges i länsplanen utan finansieras inom ramen för länsplanens åtgärdsområden och planeras löpande under planens genomförandetid. Åtgärdsområdena är uppdelade i två delar. Den ena delen avser åtgärdsområden till investeringar i statlig infrastruktur där Trafikverket ansvarar för genomförandet med hundra procent finansiering från länsplanen.

Den andra delen avser åtgärdsområden för statlig medfinansiering där länets kommuner och Region Stockholm som kollektivtrafikmyndighet årligen kan ansöka om maximalt 50 procent medfinansiering för åtgärder som de avser att genomföra.
En viktig prioritering både för de statliga åtgärderna och för de den statliga medfinansieringen är att under planperioden öka genomförandegraden och upparbetningen av de medel som avsatts till åtgärdsområdena.

Åtgärdsområden statlig infrastruktur

Länsplanen finansierar åtgärder inom de fyra områdena:

- Cykel
- Kollektivtrafik
- Trafiksäkerhet
- Kapacitet och tillförlitlighet

Vilka åtgärder som ska genomföras avgörs av Trafikverket i deras verksamhetsplanering efter att åtgärderna identifierats i processen för åtgärdsvalsstudier. Prioriteringarna nedan ska vara vägledande för Trafikverkets arbete.

Åtgärdsområde cykel

Inom åtgärdsområdet prioriteras åtgärder som bedöms bidra till att genomföra Regional cykelplan för Stockholms län, där målet är att cykelresorna i länet ska utgöra 20 procent av alla resor år 2030.

Åtgärder som förbättrar det regionala cykelvägnätet eller andra åtgärder med en regional funktion har högst prioritet. Dessa åtgärder tenderar dock att överskrida gränsen för att behöva namnges och åtgärder med en mer lokal funktion ska därför kunna prioriteras för att åtgärdsområdet ska ha en hög framdrift. Åtgärder prioriteras då utifrån var cykelflödena är störst, var de bedöms finnas stor potential för ökad cykling eller där trafiksäkerhetsbristerna för cyklister är stora. Exempel på åtgärder inom åtgärdsområdet är breddning, standardhöjning, trimningsåtgärder, saknade länkar och olika typer av framkomlighets- och säkerhetshöjande åtgärder.

Åtgärdsområde kollektivtrafik

Inom åtgärdsområdet prioriteras åtgärder som bedöms bidra till att genomföra Region Stockholms trafikförsörjningsprogram och kollektivtrafikplan 2050.

På en övergripande nivå prioriteras åtgärder som har studerats inom ramen för gemensamma utvecklingsprojekt, som till exempel åtgärdsvalsstudie expressbuss. Därtill prioriteras i första hand åtgärder som avser, eller på ett tydligt sätt stödjer stomtrafiken. För att säkerställa en hög framdrift inom åtgärdsområdet kan åtgärder som inte ingår i gemensamma utvecklingsprojekt prioriteras i dialog med Region Stockholms trafikförvaltning. Det samma gäller kollektivtrafik som inte ingår i stomtrafiken.
Högst prioritet ges till ökad framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafiken. Även tillgänglighetsanpassningar, trygghetsåtgärder samt kajanläggningar för regional kollektivtrafik bedöms vara viktiga.

Åtgärdsområde trafiksäkerhet
Inom åtgärdsområdet prioriteras de åtgärder som i störst utsträckning bedöms bidra till att uppfylla de nationella målen för trafiksäkerhet inom ramen för nollvisionen och det nationella etappmålet för trafiksäkerhet.
Högst prioritet har åtgärder som bedöms minska antalet omkomna och allvarligt skadade, samt åtgärder längs stråk med stora trafik- och trafikantflöden. Exempelvis kan det handla om förbättrade sidoområden, mitträffling, ökad trafiksäkerhet i korsningar, passager för fotgängare- och cyklister, anpassning av hastighetsgränser, och förebyggande åtgärder mot suicid.

Åtgärdsområde kapacitet och tillförlitlighet
Inom åtgärdsområdet kapacitet och tillförlitlighet genomförs åtgärder som förbättrar vägtrafiksystemets kapacitet och funktion, så kallade trimningar. Typiska åtgärder är mindre ombyggnader av korsningar och trafikplatser, vissa ITS-åtgärder (Intelligenta Transportsystem) samt enklare vägbreddningar.
Högst prioritet ges till åtgärder på sträckor med stora trafikflöden och en hög andel nytto- och kollektivtrafik. Åtgärder på det mer lågtrafikerade nätet kan också vara motiverade och prioriteras för att åtgärdsområdet totalt sett ska ha en hög framdrift. Exempelvis kan det handla om åtgärder som underlättar att ta sig ut från lokalvägnät till huvudvägnät.

Statlig medfinansiering till kommun och kollektivtrafikmyndighet

Statlig medfinansiering är ett ekonomiskt stöd som årligen kan sökas av kommuner och kollektivtrafikmyndigheten. Medfinansiering kan sökas inom följande områden:

- Cykel
- Kollektivtrafik
- Trafiksäkerhet
- Miljö

Det är förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera, som avgör vilka åtgärder som är stödberättigade. Prioriteringsgrunderna nedan vägleder därutöver Trafikverket i bedömningen av ansökningarna inom respektive område. I normala fall kan en åtgärd medfinansieras med 50 procent men nivån justeras utifrån prioriteringarna och de tillgängliga medlen.

Trafikverket beslutar om, och ansvarar för utbetalning av stödet. Varje år genomför Trafikverket också informationsinsatser för att informera om hur ansökan om medel går till, vad som är berättigat till stöd enligt förordningen och vad länsplanen prioriterar. Därutöver informerar Trafikverket om utbetalningen av medel och vilka underlag som behöver levereras för att pengar ska kunna betalas ut.

Vägledning för prioritering av statlig medfinansiering cykel

Utbyggnad av regionala cykelstråk
För att stärka cykelns roll som transportmedel och underlätta arbetspendling med cykel prioriteras åtgärder på de regionala cykelstråken högst. Det kan till exempel handla om breddning, standardhöjning, trimningsåtgärder, saknade länkar och olika typer av framkomlighets- och säkerhetshöjande åtgärder, som exempelvis belysning.

Förbättrade förutsättningar för kombinationsresor och lokala cykelresor
För att möjliggöra attraktiva kombinationsresor och lokala cykelresor prioriterar länsplanen åtgärder längs kommunernas huvudcykelstråk, som ansluter till en bytespunkt för kollektivtrafik eller andra större målpunkter. Åtgärderna kan exempelvis vara trimningsåtgärder, mindre saknade länkar och olika typer av framkomlighets- och säkerhetsåtgärder, så som belysning.

Vägledning för prioritering av statlig medfinansiering kollektivtrafik

På en övergripande nivå prioriteras åtgärder som direkt avser, eller på ett tydligt sätt stödjer, stomtrafiken, därefter åtgärder för övrig kollektivtrafik.

Ökad framkomlighet och kapacitet
För att göra kollektivtrafiken mer attraktiv, genom kortare restider och minskad restidsvariation, har åtgärder i gatumiljön som ökar framkomligheten för buss- och spårvägstrafik högst prioritet. Exempel på åtgärder kan vara ny- eller ombyggnation av trafiksignaler/bussprioritet, kollektivtrafikkörfält och förbättrade hållplatser och bytespunkter samt omdisponering av parkerings- och lastplatser, övergångställen, refuger och körfält, i gaturummet och vid korsningar. För ökad kapacitet kan åtgärder till exempel avse förlängning av hållplatser eller förstärkning av kapaciteten i bytespunkter.

Tillgänglighetsanpassningar
Området avser åtgärder som stärker tillgänglighet för personer med funktionsvariationer i kollektivtrafiksystemet. Exempel på åtgärder kan vara anpassning av hållplatser, bryggor och utvecklad informationsteknik. Även kortare gång och cykelanslutningar till hållplatser kan finansieras.

Trygghetsåtgärder
Området avser åtgärder som ska öka upplevelsen av trygghet i kollektivtrafiksystemet, till exempel genom belysningsåtgärder för att lysa upp ensliga hållplatser, utbyggnad av fler trygghetskameror eller åtgärder för en bättre överblickbarhet från gång- och cykelvägar i anslutning till kollektivtrafiken. Utöver stomtrafiken prioriteras åtgärder vid platser där tryggheten upplevs vara låg.

Infarts- och cykelparkeringar
Området avser åtgärder kopplade till byggandet av infartsparkeringar för bil och/eller cykel, samt cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken. Utformning och placering ska ske utifrån Region Stockholms riktlinjer för infartsparkering (Ripark). Region Stockholms riktlinjer för infartsparkering styr även prioriteringen av åtgärder.

Kajanläggningar för regional kollektivtrafik
Området avser åtgärder för nybyggnation och kapacitetsförstärkning av kajanläggningar för regional kollektivtrafik på vatten.

Vägledning för prioritering av statlig medfinansiering trafiksäkerhet

Säker infrastruktur för gående och cyklister
Inom området prioriteras åtgärder som höjer trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister. Högst prioritet ges till åtgärder på huvudvägnätet för biltrafik. På lokalvägnätet för bil prioriteras åtgärder för säkrare skolvägar för barn och unga. För störst nytta och effekt prioriteras åtgärder på gator och sträckor där det finns höga, eller stor potential för, höga flöden av gång- och cykeltrafik samtidigt som fordonsflödena är höga.

Åtgärderna kan bestå av exempelvis åtgärder är säkrare passager, hastighetsdämpande åtgärder, en kombination av hastighetssäkringar och sänkta hastighetsgränser samt gång- och cykelvägar.

Vägledning för prioritering av statlig medfinansiering miljö
På en övergripande nivå prioriteras miljöskyddsåtgärder som samordnas med andra förbättringsåtgärder, som till exempel trafiksäkerhetsåtgärder. Högsta prioritet ges också till åtgärder som bedöms ha en regional nytta, till exempel skydd av dricksvatten. För att få statlig medfinansiering krävs att åtgärderna sker på, eller i anslutning till, kommunala gator och vägar samt att åtgärden kan härledas till trafikens effekter. Åtgärderna ska också vara mer omfattande än vad som är tvingande enligt gällande lagstiftning.

Åtgärder för att förbättra vattenkvalitet
Området avser åtgärder för att skydda vattentäkter samt åtgärder för dagvattenhantering till skydd för vattenförekomster. Åtgärder för att skydda och förbättra ekologisk och kemisk status i vattenförekomsterna, i enlighet med miljökvalitetsnormen för vatten prioriteras.

Landskapsåtgärder
Området innefattar exempelvis vandringsvägar för olika djurarter, åtgärder för att stötta och utveckla biologisk mångfald samt åtgärder för en attraktivare trafikmiljö och utvecklade natur-, kultur- och rekreationsvärden (i anslutning till det kommunala vägnätet).

Bulleråtgärder
Området innefattar exempelvis bullerskärmar. För att få statlig medfinansiering till åtgärder för bullersanering av en fastighet krävs att bullernivån före åtgärd är mellan

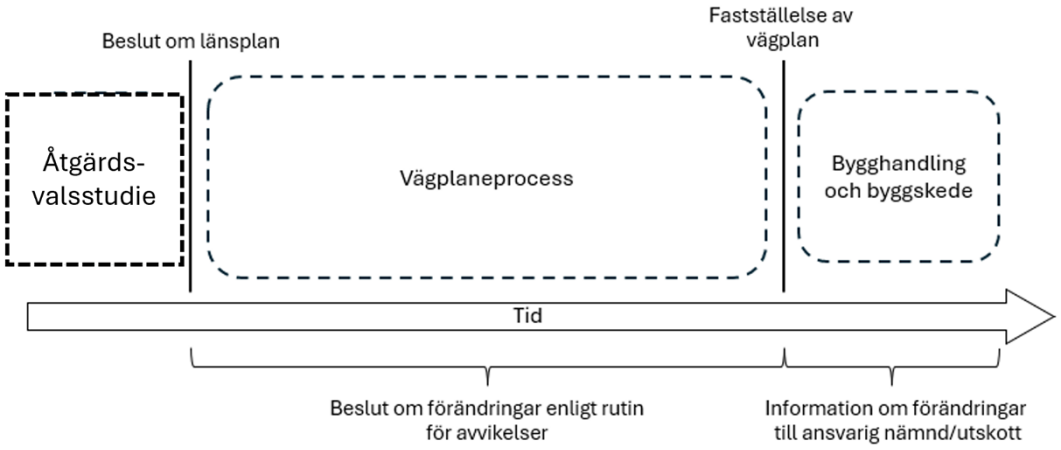
60 och 70 dB ekvivalentnivå utomhus eller mellan 35 och 45 dB ekvivalentnivå inomhus.

Bilaga 3 - Länsplanens hantering av ökade kostnader och förändringar under planperioden, för länsplanens namngivna objekt

Grundregeln för att hantera förändringar i länsplanens namngivna objekt och dess åtgärdsområden är att ändringar sker i samband med planens revidering var fjärde år. För de statliga åtgärderna som genomförs av Trafikverket och där länsplanen är den huvudsakliga finansieringskällan kan det emellertid uppstå förändringar som planupprättaren behöver ta ställning till och förankra mellan två planrevideringar. Det gäller framför allt ökade kostnader men det kan också handla om exempelvis större förseningar eller liknande.

I samband med att en länsplan beslutas uppdateras kostnadsunderlagen för samtliga namngivna åtgärder i planen. Uppstår det därefter kostnadsökningar under tiden mellan att länsplanen beslutas och till dess att en vägplan för ett specifikt objekt har fastställts, finns det en teoretisk möjlighet för Region Stockholm som planupprättare att ta ställning till förändringarna genom att besluta om objektets vidare finansiering. Det görs då enligt de tre beslutsnivåerna som beskrivs nedan. Om planupprättaren tar ett beslut som väsentligt påverkar innehållet i länsplanen ska yttranden inhämtas från de remissinstanser som anges i förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Om förändringar uppkommer efter att en vägplan har fastställts har planeringen gått så pass långt att förändringar inte längre kan hanteras hos planupprättaren. Åtgärderna går då in i upphandling och byggskede och Trafikverket ansvarar då för hanteringen. Information och förändringarna ska dock ges till planupprättaren och rapporteras till ansvarig nämnd/utskott.



Väsentlig avvikelse

Regionfullmäktige beslutar om väsentliga avvikelser, utifrån att det är att anse att det är av principiell beskaffenhet och av större vikt. För bedömningen av vad som menas med en väsentlig avvikelse gäller följande huvudprinciper:

- Om det är ett av de större namngivna objekten i planen och utgör en av grunderna i länsplanen, det vill säga att avvikelsen påverkar länsplanens intentioner
- Om planens totala ram överskrids med över fem procent
- Om totalkostnaden för objektet har ökat med mer än 50 procent gentemot totalkostnaden i den senast beslutade länsplanen och om förändringen påverkar planens intentioner

Mindre avvikelse

Regionstyrelsen får i uppdrag att besluta om mindre avvikelser inom ramen för intentionerna i länsplanen. För bedömningen av vad som menas med en mindre avvikelse gäller följande huvudprinciper:

- Om totalkostnaden för objektet har ökat med mer än 50 procent gentemot totalkostnaden i den senast beslutade länsplanen men förändringen inte bedöms påverka länsplanens intentioner
- Beslutet påverkar inte planens totala ram

Mindre löpande justering

Regiondirektören får i uppdrag att besluta om mindre löpande justeringar i länsplanen. En gång per år ska samtliga beslut om mindre löpande justeringar redovisas för den nämnd eller utskott som ansvarar för arbetet med länsplanen. För bedömningen av vad som menas med en mindre löpande justering gäller följande huvudprinciper:

- Om totalkostnaden för objektet har ökat med mindre än 50 procent gentemot totalkostnaden i den senast beslutade länsplanen, och om förändringen inte bedöms påverka länsplanens intentioner

Region Stockholm

Länsplaneupprättarens svar på inkomna remissyttranden på förslag till reviderad länsplan för Stockholms län

2026 - 2037

Innehållsförteckning

Inledning 3
Remissvaren i översiktlig sammanfattning 4
Samlat svar på återkommande synpunkter och frågor 5
- Inriktning och vägledande principer 5
- Behov och brister 5
- Namngivna objekt och motiv till val av objekt 5
- Ekonomisk ram 6
- Landsbygd och skärgård 6
- Beredskap och civilt försvar 6
- Åtgärdsområden allmänt 6
- Utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafik 7
- Hållbarhetsbedömningen 7
- Övrigt 7

Enskilda svar på synpunkter och frågor 8
- Järfälla kommun 8
- Lidingö stad 8
- Nacka kommun 8
- Norrtälje kommun 9
- Nykvarns kommun 9
- Sigtuna kommun 9
- Sollentuna kommun 9
- Solna stad 9
- Stockholm stad 10
- Tyresö kommun 10
- Täby kommun 11
- Upplands Väsby kommun 11
- Upplands-Bro kommun 11
- Vallentuna kommun 12
- Vaxholms stad 13
- Värmdö kommun 13
- Österåkers kommun 13
- Södertörnskommunerna 14
- Stockholm Nordost 14
- Länsstyrelsen i Stockholms län 14

Trafikverket 15
Försvarsmakten 17
Luftfartsverket 17
Polismyndigheten Region Stockholm 18
För Spångas Framtid 18
Funktionsrätt Stockholms län 18
Klimataktion Stockholm 18
Lunda Företagsgrupp 19
LRF Mälardalen 19
Miljöpartiets lokalgrupp Järva 19
Nationellt centrum för suicidforskning och prevention, Region Stockholm, SLSO CHIS ...20
Swedavia 20

Inledning

Den 17 september tog Infrastruktur- och regionplaneringsutskottet beslut om att skicka förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2026–2037 på remiss. Region Stockholm har bjudit in länets kommuner, berörda myndigheter och intresseorganisationer att inkomma med synpunkter.

Totalt skickades remissen till 62 remissinstanser. Totalt 50 organisationer har besvarat remissen. Bland de inkomna remissvaren ingår organisationer som svarat på eget initiativ.

Remissbilagan innehåller en första del som sammanfattar svaren på remissen översiktlig. En andra och tredje del som är länsplaneupprättarens svar på inkomna frågor och synpunkter.

Dessa svar har delats upp på följande sätt:

- Samlade svar på frågor och synpunkter som är av liknande karaktär.
- Enskilda svar som ges till remissinstanser vars synpunkter inte bemöts i de samlade svaren.

I de fall där synpunkterna gäller nationell plan eller kollektivtrafikåtgärder vidarebefordras dessa till Trafikverket och till Region Stockholms Trafikförvaltning.

Remissvaren i översiktlig sammanfattning

De samlade remissvaren ger generellt en positiv bild av förslaget till länsplan för regional transportinfrastruktur. Många remissinstanser beskriver planen som tydlig och strukturerad. Särskilt uppskattas kopplingen till de nationella transportpolitiska målen, klimatmålen samt den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050.

De vägledande principerna för prioritering får brett stöd och uppfattas som relevanta, praktiskt användbara och väl avvägda. Principernas fokus på hållbarhet, samhällsnytta och kostnadseffektivitet anses ge en tydlig riktning. Vissa remissinstanser har synpunkter på den vägledande principen att ”sprida nyttor över hela Stockholmsregionen” samt principen att ”Täcka kostnadsökningar i planerade investeringar”. Några remissinstanser anser också att motiven till val av objekt kan redovisas tydligare och att det kan vara svårt att se en tydlig koppling mellan inriktningen och val av objekt.

Satsningarna på kollektivtrafik lyfts särskilt fram som positiva, både genom namngivna objekt och genom utrymmet för framtida investeringar i bytespunkter och tillkommande entréer. Några remissinstanser önskar dock ett förtydligande om vad detta utrymme i framtiden ska användas till. Det ses som positivt att pågående kollektivtrafikprojekt ges bättre förutsättningar genom ökad medfinansiering. Satsningar på cykel, trafiksäkerhet, miljöåtgärder och mindre trimningsåtgärder bedöms som viktiga och samhällsekonomiskt effektiva, även om några kommuner önskat att mer medel gick till cykelinvesteringar.

Den ökade ekonomiska ramen för länsplanen välkomnas, liksom redovisningen av trängselskatteobjekt och den formaliserade hanteringen av kostnadsförändringar. Flera remissinstanser önskar dock en ännu större ekonomisk ram för mer investeringar till Stockholmregionen. Ett viktigt medskick från flertalet av remissinstanserna, framför allt kommunerna, är att Region Stockholm fortsatt ska arbeta för en högre genomförandegrad i de objekt som ligger i länsplanen.

Flera remissinstanser är positiva till förslagen till nya objekt i förslag till länsplan. Många är särskilt positiva till det nya namngivna objektet Väg 226 planskildhet, del av bytespunkt Flemingsberg. Samtidigt lyfter en majoritet av instanserna ytterligare objekt som de anser bör finansieras. Objekt som återkommer i flera svar är Löttingetunneln på Norrortsleden, Roslagsbanan samt Gullmarsplans bytespunkt. Det finns också en önskan om att Region Stockholm ska utreda flera behov och brister för nya objekt till kommande planeringsomgångar.

Hållbarhetsbedömningen får genomgående positiva omdömen men några remissinstanser menar att delar av hållbarhetsbedömningen kan behöva utvecklas och kompletteras.

Slutligen lyfts processen för framtagandet av länsplanen fram som mer transparent än tidigare och präglad av god dialog och samverkan mellan region, kommuner och Trafikverket, vilket ses som en styrka i planeringsarbetet.

Samlat svar på återkommande synpunkter och frågor

Inriktning och vägledande principer

Några av remissinstanserna har synpunkter på inriktningen. Dels på området ”att sprida nyttor över hela Stockholmsregionen” där vissa instanser snarare menar att planen bör ha ett kompensatoriskt förhållningssätt och investera mer i områden med större utmaningar. Dels anser vissa remissinstanser att principen att ”täcka kostnadsökningar i planerade investeringar” behöver förtydligas utifrån regeringens direktiv och infrastrukturpropositionen, där samhällsekonomisk lönsamhet lyfts som en central del.

Svar: De vägledande principerna i länsplanens inriktning är grundade i den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 samt i Region Stockholms politiska ambitioner med länsplanen. I de styrande förutsättningarna lyfts därutöver att bland annat regeringens direktiv är en förutsättning för Region Stockholm att förhålla sig till vid planrevideringen. Region Stockholm anser att de styrande förutsättningarna och de vägledande principer väl ger uttryck för planens inriktning och att detta är en väl förankrad grund att göra samlade prioriteringar utifrån.

Behov och brister

Remissinstanserna lyfter återkommande att förslag till länsplan inte lyfter framtida brister och behov. De anser att identifiering av brister och behov är en viktig grund för att kunna planera och prioritera bland planmogna objekt.

Svar: Region Stockholm som planupprättare gör inga egna utredningar och samlar inte in egna brister och behov. Region Stockholm hänvisar till den gemensamma process som gjordes mellan Trafikverket och Region Stockholms Trafikförvaltning, ”från brist till åtgärd”, som förklarar hur insamlade behov så småningom blir ett planeringsmoget objekt som kan finansieras genom länsplanen. Dokumentationen från detta arbete kommer att presenteras på Region Stockholm hemsida under 2026.

Namngivna objekt och motiv till val av objekt

Flera remissinstanser, inklusive de flesta kommuner, lyfter behovet av fler objekt och även andra objekt som inte prioriterats i förslag till länsplan. Det rör såväl satsningar på det statliga regionala vägnätet som satsningar på kollektivtrafik och cykelinfrastruktur. Vissa anser att samhällsekonomisk lönsamhet inte givits tillräckligt stor betydelse i valen av objekt. Några av remissinstanserna efterfrågar även ökad insyn kring val och motivering för de nya objekten som kommit med i förslag till länsplan.

Svar: Förutom de förhandlingsobjekt samt objekt som ligger kvar från tidigare planperiod har planmogna objekt som av Trafikverket samt Trafikförvaltningen bedömts tillräckligt långt framme i planeringen fått en samlad effektbedömning med beräknade nyttor, och en kostnadskalkyl, som redovisas på Trafikverkets hemsida. Utifrån dessa underlag samt med hjälp av länsplanens inriktning har nya objekt valts ut utifrån en samlad bedömning.

Kostnaden för de planeringsmogna objekten överstiger länsplanens ekonomiska ram och därför har en prioritering gjorts. Flera objekt som remissinstanserna lyfter bedöms heller inte vara planeringsmogna och har därför inte kunnat bedömas i revideringsprocessen. I dessa fall hänvisar Region Stockholm till eventuella utredningsprocesser eller till de processer som Trafikverket och Region Stockholms trafikförvaltning har för att samla in brister och behov. Vissa åtgärder berör därtill nationell plan och är därför inte något som Region Stockholm kan ta ställning till.

Vad gäller motiven till val av objekt så anser Region Stockholm att det i plandokumentet är tillräckligt beskrivet hur val av objekt motiveras i form av planens inriktning.

Ekonomisk ram

En rad remissinstanser lyfter behovet av mer resurser till infrastruktur i Stockholmsregionen. Den ökade ekonomiska ramen noteras, men vissa remissinstanser anser att ytterligare medel skulle behövas för att möta behoven som finns.

Svar: Region Stockholm instämmer och arbetar kontinuerligt för att lyfta Stockholmsregionens behov av utökade investeringar.

Landsbygd och skärgård

Ett antal remissinstanser lyfter problematiken med att få investeringar till objekt och åtgärder på landsbygden och i skärgården. Dessa objekt har ofta svårt att uppnå lönsamhet och har svårt att konkurrera med åtgärder i mer tätbefolkade delar av regionen. Åtgärderna är dock av stor betydelse för att möjliggöra resor och godstransporter till och från landsbygden och skärgården. Flera instanser lyfter särskilt svårigheterna med att få finansiering till gång- och cykelåtgärder längs det statliga vägnätet. Flera anser att det finns behov av särskilt avsatta medel för åtgärder på landsbygden och i skärgården.

Svar: Region Stockholm tackar för synpunkten och är medveten om denna problematik. Länsplanens ekonomiska ram täcker inte alla de behov som finns och det behöver göras en hård prioritering bland namngivna objekt i planen.

Beredskap och civilt försvar

Några remissinstanser nämner att beredskapsperspektivet eller civilförsvarets behov inte hanteras i länsplanen. Att det är en brist att planförslaget inte belyser transportsystemets avgörande bidrag till det civila försvarets förmåga och att hänsyn inte tas till transportleder för landets försvarsförmåga.

