§ 6
Remitterat och sammanställt förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022–2033

RS 2021–0109

Ärendebeskrivning

I juni 2021 fick Region Stockholm genom regeringsdirektiv i uppdrag att revidera nuvarande länsplan för regional transportinfrastruktur. Den totala ramen för kommande planeringsperiod 2022–2033 är preliminärt 10,088 miljarder kronor. I stort sett alla remissinstanser till länsplan ser allvarligt på den låga andel statliga medel till den kraftigt expanderande huvudstadsregionen. De statliga investeringarna i Stockholmregionens infrastruktur måste öka för att huvudstadsregionen ska kunna fortsatt växa och vara en tillväxtmotor för hela landet. Remitterade och sammanställda förslag till länsplaner ska skickas till Regeringskansliet senast den 30 april 2022. Därefter sker fastställande av länsplanen av regionfullmäktige hösten 2022 efter regeringens besked om definitiva ramar.

Beslutsunderlag

Regiondirektörens tjänsteutlåtande
SD-ledamotens förslag till återremiss

Förslag och yrkande

Ordförande yrkar bifall till regiondirektörens tjänsteutlåtande
SD-ledamoten yrkar bifall till sitt förslag om att ärendet ska återremitteras
Lars Bryntesson (S) och Samuel Klippfalk (KD) yrkar båda bifall till regiondirektörens tjänsteutlåtande
Ordförande föreslår utskottet besluta att ärendet skickas till regionfullmäktige som anmälningsärende samt om omedelbar justering.
Lars Bryntesson (S) yrkar bifall till ordförandes förslag.

Proposition

Ordförande frågar först om ärendet ska avgöras idag eller återremitteras och finner att utskottet beslutar att ärendet ska avgöras idag.
Ordförande frågar sedan om bifall eller avslag till regiondirektörens tjänsteutlåtande och finner att utskottet beslutar bifalla förslaget.
Ordförande frågar även om ärendet kan skickas till regionfullmäktige som anmälningsärende samt om justering kan ske omedelbart och finner att så är fallet.

Länsplane- och samhällsplaneringsutskottets beslut

Remitterat och sammanställt förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022–2033, (RS 2021–0109), godkänns och skickas till Regeringskansliet senast den 30 april 2022.

Beslutet skickas för anmälan till regionfullmäktige.

Denna paragraf förklaras omedelbart justerad.

SD-ledamoten deltar inte i beslutet.

Särskilt uttalande
M och L-ledamöterna anmäler särskilt uttalande
S-ledamöterna anmäler särskilt uttalande
V-ledamoten anmäler särskilt uttalande

Beslutsexpediering:
Regeringskansliet
Akt

Region Stockholm

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-04-27 RS 2021-0109

Länsplane- och samhällsplaneringsutskottet
2

Remiss av länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län

En stor del av den föreslagna länsplanen för regional transportinfrastruktur är låsta till tidigare beslutade projekt. Sverigedemokraterna Region Stockholm har varit kritiska till flera av dessa. Av de nya projekt som är föreslagna så har trafikslaget cykel fått en oproportionerligt stor tilldelning av medel. Cykelpotten bör minska kraftigt, och omfördelas till den vägburna trafiken som gynnar buss-/ och bil.

Region Stockholm är den mest bilrika regionen i Sverige och har samtidigt ett ökande problem med dålig framkomlighet. Ändå speglas inte detta i de satsningar och prioriteringar som framförs i länsplanen. Prioritering ligger på små projekt som involverar cykelvägar utan en avgörande effekt för framkomligheten. De större cykelprojekten som skulle kunna göra större skillnad, och således vara en effektivare investering anses inte vara färdigutredda men är trots detta avsedda att på sikt få finansiering.

Att arbeta mot målet om att 20 procent av befolkningen i regionen ska använda cykeln i sin dagliga pendling till jobbet följer inte det verkliga behovet som våra medborgare har. Särskilt när stora delar av cykelvägnätet idag har en överkapacitet på grund av det låga resandet, medan bil-och bussvägnätet har en underkapacitet.

Region Stockholm bör vara drivande i utvecklandet av väginfrastrukturen och i ett tidigt skede, proaktivt, arbete med Trafikverket för att få fram åtgärdsvalsstudier, som utvecklar den vägburna bil-/ och busstrafiken.

Sverigedemokraterna föreslår länsplane- och samhällsplaneringsutskottet besluta:

1. Länsplane-och samhälsutskottet ges i uppdrag att återremittera förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholm län 2022–2033 med anledning av att inarbeta Sverigedemokraternas inspel.

Liberalerna
Moderaterna
xxx

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-04-xx

xxx xx-xx

Yttrande över Länsplan (arbetstitel)

Särskilt uttalande

Länsplanen innehåller många viktiga åtgärder för att stärka och utveckla Stockholmsregionen och skapa goda förutsättningar för smidigt och hållbart resande för den växande befolkningen.
Som betonas i länsplanen behöver bytespunkterna förbättras. Det gäller bland annat Spånga station och terminal som är viktiga bytespunkter för både pendeltågs- och bussresenärer, men som har idag en rad olika brister. När Trafikverket på uppdrag av regeringen genomförde kapacitetshöjande åtgärder på Mälarbanan exkluderades Spånga station. Detta tillsammans med att det idag anläggs ett regionalt cykelstråk i närhet till stationen medför förändringsbehov för bytespunkten.

Redan idag behövs utökad kapacitet för att hantera resenärsströmmar och i takt med ökat bostadsbyggande kommer behovet tillta och antalet resenärer förväntas att fortsätta öka i takt med bostadsbyggandet. Spånga station kan varken tillgodose dagens eller framtidens kapacitetsbehov. Miljöerna i anslutning till stationen samt bussterminalen är i behov av uppgradering och renovering.

En utredning av bytespunktens samtliga behov tillsammans med en åtgärdsvalstudie med berörda aktörer inkluderande en tidplan för arbetet behöver komma på plats. Detta för att ta identifiera och klarlägga de åtgärder som kommer att krävas för att bytespunkten ska möta kommande kapacitetsbehov och för att säkerställa att processen inte sker enligt tidsplan. Behovsutredningen ska ligga till grund för framtida avsiktsförklaring med berörda parter om kommande ombyggnationer och upprustning av resenärsmiljöer tillsammans med infrastruktur i anslutning till bytespunkten. Initiativ bör tas till att upprätta en dialog mellan berörda parter samt myndigheter kopplade till bytespunkten med målet att det inom en rimlig framtid blir ett planmoget objekt.

Vi i Liberalerna och Moderaterna ser att en lösning för att råda bot på dagens kapacitetsbrister kan vara tillskapandet av en andra uppgång, vårda det vi har samt en renovering av bytespunktens resenärsmiljöer.

Länsplane- och samhällsplaneringsutskott

SÄRSKILT UTALANDE
2022-04-27

RS 2021-0109

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033, särskilt uttalande

Socialdemokraterna ställer sig bakom förslaget till länsplan samt att det sänds till regeringen för den vidare process som föreskrivs. Efter regeringens fastställande av nationell plan, samt definitivt fastställande av regionala ramar, ska länsplanen under hösten 2022 slutligt fastställas av Regionfullmäktige.

I samband med att regionen den 28 oktober 2021 beslutade sända ett förslag till länsplan på remiss angav vi Socialdemokrater ett antal krav för att vi senare skulle kunna ställa oss bakom planen. Dessa har i allt väsentligt tillgodosetts i det nu reviderade förslaget.

Vår utgångspunkt är att hela länet ska ha tillgång till bra infrastruktur som bidrar till att klara klimatmålen, öka jämlikheten och skapa goda förutsättningar för hållbar tillväxt. För att få människor att vilja leva och arbeta här måste det vara smidigt att ta sig till arbete, till fritidsaktiviteter och till vänner, oavsett var i länet man bor. Fördelningen mellan länets södra och norra delar måste vara jämn.

Länsplanen behöver lägga en god grund för att stärka det gemensamma resandet och vinna över resenärer från bil till kollektivtrafik. För detta krävs bättre tvärförbindelser och väl fungerande bytespunkter. Det nya förslaget innehåller ett utrymme på drygt 400 miljoner kronor för framtida investeringar i bytespunkter vid Årstaberg, Gullmarsplan och Brommaplan. Därmed har ett av våra krav tillgodosetts.

Vidare innehåller länsplanen en utredning avseende väg 226 som syftar till att hitta genomförbara och kostnadseffektiva lösningar genom den regionala stadskärnan Flemingsberg. Vi hade helst sett att länsplanen hade tagit ett mer ambitiöst grepp i frågan, men tycker att åtgärden är ett steg i rätt riktning. Vi ser utredningen som ett första steg för att i framtiden, i samverkan med berörda aktörer och intressenter, kunna utveckla Flemingsberg som viktig bytespunkt på västra Södertörn.

I bilaga 2 anges prioriteringar för länsplanernas åtgärdsområden (ej namngivna mindre åtgärder under 50 miljoner kronor). Denna utökade ram (tidigare 25 miljoner kronor) ligger i linje med vad vi efterlyst, och som regeringen medgett. Vi menar att de ökade resurser som avsätts i stor utsträckning måste användas för att uppmuntra kollektivt resande i regionen.

Vi har sedan tidigare lyft fram spårbyggnationer vid Väsby station samt ny- och ombyggnation av Märsta station, liksom sekundäruppgångar som dessutom skapar förutsättningar för fler bostäder i kollektivtrafiknära lägen. (Vad gäller Väsby och Märsta pekade vi särskilt på statens ansvar för dessa frågor i regionens yttrande över nationell plan.) Vi vill också särskilt peka på åtgärder som ger möjlighet till ökad turtäthet i kollektivtrafiken. Frågan om vändspår för att möjliggöra 15-minuterstrafik inom pendeltågstrafiken är en viktig del i detta, främst i Upplands Bro där det idag endast finns halvtimmestrafik.

I det nya förslaget till länsplan pekas på kommande planrevideringar. Planeringen av dessa behöver komma igång tidigt, och utifrån de erfarenheter som dragits av denna första gång som regionen haft ansvaret för att utarbeta länsplanen. De stora oklarheter som förevarit kring vilka krav som ställs på projekt för att betraktas som ”planmogna” måste tidigt tydliggöras. Transparensen i processen måste förbättras och gränserna mellan politisk styrning och förvaltningens kvalitetssäkring måste bli tydligare, också för omvärlden. I sak är vår ambition att då komma vidare i de frågor vi redovisat i detta uttalande.

Det är nu en styrka för Stockholmsregionen att länsplanen tas genom ett beslut med brett stöd och över de politiska blockgränserna. Det skapar stabilitet, trygghet och hållbara planeringsförutsättningar för alla som bor och verkar i vår region och är beroende av väl fungerande transportsystem. För kommuner, företag och organisationer underlättar det förmågan att bidra till och ta ansvar för regionens utveckling, bl a bostadsförsörjning, sysselsättning och välfärd med god kvalitet och kontinuitet. Det underlättar för alla våra medborgare, oavsett varifrån de kommer eller var i regionen de bor i dag, att själva kunna forma sina liv och förverkliga sina bästa stämningars längtan.

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-04-27

RS 2021-0109

Länsplane- och samhällsplaneringsutskottet
Ärende 2

Vänsterpartiet

Remitterat och sammanställt förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033

Vänsterpartiet ser allvarligt på alla de pengar som under rådande klimatkris går till vägtrafiken. Satsningar på vägtrafiken måste i princip upphöra helt eftersom de genererar mer biltrafik med tillhörande klimat- och miljöproblem. De bidrar dessutom i negativ riktning avseende jämlikhet och jämställdhet eftersom de skapar en relativ utspridning/utglesning av regionen som gör att socioekonomiskt utsatta, kvinnor och andra grupper som inte har samma tillgång till bil exkluderas från större delar av regionens utbud.

Vänsterpartiet ser positivt på många av de namngivna kollektivtrafik- och cykelobjekten. Ombyggnad av stationerna Märsta, Upplands Väsby och Årstaberg är exempelvis viktiga åtgärder för en stärkt pendeltågstrafik och övrig tågtrafik. Vi beklagar att ombyggnad av bytespunkterna Brommaplan och Gullmarsplan inte har varit möjliga att genomföra som planerat och vill betona vikten av att de snarast blir genomförda. Vi är också oroliga över finansieringen av de åtgärder som måste till vid Årstaberg pendeltågsstation om de inte finansieras i nationell plan.

När det gäller framkomlighetsåtgärderna för stombuss sträckan Johannelund – Sollentuna är vi inte lika positiva. Det är ingen nyhet att vi är, och alltid har varit, emot byggandet av Förbifart Stockholm, som är ett gigantiskt mångmiljard motorvägsbygge för bilar. Ett helt vansinnigt projekt under den akuta klimatkris vi befinner oss i. Det föreslagna objektet visar att Förbifart Stockholm inte är anpassad och byggd för kollektivtrafik. Johannelund är inte direkt någon knutpunkt, och att anpassa kollektivtrafiken till förbifarten är bara att ägna sig åt konstgjord andning. Istället borde alla de miljarder som grävs ner i ökad biltrafik användas för att bygga ut kollektivtrafiken utifrån de behov som finns. Det är djupt tragiskt att så mycket pengar läggs på motorväg när de istället kunde lagts på spårutbyggnad och andra kollektivtrafiksatsningar.

Vi befinner oss i ett klimatnödläge och alla tillgängliga medel måste satsas på investeringar för de hållbara trafikslagen. Därför är det djupt problematiskt att mycket av pengarna i länsplanen är knutna till stora, fördyrade och ålderdomliga vägprojekt som därmed tränger undan och senarelägger klimatsmarta satsningar. Transportinfrastrukturplaneringen måste modifieras för att möjliggöra omvärdering av tidigare planerade och

beslutade projekt. Ett projekt som vid revidering av länsplanen visar sig styra bort från ett transporteffektivt samhälle och inte vara förenligt med klimatmålen måste kunna stoppas, och resurserna istället tas i bruk för att skapa ett rättvist och miljö- och klimatsmart samhälle.

Regionledningskontoret
Vahid Fararos

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-04-20

RS 2021-0109

Regionstyrelsen

Remitterat och sammanställt förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022 - 2033

Regionledningskontorets förslag till beslut

Länsplane- och samhällsplaneringsutskottet föreslås besluta följande.

> Remitterat och sammanställt förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022–2033, (RS 2021–0109), godkänns och skickas till Regeringskansliet senast den 30 april 2022.

Sammanfattning

I juni 2021 fick Region Stockholm genom regeringsdirektiv i uppdrag att revidera nuvarande länsplan för regional transportinfrastruktur. Den totala ramen för kommande planeringsperiod 2022–2033 är preliminärt 10,088 miljarder kronor. I stort sett alla remissinstanser till länsplan ser allvarligt på den låga andel statliga medel till den kraftigt expanderande huvudstadsregionen. De statliga investeringarna i Stockholmregionens infrastruktur måste öka för att huvudstadsregionen ska kunna fortsatt växa och vara en tillväxtmotor för hela landet. Remitterade och sammanställda förslag till länsplaner ska skickas till Regeringskansliet senast den 30 april 2022. Därefter sker fastställande av länsplanen av regionfullmäktige hösten 2022 efter regeringens besked om definitiva ramar.

Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022–2033 stärker kopplingen mellan länsplanen och regionens utvecklingsplan RUFS 2050. En betydande del av länsplanens medel är låsta till befintliga förhandlingar och överenskommelser. Genom regeringens direktiv, en regional inriktning med huvudprinciper samt andra identifierade förutsättningar föreslås dels nya namngivna objekt genom medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder liksom väginvesteringar för att minimera trängsel, dels ökad finansiering till mindre åtgärder under 50 miljoner kronor. I förslag till länsplan föreslås ett nytt åtgärdsområde, Kapacitet och tillförlitlighet.

Den reviderade länsplanen innefattar kostnadsökningar i de sedan tidigare beslutade objekten. För det utrymme som återstår ligger fokus på ett antal nya objekt och en ökning av medel till genomförande av mindre åtgärder. Genom ökad medelstilldelning för mindre åtgärder blir förslag till länsplan en flexibel plan med möjligheter till åtgärder inom flera trafikslag, med god lönsamhet samt fördelat över hela regionen.

Den 28 oktober 2021 tog Region Stockholms länsplane- och samhällsplaneringsutskott beslut om att skicka förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022–2033 på remiss. Region Stockholm har bjudit in länets kommuner, berörda myndigheter och organisationer att inkomma med synpunkter. Remissynpunkterna rör framför allt; ekonomi, transparens och kommunikation, namngivna objekt och synpunkter på mindre åtgärder under 50 miljoner kronor.

Utöver remissynpunkterna som inkommit har ett antal förändrade ekonomiska förutsättningar gjort att länsplanen nu kompletteras.

Remitterat och sammanställt förslag till länsplan har hanterat de ekonomiska förutsättningarna. De inkomna remissynpunkterna finns samlade och är hanterade enligt bilaga.

Bakgrund
Länsplan för regional transportinfrastruktur (hädanefter kallad för länsplan) är en del av den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Planen redogör för nyinvesteringar samt viss medfinansiering i den regionala transport-infrastrukturen under en tolvårsperiod, vilket innefattar väg, cykelväg, spårväg, tunnelbana och pendeltåg. Region Stockholm är den organisation som ansvarar för att upprätta och fastställa länsplan för Stockholms län. Länsplanen styrs genom förordning för länsplaner samt regeringens direktiv, vilket grundar sig på propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) som antagits av riksdagen. Direktivet anger preliminära ramar för de regionala planerna samt tidplan för dessa. Stockholms läns länsplan har genom regeringens direktiv och efter uppräkning av icke förbrukade medel tilldelats en preliminär planeringsram för åren 2022–2033 på 10,088 miljarder kronor. Den ekonomiska ramen till länsplanen måste höjas för att huvudstadsregionen ska kunna fortsätta växa, nå de regionala utvecklingsmålen i RUFS 2050 och vara en tillväxtmotor för hela Sverige. Detta gäller både namngivna objekt, tilldelning i åtgärdsområden i nationell plan samt ökad ram till regionen i länsplanen.

En stor andel av länsplanens ram är dessutom redan idag fördelat till beslutade förhandlingar och överenskommelser och är låsta. Flera av de redan beslutade objekten som ännu inte byggstartats har fått kostnadsökningar, vilka behöver täckas genom länsplanens nya preliminära ram. Utgångspunkten för arbetet med länsplanen har varit att stärka kopplingen mellan länsplanen och regionens utvecklingsplan RUFS 2050 och dess tillhörande strategier som berör transportinfrastrukturen. Förslag till länsplan 2022–2033 skickades ut på remiss mellan november 2021 och februari 2022. Av totalt 61 remissinstanser som omfattar länets kommuner, angränsande regioner, myndigheter och intresseorganisationer, har 47 svarat. Samtliga av länets 26 kommuner har lämnat synpunkter på planförslaget.

Under februari och mars månad 2022 har remissynpunkterna samt nya ekonomiska förutsättningar behandlats, besvarats och arbetats in i länsplanen.

Remitterat och sammanställt förslag till länsplan 2022–2033 ska skickas till Regeringskansliet senast 30 april 2022 enligt regeringsuppdrag rskr. 2020/21:409.

Under sommaren 2022 förväntas regeringen fastställa nationell plan, där också de definitiva ramarna för landets länsplaner anges. Regeringen ger då planupprättarna besked om att fastställa respektive länsplan. Länsplanen fastställs sedan av regionfullmäktige. Om ramarna i det slutliga beslutet av regeringen förändras så kommer det påverka länsplanens fördelning av medel inför fastställelse av regionfullmäktige.

Regionledningskontorets förslag och motivering

Region Stockholm har identifierat sex huvudprinciper för att visa en tydlig riktning för revideringen av länsplanen. Dessa principer ska ge vägledning för urval och prioritering av åtgärder och visa vad investeringar i länsplanen sammantaget ska bidra till.

Principerna enligt nedan utgår från målen och plankartan i RUFS 2050, och dess tillhörande strategiska dokument:

1. Tät och flerkärnig struktur med effektiva bytespunkter och tvärförbindelser

2. Hög tillgänglighet med kollektivtrafiken som norm

3. Utnyttja befintlig transportinfrastruktur smart och effektivt

4. Utbyggnad av det regionala cykelvägnätet
5. Stimulera hållbara godstransporter och välfungerande nyttotrafik
6. Öka samverkan och samfinansiering

Förutom regeringens direktiv samt huvudprinciperna bygger förslaget till länsplan på nedanstående förutsättningar:

- Fyrstegsprincipen
- Förutsägbarhet i planeringen och förhandlingsobjekt
- Systemperspektiv och regional balans
- Genomförbarhet

Länsplanens totala ram är 10,088 miljarder kronor, enligt regeringens planeringsdirektiv i prisnivå 2021. Det är en ökning från föregående planperiod 2018–2029, då ramen var 8,49 miljarder kronor i 2017 års prisnivå men fortsatt en för otillräcklig uppräkning för att nå både regionalt och nationellt uppsatta mål. Med hänsyn tagen till de olika prisnivåerna har länsplanens ekonomiska ram ökat med ungefär 700 miljoner kronor eller omkring 7 procent. Den slutliga fördelningen av ramar mellan den nationella planen och länsplanerna kommer att fastställas av regeringen genom beslut om definitiva ramar sommaren 2022.