Svar: Som planupprättare menar Region Stockholm att möjligheterna att hantera försvars- och beredskapsfrågor isolerat inom länsplanearbetet är begränsat. I planförslaget ryms frågor om totalförsvarets behov i de större infrastrukturobjekten.

Åtgärdsområden allmänt

Några remissinstanser påpekar att medlen till åtgärdsområden i stort och till vissa specifika åtgärdsområden har minskat och är lägre än gällande plan. De menar att de ekonomiska ramarna för länsplanens åtgärdsområden behöver öka. Remissinstanserna anser att minskningen kan innebära ett minskat utrymme för åtgärder som kan stärka det

sammanhängande regionala transportsystemet i delar av regionen som inte har några namngivna objekt i planförslaget.

Svar: Region Stockholm har satt nivåerna för åtgärder under 75 miljoner kronor på det statliga vägnätet i samråd med Trafikverket. Nivåerna motsvarar vad Trafikverket bedömer att de kommer att kunna arbeta upp under planperioden. Nivåerna till den statliga medfinansieringen har minskat i förhållande till nuvarande plan. Medlen har emellertid fördelats på ett sådant sätt att en större del av medlen finns tillgängliga tidigt under planperioden.

Utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafik

I planen har det skapats ett utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur där bytespunkter, sekundära uppgångar, och att möjliggöra för att nya framtida spårbundna kollektivtrafiklösningar prioriteras. Vissa remissinstanser lyfter att detta ekonomiska utrymme är bra men att innebörden av det behöver förtydligas, vilka kriterier som styr prioriteringar inom området och hur arbetet ska ske när det gäller till exempel fortsatta utredningar av större bytespunkter behöver tydliggöras.

Svar: Region Stockholm förstår remissinstansernas synpunkter och inspel. Avsikten med området är att arbetet för att identifiera och utreda kollektivtrafikåtgärder, samt hitta genomförbara finansieringslösningar ska fortgå. Ambitionen är att när exempelvis åtgärder vid nämnda bytespunkter är planmogna kan dessa övervägas att lyftas in som objekt i länsplanen.

Hållbarhetsbedömningen

Några remissinstanser har synpunkter och frågor på hållbarhetsbedömningen. Det handlar bland annat om hur landskapsbilder påverkas av objekt, utsläpp under byggskeden och hur Region Stockholms styrdokument har hanterats.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkterna och har som ambition att uppdatera och följa upp hållbarhetsbedömningen till fastställandet av länsplanen.

Övrigt

Flera remissinstanser efterfrågar kartbilder för att översiktligt kunna se namngivna objekt på ett visuellt sätt.

Svar: Region Stockholm kompletterar med detta till fastställandet av länsplanen.

Enskilda svar på synpunkter och frågor

Järfälla kommun

Kommunen påpekar att det i länsplanen står att omförhandlingen av Stockholmsförhandlingen inte har resulterat i ett nytt underskrivet avtal och att utrymmet för kostnadsökningar kan komma att förändras i storlek beroende på resultatet av förhandlingen. Järfälla anser att fördelningen av medel mellan projekten i förhandlingarna måste klargöras.

Svar: Länsplanen kommer efter remissperioden justeras i enlighet med de reviderade avtalen för Stockholms- och Sverigeförhandlingen. Gällande tydlig redovisning av fördelning hänvisas till senaste avtalen.

Lidingö stad

Kommunen menar att för de cykelinfrastrukturobjekt som namnges saknas en tillräcklig insyn i vilken omfattning de bidrar till de angivna målen för ökat cyklande. Kommunen anser att objekt som utgör en del av den regionala cykelplanen, samt har betydande potential för ökat cyklande ska prioriteras. Effekterna av ingående objekt bör följas upp och utvärderas.

Svar: Länsplanen följer intentionerna i Regional cykelplan för Stockholms län. Objekten ska vara planmogna och medel är även avsatt för mindre investering inom åtgärdsområden.

Gällande prioriteringsordning för angivna projekt anser Lidingö stad att en sammanvägd samhällsekonomisk bedömning bör göras som utgör grund för prioritering. Av förslag till länsplan saknas tydliga och transparanta samhällsekonomiska bedömningar för presenterade objekt och närmare redovisning för hur de bidrar till ett sammanhängande regionalt transportsystem.

Svar: Samlade effektbedömningar finns redovisade på Trafikverkets hemsida. Dessa utför en grund för prioritering tillsammans med övriga delar i länsplanens inriktning.

Lidingö stad saknar satsningar på sjötrafiken med dess potential för utveckling av gods- och persontransporter.

Svar: Länsplanen kan medfinansiera kollektivtrafik på vatten i de fall där Region Stockholms trafikförvaltning lyfter åtgärder som är planmogna och prioriterade. För en närmare beskrivning av vad som kan medfinansieras, se Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Nacka kommun

Den 24 oktober 2025 tecknades ett tilläggsavtal till Avtalet om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling. I tilläggsavtalet framgår de totala investeringskostnaderna för att kunna färdigställa de pågående tunnelbaneprojekten till Nacka-Söderort, Solna och Järfälla. Nacka kommun emotser att alla parter inklusive regionen fattar erforderliga beslut senast den 31 december 2025, så att avtalet kan träda i kraft.

Svar: Länsplanen kommer efter remissperioden justeras i enlighet med de reviderade avtalen för Stockholms- och Sverigeförhandlingen

Norrtälje kommun

Kommunen påtalar att det av 29 projekt i landets regionala infrastrukturplaner från 2018 endast är 12 vägsträckor med ett högre trafikflöde än väg 77. För den tunga trafiken har 24 av 29 projekt en mindre andel tung trafik. Kommunen påtalar att väg 77 trots detta planeras med ett körfält i vardera riktningen och en referenshastigheten på 80 km/tim vilket kommunen anser ger en sämre möjlighet till tillväxt jämfört med andra kommuner, där liknande vägprojekt byggs som mötesseparerade vägar med en hastighet på 100 km/h.

Svar: Det är Trafikverket som ansvarar för utformning av åtgärderna på det statliga vägnätet utifrån deras bedömning av behov och brister.

Norrtälje kommun anser att förslaget till länsplan liksom Region Stockholms regionala utvecklingsplan och cykelplan saknar ett landsbygdsperspektiv i arbetet med att främja gång- och cykel.

Svar: Länsplanen följer intentionerna i Regional cykelplan för Stockholms län, och hänvisar i övrigt till medlen för statlig medfinansiering.

Nykvarns kommun

Kommunen undrar hur Region Stockholm och Region Sörmland samarbetat?

Svar: Region Stockholm förutsätter att Trafikverkets regionala organisationer stämmer av gemensamma frågor med varandra, exempelvis kring riksväg 57.

Sigtuna kommun

Kommunen menar att länsplanen inte bidrar till att stärka den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta eller det regionala transportsystemet i Arlandas omland.

Svar: Region Stockholm delar kommunens bild av att tillgängligheten till och inom Arlanda–Märsta är viktig för att stärka den regionala stadskärnan och det regionala transportsystemet i Arlandas omland. Frågor om större investeringar med direkt koppling till Arlanda hanteras i huvudsak inom den nationella transportinfrastrukturplanen.

Sollentuna kommun

Sollentuna kommun föreslår att vägtrafikåtgärder kopplade till trafiksäkerhet särskiljs från övriga vägåtgärder för att underlätta uppföljning mot transportpolitiska mål

Svar: Region Stockholm tackar för förslaget och överväger om det finns möjlighet att göra detta till planens fastställelse.

Solna stad

Kommunen önskar att det ännu tydligare angavs att medfinansiering även kan sökas för exempelvis säkra cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafikens bytespunkter.

Svar: Region Stockholm hänvisar till Bilaga 2 i länsplanen och menar att information om detta går att läsa i detta avsnitt.

Stockholm stad

Kommunen påtalar att länsplanen saknar en fullständig ekonomisk redovisning av fördelningen av länsplanens medel tillsammans med objektens totala kostnader, medfinansiering från andra parter, del i infrastrukturförhandlingar och fördelning av trängselskatternas medel. Denna redovisning saknas fortsatt vilket försvårar överblickbarheten och gör det svårt att följa objektens utveckling och förändring. Kontoren föreslår att länsplanen uppdateras med en fullständig ekonomisk redovisning innan planen fastställs.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och ser över möjligheterna för detta inför fastställande av planen.

Kommunen menar att det är mycket olyckligt att Årstabergs bytespunkt inte återfinns i Trafikverkets redovisade förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen.

Svar: Region Stockholm delar kommunens synpunkt.

Kommunen menar att gällande Gullmarsplan så har staden tillsammans med trafikförvaltningen arbetat fram ett planmoget förslag och anser därmed att bytespunkten vid länsplanens fastställande ska vara ett namngivet objekt i den senare delen av planperioden.

Svar: En tidigast möjlig byggstart av åtgärderna vid Gullmarsplan har bedömts ligga efter planperiod 2026-2037. Åtgärderna bedöms därför inte vara aktuella att medfinansiera i denna planomgång.

Kommunen lyfter att medlen till åtgärdsområdena för medfinansiering till kommun och kollektivtrafikmyndighet minskat för område cykel jämfört med gällande plan, vilket kommunen anser är negativt.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och vill samtidigt lyfta att en större andel av medlen till statlig medfinansiering ligger under planens första sex år, vilket skapar förutsättningar för ett högt nyttjande i början av planperioden.

Kommunen lyfter att det i bilagan med de namngivna objekten saknas en beskrivning av var i planeringen eller genomförande objektet ligger. Kommunen önskar att bilagan uppdateras med detta då det ökar förståelse för länsplanens objekt.

Svar: Region Stockholm anser att detta inte är lämpligt med tanke på att informationen snabbt blir inaktuell. Region Stockholm hänvisar till länsplanens årliga uppföljning (den senaste med ärendenummer RS 2025–0154) där detta redovisas.

Tyresö kommun

Kommunen påpekar att satsningar på cykel har minskat jämfört med tidigare plan, vilket är beklagligt.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och vill samtidigt lyfta att planen innehåller ett nytt namngivet cykelobjekt samt att en större andel av medlen till statlig medfinansiering

cykel ligger under planens första sex år, vilket skapar goda förutsättningar för kommunerna att söka medfinansiering för cykelåtgärder innan nästa planrevidering.

Täby kommun

Kommunen anser att den vägledande principen om att täcka kostnadsökningar i planerade investeringar behöver förtydligas utifrån regeringens uppmaningar i direktiv och infrastrukturproposition, om att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande.

Svar: Objekt som ingår i länsplan 2022–2033 men som inte har påbörjats har bedömts i enlighet med länsplanens vägledande principer och uppdaterade effektbedömningar. Utifrån detta har objekten prioriterats för att fortsatt ingå i länsplan.

Täby kommun anser att förslag till länsplan inte stödjer ett stärkt sammanhängande regionalt vägtransportsystem utifrån kontexten landsbygd och tillgänglighet till och från de utpekade stadskärnorna när det gäller arbetspendling och godstransporter.

Svar: Region Stockholm tackar för synpunkten men gör bedömningen att förslaget till länsplan stödjer ett sammanhängande transportsystem utifrån de förutsättningar som funnits i planrevideringen.

Kommunen anser att det är alldeles för låg andel medel avsatta för åtgärdsområde statliga åtgärder kapacitet och tillförlitlighet.

Svar: Nivåerna för statliga åtgärder under 75 miljoner kronor är satta i samråd med Trafikverket och är på den nivå Trafikverket bedömer att de kan arbeta upp.

Upplands Väsby kommun

Kommunen ställer sig frågande till det reserverade utrymmet för ökad medfinansiering till objekt i Stockholm- och Sverigeförhandlingen. Det är mycket oklart vad länsplanen ska finansiera och varför utrymmet på drygt 2 miljarder kronor behövs. Dessa medel skulle med all säkerhet kunna användas till fler namngivna objekt som har god lönsamhet samt att stärka övriga potter.

Svar: Länsplanen ska justeras i enlighet med de reviderade avtalen för Stockholms- och Sverigeförhandlingen.

Upplands-Bro kommun

Kommunen lyfter att gränsen för åtgärdsområden har höjts till 75 miljoner kronor och att det i bästa fall leda till att vissa nya objekt ändå kan bli av, utan att de idag har hunnit bli helt planmogna eller av andra skäl inte har lyfts in i planen. Samtidigt föreslås ramen för åtgärdsområdena minska. Kommunen menar att det minskar också utrymmet för åtgärder som kan stärka det sammanhängande regionala transportsystemet, bland annat i de delar av regionen som inte har några namngivna objekt i planförslaget.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten

Kommunen saknar sträckan mellan Bro och Bålsta, längs väg 840.

Svar: Objektet har bedömts belasta Stockholmsregionens länsplan med mindre än 75 miljoner kronor, vilket innebär att objektet ryms inom åtgärdsområdet för statliga åtgärder och kan prioriteras av Trafikverket.

Kommunen konstaterar att det är rimligt att namngivna objekt ska vara planmogna och genomförbara för att prioriteras i planen. Kommunen menar dock att det inte blir helt tydligt i praktiken vad som gäller för investeringar och åtgärder som håller på att bli planmogna och sannolikt blir det innan nästa planrevidering, men idag inte har hunnit riktigt ända fram. Det vore bra om förhållningssätt kring detta kunde förtydligas.

Svar: Region Stockholm hänvisar till den gemensamma process som gjordes mellan Trafikverket och Region Stockholms Trafikförvaltning, ”från brist till åtgärd” som beskriver arbetssättet för hantering av brister och behov och som förklarar hur insamlade behov så småningom blir planeringsmogna objekt som kan finansieras. Dokumentationen från detta arbete kommer att presenteras på Region Stockholm hemsida under 2026.

Vallentuna kommun

Kommunen menar att det för kommunens utveckling är avgörande att det avsätts mer medel i åtgärdsområdet kapacitet och tillförlitlighet. Kommunerna ska inte fullt ut behöva finanserna åtgärder på statligt vägnät på grund av att det finns för lite investeringsmedel i åtgärdsområdet kapacitet och tillförlitlighet.

Svar: Nivåerna för åtgärdsområdena är satta i samråd med Trafikverket och är på den nivå Trafikverket bedömer att de kan arbeta upp.

Kommunen menar att en del av utvecklingen i kommunen sker efter stomstråk som expressbuss eller järnväg. Detta är också en viktig aspekt att inkludera i de vägledande principerna och inte enbart fastna på regionalt prioriterade bebyggelsestrukturer. Förutom detta anser kommunen att åtgärder behöver kunna prioriteras även innan behovet har uppstått och i förebyggande syfte. Det måste också gå att dela upp objekt utifrån olika behov, exempelvis kapacitet i en korsning och expressbussåtgärd.

Svar: Länsplanen behandlar planmogna objekt med fullständiga underlag och bedömer dessa utifrån länsplanens inriktning. I övrigt hänvisas till processen för åtgärdsvalsstudier samt till Trafikverkets och Region Stockholms trafikförvaltnings löpande arbete med brister och behov.

Kommunen menar att för att åtgärdsområdena ska få större genomslag och effektivitet i redan befintliga system, både i den regionala och kommunala planeringen krävs det att det är möjligt för både kommunen och Trafikverket att använda pengarna i åtgärdsområdena för steg 1 åtgärder.

Svar: Region Stockholm har samma uppfattning och har påpekat detta för Trafikverket. Synpunkten har också framförts i Region Stockholms svar på nationell plan.

Kommunen menar att det behöver bli enklare att få till gemensamma finansieringsformer och/potter för att kunna få till cykelinfrastruktur längs landsbygdsvägarna och/eller cykelvägar som inte är regionalt utpekade cykelvägar.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten.

Vaxholms stad

Kommunen ställer sig positiv till att frågan om dupliceringsläget på Rindö hanteras inom Trafikverkets egen verksamhetsplanering, då åtgärden understiger länsplanens kostnadsgräns om 75 miljoner kronor. Vaxholms stad önskar dock fortsatt få detta säkerställt.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och skickar den vidare till Trafikverket.

Värmdö kommun

Kommunen vill se en mer aktiv dialog mellan Trafikverket och kommunerna vid prioritering av namngivna och ej namngivna objekt. Kommunernas lokala kunskap bör få ökad dignitet. Kommunen efterfrågar även en stark samverkan med Trafikverket kring gång och cykel längs de statliga vägarna.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och skickar den till Trafikverket.

Österåkers kommun

Objektet Väg 1042 Åsättra Bryggväg Ljusterö – ny vägkoppling till Åsättra brygga - får inte finansiering i länsplanen då den bedöms vara samhällsekonomiskt mycket olönsam av Trafikverket. Kommunen menar att detta väcker frågor kring regionens ansvar att säkerställa grundläggande tillgänglighet och trafiksäkerhet i landsbygd och skärgård. Vad är regionens ansvar för att upprätthålla tillgängligheten till en replipunkt som regionen själv pekat ut i den Regionala utvecklingsplanen (RUFS)? Objekt av denna karaktär i skärgården har svårt att uppnå lönsamhet när de jämförs med åtgärder i mer tätbefolkade delar av regionen. Det är dock av stor betydelse för att möjliggöra resor och godstransporter till och från skärgården.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och är medveten om problematiken. Utrymmet för de namngivna åtgärderna i länsplanen motsvarar inte länets behov. Av den anledningen behöver prioriteringar göras för vilka nya åtgärder länsplanen kan finansiera.

Kommunen ser behov av en särskild pott för skärgård och landsbygd, avsedd för åtgärder där lönsamheten kan vara lägre men effekten avgörande för en levande skärgård och landsbygd.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten.

Kommunen menar att det på kort sikt är viktigt att trimningsåtgärder genomförs och utvärderas, samt att ett gemensamt forum inrättas där kommuner, regionen och Trafikverket kan samarbeta för att öka framkomligheten i väntan på större investeringar. Exempelvis kan gemensamma utredningar och informationskampanjer genomföras. Regionen har här en viktig roll i att främja ökat kollektivtrafikresande på Norrortsleden.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten.

Kommunen menar att för att öka möjligheten till finansiering och genomförande av det föreslagna – och omfattande – regionala cykelstråket mellan Arninge och Vaxholm föreslår Österåkers kommun att stråket delas upp i två etapper.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och vidarebefordrar till Trafikverket.

Södertörnskommunerna

Södertörnskommunerna förväntar sig att regionen agerar så att tilläggsavtal kan tecknas omgående och att planeringen av Spårväg Syd därmed kan återupptas med full kraft.

Svar: Länsplanen ska efter remissperioden justeras i enlighet med de reviderade avtalen för Stockholms- och Sverigeförhandlingen.

Södertörnskommunerna utgår från att förutsättningar för genomförande för återstående delar av spårväg syd från Skärholmen till Älvsjö kommer att kunna diskuteras vidare för att kunna återkomma i en senare planeringsomgång.

Svar: Region Stockholm hänvisar till ramavtal 6 och förhandlingen som skett inom Sverigeförhandlingen.

Södertörnskommunerna vill uppmärksamma behovet av att länsplanen även bör skapa utrymme för följdinvesteringar i transportinfrastruktur kopplat till när olika kommuner tar ansvar för regionala anläggningar enligt den regionala utvecklingsplanen exempelvis godslogistik, fjärrvärme, vattenförsörjning, masshantering. För detta bör det finnas medel, liknande potterna, för medfinansiering.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten.

Stockholm Nordost

Stockholm Nordost efterfrågar en fortsatt kontinuerlig dialog med syfte att hitta samsyn kring prioriteringar och planering. Det finns även en efterfrågan på ökad dialog och möjlighet till inspel för icke namngivna objekt.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten.

Stockholm Nordost föreslår en kraftsamling kring Norrortsleden, och att parterna Region Stockholm, Trafikverket och kommunerna tillsammans återigen tittar på vilka möjligheter som finns att med enklare medel kunna förbättra dagens situation, exempelvis ITS-lösningar, information om restider under rusning med mera.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten.

Länsstyrelsen i Stockholms län

I länsplanen framgår att de mål som är aktuella är de delmål som finns i RUFS 2050. Under våren 2026 kommer dock en ny regional utvecklingsplan antas där dessa delmål saknas och ersättas med förhållningsätt. Det bör framgå hur länsplanen tar ställning till detta eller hur den kommer förhålla sig till den nya regionala utvecklingsstrategin. Det finns även en otydlighet bland vilka mål som är aktuella och var dessa finns beskrivna. Länsstyrelsen anser att regionen bör se över aktuella mål och uppdatera länsplanen med dessa.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och tackar för att länsstyrelsen uppmärksammar detta. Under arbetet med länsplanen har en nära dialog förts med projektet för ny regional utvecklingsplan. I de fall inaktuella mål ändå finns utskrivna i länsplanen så kommer detta justeras till länsplanens fastställelse.

I planen beskrivs att en uppföljning av arbetet med länsplanen och upparbetningen av planens medel från föregående år kommer att göras årligen. Länsstyrelsen anser att detta arbete även bör inkludera en uppföljning mot de transportpolitiska målen och relevanta regionala mål. Planen bör kompletteras med en beskrivning av hur regionen avser att göra uppföljning mot målen.

Svar: Region Stockholm som länsplaneupprättare sammanställer årligen en uppföljning av de upparbetade medlen i länsplanen. I övrigt hänvisas till uppföljningen av den regionala utvecklingsplanen och uppföljningen av de transportpolitiska målen.

Länsstyrelsen saknar en analys av hur näringslivets transportbehov påverkas av de föreslagna objekten. Länsplanen bör ha en koppling till Näringslivs- och tillväxtstrategin för Stockholmsregionen (RS 2020-0780) för att säkerställa att transportinfrastrukturen stärker företagens etableringsmöjligheter, effektiviserar godstransporter och samtidigt stödjer en långsiktigt hållbar tillväxt och konkurrenskraft i länet.

Svar: Länsplanen utgår ifrån den regionala utvecklingsplanen. Därutöver hänvisas till de samlade effektbedömningarna på Trafikverkets hemsida.

Trafikverket

Trafikverket anser att det behövs en tydligare avvägning mellan de vägledande principerna, då det i många fall finns målkonflikter mellan dessa. För att länsplanen ska fungera som ett styrdokument för Trafikverket i prioriteringar inför planering och genomförande av åtgärder behöver detta tydliggöras.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och håller med om att det finns målkonflikter. Region Stockholm anser samtidigt att de vägledande principerna bör ha ett visst utrymme för tolkning eftersom de syftar till att utgöra just en vägledning.

Länsplanens inriktning består av två delar, dels styrande förutsättningar och dels vägledande principer för urval och prioriteringar i planen. Trafikverket anser att det är otydligt hur principerna gjort avtryck i prioriteringen av objekt. För en ökad transparens skulle planförslaget kunna kompletteras med beskrivning av motiv för prioritering av namngivna objekt. På vilket sätt samhällsekonomi, eller andra prioriteringsgrunder, haft betydelse i val av namngivna objekt.

Svar: Motiven till prioritering av objekt har följt länsplanens inriktning. Region Stockholm noterar synpunkten men anser att det i plandokumentet är tillräckligt beskrivet hur val av objekt motiveras.

Trafikverket menar att den vägledande principen att täcka kostnadsökningar i planerade investeringar står i möjlig konflikt med regeringens direktiv, som anger att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande. Då ökade kostnader riskerar att minska projektens lönsamhet kan ett resultat av detta bli, att mindre lönsamma objekt prioriteras framför nya objekt med högre samhällsekonomisk lönsamhet. Att täcka kostnadsökningar i projekt som har kommit långt i planeringen och byggstartat är en rimlig princip, men i utredningsfasen bör investeringsprojekt som visar sig dyrare än förväntat kunna omprövas.

Svar: Region Stockholm har under revideringsprocessen av länsplan begärt in underlag från Trafikverket om icke byggstartade åtgärder och dessa åtgärders lönsamhet. De få objekt som ansetts möjliga att ompröva har bedömts utifrån länsplanens inriktning. De enstaka objekt som haft en negativ lönsamhet har bedömts vara värdefulla att ha kvar.

Ett av objekten i länsplanen bedöms vara samhällsekonomiskt olönsamt, Väg 226 Södergående kollkörfält Rågsvedsvägen-Västra stambanan. I länsplanen redogörs för vägledande principer för planrevideringen men några objektsspecifika motiv för prioritering redovisas inte. Trafikverket anser att motiven för att prioritera denna åtgärd bör förtydligas

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten. Objektet har tagits fram inom ramen för ÅVS expressbuss och har stora nyttor för kollektivtrafiken. Objektet innefattar också cykelåtgärder på en del av länets regionala cykelvägnät.

För Väg 226 planskildhet del av bytespunkt Flemingsberg har en avsiktsförklaring om medfinansiering tecknats mellan Huddinge kommun och Trafikverket inför åtgärdsplaneringen (TRV 2023/10890). Att objektet medfinansieras av Huddinge kommun med 31 procent bör framgå av den ekonomiska redovisningen i förslaget till länsplan.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och den kommer att åtgärdas till fastställande.

Trafikverket vill påtala att objekt ”Väg 226 planskildhet, del av bytespunkt Flemingsberg” delvis berör samma sträcka av väg 226 som objekt ”226 Pålamalmsvägen – Trafikplats Högskolan” och att en samordning behöver eftersträvas för att minimera trafikpåverkan under byggtiden och minska de negativa konsekvenserna för resenärer och omgivning.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten.

Trafikverket påtalar att den ekonomiska tabellen i länsplanen behöver justeras för det nya objektet Busslänk över E4, Botkyrka. Tabellen inkluderar kostnaden för gång- och cykelvägen, som inte ska ingå i länsplaneobjektet. Eftersom planen kan medfinansiera upp till 75 procent av stödberättigade kostnader så är rätt belopp 114 miljoner kronor (prisnivå 2025–02).

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och den kommer att åtgärdas till fastställande.

Trafikverket påtalar att huruvida länsplanens medel kan nyttjas för exempelvis sekundärentréer inte går att klargöra i ett tidigt skede utan att detta behöver bedömas i varje enskilt fall. Därför menar Trafikverket att skrivningar om fördelning av medel för bytespunkter behöver vara mer generella i länsplanen.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten.

Trafikverket påpekar att Bytespunkt Årstaberg benämns fel i den ekonomiska tabellen. En mer korrekt benämning är ”Årstabergs bytespunkt”. Objektsbeskrivningen i bilagan stämmer överens med det alternativ som ligger till grund för överenskommelse till samfinansiering.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och ser över skrivningarna.

Trafikverket lyfter att det inom varje åtgärdsområde i planen finns flera prioriterade inriktningar eller åtgärdstyper, vilket anses positivt. För att ytterligare underlätta

handläggningen av ansökningar önskar Trafikverket dock en tydligare rangordning för prioriteringarna inom respektive åtgärdsområde.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och ser över skrivningar till fastställandet av planen.

På längre sikt ser Trafikverket ett kommande behov av investeringar i enskilda bryggor i länet då många av dessa nått sin tekniska livslängd. Investeringskostnaden för bryggor är i regel högre än för vägar och mot bakgrund av detta kan en höjning av medel vara motiverad mot planperiodens slut.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten. Inför fastställelse av planen kommer behovet att tas i beaktande och ställas i relation till övriga justeringsbehov vad gäller medelsfördelning.

Trafikverket påpekar att regeringens direktiv ger uttryck för att prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten, och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet. Region Stockholm anger att 4,5 miljarder kronor av länsplanens ekonomiska ram satsas på trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Trafikverket efterfrågar ett förtydligande kring vad som ligger till grund för denna summa.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och förtydligar detta till fastställandet av länsplanen.

Försvarsmakten

Försvarsmakten vill betona vikten av att bärighet på vägarna aktuella i ärendet inte sänks. Motivet är att Försvarsmakten behöver kunna använda vägarna för tunga transporter inom länet. Utöver detta är det generellt bra att infrastruktur i området förstärks. Försvarsmakten önskar att demonterbara mitträcken uppförs vid mittseparering av riksvägar, med beaktning till att tunga transporter sker på riksvägarna i länet.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten. Region Stockholm framför synpunkten till Trafikverket.

Luftfartsverket

Luftfartsverket påtalar att inom planperioden, som sträcker sig ända till år 2037, kommer drönare sannolikt att utföra såväl gods- som persontransporter och olika typer av viktiga samhällsuppdrag. Detta kan innebära behov av dedikerat luftrum för obemannad luftfart och anslutningsmöjligheter till andra transportslag. Den obemannade luftfarten kan också komma att avlasta vägnätet genom att ersätta fordonstransporter, med minskad klimatpåverkan som följd.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och följer också utvecklingen inom drönare och innovativ luftmobilitet noga. Regionen driver arbete inom till exempel innovation och sjukvård.

Polismyndigheten Region Stockholm

Polismyndigheten påpekar att i samband med att trimningar genomförs, vilket ska förbättra kapacitet och funktion i vägtrafiksystemet, glöms kontrollfunktionen bort. Polismyndigheten har ett krav från EU att kontrollera nyttotrafiken. Detta utöver "vanlig" trafik. Det blir ofta omöjligheten att genomföra dessa kontroller efter att kapacitetshöjande åtgärder genomförts. Oftast blir konsekvensen att ytor som använts för kontroller försvinner.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och framför den till Trafikverket.

För Spångas Framtid

Organisationen framför att Spånga station måste behållas som ett utpekat och prioriterat investeringsprojekt i länsplanen, eftersom all utbyggnad av bostäder och arbetsplatser inom ett tiotal stadsdelar inom Västerort i Stockholms stad är helt beroende av en upprustad Spånga station med bussterminal.

Svar: I länsplanen återfinns endast objekt som är planeringsmogna. Medel har tidigare funnits avsatta för att medfinansiera åtgärder vid Spånga station. Det är Region Stockholms trafikförvaltning och Stockholms stad som ansvarar för att planera åtgärder vid stationen och komma överens om en finansieringslösning för åtgärder för att utveckla bytespunkten. Detta har inte skett varför det inte finns något objekt som länsplanen kan medfinansiera. Spånga station ryms inom utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur. När Spånga station kommit längre i planeringen och avtal/överenskommelser slutits kan det återigen övervägas som ett namngivet objekt i länsplanen.

Funktionsrätt Stockholms län

Funktionsrätt Stockholms län lyfter frågan om hur regionen tänker med att samköra konsekvensanalyser? Detta för att det inte ska bilda stuprörstänk. Av förslaget att döma är det svårt att se om regionen i exempelvis sin miljökonsekvensbeskrivning även gjort en funktionsrättskonsekvensbeskrivning? Mycket av miljö, framkomlighet, säkerhet, bevarande och omsorgstagande kommer ju även att beröra personer med funktionsnedsättning. Det är också av stor vikt att informationen kring de förändringar som sker når invånarna i god tid innan de stora projekten fortsätter.

Svar: Region Stockholm välkomnar synpunkten Länsplanen för regional transportinfrastruktur anger ekonomiska ramar samt vilka åtgärdsområden och objekt som ska genomföras under planperioden. Planen innehåller inte ställningstaganden om konkret utformning av anläggningar, trafikmiljöer eller systemlösningar. Mot denna bakgrund finns det begränsade möjligheter att på länsplanenivå genomföra en samlad funktionsrättskonsekvensbeskrivning. Bedömningar av konsekvenser för personer med funktionsnedsättning görs i stället i andra skeden av planeringsprocessen, där tillgänglighet, användbarhet och delaktighet kan analyseras på ett mer ändamålsenligt sätt.

Klimataktion Stockholm

Klimataktion Stockholm skriver angående Östlig förbindelse: nu när en avsiktsförklaring finns är det av yttersta vikt att förutsättningarna på ett tidigt stadium klargörs och att alla

intressenter ges möjlighet att lämna synpunkter. Vi anser därför att planen behöver revideras och att en ny remissomgång är nödvändig.

Svar: Östlig förbindelse hanteras i första hand inom ramen för nationell plan. Mot denna bakgrund bedömer regionen att det inte finns skäl att revidera länsplanen eller genomföra en ny remissomgång.

Lunda Företagsgrupp

Lunda företagsgrupp anser att Spånga station är i stort behov av genomgripande förändringar. Pendeltågsstationen är sliten och trång. Busstationen är dysfunktionell. Behoven av en upprustning av Spånga som bytespunkt är därför mycket stort och vi vill därför att detta projekt ingår i planperiodens åtgärdsplan.

Svar: I länsplanen återfinns endast objekt som är planeringsmogna. Medel har tidigare funnits avsatta för att medfinansiera åtgärder vid Spånga station. Det är Region Stockholms trafikförvaltning och Stockholms stad som ansvarar för att planera åtgärder vid stationen och komma överens om en finansieringslösning för åtgärder för att utveckla bytespunkten. Detta har inte skett varför det inte finns något objekt som länsplanen kan medfinansiera. Spånga station ryms inom utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur. När Spånga station kommit längre i planeringen och avtal/överenskommelser slutits kan det återigen övervägas som ett namngivet objekt i länsplanen.

LRF Mälardalen

LRF föreslår att arbetet med länsplanen, utöver den regionala utvecklingsstrategin (RUS), ska kopplas mot arbetet med den regionala livsmedelsstrategin (LMS). Detta skulle kunna belysas under kapitlet om regionala mål. Den regionala handlingsplanen för LMS har till exempel som övergripande mål att sårbarheten i livsmedelskedjan ska minska.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten. Som planupprättare menar Region Stockholm att möjligheterna att hantera livsmedelsförsörjning som isolerad fråga i länsplanearbetet är begränsad. I planförslaget ryms frågor om detta i de större infrastrukturobjekten och frågan ingår också i det regionala utvecklingsarbetet.

Miljöpartiets lokalgrupp Järva

Miljöpartiets lokalgrupp Järva konstaterar att Spånga station tas ur planen. Remissinstansen vill uppmana regionen att tänka om i detta val.

Svar: I länsplanen återfinns endast objekt som är planeringsmogna. Medel har tidigare funnits avsatta för att medfinansiera åtgärder vid Spånga station. Det är Region Stockholms trafikförvaltning och Stockholms stad som ansvarar för att planera åtgärder vid stationen och komma överens om en finansieringslösning för åtgärder för att utveckla bytespunkten. Detta har inte skett varför det inte finns något objekt som länsplanen kan medfinansiera. Spånga station ryms inom utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur. När Spånga station kommit längre i planeringen och avtal/överenskommelser slutits kan det återigen övervägas som ett namngivet objekt i länsplanen.

Nationellt centrum för suicidforskning och prevention, Region Stockholm, SLSO CHIS

Remissinstansen lyfter att åtgärder inom suicidprevention är samhällsekonomiskt mycket lönsamma och centrala för att nå nationella och regionala trafiksäkerhetsmål kopplat till järnväg och tunnelbana, samt för att stärka driftsäkerheten på den statliga järnvägen. Trots detta saknas i dag en systematisk implementering av kända och kostnadseffektiva motåtgärder i länet. Vi föreslår att detta bör prioriteras högre i planen och att man bör införa ett särskilt delområde som arbetar med denna typ av trafiksäkerhet.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten. Suicidprevention kan hanteras inom länsplanens åtgärdsområde trafiksäkerhet. Inom detta område prioriteras åtgärder som bedöms bidra i störst utsträckning till att uppfylla nollvisionen och de nationella etappmålen för trafiksäkerhet. I plantexten anges förebyggande åtgärder mot suicid som ett exempel på åtgärder som kan ingå. Frågan förmedlas också till Trafikverket.

Swedavia

Swedavia påpekar att Länsplanen för regional transportinfrastruktur varken nämner Arlanda, Bromma, luftfart eller Arlandasamordningens slutbetänkande (SOU 2025:679). Det är en brist att flygplatserna och en eventuell kommande Arlandaförhandling inte har ingått i som planeringsförutsättningar. Vi menar att flygplatserna borde beskrivas i länstransportplanen och att planen tar höjd för en eventuell förhandling genom att medel reserveras.

Svar: Regionen delar bilden av att god tillgänglighet till Arlanda är av stor betydelse för regional, nationell och internationell tillgänglighet. Kapacitetsstarka väg- och järnvägsanslutningar till Arlanda hanteras i huvudsak inom ramen för nationell plan

Swedavia lyfter att det i länsplanens ekonomiska fördelning finns posterna utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur och utrymme för ökad medfinansiering till objekt i Stockholm och Sverigeförhandlingen. Swedavia föreslår att även resultat av en eventuell Arlandaförhandling kan finansieras av de två posternas medel.

Svar: I utrymmet för kollektivtrafikens infrastruktur finns medel reserverat för bytespunkter, tillkommande entréer och utbyggnad av kollektivtrafikens spårbundna infrastruktur. Det är Trafikverket och Trafikförvaltningen vid Region Stockholm som ansvarar för att identifiera och konkretisera åtgärder som kan finansieras med medel från dessa utrymmen. Utrymmet för kostnadsökningar till objekt i Stockholms och Sverigeförhandlingen är endast för just dessa objekt.

Hållbarhetsbedömning inklusive strategisk miljöbedömning Länstransportplan Stockholms län 2026–2037

2025-09-07

Uppdragsinformation

Uppdragsnamn	HKB Länstransportplan
Uppdragsnummer	10382120
Författare	Vania Ingemarsson, Lina Malm, Filippa Pershagen, Roy Rizk
Datum	2025-09-07
Granskad av	Sofia Nöu
Godkänd av	Region Stockholm

Kund

Region Stockholm

Konsult

WSP

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

wsp.com

Kontaktpersoner

Filippa Pershagen, WSP: filippa.pershagen@wsp.com

Jonas Thörnqvist, Region Stockholm: jonas.thornqvist@regionstockholm.se



Sammanfattning

Region Stockholm håller på att ta fram länsplan för transportinfrastruktur 2026–2037. Stockholmsregionen har tilldelats en preliminär ekonomisk ram för länsplanen på 14,85 miljarder kronor. En länsplan är ett strategiskt dokument som varje region i Sverige tar fram för att planera investeringar och förbättringar i den regionala transportinfrastrukturen. Den upprättas vart fjärde år på uppdrag av regeringen och ska bidra till att uppnå de nationella transportpolitiska målen. Länsplanen omfattar bland annat satsningar på vägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet, kollektivtrafikanläggningar, cykelinfrastruktur och andra åtgärder som förbättrar tillgänglighet och säkerhet i regionen. Uppdraget regleras genom Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263) samt förordning om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera (2009:237).

Länsplaneupprättaren ska enligt Förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar göra en strategisk miljöbedömning av planen. Region Stockholm har valt att ta ett bredare grepp och göra en hållbarhetsbedömning där även sociala konsekvenser av planen bedöms. Bedömningarna görs genom en så kallad mål-ledd bedömning av 19 aspekter indelat i sju fokusområden. I denna sammanfattning presenteras bedömningarna kortfattat under respektive fokusområde.

Sammantaget bedöms länsplanen styra något mot en ökad hållbarhet jämfört med tidigare länsplan då de tillagda objekten i större utsträckning bedöms bidra till måluppfyllelsen. Inom varje fokusområde finns aspekter som bedöms styra mot en ökad måluppfyllelse. Dessa aspekter som särskilt bedöms styra mot en ökad hållbarhet jämfört med tidigare länsplan är upplevelsen av landskap, naturmiljö, kulturmiljö, mark- areella näringar, buller och vibrationer, fysisk aktivitet och rekreation, trafiksäkerhet, minskade socioekonomiska klyftor, tillgång till målpunkter, mobilitet, sammankoppling av områden och barriärer.

Nedan ges en kort sammanfattning av planens konsekvenser indelat i sju fokusområden.

Klimat

Trots minskade utsläpp per capita ökar de totala utsläppen i Stockholms län, främst från personbilar och tunga fordon. Länsplanen främjar gång, cykel och kollektivtrafik, men byggskedet medför betydande utsläpp och risk för förlust av kolsänkor. På lång sikt kan klimatutsläppen vägas upp av minskad trafikpåverkan, men detta bedöms inte ske inom planens tidshorisont. Sammantaget bedöms därför länsplanen motverka måluppfyllelsen kopplat till klimatpåverkan.

SMHI:s scenarier visar att Stockholms län kommer att påverkas kraftigt av ett förändrat klimat, särskilt tätorter där risken för översvämning och värmeöar är störst. Ny bebyggelse på naturmark kan förvärra dessa risker genom minskad infiltrationskapacitet och värmereglering. Länsplanens objekt medför ökade hårdgjorda ytor, vilket ökar riskerna, särskilt vid kollektivtrafikpunkter och nära känsliga verksamheter. Förutsatt att dessa åtgärder sätts in finns det möjligheter för att bidra med en förbättrad situation jämfört med idag. Därmed bedöms länsplanen ha potential att bidra till måluppfyllelsen kopplat till klimatanpassning.

Landskap

Länsplanen bedöms medföra risk för negativ påverkan på landskapets form och rumslighet, särskilt i områden med höga natur-, kultur- och rekreationsvärden samt tydliga siktlinjer. Även om viss påverkan kan bli positiv där infrastruktur sänks ner, bedöms utveckling inom känsliga miljöer med kulturella och historiska värden sammantaget motverka måluppfyllelsen kopplad till landskapsupplevelsen.

Länsplanen bedöms medföra en risk för negativ påverkan på naturmiljö och biologisk mångfald, särskilt där naturmark bebyggs eller där utpekade områden som naturreservat och regional grönstruktur berörs. Även om många objekt ligger inom redan bebyggda områden och utanför större ekologiska samband, kan påverkan på lokala naturvärden inte uteslutas. Eftersom exakt lokalisering ännu inte är fastställd bedöms länsplanen sammantaget kunna motverka måluppfyllelsen för naturmiljöaspekten.

Länsplanen bedöms medföra risk för negativ påverkan på kulturmiljön, särskilt där objekt berör riksintressen eller fornlämningsmiljöer. Rivning och förändring av befintliga miljöer kan bryta historisk kontinuitet och försvåra förståelsen av platsens utveckling. Sammantaget bedöms det finnas en risk för att måluppfyllelsen motverkas då länsplanen medför intrång i fornlämningsmiljöer och i kulturhistoriska miljöer, inte minst inom riksintressen för kulturmiljövård.

Hushållning med resurser

Länsplanen påverkar markanvändningen genom både direkt och indirekt påverkan på jord- och skogsbrukets produktionsförmåga, särskilt i rurala områden där nya vägobjekt planeras. Trots att fokus ligger på utveckling inom redan bebyggda miljöer, vilket är positivt ur markhänsyn, löper vissa vägsträckor genom brukningsbar jord- och skogsbruksmark av nationell betydelse. I Stockholms län utgör jordbruksmark drygt 13 procent av ytan och har minskat med över sex procent de senaste tio åren, medan skogsmark täcker drygt hälften av länets yta, varav majoriteten är produktiv. Eftersom länsplanen riskerar att ytterligare minska arealen brukningsbar mark bedöms det sammantaget motverka måluppfyllelsen för markanvändning.

Vatten omfattar både grund- och ytvatten, och Stockholmsregionens många sjöar, vattendrag och kustvatten är känsliga för påverkan från bebyggelse och trafik. Länsplanen kan medföra ökad hårdgörning av mark och därmed större dagvattenflöden och föroreningsrisker, särskilt inom avrinningsområden. Samtidigt finns potential att hantera detta genom dagvattenlösningar. Påverkan på grundvatten är ännu oklar och kräver tillståndsprövning. Sammantaget bedöms länsplanen varken bidra till eller motverka måluppfyllelsen kopplat till vatten.

Aspekten hushållning med mark, vatten och fysisk miljö omfattar skydd av naturresurser och riksintressen enligt miljöbalken. Stockholms län har viktiga områden för vattenförsörjning, yrkesfiske och energiproduktion, men det saknas tillräcklig information för att bedöma länsplanens påverkan på dessa. Ökat behov av berg- och grusmaterial för byggnation kan påverka resurshushållningen, men det är oklart om återanvändning kommer att ske. Sammantaget bedöms länsplanen varken bidra till eller motverka måluppfyllelsen kopplat till miljöaspekten.

I Stockholms län finns cirka 12 000 potentiellt förorenade platser, främst kring tätorter. Länsplanen omfattar flera objekt med hög risk för schakt i förorenad mark, men om detta hanteras korrekt kan sanering bidra positivt till miljömålen. Samtidigt medför objekt längs transportleder för farligt gods att risken för spridning av föroreningar i samband med olyckor ökar. Sammantaget bedöms länsplanen både bidra till och motverka måluppfyllelse inom aspekten jord – förorenade områden.

Hälsa

Buller och vibrationer från väg- och järnvägstrafik utgör en betydande hälsorisk, särskilt för känsliga grupper som barn, sjuka och nattarbetande. I Stockholms län är trafikbuller ett utbrett problem, med högre andel störda och sömnstörda än i övriga landet. Länsplanen riskerar att öka exponeringen genom ökad trafik, men innehåller även bulleråtgärder och satsningar på kollektivtrafik som kan mildra effekterna. Sammantaget bedöms länsplanen ha potential att bidra till måluppfyllelse inom aspekten buller och vibrationer.

Luftkvaliteten påverkas främst av vägtrafikens utsläpp av kväveoxider och partiklar, vilket utgör en hälsorisk särskilt för barn, gravida och kroniskt sjuka. Trots förbättringar i luftkvaliteten i Stockholms län, riskerar ökad befolkning och transportbehov att försämra den. Länsplanen innehåller åtgärder som främjar gång, cykel och kollektivtrafik, vilket kan mildra de negativa effekterna, men bedöms ändå riskera att motverka måluppfyllelse inom luftaspekten.

Fysisk aktivitet och rekreation främjas genom ökad tillgång till natur- och kulturmiljöer via gång, cykel och kollektivtrafik. Länsplanen innehåller flera objekt som förbättrar tillgängligheten till regionala grönstrukturer och friluftsområden, vilket gynnar både vardagsmotion och återhämtning. Trots viss negativ påverkan från vägbreddningar och buller bedöms intrånget vara marginellt. Sammantaget bidrar länsplanen positivt till måluppfyllelse inom aspekten fysisk aktivitet och rekreation.

Trygghet i trafikmiljön påverkas av faktorer som belysning, överblickbarhet och gestaltning, och är särskilt viktig för kvinnor, barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Trots att trygghetsåtgärder prioriteras inom kollektivtrafiken innehåller länsplanen få konkreta objekt som direkt stärker tryggheten. Sammantaget bedöms länsplanen varken bidra till eller motverka måluppfyllelse inom aspekten trygghet.

Trafiksäkerhet handlar om att minska risker för olyckor i väg- och järnvägssystemet, särskilt för utsatta grupper som barn. Länsplanen innehåller åtgärder som breddade vägar, separerade gång- och cykelbanor samt ombyggda stationer, vilket skapar färre konfliktytor och tryggare trafikmiljöer. Särskilt förbättras säkerheten för barn genom tydligare och säkrare stråk i trafikerade områden. Sammantaget bedöms länsplanen bidra positivt till måluppfyllelse inom trafiksäkerhet.

Jämlika livsvillkor

Länsplanen har potential att minska socioekonomiska klyftor genom förbättrad tillgänglighet och mobilitet i områden med svagare socioekonomiska förutsättningar. Utbyggnad av buss- och spårtrafikprojekt kopplar dessa områden bättre till viktiga målpunkter, vilket gynnar grupper med begränsade resurser. Lokala förbättringar som ökad trafiksäkerhet och minskad barriärverkan stärker förutsättningarna för jämlik tillgång till samhällsresurser. Länsplanen bedöms därmed bidra positivt till måluppfyllelse inom denna aspekt.

Tillgång till målpunkter handlar om möjligheten att nå viktiga målpunkter som arbete, utbildning och vård, särskilt för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Länsplanen stärker tillgången genom utbyggnad av kollektivtrafik, gång- och cykelinfrastruktur samt förbättrade kopplingar mellan stadsdelar. Detta gynnar både lokala och regionala resor och gör målpunkter mer tillgängliga, särskilt för grupper med begränsad mobilitet. Sammantaget bedöms länsplanen bidra positivt till måluppfyllelse inom aspekten tillgång.

Mobilitet handlar om människors möjlighet att nå arbete och service genom tillgång till olika färdmedel. Länsplanen främjar mobilitet genom satsningar på gång- och cykelinfrastruktur samt utbyggd spårtrafik, vilket särskilt gynnar barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Förbättrade hållplatser och bytespunkter ökar tillgängligheten för alla resenärsgrupper, medan kollektivtrafiksatsningar även stärker mobiliteten för kvinnor och socioekonomiskt svagare grupper. Sammantaget bedöms länsplanen bidra positivt till måluppfyllelse inom aspekten mobilitet.

Sammanhållen region

Sammankoppling av geografiska områden i Stockholmsregionen är generellt god inom bebyggelsestråken, men svagare mellan stråken och särskilt mellan regionens norra och södra delar. Länsplanens spårprojekt och vägobjekt stärker både regionala och mellanregionala kopplingar. Flera projekt förbättrar även lokala samband där transportinfrastruktur tidigare skapat separation. Sammantaget bedöms länsplanen bidra positivt till måluppfyllelse inom aspekten sammankoppling.

Vägtransportsystemet kan både skapa och överbrygga barriärer mellan områden. I Stockholmsregionen utgör större vägar ofta hinder för gång- och cykeltrafik. Länsplanens objekt är lokaliserade där barriäreffekterna är stora, och innehåller åtgärder som nya eller förbättrade gång- och cykelvägar för att minska avstånd och öka tillgängligheten. Den samlade bedömningen är att länsplanen bidrar positivt till att minska barriärer.

Inkludering

Inkludering i framtagandet av länsplanen har främst skett genom möten mellan Region Stockholm, Trafikverket och kommunernas tjänstepersoner, med viss förankring via strategiska nätverk. Viktiga användargrupper som barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar har således inte varit delaktiga, vilket kan medföra att deras behov inte har beaktats i tillräcklig grad. Bristande representation riskerar att påverka prioriteringar negativt, den samlade bedömningen är att processen kan motverka måluppfyllelse kopplad till aspekten inkludering.

Innehåll

Sammanfattning 3

Inledning 8
Syfte 8

Förutsättningar 8
Nationell plan för transportinfrastruktur 8
Regional utvecklingsplan RUFS 2050 8

Länsplan för transportinfrastruktur 2026–2037 9

Nollalternativet 9

Process och metodik 9
Bedömningsmodell 10
Avgränsning 12
Avgränsning i tid 12
Avgränsning i rum 12
Avgränsning i sak 12

Generella bedömningsgrunder 13
Relevant lagstiftning 13
Miljöbalkens allmänna hänsynsregler 13
Miljökvalitetsnormer 13
Barnkonventionen 13
Diskrimineringslagen 13
Relevanta globala, nationella och regionala mål 13
Agenda 2030 13
Transportpolitiska mål 14
Sveriges klimatpolitiska mål 15
Riksdagens miljökvalitetsmål 15
Folkhälsopolitiska mål 15
Friluftlivspolitiska mål 15
Jämställdhetspolitiska mål 16
Funktionshinderspolitiska mål 16
Regionala mål 16
Kumulativa effekter 16
Osäkerheter 16

Fokusområden och hållbarhetsaspekter 17
Klimat 17
Klimatpåverkan 17
Klimatanpassning 18
Landskap 19

Upplevelse av landskap 19
Naturmiljö 20
Kulturmiljö 21
Hushållning med resurser 22
Mark – areella näringar 22
Vatten 23
Hushållning med naturresurser 24
Jord – förorenade områden 25
Hälsa 26
Luft 27
Fysisk aktivitet och rekreation 28
Trygghet 29
Trafiksäkerhet 30
Jämlika livsvillkor 31
Minskade socioekonomiska klyftor 32
Tillgång till målpunkter 34
Mobilitet 35
Sammanhållen region 37
Sammankoppling av områden 37
Barriärer 37
Inkludering 38

Samlad bedömning 39
Kumulativa effekter 40

Referenser 40

Inledning

Region Stockholm håller på att ta fram länsplan för transportinfrastruktur 2026–2037, hädanefter refererat till som länsplan. Länsplan för regional transportinfrastruktur är en del av den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Planen redogör för fördelningen av statliga medel till infrastruktursatsningar på regional nivå. Medlen kan också medfinansiera kollektivtrafik, kommunala investeringar och i vissa fall investeringar i nationell infrastruktur. Region Stockholm är den organisation som ansvarar för att upprätta och fastställa länsplan och därigenom fördela de medel som tilldelats Stockholms län efter direktiv av regeringen. Länsplanen gäller i tolv år men revideras vanligtvis vart fjärde år. Uppdraget regleras genom Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263).

Stockholmsregionen har tilldelats en preliminär ekonomisk ram för länsplanen på 14,85 miljarder kronor. Trafikverket har utifrån den totala ramen gjort en årlig fördelning av medel över planens tolv år. Fördelningen är en given förutsättning som Region Stockholm behöver förhålla sig till. Det kan därför vara så att beloppen för respektive objekt inte direkt motsvarar objektets verkliga planerings- och produktionstid. Ramen är cirka 1,2–1,4 miljarder kronor per år.