Länsplanens fördelning 2022–2033
I förslag till länsplan finns flera sedan tidigare beslutade åtgärder, vilka uppgår till totalt 5,9 miljarder kronor. Flera av dessa har ännu inte byggstartats och finns därför med i sin helhet i planförslaget. Andra är byggstartade men ännu inte färdigställda, varför kvarvarande belopp belastar planförslaget.

En stor andel av de namngivna objekten, motsvarande 3,7 miljarder kronor, är beslutade genom tidigare förhandlingar. Flera av de redan beslutade åtgärderna som ännu inte byggstartats har fått kostnadsökningar, vilka behöver täckas genom länsplanens nya preliminära ram.

I föreslagen länsplan ökas medelsfördelningen till samtliga åtgärdsområden jämfört med tidigare plan. Det gäller såväl statliga åtgärder som medfinansiering till länets kommuner och Region Stockholms trafiknämnd. Åtgärdsområdena finansierar så kallade mindre åtgärder, det vill säga investeringar som understiger 50 miljoner kronor. Genom att öka medelstilldelning för mindre åtgärder bidrar förslag till länsplan till en

flexibilitet som möjliggör investeringar inom alla trafikslag, över hela länet, och till åtgärder som är samhällsekonomiskt lönsamma.

De kommunala åtgärder som länsplanen medfinansierar söks för varje år. Framförallt finns en stor efterfrågan på ökad medfinansiering till kommunerna inom åtgärdsområde för cykel, kollektivtrafik samt trafiksäkerhet. Dessa områden erhåller nu en större medelstilldelning jämfört med länsplanen 2018 - 2029.

Förslag till länsplan 2022–2033 innehåller ett nytt åtgärdsområde: Kapacitet och tillförlitlighet. Åtgärdsområdet ska bekosta mindre trimningsåtgärder, signalreglering samt digital skyltning (så kallade ITS-åtgärder). Syftet är att öka framkomligheten för motorfordon, att minimera trängseln i vägnätet samt skapa jämnare flöde på utvalda vägsträckor. Åtgärderna har i viss mån tidigare återfunnits inom åtgärdsområde Trafiksäkerhet, men har nu separerats för en tydligare och mer transparent redovisning.

Utöver beslutade påbörjade och ej påbörjade objekt i gällande länsplan innehåller förslag till länsplan 2022–2033 även åtta nya namngivna objekt. Dessa överstiger som regel 50 miljoner kronor. De nya objekten har valts och värderats utifrån regeringens direktiv samt den inriktning och förutsättningar som redovisats. Objekten är i linje med inriktningens huvudprinciper samt bidrar till att uppnå de för transportinfrastrukturen relevanta mål som satts av Region Stockholm. Objekten ska vara planeringsmogna, det vill säga ha genomgått utredning samt kalkyler för kostnader för att vara genomförbara under pågående planperiod. De nya namngivna objekten är dels investeringar i vägtrafiken för att minimera trängsel och bygga bort flaskhalsar, dels investeringar som ger stombusstrafiken, oskyddade trafikanter och cyklister bättre och säkrare möjligheter att resa. Investeringarna bidrar också till mindre trängsel och smidigare byten vid utvalda bytespunkter.

Ett av de nya objekten, Årstaberg bytespunkt erhåller ingen samfinansiering i Trafikverkets förslag till nationell plan. Av den anledningen finns det ett ekonomiskt utrymme i slutet av planperioden till framtida investeringar i bytespunkter för en samfinansiering av objektet, om den återfinns i fastställd nationell plan. Om regeringen fastställer nationell plan utan ombyggnad av Årstaberg behöver möjligheter för ny avsiktsförklaring kring en samfinansiering prövas.

Av länsplanens ram på 10,1 miljarder kronor namnges investeringar för totalt 6,6 miljarder kronor. Till dessa räknas även statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik. Resterande del, 3,5 miljarder kronor ska finansiera mindre åtgärder under 50 miljoner kronor inom åtgärdsområden. Det är en höjning från tidigare 2,3 miljarder i länsplan för 2018–2029.

Länsplanens totala ram på 10,1 miljarder inklusive namngivna objekt och åtgärdsområden fördelas enligt följande:

- 54 procent till kollektivtrafikåtgärder (medfinansiering samt åtgärdsområde kollektivtrafik)
- 28 procent till vägtrafik, exklusive kollektivtrafik (åtgärdsområden och väginvesteringar, där investeringen inte är en tydlig kollektivtrafikåtgärd)
- 18 procent till cykelinfrastruktur (namngivna objekt samt åtgärdsområde cykel)

En stor del av länsplanens medel, föreslås investeras i regional kollektivtrafik och viktiga bytespunkter. Genom dessa investeringar främjar planen en flerkärnig bebyggelsestruktur i länet och bidrar till högre tillgänglighet med kapacitetsstark kollektivtrafik.

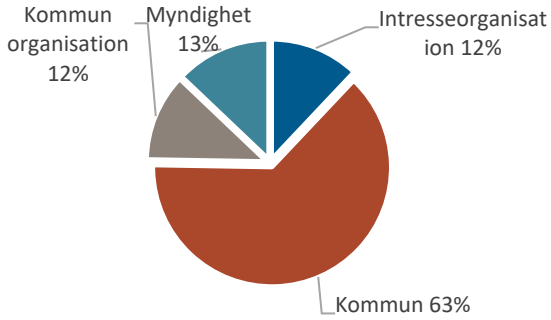
Flera av de väginvesteringar som sedan tidigare finns med i planen har fått kostnadsökningar. Dessa hanteras inom ramen för reviderad länsplan. Väginvesteringar återfinns även inom åtgärdsområdet trafiksäkerhet som får en ökad medelstilldelning. Det nya åtgärdsområdet kapacitet och tillförlitlighet bidrar till att öka framkomligheten för motorfordon, att avstyra trängsel samt skapa jämnare trafikflöde på utvalda vägsträckor.

I planen investeras totalt 1,8 miljarder (namngivna objekt samt mindre åtgärder cykel) på åtgärder som ska främja cykling i länet. Det är en ökning jämfört med tidigare planperiod. Det är framförallt medel till åtgärdsområdet cykel som ökat. Satsningen på åtgärdsområde cykel skapar ökade möjligheter att under planperioden medfinansiera cykelinvesteringar i kommunerna.

Jämfört med tidigare plan har regeringen föreslagit att höja beloppsgränsen för mindre åtgärder som inte är namngivna från 25 miljoner kronor till 50 miljoner kronor. Detta kan ge ytterligare incitament till kommuner att söka medfinansiering genom länsplanen.

Remissynpunkter
Förslag till länsplan 2022–2033 skickades ut till 61 organisationer som omfattar länets kommuner, angränsande regioner, myndigheter och intresseorganisationer. 47 remissinstanser har inkommit med svar. Samtliga av länets 26 kommuner har besvarat och lämnat synpunkter på planförslaget.

Fördelningen visar att de flesta synpunkterna kommer från länets kommuner och en mindre del från kommunorganisationer som till exempel Södertörnskommunerna, myndigheter och intresseorganisationer, se figur.



Figur: Fördelning av kommentarer bland olika typ av organisationer som har skickat yttrande på förslag till länstransportplan.

I stort sett alla remissinstanser ser allvarligt på en för låg andel statliga medel till en snabbt växande huvudstadsregion. Några remissinstanser har lämnat positiva synpunkter gällande länsplanens något ökade ekonomiska ram från föregående planperiod.

Det har inkommit synpunkter kring fördelningen av medel över tid för det statliga vägnätet. I huvudsak att investeringarna ska fördelas mer jämnt över planperioden än vad som presenteras i planförslaget.

Remissinstanserna vill se en tydligare redogörelse för de namngivna objektens kostnader avseende fördelning mellan finansieringskällor samt totalkostnad. Det uttrycks önskemål om en samlad redovisning av investeringar i länet oavsett om de finansieras av länsplan, nationell plan eller av trängselskatt. Detta gäller särskilt för objekt som helt eller delvis finansieras av trängselskatt. Flera av remissinstanserna lyfter fram att en ökad detaljnivå ger en bättre överblick över kostnader och tidplan för alla objekt i regionen och underlättar uppföljningen av dessa.

Flera av remissinstanserna anser att de mål och principer som redovisats är väl valda som utgångspunkt för länsplanen. Däremot önskas en mer transparent och öppen process kring revideringsarbetet. Här inryms bland annat kommunikation kring hanteringen av brister och behov till framtida investeringsplaner samt prioritering av objekt.

Ungefär en fjärdedel av alla kommentarer eller synpunkter handlar om ett saknat objekt eller önskat tillägg till länsplanens objekt. Ett flertal av de inkomna synpunkterna rör åtgärder och objekt som har sin hemvist i nationell plan. Flertalet remissinstanser lyfter bland annat behov av investeringar vid viktiga bytespunkter.

Flera av remissinstanserna ser positivt på att medlen för åtgärdsområdena har ökat och att det är positivt med det nya åtgärdsområdet kapacitet och tillförlitlighet. Åtgärdsområdet motsvarar behovet i transportsystemet för mer hållbara godstransporter och utökad kapacitet längs länets vägar. Samtidigt lyfts problematiken kring att namngivna objekt därmed får mindre utrymme i planen.

Ett flertal remissinstanser önskar att konsekvenserna avseende klimat och möjligheter för att uppnå klimatmålen ska redovisas på ett tydligare sätt i hållbarhetsbedömningen. Detta för att länsplanen borde bedömas ur ett större systemperspektiv där påverkan på hela länets möjligheter för trafikförsörjning bedöms.

Ekonomiska förändringar i förslag till länsplan
Region Stockholm har under remissperioden delgivits ekonomiska förändringar inom namngivna objekt som har en viss påverkan på den ekonomiska fördelningen för länsplanen.

Årstaberg bytespunkt finns inte med i Trafikverkets förslag till nationell plan 2022–2033. Objektet var tänkt att samfinansieras tillsammans med förslag till länsplan 2022–2033. Om objektet inte finns med i fastställd nationell plan kan den inte finansieras genom länsplanen (samfinansieringsavtal).

Utbetalningen till Stockholmsförhandlingens objekt Tunnelbana Hagastaden senareläggs enligt beslut i Stockholmsförhandlingens styrelse

Objekt Väg 261 Tappström-Nockeby belastar länsplan i mindre utsträckning än planerat

En viss kostnadsökning för objektet väg 260 Vendelsöstråket

Konsekvenser av remissynpunkter samt förändringar för objekt
Det ekonomiska utrymme som skapats med anledning av förändringarna enligt ovan möjliggör att medel kan avsättas till det nya utrymmet ”framtida investeringar i bytespunkter” under planens sista år. I föregående länsplan fanns medel avsatta för ombyggnation av bytespunkterna Gullmarsplan och Brommaplan. De åtgärder som skulle medfinansieras är inte möjliga att genomföra. Gullmarsplan och Brommaplan tas upp som exempel på strategiska bytespunkter inom utrymmet.

Om Årstaberg bytespunkt återfinns i fastställd nationell plan kommer objektet att samfinansieras av länsplanen enligt befintligt samfinansieringsavtal. Medel flyttas då över från ”framtida investeringar i bytespunkter”.

De inkomna remissynpunkterna har medfört att länsplanen kompletterats med ytterligare medel till enskilda vägar för att motsvara nivån i föregående plan. Länsplanen har vidare kompletterats med fortsatt utredning av väg 226 Flemingsberg.

Ekonomiska konsekvenser
Remitterat och sammanställt förslag till länsplan 2022–2033 innebär inga påtagliga skillnader inom området medfinansiering till kollektivtrafik jämfört med den nu gällande länsplanen. Då merparten av länsplanens medel även fortsättningsvis föreslås att läggas på åtgärder för kollektivtrafik, bedöms detta påverka Region Stockholms som huvudman av kollektivtrafiken positivt.

Prioritering och beslut av de enskilda kollektivtrafikobjekten efter genomförande av reviderad länsplan kommer att ske i enlighet med Region Stockholms prioritering av investeringsobjekt i årliga beslut om budget.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag

1. Remitterat och sammanställt förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022 - 2033, 2022-04-30

2. Bilaga, Remissynpunkter och svar från planupprättaren Region Stockholm

Beslutsexpediering

1. Regeringskansliet - Infrastrukturdepartementet

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2022-04-20

Region Stockholm

2022-04-30

2022-04-30
RS 2021–0109

Remitterat och sammanställt förslag till

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022–2033

2022-04-30
RS 2021–0109

Innehållsförteckning

Länsplanen och styrande mål i transportplaneringen....5
Det här är en länsplan för regional transportinfrastruktur....5
Planeringen av den statligt ägda transportinfrastrukturen sker på två nivåer....5
Länsplanens nationella mål....6
Regeringens direktiv....7
Länsplanens regionala mål....7

Inriktning och prioriteringsgrunder för länsplanen 2022–2033....9
Huvudprinciper för reviderad länsplan 2022–2033....9
Förutsättningar för reviderad länsplan 2022–2033....11

Remitterat och sammanställt förslag till länsplan 2022–2033....13
Översikt av länsplanens fördelning 2022–2033....13
Namngivna objekt från föregående plan....15
Nya namngivna objekt samt utrymme för framtida investeringar....16
Förändringar namngivna objekt jämfört med Länsplan 2018–2029....17
Länsplanens ekonomiska fördelning 2022–2033....18
Tabell 1 Länsplanens ekonomiska fördelning....20
Tabell 2 Objekt finansierade helt eller delvis med trängselskatt....22
Avvägningar i förhållande till mål och prioriteringar....23
Precisering av länsplanens åtgärdsområden....25

Bedömda effekter av åtgärder i Länsplan 2022–2033....26
Samlade effektbedömningar av länsplanens åtgärder....26
Hållbarhetsbedömning av planen som helhet....26
Åtgärder som bidrar i en positiv riktning avseende miljö....27
Åtgärder som bidrar i en positiv riktning avseende jämlikhet och jämställdhet....27
Åtgärder som bidrar i negativ riktning avseende miljö....28
Åtgärder som bidrar i negativ riktning avseende jämlikhet och jämställdhet....29

Målkonflikter....29
Planens konsekvenser för bostadsbyggande....29

Arbetet med länsplanen....31
Från brist till objekt i länsplanen....31
Brister och behov för framtida åtgärdsplanering....32
Uppföljning av länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län....33
Bilaga 1: Beskrivningar av namngivna objekt i länsplan 2022–2033....35
Samfinansiering av statliga spår i nationell plan....35
Namngivna objekt på statliga spår....36
Namngivna objekt på statliga vägar....36
Namngivna cykelstråk på statliga vägar....41
Statlig medfinansiering till regional kollektivtrafik på spår....42
Statlig medfinansiering för regional kollektivtrafik på vägar....44
Utrymme för framtida investeringar i bytespunkter....45
Bilaga 2: Prioriteringar för länsplanens åtgärds-områden (ej namngivna mindre åtgärder under 50 miljoner kronor)....46
Hantering av statlig medfinansiering....47
Åtgärdsområde cykel....47
Åtgärdsområde kollektivtrafik....48
Åtgärdsområde trafiksäkerhet....49
Åtgärdsområde kapacitet och tillförlitlighet....50
Åtgärdsområde miljö....50
Åtgärdsområde enskilda vägar och bryggor....51
Bilaga 3: Förordningar och underlagsdokument....52
Förordningar....52
Regeringens direktiv....52
Förhandlingsavtal....52
Region Stockholm....52

Länsplanen och styrande mål i transportplaneringen

Det här är en länsplan för regional transportinfrastruktur

Länsplan för regional transportinfrastruktur (hädanefter kallad för länsplan) är en del av den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Planen redogör för fördelningen av statliga medel till infrastruktur-satsningar på regional nivå. Medlen kan också användas till att medfinansiera kollektivtrafik och kommunala investeringar, under vissa förutsättningar. I vissa fall kan länsplanen också medfinansiera 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).

Trafikverket bistår Region Stockholm genom att lämna underlag till länsplanen och ger även förslag på vilka infrastrukturobjekt på det statliga vägnätet som bör finansieras. Trafikverket är även ansvarig för genom-förandet av länsplanen och åtgärderna på det statliga vägnätet. Vid medfinansiering ansvarar respektive infrastrukturägare för genomförandet av åtgärderna.

Planeringen av den statligt 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.

Nationell plan upprättas av Trafikverket och beskriver investeringar i det nationella vägnätet, som i Stockholms län innefattar E4, E18 och E20, samt järnvägsnätet. Planen innehåller även medfinansiering till regional spårburen kollektivtrafik, drift- och underhåll, miljöåtgärder, reinvesteringar

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 nationella planen innehåller även medfinansiering till kommunerna genom stadsmiljöavtal och statlig medfinansiering till länsplanerna.

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

Länsplanens 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, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov

Hänsynsmålet innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt och att bidra till 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.

Regeringens direktiv

Länsplanen styrs även av regeringens direktiv, vilket grundar sig på propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop 2020/21:151) som antagits av riksdagen. Direktivet anger bland annat att:

- Förutsättningarna att möta behovet av betydande industri-investeringar och behovet av ökat bostadsbyggande genom statliga investeringar i infrastruktur ska vägas in i planförslaget
- Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som gör användningen av den befintliga infrastrukturen mer effektiv kan övervägas i planen
- Föreslagna åtgärder bör bidra till att kollektivtrafikens andel av persontransporterna ökar

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 2022–2033 är den totala ramen 10,088 miljarder kronor, i prisnivå för 2021. Det är en ökning från föregående planperiod 2018–2029, då ramen vid fastställande var 8,49 miljarder kronor i 2017 års prisnivå. Med hänsyn tagen till de olika prisnivåerna har länsplanens ekonomiska ram ökat med ungefär 700 miljoner eller omkring sju procent, sedan förra planperioden. Det är långt ifrån en tillräcklig ökning av ramen sett till Stockholmsregionens behov av investeringar i transportinfrastrukturen givet att detta är huvudstads-regionen och på många sätt knutpunkt i landet.

En förändring från tidigare planeringsperiod är att objekt under 50 miljoner kronor inte behöver namnges utan kan finansieras inom de så kallade åtgärdsområdena. Tidigare var denna gräns 25 miljoner kronor.

Länsplanens regionala mål

Länsplanen är ett verktyg för att nå regionala målsättningar 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, som samtliga kommuner har ställt sig bakom. 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, det vill säga från 49 till 54 procent

- 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

2022-04-30
RS 2021–0109

Inriktning och prioriteringsgrunder för länsplanen 2022–2033

Huvudprinciper för reviderad länsplan 2022–2033

Region Stockholm har identifierat sex huvudprinciper för revideringen av länsplanen. Dessa principer ska ge vägledning för urval och prioritering av åtgärder och visa vad investeringar i länsplanen sammantaget ska bidra till.

Principerna utgår från målen och plankartan i den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050, och dess tillhörande strategiska dokument. Tillsammans syftar principerna till att skapa en mer robust region som blir mindre sårbar för störningar, leder till minskad klimatpåverkan och bidrar till en hållbar tillväxt.

Principerna är en vidareutveckling av dokumentet Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län. Inriktningen togs fram av länets parter år 2012 och uppdaterades år 2016 i syfte att skapa god samhällsnytta och på ett hållbart sätt öka tillgängligheten.

1. Tät och flerkärnig struktur med effektiva bytespunkter och tvärförbindelser

Länsplanen ska prioritera åtgärder som ökar tillgängligheten till, mellan och inom regionala stadskärnor och som bidrar till att skapa attraktiva bytespunkter. Detta krävs för att förverkliga den regionala bebyggelseutveckling som beskrivs i RUFS 2050 och för att erbjuda konkurrenskraftiga restider för kollektivtrafiken jämfört med biltrafiken. För att stärka kopplingarna mellan olika delar av länet och kunna erbjuda konkurrenskraftiga restider jämfört med biltrafiken behöver kollektivtrafikens tvärkopplingar och bytespunkter fortsätta att stärkas och utvecklas, bland annat mellan de utpekade regionala stadskärnorna.

2. Hög tillgänglighet med kollektivtrafiken som norm

Länsplanen ska prioritera åtgärder som stärker tillgängligheten för länets invånare med kollektivtrafiken som norm. För att realisera det krävs satsningar på regionala pendlingsstråk och överflyttning till kapacitetsstarka transporter. Exempel på detta är spårburen kollektivtrafik, kollektivtrafik till stadsutvecklingsområden, attraktiva bytespunkter och terminaler, ökad tillgänglighet till depåer, förbättrade förutsättningar för intermodala resor vid bytespunkter och framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik.

Att utveckla väg- och järnvägsinfrastruktur i hela länet är viktigt för att öka framkomligheten regionalt. Detta eftersom 20 procent av alla resor inom

kollektivtrafiken och en stor del av övriga resor sker på väg. Vid kapacitetsbrist eller störningar i det regionala vägtransportsystemet drabbas således både resenärer i kollektivtrafiken, nyttotrafik, gods och övriga vägtrafikanter, vilket allvarligt hämmar framkomligheten i hela Stockholmsregionen. Det måste därför säkerställas att kapacitetsbrist i det regionala vägtransportsystemet inte drabbar framkomligheten för kollektivtrafik och nyttotrafik.