Region Stockholm har under framtagandet av länsplanen haft regelbundna samverkansmöten med Trafikverket och trafikförvaltningen, samt vid behov involverat andra kompetensområden och kommunala tjänstepersoner. Planen bygger på identifierade brister i transportsystemet och underlag från relevanta aktörer, där både nya och tidigare objekt har bedömts enligt fyrstegsprincipen och åtgärdsvalsstudier. Endast planmogna objekt som kan startas under planperioden har föreslagits för finansiering, efter samlad effektbedömning i dialog med Trafikverket. Länsplanens inriktning har styrt urvalet och utformningen av åtgärdsområden. Regeringen har i mars 2025 tillsatt en förhandlingsperson för att omförhandla tidigare överenskommelser och klargöra finansieringen av Östlig förbindelse, men då inget resultat ännu nåtts har ett kostnadsutrymme reserverats i planen, vilket kan justeras beroende på förhandlingens utfall.

Syfte

En länsplan är ett strategiskt dokument som varje region i Sverige tar fram för att planera investeringar och förbättringar i den regionala transportinfrastrukturen. Den upprättas vart fjärde år på uppdrag av regeringen och ska bidra till att uppnå de nationella transportpolitiska målen. Länsplanen omfattar bland annat satsningar på vägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet, kollektivtrafikanläggningar, cykelinfrastruktur och andra åtgärder som förbättrar tillgänglighet och säkerhet i regionen.

Länsplaneupprättaren ska enligt Förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar göra en strategisk miljöbedömning av planen. Region Stockholm kommer likt för gällande länsplan 2022–2033 ta fram en hållbarhetsbedömning där även sociala konsekvenser av planen bedöms. Detta dokument utgör hållbarhetskonsekvensbeskrivning inklusive miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalkens sjätte kapitel.

Förutsättningar

Nationell plan för transportinfrastruktur

Den nationella planen är ett strategiskt dokument som styr hur Sverige investerar i och underhåller sin transportinfrastruktur under en tolvårsperiod. Den senaste planen gäller för 2026–2037 och har en budget på 1 171 miljarder kronor.

Huvudmål och prioriteringar

- → Förbättra befintlig infrastruktur: Fokus på underhåll av vägar och järnvägar.
- → Investera i ny infrastruktur: Särskilt där det främjar tillväxt och hållbarhet.
- → Hållbar transportförsörjning: För hela landet, inklusive landsbygden.
- → Trafikslagsövergripande planering: Inkluderar väg, järnväg, sjöfart och luftfart.
- → Miljö och klimat: Trimnings- och miljöåtgärder prioriteras, särskilt för gång, cykel och kollektivtrafik.
- → Ingen nya stadsmiljöavtal: Från och med denna planperiod.

Regional utvecklingsplan RUFS 2050

Stockholms regionala utvecklingsplan (RUFS 2050) syftar till att skapa en hållbar, tillgänglig och växande storstadsregion med god livskvalitet. Transportinfrastrukturen är en central del av denna vision, eftersom den möjliggör rörlighet, minskar klimatpåverkan och binder samman bostadsområden, arbetsplatser och rekreationsmiljöer.

Den regionala länsplaneringen för transportinfrastruktur utgår från mål och vision som presenteras i RUFS. I gällande RUFS presenteras bland annat en vision om att 70 procent av resor ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik senast 2030. Satsningar på tunnelbaneutbyggnad, spårvägar och cykelstråk kan således kopplas till RUFS mål om hållbar tillväxt, social sammanhållning och minskad miljöpåverkan.

Länsplan för transportinfrastruktur 2026–2037

Länsplan för transportinfrastruktur 2026–2037 bygger till stor del på de åtgärder och ställningstagande som gjorts i tidigare planomgångar. Trots likheten med tidigare länsplan finns en rad ändringar. Bland annat har fyra nya objekt bedömts vara tillräckligt utredda för att få finansiering via länsplanen. Dessa är Årstabergs bytespunkt, broförbindelse E4/E20 i Botkyrka, regionalt cykelstråk väg 264, Arninge–Vallentuna samt planskildhet vid väg 226 i Flemingsberg. Den nya länsplanen medför även att medfinansieringen till befintliga kollektivtrafikprojekt har ökat där det varit möjligt. Exempelvis för Expressbusslinje J och I, som nu får 75 procent medfinansiering. Trafiknämnden har även godkänt en kostnadsökning för Tvärspårväg Kista, där länsplanen täcker 18 procent av merkostnaden. En riskreserv på 565,5 miljoner kronor har avsatts enligt villkoren i Sverigeförhandlingen, och ytterligare utrymme reserveras för framtida finansieringsbehov beroende på förhandlingsresultat. Samtidigt har ramen för statliga åtgärder under 75 miljoner kronor minskats, och medel för Spånga station har tagits bort då ingen finansieringslösning nåtts. Slutligen har även fem projekt från tidigare länsplan färdigställts, dessa är:

- Engarns Vägskäl.
- Roslagsbanans följdinvesteringar.
- Cykelväg Gustavsberg–Ingarö.
- Utredning Flemingsberg.
- Godsanpassning kraft/buller Nynäsbanan.

Av länsplanens totala ram läggs cirka 11 miljarder på namngivna åtgärder medan knappt fyra miljarder avsätts till planens åtgärdsområden och driftbidrag till enskilda vägar. Cirka 64 procent av medlen investeras i kollektivtrafik. Detta innefattar Sverigeförhandlingens riskreserv samt ett utrymme för kostnadsökningar i Stockholms och Sverigeförhandlingen. 12 procent av den ekonomiska ramen investeras i åtgärder för cykel och 24 procent i vägåtgärder för ökad kapacitet, trafiksäkerhet och förbättrad miljö.

Nollalternativet

En miljökonsekvensbeskrivning ska enligt 6 kap. 11§ punkt 3a miljöbalken innehålla en beskrivning av miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs. Det finns inte motsvarande formella lagkrav i en hållbarhetsbedömning utifrån sociala aspekter. Att planen inte genomförs benämns ofta som nollalternativet eller framskrivet nuläge. Bedömningen är gjord utifrån samma horisontår som valts i miljöbedömningen.

Nollalternativet för länsplanen i Stockholms län utgår från den nu gällande planen som antogs 2022 och sträcker sig fram till 2033. Denna plan omfattar investeringar på cirka 9,9 miljarder kronor, med fokus på att förbättra tillgängligheten i kollektivtrafiken, utveckla cykelinfrastrukturen och främja hållbar mobilitet. Fördelningen av resurser är ungefär 54 procent till kollektivtrafik, 28 procent till vägtrafik och 18 procent till cykelåtgärder. Planen prioriterar projekt som tunnelbaneutbyggnad mellan Fridhemsplan och Älvsjö, Spårväg Syd, Tvärspårväg Kista samt flera regionala cykelstråk som Glömstavägen och Ältastråket.

I nollalternativet fortsätter länet att följa denna plan utan nya större investeringar eller omfördelningar. Det innebär att redan beslutade projekt genomförs enligt tidigare tidplaner och budget, och att inga nya objekt tillkommer utöver vad som redan är finansierat. Planen bidrar till att uppnå nationella transportpolitiska mål, såsom ökad trafiksäkerhet, minskad klimatpåverkan och förbättrad tillgänglighet för alla resenärer i regionen.

Under kapitel Fokusområden och hållbarhetsaspekter kommer nollalternativets konsekvenser att beskrivas kortfattat under respektive aspekt. På så vis underlättas jämförelsen mellan konsekvenserna av föreslagen ny länsplan och nollalternativet.

Process och metodik

Nedan presenteras en metodik och bedömningsmodell för hållbarhetsbedömningen.

Syftet med hållbarhetsbedömningen är att bidra till en helhetssyn och kvalitetssäkring i framtagandet av Region Stockholms länstransportplan. Hållbarhetsbedömningen utgör även strategisk miljöbedömning enligt miljöbalkens krav. Syftet med att genomföra en miljöbedömning är enligt 6 kap. 1 § andra stycket miljöbalken ”att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas”. Den strategiska miljöbedömningen ska fungera som stöd för, och ge underlag till, arbetet med att hitta en lämplig utformning av planen. Den ska främja ökad miljöhänsyn och göra det möjligt att redan i planarbetet väga miljökonsekvenser mot andra samhällsintressen. Utöver en strategisk miljöbedömning innehåller hållbarhetsbedömningen även en bedömning av sociala konsekvenser.

Bedömningsmodell

Arbetet med hållbarhetsbedömningen görs utifrån de generella bedömningsgrunder som presenteras i avsnitt 3.2 och baseras på relevant lagstiftning samt globala, nationella och regionala mål. Utifrån detta har sedan en struktur för hållbarhetsbedömningen tagits fram med preciserade aspekter, se Figur 1 nedan.

Hållbarhetsbedömningen av planen sker på en övergripande och strategisk nivå med syfte att beskriva planens påverkan på relevanta hållbarhetsaspekter utifrån hur Region Stockholm väljer att fördela medel för infrastruktur under planperioden. Utgångspunkten för hållbarhetsbedömningen av länsplanen kommer vara att enskilda projekt utgör del av planen även om de inte beskrivs var för sig. Separata och mer detaljerade miljöbedömningar för de enskilda projekten objekten kommer ske i kommande planeringsskeden.

Bedömningsmodellen baseras på hållbarhetsaspekter som är indelade i sju fokusområden se Figur 1. Fokusområdena delar in aspekterna i kategorier och ger en överblick av vad som bedöms. Fokusområdena utgörs av Klimat, Landskap, Hushållning med resurser, Hälsa, Jämlika livsvillkor, Sammanhållen region och Inkludering. För varje hållbarhetsaspekt finns bedömningsgrunder som grundar sig på såväl lagkrav som mål. Hållbarhetsaspekterna beskrivs närmare i kapitlet Fokusområden och hållbarhetsaspekter. De hållbarhetsaspekter som motiveras av krav i miljöbalken och som är en del av den strategiska miljöbedömningen är markerade med ”*” i matrisen.

Fokusområde	Hållbarhestaspekter och delaspekter				
Klimat	**Klimatpåverkan*:** -Trafikens klimatpåverkan -Infrastrukturhållningens klimatpåverkan	Klimatanpassning*			
Landskap	Upplevelse av landskap*	Naturmiljö*	Kulturmiljö*		
Hushållning med resurser	Mark - arella näringar*	Vatten*	**Hushållning med naturresurser*:** -Skyddade områden -Material inkl massor, energi och råvaror	Jord - förorenade områden*	
Hälsa	Buller och vibrationer*	Luft*	Fysisk aktivitet och rekreation*	Trygghet	Trafiksäkerhet
Jämlika livsvillkor	Tillgång	Mobilitet	Minskade klyftor		
Sammanhållen region	Sammankoppling av områden	Barriärer	Möjlighet att mötas		
Inkludering	Inkludering				

Figur 1. Bedömningsmodell med fokusområden och hållbarhetsaspekter. De hållbarhetsaspekterna som motiveras av krav i miljöbalken och som är en del av den strategiska miljöbedömningen är markerade med ”” i matrisen.*

Miljökonsekvenser enligt miljöbalken

En miljökonsekvensbeskrivning av en länsplan ska enligt Förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar alltid tas fram. En miljöbedömning ska enligt miljöbalken identifiera och värdera de betydande miljöeffekter som genomförandet av

planen kan antas medföra med avseende på:

1. Befolkning och människors hälsa,
2. Djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap. miljöbalken och biologisk mångfald i övrigt,
3. Mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
4. Hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
5. Annan hushållning med material, råvaror och energi, eller
6. Andra delar av miljön."

Som underlag för miljöbedömningen används Trafikverkets framtagna metodik för miljöbedömning av nationell plan 2022–2033. Metodiken finns redovisad i rapport TRV 2021:227, Miljökonsekvensbeskrivning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–20331. I rapporten redovisas fyra fokusområden och tolv miljöaspekter, baserade på 6 kap. 2 § miljöbalken.

Miljöaspekterna som ska hanteras i miljöbedömningen ska avgränsas i samråd med Länsstyrelsen i uppstarten av hållbarhetsbedömningen. Detta görs som ett första steg av hållbarhetsbedömningen när planens innehåll och struktur är framme. I Trafikverkets metodikbeskrivning inkluderas samtliga miljöaspekter som finns i 6 kap. 2 § miljöbalken.

Sociala konsekvenser

Som underlag för bedömningen av sociala konsekvenser har Trafikverkets metodik för miljöbedömning av nationell plan använts, vilken beskrivits ovan. Den innehåller aspekter som människors hälsa och befolkning. Denna metodik har kompletterats och utvecklats utifrån metodik från hållbarhetsbedömningar av länsplaner och sociala konsekvensbeskrivningar av länsplaner. I föreslagen bedömningsmodell har begreppet hälsa utvidgats. Befolkning har delats upp i jämlika livsvillkor, sammanhållen region och inkludering.

Värdering av konsekvenser

Vid bedömning av en transportinfrastrukturplans hållbarhetsprestanda analyseras i huvudsak planen som helhet. Bedömningen bygger även på eventuella underlag som tagits fram tidigare i planprocessen, främst i åtgärdsvalsstudier (ÅVS). Den strategiska hållbarhetsbedömningen fokuserar också på de politiska beslut som är styrande för den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet. Hållbarhetsbedömningen fokuserar även på att lyfta fram sådant som är alternativskiljande, exempelvis om huruvida planeringen bidrar till transporteffektivitet eller inte, vilka grupper i samhället som får den största tillgänglighetsförbättringen, hur nyttan av olika åtgärder fördelar sig geografiskt inom länet eller den långsiktiga påverkan på hälsofaktorer.

Rättesnöret är frågan: bidrar planen till eller motverkar planen en hållbar utveckling? För att kunna besvara frågan och bedöma konsekvenserna av ett planförslag, bedöms huruvida förslaget ger tydlig vägledning i den fortsatta planeringen. För att ge tillräcklig vägledning behöver länsplanens alla delar vara samstämmiga och eventuella målkonflikter ska ha hanterats.

För att beskriva ett planförslags konsekvenser används ofta begreppen påverkan, effekt och konsekvens.

- → **Påverkan** är den förändring av fysiska eller beteendemässiga förhållanden som planens genomförande medför.
- → **Effekt** är den förändring i miljön som påverkan medför, som till exempel förlust av värdefulla naturmiljöer, buller eller luftföroreningar.
- → **Konsekvens** är den verkan de uppkomna effekterna har på en viss företeelse, till exempel människors hälsa eller biologisk mångfald.

Bedömningen av länsplanens konsekvenser föreslås utgå från en målledd ansats. Det vill säga en värdering av hur länsplanen bedöms bidra till eller motverka aktuella mål (bedömningsgrunder). Motivet för hållbarhetsbedömningen har varit att inte stanna i hur tillståndet i miljön utvecklas, utan sätta utvecklingen i relation till den utveckling som önskas, till exempel utryckt i miljökvalitetsmålen, till skillnad av vad som görs vid en baseline bedömning.

Bedömningen av bidraget till måluppfyllelse utgår från en femgradig skala som beskrivs i Tabell 1 nedan. Bedömningen av bidrag till måluppfyllelse görs för länsplanen som helhet och avser om länsplanen bidrar till eller motverkar måluppfyllelsen.

Bedömningen av bidrag till måluppfyllelse görs för länsplanen som helhet. Bedömningen avser om länsplanen bidrar till eller motverkar måluppfyllelsen.

Tabell 1. Definition av bedömningsskalans fem steg.

Bedömningsskala	Konkretisering
Bidrar till måluppfyllelse	Länsplanen bidrar till måluppfyllelse.
Möjlighet/potential att bidra till måluppfyllelse	Länsplanen kan möjliggöra bidrag till måluppfyllelse.

[1] Trafikverket (2021)

Varken bidrar till eller motverkar måluppfyllelse	Länsplanen varken bidrar till eller motverkar måluppfyllelse.
Osäkerhet innebär risk för att måluppfyllelsen motverkas	Osäkerheter om länsplanens effekter är sådan att det finns risk för att de motverkar måluppfyllelse. Exempel på osäkerheter är: osäkerheter kring genomförande av åtgärder, osäkerheter om åtgärders effekter eller osäkerheter om annan samhällsutveckling.
Motverkar måluppfyllelse	Länsplanen ger effekter som verkar i motsatt riktning som behövs för att nå målen.

Avgränsning

Avgränsningen av de delar av hållbarhetsbedömning som styrs av miljöbalkens krav syftar till att koncentrera arbetet till de frågor som är väsentliga för de val och beslut som behöver fattas för den aktuella planeringsnivån. Ett samråd om avgränsningen genomfördes med länsstyrelsen under våren 2025. Avgränsningen redovisas nedan.

Avgränsning i tid

Horisontåret för hållbarhetsbedömning är satt till år 2037, samma som för länsplanen. Det medför att tidsperioden för bedömningarna av miljöpåverkan är satt till år 2037.

Avgränsning i rum

Den rumsliga avgränsningen utgörs i första hand av regiongränsen. För vissa miljöaspekter kan påverkan uppstå även utanför regionens gränser, vilket innebär att influensområdet är större än planområdet. För exempelvis påverkan på vatten kan planen påverka recipienter som delvis är belägna i angränsande regioner. Sociala effekter av planen har även dessa en utbredning som kan skilja sig från regionens fysiska gräns. Exempelvis bostadsförsörjningen, transportrörelser och arbetsmarknadsregioner kan sträcka sig utanför regionens gränser. Det geografiska område som påverkas varierar således beroende på vilken aspekt som studeras.

Avgränsning i sak

Nedan redovisas de aspekter som mot bakgrund av länsplanens innehåll och ställningstaganden bedöms medföra betydande påverkan och därmed riskerar att medföra negativa konsekvenser för människor eller miljö.

De miljöaspekter som bedöms vara betydande och som har konsekvensbedöms är:

- Klimatpåverkan
- Klimatanpassning
- Landskap
- Naturmiljö
- Kulturmiljö
- Mark – areella näringar
- Vatten
- Hushållning med naturresurser
- Jord - förorenade områden
- Buller, vibrationer och luftkvalitet
- Fysisk aktivitet och rekreation

Generella bedömningsgrunder

Nedan presenteras den lagstiftning och de mål som utgör grunden för hållbarhetsbedömningen.

Relevant lagstiftning

Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

De allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken pekar ut ett antal principer som ska gälla för att undvika att människor och miljö utsätts för skada eller olägenhet. Det handlar om att verksamhetsutövaren ska ha tillräcklig kunskap, att bästa möjlig teknik används för att förebygga skada eller olägenhet, att tillämpa försiktighetsprincipen i val av kemiska produkter och att se till att hushålla med energi och resurser.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) ska beaktas bland annat vid tillståndsprövningar och planering. Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel som syftar till att komma till rätta med miljöpåverkan från diffusa utsläppskällor som till exempel trafik och jordbruk. För det pågående arbetet med länsplanen är miljökvalitetsnormer för ytvatten och grundvatten (SFS 2004:660) relevanta. Även frågor rörande miljökvalitetsnormer för luft och buller kan bli relevanta att resonera kring.

Miljökvalitetsnormerna kan även ses som styrmedel för att på sikt nå miljökvalitetsmålen frisk luft, god bebyggd miljö, levande sjöar och vattendrag, hav i balans samt levande kust och skärgård, bara naturlig försurning, ingen övergödning och grundvatten av god kvalitet.

Barnkonventionen

Sedan 1 januari år 2020 är barnkonventionen en del av svensk lag. Vad gäller prövning av barnets bästa ska följande fyra artiklar alltid utgöra utgångspunkt:

2) Alla barn har samma rättigheter och lika värde.

3) Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn.

6) Alla barn har rätt till liv och utveckling.

12) Alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad.

Vid samhällsplanering är det utöver ovanstående i huvudsak artikel 31 som är tillämpbar. I punkt 31 som avser rätt till vila och fritid anges bland annat att Konventionsstaterna erkänner barnets rätt till vila och fritid, till lek och rekreation anpassad till barnets ålder och rätt att fritt delta i det kulturella och konstnärliga livet.

Diskrimineringslagen

Diskrimineringslagen som antogs 2008 har som syfte att motverka diskriminering och på andra sätt främja lika rättigheter och möjligheter oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder.

Relevanta globala, nationella och regionala mål

Agenda 2030

År 2015 antog FN:s medlemsstater Agenda 2030 för hållbar utveckling. Syftet var att medlemsstater åtog sig att fram till år 2030 leda världen mot en hållbar och rättvis framtid genom att utrota fattigdom och hunger överallt, bekämpa ojämlikheter inom och mellan länder, bygga fredliga, rättvisa och inkluderande samhällen, att alla ska kunna åtnjuta de mänskliga rättigheterna, att främja jämställdhet och kvinnors och flickors egenmakt, att vidta ansträngningar för att nå dem som är mest utsatta först samt att säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser.

Agenda 2030 är en handlingsplan med 17 mål för omställning till ett hållbart samhälle för människorna, planeten och välståndet. Agenda 2030:s mål och delmål omfattar samtliga tre dimensioner av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga. De mål som bedöms vara relevanta för hållbarhetsbedömningen är mål 3, 5, 9, 10, 11, 13, 14 och 15, se Figur 2.



Figur 2. Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling.

Transportpolitiska mål

Sveriges transportpolitiska mål presenterades i propositionen "Mål för framtidens resor och transporter" (prop 2008/09:93) och antogs av Riksdagen 2009. Målen består av ett övergripande mål, samt ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmålet innebär att 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, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet har också närmare preciserats med etappmål för miljö respektive trafiksäkerhet:

- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.
- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet. Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Det finns preciseringar av såväl funktionsmålet som hänsynsmålet. Trafikanalys har på uppdrag åt regeringen genomfört en översyn av preciseringarna.

De nuvarande preciseringarna för funktionsmålet är följande:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

De nuvarande preciseringarna för hänsynsmålet är följande:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.

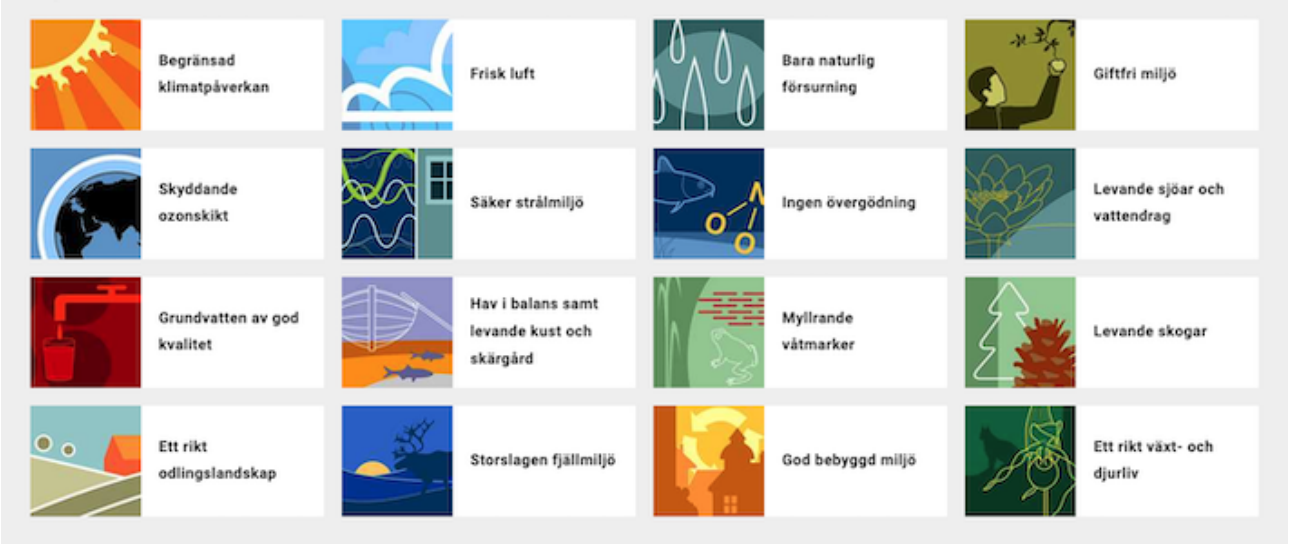
- → Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- → Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Sveriges klimatpolitiska mål

Sveriges övergripande klimatmål är att nå noll nettoutsläpp av växthusgaser senast år 2045 och att därefter ha negativa nettoutsläpp. Att inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser betyder i det här fallet att utsläppen av växthusgaser från verksamheter i Sverige ska vara minst 85 procent lägre år 2045 än utsläppen år 1990. För transporterna gäller det nationella etappmålet att minska utsläppen med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010.

Riksdagens miljökvalitetsmål

Det transportpolitiska Hänsynsmålet innebär att de transportpolitiska målen pekar på och inkluderar även de sexton nationella miljökvalitetsmålen för Sverige, som riksdagen antog hösten 2005. Miljökvalitetsmålen anger det tillstånd i den svenska miljön som anses nödvändigt för en hållbar utveckling. Miljökvalitetsmålen är beskrivs i Figur 3. Samtliga mål förutom målen skyddade ozonskikt, säker strålmiljö och storslagen fjällmiljö bedöms vara relevanta för länsplanen.



Figur 3. Sveriges 16 miljökvalitetsmål.

Folkhälsopolitiska mål

Riksdagen beslutade år 2018 om ett övergripande folkhälsomål och en målstruktur för folkhälsopolitiken. Syftet är att skapa en långsiktig och förebyggande struktur för en mer jämlik hälsa i hela befolkningen och att underlätta folkhälsoarbetet på samtliga samhällsnivåer.

Det övergripande målet är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation.

I hållbarhetsbedömningen kommer följande relevanta delmål utgöra grund för bedömning av sociala konsekvenser och planens bidrag till social hållbarhet.

De folkhälsopolitiska delmålen är:

- → Det tidiga livets villkor
- → Boende och närmiljö
- → Levnadsvanor
- → Kontroll, inflytande och delaktighet

Friluftlivspolitiska mål

År 2012 beslutade regeringen om tio mätbara mål för friluftslivspolitiken. Syftet med målen är att stödja människors möjligheter att vistas ute i naturen och utöva friluftsliv där allemansrätten är en grund för friluftslivet. Alla människor ska ha möjlighet att få naturupplevelser, välbefinnande, social gemenskap och ökad kunskap om natur och miljö.

Följande mål bedöms vara relevanta för de bedömningar som görs i aktuell hållbarhetsbedömning, särskilt kopplat till social hållbarhet.