3. Utnyttja befintlig transportinfrastruktur smart och effektivt

Länsplanen ska främja åtgärder som syftar till ett smart och effektivt nyttjande av transportinfrastrukturen. Exempel på åtgärder är bland annat trimningsåtgärder, signalreglering och trafikstyrning genom så kallade intelligenta transportsystem (ITS) samt åtgärder för bättre framkomlighet för kollektivtrafik och nyttotrafik genom väginvesteringar. Andra exempel på åtgärder i överenskommelser och paketlösningar med andra aktörer är aktiv parkeringsreglering, trängselavgifter, sänkta eller anpassade hastigheter, miljözoner, trafikinformation, störningshantering, aktiv trafikledning, beteendepåverkande åtgärder - ”Mobility management” samt åtgärder för effektivare distribution.

4. Utbyggnad av det regionala cykelvägnätet

Länsplanen ska bidra till att nå det regionala målet om att var femte resa i länet ska ske med cykel år 2030. Ett steg mot att nå målet är att säkerställa utbyggnaden av det regionala cykelvägnätet genom att anlägga cykelbanor i de utpekade regionala cykelstråken samt främja samplanering mellan kollektivtrafik och de regionala cykelstråken.

5. Stimulera hållbara godstransporter och välfungerande nyttotrafik

Länsplanen ska stimulera överflytten till hållbara godstransporter. Exempel är främjandet av citylogistik och ökad användning av sjö- och järnvägstransporter för gods samt elektrifiering av godstransporter på väg. Efterfrågan på godstransporter ökar i så pass hög takt att befintlig kapacitet måste utökas och användas mer effektivt. Godstrafikens utveckling och nya riskbilder kräver även ett ökat fokus på redundans, risk, sårbarhet och beredskap. Andelen gods på sjö, järnväg och eldrivna fordon behöver öka för att minska transporternas negativa effekter och hushålla med kapaciteten i vägnätet.

6. Öka samverkan och samfinansiering

Åtgärder och objekt som innebär lösningar för medfinansiering mellan olika parter prioriteras i länsplanen. Det kan innebära åtgärder som är del av paketlösningar och samplanering. Stockholms län har andra planeringsförutsättningar än övriga regioner i Sverige, där nationell och regional trafik i en större utsträckning utnyttjar det statliga vägnätet.

På grund av den delade ansvarsbilden behöver länets planeringsaktörer stärka samverkan i projektgenomförande och öka samsynen kring önskad utveckling av transportsystemet. Ett sätt att stärka samverkan är genom att arbeta med lösningar för medfinansiering i länsplanen. Gemensam finansiering gör att utväxlingen av länsplanens medel ökar, samtidigt som den gemensamma finansieringen kan stärka projektets genomförande och effektivitet genom flerpartssamverkan.

Förutsättningar för reviderad länsplan 2022–2033

Förutom regeringens direktiv samt huvudprinciperna som presenteras ovan bygger Länsplan 2022–2033 på nedanstående förutsättningar.

Fyrstegsprincipen

Länsplanens nyinvesteringar ska prövas enligt fyrstegsprincipen. Den innebär att kostnadseffektiva åtgärder för att styra och reglera resandet samt trimningar av befintlig infrastruktur ska prioriteras framför att bygga ny infrastruktur. Dessa fyra steg används förutsättningslöst innan beslut fattas om åtgärder av brister i transportsystemet. Vid en upplevd brist i transportsystemet ska åtgärder prövas förutsättningslöst i nedanstående fyra steg innan beslut tas.

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

Förutsägbarhet i planeringen och förhandlingsobjekt

De namngivna åtgärder som ligger i länsplan sedan tidigare planomgång ska i möjligaste mån genomföras för att bidra till förutsägbarhet i planeringen. Region Stockholms intention är att genomföra de åtgärder som ingår i de statliga förhandlingarna Stockholmsöverenskommelsen 2007, 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingen med dåvarande landstinget och berörda kommuner. Det innebär att de objekt som blivit beslutade inom förhandlingarna och som sträcker sig över flera plan-perioder prioriteras i planen. Detsamma gäller för objekt som på ett tydligt sätt kan ses som en följdinvestering av tidigare genomförda åtgärder inom dessa överenskommelser. Detta för att största samhällsnytta ska komma ut av de investeringar som gjorts tidigare och för att uppfylla intentionerna i avtalen.

Systemperspektiv och regional balans

I många fall kan åtgärder och objekt som genomförs i en kommun ge lika stor eller större nytta i närliggande kommuner. I val av objekt ska hänsyn tas till de sammantagna regionala nyttorna, snarare än objektens placering.

Genomförbarhet

Objekt som finansieras av länsplanen ska i hög grad kunna genomföras inom den givna planperioden. Objekten ska vara planeringsmogna och genomgått en åtgärdsvalsstudie enligt beskrivning i kapitel ”Arbetet med länsplanen” se sid 28. Genomförbarheten i objekten värderas bland annat utifrån i vilken utsträckning objektet har planerats, hur väl åtgärden överensstämmer med kommunala planer samt objektets omfattning.

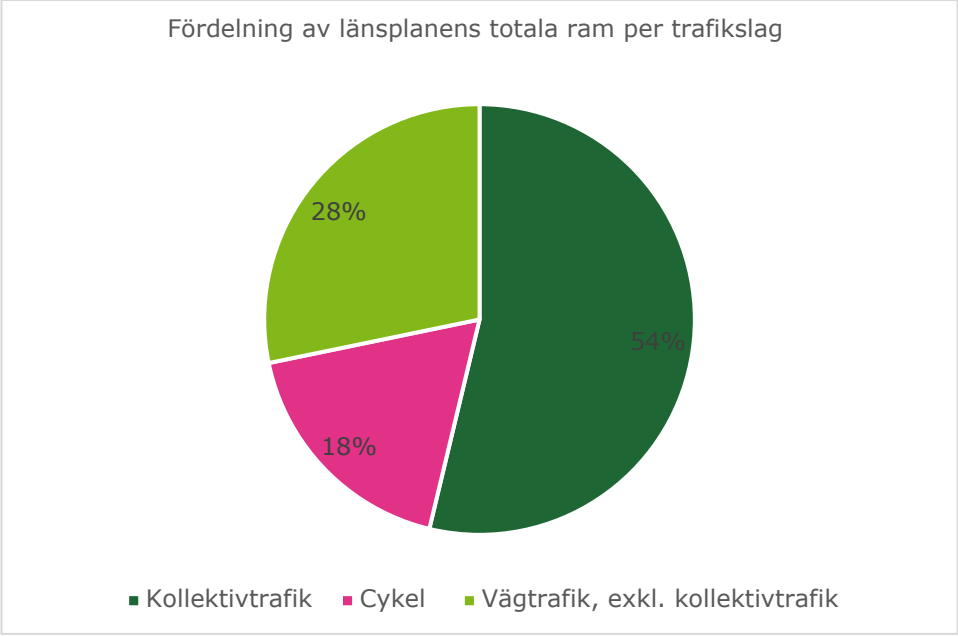
Remitterat och sammanställt förslag till länsplan 2022–2033

Översikt av länsplanens fördelning 2022–2033

Av länsplanens ram på 10,1 miljarder kronor namnges i Länsplan 2022–2033 investeringar för totalt 6,6 miljarder kronor. Till dessa räknas även statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik och medfinansiering från länsplan till nationell plan. Resterande del, 3,5 miljarder avsätts till åtgärdsområden, det vill säga till åtgärder under 50 miljoner kronor inom alla trafikslag. Dessa åtgärder behöver inte namnges.

Länsplanens totala ram 10,1 miljarder, namngivna objekt samt åtgärdsområden sammanräknat fördelas enligt följande:

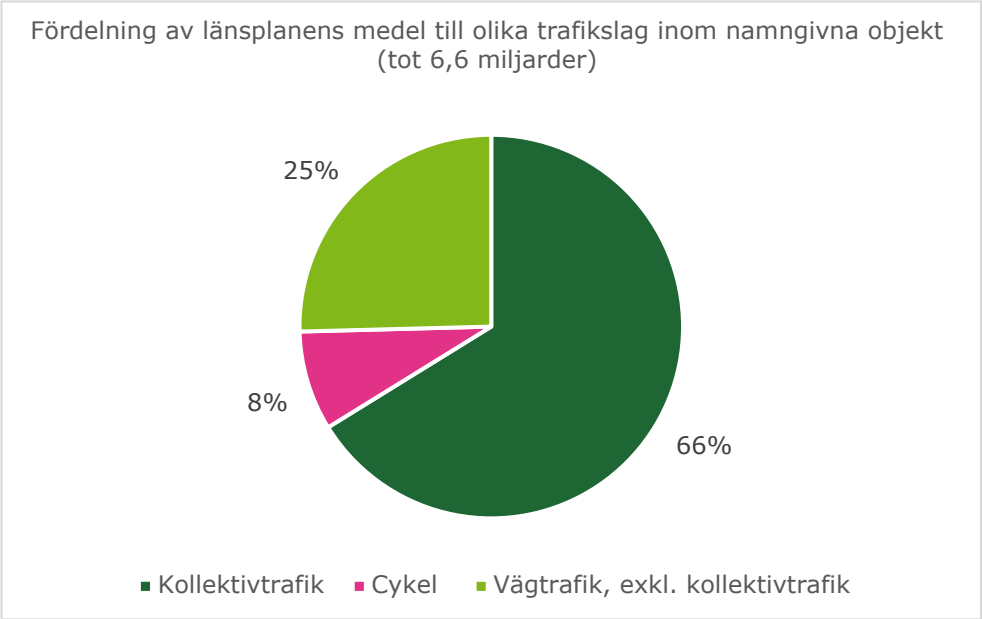
- 54 procent till kollektivtrafikåtgärder (medfinansiering samt åtgärdsområde kollektivtrafik)
- 28 procent till vägtrafik, exklusive kollektivtrafik (åtgärdsområden och väginvesteringar, där investeringen inte är en tydlig kollektivtrafikåtgärd)
- 18 procent till cykelinfrastruktur (namngivna objekt samt åtgärdsområde cykel)



Figur 1, Fördelning av medel till olika trafikslag för hela planens ram (totalt 10,1 miljarder kronor) i länsplan 2022 - 2033

Av medlen till namngivna objekt (totalt 6,6 miljarder kronor) går

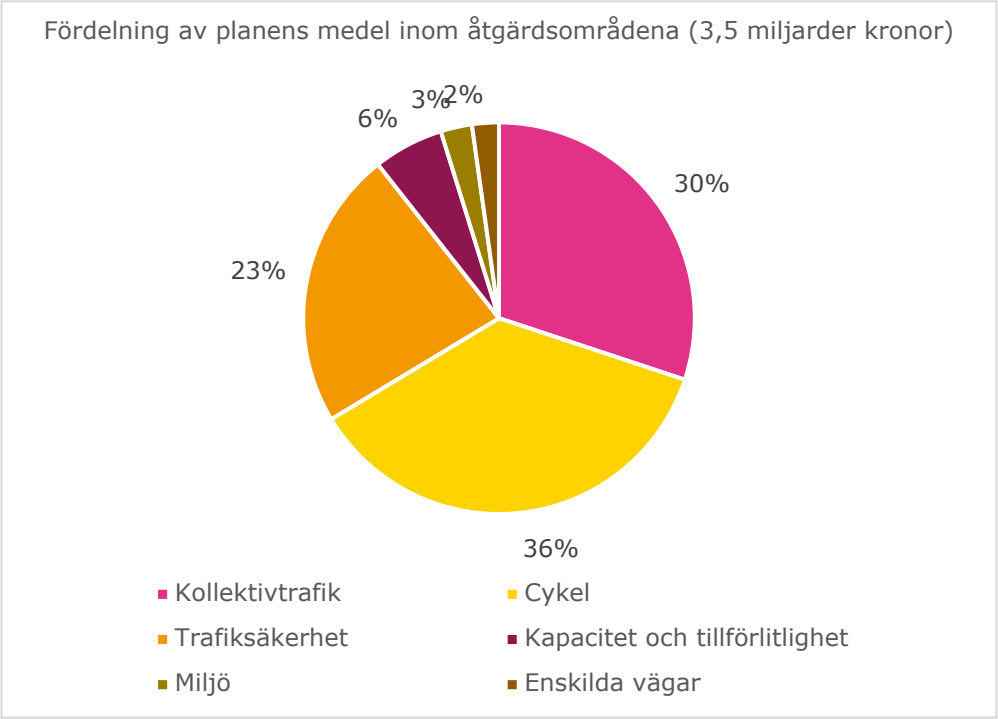
- merparten, 66 procent, till kollektivtrafikåtgärder,
- cirka en tredjedel, 25 procent, till åtgärder för vägtrafik,
- 8 procent av medlen till utbyggnad av cykelinfrastruktur längs statliga vägar.



Figur 2. Fördelning av medel till olika trafikslag för de namngivna åtgärderna (totalt 6,6 miljarder kronor) i länsplan 2022–2033

De resterande medlen om 3,5 miljarder kronor investeras i mindre åtgärder vars enskilda kostnad understiger 50 miljoner kronor. Dessa återfinns inom så kallade åtgärdsområden. Inom åtgärdsområdena (totalt 3,5 miljarder kronor) läggs:

- 36 procent till investeringar i cykelinfrastruktur på statligt och kommunalt vägnät
- 30 procent till investeringar i kollektivtrafikåtgärder på statligt och kommunalt vägnät
- 23 procent till att förbättra trafiksäkerheten för samtliga transportslag på statligt och kommunalt vägnät
- 6 procent till kapacitetshöjande åtgärder på befintligt statligt vägnät
- 3 procent till åtgärder som bidrar till en bättre miljö, som exempelvis bullerreducering
- 2 procent av medlen ges som bidrag till enskilda vägar



Figur 3. Fördelning av medel till respektive åtgärdsområde i länsplan 2022–2033

Namngivna objekt från föregående plan

I förslag till Länsplan 2022–2033 finns flera sedan tidigare namngivna objekt, som belastar länsplanen med totalt 5,8 miljarder kronor. En del av dessa har ännu inte haft byggstart och finns därför med i sin helhet i länsplanen. Andra är byggstartade men ännu inte färdigställda, varför kvarvarande belopp belastar länsplanen. Därtill har fyra objekt som tidigare inte varit namngivna blivit dyrare och namnges därför i planen. Dessa fyra objekt uppgår till en total kostnad av 232 miljoner.

En stor andel av de namngivna objekten, motsvarande 3,7 miljarder kronor, är beslutade genom olika förhandlingar:

- Inom Stockholmsöverenskommelsen 2007, i avtal 2009/10 om hur trängselskatterna skulle fördelas, beslutades ett stort antal åtgärder för att förbättra framkomligheten för motorfordonstrafik. Dessa objekt har beräknade kostnadsökningar som inte täcks av trängselskattemedlen eller annan typ av finansiering och belastar därför planen med 1,1 miljarder kronor.
- Länsplanen ska medfinansiera tunnelbanan från Hagastaden vidare till Arenastaden med cirka 900 miljoner kronor, objektet finns med i till Stockholmsförhandlingen 2013
- På motsvarande sätt ska länsplanen medfinansiera vissa kollektivtrafikåtgärder för storstadsåtgärder inom 2017 års Sverigeförhandling om höghastighetsjärnväg. Detta gäller för Tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan, Spårväg Syd och

Roslagsbanans förlängning till City, vilka Länsplan 2022–2033 finansierar med totalt 1,7 miljarder kronor. Dessa objekt ligger sent i planperioden och har definierade kostnader samt år för genomförande.

Mer information kring förhandlingarnas avtal finns på trafikverket.se.

Nya namngivna objekt samt utrymme för framtida investeringar

I Länsplan 2022–2033 finns åtta nya namngivna objekt för totalt cirka 760 miljoner kronor. Då samfinansieringsobjektet Årstaberg inte fanns med i förslag till nationell plan finns medel avsatt inom ”utrymme för framtida investeringar i bytespunkter”, se tabell 1. De nya objekten har valts och värderats utifrån regeringens direktiv samt den inriktning och de prioriteringsgrunder som redovisats, se huvudprinciper samt förutsättningar.

Nya namngivna objekt är:

- Stombuss 14, Johannelund-Sollentuna, medfinansiering till regional kollektivtrafik
- Årstaberg bytespunkt, kräver samfinansiering genom nationell plan 2022–2033, enligt avtal. Objektet erhåller ingen finansiering i dagsläget genom nationell plan, men medel finns avsatt i länsplanen för möjlig finansiering enligt samfinansieringsavtal genom ”utrymme för framtida investeringar i bytespunkter”, se objektsbeskrivningar bilaga 1
- Väg 222 Farstabron, reversibelt körfält
- Väg 226 Rågsvedsvägen-Västra stambanan, södergående kollektivtrafikkörfält
- Väg 274, Engarns Vägskäl
- Väg 274/1004, Kulla vägskäl-Svinninge
- Väg 560 Västerhaninge - Årsta havsbad, gång- och cykelväg
- Väg 646, Gustavsberg-Ingarö, gång- och cykelväg
- Utrymme för framtida investeringar i bytespunkter

Engarns vägskäl, Kulla vägskäl, gång- och cykelbana Gustavsberg-Ingarö samt gång- och cykelbana Västerhaninge-Årsta havsbad har planerats som ej namngiven mindre åtgärd i länsplanen 2018–2029. Med ökade kostnader överstiger dessa beloppsgränsen för mindre åtgärder och lyfts därför in i planen som namngivna objekt.

Utöver de ovan nämnda nya objekten samt ”utrymmet för framtida investeringar i bytespunkter” kommer en utredning för väg 226 Flemingsberg att finnas med i den ekonomiska tabellen. Utredningen syftar till att hitta kostnadseffektiva lösningar för utvecklingen av väg 226 genom

den regionala stadskärnan Flemingsberg. Utredningen ska även hantera intilliggande, pågående och kommande bebyggelse- och infrastrukturåtgärder, bland andra Spårväg Syd och även studera möjliga finansieringslösningar. Ett ställningstagande kring åtgärder med anledning av utredningen sker i så fall i nästkommande länsplan.

Förändringar namngivna objekt jämfört med Länsplan 2018–2029

Brommaplan och Gullmarsplan: I föregående länsplan fanns medel avsatta för ombyggnation av bytespunkterna. Bytespunkterna har under längre tid haft problem med trängsel, undermåliga resenärsmiljöer och otillräcklig kapacitet för busstrafiken. De åtgärder som skulle medfinansieras har visat sig inte vara möjliga att genomföra. En konsekvens av detta är att objekten i nuläget inte bedöms vara planeringsmogna till den grad att de lyfts som fristående objekt i länsplanen. Då behoven av förbättringar kvarstår för de borttagna åtgärderna Brommaplan samt Gullmarsplan behöver nya lösningar studeras så att planeringsmogna åtgärder kan övervägas i kommande planer. Gullmarsplan och Brommaplan tas upp som strategiska bytespunkter inom ”Utrymme för framtida investeringar i bytespunkter”, *(se bilaga 1)* som öppnar upp för ett fortsatt arbete med dessa två bytespunkter där medfinansiering från länsplanen samt finansiering från parterna fortsatt är en del i lösningen för att hitta en framkomlig väg mellan berörda parter.

Medfinansiering Kista och Slussen
Objekten Slussen och Tvärspårväg Kista har aviserats med något ökade kostnader. Medfinansieringen av dessa två objekt kommer att öka något i länsplanen 2022–2033.

Hemmesta vägskäl: Åtgärden har fått förändrade förutsättningar och på inrådan från Trafikverket är det namngivna objektet inte längre med i planförslaget då kostnadsökningarna påtagligt minskar nyttan. Gång- och cykelåtgärder fortsätter utredas för vidare hantering.

Skurubron: Öppnar för trafik 2022 och belastar därmed inte Länsplan 2022–2033.

Roslagsbanan etapp 1 & 2: Åtgärderna är genomförda, nu kvarstår objektet ”Roslagsbanan 1 & 2, kommunala följdinvesteringar”.

Tvärspårväg Ost: Åtgärderna som finansieras av länsplanen är genomförda och inga fler utbetalningar kvarstår. Objektet pågår dock fram till år 2026.

Haningeterassen: Åtgärderna är genomförda.

Södertälje C, bytespunkt: Den statliga medfinansiering som var namngiven i länsplan 2018–2029 innefattar åtgärder under 50 miljoner kronor och kommer i stället genomföras inom Åtgärdsområde kollektivtrafik. Objektet beskrivs därför inte som en namngiven åtgärd i länsplan 2022–2033.

Väg 77 Länsgränsen - E18 Trafikplats Ledinge: Objektsnamnet har ersatt det som i länsplan 2018–2029 kallades 77 Länsgränsen-Rösa och åtgärder i Rimbo. Namnbytet beror på att den nya vägen byggs från länsgränsen till befintlig trafikplats Ledinge.

222 Trafikplats Kvarnholmen och Skvaltan, 4:e körfält: Trafikplats Kvarnholmen är färdigställd och öppnad för trafik, övriga åtgärder finns med i förslag till Länsplan 2022–2033. Objektets namn har korrigerats, men Kvarnholmen står kvar för spårbarhetens skull.

E4-Grana: Finansieras från och med den här planperioden uteslutande med trängselskattemedel och finns därmed inte redovisad i länsplanens ekonomiska tabell 1. I länsplanens ekonomiska tabell 1 redovisas endast trängselskattefinansierade åtgärder i de fall länsplanen medfinansierar åtgärderna. Länsplanen redovisar av den anledningen en separat tabell med alla trängselskattefinansierade objekt för enklare spårbarhet och överblickbarhet av objekten och dess finansieringskällor. Se mer information om övriga objekt som finansieras av trängselskatt på Trafikverkets hemsida.

Länsplanens ekonomiska fördelning 2022–2033

Den ekonomiska tabellen (tabell 1) för åren 2022–2033 delas in i:

- Namngivna objekt som bedöms kosta mer än 50 miljoner kronor
- Reserverade medel inom åtgärdsområden för ej namngivna mindre åtgärder som bedöms kosta mindre än 50 miljoner kronor
- Statlig medfinansiering:
  - Statlig medfinansiering till kollektivtrafikobjekt (namngivna objekt samt objekt inom åtgärdsområden)
  - Statlig medfinansiering för åtgärder på kommunalt vägnät (inom åtgärdsområden)

Årligt utrymme

Trafikverket gör en fördelning av medlen utifrån regeringens planeringsdirektiv. Den exakta fördelningen för respektive år är en given förutsättning och ligger i Stockholms län på cirka 820–890 miljoner kronor per år. Denna årliga fördelning gör att medel till vissa åtgärder måste senareläggas eller spridas ut över flera år för att inrymmas i de årliga ekonomiska ramarna. Det kan därför innebära att objektets byggtid och

utbetalning enligt länsplanen inte alltid är densamma. I arbetet med länsplan 2022–2033 har det säkerställts att medelsfördelningen i planen inte påverkar objektens genomförande.

Prisnivå

Kostnaderna för respektive objekt redovisas i 2021 års nivå. Objekt med statlig medfinansiering samt Sverigeförhandlingens objekt räknas upp med KPI (Konsumentprisindex). Trafikverkets investeringskalkyler för statliga vägåtgärder räknas upp med investeringsindex väghållning.

Att bedöma kostnader och samlade effekter

Trafikverket och Region Stockholms trafikförvaltning har tagit fram kostnader och samlade effektbedömningar för de namngivna objekten. Det finns mer underlag för objekt som planeras att genomföras i närtid, vilket gör att bedömningarna för dessa objekt blir mer tillförlitliga. Ju längre bort i tiden ett objekt ligger i planen, desto större blir osäkerheten kring exakt genomförande.

Tabell 1 Länsplanens ekonomiska fördelning

Länsplan år 2022–2033 (miljoner kronor)	Total kostnad 2022–2033, Länsplan, trängselskatt och annan finansiering	Total kostnad i länsplan år 2022–2033	Trängsel-skatt och kommunal med-finansiering 2022–2033	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Statliga spår - Samfinansiering med nationell plan	**0**	**0**		**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Årstaberg bytespunkt* (**)		0										0	0	0	0
Statliga spår	**42**	**42**		**21**	**5**	**11**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller		42		21	5	11		5							
Statliga vägar	**4097**	**1907**	**2190**	**192**	**243**	**328**	**422**	**125**	**132**	**202**	**133**	**20**	**22**	**48**	**40**
Väg 57 Gnesta-E4***	226	60		20	20	20									
Annan finansiering: trängselskatt			*119*		*60*	*39*	*20*								
Annan finansiering: Region Sörmland			*47*												
Väg 77 Länsgränsen- E18 Trafikplats Ledinge	925	521		24	24	109	140		40	60	124				
Annan finansiering: trängselskatt			*404*				*136*	*170*	*70*	*28*					
Väg 222, Trafikplats Kvarnholmen och Skvaltan, 4:e körfält	95	95		42	21	16	16								
Väg 222 Mölnvik - Ålstäket	534	305		3	9	7	84	7	79	116					
Annan finansiering: trängselskatt			*229*					*178*	*25*	*26*					
Väg 222 Reversibelt körfält Farstabron**	44	44					3	8	10	23					
Väg 226 Pålamalmsvägen - Trafikplats Högskolan	429	52		10	24	4		14							
Annan finansiering: trängselskatt			*347*	*4*	*80*	*133*	*94*	*36*							
Annan finansiering: Botkyrka kommun			*30*												
Väg 226 Trafikplats Högskolan, anslutning Alfred Nobels allé	760	417		1	89	128	127	72							
Annan finansiering: Huddinge kommun (finansiering av åtgärder på den kommunala anläggningen)			*343*												
Väg 226 Södergående kollkörfält-Rågsvedsvägen-Västra stambanan**	145	145							3	3	9	20	22	48	40
Väg 229 Norra Sköndal, bytespunkt för kollektivtrafik	78	68		33	25	10									
Annan finansiering: Stockholm stad			*10*												
Väg 257 Tungelstavägen	53	53		3	5	23	22								
Väg 261 Tappström - Nockeby	670	15		15											
Annan finansiering: trängselskatt			*655*	*438*	*217*										
Väg 274, Engarns Vägskäl**	49	43		22	21										
Annan finansiering: Vaxholms kommun			*6*												
Väg 274/1004, Kulla vägskäl-Svinninge**	71	71		1	5	11	30	24							
Väg 642/678 Färjelägen Tynningöfärjan	18	18		18											
Cykelstråk på statliga vägar	**555**	**555**		**93**	**107**	**86**	**153**	**71**	**30**	**15**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Väg 259 Glömstavägen		143		10	26	52	40	10	5						
Väg 260 Vendelöstråket Skrubba		115		6	15	5	47	37	5						
Väg 260 Ältastråket		66		6	12	24	10	9	5						
Väg 262 Danderyd-Rösjön		112		1	5	5	56	15	15	15					
Väg 560 Västerhaninge - Årsta havsbad**		76		45	31										
Väg 646 Gustavsberg-Ingarö**		43		25	18										
Statlig medfinansiering till regional kollektivtrafik spår	**3220**	**3220**		**215**	**143**	**79**	**29**	**440**	**515**	**484**	**566**	**327**	**276**	**143**	**3**
Roslagsbanan 1+2, kommunala följdinvesteringar		102		51	51										
Roslagsbanan till city		3													3
Tunnelbana Hagastaden vidare till Arenastaden		896						439	244	213					
Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan		736									215	232	175	114	
Tvärspårväg Kista		532		164	92	78	28					40	101	29	

Tvärspårväg Syd, Flemingsberg-Älvsjö		951				1	1	1	271	271	351	55			
Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik vägar	**471**	**471**		**104**	**53**	**35**	**25**	**0**	**0**	**0**	**0**	**69**	**114**	**71**	**0**
Slussen busterminal		217		104	53	35	25								
Spånga bytespunkt		50											50		
Stombuss 1+3 väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C		135											64	71	
Stombuss 14, Johannelund-Sollentuna**		69										69			
Utredning väg 226, Flemingsberg	**2**	**1**			**1**										
Annan finansiering			*1*												
Utrymme för framtida investeringar i bytespunkter	**415**	**415**												**87**	**328**
Åtgärdsområden	**3477**	**3477**		**270**	**313**	**317**	**251**	**196**	**154**	**119**	**122**	**405**	**408**	**472**	**450**
Åtgärdsområde cykel		**1262**		**70**	**121**	**117**	**100**	**59**	**44**	**35**	**46**	**171**	**169**	**188**	**142**
Statliga åtgärder		460		20	30	40	40	15	15	12	24	46	58	85	75
Statlig medfinansiering		802		50	91	77	60	44	29	23	22	125	111	103	67
Åtgärdsområde kollektivtrafik		**1046**		**120**	**101**	**99**	**61**	**51**	**29**	**33**	**18**	**127**	**102**	**132**	**173**
Statliga åtgärder		482		70	40	39	24	10	10	11	7	66	52	87	66
Statlig medfinansiering		564		50	61	60	37	41	19	22	11	61	50	45	107
Åtgärdsområde trafiksäkerhet		**800**		**50**	**54**	**63**	**53**	**50**	**50**	**25**	**34**	**72**	**104**	**130**	**115**
Statliga åtgärder		400		20	24	33	23	20	20	10	10	32	64	69	75
Statlig medfinansiering		400		30	30	30	30	30	30	15	24	40	40	61	40
Åtgärdsområde kapacitet och tillförlitlighet		**202**		**15**	**22**	**23**	**22**	**21**	**16**	**11**	**9**	**20**	**18**	**10**	**15**
Statliga åtgärder		202		15	22	23	22	21	16	11	9	20	18	10	15
Åtgärdsområde miljö		**90**		**8**	**8**	**8**	**8**	**8**	**8**	**8**	**8**	**8**	**8**	**8**	**2**
Statlig medfinansiering		90		8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	2
Åtgärdsområde enskilda vägar		**77**		**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**4**	**3**
Enskilda vägar, bidrag		77		7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	4	3
SUMMA		**10 088**		**895**	**865**	**856**	**880**	**837**	**831**	**820**	**821**	**821**	**820**	**821**	**821**

* I det fall objektet får finansiering i nationell plan kommer medel att avsättas enligt medfinansieringsavtal även i länsplan.

** Nytt namngivet objekt i Länsplan 2022–2033, för dessa redovisas inte alltid produktionsår i tabellen då planeringen behöver komma längre för dessa objekt.

*** Fördelning av samfinansiering ännu inte fastlagd

För objekten som ingår i Sverigeförhandlingen; Tvärspårväg Syd, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan & Roslagsbanan till city, omfattar redovisningen i länsplanen inte den avtalade riskreserven. Det innebär en skillnad jämfört med redovisningen i Nationell plan, där riskreserven har fördelats och inkluderats i kostnaden för respektive objekt

Finansiering och produktionsår sammanfaller inte alltid fullt ut. För att säkerställa att fördelningen av medel inte påverkar objektens produktion har länsplanens medelsfördelning för pågående och planerade objekt stämts av med Trafikverket. I tabellen redovisas produktionsår med grön färgmarkering.

Tabell 2 Objekt finansierade helt eller delvis med trängselskatt

Beslut och hantering av trängselskatt är ett statligt ansvar.

Objekt finansierade helt eller delvis med trängselskatt ***	Totalkostnad för objektet enligt kalkyl eller prognos*	Förbrukade medel innan 2022**	Total kostnad 2022-2033*	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Väg 222 Mölnvik - Ålstäket															
Länsplanen	310	5	305	3	9	7	84	7	79	116					
Trängselskatt	286	57	229					178	25	26					
Summa	591	61	534												
Väg 77 Länsgränsen-E18 Trafikplats Ledinge															
Länsplanen	521	0	521	24	24	109	140	0	40	60	124				
Trängselskatt	489	85	404				136	170	70	28					
Summa	1007	85	925												
Väg 226 Pålamalmsvägen-Högskolan															
Länsplanen	57	5	52	10	24	4		14							
Trängselskatt	446	69	347	4	80	133	94	36							
Övrig medfinansiering: Botkyrka kommun	30	0	30												
Summa	503	74	399												
Väg 57 Gnesta-E4															
Länsplanen	60	0	60	20	20	20									
Trängselskatt	151	32	119	0	60	39	20								
Övrig medfinansiering: Region Sörmland	47	0	47												
Summa	257	32	226												
E4-Grana															
Länsplanen	0	0	0												
Trängselskatt	484	57	427	7	20	20	30	100	150	50	50				
Summa	484	57	427												
Tappström-Nockeby															
Länsplanen	206	191	15	15											
Trängselskatt	1191	536	655	438	217										
Övrig medfinansiering: Ekerö kommun	65	65	0												
Summa	1397	727	670												
Trafikplats Kvarnholmen															
Länsplanen	0	0	0												
Trängselskatt	17	16	1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0							
Övrig medfinansiering: Nacka kommun	57	57	0												
Summa	74	73	1												
Skurubron															
Lånefinansiering (Brukaravgifter)	771	534	237	237											
Länsplanen	0	0	0												
Trängselskatt	375	375	0												
Summa	**1146**	**909**	**237**												

* Redovisas i prisnivå 2021 (samma som länsplanen)

**Redovisas i löpande prisnivå

*** Se länk i Bilaga 3, Förordningar och underlagsdokument, för mer information

Avvägningar i förhållande till mål och prioriteringar

Det finns stora behov av investeringar i transportinfrastrukturen och i förhållande till behoven är länsplanens medel mycket begränsade. För att ett objekt ska kunna namnges i länsplanen krävs att det har kommit tillräckligt långt i planeringen för att vara ”planeringsmoget”. Till arbetet med länsplanen presenterade Trafikverket ett antal planeringsmogna objekt. Därutöver inkom Region Stockholms trafiknämnd med prioriterade objekt för utvecklad kollektivtrafik. Utöver namngivna objekt kan länsplanens medel avsättas till så kallade åtgärdsområden som kan finansiera åtgärder under 50 miljoner kronor. För dessa åtgärder kan medel fördelas löpande under planperioden. Fördelningen av medlen är resultatet av en prioritering utifrån de objekt som kommit tillräckligt långt i planeringen, planens inriktning och de preliminära ramar som tilldelats.

Lagt kort ligger

Det finns en stor enighet kring vikten av en förutsägbar infrastrukturplanering där beslutade objekt i största möjliga mån ska genomföras. Samtliga objekt som funnits med i länsplan tidigare har därför tagits med i plan och finansierats i den utsträckning som behövts (med undantag av de redovisade objekten i ”förändringar namngivna objekt från 2018–2029”). I de fall objekt har tagits bort eller förändrats har det varit på grund av att förändrade förutsättningar sedan förra planomgången gjort att det inte längre finns något planmoget objekt att finansiera eller att det påverkat objektets omfattning. Utifrån principen har också fyra nya objekt tagits med i planen som tidigare ej varit namngivna men som på grund av kostnadsökningar överstiger gränsen för att namnges.

Mer medel till åtgärder under 50 miljoner

I Länsplan 2022–2033 ökas anslagen till åtgärdsområden, det vill säga investeringar under 50 miljoner kronor, med 1,2 miljarder från 2,3 miljarder kronor i föregående plan till 3,5 miljarder kronor (samtliga siffror i 2021 års prisnivå). Genom ökade anslag till åtgärdsområdena blir länsplanen mer flexibel, med möjligheter till åtgärder inom flera trafikslag, med god lönsamhet samt väl spritt över hela Stockholmsregionen. Att gränsen för ej namngivna åtgärder höjs från 25 till 50 miljoner kronor gör också att åtgärdsområdena öppnas upp för större åtgärder.

I Länsplan 2022–2033 finns även ett nytt åtgärdsområde, Kapacitet och tillförlitlighet, som syftar till att finansiera åtgärder som bidrar till ett effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur. Åtgärdsområdet ska bekosta mindre trimningsåtgärder, signalreglering samt digital skyltning på det statliga vägnätet. Syftet är att öka framkomligheten för motorfordon, att avstyra trängsel samt skapa jämnare trafikflöde på utvalda vägsträckor (så kallade ITS-åtgärder).

Åtgärderna har tidigare, i viss mån, funnits inom åtgärdsområdet Trafiksäkerhet, men har fått högre tilldelning av medel i förslaget till länsplan och separerats för att redovisningen ska bli tydligare och mer transparent. Inom åtgärdsområde kapacitet och tillförlitlighet finns åtgärder som bedöms vara till nytta för godstrafiken.

På grund av att en stor del av planens medel är intecknade i sedan tidigare planerade åtgärder ligger en större del av denna höjning av åtgärdsområdena tidigt och sent i planperioden. Avsikten är att nivåerna ska kunna jämnas ut i samband med kommande revideringar och justeringar av planen.

Satsning på investeringar och medfinansiering till cykelinfrastruktur
Det finns en stor efterfrågan på medel till cykelinvesteringar och i länsplanen investeras totalt 1,8 miljarder i åtgärder som ska främja cykling, dels genom namngivna objekt, dels inom åtgärdsområde cykel. Cykelinvesteringar tar totalt upp cirka 18 procent av planens totala ram, vilket kan jämföras med knappt tio procent i föregående länsplan.

Stor del av planens medel till kollektivtrafik
Kollektivtrafikens utveckling är högt prioriterad i länsplanens mål och inriktning. En stor del av länsplanens medel investeras därför i kollektivtrafik och viktiga bytespunkter. Av planen i sin helhet investeras över 50 procent av medlen i sådana åtgärder. Genom investeringar i kapacitetsstark kollektivtrafik bedöms planen stödja såväl ett ökat resande med kollektivtrafik som en flerkärnig bebyggelsestruktur.

Reserverade medel, ”Utrymme för framtida investeringar i bytespunkter”
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 i vissa fall anpassa bytespunkterna till omkringliggande bebyggelseplaner. Det är viktigt att utredningarna kring dessa bytespunkter fortgår för att identifiera åtgärder och hitta genomförbara finansieringslösningar. I länsplanen reserveras medel sent i planperioden för att kunna medfinansiera eller samfinansiera kostnadseffektiva åtgärder som bidrar till att bytespunkterna förbättras och anpassas. Exempel på bytespunkter är Årstaberg, Gullmarsplan och Brommaplan.

Precisering av länsplanens åtgärdsområden

Åtgärder vars totalkostnad understiger 50 miljoner kronor behöver inte namnges i länsplanen. Dessa åtgärder bekostas i stället inom ramen för så kallade åtgärdsområden.

Åtgärdsområdena finansierar åtgärder som genomförs av Trafikverket på det statliga länsvägnätet men används också för medfinansiering (statlig medfinansiering) till kommuner och kollektivtrafikmyndigheten i Stockholms län. Detta sker enligt förordningen om statlig medfinansiering (2009:237) till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera. Därtill ger länsplanen genom åtgärdsområdena bidrag till byggande och drift av enskilda vägar enligt förordning om statsbidrag till enskild väghållning (1989:891).

På det regionala vägnätet finansierar länsplanen normalt 100 procent av kostnaderna för mindre åtgärder. När medel från åtgärdsområdena används för att medfinansiera kommuner och kollektivtrafikmyndigheten finansieras i normalfallet upp till högst 50 procent av åtgärdens total-kostnad.

Åtgärdsområdena har preciserats utifrån de transportpolitiska målen och länsplanens beslutade inriktning i dialog med Trafikverket. De behov och brister som framförts av länets kommuner och Trafikverket under framtagandet av länsplanen har även varit vägledande i arbetet. Därför har till exempel åtgärdsområdena för kollektivtrafik och cykel utökats sedan förra planomgången. I denna planomgång finns ett nytt åtgärdsområde för det statliga vägnätet, ”kapacitet och tillförlitlighet” som kan innebära mindre trimningar i vägsystemet samt så kallade Intelligenta transportsystemlösningar (ITS).

Länsplanen finansierar åtgärder inom sex åtgärdsområden:

- Cykel
- Kollektivtrafik
- Trafiksäkerhet
- Kapacitet och tillförlitlighet
- Miljö
- Enskilda vägar

För en närmare precisering, prioritering och en beskrivning av processen för att välja ut åtgärder inom åtgärdsområdena se Bilaga 2 Prioriteringar för länsplanens åtgärdsområden. I bilagan beskrivs åtgärdsområdena, vilka åtgärder som är prioriterade, samt vem som kan ansöka inom de olika åtgärdsområdena. Där beskrivs också kortfattat hur ansökningsprocessen går till, samt vilken aktör som ansvarar för vad. Den ekonomiska fördelningen mellan åtgärdsområdena redovisas i tabell 1.

2022-04-30
RS 2021–0109

Bedömda effekter av åtgärder i Länsplan 2022–2033

Samlade effektbedömningar av länsplanens åtgärder

För varje potentiellt namngivet objekt inom länsplan görs en samlad effektbedömning, SEB, av Trafikverket. Inom metoden görs en samhällsekonomisk analys, en transportpolitisk målanalys samt en fördelningsanalys. Ett objekts miljöpåverkan bedöms främst i miljökonsekvensbeskrivningar. Den samlade effektbedömningen görs inte på planen som helhet, utan för enskilda objekt.

Enligt regeringens direktiv för planperioden 2022–2033 ska Trafikverket och länsplaneupprättarna i åtgärdsplaneringen tillämpa 6 kapitlet i miljöbalken i syfte att kontinuerligt integrera miljöaspekter i den kommande planen så att en hållbar utveckling främjas. Miljöeffekter ska därvid identifieras, beskrivas och bedömas.

Som en del av process har Region Stockholm arbetat med att prioritera och konkretisera planens omfattning i linje med regionala mål. Utifrån de regionala målen och prioriteringar har ett planförslag tagits fram där väg-, kollektiv-trafik- och cykelåtgärder kompletteras av ett större åtgärdspaket med statliga åtgärder och samfinansiering till kommuner.

Hållbarhetsbedömning av planen som helhet

En hållbarhetsbedömning av förslag till Länsplan 2022–2033 har genomförts. Den innehåller både en strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning. Hållbarhetsbedömningen som helhet finns redovisad på Region Stockholms hemsida.

Länsplanen är ett verktyg för att skapa en mer robust region som blir mindre sårbar för störningar, leder till minskad klimatpåverkan och bidrar till en hållbar tillväxt. Den ska skapa så bra förutsättningar som möjligt för regionens invånare att förflytta sig på ett så effektivt och resurssnålt sätt som möjligt.

Länsplan 2022–2033 bedöms i hållbarhetsbedömningen som relativt balanserad i förhållande till uppställda mål, även om det finns enskilda åtgärder som ger viss negativ påverkan. Majoriteten av åtgärderna bidrar dock till ett förbättrat och mer hållbart transportsystem. Det satsas tydligt på framtidens kollektivtrafiknät och cykelinfrastruktur, som kommer vara viktig i den framtida trafikförsörjningen.