- → Naturen ska vara tillgänglig för alla.
- → Skyddade områden ska vara en tillgång för friluftslivet.
- → Fysisk aktivitet och avkoppling ska stärka folkhälsan.

Jämställdhetspolitiska mål

Målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Det övergripande målet antogs 2006.

Följande delmål är de som bedöms vara relevanta för hållbarhetsbedömning av länsplanen:

- → En jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva samhällsmedborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet i samhällets alla sektorer.
- → Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
- → Jämställd utbildning. Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.
- → Jämställd hälsa. Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.

Funktionshinderspolitiska mål

Det funktionshinderspolitiska målet är att skapa jämlikhet, delaktighet och att utforma ett samhälle med mångfald som grund. Målet utgår från FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. För att nå det nationella målet ska genomförandet av funktionshinderspolitiken utgå från fyra inriktningar: universell utformning, befintliga brister i tillgängligheten, individuella stöd och lösningar för individens självständighet och förebygga och motverka diskriminering.

Regionala mål

Region Stockholm håller på att ta fram en ny regional utvecklingsplan (RUFS 2060) som förväntas antas under 2026. Planen har varit ute på samråd i början av 2024 samt våren 2025. Den regionala utvecklingsplanen RUFS 2060 pekar ut riktningen för Stockholmsregionen med syfte att säkerställa att rätt saker initieras i närtid för att långsiktiga mål och största regionala nytta ska uppnås till 2060.

- → En jämlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö
- → En ledande tillväxt- och kunskapsregion
- → En tillgänglig och robust region utan klimatpåverkande utsläpp

Målen kommer uppdateras i hållbarhetsbedömningen i de fall målen omarbetas efter samrådsperioden.

Kumulativa effekter

Effekter och konsekvenser av länsplanen kan i vissa fall påverkas av utvecklingen i kringliggande regioner samt i landet som helhet. Samlade effekter kan också uppstå när många var för sig små bidrag samverkar och förstärker eller motverkar varandra över tid. I värsta fall kan enskilda förändringar som var för sig uppfattas som ”små” samverka och tillsammans ge stora konsekvenser. Sådana så kallade kumulativa effekter är svåra, men viktiga, att uppmärksamma i konsekvensbeskrivningen. Under kapitel Samlad bedömning ges en kort redogörelse för de kumulativa effekter som länsplanen kan komma att medföra.

Osäkerheter

Miljöbedömningar är alltid förknippade med osäkerheter. Det finns dels genuina osäkerheter i alla antaganden om framtiden, dels finns det osäkerheter förknippade med analytisk kvalitet och kunskapsläge. Osäkerheter ligger exempelvis i att de underlag och källor som använts för miljöbedömningen kan vara behäftade med olika brister. Prognoser och beräkningar kan exempelvis vara missvisande på grund av felaktiga antaganden, felaktiga ingångsvärden eller begränsningar och brister i bakomliggande modeller.

I de bedömningar som görs har särskild hänsyn tagits till eventuella osäkerheter i underlag och kunskapsläget kopplat till nuvarande planförslag. Detta i enlighet med försiktighetsprincipen i 3 § 2 kap. miljöbalken. I de fall det finns kunskapsluckor eller andra osäkerheter antas därför konsekvenserna bli negativa fram till dess att osäkerheten kan avskrivas.

Fokusområden och hållbarhetsaspekter

I detta avsnitt presenteras de fokusområden och hållbarhetsaspekter som inkluderas i tidigare presenterade matris, se kapitel *Process och metodik.* Fokusområdena presenteras översiktligt. Hållbarhetsaspekterna presenteras var för sig och inkluderar definition, avgränsning, bedömningsgrunder, förutsättningar, konsekvenser och åtgärder. Bedömningarna i detta kapitel har gjorts jämfört med nuläget. Under varje fokusområde presenteras även det så kallade nollalternativet, det vill säga, den sannolika ekologiska och sociala utvecklingen om planen inte antas. Även nollalternativet är bedömt jämfört med nuläget.

Klimat

Klimatpåverkan

Utsläpp av växthusgaser till atmosfären ger upphov till negativ klimatpåverkan som påverkar hela vår planet. I plan- och bygglagen står att kommunen ska ta hänsyn till miljö- och klimataspekter i sin planering. All ny bebyggelse medför utsläpp av växthusgaser som påverkar klimatet. Hur omfattande utvecklingen är och var i kommunen den sker är viktiga faktorer att ta hänsyn till vid bedömningen av planens klimatpåverkan.

Begreppet klimatpåverkan definieras som påverkan från transportsystemet i form av utsläpp av växthusgaser och anges i enheten ton koldioxidekvivalenter (CO_2e), samt hur transportsystemet passar in i ett mer transporteffektivt samhälle.

Denna aspekt avgränsas till att inkludera följande:

- → Trafikens klimatpåverkan
- → Infrastrukturhållningens klimatpåverkan

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
• Hänsynsmålet • Begränsad klimatpåverkan • Etappmål klimat 2030 • RUFS mål: En tillgänglig och robust region utan klimatpåverkande utsläpp	• Påverkar mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer. • Påverkar energianvändning per fordonskilometer. • Påverkar energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.

Förutsättningar

Trots att utsläppen av växthusgaser från transportsektorn per capita har minskat under senare år, ökar de totala utsläppen till följd av länets växande befolkning. Transportsektorn utgör den enskilt största källan till klimatpåverkande utsläpp i Stockholms län[2]. Av dessa står personbilar för en betydande andel. Effektivitetsvinster från bränslesnålare fordon har motverkats av ökad trafikvolym och längre körsträckor. Samtidigt har utsläppen från bussar samt lätta och tunga lastbilar ökat, och dessa fordon står nu för nära en tredjedel av transportsektorns klimatgasutsläpp i länet.

Konsekvenser

Det är positivt att länsplanen har ett stort fokus på transportmedel med låga utsläpp som gång- och kollektivtrafik. Ett av de utpekade objekten som kan få en positiv inverkan på hållbara och klimatsmarta transporter är regionalt cykelstråk längs väg 265. Trots detta innebär ombyggnationer och nybyggnationer stora utsläpp under byggskedet. Om naturmark ianspråktas kan även att kolsänkor gå förlorade.

Över tid finns det möjlighet att de klimatutsläpp som genereras av byggnationen vägs upp av de minskade utsläpp som genereras av effekten av att kollektivtrafiken utvecklas. Ett exempel från ett järnvägsprojekt, där ambitiösa klimatåtgärder arbetats in under projektets gång, visade att det ackumulerade nettoutsläppet av växthusgaser blev noll cirka 30 år efter trafikstart[3]. Givet att de objekt länsplanen medger aktivt arbetar med att begränsa klimatutsläpp i kommande skeden finns möjligheter för länsplanen att på sikt bidra till minskade utsläpp av växthusgaser och därmed bidra till att nå målen kopplade till klimatutsläpp. Då tidshorisonten är till 2035, vilket är kortare än 30 år, bedöms det inte som troligt att detta kommer att ske inom tidshorisonten.

Sammantaget bedöms därför länsplanen motverka måluppfyllelsen kopplat till klimatpåverkan.

---

[2] SMHI. (2022). *Nationella emissionsdatabasen.* Hämtat från https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/
[3] Trafikverket. (2017). *Klimatpåverkan från höghastighetsjärnväg Sträckorna Järna-Göteborg och Jönköping-Lund*. URL: https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1363873/

Rekommendationer till kommande planskeden

→ I kommande planeringsskeden rekommenderas det att klimatfrågan utreds ytterligare genom exempelvis användning av klimatkalkyl.
→ I kommande skeden är det viktigt att hänsyn tas till klimatutsläpp i linje med regionens ambition med att minska klimatutsläppen.

Nollalternativ

Nollalternativets konsekvenser bedöms vara liknande länsplanens, framför allt vad gäller utsläpp under byggskedet. Det finns dock en skillnad mellan länsplanen och nollalternativet, fördelningsnyckeln mellan finansiering av kollektivtrafik samt gång- och cykelåtgärder och vägprojekt varierar mellan planerna. I länsplanen utgör satsningar som gynnar kollektivtrafik samt gång- och cykel en större andel av den totala tilldelade ramen. Samtidigt har den totala ramen ökat sedan tidigare länsplan och satsningar på vägnätet har inte minskat utan ligger oförändrat från den tidigare planen. Sammantaget bedöms nollalternativet motverka måluppfyllelsen.

Klimatanpassning

Klimatanpassning innebär att anpassa samhället till dagens och framtidens klimat. Begreppet definieras i Trafikverkets bedömningsgrunder som den statliga infrastrukturens förmåga att stå emot effekter av klimatförändringar. Det handlar om att skapa robusta anläggningar. I första hand bedöms fysiska åtgärder det vill säga investering, vidmakthållande och trimningsåtgärder.

SMHI:s klimatscenario är utgångspunkten för hur omgivningen kommer att förändras och påverkas av klimatförändringar. I bedömningen av länsplanens åtgärder bedöms hur klimatförändringar påverkar planens åtgärder och om planens åtgärder i tillräckligt hög grad har tagit höjd för klimatförändringarna.

Denna aspekt avgränsas till att inkludera följande:

→ Planens möjlighet/förmåga att skapa förutsättningar för effektivt arbete med klimatanpassning.
→ Planens möjlighet/förmåga till att förebygga negativa följder av klimatets påverkan genom att skapa robusta anläggningar.
→ Planens möjlighet /förmåga att hantera effekter av klimatets påverkan.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
• God bebyggd miljö • Myllrande våtmarker • Trafikverkets strategi för klimatanpassning	• Skapar förutsättningar för effektivt arbete med klimatanpassning. • Förebygger negativa följder av klimatets påverkan genom att skapa robusta anläggningar. • Hanterar effekter av klimatets påverkan.

Förutsättningar

SMHI:s klimatanalys för Stockholms län visar att årsmedelnederbörden och förekomsten av kraftiga regn och skyfall kommer att öka med 20–30 procent mot slutet av århundrandet[4]. Analysen visar även att årsmedeltemperaturen kommer att öka med 3–5 grader mot slutet av århundradet. Fler och längre värmeböljor kan ge konsekvenser för en stor andel av befolkningen, särskilt för äldre personer. Enligt Länsstyrelsens kartering av översvämningsrisk vid skyfall finns ett flertal riskområden inom länet. Det finns även flertalet lågpunkter som riskeras att översvämmas vid kraftiga regn.

Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram en värmekartläggning baserad på satellitdata som visar högsta uppmätta yttemperatur. Påverkan av värme är som störst i tätorterna, medan den avtar ju längre ut från städer som man kommer i takt med att bebyggelsens täthet avtar.

Konsekvenser

De objekt som länsplanen föreslår medför att mark hårdgörs, vilket i stora drag innebär att risken för översvämning och höga yttemperaturer på lokal nivå riskerar att öka om inte åtgärder arbetas in. Detta gäller särskilt i de fall där naturmark riskerar att bebyggas i redan övervägande bebyggda miljöer, som i Samfinansiering av Årstabergs bytespunkt och Väg 226 planskildhet, del av bytespunkt Flemingsberg.

Risker för människors hälsa kopplade till översvämning och värmeöar gäller framför allt de objekt som befinner sig i närheten av lågpunkter och befintliga värmeöar och som medför att människor samlat vistas, som för bytespunkter för kollektivtrafik, som exempelvis Samfinansiering av Årstabergs bytespunkt. Det är även särskilt angeläget att hänsyn tas i de områden som

[4] SMHI. (2015). Framtidsklimat i Stockholms län – enligt RCP-scenarier.

finns intill samhällsviktiga verksamheter som sjukhus, förskolor, grundskolor och även bostäder, som i exempelvis Väg 226 Högskolan trafikplats, anslutning Alfred Nobels allé.

I kommande planeringsskeden kommer det att arbetas in skyfallsåtgärder för att hantera risken för översvämning, antingen genom tekniska eller naturbaserade lösningar. Förutsatt att dessa åtgärder sätts in finns det möjligheter för att bidra med en förbättrad situation jämfört med idag. Därmed bedöms länsplanen ha potential att bidra till måluppfyllelsen kopplat till klimatanpassning.

Rekommendationer till kommande planskeden

→ I kommande planering är det viktigt att hänsyn tas till ett förändrat klimat vid utvecklingen av den nya infrastrukturen. Detta kan göras genom att ta fram utredningar kopplade till skyfall och värme. Utifrån utredningarna kan hänsyn tas i projekteringen. Hänsyn kan även tas genom att använda skyfallslösningar och/eller naturbaserade lösningar.
→ Där det föreligger särskilda risker för översvämning kan åtgärder som exempelvis avledande diken, regnbäddar eller avstängningsmöjligheter arbetas in.

Nollalternativ

Nollalternativets konsekvenser bedöms vara liknande den nya länsplanen eftersom de åtgärder som föreslås i stort sett är samma i den nya planen. Områdena *Väg 226 Högskolan trafikplats, anslutning Alfred Nobels allé* som nämns ovan är aktuella även för nollalternativet. Utifrån nollalternativet framgår det inte om hänsyn tagits till att undvika lågpunkter eller värmeöar intill känslig verksamhet eller bostäder. Samtidigt bedöms det troligt att klimatanpassning kommer hanteras i mer detalj i kommande planeringsskeden. Sammantaget bedöms nollalternativet ha potential att bidra till måluppfyllelsen kopplat till klimatanpassning.

Landskap

Upplevelse av landskap

Form och rumslighet tillhör de grundläggande parametrar som bygger upp landskapets karaktär. Miljöbalkens aspekt Landskap (6 kap. 12 § 6p. miljöbalken) har i denna hållbarhetsaspekt reducerats till landskapets form och rumslighet. Landskapets form och rumslighet innefattar landskapets skala, struktur och visuella karaktär. Landskapets skala och struktur konstitueras av topografi, riktning och brutenhet medan den visuella karaktären (och i viss grad också strukturen) även påverkas av landskapets olika grad av öppenhet/slutenhet samt lokalisering och utformning av bebyggelse och infrastruktur. En väg i gränsen mellan odlingsmark och skogsmark – ofta i en jordartsgräns – kan till exempel förtydliga landskapets egen struktur. Öppenheten/slutenheten i landskapet är starkt kopplad dels till naturgivna förutsättningar (som berg- och jordarter, klimat och vattenförhållanden), dels till dagens markanvändning och historiska brukande. Landskap kan även ha identitet som innebär anknytning till platsen, tillhörighet, karaktär och läsbarhet[5].

Denna aspekt avgränsas till att inkludera följande:

- Landskapets skala, struktur och visuella karaktär.
- Anknytning till platsen, tillhörighet, karaktär och läsbarhet.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
• Hänsynsmålet • God bebyggd miljö	• Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär. Påverkas landskapets skala, struktur eller visuella karaktär i landskap som är känsligt/sårbart för detta. Eller finns risk att beröra landskap som har hög potential, känslighet/sårbarhet. • Påverkar anknytningen till platsen, tillhörighet, karaktär och läsbarhet.

Förutsättningar

[5] Berglund m.fl., (2011)

Värdefulla och känsliga områden ur ett landskapsperspektiv inom Stockholms län återfinns i flera olika typer av områden. Generellt sett gäller det att områden som kombinerar höga natur-, kultur- och rekreationsvärden med låg grad av exploatering samt områden med större siktlinjer är känsligare än redan bebyggda områden.

Konsekvenser

I de områden där nybyggnation eller ombyggnad av transportsystem föreslås präglas det befintliga landskapet i huvudsak redan av bebyggelse samt infrastruktur. Några av objekten befinner sig inom miljöer med höga kulturella, historiska och arkitektoniska värden, som exempelvis i Väg 560 Västerhaninge – Årsta havsbad, Väg 57 Gnesta-E4, Väg 268 E4 Grana, Väg 261 Tappström-Nockeby, Väg 642/678 Färjelägen Tynningöfärjan, Väg 222 reversibelt körfält Farstabron och Slussen bussterminal. Då dessa områden bedöms ha en större känslighet bedöms påverkan som negativ i dessa områden.

Påverkan på landskapsbilden bedöms som stor för de objekt där broar som påverkar siktlinjer föreslås, som exempelvis i Botkyrka, Bussbro över E4. I vissa fall där infrastruktur föreslås att sänkas ner i tråg kan påverkan ge positiva konsekvenser för landskapsbilden, exempelvis som för Väg 226 planskildhet.

Det är positivt att planen lyfter landskapsbildsfrågan där påverkan blir positiv. Samtidigt kommer värden kopplade till landskapsbilden på andra platser oundvikligen att påverkas, eftersom länsplanen möjliggör utveckling i många olika miljöer med kulturella, historiska och arkitektoniska värden. Sammantaget bedöms därför länsplanen motverka måluppfyllelsen kopplad till upplevelsen av landskapet.

Rekommendationer till kommande planskeden

→ I kommande planeringsskeden bör påverkan på landskapsbilden utredas vidare utifrån varje enskilt objekt.

→ Gestaltningsprogram bör tas fram som sedan arbetas in i projekteringen.

Nollalternativ

Nollalternativets konsekvenser bedöms vara liknande den nya länsplanen eftersom de åtgärder som föreslås i stort sett är samma i den nya planen. De objekt som har störst betydelse för påverkan på upplevelse av landskapet är Väg 560 Västerhaninge – Årsta havsbad, Väg 57 Gnesta-E4, Väg 268 E4 Grana, Väg 261 Tappström-Nockeby, Väg 642/678 Färjelägen Tynningöfärjan, Väg 222 reversibelt körfält Farstabron och Slussen bussterminal och finns med i såväl den nya planen som i nollalternativet. Sammantaget bedöms därför nollalternativet motverka måluppfyllelsen kopplad till upplevelsen av landskapet.

Naturmiljö

Naturmiljö och biologisk mångfald innefattar allt levande i naturen. Biologisk mångfald är en grundförutsättning för ekosystemens långsiktiga kapacitet att leverera ekosystemtjänster, vilka är en grund för vår välfärd och en hållbar samhällsutveckling.

Denna aspekt avgränsas till att inkludera följande:

- Infrastrukturens barriäreffekter och mortalitet (säkra passager för djur).
- Artrika infrastrukturmiljöer (konnektivitet, livsmiljöer: sköta, utveckla och tillföra).
- Intrång och störning (motverka, kompensera).
- Invasiva arter (begränsa och bekämpa).

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
• Hänsynsmålet • Levande sjöar och vattendrag • Hav i balans samt levande kust och skärgård • Myllrande våtmarker • Levande skogar • Rikt- växt och djurliv • Ett rikt odlingslandskap	• Påverkar biologisk mångfald/växt- och djurliv (intrång och barriäreffekter vi nybyggnation). • Påverkar förekomst av livsmiljöer. • Värnar den naturliga, inhemska biologiska mångfalden. • Påverkar den regionala grön- och blåstrukturen. • Påverkar utpekade värdeområden.

Förutsättningar

Stockholms län karakteriseras av en mångfald av naturvärden som återfinns inom både sammanhängande gröna och blå strukturer och mer fragmenterade urbana miljöer. De högst koncentrerade naturvärdena är främst lokaliserade till de så kallade gröna kilarna, vilka utgör ekologiska samband mellan stad och landsbygd. Utöver dessa större grönområden förekommer betydande naturvärden även inom bostadsnära natur, såsom parker, skogsdungar och små grönområden. Särskilda ekologiska värden relaterade till exempelvis fladdermöss och fågelarter har även identifierats i helt bebyggda miljöer, där vissa bebyggda strukturer erbjuder livs- eller födosöksmiljöer.

Konsekvenser

Då merparten av de områden som pekas ut i länsplanen befinner sig utanför den regionalt utpekade grön- och blåstrukturen och dessutom inom redan bebyggda områden bedöms påverkan till följd av nybyggnation eller ombyggnationen troligen vara begränsad. Störst påverkan på naturvärden bedöms vara i de områden där naturmark riskeras att bebyggas. Detta gäller särskilt där utpekade värdefulla naturområden riskerar att påverkas, som exempelvis Årsta naturreservat som riskerar påverkan i Årstabergs bytespunkt, Väg 262 Danderyd-Rösjön och Väg 261 Tappström-Nockeby vilka riskerar att påverka naturreservat, och Väg 57 Gnesta-E4, Tvärspårväg Syd och Väg 560 Västerhaninge – Årsta havsbad som går igenom den regionalt utpekade grönstrukturen. Enligt nuvarande kunskapsunderlag finns inga indikationer på påverkan på riksintressen för naturvård eller Natura 2000, men det kan inte uteslutas att viss påverkan kan förekomma.

Då länsplanen sannolikt kommer att medföra att naturmark ianspråktas eller negativt påverkas i flertalet av objekten bedöms länsplanen sammantaget innebära att måluppfyllelsen motverkas.

Rekommendationer till kommande planskeden

I kommande planeringsskeden kommer det vara viktigt med vidare utredning av påverkan på naturmiljön där det föreligger risk för påverkan. Detta gäller särskilt där det finns utpekade viktiga områden för naturmiljö, som exempelvis riksintressen för naturvård, Natura 2000-områden, nationalparker eller naturreservat.

Nollalternativ

Nollalternativets konsekvenser bedöms vara liknande den nya länsplanen eftersom de åtgärder som föreslås i stort sett är samma i den nya planen. De objekt som har störst betydelse för påverkan på naturmiljö är Väg 262 Danderyd-Rösjön och Väg 261 Tappström-Nockeby vilka riskerar att påverka naturreservat, och Väg 57 Gnesta-E4, Tvärspårväg Syd och Väg 560 Västerhaninge – Årsta havsbad och finns med i såväl den nya planen som i nollalternativet. Sammantaget bedöms därför nollalternativet motverka måluppfyllelsen kopplad till naturmiljö.

Kulturmiljö

Aspekten kulturmiljö är ett paraply som innefattar infrastrukturens kulturmiljöer, skyddade kulturmiljöer, kulturhistoriskt värdefull bebyggelse samt fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar. Kulturmiljön hjälper till att förklara varför vår omgivning ser ut som den gör och varför regioner och områden uppfattas på ett visst sätt.

Denna aspekt avgränsas till att inkludera följande:

- → Skyddade kulturmiljöer
- → Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar
- → Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse
- → Infrastrukturens kulturmiljöer

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
• Hänsynsmålet • Ett rikt odlingslandskap • God bebyggdmiljö	• Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden. • Påverkar kulturarv och fornlämningar (intrång och visuell påverkan vid nybyggnation). • Påverkar regionala kulturmiljövärden. • Betydelse för utpekade värdeområden.

Förutsättningar

I regionen finns en mångfald av landskap och kulturmiljöer som rymmer stora kulturhistoriska värden. Bland annat finns det flera omfattande historiska lämningar från mänsklig verksamhet från olika epoker, allt från stenåldersboplatser, monumentala bronsåldersrösen och järnålderns bygravfält intill historiska by- och gårdstomter, till storstadsnära slott, herrgårdar med underlydande torp, byggnader från industrialiseringen och modern bebyggelse.

I de stadspräglade landskapen finns mångfalden av olika epokers arkitektoniska avtryck. Ett antal riksintresseområden utgör stöd för att tillvarata kulturhistoriska värden av nationellt intresse. I Stockholms län finns mer än hundra områden av riksintresse för kulturmiljövård. Stockholms innerstad utgör ett samlat riksintresse i egenskap av politiskt, administrativt och kulturellt centrum sedan medeltiden. Ett 30-tal av länets riksintressanta kulturmiljöer består av slotts- och herrgårdsmiljöer, ofta med ett kontinuerligt brukande av marken sedan forntiden, men även mer sentida miljöer som industrier, egnahems- och sommarstugeområden.

I regionen finns två kulturreservat, Brottö och Igelbäcken. Kulturreservat är skyddade helhetsmiljöer där marker, bebyggelse, lämningar och spår är uttryck för historiska skeenden och verksamheter. Det finns fler än 18 000 fornlämningar i länet. Det finns 3 områden som utgörs av Världsarv, Birka och Hovgården, Drottningholm samt Skogskyrkogården. Utöver ovan lagskyddade områden finns även lokala och regionala värden som har ett allmänt intresse.

Konsekvenser

Även om många av de miljöer som i länsplanen föreslås utvecklas är präglade av modern infrastruktur finns det historiska lager som berättar om infrastrukturens utveckling i relation till Stockholms stadsutveckling. Ombyggnation som innebär rivning av befintliga miljöer påverkar möjligheten att läsa av platsens historia. Byggnadernas form, material och placering bidrar till förståelsen av platsens utveckling, och när dessa försvinner riskerar den historiska kontinuiteten att brytas. Det kan medföra negativa konsekvenser för kulturmiljön. Särskilt stor är risken där objektet skär igenom eller befinner sig intill ett riksintresseområde för kulturmiljön, som för Väg 268 E4 Grana, Väg 560 Västerhaninge – Årsta havsbad, Slussen bussterminal och Väg 274/1004, Kulla vägskäl-Svinninge.

I nuläget saknas tillräckligt underlag för att göra en bedömning av huruvida objekten medför ett förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden, eller om den är förenlig med en god förvaltning och skötsel av dessa värden.

Intill några av objekten, som exempelvis Botkyrka, Bussbro över E4, finns flera fornlämningar. Utveckling i dessa områden medför en risk för negativ påverkan på fornlämningarna genom intrång i fornlämningsmiljöerna. Påverkan på fornlämningar kräver tillstånd från Länsstyrelsen vilket innebär att frågan kommer att behöva hanteras i kommande planeringsskeden.

Då exakt lokalisering av infrastrukturen ännu inte är fastställd är en mer detaljerad bedömning av påverkan på kulturmiljövärdena inte möjlig i detta skede eller att bedöma direkt eller indirekt påverkan på riksintressen för kulturmiljön. Sammantaget bedöms det finnas en risk för att måluppfyllelsen motverkas då länsplanen medför intrång i fornlämningsmiljöer och i kulturhistoriska miljöer, inte minst inom riksintressen för kulturmiljövård.

Rekommendationer till kommande planskeden

→ I kommande planeringsskeden behöver påverkan på kulturmiljön och lämningarna utredas och miljöbedömas ytterligare. Detta gäller särskilt objekt som befinner sig intill utpekade viktiga kulturhistoriska miljöer, som riksintressen för kulturmiljövården och kulturreservat.