Hållbarhetsbedömningen bygger på ett antal bedömningsgrunder för att definiera hur effekter och konsekvenser av planförslaget kopplas till uppställda målsättningar. De mål som tas med i bedömningen är de transportpolitiska målen, det nationella målet för jämställdhet i transportpolitiken, miljömålen, de nationella miljömålen samt regionala mål och strategier. Bedömningsgrunder tar även hänsyn till den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 som 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 2050.

I bedömningen jämförs planförslaget 2022–2033 och tillhörande konsekvensbedömning med den nu gällande länsplanen 2018–2029, vilken ses som ett nollalternativ. Nollalternativet utgår från oförändrade ramar för länsplanen och att åtgärderna i gällande plan 2018–2029 genomförs. Dock skulle inte alla redan beslutade objekt kunna genomföras med oförändrad ram, med hänsyn till kostnadsökningar.

Nedan beskrivs generella slutsatser av hållbarhetsbedömningen. För en mer detaljerad beskrivning av påverkan på måluppfyllelse, se Hållbarhetsbedömningen. Effektbedömning för enskilda objekt finns i Trafikverkets samlade effektbedömningar (SEB).

Åtgärder som bidrar i en positiv riktning avseende miljö

Åtgärder som bedöms bidra positivt till överflyttning av resor från vägtrafik till kollektivtrafik, gång och cykel är generellt sett cykel- och kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät samt ett fåtal vägåtgärder som har särskilda satsningar på hållbara färdmedel. Ett fåtal åtgärder bidrar till minskad energianvändning per fordonskilometer genom att ökad framkomlighet för bussar och bilister ger jämnare körning och en jämnare hastighet på vägen och därmed minskad energianvändning.

Ett fåtal åtgärder inom statliga vägar, trängselskattefinansierade åtgärder och regionala kollektivtrafikåtgärder innebär att förorenade markområden tas om hand och riskerna för att de ska förorena närområdet minskar.

Ett par åtgärder bedöms bidra till utveckling av fler bostäder eller en levande stadsmiljö.

Åtgärder inom statlig medfinansiering till kommun för miljöåtgärder bedöms ha en positiv påverkan på landskap.

Åtgärder som bidrar i en positiv riktning avseende jämlikhet och jämställdhet

De flesta regionala kollektivtrafikåtgärder, regionala cykelåtgärder och statlig medfinansiering till kommun inom åtgärdsområden cykel, kollektiv-

trafik och trafiksäkerhet bedöms bidra positivt till jämställdhet. Kvinnor går, cyklar och åker kollektivtrafik i större utsträckning än vad män gör och är också i högre grad hänvisade till dessa färdsätt. Trafiksäkerhetsåtgärder kan också bidra till att fler känner sig trygga och bekväma att använda transportsystemet. Dessa åtgärder bidrar även positivt till tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Detta eftersom åtgärderna ger ökad tillgänglighet för nämnda grupper och nya möjligheter att på egen hand ta sig till sina målpunkter/aktiviteter med kollektivtrafik, till fots och med cykel.

Några statliga vägåtgärder och trängselskattefinansierade objekt som inkluderar byggnation av planskilda korsningar eller trafiksäkrare länkar bidrar också positivt till tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Ett antal av de statliga vägåtgärder, trängselskattefinansierade åtgärder och regionala kollektivtrafikåtgärder berör områden med risk för social utsatthet och sträcker sig över områden av olika karaktär. Detta är åtgärder med både potential att bidra till en mer jämlik fördelning av transportinfrastrukturinsatser, en ökad tillgänglighet för utsatta grupper och öka socialt kapital men även sammanhållning. Regionala kollektivtrafikåtgärder så som till exempel förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik, nya busslinjer och ombyggnationer av bytespunkter bidrar till att skapa möten och samspel mellan olika socioekonomiska grupper. Ett antal regionala kollektivtrafik- och cykelåtgärder bidrar positivt till en ökad tillgänglighet och inkludering av socioekonomiskt svaga grupper.

Åtgärder som bidrar i negativ riktning avseende miljö

Statliga vägåtgärder, som exempelvis nybyggnation eller större ombyggnationer av trafikplatser, bidrar negativt till klimatmål i och med en ökad mängd fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag och ökade emissioner av kväveoxider och partiklar. Dessa åtgärder kan också bidra negativt till landskapets utpekade värdeområden. Väg- och större kollektivtrafikobjekt kan också bidra även till stora barriäreffekter och störningar för den naturliga, inhemska biologiska mångfalden. Åtgärderna bidrar negativt vad gäller energianvändning vid byggande och i vissa fall till ökad energianvändning för drift och underhåll.

Större vägombyggnader bidrar generellt till en klimatpåverkan i bruksskedet av anläggningen genom den ökade trafik som den nya vägen ger. Även om utsläppen från trafiken kommer att minska efterhand är det viktigt att ta hänsyn till de kumulativa effekterna av utsläppen från transporterna under övergången till en fossilfri fordonsflotta. Vid anläggning av ny infrastruktur påverkas klimatet genom den energi som går åt för själva byggandet och vid framställning av byggmaterial.

Större infrastrukturprojekt, har ofta en negativ påverkan på landskap där nysträckning av vägar och spår innebär stora strukturella förändringar av landskapet. Detta har en negativ påverkan speciellt för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär, betydelse för biologisk mångfald, växtliv och djurliv samt betydelse för forn- och kulturlämningar, annat kulturarv och bebyggelse.

Åtgärder som bidrar i negativ riktning avseende jämlikhet och jämställdhet

Inga åtgärder har en särskilt negativ påverkan på sammanhållning och jämlikhet. Större vägobjekt kan i vissa fall bidra till att skapa fler infrastrukturbarriärer mellan områden.

Målkonflikter

I länsplanen finns såväl flera synergier som målkonflikter. På en övergripande nivå handlar det om motsättningar mellan å ena sidan det transportpolitiska funktionsmålet tillgänglighet och å andra sidan hänsynsmål rörande miljö och hälsa. Det finns även konflikter inom funktionsmålet. För hänsynsmålet rörande trafiksäkerhet finns det i regel en bättre överensstämmelse med funktionsmålet sett till vilka åtgärder som genomförs som kan leda till både ökad trafiksäkerhet och minskade restider för bil.

Planens konsekvenser för bostadsbyggande

Enligt regeringens direktiv ska ökat bostadsbyggande genom statliga investeringar i infrastruktur vägas in i planförslaget. Ett utvecklat transportsystem är av stor betydelse för Stockholmsregionens utveckling och möjlighet att möta befolkningstillväxten. Enligt Region Stockholms befolkningsframskrivningar finns det behov av omkring 20 000 nya bostäder årligen i länet. Tillsammans med de mål som kommunerna satt upp för bostadsbyggande bedöms det under planperioden 2022–2033 tillkomma mellan 200 000 och 250 000 bostäder i Stockholmsregionen. I denna uppskattning ingår de bostäder som berörda kommuner avtalat med staten om inom ramen för Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen. Länsplanen investerar cirka 2,8 miljarder kronor i infrastruktur kopplat till dessa avtal och bidrar därmed till förhandlingsavtalen.

Genom att bidra till ökad tillgänglighet och förbättrade förutsättningar för effektiva transporter bedöms länsplanen i sin helhet bidra till att skapa förutsättningar för att de bostäder som planeras i regionen ska kunna byggas. Detta skapar i sin tur förutsättningar för en regional utveckling inom många områden. Planen bedöms i första hand stödja en bostadsutveckling inom den regionalt utpekade bebyggelsestrukturen. Detta framför allt genom finansiering till kapacitetsstark kollektivtrafik.

Respektive åtgärd kan dock inte isoleras utan utgör delar i ett samverkande transportsystem som påverkar bostadsbyggandet såväl i länet som i ett storregionalt sammanhang.

Arbetet med länsplanen

Trafikverket ansvarar för genomförandet av de statliga åtgärderna i länsplanen. Ansvaret avser både de namngivna objekten och de statliga åtgärderna inom åtgärdsområdena. För de objekt som får statlig medfinansiering är det respektive infrastrukturägare som ansvarar för genomförandet. Genomförandet består av flera steg innan själva byggandet tar vid.

Från brist till objekt i länsplanen

De föreslagna objekten samt medel till åtgärder i länsplanen bygger på planens inriktning och på de brister i transportinfrastrukturen som identifierats och utretts i samråd med länets kommuner, Trafikverket samt Region Stockholms trafiknämnd.

Ett namngivet objekt som finansieras av länsplanen ska ha föregåtts av en förutsättningslös utredning, normalt en åtgärdsvalsstudie (ÅVS), där olika alternativa åtgärder testas enligt fyrstegsprincipen. Genom utredningar, bristanalyser, strategiska planer och liknande dokument identifieras och värderas brister i transportsystemet på en systemnivå och i samverkan med länets kommuner identifieras relevanta åtgärdsvalsstudier. I åtgärdsvals-studierna tas åtgärder fram som kan finansieras eller samfinansieras av länsplan, nationell plan, kommuner, Region Stockholms trafiknämnd eller på annat sätt.



Figur 4. Processbild över förenklad planläggningsprocess för statlig infrastruktur

Åtgärdsvalsstudier initieras i regel av Trafikverket, förutom i de fall bristen främst handlar om kollektivtrafiksystemet, då i stället studien kan initieras av Region Stockholms trafiknämnd. Även kommuner och andra aktörer kan genomföra åtgärdsvalsstudier. Beslut om vilka åtgärdsvalsstudier som ska inledas sker utifrån en rangordning av högt prioriterade brister. Trafikverket utgår från de transportpolitiska målen, inriktning i nationell plan och länsplan, regionala och kommunala strategiska dokument samt avvägning så att fördelning sker i geografi, för skilda transportslag och olika mål.

Åtgärdsvalsstudier som initieras av Region Stockholms trafiknämnd görs med syfte att möta brister i förhållande till de mål för kollektivtrafiken som definierats i trafikförsörjningsprogrammet.

Åtgärdsvalsstudierna ligger sedan till grund för vilka brister som ska omsättas i fysisk planläggning. För åtgärder med en kostnad under 50 miljoner kronor genomför Trafikverket kontinuerligt åtgärder inom de åtgärdsområden och utifrån de prioriteringar som beskrivs i länsplanen. Skulle en åtgärd bedömas kosta mer än 50 miljoner behöver objektet vara namngivet i länsplanen. I så fall tar Trafikverket eller regional kollektivtrafikmyndighet fram underlag till Region Stockholm i egenskap av länsplaneupprättare inför framtagandet av ny länsplan. Planupprättaren kan även namnge objekt som inte överstiger 50 miljoner kronor.

Inför framtagandet av reviderad länsplan, ska planupprättaren enligt förordningen om länsplaner (1997:263) samråda med kommunerna om vilka de framtida bristerna och behoven är. Sedan föregående plan har Trafikverket gjort utredningar med utgångspunkt i brister som identifierades då (”Behovsförfrågan” 2017), för att ta fram planmogna objekt till denna planomgång. I flera fall har bristerna varit kända sedan länge och finns dokumenterade hos Trafikverket samt Region Stockholms trafiknämnd.

Brister och behov för framtida åtgärdsplanering

Region Stockholm har under åtgärdsplaneringen för framtagandet av länsplan 2022–2033 efterfrågat kommunernas inspel om brister och behov. Remissinstanserna har besvarat vad de bedömt som utmaningar, brister och problem i transportinfrastrukturen, i vilken fas bristen befinner sig i och även angett prioritetsordning. Region Stockholm kan konstatera att behoven och bristerna i Stockholmsregionen vida överstiger den preliminära ram som tilldelats Stockholms länsplan.

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

Den typ av infrastruktur som kommunerna bedömt vara bristfällig varierar beroende på trafikslag. Av trafikslagen är det cykel som fått flest i antal identifierade behov och brister, följt av vägtrafik och kollektivtrafik på väg. Generellt bedöms behoven vara störst inom olika typer av sträckor/stråk/vägavsnitt, kapacitetshöjande åtgärder och i bytespunkter.

Av de remissinstanser som lyfter brister med cykelinfrastrukturen bedömer en majoritet att många cykelvägar behöver rustas upp för att leva upp till regional standard.

Vad gäller framkomlighet är det en relativt jämn fördelning mellan de olika trafikslagen. För cykeltrafik och gångtrafik avser det främst att stråk saknas eller att det regionala cykelnätet inte är tillräckligt sammanhängande.

För vägtrafiken och den kollektiva busstrafiken är det bland annat problematik med köbildning. Det finns även behov och brister kopplat till spårburen trafik, där passager för gång-, cykel- och vägtrafik samt utmaningar mellan gods- och person-trafik berörs ur ett framkomlighets-perspektiv.

En stor del av de föreslagna bristerna och behoven ligger i linje med ”Inriktning och prioriteringsgrunder ”i länsplan för perioden 2022–2033. Många av bristerna och behoven handlar om åtgärder i ett tidigt planeringsskede som behöver utredas vidare i åtgärdsvalsstudier innan det är möjligt att ta ställning till om de platsar eller inte som namngivna objekt i länsplanen. Brister behöver under planperioden bli föremål för utredning genom åtgärdsvalsstudie och testas enligt fyrstegsprincipen.

Uppföljning av länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län

Trafikverket ska årligen redovisa till regeringen hur den fastställda länsplanen genomförts, i enlighet med länsplaneförordningen. Hur stor del av planen som kan genomföras respektive år är bland annat beroende på vilka medel som Trafikverket anvisas respektive år via den årliga statsbudgeten. Det regionala cykelkansliet inom Region Stockholm upprättar årligen ett cykelbokslut där utbyggnaden av de regionala cykelstråken följs upp. Arbetet med stombussarna följs årligen upp i ett stombussbokslut.

Hantering av avvikelser och kostnadsökningar

Tidpunkten för utbyggnad för enskilda åtgärder kan komma att förskjutas något i tid jämfört med det som redovisas i planen, vilket beror på hur den årliga tilldelningen av medel ser ut och tidsförskjutning i planeringsarbetet. Det kan också bli förseningar eller uppstå behov av att omfördela länsplanens ekonomiska ram på grund av kostnadsförändringar för ett namngivet objekt. Trafikverket hanterar mindre löpande justeringar i dialog med Region Stockholm medan länsplaneupprättaren (Region Stockholm) ansvarar för beslut om betydande förändringar. Trafikverket ansvarar för att informera Region Stockholm om betydande förändringar.

För hantering av betydande förändringar finns en delegationsordning beslutad i Regionstyrelsen 2019/2020. Trafikverket har också en egen hantering av avvikelser.

Avvikelser i objekt som finansieras genom statlig medfinansiering

Statlig medfinansiering till kollektivtrafikmyndigheten och länets kommuner är fasta belopp och inte låsta till en viss medfinansieringsnivå eller procentsats av objektets totalkostnad. Höjda kostnader för dessa projekt har därför inte någon direkt påverkan på länsplanen.

Objekt delvis finansierade av trängselskatter

I samtliga planperioder sedan år 2007 har länsplanen finansierat objektens kostnadsökningar då trängselskatterna är intecknade till fullo. Under kommande planperiod har Region Stockholm för avsikt att se över avtal och aktualitet i de återstående objekten i planen, eftersom dessa har väsentliga kostnadsökningar och påverkar övrigt utrymme för val av andra samhällsekonomiskt lönsamma och viktiga investeringar. Beslut och hantering av trängselskatter är ett statligt ansvar.

Teknisk justering av planen

Vartannat år kan länsplanen bli föremål för en teknisk justering när det gäller kostnader och tidplaner. I samband med det kan också ytterligare två år av planen preciseras inom befintliga ekonomiska ramar.

Bilaga 1: Beskrivningar av namngivna objekt i länsplan 2022–2033

Nedan redovisas kortfattade objektsbeskrivningar för namngivna objekt i länsplan 2022–2033. De samlade effektbedömningarna (SEB) för respektive objekt, genomförda åtgärdsvalsstudier samt eventuella vägplaner finns på Trafikverkets hemsida. Mer information om pågående eller planerade objekt på statliga vägnätet, som inte finansieras av länsplanen, finns i Trafikverkets årliga verksamhetsplan. Detta gäller bland annat Skurubron som finansieras av brukaravgifter och objekt som finansieras enbart genom trängselskatt.

Samfinansiering av statliga spår i nationell plan

Årstaberg bytespunkt
I förslag till nationell plan finns objektet Årstabergs bytespunkt inte med. Om objektet finns med i fastställd nationell plan 2022–2033 kommer även länsplanen avsätta medel i enlighet med samfinansieringsavtalet. Nedan beskrivning av åtgärden gäller om objektet finns med i fastställd nationell plan. Om regeringen fastställer nationell plan utan ombyggnad av Årstaberg med en 3-spårs lösning behöver ansvariga parter justera åtgärden för att möjliggöra en sekundärentré och bredare plattform inom ramen för en tvåspårslösning. Detta givet att Årstaberg även framgent är ett planmoget objekt och utgör en paketlösning för bytespunkten. Ett ställningstagande sker i så fall i nästkommande länsplan.[1]

Pendeltågsstationens har endast en entré i norra änden. Mellan år 2008 och 2018 har antalet av- och påstigande mer än fördubblats vid stationen vilket medför trängsel som försämrar framkomligheten och säkerheten för resenärerna. Det ökande resandet har skapat förlängda restider och minskad kapacitet i järnvägsnätet. Den nuvarande bussterminalen är placerad norr om Tvärbanan (spårväg), vilket innebär att bussarna behöver passera över Tvärbanan i en plankorsning. När Tvärbanans turtäthet framöver ökar medför det ökade väntetider och köer.

För att möta bristerna föreslås en större ombyggnad av hela bytespunkten där bussterminalen flyttas söderut till Årstabergsvägen och järnvägsanläggningen utökas med ett tredje plattformsspår.

Länsplanens samfinansieringsdel avser om- och tillbyggnad av stationshus, två nya bredare plattformar samt fler entréer eller ytterligare en entré från plattformarna ner till den nya bussterminalen.

[1] Vid regeringens fastställande av nationell plan uppstår justeringsbehov för beskrivning av åtgärd i länsplanen

Namngivna objekt på statliga spår

Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller

Efter att Norviks hamn öppnades för trafik har godståg börjat trafikera södra delen av Nynäsbanan (Västerhaninge-Nynäshamn). På grund av buller genererat främst av godståg genomförs omfattande bulleråtgärder längs sträckan. Åtgärden innebär att bullerskärmar byggs och fönster- och fasadåtgärder utförs på berörda fastigheter. Vibrationsmätningar kommer att planeras inom åtgärdspaketet som kommer att svara på framtida behov av nödvändiga vibrationsåtgärder.

Namngivna objekt på statliga vägar

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 sikt-förhållanden och få omkörningsmöjligheter. Vägbredden är varierande och trafiksäkerheten brister i tätorterna, därför behöver vägen breddas för ökad standard och för att nå en hastighet om 80 km/h. Det behöver även genomföras trafiksäker-hetsåtgärder i tätort. Objektet fanns även med i Länsplan 2018–2029. Åtgärden är en följd av 2007 års Stockholms-överenskommelse om användningen av trängselskatter och medfinansieras även av länsplanen för Södermanlands län.

Väg 77 Länsgränsen- E18 Trafikplats Ledinge

Väg 77 är en viktig länk från väg E4 till riksintresset Kapellskär (hamn). Väg 77 utgör även en tvärförbindelse mellan vägarna E4 och E18. Åtgärderna handlar om breddning av befintlig väg, anläggande av ny gång- och cykel-väg på del av sträckan samt ny vägsträckning från Eknäs till Ledinge trafik-plats vid E18. Vägens negativa påverkan på boendemiljöer ska också minska. Objektet fanns även med i Länsplan 2018–2029 och kallades då 77 Länsgränsen-Rösa och åtgärder i Rimbo. Åtgärden är en följd av 2007 års Stockholmsöverenskommelse om användningen av trängselskatter.

Väg 222 Farstabron

Åtgärdspaketet innehåller ett 800 meter långt reversibelt körfält på Farstabron för att lösa problem med köbildning och utökade restider under eftermiddagen. Åtgärden inkluderar även belysning på bron. Åtgärden innebär en anpassning av befintlig bro som möjliggör att efterfrågan på delsträckan kan mötas under både förmiddagens och eftermiddagens max-timme. Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten för biltrafiken och öka robustheten. Objektet är nytt i Länsplan 2022–2033.

Väg 222 Mölnvik-Ålstäket

Åtgärden innebär att vägen breddas till fyra körfält samtidigt som befintlig cirkulationsplats i Mölnvik behålls. Inom objektet byggs även en signalreglerad korsning i Ålstäket och gång- och cykelvägar med planskilda passager. I den nya utformningen kommer det bli färre utfarter. Syftet med objektet är att framkomligheten och trafiksäkerheten ska förbättras för samtliga trafikslag. Åtgärderna ska ge minskad miljöpåverkan i form av buller, vibrationer och förorenat dagvatten. Objektet fanns även med i Länsplan 2018–2029. Åtgärden är en följd av 2007 års Stockholmsöverenskommelse om användningen av trängselskatter.

Väg 222, Trafikplats Kvarnholmen och Skvaltan, 4:e körfält

I samband med att tunnelbanan byggs ut till Nacka C behöver en ny bussterminal anläggas i anslutning till tunnelbanan. Det gör i sin tur att väg 222 delvis måste flyttas norrut, att trafikplats Nacka avvecklas samt att trafikplats Skvaltan och trafikplats Kvarnholmen byggs ut till hela trafikplatser. De statliga delarna av trafikplatserna Skvaltan och Kvarnholmen samt ett fjärde körfält på väg 222 ingår i länsplanen. Åtgärden är en följdinvestering för att 2013 års Stockholmsförhandling ska kunna genomföras. Objektet fanns även med i Länsplan 2018–2029 och kallades då 222 Trafikplats Kvarnholmen och Skvaltan, 4:e körfält. Västgående ramper i Trafikplats Kvarnholmen är färdigställda.

Utredning väg 226 Flemingsberg

Utvecklingen av Flemingsberg som en regional stadskärna är prioriterad. I det gemensamma arbetet med utvecklingen av stadskärnan, bör fortsatt dialog föras och nödvändiga utredningar genomföras för att hitta kostnadseffektiva lösningar för utvecklingen av väg 226 genom den regionala stadskärnan Flemingsberg. Utredningarna behöver hantera intilliggande, pågående och kommande bebyggelse- och infrastrukturåtgärder, bland andra Spårväg Syd och även studera möjliga finansieringslösningar. Ett ställningstagande kring åtgärder med anledning av utredningen sker i så fall i nästkommande länsplan. Utredningen är således inte ett namngivet objekt i länsplanen 2022–2033.

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 2018–2029.

Väg 226 Pålamalmsvägen-Trafikplats Högskolan

Objektet innefattar infarten vid Riksten, en ny trafikplats vid Södertörns högskola och en gång- och cykelväg mellan Flaggplan och Hälsovägen. 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 knappt två kilometer lång cykelväg kommer att byggas parallellt med vägen, mellan Flaggplan och Flemingsbergs station. Befintliga polis-kontrollplatser på väg 226 kommer att ersättas med nya. Objektet fanns även med i Länsplan 2018–2029. Åtgärden 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 Rågsvedsvägen-Västra stambanan

Åtgärden sträcker sig längs Huddingevägen på sträckan strax efter Rågsvedsvägen till och med Stambanebron. I södergående riktning kommer ett kollektivtrafikkörfält anläggas genom utbyggnad från två till tre körfält. Befintlig väg breddas därmed från 7,5 meter till 10,5 meter. Befintlig gång- och cykelbana på Huddingevägens västra sida blir gångbana med en två meter bred gångbana. Det regionala cykelstråket på Huddingevägens östra sida genomförs. Syftet är att förbättra framkomligheten för samtliga trafik-slag på sträckan. Objektet är nytt 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 gångvägs-anslutningar samt infartsparkering och bulleråtgärder. Objektet fanns även med i Länsplan 2018–2029.

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 åtgärderna är att förbättra trafiksäkerhetsstandarden längs med väg 257 Tungelstavägen och Södertäljevägen. Några delåtgärder har flyttats ur objektet och Trafikverket utreder och genomför enklare lösningar. Objektet fanns även med i Länsplan 2018–2029.

Väg 261 Tappström-Nockeby

För att öka framkomligheten på Ekerövägen för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik förändras vägens utformning från till tre till fyra körfält. Det innebär att ett körfält reserveras i vardera riktningen för kollektivtrafiken i rusningstrafik. Ombyggnaden sker på en cirka nio kilometer lång sträcka på väg 261 Ekerövägen. Utöver detta byggs gång- och cykelväg ut samt nya broar längs sträckan. Objektet fanns även med i Länsplan 2018–2029. Åtgärden är en följd av 2007 års Stockholmsöverenskommelse om användningen av trängselskatter.

Väg 274, Engarns Vägskäl

Objektet innebär ombyggnation av Engarns vägskäl och att befintlig bytespunkt för bussar byggs om. Korsningen väg 274 Vaxholmsvägen och väg 1003 Resarövägen byggs om till en cirkulationsplats för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten i korsningen. Åtgärderna inom objektet kan även bidra till att öka kollektivtrafikens attraktionskraft på sträckan. Objektet är nytt i Länsplan 2022–2033 och har tidigare planerats inom ramen för åtgärdsområde trafiksäkerhet.

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 är nytt i Länsplan 2022–2033 och har tidigare planerats inom ramen för åtgärdsområdet för trafiksäkerhet.

Väg 642/678 Färjelägen Tynningö

I samband med att den enskilda färjelinjen blev statlig år 2013 behövde färjelägena byggas om för att anpassas till Trafikverkets färjor, såsom muddring och breddning av anslutande vägar. Åtgärdspaketet innehåller även smärre åtgärder för att förbättra tillgängligheten för oskyddade trafikanter. De flesta åtgärder är redan genomförda. Objektet fanns även med i Länsplan 2018–2029.

Namngivna cykelstråk på statliga vägar

Väg 259 Glömstavägen

Objektet omfattar ny gång- och cykelväg på cirka 2,3 km 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 2018–2029.

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 bör byggas bort så långt det är möjligt. Objektet fanns även med i Länsplan 2018–2029.

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 2018–2029.

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 2018–2029 men har omarbetats då den vägplan som tagits fram under planperioden visat på stora kostnadsökningar.

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 är nytt i Länsplan 2022–2033 och har tidigare planerats genomföras inom åtgärdsområde för cykel.

Väg 646, GC-väg Gustavsberg-Ingarö

Objektet innebär en sammanhängande gång- och cykelväg mellan Gustavsberg och Ingaröbron på en sträcka om 2,2 kilometer. Objektet förbättrar kapaciteten för gång- och cykeltrafik på sträckan och ger ökad trafiksäkerhet. Gång- och cykelvägen syftar till att länka samman befintliga cykelstråk i centrala Gustavsberg och Brunn för att möjliggöra cyklisters resor för arbetspendling och rekreation. Objektet bidrar till att minska barriäreffekten för oskyddade trafikanter vid väg 222 Trafikplats Gustavsberg. Objektet är nytt i Länsplan 2022–2033 och har tidigare planerats genomföras inom åtgärdsområde för cykel.

Statlig medfinansiering till regional kollektivtrafik på spår

Roslagsbanan 1 + 2, kommunala följdinvesteringar

Roslagsbanan rustas upp med dubbelspår, ombyggnation av stationer och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Syftet är att öka kapaciteten samt förbättra säkerheten, tillgängligheten och genomföra bullerskyddsåtgärder. Den statliga medfinansieringen ska täcka vissa följdinvesteringar för berörda kommuner. Det är främst ombyggnader av anslutningar till kommunala gator och vägar, oftast i samband med att plankorsningar stängs och planskilda förbindelser byggs. Följdinvesteringarna omfattar också ett nytt resecentrum i Arninge med omstigning från Roslagsbanan till bussar som måste utformas i samband med Roslagsbanans utbyggnad till dubbel-spår. Objektet fanns även med i Länsplan 2018–2029.

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 2018–2029 och är en del av Sverige-förhandlingen. Större delen av investeringarna väntas ske efter planperiodens slut 2033.

Tunnelbana Hagastaden, vidare till Arenastaden (2013 års Stockholmsförhandling)

Tunnelbanan byggs ut med en ny linje från Odenplan till Arenastaden via Hagastaden och Nya Karolinska. Den nya linjen får färgen gul och knyts samman med Gröna linjen vid Odenplan. Objektet fanns även med i Länsplan 2018–2029 och är en del av 2013 års Stockholmsförhandling.

Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan

Utbyggnad av ny tunnelbanelinje mellan Älvsjö och Fridhemsplan. Tunnelbanan får sex stationer: Älvsjö, Östberga, Årstafältet, Årstaberg, Liljeholmen och Fridhemsplan. Objektet fanns även med i Länsplan 2018–2029 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. Med Kistagrenen knyts arbetsplatser i norr ihop med bostadsområden i söder. Resenärer i Stockholm ges en möjlighet till spårbunden kollektivtrafik till och från Bromma flygplats och Kistamässan. Kistagrenen ger möjlighet till byten till tunnelbana, pendeltåg och bussar. Objektet fanns även med i Länsplan 2018–2029.

Tvärspårväg Syd, Älvsjö-Flemingsberg

Spårväg Syd innebär att en kapacitetsstark kollektivtrafik länkar samman Flemingsberg och Älvsjö via bland annat Masmo, Kungens Kurva, Skärholmen, Segeltorp och Fruängen. Spårväg Syd blir drygt 17 km lång och omfattar 16 nya hållplatser, större delen av spårvägen är utformad att gå ovan jord. Förbindelsen innebär bättre möjligheter till resor framför allt i tvärled. Byten till pendeltåget i Flemingsberg och Älvsjö samt tunnelbanan i Skärholmen, Fruängen och Masmo underlättas. Objektet fanns även med i Länsplan 2018–2029 och är en del av Sverigeförhandlingen.

Statlig medfinansiering för regional kollektivtrafik på vägar

Slussen bussterminal

I samband med att nya Slussen byggs behöver även bussterminalen byggas om. Slussen är en viktig regional bytespunkt för tunnelbana, bussar och när Slussen står klar. Slussen även viktig för Saltsjöbanan. Åtgärdspaketet innebär att en ny och mer trafiksäker bussterminal anläggs i Katarinaberget med åtskild vänthall och körytor. Objektet fanns även med i Länsplan 2018–2029.

Spånga bytespunkt

Spånga station är en viktig bytespunkt för pendeltågs- och bussresenärer som har funktionella brister och inte klarar av vare sig dagens eller framtidens resenärsströmmar. Förändringar av huvudgatan i Spånga där ett regionalt cykelstråk ska anläggas och kapacitetshöjande åtgärder på Mälarbanan kommer kräva förändringar i både bussterminalen och stationsområdet. Objektet fanns även med i Länsplan 2018–2029.

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

Åtgärdspaketet innehåller åtgärder för att förbättra framkomlighet och kapacitet för stombuss 1 och 3. De största åtgärderna innebär att busskörfältet på väg 73 i norrgående riktning från trafikplats Gubbängen till Gullmarsplan flyttas, ett nytt busskörfält norrgående på väg 73, nytt busskörfält i södergående riktning, planskild gång- och cykelövergång över väg 229 samt att en direktramp från väg 229 till väg 73 konstrueras. Objektet innehåller även signalreglering och rampstyrning. Objektet fanns även med i Länsplan 2018–2029.

Stombuss 14, Johannelund-Sollentuna

I dagsläget trafikeras en liten del av sträckan med linje 175. I det framtida stomlinjenätet utgör stråket en delsträcka av stomlinje J (Tyresö C – Handen – Flemingsberg – Kungens Kurva/Skärholmen – Vällingby – Barkarby-Sollentuna – Täby/Arninge). Åtgärdspaketet för stombuss 14 innehåller nio olika åtgärder och den största åtgärden avser en ny busslänk som möjliggör för stombussen att inte behöva passera genom mindre villagator i Barkarby. Övriga åtgärder avser busshållplatser, samt ombyggnation av ett antal korsningar och övergångsställen så att dessa bland annat får signalprioritet för buss. 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 är nytt i Länsplan 2022–2033.

Utrymme för framtida investeringar i bytespunkter

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. Det är viktigt att utredningarna kring dessa bytespunkter fortgår för att identifiera åtgärder och hitta genomförbara finansieringslösningar.
I länsplanen reserveras medel sent i planperioden för att kunna medfinansiera eller samfinansiera kostnadseffektiva åtgärder som bidrar till att bytespunkterna förbättras och anpassas. Exempel på identifierade regionala bytespunkter enligt ovan beskrivning är Årstaberg, Gullmarsplan och Brommaplan.

Årstaberg bytespunkt

Det finns ett avtal om samfinansiering av objektet med nationell plan. I remissversionen av nationell plan saknas objektet Årstaberg, varför det heller inte finns förutsättningar att finansiera objektet i länsplanen i enlighet med avtalet om samfinansiering. Om regeringen fastställer nationell plan utan ombyggnad av Årstaberg med en 3-spårs lösning behöver ansvariga parter justera åtgärden för att möjliggöra en sekundärentré och bredare plattform inom ramen för en tvåspårslösning. Detta givet att Årstaberg även framgent är ett planmoget objekt och utgör en paketlösning för bytespunkten. Ett ställningstagande sker i så fall i nästkommande länsplan.[2]

Gullmarsplan och Brommaplan

Bytespunkterna har i länsplan 2018–2029 varit namngivna. De åtgärder som objekten skulle medfinansiera har visat sig inte vara möjliga att genomföra. En konsekvens av detta är att objekten i nuläget inte bedöms vara planeringsmogna till den grad att de lyfts som fristående objekt i länsplanen. Då behoven av förbättringar kvarstår behöver nya lösningar studeras så att planeringsmogna åtgärder kan övervägas att medfinansieras i kommande planer. ”Utrymme för framtida investeringar i bytespunkter” öppnar upp för ett fortsatt arbete med dessa två bytespunkter där medfinansiering från länsplanen samt finansiering från parterna fortsatt är en del i lösningen för att hitta en framkomlig väg mellan berörda parter.

[2] Vid regeringens fastställande av nationell plan uppstår justeringsbehov för beskrivning av åtgärd i länsplanen.

Bilaga 2: Prioriteringar för länsplanens åtgärdsområden (ej namngivna mindre åtgärder under 50 miljoner kronor)

Nedan beskrivs förfarandet och prioriteringar kring länsplanens åtgärdsområden, ej namngivna mindre åtgärder under 50 miljoner kronor. På det statliga länsvägnätet finansierar länsplanen normalt 100 procent av Trafikverkets kostnader för dessa åtgärder. När medel från åtgärdsområdena i stället används för att medfinansiera kommuners och kollektivtrafikmyndighetens åtgärder ges normalt upp till 50 procent av totalkostnaden i medfinansiering (se hantering av statlig medfinansiering nedan).

Utifrån de transportpolitiska målen och länsplanens beslutade inriktning har åtgärdsområdena preciserats i dialog med Trafikverket och kollektivtrafikmyndigheten Region Stockholm. Hänsyn har också tagits till behov och brister som framförts av länets kommuner under framtagandet av länsplanen.

Länsplanen finansierar ej namngivna mindre åtgärder inom följande åtgärdsområden:

- Cykel
- Kollektivtrafik
- Trafiksäkerhet
- Kapacitet och tillförlitlighet
- Miljö
- Enskilda vägar

Åtgärdsområdena för cykel, kollektivtrafik och trafiksäkerhet omfattar både statliga åtgärder och statlig medfinansiering. Åtgärdsområde miljö omfattar endast statlig medfinansiering och åtgärdsområde kapacitet och tillförlitlighet endast statliga åtgärder. Åtgärdsområde enskilda vägar är ett bidrag som ges till byggande och drift av enskilda vägar enligt förordning om statsbidrag till enskild väghållning (1989:891).

Inom åtgärdsområdena finansieras statliga åtgärder från i huvudsak åtgärdsvalsstudier eller andra likvärdiga utredningar. Detta pågår kontinuerligt under länsplanens giltighetstid. För de statliga åtgärderna ansvarar Trafikverket för planering och genomförande. Åtgärderna fastställs årligen i Trafikverkets verksamhetsplanering.

Hantering av statlig medfinansiering

För den statliga medfinansieringen till kommuner och kollektivtrafikmyndigheten finns ett ansökningsförfarande där kommuner och kollektivtrafikmyndighet ansöker om medfinansiering för åtgärder med genomförande nästföljande år.

Statlig medfinansiering kan beviljas enligt *Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera* Trafikverket beslutar årligen om och ansvarar för utbetalning av statlig medfinansiering till kommuner och Region Stockholm i egenskap av kollektivtrafikmyndighet, enligt den medelsfördelning som beskrivs i länsplanen. Ansökningar om statlig medfinansiering skickas till Trafikverket och beslutet fattas av Trafikverket. Ansökningar om statlig medfinansiering inom kollektivtrafik skickas av kommunerna till kollektivtrafikmyndigheten som sedan ansöker om åtgärden. Även för bidrag till byggande och drift av enskilda vägar ansvarar Trafikverket för ansökningsförfarandet.

Åtgärdsområde cykel

Inom åtgärdsområdet prioriteras de åtgärder som i störst utsträckning bedöms bidra till att genomföra Region Stockholms cykelplan och bidrar till att öka andelen som cyklar. Åtgärder på det regionala cykelvägnätet eller andra åtgärder med en regional funktion har högst prioritet, både på det kommunala och det statliga vägnätet. En stor del av det regionala cykelnätet har någon form av cykelinfrastruktur, men behöver förbättras standardmässigt.

Inom åtgärdsområde cykel prioriteras följande områden:

- Utbyggnad av regionala cykelstråk
- Förbättrade förutsättningar för kombinationsresor
- Höjd servicenivå för cyklister

Utbyggnad av regionala cykelstråk

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

Förbättrade förutsättningar för kombinationsresor

För att möjliggöra attraktiva kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik är det möjligt att söka statlig medfinansiering för åtgärder längs huvudcykelstråk som ansluter till en bytespunkt för kollektivtrafik.

Åtgärderna kan exempelvis vara trimningsåtgärder, mindre felande länkar och olika typer av framkomlighetsåtgärder.

Höjd servicenivå för cyklister

Åtgärder längs de regionala stråken är prioriterade för höjd servicenivå. Länsplanen kan medfinansiera cykelparkeringar (endast vid större målpunkter), vägvisning och belysningsåtgärder på både statliga och kommunala cykelvägar. I åtgärdsområde kollektivtrafik finns medel att söka till infartsparkeringar för cykel vid knutpunkter för kollektivtrafik.

Åtgärdsområde kollektivtrafik

Länsplanen prioriterar åtgärder som studerats inom ramen för befintliga eller nya gemensamma utvecklingsprojekt, som till exempel Grönt ljus stombuss och Handlingsplan Stombuss, eller i den löpande dialogen mellan väghållarna och Region Stockholms trafikförvaltning kring utveckling av den befintliga trafiken.

För att stärka kopplingarna mellan olika delar av länet och kunna erbjuda konkurrenskraftiga restider jämfört med biltrafiken behöver kollektivtrafikens tvärkopplingar och bytespunkter fortsätta att stärkas och utvecklas, bland annat mellan de utpekade regionala stadskärnorna.

Generellt prioriteras i första hand åtgärder som avser den kollektivtrafik som ingår i eller på ett tydligt sätt stödjer stomtrafiken, till exempel i form av matartrafik till stomtrafiken (se definition i kollektivtrafikplan 2050).

Inom åtgärdsområde kollektivtrafik prioriteras följande områden:

- Ökad framkomlighet
- Tillgänglighetsanpassningar
- Trygghetsåtgärder
- Infartsparkeringar
- Kajanläggningar

Ökad framkomlighet (och kapacitet)

För att göra kollektivtrafiken mer attraktiv, genom kortare och mindre variation i restider prioriterar länsplanen åtgärder i gatumiljön som ska öka framkomligheten för buss- och spårvägstrafik. Exempel på åtgärder kan vara satsningar för stombusstrafik såsom ny- eller ombyggnation av trafiksignaler/bussprioritet, kollektivtrafikkörfält och förbättrade hållplatser och bytespunkter samt omdisponering i gaturummet och korsningar, genom till exempel omdisponering av parkerings- och lastplatser, övergångställen, refuger och körfält. Åtgärder för ökad kapacitet för kollektivtrafiken kan till exempel vara förlängning av hållplatser eller förstärkning av kapaciteten i bytespunkter.

Tillgänglighetsanpassningar

Området avser åtgärder som stärker infrastrukturen för 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 prioriteras.

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 överblick från gång- och cykelvägar i anslutning till kollektivtrafiken. Utöver stomtrafiken prioriteras åtgärder vid platser där tryggheten upplevs vara låg.

Infartsparkeringar

Området avser åtgärder kopplade till byggandet av infartsparkeringar för bil och/eller cykel. 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.

Åtgärdsområde trafiksäkerhet

Inom åtgärdsområdet i sin helhet prioriteras åtgärder på sträckor med stora trafikflöden. För oskyddade trafikanter prioriteras därtill åtgärder på huvudvägnätet för biltrafik, samt runt skolor och förskolor för att skapa säkra skolvägar för barn.

Inom åtgärdsområde trafiksäkerhet prioriteras följande områden:

- Säkra och attraktiva gång- och cykelresor
- Säkrare resor för motortrafikanter på det statliga vägnätet

Säkra och attraktiva gång- och cykelresor

Åtgärder prioriteras på sträckor som har en hastighetsgräns på 40 km/tim eller högre, samt stora trafikflöden och där många fotgängare och cyklister rör sig. På kommunalt vägnät kan medfinansiering även ges för åtgärder vid skolor och förskolor där hastigheten är lägre.

Åtgärderna kan bestå av exempelvis hastighetsdämpande åtgärder, utbyggnad av gång och cykelvägar, säkra gång- och cykelpassager, samt separering av gång-, cykel-, och motortrafik. På stråk där det är stora flöden fotgängare och cyklister ingår hastighetsdämpande åtgärder för att få en god hastighetsefterlevnad.

Säkrare resor för motortrafikanter på det statliga vägnätet

På det statliga vägnätet prioriteras åtgärder som bedöms minska antalet omkomna och allvarligt skadade. Åtgärder prioriteras på stråk med stora trafikflöden. Exempelvis kan det handla om att åtgärda brister i sido-områden och korsningspunkter samt att anpassa hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsnivå.

Åtgärdsområde kapacitet och tillförlitlighet

Länsplanen prioriterar åtgärder inom befintligt vägområde på det statliga vägnätet som ökar kapaciteten och förbättrar tillförlitligheten i vägtrafik-systemet. Åtgärder på sträckor med stora flöden, och där åtgärderna ger störst effekt prioriteras. I första hand prioriteras framkomligheten på sträckor med hög andel nytto- och kollektivtrafik.