Nollalternativ

Nollalternativets konsekvenser bedöms vara liknande den nya länsplanen eftersom de åtgärder som föreslås i stort sett är samma i den nya planen. De objekt som har störst betydelse för påverkan på kulturmiljö är Väg 268 E4 Grana, Väg 560 Västerhaninge – Årsta havsbad, Slussen bussterminal och Väg 274/1004, Kulla vägskäl-Svinninge och finns med i såväl den nya planen som i nollalternativet. Sammantaget bedöms därför nollalternativet innebära risk för att måluppfyllelsen kopplad till kulturmiljö motverkas.

Hushållning med resurser

Mark – areella näringar

Med aspekten mark avses areella näringars markanvändning.

Denna aspekt avgränsas till att inkludera följande:

→ Jordbrukets produktionsförmåga – utgörs av både direkt samt indirekt påverkan av transportplanen, samt andelen yta som ianspråktas av planen.
→ Skogsbrukets produktionsförmåga - utgörs av både direkt samt indirekt påverkan av transportplanen, samt andelen yta som ianspråktas av planen.

Jord- och skogsbruksmark är av nationell betydelse vilket innebär att mark som har betydelse för jordbruk och skogsnäringen och som ger förutsättningar för rationell drift ska skyddas mot åtgärder som påverkar brukandet.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder

• Levande skogar • Ett rikt odlingslandskap • Miljöbalken 3 kap 4 §	• Påverkar mark (omvandling av och påverkan på jord- och skogsbruksmark vid nybyggnation).

Förutsättningar

I Sverige minskar arealen jordbruksmark succesivt varje år6. Av Stockholms läns yta utgör drygt 13 procent (12 procent åkermark och drygt 1,6 procent ängs- och betesmark) jordbruksmark. De senaste 10 åren har jordbruksmarken i regionen minskat med drygt sex procent.

Drygt hälften av all landyta i länet består av skogsmark, varav drygt 85 procent utgörs av produktiv skogsmark.

Konsekvenser

Att länsplanen fokuserar på att utveckla redan befintliga bebyggda miljöer bedöms som positivt då det minskar risken för påverkan på jord- och skogsbruket. Risken för påverkan är troligen störst där idag rurala områden pekas ut, som i objekten Väg 268 E4 Grana, Väg 57 Gnesta-E4, Väg 261 Tappström-Nockeby eller Väg 560 Västerhaninge – Årsta havsbad. Längs dessa objekt löper både jordbruks- och skogslandskap vilka troligen består av brukningsbar mark. Inga av de tillkommande objekten bedöms påverka areella näringar då dessa inte påverkar jordbruks- eller skogslandskap.

Sammantaget bedöms länsplanen motverka måluppfyllelsen.

Rekommendationer till kommande planskeden

→ Om jord- eller skogsbruk ianspråktas behöver detta utredas vidare i detalj genom att bland annat utreda brukningsvärdet, identifiera nationella intressen och utreda alternativa lokaliseringar. Detta bör göras i ett tidigt skede.

Nollalternativ

Nollalternativets konsekvenser bedöms vara samma som den nya länsplanen eftersom de åtgärder som har betydelse för aspekten återfinns i båda planerna. Sammantaget bedöms därför nollalternativet motverka måluppfyllelsen kopplad till mark – areella näringar.

Vatten

Hållbarhetsaspekten vatten definieras enligt Trafikverkets bedömningsmetodik som allt vatten såsom det uppträder i naturen, både grund- och ytvatten. Ytvatten omfattar sjöar, vattendrag, våtmarker och kustvatten.

Denna aspekt avgränsas till att inkludera följande:

→ Dricksvattenförsörjning –innefattar vattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjningen och som används eller kan komma att användas för dricksvattenförsörjning. Bedömningen avser eventuell försämring eller risk för försämring av vattenkvaliteten som råvatten och de konsekvenser detta innebär för vattenförsörjningen och den långsiktiga resurshushållningen med vatten.
→ Ekologiska värden –omfattar vattenförekomster och övriga vatten med utpekade stora biologiska värden. Bedömningen avser kemisk påverkan av vattnet som riskerar att skada det biologiska livet och ekosystemet.
→ Flöden och nivåer –omfattar allt vatten, både yt- och grundvatten. Bedömningen avser påverkan på vattnets flöden och nivåer och följande effekter på skyddsobjekt i form av byggnader och anläggningar med en grundvattenberoende grundläggning, brunnar för vatten och/eller energiförsörjning samt yt- och/eller grundvattenberoende utpekade skyddsvärda ekosystem.
→ Avsnörda vattenområden –omfattar grunda vikar och andra ekologiskt känsliga och värdefulla vatten som riskerar en vattenkvalitetsförsämring på grund av banvallar och/eller vägbankar som avsnörar dem och där vattengenomledningen är otillfredsställande.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
• MKN yt- och grundvatten • Hänsynsmålet • Levande sjöar och vattendrag • Grundvatten av god kvalitet • Ingen övergödning • Hav i balans samt levande kust och skärgård • Myllrande våtmarker	• Påverkar kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv. • Påverkar på kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt. • Påverkar den regionala blåstrukturen.

Förutsättningar

[6] Jordbruksmarkens värden. Jordbruksverket, 2020

I regionen finns många sjöar, vattendrag, våtmarker, hav och grundvatten. Alla vattendrag hänger ihop i en sammanhängande blåstruktur. Mälaren försörjer mer än två miljoner människor i Mälardalen med dricksvatten. Stockholm län ligger i den nedre delen av Mälarens avrinningsområde och vattenkvaliteten påverkas därför av mark- och vattenanvändningen uppströms.

Enligt Vatteninformation Sverige[7] finns det i Stockholms län 547 vattenförekomster som utgörs av 117 sjöar, 97 vattendrag, 199 grundvattenförekomster, 130 kustvatten och fyra utsjövatten. Av regionens ytvattenförekomster (sjöar, vattendrag, kustvatten och utsjövatten) uppnår 19 procent god ekologisk status, 64 procent uppnår måttlig status, 9 procent otillfredsställande status och 5 procent uppnår ej god status. Ingen av ytvattenförekomsterna uppnår god kemisk status. Samtliga grundvattenförekomster har god kvantitativ status och 96 procent av grundvattenförekomsterna uppnår god kemisk status. En stor del av påverkan på regionens sjöar och vattendrag kommer i nuläget från den bebyggda miljön.

Konsekvenser

Påverkanskällor i form av trafik har redan idag en negativ påverkan på regionens vattenförekomster. Med fler invånare i regionen och fler arbetstillfällen följer även fler trafikrörelser. Sammantaget kan denna utveckling bidra till negativ påverkan på ekologisk och/eller kemisk status i vattenförekomsterna.

Där länsplanen pekar ut som innebär att mark hårdgörs medförs en risk att ytvattnet kan påverkas negativt. Detta gäller särskilt inom områden för regionens vattenförekomster, som exempelvis Väg 77 Länsgränsen-E18 trafikplats Ledinge och Väg 261 Tappström-Nockeby, då vattenförekomster är känsliga för förändringar och ytterligare belastning. I de fall där objekten innebär hårdgörande av mark riskeras utsläppen av föroreningar och större dagvattenflöden till vattendrag och recipienter att öka. Med dagvattenlösningar finns det samtidigt potential att bidra till måluppfyllelsen.

Det är inte i nuläget möjligt att bedöma om länsplanen riskerar att påverka grundvattnet negativt då det i dagsläget inte är känt om schaktning under grundvattennivån kommer att behövas. Påverkan på grundvatten kräver tillstånd från länsstyrelsen och om risken uppstår kommer detta behöva hanteras i kommande planeringsskeden.

Sammantaget bedöms länsplanen varken bidra till eller motverka måluppfyllelsen kopplat till vatten.

Rekommendationer till kommande planskeden

→ För att undvika en ökad belastning och påverkan behöver dagvatten från utvecklingsområden och vägar fördröjas och renas innan det når recipienterna. Fördröjningsåtgärder och lösningar för rening av dagvatten behöver studeras vidare och säkerställas i den kommunala planeringen.

Nollalternativ

Nollalternativets konsekvenser bedöms vara samma som den nya länsplanen eftersom de åtgärder som har betydelse för aspekten återfinns i båda planerna. Sammantaget bedöms därför nollalternativet varken motverka eller bidra till måluppfyllelsen kopplad till vatten.

Hushållning med naturresurser

Aspekten omfattar, enligt Trafikverkets bedömningsmetodik, hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt utifrån hushållningsbestämmelserna i 3 och 4, 7 kap. miljöbalken om skydd av områden, samt de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken gällande annan hushållning med material, råvaror och energi.

Denna aspekt avgränsas till att inkludera följande:

→ Ianspråktagande av eller påverkan på områden utpekade med stöd av 7 kap. miljöbalken eller riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken.
→ Material, massor, energi och råvaror, vilket preciseras till resursanvändning och resurseffektivitet enligt 2 kap. miljöbalken.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
• Miljöbalken 2 kap 6 • Miljöbalken 3 och 4 kap • Miljöbalken 7 kap	• Påverkar skyddsvärda områden (ex riksintressen). • Påverkar skyddsvärda områden under driftskede. • Påverkar uppkomsten och hanteringen av avfall. • Påverkar andra naturresurser och funktioner (t.ex. grundvattenbildning). • Planen präglas av ”god hushållning ”.

[7] VISS. (2023). *Vatteninformationssystem Sverige*. Hämtat från https://viss.lansstyrelsen.se/

Förutsättningar

Mälaren, kust- och skärgårdsområdena samt de större grundvattenförande grusåsarna har stor betydelse för regional vattentillgång och dricksvattenförsörjning. För de allmänna vattentäkterna i Stockholms län finns idag vattenskyddsområden inrättade för 5 yt- respektive 36 grundvattentäkter. Det saknas fortfarande skydd för 1 yt- respektive 7 grundvattentäkter. Den totala andelen allmänna vattentäkter i Stockholms län som omfattas av vattenskyddsområden uppgick år 2023 till 83,7 procent. Av länets samlade allmänna vattenuttag kommer 99,5 procent från täkter som ligger inom ett vattenskyddsområde.

Sjöar och grusåsar med god grundvattentillgång är viktiga naturresurser och har stor betydelse för regionens vattenförsörjning. Delar av regionens grusåsar pekas ut som riksintressen för vattenförsörjningen.

Mälaren har av Fiskeriverket (numera Havs- och vattenmyndigheten) i sin helhet utsetts som riksintresseområde för fiskerinäringen. I skriften Områden av riksintresse för yrkesfisket (2006:1) anges att alla insjöar som hyser minst två yrkesverksamma fiskare bör klassas som riksintressen. De vattenområden som anses utgöra riksintressen är fångstplatser med omfattande fiskeaktivitet samt lek- och uppväxtområden för kommersiellt viktiga arter. Då det saknas information i tillräcklig grad angående fångstplatser i de stora insjöarna måste hela vattenområdet (i det här fallet Mälaren) anses vara ett riksintresse. Det finns även fem områden i Östersjön som utgör riksintresse för yrkesfisket.

Inom regionen finns det fem områden som utgör riksintresse för vattenförsörjning. Det finns även fem områden som utgör riksintresse för energiproduktion och som lämpar sig för vindbruk samtliga dessa områden ligger ute till havs.

Konsekvenser

Länsplanen bedöms medföra ett ökat behov av berg- och grusmaterial för konstruktions- och markförberedande arbeten i regionen. Det är inte möjligt i detta skede att bedöma uppfyllelsen kopplat till mål om god resurshållning då det inte är känt om återanvända eller icke-återanvända naturresurser kommer att användas. Det är inte heller möjligt i detta skede att bedöma om det föreligger risk för påverkan på riksintressen för yrkesfisket, energiproduktion eller vattenförsörjning.

En god hushållning innebär att mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till deras beskaffenhet och läge och utifrån de behov som finns. För varje ny exploatering krävs därför att den tänkta markanvändningen bedöms i sitt sammanhang. Det är inte möjligt i detta skede att bedöma detta mer i detalj eller att bedöma direkt eller indirekt påverkan på riksintressen för yrkesfiske eller energiproduktion.

Sammantaget bedöms länsplanen varken bidra till eller motverka måluppfyllelsen kopplat till miljöaspekten.

Rekommendationer till kommande planskeden

- → Det är angeläget att ta hänsyn till riksintressen om någon av utvecklingsområdena skulle kunna medföra risk för direkt eller indirekt påverkan. Fler utredningar kan komma att behövas i kommande skeden, särskilt om det föreligger risk för påverkan på riksintressen för yrkesfisket, energiproduktion eller vattenförsörjning.
- → Under byggskedet bör lösningar som använder sig av befintlig bebyggelse i stället för att bygga med nya byggmaterial prioriteras.

Nollalternativ

Nollalternativets konsekvenser bedöms vara samma som den nya länsplanen eftersom de åtgärder som har betydelse för aspekten återfinns i båda planerna. Sammantaget bedöms därför nollalternativet varken bidra till eller motverka måluppfyllelsen kopplat till miljöaspekten.

Jord – förorenade områden

Hållbarhetsaspekten jord utgörs av förekomst av antropogent förorenade områden. Aspekten har störst fokus på trafikslagen väg och järnväg, men även sjöfart och flygplatsverksamhet samt sedan tidigare förorenade markområden. Vidare omfattar aspekten både underhåll av infrastruktur och transporter. Fokus är på transportinfrastrukturen inklusive utveckling och förvaltning av denna.

Denna aspekt avgränsas till att inkludera följande:

- → Risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö från förorenade områden.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
• Giftfri miljö	• Påverkar förorenade områden. • Betydelse för bakgrundshalt metaller och sulfidjordar.

Förutsättningar

Förorenade områden är platser som riskerar att skada eller skapa olägenhet för miljön eller människors hälsa. I Stockholms län finns det upp emot 12 000 områden som potentiellt kan vara förorenade. Dessa platser är utspridda i hela länet, men mer koncentrerat kring tätorterna.

Farligt gods transporteras i länet framför allt på väg men också via järnväg, sjöfart och flyg. På väg sker det framför allt på de större vägarna. Transport av farligt gods är lagstadgat. Inom länet finns det även flera verksamheter som klassas som farliga vilka ligger i anslutning till de rekommenderade vägarna för transport av farligt gods.

Konsekvenser

Då potentiella föroreningar är kartlagda inom många av länsplanens objekt, däribland Samfinansiering av Årstabergs bytespunkt och Väg 226 planskildhet, del av bytespunkt Flemingsberg, bedöms risken för schakt i förorenade områden som hög. Förutsatt att detta hanteras korrekt i kommande skeden bedöms länsplanen bidra till styrande mål, då förorenade områden saneras och renas.

Flera utpekade vägobjekt innefattar byggnationer på transportvägar för farligt gods, bland annat Väg 222 Trafikplats Kvarnholmen och Skvaltan, 4:e körfält, Väg 260 Vendelsöstråket Skrubba och Väg 261 Tappström-Nockeby vilket kan riskera att medföra ökade risker för spridning av föroreningar i samband med olyckor. Detta kommer att behöva hanteras i kommande planeringsskeden.

Sammantaget bedöms länsplanen både bidra till och motverka måluppfyllelsen kopplad till jord – förorenade områden.

Rekommendationer till kommande planskeden

- → I kommande skeden kommer förorenade områden att behöva utredas för att bedöma om schakt kommer att behövas i förorenade områden. I sådant fall behöver dessa områden saneras och schaktas bort. Under byggskedet gäller generellt att vid misstanke om förorenade områden ska arbetet omedelbart brytas och frågan utredas.
- → Transporter av farligt gods är en mellankommunal fråga men beslut om etablering av farlig verksamhet fattas av varje kommun. Samverkan mellan kommuner är således viktigt för att frågan hanteras på en rimlig nivå om den skulle dyka upp.

Nollalternativ

Nollalternativets konsekvenser bedöms vara samma som den nya länsplanen eftersom de åtgärder som har betydelse för aspekten återfinns i båda planerna. Sammantaget bedöms därför nollalternativet såväl motverka som bidra till måluppfyllelsen kopplad till jord – förorenade områden.

Hälsa

Hälsa definieras av WHO som ett tillstånd av fullständigt fysiskt, psykiskt och socialt välbefinnande och inte enbart frånvaro av sjukdom eller funktionshinder. Såväl fysisk som psykisk skada omfattas i analysen. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Genom att åstadkomma mer jämlika livsvillkor ökar möjligheter för en jämlik hälsa. Hälsan påverkas av var och hur vi bor, vilken miljö vi lever i, barndomen och uppväxttiden, vår utbildning och vårt arbete.

Fokusområdet inkluderar effekter av samtliga trafikslag men med ett fokus på väg och järnväg. Aspekterna av hälsa med tydligast koppling till infrastrukturplanering bedöms vara buller och vibrationer, luft, fysisk aktivitet och rekreation, trafiksäkerhet och trygghet. Aspekterna studeras utifrån jämställdhet och jämlikhet (socioekonomi, barn-, äldre- och funktionshinderperspektiv).

Buller och vibrationer

Aspekten Buller och vibrationer utgörs av trafikbuller och vibrationer från väg- och järnvägstrafik. Negativ miljöpåverkan från buller uppstår när boende utsätts för buller från väg- eller järnvägstrafik. Riktlinjer för ljudnivåer i bostäder anges i proposition 1996/97:53. Riktvärden för övriga områdestyper anges i Trafikverkets riktlinje för buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg. Buller kan leda till bland annat koncentrationssvårigheter, sömnstörningar, hjärt- och kärlsjukdom, psykisk ohälsa och innebär stora negativa hälsoeffekter i samhället.[8] Barn, unga, personer med hörselnedsättning, sjuka och de som har ett natt- eller skiftarbete är särskilt känsliga.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder

[8] Naturvårdsverket, 2023

• Miljökvalitetsnormer • God bebyggd miljö	• Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än satta riktvärden. • Antalet personer exponerade för komfortvibrationer högre än satta riktvärden. • Påverkar känsliga verksamheter som skolor, vårdinrättningar och äldreboenden.

Förutsättningar

Omgivningsbuller är en av de miljöfaktorer som påverkar flest människor i Stockholms län där flertalet lever i tätorter[9]. Buller är ibland ett problem också utanför tätorterna, framför allt för boende nära motorvägar och andra stora vägar, järnvägar eller flygplatser.

Stockholms län är en region som expanderar kraftigt, samtidigt spås efterfrågan på transporter öka. Utan åtgärder medför detta en ökning av ljudnivåerna i regionen. Enligt en uppskattning baserad på data från 2015 (2013 för flyg) utsätts nästan en femtedel av befolkningen i Stockholms län för buller från något av trafikslagen som överstiger 55 dB ekvivalent ljudnivå. Vägtrafiken är den dominerande källan, följt av spår- respektive flygtrafik. I alla beräkningar har hänsyn tagits till befintliga bullerskärmar vad gäller väg- och spårtrafik[10].

Andelen som störs av trafikbuller i Stockholms län är högre än i landet som helhet. I den regionala miljöhälsoenkäten 2015 rapporterade 11 procent av befolkningen i Stockholms län att de besväras mycket eller väldigt mycket av väg-, tåg- eller flygbuller, jämfört med 8,0 procent sett till hela Sverige. Även andelen sömnstörda är högre i Stockholms län (4,6 procent) än i övriga Sverige (3,4 procent)[11].

Konsekvenser

Då länsplanen medger ökande trafikmängder i befintliga tätorter riskeras exponeringen för buller och vibrationer att öka framöver. Att länsplanen har stort fokus på kollektivtrafik medför att negativa konsekvenser begränsas något. Samtidigt ingår även bulleråtgärder i objekten Väg 222 Mölnvik-Ålstäket, Väg 229 Norra Sköndal och Årstaberg bytespunkt vilket är positivt sett till nuläget. Bulleråtgärder är även ett av de prioriterade åtgärdsområdena för statlig medfinansiering och omfattar totalt fem procent. Sammantaget bedöms länsplanen ha potential att bidra till måluppfyllelsen för buller och vibrationer.

Rekommendationer till kommande planskeden

Riktvärden för buller och vibrationer kommer att behöva hanteras i kommande planeringsskeden så att dessa klaras. För att bidra till styrande mål kopplade till aspekten bedöms ytterligare åtgärder behöva arbetas in.

Nollalternativ

Nollalternativets konsekvenser bedöms i stort sett vara samma som den nya länsplanen. I nollalternativet är dock ramen för åtgärdsområdet miljö (där bullerreducerande åtgärder ingår) 2,7 procent. Det är 2,3 procent mindre än länsplanen. Sammantaget bedöms även nollalternativet ha potential att nå måluppfyllelsen, men inte i samma omfattning som länsplanen.

Luft

Luft definieras i Trafikverkets bedömningsgrunder som emissioner av trafikrelaterade luftföroreningar och deras påverkan på luftkvaliteten, det vill säga koncentrationen av luftföroreningar i utomhusluften. Transportsektorns hälsopåverkande utsläpp domineras av vägtrafikens avgasutsläpp samt utsläpp av slitagepartiklar. Aspekten handlar om emissioner av kväveoxid (NOx) och partiklar (avgaser respektive slitage, PM10). Det är för dessa parametrar som transportsektorns bidrag till överskridanden av miljökvalitetsnormer och mål är som störst. NOx kan i vissa fall användas som en indikator för övriga avgasrelaterade luftföroreningar. Barn är särskilt utsatta för luftföroreningar då de rör sig mera och har en snabbare andning samtidigt som lungorna är mindre.[12] Även kroniskt sjuka och gravida är särskilt utsatta grupper.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
• Miljökvalitetsnormer • Frisk luft • God bebyggd miljö	• Vägtransportsystemets totala emissioner av NOx och partiklar (PM10). • Antalet personer exponerade för halter över MKN för luft i tätorter.

[9] Region Stockholm. (2021). Kontrollstation 2022 – uppföljning av Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen.
[10] Region Stockholm. (2020). Trafikbuller i befolkningen: Exponering, utsatta grupper och besvär.
[11] Region Stockholm. (2017). Miljöhälsorapport Stockholms län.
[12] Naturvårdsverket (2023). Frisk luft – fördjupad utvärdering av miljömålen 2023.

• Bara naturlig försurning	• Antalet skolor och förskolor som exponeras för halter över halter i miljömålet Frisk luft.

Förutsättningar

I Stockholms län är det vägtrafiken som är den största bidragande faktorn till höga halter av kvävedioxid och partiklar. Exponering för luftföroreningar påverkar folkhälsan negativt och beräknas leda till flera tusen förtida dödsfall i Sverige. Då regionen expanderar kraftigt spås efterfrågan på transporter öka. Utan åtgärder medför detta en försämring av luftkvaliteten.

Luften i regionen påverkas både av lokala utsläppskällor och av långväga föroreningar. De luftföroreningar som är vanligast i tätorter är kväveoxider (NO2) och partiklar (PM10). Den långsiktiga trenden visar att luftkvaliteten i Stockholms län har blivit bättre. Kvävedioxidhalterna har minskat tack vare att äldre dieselbilar (personbilar) successivt fasas ut inom fordonsflottan. Sedan år 2020 klaras miljökvalitetsnormen för kvävedioxid på samtliga mätstationer i länet. Partikelhalterna (PM10) har också minskat tack vare minskad intransport från andra länder och med elektrifiering av fordon, hårdare avgaskrav och minskad dubbdäcksanvändning, men Länsstyrelsen bedömer att ett fortsatt åtgärdsarbete är en förutsättning för att undvika att gränsvärdena överskrids framöver.

Minskad dubbdäcksandel och ett transporteffektivt samhälle med goda möjligheter till att gå, cykla och åka kollektivt är viktiga åtgärder för att klara miljökvalitetsnormer för luft[13].

Konsekvenser

Då länsplanen medger objekt som på sikt förväntas leda till fler transporter, vilket riskerar att påverka luftkvaliteten negativt. Detta förstärks av att bebyggelse, trafik och människor koncentreras till små ytor, vilket riskerar att medföra att föroreningar samlas där människor vistas. Samtidigt bedöms länsplanen fokus på transporteffektivitet samt åtgärder som främjar gång-, cykel- och kollektivtrafik begränsa negativa effekter.

Samtidigt bedöms en ökad transporteffektivitet och en större andel resor med kollektivtrafik och cykel medföra att luftkvaliteten kan förbättras något.

Då luftkvalitet inte särskilt omnämns eller beskrivs som prioriterat bedöms länsplanen sammantaget medföra risk för att måluppfyllelse motverkas.

Rekommendationer till kommande planskeden

→ I kommande skeden kommer hänsyn till luftkvaliteten bedöma tas genom att utreda frågan och vid behov arbeta in åtgärder. Riktvärden för luftkvalitet behöver klaras under driftskedet.

Nollalternativ

Nollalternativets konsekvenser bedöms i stort sett vara samma som den nya länsplanen. Luftkvalitet är inte särskilt utpekat som ett prioriterat åtgärd men kan tolkas ingå inom ramen för åtgärdsområdet miljö. Som tidigare nämnt är ramen för åtgärdsområdet miljö i nollalternativet 2,7 procent medan det i länsplanen uppgår till fem procent. Då luftkvalitet inte särskilt omnämns eller beskrivs som prioriterat bedöms nollalternativet sammantaget medföra risk för att måluppfyllelse motverkas då åtgärderna i första hand bedöms gå till de utpekade områdena buller, vatten och landskap.

Fysisk aktivitet och rekreation

Fysisk aktivitet handlar om möjligheterna att få motion både genom cykling och gång och genom att använda kollektivtrafik (som genererar cykel- och gångtrafik).

Rekreation är avkopplande aktivitet som främjar återhämtande av krafter. Friluftsliv handlar om att vara ute i natur- och kulturmiljö. Kontakten med naturen främjar både den fysiska och psykiska hälsan. Här är det viktigt huruvida nya gång- och cykelvägar skapar möjligheter att nå viktiga områden för friluftsliv eller om nya vägar skapar barriärer för att nå samma områden.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
• God bebyggd miljö • Friluftspolitiska mål • Folkhälsopolitiska mål	• Bidrar till bättre möjligheter att på egen hand ta sig till naturområde och rekreationsområde. • Förbättrar möjligheterna att överföra resande till gång och cykel.

[13] Länsstyrelsen. (2024). *Luftkvaliteten i Stockholms län har blivit bättre*.

	• Bidrar till förbättrade förutsättningar för fysisk aktivitet.

Förutsättningar

Den regionala grönstrukturen erbjuder rekreationsmiljöer och aktiviteter såsom bad, båtliv, skridskoåkning och friluftsliv. De gröna kilarna kan långsiktigt förse invånarna och bebyggelseområdena med grönområden. Stora delar av kilarna är av riksintresse för friluftslivet.

Den lokala grönstrukturen består av trädgårdar, bostadsgårdar, större och mindre parker, tätortsnära skogar och gröna stråk. De är betydelsefulla för invånarnas hälsa och välmående genom att de ger möjlighet till bland annat vardagsmotion, återhämtning, mötesplatser samt som lekområden för barn.

Tillgången till grönstruktur är god i stora delar av regionen till följd av Stockholms finger- och pärlbandsstruktur vad gäller bebyggelse och transportinfrastruktur. Tillgängligheten till rekreationsområden skiljer sig då större vägar och spår utgör barriärer. Det skiljer sig mellan olika delar av regionen i hur pass sammanhängande gång- och cykelvägnätet är längs de statliga vägarna.

Konsekvenser

Länsplanens stora fokus på att öka tillgänglighet genom kollektivtrafikåtgärder, bulleråtgärder och utbyggnad av gång- och cykelvägar bedöms medföra positiva effekter för fysiska aktiviteter och rekreation då natur- och rekreationsområden tillgängliggörs för flera människor. De förbättrar även möjligheterna att överföra resande till gång och cykel.

Flera objekt går igenom eller löper längs med den regionalt utpekade grönstrukturen och/eller riksintressen för friluftslivet, däribland Väg 260 Ältastråket, Väg 262 Danderyd – Rösjön, Väg 560 Västerhaninge-Årsta havsbad och Väg 261 Tappström-Nockeby. Det bedöms som positivt att tillgängligheten till just dessa miljöer ökar. Breddningar av vägar och ökade bullernivåer till följd av ökad trafik kan medföra negativa effekter. Då rekreationsområdena är stora bedöms intrånget till följd av breddning enbart ha en marginell påverkan.

Sammantaget bedöms länsplanen bidra till måluppfyllelse kopplat till miljöaspekten fysisk aktivitet och rekreation.

Rekommendationer till kommande planskeden

→ I kommande skeden kan det bli aktuellt att miljöbedöma och utreda påverkan på fysisk aktivitet och rekreation för de objekt som befinner sig inom eller intill viktiga rekreationsområden. Detta gäller särskilt objekt inom eller intill riksintressen för friluftslivet, det rörliga friluftslivet och den regionalt utpekade grönstrukturen.

Nollalternativ

Nollalternativets konsekvenser bedöms vara samma som den nya länsplanen eftersom de åtgärder som har betydelse för aspekten återfinns i båda planerna. Sammantaget bedöms därför nollalternativet bidra till måluppfyllelsen kopplad till fysisk aktivitet och rekreation.

Trygghet

Trygghet handlar om hur en person upplever en trafikmiljös utformning och användning genom sinnesintryck, egna erfarenheter, andra individers eller mediers beskrivningar av risken för att utsättas för brott eller hotfulla situationer.[14] Grupper som i större utsträckning upplever otrygghet i den offentliga miljön är kvinnor, äldre, funktionshindrade och barn.[15] God orienterbarhet, överblickbarhet, alternativa färdvägar, tillräckligt breda passager, god gestaltning och bra belysning av omgivningen är viktigt för upplevelse av trygghet.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
• Funktionsmålet • God bebyggd miljö	• Bidrar till ökad upplevelse av trygghet för gående och cyklister. • Bidrar till ökad upplevelse av trygghet för de som använder kollektivtrafiken.

Förutsättningar

[14] Boverket (2024)
[15] Ceccato, Vania mfl (2019)

Andelen av befolkningen i regionen som upplever att oro för brott påverkar livskvaliteten var 8 procent år 2024 och har minskat sedan pandemiåret 2020 då oron var mer utbredd (10 procent). Andelen av befolkningen i regionen som upplever att oro för brott påverkar livskvaliteten var åtta procent år 2024 och har minskat sedan pandemiåret 2020 då oron var mer utbredd (tio procent). Andelen invånare som upplever att de inte kan lita på de som bor i området har minskat från 13,8 procent år 2017 till 10,9 procent år 2023.[16]

Länsstyrelsens medborgarundersökning från 2023 visar att andelen otrygga är oförändrad jämfört med undersökningen från 2021. I ett längre perspektiv ökar dock otryggheten. De sammanhang och platser där flest upplever rädsla och otrygghet är i centrala Stockholm och i samband med resor i kollektivtrafiken. Nära hälften tror att tryggheten och tilliten kommer att försämras. Andelen som tror att såväl integrationen som barns och ungas uppväxtvillkor kommer att försämras ökar kraftigt jämfört med mätningen från 2021.

Skillnaden i upplevd trygghet är fortsatt stor mellan killar och tjejer. Fler killar än tjejer uttrycker att de känner sig trygga om de går ut sent på kvällarna i området där de bor.[17]

Konsekvenser

Inom åtgärdsområde kollektivtrafik beskrivs att bland annat trygghetsåtgärder prioriteras. Länsplanen innehåller dock endast två objekt för ökad trygghet som till exempel väg 229 Norra Sköndal och väg 257 Tungelstavägen med förbättrade gångvägsanslutningar. Trygghet är också prioriterat vad gäller statlig medfinansiering av kollektivtrafik. De trygghetsåtgärder som kan vara aktuella är belysningsåtgärder, fler trygghetskameror och åtgärder för en bättre överblickbarhet från gång- och cykelvägar i anslutning till kollektivtrafiken. Konsekvensen av få trygghetsåtgärder är att särskilt kvinnor, barn, äldre och personer med funktionsnedsättning påverkas mest. Det är de som framför allt nyttjar kollektivtrafiken och upplever en högre grad av otrygghet.

Utav de tillkommande objekten i planen kan bussbro över E4 skapa en genare koppling mellan Fittja och Slagsta som kan upplevas mer trygg än nuvarande gång- och cykelbro.

Sammantaget bedöms att länsplanen varken bidrar till eller motverkar måluppfyllelsen för aspekten trygghet.

Rekommendationer till kommande planskeden

- → Se över hur prioriteringen av åtgärder fungerar med avseende på trygghet.
- → Inventera hur behovet ser ut vad gäller trygghet i kollektivtrafiken.
- → Passa på att göra trygghetsskapande åtgärder samtidigt som framkomlighet, tillgänglighet eller trafiksäkerhet förbättras.

Nollalternativ

Nollalternativets konsekvenser bedöms vara samma som den nya länsplanen eftersom de åtgärder som har betydelse för aspekten återfinns i båda planerna. Sammantaget bedöms därför nollalternativet varken motverka eller bidra till måluppfyllelsen kopplad till trygghet.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet handlar om risker för trafikolyckor i väg- och järnvägssystemet, risk för singelolyckor till följd av ökad cykling, risk för olyckor bland gående samt risk för suicid**.**

Barn upp till 12 år är en grupp som särskilt bör uppmärksammas vad gäller trafiksäkerhet. Barns begränsningar gäller bland annat sådant som att identifiera varifrån ljud kommer, bedöma avstånd och hastighet på fordon, använda sitt perifera seende, skilja på höger och vänster, göra flera saker samtidigt och bedöma risker. Barn är också korta till växten och ser därför saker i sin omgivning sämre och syns sämre för andra trafikanter. Barn är impulsiva, har svårt att bedöma risker och att förstå konsekvenser av sitt handlande. De har varken den erfarenhet eller den förståelse som behövs för att klara sig själva i trafiken.

Barn kan ofta gå till skolan i måttligt trafikerade miljöer vid 9–10 års ålder och cykla i trafiken vid 11–12 års ålder. Trafikmiljön och barnets vana vid den påverkar barnets möjlighet att röra sig säkert i trafiken.[18]

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
• Hänsynsmålet • Etappmål för vägtrafiksäkerhet	• Trafiksäkerhet för bilister. Förväntad effekt på antalet omkomna eller allvarligt skadade för denna trafikantgrupp. • Trafiksäkerhet för gående, cyklister och mopedister. Förväntad effekt på antalet

[16] Statistik och fakta. Region Stockholm, 2025.
[17] *Läget i Stockholmsregionen*. Region Stockholm, 2025.
[18] NTF, (2024)

	omkomna eller allvarligt skadade för dessa trafikantgrupper. • Barn ska kunna röra sig självständigt i trafiken.

Förutsättningar

En analys från Trafikverket från 2020 visar på en utveckling mot färre omkomna i vägtrafiken i regionen under 2010-talet.[19] Trafiksäkerheten har också ökat för cyklister. Antal olyckor har legat stabilt i tio års tid samtidigt som cyklandet ökat. På senare tid har emellertid olyckor med eldrivna enpersonsfordon, exempelvis elsparkcyklar, ökat i antal. Antalet fordonstyper har ökat i denna kategori och det skapar nya utmaningar kring, och sätter nya krav på, transportinfrastrukturen.[20]

Konsekvenser

Länsplanen innehåller många objekt som på olika sätt bidrar till en ökad trafiksäkerhet för olika trafikanter. Satsningar på breddning och ombyggnation av vägar, samt utbyggnad och separering av gång- och cykelvägar ökar trafiksäkerheten i vägtrafiken för samtliga trafikantgrupper – exempelvis Väg 222 Mölnvik-Ålstäket. Vidare bidrar ombyggnation av stationer för spårbunden kollektivtrafik till ökad trafiksäkerhet.

De tillkommande objekten skapar färre konfliktytor mellan transportslagen och fler skyddade passager för gång och cykel, samt kollektivtrafik - och väntas därmed bidra till en säkrare trafikmiljö. Vidare kommer de tillkommande objekten bidra till genare och tydligare stråk för gång- och cykelresande i relativt hårt trafikerade miljöer för samtliga trafikantgrupper, vilket också väntas bidra till en säkrare trafikmiljö, inte minst för mer utsatta grupper i trafiken såsom barn.

Sammantaget bedöms länsplanen bidra till måluppfyllelse inom aspekten trafiksäkerhet.

Rekommendationer till kommande planskeden

→ Differentiera vilka (samhälls)grupper som trafiksäkerhetsåtgärderna inriktar sig på.
→ Prioritera barn, äldre och personer med funktionsnedsättning vad gäller trafiksäkerhetsåtgärder – särskilt i områden där dessa grupper vistas dagligen.

Nollalternativ

Nollalternativets konsekvenser bedöms vara samma som den nya länsplanen eftersom de åtgärder som har betydelse för aspekten återfinns i båda planerna. Sammantaget bedöms därför nollalternativet bidra till måluppfyllelse inom aspekten trafiksäkerhet.

Jämlika livsvillkor

Jämlika livsvillkor handlar om hur väl länsplanen förväntas bidra till en utveckling som skapar goda förutsättningar för ett fungerande vardagsliv och livskraftiga samhällen. Det måste vara lätt att nå och röra sig mellan målpunkter i vardagen för att vardagen ska fungera. Människor har olika förutsättningar varför tillgänglighet och rörlighet måste ses ur ett individuellt perspektiv.

De aspekterna av jämlika livsvillkor med tydligast koppling till infrastrukturplanering bedöms vara tillgång, mobilitet och minskade socioekonomiska klyftor. Dessa analyseras utifrån jämställdhet och jämlikhet. Jämställdhet och jämlikhet är begrepp som syftar till att skapa rättvisa och lika villkor för alla människor och är en förutsättning för ett socialt hållbart samhälle. Det innebär att undanröja diskriminering och skapa förutsättningar för att alla ska kunna delta och bidra på lika villkor i samhället. Jämställdhet handlar om lika rättigheter, skyldigheter och möjligheter mellan kvinnor och män, flickor och pojkar.

Jämlikhet tar avstamp i diskrimineringsgrunderna ålder, kön, könsidentitet eller könsuttryck, funktionsvariation, socioekonomi, etnisk tillhörighet, sexuell läggning, religion eller trosuppfattning. Dessa diskrimineringsgrunder kan påverka olika gruppers och individers behov och förutsättningar till ett liv på lika villkor. Genom kunskap och beaktande av olika perspektiv kan diskriminering synliggöras och motverkas.

Jämlikhet och jämställdhet vad gäller transportinfrastruktur kan handla om hur resurser fördelas geografiskt i relation till faktiska behov och ibland utifrån ett kompensatoriskt tänk. Till exempel utbyggnad, ombyggnation och gestaltning av vägar, gång- och cykelvägar, satsning på trygghetsåtgärder och tillgänglighetsåtgärder.

[19] Trafikverket, 2020.
[20] *Regionalt Cykelbokslut 2014–2024*. Region Stockholm, 2024.

Intersektionalitet handlar om hur olika diskrimineringsgrunder och maktordningar kan påverka varandra, och ibland till och med kan förstärka varandra.21 Olika aspekter så som till exempel ålder, funktionsnedsättning eller socioekonomi kan påverka varandra, förstärka varandra och göra vissa grupper och individer särskilt utsatta.



Figur. Ibland behövs olika insatser till olika grupper för att skapa jämlikhet.[22]

För att skapa likvärdiga möjligheter för en bredare grupp av människor är det nödvändigt att vara medveten om och anpassa åtgärder efter människors och gruppers olika förutsättningar och behov. Det betyder att vi inte kan göra lika för alla, utan att vi behöver göra olika utifrån olika behov, och förändra strukturer så de passar fler.[23]

Minskade socioekonomiska klyftor

Socioekonomiska parametrar som studeras är utbildningsnivå, inkomster och sysselsättningsgrad. Ojämlikhet i hälsa skapas av att olika grupper i samhället, till exempel kvinnor och män eller olika socioekonomiska grupper, har systematiskt olika livsvillkor, levnadsförhållanden och levnadsvanor.24 Nya möjligheter att röra sig mellan områden med olika socioekonomiska förhållanden och till viktiga målpunkter som utgör mötesplatser för människor kan skapa nya möten mellan människor.

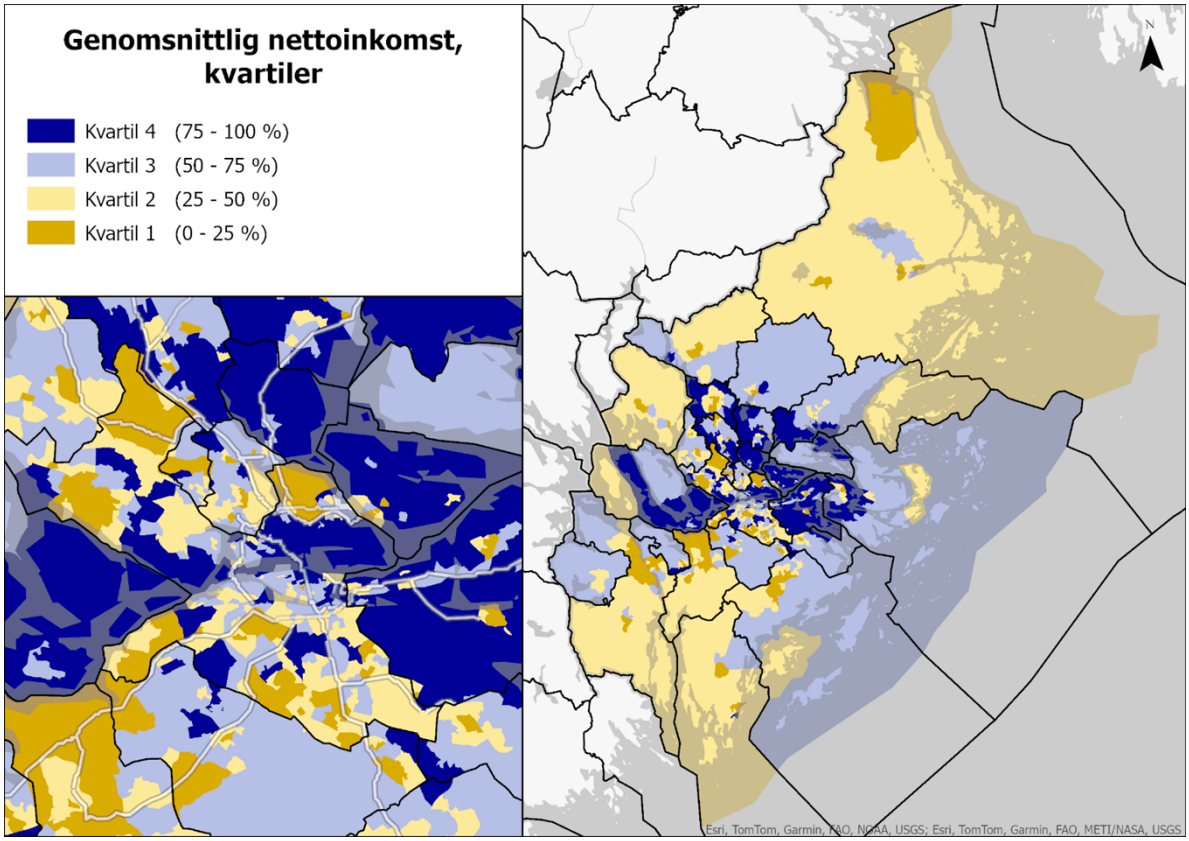
Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
• Funktionsmålet • Barnkonventionen • Diskrimineringslagen • Jämställdhetspolitiska mål • Funktionshinderpolitiska mål	• Tillgången till målpunkter som till exempel arbetsplatser, skola och sjukvård ökar för delar av regionen som idag har låg tillgång eller har sämre förutsättningar socioekonomiskt. • Hur olika åtgärder kommer olika samhällsskikt till del exempelvis beroende på socioekonomisk status (inkomst, sysselsättning och utbildning). • Bidrar till att skapa kontakt mellan olika socioekonomiska grupper i regionen.

Förutsättningar

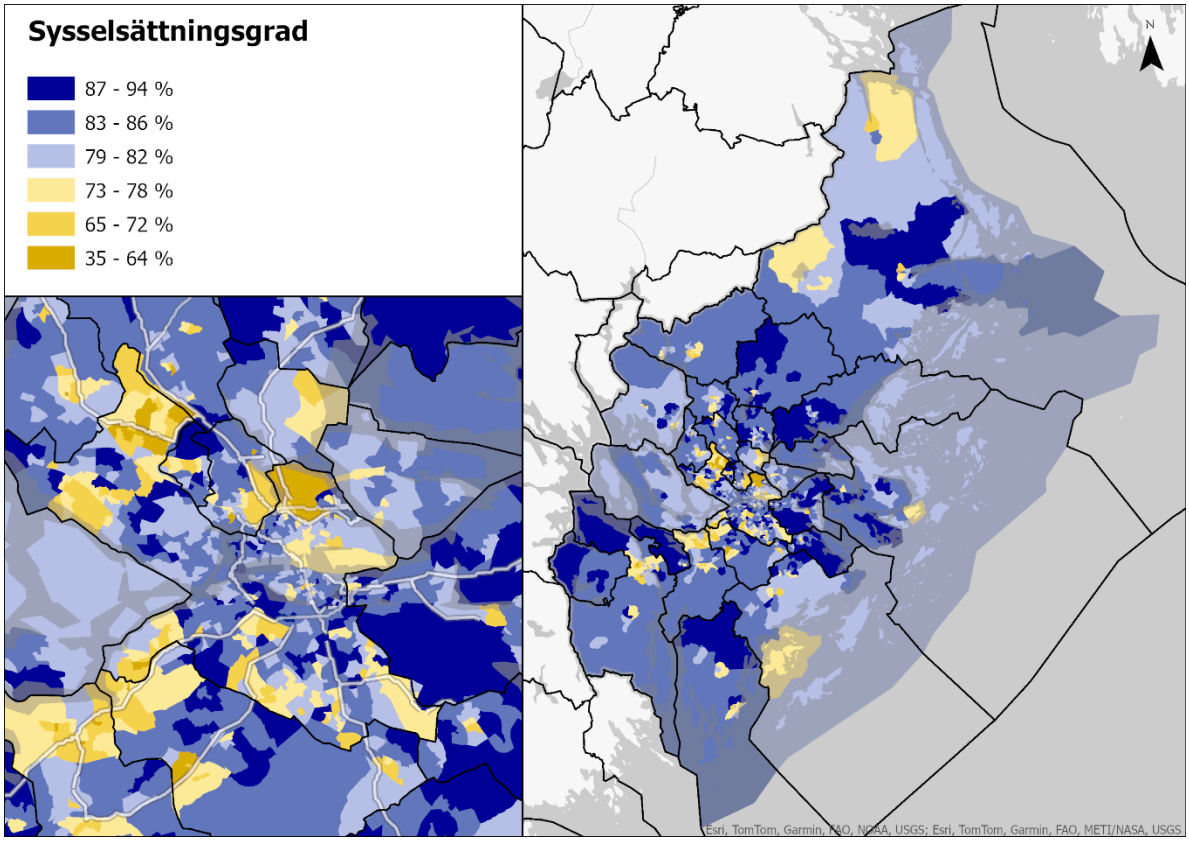
Regionen uppvisar relativt starka genomsnittliga nivåer kontra riket vad gäller socioekonomiska parametrar som utbildningsnivå, inkomst och förvärvsarbete. Samtidigt är nivåerna inom regionen spridda, där vissa områden sticker ut med låga eller mycket låga nivåer i flera socioekonomiska parametrar samtidigt (se figurer nedan). Dessa områden tenderar att vara socialt segregerade med stora andelar socioekonomiskt svagare hushåll. Områdena ligger inte sällan i tätortens periferi, i Stockholms ytterstad eller kranskommuner, rumsligt segregerade från andra områden. En av de utmärkande utmaningarna för dessa socioekonomiskt svagare områden är kombinationen mellan längre avstånd till viktiga målpunkter och färre resurser för att transportera sig. Ur perspektivet regionala transporter har kollektivtrafiken därmed en central roll för att säkerställa tillgången till såväl vardagliga som större regionala målpunkter för grupper med lägre socioekonomi.

---

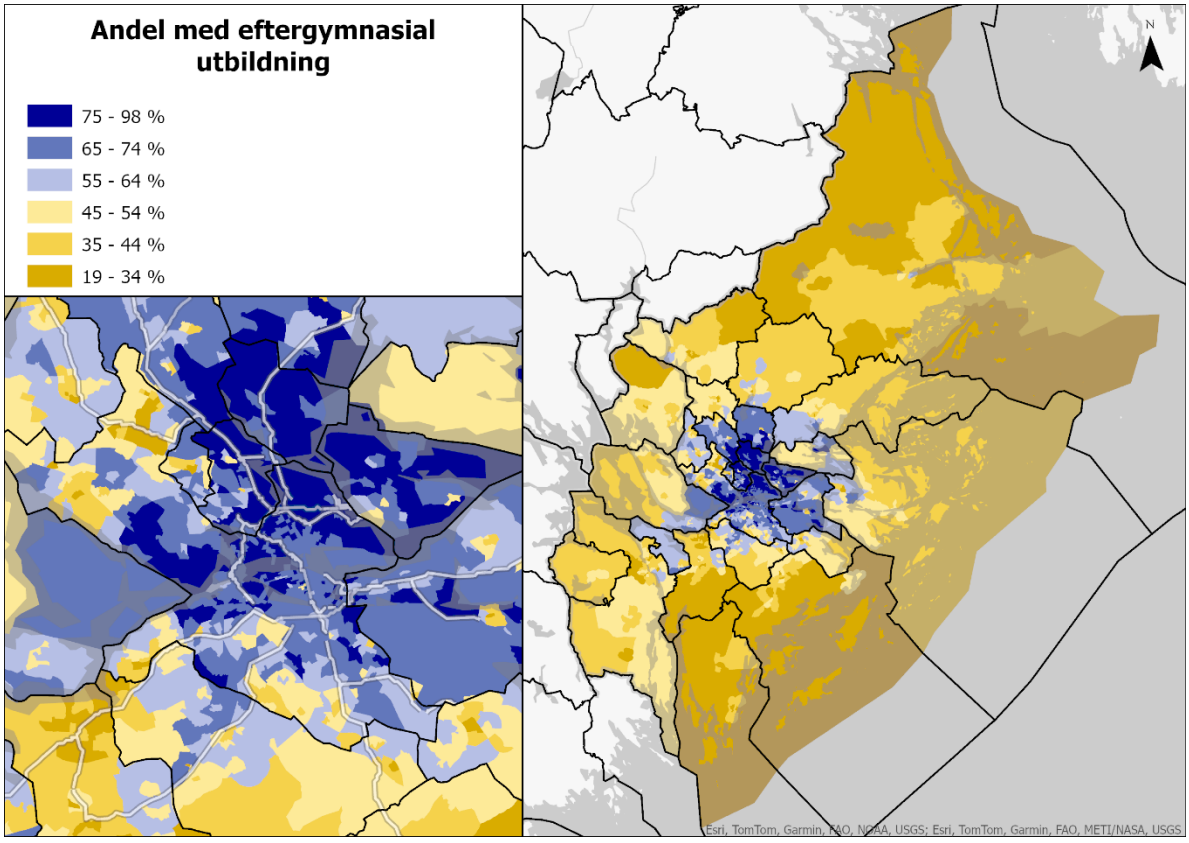
[21] Jämställdhetsmyndigheten (2024b)
[22] Region Gävleborg, (2023)
[23] Region Gävleborg, (2024)
[24] Folkhälsomyndigheten, (2023)



Figur. Karta över genomsnittliga nettoinkomster för DeSO-områden inom regionen. DeSO-områdena har delats in i kvartiler. Kvartil 4 innefattar den fjärdedel av DeSO-områdena med högst genomsnittlig nettoinkomst, och så vidare.



Figur. Karta över sysselsättningsgraden för DeSO-områden inom regionen. DeSO-områdena har klustrats för att bilda så statistiskt sammanhängande grupper som möjligt.



Figur. Karta över andelen med eftergymnasial utbildning för DeSO-områden inom regionen. DeSO-områdena har klustrats för att bilda så statistiskt sammanhängande grupper som möjligt.

Konsekvenser

Länsplanens bussprojekt som Stombuss 14, Johannelund-Sollentuna och utbyggnadsprojekt inom spårtrafiken som Spårväg Syd samt Busslänk över E4 Botkyrka kommer bidra till att socioekonomiskt svagare områden får bättre sammankoppling och tillgänglighet i regionen. I övrigt förväntas länsplanens objekt få effekt i områden med blandade eller starka socioekonomiska förutsättningar – utan någon större påverkan på sammankoppling mellan områden med olika socioekonomiska förutsättningar.

De tillkommande objekten innefattar projekt som är lokaliserade till områden som finns i eller nära socioekonomiskt svagare stadsdelar. Lokala förbättringar som exempelvis ökad trafiksäkerhet, tillgänglighet och mobilitet till följd av länsplanen förväntas därför gynna socioekonomiskt svagare grupper i större utsträckning än socioekonomiskt starkare grupper. Vidare kommer de tillkommande objekten minska lokal barriärverkan av transportinfrastruktur med en primärt regional och nationell betydelse i områden med lägre socioekonomiska förutsättningar, vilket ytterligare bidrar till måluppfyllelsen för minskade klyftor.