Finansiering ges enbart till åtgärder på statligt vägnät.

Inom åtgärdsområde kapacitet och tillförlitlighet prioriteras följande områdena:

- ITS
- Trimningsåtgärder

ITS-åtgärder

ITS-åtgärder (Intelligenta transportsystem) prioriteras för att balansera efterfrågan och styra trafiken så att tillgängligt fysiskt utrymme på vägen utnyttjas i så hög grad som möjligt. Det sker exempelvis genom kövarnings-system, trafikinformation, varierande hastighet, påfartsreglering och hastighetsövervakning.

Trimningsåtgärder

Länsplanen prioriterar åtgärder som löpande identifierats genom ÅVS-processen och som kan förbättra vägtrafiksystemets kapacitet och funktion, där så är motiverat. Typiska åtgärder genererade enligt fyrstegsprincipen är mindre ombyggnader av korsningar och trafikplatser, samt enklare vägbreddningar.

Åtgärdsområde miljö

Länsplanen prioriterar miljöåtgärder som syftar till att förbättra livsmiljöerna för länets invånare. Prioritet ges till miljöskyddsåtgärder som samordnas med andra förbättringsåtgärder, som till exempel trafiksäkerhetsåtgärder eller åtgärder för bättre inomhusluft. För att få statlig medfinansiering krävs att åtgärderna sker på eller i anslutning till kommunala gator och vägar samt att åtgärderna är mer omfattande än vad

som är tvingande för kommunen utifrån gällande lagstiftning. Åtgärder längs statligt vägnät finansieras via nationell plan.

Finansiering ges enbart till kommuner genom statlig medfinansiering.

Inom åtgärdsområde miljö prioriteras:

- Åtgärder för att förbättra vattenkvalitet
- Landskapsåtgärder
- Bulleråtgärder

Åtgärder för att förbättra vattenkvalitet

Länsplanen prioriterar åtgärder för att skydda vattentäkter samt för dagvattenhantering för att skydda vattenförekomster. Åtgärder för att skydda och förbättra ekologisk och kemisk status i vattenförekomsterna, i enlighet med miljökvalitetsnormen för vatten prioriteras.

Landskapsåtgärder

Länsplanen prioriterar 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

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.

Åtgärdsområde enskilda vägar och bryggor

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 rekreation- och fritidsaktiviteter. Ansvaret för de enskilda vägarna är enskilda markägare eller organisationer.

I Stockholms län uppgår det medfinansieringsberättigade vägnätet till cirka 3 200 km. Brister i det enskilda vägnätet består i huvudsak av eftersläpande grusvägs- och beläggningsunderhåll samt bärighetsbrister i broar och vägtrummor. Medfinansiering från länsplanen i form av särskilt driftbidrag till underhåll och upprustning kan sökas av vägföreningar, enskilda markägare och andra organisationer som ansvarar för enskilda vägar.

Trafikverket ansvarar för inspektioner av de enskilda broarna och tillståndet på vägarna. Mer information om ansökningsförfarande av särskilt driftbidrag till underhåll och upprustning finns på Trafikverkets hemsida.

Bilaga 3: Förordningar och underlagsdokument

Nedan visas en förteckning av relevanta förordningar och andra dokument som har använts som underlag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022–2033.

Förordningar

- Förordning (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning
- Förordning (1997:263) om länsplaner före regional transportinfrastruktur
- Förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur
- Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar

Regeringens direktiv

- Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur
- Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop 2020/21:151)

Förhandlingsavtal

- Storstadsavtalen, Trafikverket (2021)
- Vägåtgärder i Stockholms län finansierade med trängselskatt, Trafikverket 2021

Region Stockholm

- Samlingssida för Region Stockholms arbete med länsplaner

Remissynpunkter och svar från planupprättaren Region Stockholm

Den 28 oktober beslutade länsplane- och samhällsplaneringsutskottet att skicka förslagtill länsplan på remiss. Region Stockholm har bjudit in länets kommuner, berörda myndigheter och organisationer att inkomma med synpunkter. Förslaget till länsplan skickades ut till 61 organisationer som omfattar länets kommuner, angränsande regioner, myndigheter och relevanta intresseorganisationer. 47 remissinstanser har inkommit med svar. Samtliga av länets 26 kommuner har lämnat synpunkter på planförslaget.

FÖLJANDE REMISSINSTANSER HAR BESVARAT REMISSEN

Kommuner
Botkyrka
Danderyd
Ekerö
Haninge
Huddinge
Järfälla
Lidingö
Nacka
Norrtälje
Nykvarn
Nynäshamn
Salem
Sigtuna
Sollentuna
Solna
Stockholm
Sundbyberg
Södertälje
Tyresö
Täby
Upplands-Bro
Upplands-Väsby
Vallentuna
Vaxholm
Värmdö
Österåker

Kommunorganisationer
Stockholm Nordost
Storstockholm
Södertörnskommunerna

Myndigheter och regioner
Försvarsmakten
Luftfartsverket
Länsstyrelsen Stockholms län
Naturvårdsverket
Polismyndigheten Region Stockholm
Region Sörmland
Region Uppsala
Region Västmanland
Sjöfartsverket
Trafikverket

Övriga
Arlandaregionen
Stockholms handelskammare

Intresseorganisationer
Aktionsgruppen GC225
Funktionsrätt Stockholm
Kollektivtrafikant Stockholm
Lantbrukarnas riksförbund i Mälardalen
M Sverige
Sveriges Motorcyklister

FRÅGOR FRÅN REMISSINSTANSER MED GEMENSAMMA SVAR FRÅN REGION STOCKHOLM

Flera remissinstanser har haft frågor och synpunkter inom samma område eller objekt. Region Stockholm har valt att samla frågorna och lämnar gemensamma svar.

I stort sett alla remissinstanser ser allvarligt på den låga andel statliga medel till den kraftigt expanderande huvudstadsregionen. De statliga investeringarna i Stockholmsregionens infrastruktur behöver öka och den ekonomiska ramen till länsplanen höjas. Detta gäller både namngivna objekt, tilldelning i åtgärdsområden i nationell plan samt ökad ram till regionen i länsplanen.

Svar: Region Stockholm håller med om att de ekonomiska ramarna för statliga investeringar i Stockholms län är alldeles för låga för att åtgärda de brister och behov som finns i transportsystemet. Region Stockholms bedömning är att flera av remissinstansernas föreslagna åtgärder är av stor vikt för länets och berörda kommuners utveckling. Det finns en påtaglig statlig underfinansiering av behoven i länet som behöver åtgärdas, vilket Region Stockholm också belyser både i förslaget till länsplan samt i sitt remissvar på nationell plan.

Flera remissinstanser, exempelvis Stockholms stad, menar att förslaget till länsplan 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.

Svar: Region Stockholm avser att till slutversionen redovisa en ekonomisk tabell som ger tydlig överblickbarhet och spårbarhet för objekten.

Flera remissinstanser, inklusive de flesta kommuner, lyfter behovet av ytterligare åtgärder i infrastrukturen och behov av finansiering av nya namngivna objekt i länsplanen. Många utredningar och åtgärdsvalsstudier har genomförts i olika delar av länet, där det finns förslag på åtgärder och objekt som skulle kunna finansieras via Länsplan.

Svar: Idag överstiger antalet planeringsmogna objekt de tilldelade medel som finns inom ramen för planen och därför har en prioritering gjorts bland nya kandidater för objekt. De objekt som finns i planen bedöms skapa nytta för regionen som helhet, jämfört med till exempel lokala nyttor. Förutom de förhandlingsobjekt samt objekt som ligger kvar från tidigare planperiod, så kallade ”lagt kort ligger”, har nya objekt bedömts och prioriterats utifrån länsplanens inriktning. Prioriteringarna finns redovisade i länsplanen kapitel “Inriktning och prioriteringsgrunder för länsplan”.

Ett flertal av de inkomna yttrandena redovisar och beskriver brister och behov i trafiksystemet runt om i regionen där remissinstanserna önskar att länsplanen ska beskriva, prioritera och finansiera dessa behov eller brister.

Svar: Regionen har under 2021 skickat ut en remiss till kommunerna med förfrågan kring brister och behov kopplat till infrastrukturen. Svaren har sammanställts och inskickade brister och behov utgör underlag för kommande utredningar och arbeten med tillexempel åtgärdsvalsstudier. Dessa synpunkter anses som hanterade. I det fall en brist eller behov inte har genomgått en åtgärdsvalsstudie och det inte finns utpekade åtgärder som är kostnadsbedömda så lyfts de inte in i länsplanen som namnsatt objekt. De brister som i denna remiss har inkommit kommer att tas om hand enligt ovan beskrivning.

Flera remissinstanser beskriver att de önskat mer dialog och transparens i arbetet med länsplan.

Svar: Regionens ambition har varit att bedriva en transparent process. Region Stockholm tackar för synpunkterna och vi tar det med oss i det fortsatta arbetet och i dialogen med länets aktörer.

Många synpunkter handlar om utformning av väg, kollektivtrafik och infrastruktur som fått medfinansiering eller finansieras helt av länsplan. I flera av synpunkterna har utformningen förändrats jämfört med ursprunglig utformning. I flertalet av synpunkterna hänvisas till pågående projekt som är i vägplan eller byggskede.

Svar: Länsplanen behandlar inte utformning och genomförandet av åtgärder, utan prioritering och finansiering av objekt. Objekt/åtgärder som finansieras via Länsplan ska genomföras utifrån den intention som finns i objektsbeskrivningen. I övrigt gällande projektens utformning i genomförandefasen hänvisar Region Stockholm till utföraren av åtgärden.

Flertalet synpunkter kopplar till behov av ytterligare förstärkning inom kollektivtrafik där ytterligare utredningar behöver göras.

Svar: Dessa synpunkter omhändertas inom organisationen Region Stockholm, där Region Stockholms trafikförvaltning är mottagare. Länsplanen kommer inte att namnge objekt som inte är färdigutredda och kostnadsbedömda (så kallat planmogna).

Flertalet synpunkter från remissinstanserna gäller åtgärder inom ramen för nationell plan.

Svar: Dessa vidarebefordras till Trafikverket som är ansvarig för nationell plan.

Arlandaregionen och Sigtuna kommun menar att förslaget till länsplan inte prioriterar förverkligandet av Arlandaregionens potential och stadsutvecklingsområdet Arlanda-Märsta. De vill se en Arlandaförhandling med staten och med regionen om bland annat infrastruktur som förbättrad kapacitet på Ostkustbanan, fler spår mellan Stockholm och Uppsala, förbättrad kapacitet på E4:an och förlängd Roslagsbana till Arlanda flygplats.

Svar: Förhandlingar eller åtgärder inom nationell plan ligger inte inom ramen för länsplanens arbete. Prioriteringar som har gjorts i länsplanen utgår från inriktning och prioriteringsgrunder där planeringsmognad är en viktig utgångspunkt.

Några remissinstanser har frågor och synpunkter gällande miljöbedömningen.

Svar: Region Stockholm hänvisar i denna fråga till det nya kapitlet i 5.5 ”Uppföljning” där dessa frågeställningar belyses.

Ett flertal remissinstanser lyfter de båda knutpunkterna Brommaplan och Gullmarsplan och ställer sig frågande till varför dessa inte är med i länsplan som objekt.

Svar: Bytespunkterna har under längre tid haft problem med trängsel, undermåliga resenärsmiljöer och otillräcklig kapacitet för busstrafiken. De åtgärder som länsplanen skulle medfinansiera har visat sig inte vara genomförbara och objektet utgår därför ur planen. Då behoven av förbättringar kvarstår för Brommaplan samt Gullmarsplan behöver nya lösningar studeras så att åtgärder kan läggas in i kommande planer. I länsplanen kommer dessa två objekt att beskrivas som angelägna att åtgärdas inom ”utrymmet för framtida investeringar i bytespunkter”. Denna brist läggs i slutet av planperioden och skapar utrymme framöver när åtgärder har konkretiserats i projekt.

Bytespunkt Flemingsberg och specifikt väg 226 Flemingsberg är något som flera remissinstanser saknar i länsplanen. Remissinstanserna menar att länsplanen måste avsätta medel för planering och genomförande av en nedsänkning av väg 226 i enlighet med avsiktsförklaring tecknad av staten, regionen och Huddinge kommun.

Svar: Medel för en utredning av väg 226 Flemingsberg har avsatts i länsplanen. På grund av länsplanens begränsade ekonomiska utrymme har åtgärderna inte bedömts vara möjliga att finansiera i länsplan 2022–2033. Utvecklingen av Flemingsberg som en regional stadskärna är emellertid prioriterad. I det gemensamma arbetet med utvecklingen av stadskärnan bör fortsatt dialog föras och nödvändiga utredningar genomföras för att hitta kostnadseffektiva lösningar för utvecklingen av väg 226 genom den regionala stadskärnan Flemingsberg. Utredningarna behöver hantera intilliggande, pågående och kommande bebyggelse- och infrastrukturåtgärder, bland andra Spårväg Syd och även studera möjliga finansieringslösningar.

FRÅGOR FRÅN REMISSINSTANSER MED ENSKILT SVAR FRÅN REGION STOCKHOLM

Nedan följer svar på de synpunkter som kräver ett eget svar och som inte omhändertagits inom de gemensamma svaren.

BOTKYRKA KOMMUN

Kommunen anser att ett socialt hållbart samhällsbygge inte omhändertas tillräckligt inom länsplanen.

Svar: *Hållbarhetsbedömningen visar att ett antal av investeringarna i länsplanen i kategorierna statliga vägåtgärder, trängselskattefinansierade åtgärder och regionala kollektivtrafikåtgärder berör områden med risk för social utsatthet och sträcker sig över områden av olika karaktär. Detta är åtgärder med potential att bidra till en mer jämlik fördelning av transportinfrastrukturinsatser, en ökad tillgänglighet för utsatta grupper och öka det sociala kapitalet men även sammanhållningen. Regionala kollektivtrafikåtgärder som till exempel förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik, och ombyggnationer av bytespunkter bidrar till att skapa möjligheter till utbildning och arbete som stärker hållbarhet. Ett antal regionala kollektivtrafik- och cykelåtgärder bidrar positivt till en ökad tillgänglighet och inkludering av socioekonomiskt svaga grupper. Inga åtgärder har en särskilt negativ påverkan på sammanhållning och jämlikhet.*

BOTKYRKA KOMMUN

Kommunen lyfter att pendeltågstationen i Tullinge lider av problem med trängsel. Perrong och ingångar är underdimensionerade. Botkyrka kommun efterfrågar att Region Stockholm fortsatt utreder lämpliga åtgärder. Även möjligheter till ny uppgång till tunnelbanan vid Alby station lyfts som viktig för kommunens framtida exploatering av Södra Porten.

Svar: Region Stockholm noterar dessa synpunkter och tar med oss det i uppdraget att inventera och prioritera brister i bytespunkter i Stockholms län

HANINGE KOMMUN

Kommunen uppmärksammar Region Stockholm på en möjlig felaktighet. I nu gällande länsplan anges att det kommer byggas kollektivtrafikkörfält både i norrgående och södergående riktning på väg 73. I förslaget till länsplan nämns endast norrgående riktning, fast två gånger. Är detta bara ett skrivfel eller är det en medveten ändring av objektet? Om det är det senare är det en allvarlig försämring som kommunstyrelseförvaltningen inte anser är acceptabel.

Svar: Det är ett skrivfel och har rättats till i plandokumentet.

HANINGE KOMMUN

I nu gällande länsplan ligger objektet Stombuss 1+3 väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C för genomförande år 2024, men i förslaget till ny länsplan ligger det så sent som 2031–2032. Det är en försening på sju år som kommunen anser är orimligt lång. Med tanke på dagens kapacitets- och framkomlighetsproblem anser kommunen att åtgärden ligger för sent i planen. Åtgärden är kopplad till Gullmarsplans framtida utformning.

Svar: Det är ännu inte fastställt start- och slutår för objektet. Utbetalningen för medfinansiering av objektet sker under åren 2031–2032 men detta påverkar inte byggstarten.

HANINGE KOMMUN

Ett objekt som kommunen saknar är ombyggda färjelägen för Ornöleden. Det är en förutsättning för att den pågående allmänförklaringen av färjan ska kunna genomföras. Om Region Stockholm inte namnger denna investering bör den möjliggöras genom skrivningar inom lämpligt åtgärdsområde.

Svar: I bilaga 2 under åtgärdsområde kollektivtrafik, Kajanläggningar för regional kollektivtrafik, finns denna skrivning; avser åtgärder för nybyggnation och kapacitetsförstärkning av kajanläggningar för regional kollektivtrafik på vatten.
Åtgärder och kostnadskalkyl för att anpassa anläggningen för Trafikverkets färjor är inte färdigutrett. Trafikverket kommer att utreda åtgärder för att anpassa befintliga färjelägen på Dalarö och Ornö så att Trafikverkets Färjerederi kan trafikera linjen och linjen blir allmän (som behövs för ett förstatligande av färjan). Frågan om allmänförklaring av Ornöfärjan är angelägen för att Ornö ska kunna utvecklas men kräver en stark samsyn bland parterna kring de åtgärder som behövs. En färdplan för allmänförklaring behöver initieras med en strukturerad dialog mellan Haninge kommun, Länsstyrelsen, Trafikverket och Region Stockholm

HANINGE KOMMUN

I förslaget till länsplan redovisas inte de avsiktsförklaringar om medfinansiering som upprättades i samband med att objektet kom in i gällande länsplan. Det är oklart vad detta innebär. Har objektet [Stombuss 1+3 väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C] blivit billigare i och med de inställda busskörfälten på Klarastrandsleden? Kommer staten och väghållaren Stockholms stad ta alla kostnader? Kvarstår avsiktsförklaringarna? Detta önskar kommunen en förklaring till i kommande länsplan.

Svar: De avsiktsförklaringar som finns kommer att finnas tillgängliga på hemsidan vid fastställd version av länsplanen. Under kommande planperiod är Region Stockholms ambition att medverka till en tydligare överenskommelse kring Stombuss 1 & 3.

NACKA KOMMUN

För Nya Skurubron förutsätter kommunen att finansiering från gällande länsplan kvarstår och flyttas med till den nya. Dessutom bör ramen utökas i länsplanen och/eller i nationell plan för att täcka hela kostanden med statliga medel. Det är varken rimligt eller skäligt att Nackaborna och andra trafikanter ska tvingas betala avgifter för att åka på en statlig väg.

Svar: Objektet har finansiering i länsplan till 2022. Resterande finansiering sker enligt befintliga avtal kopplat till objektet.

NORRTÄLJE KOMMUN

Norrtälje kommun kan konstatera att inga objekt eller det landsbygdsperspektiv som kommunen förespråkar måste finnas med i länsplanen har tagits med. Region Stockholm har även ändrat objektmålet för redan pågående projekt riksväg 77, gällande att vägen ska dras till trafikplats Ledinge i stället för till trafikplats Rösa. Denna ändring har gjorts utan att kommunen hörts i frågan och trots att kommunen beskrivit bristerna med denna dragning i behovsunderlaget.

Svar: *Region Stockholm har bett Trafikverket svara; En förstudie för väg 77 togs fram 2012 och följdes upp av utredning och framtagande av lokaliseringsalternativ för de olika etapperna för väg 77. Planeringsprocessen fortsatte sedan för dessa etapper men efterhand visade det sig att det inte var lämpligt att bygga etapp 2 på den tilltänkta marken. Trafikverket genomförde därefter ett antal utredningar och omtag i lokaliseringsutredningen för att ta fram en korridor för etapp 2. Detta har bidragit till att projektets vägplanearbete dragit ut på tiden. Omtaget i lokaliseringsutredningen*

resulterade i etapp 4, att flytta den tunga trafiken från centrala Rimbo. Etappen visar på en positiv samhällsekonomisk lönsamhet.

SOLNA STAD

Åtgärder på stombusslinjen Tappström – Brommaplan – Solna centrum, som har identifierats inom ramen för projektet ”Grönt ljus stombuss”, som har drivits gemensamt av Trafikverket, Region Stockholm och berörda kommuner: dessa åtgärder är inte med som namngivet förslag i länsplanen, men det framgår att länsplanen prioriterar åtgärder som har studerats inom ramen för utvecklingsprojektet ”Grönt ljus stombuss”. Kommunens bedömning är därför att investeringar för delprojekt som understiger 50 miljoner kronor och kan bli aktuella är prioriterade för finansiering inom ramen för ”åtgärdsområde kollektivtrafik”.

Svar: Region Stockholms avsikt är att höjda beloppsgränser för mindre åtgärder vilket möjliggör utbyggnad av såväl stombusstrafik som regionala cykelstråk. Under tidigare planeringsperioder har det visat sig att denna typ av åtgärder ofta hamnar precis på gränsen till namngivna åtgärder.

STOCKHOLMS STAD

Prioriteringar behövs också för att främja hållbara lösningar för godstransporter som exempelvis elektrifiering och omlastningscentraler. Detta är särskilt viktigt då effektivisering av godstransporter är en storregional fråga. Stockholm stad saknar en tydligare beskrivning av hur förslaget till länsplan bidrar till ökad klimatnytta.

Svar: Det finns en beskrivning av klimatnytta i den samlade konsekvensbedömningen.