Sammanlagt bedöms länsplanen ha potential att bidra till måluppfyllelse inom aspekten minskade socioekonomiska klyftor.

Rekommendationer till kommande planskeden

→ Socioekonomiskt svagare områden behöver en större andel av investeringar för att regionala skillnader i tillgänglighet och mobilitet ska utjämnas. Det är även viktigt med olika typer av investeringar och åtgärder.

Nollalternativ

Nollalternativets konsekvenser bedöms vara samma som den nya länsplanen eftersom de åtgärder som har betydelse för aspekten återfinns i båda planerna. Sammantaget bedöms därför nollalternativet ha potential att bidra till måluppfyllelse inom aspekten minskade socioekonomiska klyftor.

Tillgång till målpunkter

Tillgång är möjligheten att nå någonting önskvärt, Det vill säga att kunna få tillgång till arbete, utbildning, kultur etcetera. Detta studeras med fokus på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
• Plan- och bygglagen • Funktionsmålet • God bebyggd miljö	• Tillgången ökar till viktiga målpunkter inom och utanför regionen (utbildning,

• Barnkonventionen • Diskrimineringslagen • Jämställdhetspolitiska mål • Funktionshinderpolitiska mål	arbetsplatser, större bytespunkter för kollektivtrafik) • Bidrar till ett fungerande vardagsliv (närhet till service och handel) vilket är särskilt viktigt för kvinnor, barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Förutsättningar

Det finns relativt få regionala målpunkter såsom sjukhus och universitet inom regionen jämfört med mer lokala målpunkter som handel och arbetsplatser. Det innebär att människor behöver ta sig längre än inom sitt eget bostadsområde, ibland långa avstånd inom regionen. En grundläggande förutsättning för detta är att ha nära tillgång till kollektivtrafiken, allra särskilt för de som har lägre tillgång till bil. Drygt 93 procent av invånarna i regionen bor i kollektivtrafiknära lägen*. Bland kommunerna varierar andelarna mellan över 99 procent (Solna) och drygt 70 procent (Nykvarn och Norrtälje). Samtidigt spelar även frekvenser, restider och andra parametrar stor roll – det är inte säkert att närvaron av kollektivtrafiken är tillräcklig för att den ska upplevas attraktiv relativt andra trafikslag.

*Med kollektivtrafiknära läge avses en trafikerad hållplats inom 500 meter från folkbokföringsadressen. Med trafikerad hållplats avses hållplats för samtliga trafikslag som trafikeras med minst en avgång per timme, vardagar mellan 06:00 och 20:00.[25]

Konsekvenser

Länsplanen bidrar till ökad tillgång till målpunkter på många sätt. Genom utbyggnad av tunnelbana, tvärbana och spårväg kopplas viktiga målpunkter i regionen samman. Investeringar i stombusstrafik, bussterminaler och bytespunkter gynnar både lokala och regionala resor. Satsningar på utbyggd och upprustad gång- och cykelinfrastruktur gynnar även det både lokala och regionala resor, där de förstnämnda är särskilt viktiga för grupper med lägre grad av mobilitet såsom barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Åtgärder för vägtrafiken bidrar till stärkt framkomlighet för bil och kollektivtrafiken, som i sin tur innebär ökad tillgång till viktiga målpunkter.

De tillkommande objekten innehåller åtgärder som kopplar samman stadsdelar som i dagsläget är åtskilda genom barriärverkande infrastruktur – detta ökar tillgången till målpunkter för boende, besökare och verksamma i dessa stadsdelar. De innebär även nya gång- och cykelkopplingar som väntas ge en betydande minskning i gång- och cykelavstånd mellan stadsdelar, vilket gör stor skillnad för grupper som barn, unga och äldre som generellt har lägre grad av mobilitet och därmed får en relativt större tillgänglighetsvinst.

Viktiga regionala målpunkter som sjukhus, högskolor och regionala stadsdelscentrum blir mer tillgängliga genom de tillkommande objekten. Vidare väntas effekten på tillgången till målpunkter i vardagen öka både i närtid och på sikt då vissa av objekten är lokaliserade i områden med omfattande stadsutveckling. Förbättringar i stationsmiljöer i kollektivtrafikknutpunkter bidrar också till en ökad tillgång till målpunkter ur ett vardagligt perspektiv i och med att byten underlättas och görs säkrare.

Sammantaget bedöms länsplanen bidra till måluppfyllelse inom aspekten tillgång till målpunkter.

Rekommendationer till kommande planskeden

→ Fortsätt arbeta med att förbättra tvärkopplingar inom regionen, särskilt kring att sammankoppla viktiga regionala och delregionala målpunkter utanför Stockholms innerstad.

Nollalternativ

Nollalternativets konsekvenser bedöms vara samma som den nya länsplanen eftersom de åtgärder som har betydelse för aspekten återfinns i båda planerna. Det bör dock nämnas att de tillkommande åtgärderna i den nya planen uteslutande är positiva för aspekten. Således är nollalternativet sämre jämfört med länsplanen. Sammantaget bedöms dock nollalternativet liksom länsplanen bidra till måluppfyllelse inom aspekten tillgång till målpunkter.

Mobilitet

Mobilitet handlar om människors möjlighet att förflytta sig och på så vis få tillgång till målpunkter som arbete och service. En god transportplanering tar hänsyn till och stödjer olika behov genom god tillgång till olika färdmedelsalternativ, lokalisering och utformning av hållplatser, turtäthet och smidiga byten mellan olika trafikslag. Mobiliteten påverkas av vilka resurser en har till förfogande och detta varierar beroende på var en bor och mellan olika grupper. Barn, personer med funktionsnedsättning

[25] Statistik och fakta. Region Stockholm, 2025.

och personer med sämre socioekonomiska förhållanden har i högre utsträckning låg tillgång till resurser som pengar, cykel eller bil eller att de inte kan använda sig av dessa.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
• Plan- och bygglagen • Funktionsmålet • Hänsynsmålet • God bebyggd miljö • Folkhälsomål • Barnkonventionen • Diskrimineringslagen • Jämställdhetspolitiska mål • Funktionshinderpolitiska mål	• Ökar barns möjlighet till självständig och säker mobilitet utifrån barns behov och förutsättningar. • Ökar möjligheten för äldre att nå olika målpunkter utifrån behov och förutsättningar. • Ökar möjligheten för funktionshindrade att nå olika målpunkter utifrån behov och förutsättningar. • Ökar möjligheten att resa med cykel och till fots och att resa med kollektivtrafik, vilket ger grupper som annars har bristande ekonomi och tillgänglighet till funktioner i samhället mer likartade villkor. • Ökar möjligheten för både kvinnor och män att nå olika målpunkter.

Förutsättningar

Färdmedelsandelarna inom regionen kan visa på förutsättningar för mobilitet med de olika trafikslagen. Tillsammans samlade gång-, cykel- eller kollektivtrafik 61 procent av andelarna en genomsnittlig vecka år 2023. Kollektivtrafiken har minskat med ungefär 15 procent sedan innan pandemin, vilket verkar vara ett bestående tapp. Samtidigt har andelen resor som görs med cykel ökat sedan innan pandemin och är i dagsläget omkring 10 procent. Biltrafikresandets andel har legat i stort sett konstant sedan före pandemin.[26]

Konsekvenser

Länsplanen innehåller åtgärder som främjar mobiliteten för olika grupper och färdmedel. Oskyddade trafikanter får ökad mobilitet till följd av satsningar på gång- och cykelinfrastruktur på vägar. Utbyggnaden av spårtrafiken ger ökad mobilitet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, särskilt när det gäller längre resor inom regionen. Ombyggnationer av hållplatser, stationer och bytespunkter möjliggör en mer anpassad fysisk utformning som ger alla resenärsgrupper en grundläggande tillgänglighet och mobilitet med kollektivtrafiken. Kollektivtrafiksatsningar gynnar även kvinnor och socioekonomiskt svagare grupper då de nyttjar kollektivtrafiken i högre grad. Trafiksäkerhetsåtgärder och framkomlighetsåtgärder för bil har ingen direkt positiv påverkan på mobiliteten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, samt begränsad påverkan för socioekonomiskt svagare grupper.

De tillkommande objekten innebär nya och omgjorda gång- och cykelbanor på platser och längs stråk som i dagsläget kännetecknas av barriärverkande infrastruktur eller fordonsflöden. De kommer också underlätta för byten inom, samt ankomst och avgång vid, kollektivtrafikknutpunkter. Detta kommer öka mobiliteten för samtliga men särskilt för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning då de är mer beroende av en omsorgsfull fysisk miljö, exempelvis via trafikseparering.

Sammanlagt bidrar länsplanen till potential för måluppfyllnad inom aspekten mobilitet.

Rekommendationer till kommande planskeden

→ Prioritera socioekonomiskt svagare områden vad gäller mobilitetsåtgärder för gång-, cykel- och kollektivtrafik – ta en kompensatorisk ansats.

Nollalternativ

Nollalternativets konsekvenser bedöms vara samma som den nya länsplanen eftersom de åtgärder som har betydelse för aspekten återfinns i båda planerna. Det bör dock nämnas att de tillkommande åtgärderna i den nya planen uteslutande är positiva för aspekten. Således är nollalternativet sämre jämfört med länsplanen. Sammantaget bedöms dock nollalternativet liksom länsplanen ha potential för måluppfyllnad inom aspekten mobilitet.

[26] *Läget i Stockholmsregionen 2024*. Region Stockholm, 2025.

Sammanhållen region

En sammanhållen region kännetecknas av hur väl transportsystemet kopplar samman olika områden i regionen och regionen med andra regioner. Det kännetecknas även av hur väl barriärer överbyggs eller undviks. Det vill säga hur funktionella sambanden är.

Förutsättningarna för rörlighet skiljer sig ofta mellan olika geografiska områden som mellan stad, tätort och landsbygd. En sammanhållen region kännetecknas också av starka sociala samband. Här har människor med olika geografier och med olika socioekonomi anledning och möjlighet att se varandra och mötas.

Fokusområdet sammanhållen region har delats in i aspekterna sammankoppling av områden och barriärer.

Sammankoppling av områden

Sammankoppling av olika geografiska områden i olika skala, lokalt, regionalt och mellanregionalt.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
• Funktionsmålet • Hänsynsmålet • God bebyggd miljö	• Bidrar till minskad skillnad i tillgänglighet mellan olika geografier när det gäller tillgänglighet till målpunkter, service och kollektivtrafik. • Bidrar till stärkta funktionella samband inom tätorter och mellan tätorter. • Bidrar till stärkta funktionella samband med andra regioner.

Förutsättningar

Regionens centralort Stockholm har en fingerplansstruktur av bebyggelse som strålar ut i regionen från Stockholms innerstad. Denna fingerplansstruktur innefattar även betydande regionala transportkopplingar i form av bland annat europavägar, järnväg och annan spårtrafik. Sammantaget är sammankopplingen av områden inom varje bebyggelsestråk generellt sätt god. Däremot tenderar sammankopplingen av områden i olika bebyggelsestråk vara svagare. Vidare är kopplingen mellan den norra och södra halvan av regionen särskilt svag då det endast finns ett fåtal väg-, järnvägs- och spårvägskopplingar över vattnet.

Konsekvenser

Länsplanens spårprojekt som Spårväg Syd och tunnelbanans gula linje stärker sammankopplingen av områden och funktionella samband genom nya och ombyggda kopplingar med regionala trafikflöden. Vidare stärks en mellanregional koppling med Sörmland genom objekt Väg 57 Gnesta-E4. Övriga objekt i länsplanen har en mer lokal räckvidd när det gäller sammankoppling av områden.

De tillkommande objekten innefattar projekt som stärker sammankopplingen mellan områden som i dagsläget är separerade genom transportinfrastruktur.

Sammantaget bedöms länsplanen ha potential för måluppfyllnad inom aspekten sammankoppling av områden.

Rekommendationer till kommande planskeden

→ Fortsätt arbeta med att förbättra tvärkopplingar inom regionen, särskilt kring att sammankoppla viktiga regionala och delregionala målpunkter utanför Stockholms innerstad.

Nollalternativ

Nollalternativets konsekvenser bedöms vara samma som den nya länsplanen eftersom de åtgärder som har betydelse för aspekten återfinns i båda planerna. Sammantaget bedöms nollalternativet liksom länsplanen ha potential för måluppfyllnad inom aspekten sammankoppling av områden.

Barriärer

Vägtransportsystemet överbygger barriärer som finns genom till exempel broar och tunnlar eller annan utformning. Befintliga vägar kan utgöra barriärer. Nya vägar som föreslås kan öka barriäreffekten mellan områden där det finns ett behov eller en önskan att passera. Nya gång- och cykelvägar kan öka möjligheten att ta sig mellan olika områden.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
• God bebyggd miljö	• Tillkommer eller minskar barriärer inom och mellan olika geografiska områden.

Förutsättningar

I Stockholmsregionen finns järnvägar, europavägar, riksvägar och större länsvägar som sammanbinder regionen med andra delar av Sverige och mellan olika delar i regionen. Dessa utgör ofta lokala barriärer för gång- och cykeltrafik och påverkar upplevelsevärden negativt. En inventering av barriärer har gjorts och en kvantitativ metod för att systematiskt och transparent värdera olika faktorer som påverkar barriäreffekterna av transportinfrastrukturen i Stockholmsområdet har tagits fram. Det omfattar 30 väsentliga objekt Rapporten ska utgöra underlag och stöd för en tydligare prioritering av barriärer som vägar och järnvägar[27]

Konsekvenser

Länsplanens objekt är lokaliserade till platser med betydande barriärverkan. För de vägar som har identifierats av Trafikverket som påtagliga barriärer har det också föreslagits åtgärder för. Merparten av objekten innehåller utbyggnad av gång- och cykelbana längs med vägar som innebär en minskad barriär mellan stadsdelar och bebyggda områden och friluftsområden. Objekten kommer överbrygga barriärer mellan olika stadsdelar, dels genom nya kopplingar som minskar gång- och cykelavstånd markant, dels genom ombyggnation av befintliga kopplingar som ger genare och säkrare kopplingar.

Exempel på objekt med syfte att minska barriärer för gående och cyklister är ny gång- och cykelväg längs väg 259 Glömstavägen, väg 260 Ältastråket och väg 560 mellan Västerhaninge och Årsta havsbad samt Busslänk över E4, Botkyrka.

Sammantaget bidrar länsplanen till måluppfyllelse inom aspekten barriärer.

Rekommendationer till kommande planskeden

→ Fortsätt att använda Underlag för åtgärdsprioritering av barriärer i Stockholmsområdet.

Nollalternativ

Nollalternativets konsekvenser bedöms vara samma som den nya länsplanen eftersom de åtgärder som har betydelse för aspekten återfinns i båda planerna. Sammantaget bedöms dock nollalternativet liksom länsplanen bidra till måluppfyllelse inom aspekten barriärer.

Inkludering

Inkludering och möjlighet till deltagande handlar om aspekterna maktförhållanden och delaktighet i både beslutsfattande och i processen för transportplanering. Människor vill känna sig delaktiga i samhället och ha kontroll över beslut som påverkar samhället i stort och ens egna livsvillkor. Faktisk makt och känsla av delaktighet varierar mellan olika grupper i samhället. Gemensamma normer är en förutsättning för att mycket av samarbetet mellan människor ska fungera. Samtidigt styr normer vad som anses vara normalt i en situation och de kan begränsa eller diskriminera människor. Traditionellt har transportområdet ansetts vara en manlig domän.

Grupper som generellt sett har sämre förutsättningar att påverka transportplaneringen är barn, äldre, människor med funktionsnedsättning, kvinnor, personer med utländsk bakgrund och socioekonomiskt svaga grupper. Resultatet blir en ojämn fördelning av makt och känsla av delaktighet i transportplaneringen. Det är viktigt att jämnare fördela makt och öka delaktigheten hos människor, särskilt de grupper som är underrepresenterade. Det görs bäst genom att bjuda in till samtal och dialog med kommuner, Trafikverket, organisationer, allmänheten och näringslivet och uppmuntra en bred representation. Detta analyseras utifrån perspektiven jämlikhet (barn-, äldre- funktionshinderperspektiv samt utifrån socioekonomi) samt jämställdhet.

Inkludering handlar om transparens i processen, möjligheten att få information och komma med synpunkter på länsplanen.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
• Barnkonventionen • Diskrimineringslagen • Jämställdhetspolitiska mål • Funktionshinderpolitiska mål	• Representation i samråd • Representation i inkomna remissvar

Förutsättningar

Region Stockholm har haft regelbundna avstämningsmöten med Trafikverket och Region Stockholms trafikförvaltning. Vid behov har även andra kompetensområden inom regionen deltagit. Under planens framtagande har möten med kommunernas tjänstepersoner genomförts vid minst två tillfällen. Löpande förankring har också skett genom nätverket för strategisk trafikplanering. Under planens framtagande har möten med länets kommundirektörer genomförts inom ramen för ny RUFS under 2024 och 2025.

[27] Underlag för åtgärdsprioritering av barriärer i Stockholmsområdet. Trafikverket, 2021.

Konsekvenser

Det är främst tjänstepersoner på Region Stockholm, Trafikverket och kommunerna som deltagit i processen med framtagande av länsplanen. Det innebär att flera viktiga grupper som använder cykel som barn och kollektivtrafiken som barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar inte har inkluderats. Det gör att stora delar av kunskapen om dessa gruppers behov saknas som underlag för prioritering av åtgärder.

Bland tjänstepersoner har representationen mellan män och kvinnor varit jämn. Däremot har representationen varit låg vad gäller utlandsfödda tjänstepersoner.

Den samlade bedömningen är att processen med att ta fram länsplanen innebär en risk för att måluppfyllelsen motverkas inom aspekten inkludering.

Rekommendationer till kommande planskeden

→ Tydliggör i länsplanen hur representationen ser ut bland tjänstepersoner vad gäller kvinnor och män, svenskfödda och utlandsfödda.

→ Involvera äldreorganisationer, funktionshinderorganisationer och fokusgrupper med barn i processen under framtagande av länsplanen. Använd gärna regionens råd.

Nollalternativ

Nollalternativets konsekvenser bedöms vara samma som den nya länsplanen eftersom processen för framtagande varit samma kopplat till båda planerna. Sammantaget bedöms att nollalternativet liksom länsplanen innebär en risk för att måluppfyllelsen motverkas inom aspekten inkludering.

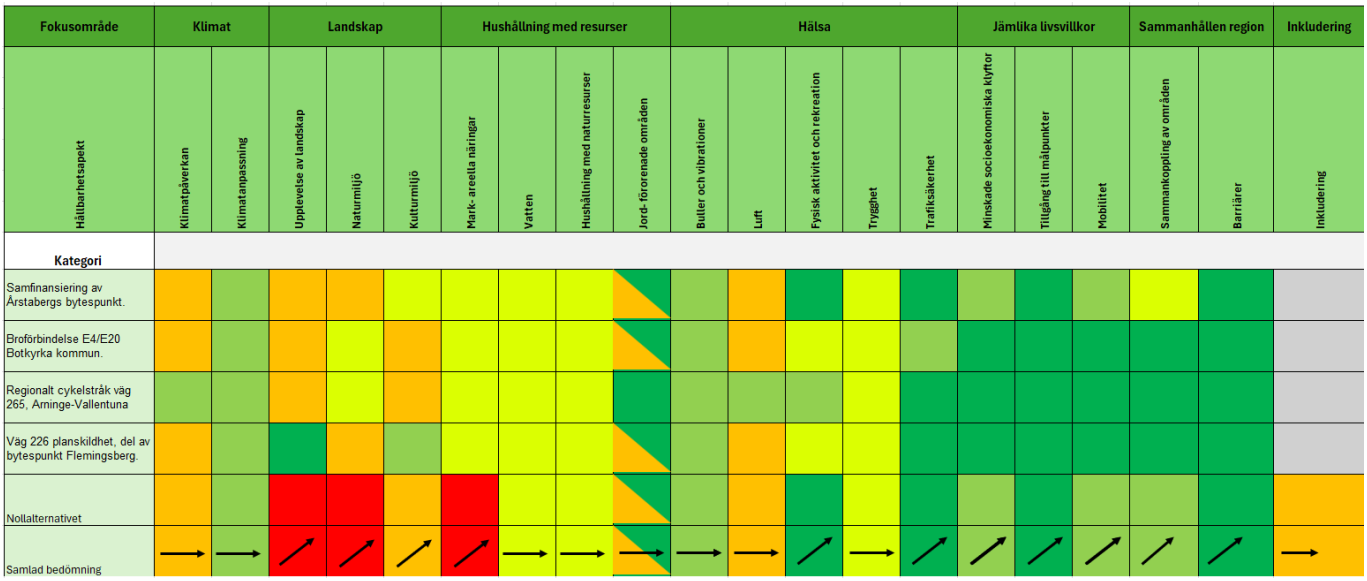
Samlad bedömning

I tabell 2 på sida 45 redovisas bedömningarna samlat. För att öka förståelsen och läsbarheten är de fyra namngivna projekten som skiljer den aktuella länsplanen från den tidigare tydligt illustrerade. Vidare visas även nollalternativet och den samlade bedömningen i tabellen. I raden *Samlad bedömning* illustreras den riktning föreliggande länsplan bidrar till måluppfyllelsen. Då de tillkommande fyra objekten utgör en relativt liten del av den totala ramen för länsplanen är den samlade bedömning av länsplanen ofta samma som bedömningen av nollalternativet. Pilarna i raden för den samlade bedömningen illustrerar i vilken riktning den nya länsplanen lutar i förhållande till nuläget och nollalternativet. En pil uppåt visar exempelvis att länsplanen bidrar till måluppfyllelse i större utsträckning.

Tabell 2 Samlad bedömning av Länsplan för transportinfrastruktur 2026–2037.

Bidrar till måluppfyllelse
Möjlighet/potential att bidra till måluppfyllelse
Varken bidrar till eller motverkar
Osäkerhet innebär risk för att måluppfyllelsen motverkas
Motverkar måluppfyllelse
Ej möjlig att bedöma i detta skede

↗	Länsplanen bidrar till måluppfyllelsen i större utsträckning
→	Länsplanen medför ingen skillnad i den sammanvägda bedömningen
↘	Länsplanen motverkar måluppfyllelsen i större utsträckning



Kumulativa effekter

De kumulativa effekter som bedöms uppstå vid ett genomförande av länsplanen är kopplade till fokusområdena klimat, landskap och hälsa. De konsekvensbedömningar som görs för respektive miljöaspekt i kapitel *Fokusområden och hållbarhetsaspekter* redovisar i stort länsplanens kumulativa effekter i regionen för just den specifika aspekten. Detta då en konsekvensbedömning av en miljöaspekt i ett regionalt sammanhang kan anses utgöra en samlad bedömning av kumulationen av respektive effekt som uppstår av olika utvecklingsområden. I detta avsnitt redovisas därför eventuella kumulativa effekter som kan antas uppstå *mellan* olika miljöaspekter.

När bebyggelsen blir tätare kan det leda till att effekterna av höga temperaturer och urbana värmeöar förvärras. Samtidigt ökar mängden dagvatten eftersom tidigare genomsläppliga markytor ersätts med hårdgjorda ytor. Genom att integrera gröna ytor både inom och omkring bebyggelsen kan dessa negativa konsekvenser mildras. Vegetation bidrar till att reglera temperaturen, ta hand om och rena dagvatten, samt bromsa stora vattenflöden vid kraftiga regn. Dessutom spelar grönområden en viktig roll i att förebygga erosion, ras och skred.

Länsplanen medför i viss utsträckning att grönområden tas i anspråk, vilket ökar risken för förlust av biotoper och att nya barriärer tillkommer. Fler objekt inom olika områden som påverkar naturvärden kan ha en både additiv och synergistisk effekt. Till exempel kan en population av en djurart påverkas lokalt på flera håll och därför minskas ur ett regionalt eller nationellt perspektiv. Detta medför en risk för kumulativa effekter för djur- och växtlivet.

De naturvärden som finns inom och i anslutning till planområden är även av värde för rekreation och friluftsliv, vilket medför att eventuella negativa konsekvenser för aspekten naturmiljö kan medföra negativa konsekvenser även för rekreation och friluftsliv, och därmed även befolkning och hälsa. Kumulativa effekter riskerar även att uppstå vid de objekt som medför att väg eller järnväg breddas. Objekten i redan påverkade miljöer kan motverka luftens rörelser vilket i sin tur bidrar till ökade luftmiljöproblem, ökade bullernivåer och därmed även till konsekvenser för människors hälsa.

Ökat omhändertagande av både avloppsvatten och dagvatten förbättrar sannolikt tillståndet i vattenförekomsterna. Även hantering och rening av markföroreningar kan minska förekomsten och spridningen av föroreningar i mark och vatten. I kombination med klimatförändringar kan synergistiska effekter uppstå som kan påverka statusklassningen av berörda vattenförekomster. Detta till följd av högre temperaturer och mer avrinning som förstärker processer kopplat till övergödning.

Referenser

Astma- och allergiförbundet. (2024). *https://astmaoallergiforbundet.se/information-rad/leva-med-astma-allergi/utomhus/luftfororeningar-och-halsorisker/*

Boverket. (2024). https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/trygghet-och-brott/trygghetsbegreppet/

Berglund, m.fl. (2011)

Ceccato, Vania, mfl. (2019)

Jämställdhetsmyndigheten. (2024). *https://jamstalldhetsmyndigheten.se/jamstalldhet-i-sverige/*

Naturvårdsverket. (2023). *https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/luft/barns-halsa-och-luftfororeningar/*

NTF. (2024). https://ntf.se/fragor-och-svar/barn-i-trafiken/pa-egen-hand/nar-ar-barn-trafikmogna/

Region Gävleborg. (2023). *Jämlikt Gävleborg, rapport från jämlikhetsutredningen*

Region Stockholm. (2025). Statistik och fakta. https://www.regionstockholm.se/statistik-och-fakta/trafik-och-mobilitet/kollektivtrafik/#level-2

Region Stockholm. (2025). *Läget i Stockholmsregionen 2024*.

Trafikverket. (2020). *Regional trafiksäkerhetsutveckling region Öst*.

Trafikverket. (2025). *Underlag för åtgärdsprioritering av barriärer i Stockholmsområdet*. https// trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1652756/FULLTEXT01.pdf

wsp.com