STOCKHOLMS STAD

Staden anser att godstransporter bör få en tydligare prioritet i länsplanen. Effektiva och hållbara godstransporter är viktigt för näringslivet. För detta krävs en väl utvecklad och modern infrastruktur inte minst i anslutning till regionens hamnar. Av länsplanens namngivna objekt finns endast ett som motiveras av godstrafiken.

Svar: Länsplanens medel är begränsade. Godstransporter sker i stor utsträckning på de större infartslederna som tillhör nationell plan. Men flertalet av de väginvesteringar som finns med i länsplanen ger en bättre tillgänglighet även för godstransporter.

STOCKHOLMS STAD

Staden påpekar att förslaget till länsplan saknar en bristbeskrivning över framtida större brister och behov i regionen. Denna behövs som grund för planeringsarbetet hos berörda aktörer för att säkerställa att prioriterade objekt blir planmogna inför kommande revidering av länsplanen. Större följdinvesteringar bör identifieras som brister för att sedan utredas inför kommande länsplaner.

Svar: Dessa beskrivs till viss del i RUFS 2050. Under kommande planperiod bör detta preciseras ytterligare tillsammans med länets kommuner.

STOCKHOLMS STAD

Staden noterar att det skett förändringar i objektet Stombuss 1+3 väg 73 jämfört med gällande länsplan. Genomförandet av åtgärderna är framflyttade i tid vilket i grunden är positivt. Men det behövs en tidsmässig samordning mellan vägåtgärderna och planerad trafikstart för stombussen. Stockholm stad förutsätter att objektets totala finansiering, i enlighet med tidigare länsplan, är oförändrad. Den kommunala medfinansieringen från Tyresö, Haninge och Region Stockholm bör dock framgå i planen. Denna finansieringslösning har tidigare överenskommits mellan parterna på initiativ av länsplaneupprättaren.

Svar: Under kommande planperiod är Region Stockholms ambition att medverka till en tydligare överenskommelse kring Stombuss 1 & 3.

STOCKHOLMS STAD

Åtgärdsområde kollektivtrafik omfattar bland annat medfinansiering till kajanläggningar för kollektivtrafik på vatten. Staden ser detta som positivt eftersom utbyggnad/ombyggnad av kajer är en förutsättning för nya pendelbåtlinjer. Staden förutsätter att medfinansiering även omfattar kajer avsedda för försöksverksamhet för kollektivtrafik på vatten. Staden vill dessutom lyfta fram att det finns en stor möjlighet att även använda samma kajer för godstransporter på vatten för exempelvis leveranstrafik.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och tar med det i det fortsatta arbetet.

SUNDBYBERGS STAD

Det finns många angelägna åtgärder som svarar mot mål och prioriteringar i länsplanen. Alla de fyra prioriterade bristerna och behoven som staden lämnade som underlag uppfyller Region Stockholms huvudprinciper för arbetet med länsplanen. För att öka förståelsen för länsplanens prioritering bör det tydliggöras hur processen att välja objekt går till och hur bortprioriterade objekt, som står på en eventuell väntelista, hanteras framöver.

Svar: Arbetet med objekt som inte har finansiering genom länsplanen hanteras löpande i arbetet (till exempel att arbeta fram åtgärdsvalsstudier och fördjupade utredningar) med länsplanen och i arbetet med åtgärdsplaneringen.

TYRESÖ KOMMUN

En utökning av åtgärdsområdena och en höjning av beloppsgränsen kräver dock ett transparent och effektivt arbetssätt för att löpande kunna bedöma om åtgärderna hamnar på rätt plats i länet samt vilken nytta de tillför. Hur detta ska gå till finns inte närmare beskrivet i planen, något Tyresö kommun saknar.

Svar: I bilaga 2 finns en beskrivning av processen inom åtgärdsområden, delen medfinansiering statliga åtgärder. För delen statlig finansiering ansvarar Trafikverket för planering och genomförande. Åtgärderna fastställs årligen i Trafikverkets verksamhetsplanering.

TÄBY KOMMUN

Det är svårt att bedöma om fördelningen motsvarar länets behov då de är stora inom alla åtgärdsområden. Täby kommun kan dock konstatera att det kommer krävas stora investeringar i stombussnätet fram till och med 2030. Täby kommun noterar att det är få namngivna stombussobjekt i förslaget till länsplan. Detta, i kombination med de medel som är avsatta i åtgärdsområdet för kollektivtrafik och projekt utifrån exempelvis Grönt ljus stombuss och Handlingsplan stombuss, riskerar att inte räcka till satsningar i både stombussnätet och övriga objekt som ryms inom dessa områden.

Svar: Cirka hälften av länsplanens totala medel går till kollektivtrafikinvesteringar. Många av stombussatsningarna återfinns inom åtgärdsområde kollektivtrafik.

TÄBY KOMMUN

Under 2021 har förslag till Kollektivtrafikplan 2050 varit på remiss. Planen pekar ut behov till år 2030 och för år 2050. I förslaget till länsplan saknas i nuläget en tydlig koppling mellan behoven i kollektivtrafikplanen, föreslagna specifika objekt och dess finansiering. Det vore därför önskvärt om länsplanen, när Kollektivtrafikplan 2050 är antagen, tydligare kan visa på hur kopplingen mellan dessa stärks, såväl efter denna remissomgång samt inför kommande planperiod.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten. Kollektivtrafikplan 2050 kommer, när den är antagen, att utgöra ett viktigt underlag för såväl kommande länstransportplaner som för Region Stockholms andra verksamheter.

UPPLANDS-BRO KOMMUN

Vi saknar en tydligare beskrivning av och resonemang kring kvarstående brister och konsekvenserna om de inte åtgärdas. Även om själva processen för arbetet med länsplanen beskrivs väl i dokumentet så saknar vi ett samlat resonemang kring de behov i länet som samlades in från kommunerna i våras. Sådana skrivningar finns i gällande länsplan.

Svar: I fastställd plan kommer en kortare sammanfattning av och hantering av behov och brister att finnas med.

VÄRMDÖ KOMMUN

Väg 222 Skurubron ska finansieras av staten. Värmdö kommun anser att det inte ska införas någon brukaravgift på den nya Skurubron, då detta enbart drabbar invånarna i Värmdö kommun. Den ska finansieras av staten och trängselskatt.

Svar: Objektet har finansiering i länsplan till 2022. Resterande finansiering sker enligt befintliga avtal kring objektet.

VÄRMDÖ KOMMUN

Väg 274/667 Hemmesta vägskäl. Värmdö kommun ser ett brådskande behov av att åtgärda framkomlighetsproblematiken och trafiksäkerheten i Hemmesta vägskäl som är platsen där det tätbebyggda Värmdö möter landsbygden. Dessutom ser Värmdö kommun ett akut behov av att åtgärda vägdagvattenproblemet som under lång tid belysts och som skapar miljöproblem på kommunens mark. Av följande anledningar ser Värmdö kommun stor vikt av ett fortsatt tätt samarbete med Trafikverket så det sker förändringar trots att objektet inte kom med i länsplanen.

Svar: Region Stockholm anser det positivt att Trafikverket och kommunen för fortsatt dialog kring möjliga åtgärder i Hemmesta vägskäl.

VÄRMDÖ KOMMUN

Värmdö kommun anser att det är positivt att projekt väg 222 Mölnvik-Ålstäket följer med i kommande länsplan. Kommunen anser dock att det är viktigt att Regionen säkerställer att anslagsåren överensstämmer med Trafikverkets tidsplan så att ytterligare fördröjningar av projektet inte sker. Vägplanen beräknas fastställas under våren 2023 och byggnationen beräknas påbörjas under 2025.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten.

STOCKHOLM NORDOST

Det finns i remissen inte någon skrivning om projektet på väg 276, Sjöbergsvägen-Åkersberga som är finansierad via trängselskatten. Det är också ett tidigare beslutat projekt som måste fullföljas i enligt med tidigare överenskommelser.

Svar: Den fastställda länsplanen kommer att redovisa alla objekt oavsett finansiering. Etapp 1 Sjöbergsvägen-Åkersberga öppnade för trafik 2021. Av den anledningen redovisas den inte i länsplan 2022–2033. Delen som återstår kommer att redovisas i fastställd länsplan för läsbarhetens skull, även om den finansieras av trängselskatter och inte ligger inom Region Stockholms rådighet.

STORSTHLM

När finansieringen av viktiga bytespunkter lyfts ut ur länsplanen, till exempel Flemingsberg, Gullmarsplan och Brommaplan, anser Storsthlm att det behöver finnas tydliga förklaringar och beskrivningar av hur sådana objekt hanteras vidare. För dessa objekt finns ett stort regionalt behov av att lösa finansiering och att fortsätta planeringsarbetet.

Svar: I förslag till länsplan har en tydlig förklaring till hanteringen av objekten Gullmarsplan och Brommaplan redovisats. Flemingsberg har inte varit med i länsplanen tidigare och är således inget objekt som lyfts ur planen. I remitterat och sammanställt förslag till länsplan finns utredning väg 226 Flemingsberg med.

STORSTHLM

Storsthlm delar bilden att det behövs flexibilitet och ökat utrymme med fria medel. Satsningarna på mindre åtgärder med hög lönsamhet bedöms som positiva och kan ge hög nytta. Sådana objekt som beslutats för länge sedan och där aktualitet, samhällsnytta och kostnadsbedömningar har förändrats kan behöva hanteras i någon form. Storsthlm vill därför öppna upp för en dialog om vilka dessa objekt är och hur de skulle kunna styras om till andra satsningar som ger motsvarande eller högre nytta för berörda kommuner. Storsthlm föreslår att Region Stockholm och Trafikverket förbereder ett underlag för dialog om vilka beslutade objekt som bedöms som inaktuella och som har bristande samhällsekonomisk nytta.

Svar: Det är viktigt att åtgärderna som finansieras via länsplan ger en så hög regional nytta som möjligt och Region Stockholm ser positivt på att StorSthlm i sitt remissvar lyfter att det behövs en kontinuerlig dialog om de namngivna objekten för att planen i sin helhet ska bidra till en positiv utveckling i regionen.

SÖDERTÖRNSKOMMUNERNA

Ett annat objekt som förbättrar för busstrafiken från östra Södertörn till Gullmarsplan är Stombuss 1+3 väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C. Med tanke på dagens stora kapacitets- och framkomlighetsproblem ligger åtgärden alldeles för sent i planperioden, först om tio år 2031. Åtgärden är delvis nära kopplat med Gullmarsplans framtida utformning. För åtgärden finns avsiktsförklaringar om medfinansiering framtagna i samband med gällande länsplan.

Svar: Det är ännu inte fastställt start- och slutår för objektet. Utbetalningen för medfinansiering av objektet sker under åren 2031–2032 men detta påverkar inte byggperioden.

SÖDERTÖRNSKOMMUNERNA

Södertörnskommunerna menar att processen kring val av objekt behöver vara mer transparent. I nu gällande länsplan redovisades brister för åren 2026–2029 med tillhörande utredningspengar. I förslaget till länsplan saknar Södertörnskommunerna en återkoppling och hantering avseende dessa brister, som också bör stå först i tur att föreslås för nya namngivna objekt.

Svar: Plandokumentet har förtydligats med en beskrivning av hur dessa brister tagits vidare sedan länsplan 2018–2029 antogs.

SÖDERTÖRNSKOMMUNERNA

Södertörnskommunerna ställer sig frågande till att åtgärdsområde Enskilda vägar får halverade anslag jämfört med gällande länsplan. Stockholms län består till stora delar av landsbygd och skärgård där många är beroende av välfungerande enskilda vägar. Med tanke på att det är det minsta åtgärdsområdet i länsplanen bör nivån inte sänkas.

Svar: Till fastställd plan har finansieringen till enskilda vägar höjts i förhållande till remitterad version av planen.

SÖDERTÖRNSKOMMUNERNA

En utredning om spår till Tyresö behöver starta snarast för att klara kapaciteten för kollektivtrafiken på östra Södertörn på medellång sikt. För att hantera trafiken på kort sikt måste Bytespunkt Gullmarsplan bli planeringsmoget till nästa länsplan. Dessa åtgärder måste formuleras i länsplan.

Svar: Spårtrafik till Tyresö är noterad som en brist, men är inte ett planmoget objekt som kan lyftas in i länsplan. Gullmarsplans bytespunkt har inte kunnat genomföras och nämns inom utrymmet för framtida investeringar i bytespunkter.

FÖRSVARSMAKTEN

Försvarsmakten vill framföra att en tydligare koppling till Försvarsmaktens tillväxt bör synliggöras i planen. Försvarsmakten framför att en infrastrukturplan för att ge en helhetsbild, även bör innefatta en planering utifrån totalförsvars- och beredskapsbehov.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten.

LUFTFARTSVERKET

LFV vill fästa regionens uppmärksamhet på utvecklingen inom drönarområdet (obemannade luftfarkoster), vilken regionen kan behöva ta höjd för vid infrastrukturplaneringen. Samhällsviktiga aktörer använder drönare alltmer. Inom planperioden, som sträcker sig ända till år 2033, kommer drönare 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.

LÄNSSTYRELSEN STOCKHOLMS LÄN

I dokumentet står att miljöbedömningen påbörjades i juni 2021, medan länsplanen påbörjades våren 2021. Det är därför svårt att förstå om och eventuellt hur miljöbedömningen har påverkat länsplanens innehåll.

Svar: En första hållbarhetsbedömning gjordes i juni 2021 på en bruttolista av möjliga åtgärder i länsplanen. Utifrån hållbarhetsbedömningen samt andra avvägningar togs remissversionen av länsplanen fram där även konsekvensbedömningen var med.

REGION SÖRMLAND

Region Sörmland vill särskilt belysa utvecklingen av väg 57 samt några gemensamma länsöverskridande projekt och intressen. Väg 57 från Gnesta till E4, ligger i båda länens föreslagna regionala planer. Projektet samfinansieras via Region Sörmlands länsplan. Region Sörmland noterar att finansieringen i de båda planförslagen inte är samordnade i tid. Region Sörmland ställer sig frågande varför projektets finansiering är utspridd över sex år i förslaget där finansieringen via trängselskatten ligger de tre första åren medan finansieringen från de statliga anslagen ligger år 2024–2027. Projektet är redo för produktion.

Svar: Att få ihop länsplanens ekonomiska fördelning inom de fasta ramarna som tilldelas länen är en utmaning vilket är det som föranlett att finansieringen för väg 57 varit nödvändig att fördela ut i remissversionen. Enligt uppgift är det inte nödvändigt att finansieringen från de respektive länsplanerna ligger samma år och detta påverkar inte genomförandet av objektet. I planen har nu ytterligare omfördelning av medel resulterat i att finansieringen för väg 57 är fördelad under tre år, 2022–2024.

REGION UPPSALA

Region Uppsala anser att länsplanen saknar en beskrivning av det storregionala och länsöverskridande perspektivet. Exempelvis saknas en hänvisning till den storregionala systemanalysen. Det är viktigt att det finns en samplanering för de stråk för väg och järnväg som korsar länsgräns. Region Uppsala menar här att det är svårt att utläsa ur länsplanen vad det finns för långsiktig målbild för olika stråk och vilka behov och brister som ska lösas, eftersom en stor del av planens utrymme ligger inom olika åtgärdsområden (icke namngivna objekt).

Svar: Långsiktig målbild för behov anges i RUFS 2050. Länsplanens inriktning och prioriteringsgrunder utgår från RUFS 2050.

REGION UPPSALA

Region Uppsala saknar en inledande figur som visar hur mål på nationell och regional nivå och huvudprinciper hänger ihop.

Svar: Layout av plandokumentet kommer att göras i samband med att planen fastställs. I samband med detta kommer behov av förklarande figurer att ses över.

REGION UPPSALA

Region Uppsala efterlyser en mer tydlig och geografisk redovisning av behov och brister, gärna i karta. Det är också viktigt att det finns en samordning i tid för satsningar på olika stråk. Vi efterlyser här en fortsatt dialog om hur samplanering över länsgränsen kan genomföras på ett effektivt sätt och vilken som regionerna, kommunerna och Trafikverket har i detta.

Svar: Region Stockholm kommer i det kontinuerliga arbetet med länsplanen ha en fortsatt dialog med närliggande regioner för samplanering över länsgränser.

TRAFIKVERKET

Objektet E4-Gnesta finansieras av trängselskatt, samt av länsplanemedel från både Stockholms länsplan och Sörmlands länsplan. Inför fastställandet av länsplanerna vore det önskvärt att Region Stockholm överenskommer aktuell medelsfördelning med länsplaneupprättaren i Sörmlands län.

Svar: En dialog om frågan pågår mellan parterna.

TRAFIKVERKET

Trafikverket vill uppmärksamma Region Stockholm på att Sverigeförhandlingens objekt i länsplanen redovisas utan den via avtal redovisade riskreserven. Detta bör tydliggöras i den ekonomiska tabellen och behöver tas hänsyn till i nästa planomgång när aktuella projekt har kommit längre.

Svar: Trafikverkets underlag gällande Sverigeförhandlingens objekt redovisas i den ekonomiska tabellen med ovan nämnda tillägg.

TRAFIKVERKET

Den låga tilldelningen av medel till det statliga vägnätet under början av planperioden bedömer Trafikverket kommer att leda till en kraftig eftersläpning av åtgärder längs det statliga vägnätet. Med den låga medelstilldelning som föreslås under planens första sex år kommer genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet i regionen att stoppas upp. Det innebär stora konsekvenser för det statliga ansvaret att regionalt bidra till trafiksäkerhetsmålen 2030 och Nollvisionen.

Svar: Sedan remissversionen har justeringar gjorts som möjliggjort en omfördelning av medel inom åtgärdsområdena.

TRAFIKVERKET

Trafikverket saknar en redovisning av planens bidrag till nationella och regionala mål, exempelvis de tidsatta mål som finns avseende bland annat utbyggnad av stombussnätet och det regionala cykelnätet, etappmål för trafiksäkerhet etcetera. Förslaget till länsplan ger inte förutsättningar att finansiera de cykelvägar som krävs för att klara den nyligen beslutade cykelplanens målsättning. Även beskrivningen av regeringens uppdrag behöver förtydligas.

Svar: Länsplan 2022–2033 beskriver nationella och regionala mål i kapitel ”Länsplanen och styrande mål i transportplaneringen” och kapitel om inriktning och prioriteringar. Givet de tilldelade ramarna har länsplanen begränsade resurser. Därför är det viktigt att länsplanens ekonomiska ramar höjs, vilket också remissinstanserna är tydliga med.

TRAFIKVERKET

I förslag till nationell plan saknas finansiering för Årstabergs bytespunkt. Om regeringen inte beslutar annat då de fastställer den nationella planen finns därmed inte förutsättningar för genomförandet av objektet så som det är beskrivet i länsplanen.

Svar: Objektet ligger kvar i länsplan under förutsättning att Årstabergs bytespunkt tas med vid fastställande av nationell plan. Om regeringen fastställer nationell plan utan detta objekt behöver möjligheter för ny avsiktsförklaring kring en samfinansiering för en tvåspårslösning arbetas fram.

TRAFIKVERKET

I planförslaget anges att länsplanen kan bli föremål för en teknisk justering vartannat år och att i samband med detta kan ytterligare två år av planen preciseras. Trafikverkets bedömning är att en teknisk justering kan komma att behövas under planperioden, men att planförslagets skrivning kring prioritering av nya åtgärder riskerar att skapa förväntningar som inte kan uppfyllas hos externa parter om inga ytterligare ekonomiska ramar tillförs.

Svar: Synpunkten har noterats.

TRAFIKVERKET

För två namngivna objekt, Slussen och Tvärspårväg Kista, har Region Stockholm höjt den statliga medfinansieringen. Trafikverket saknar beskrivning av detta utöver den ekonomiska redovisningen som finns i tabellform.

Svar: Länsplanen har i viss grad ökat medfinansieringen för de två kollektivtrafikobjekten Slussen och Tvärspårväg Kista som har kostnadsökningar. Detta är nu förtydligat i länsplanen.

TRAFIKVERKET

Plandokumentet är komprimerat och saknar vissa grundläggande avsnitt vilket gör att planen har svagheter som styrdokument. Med nuvarande utformning ger planen svagt stöd för de prioriteringar som Trafikverket ska göra i sin uppgift som ansvarig för genomförandet av länsplanen. Trafikverket anser att beskrivningen av brister och behov samt kopplingen mellan huvudprinciperna som ligger till grund för urval av investeringsåtgärder samt avsatta medel inom åtgärdsområden skulle kunna utvecklas.

Svar: Region Stockholm har sett över beskrivningarna och kopplingen till huvudprinciperna i planen.

TRAFIKVERKET

Däremot har Trafikverket uppmärksammat att det i planförslaget finns vissa felaktigheter när det gäller begrepp avseende angivna index, prisnivåer och ramar. Det är viktigt att detta åtgärdas till den fastställda planen.

Svar: Synpunkten är noterad och har justerats i planen.

TRAFIKVERKET

Trafikverket och kommunerna har olika planeringsverktyg och lagstiftningar att förhålla sig till i planering och genomförande samt att brister och behov på statligt respektive kommunalt vägnät inte är de samma. Sammantaget rekommenderar Trafikverket att i plandokumentet särskilja på bristbeskrivningar och prioriteringar för åtgärder med statlig medfinansiering och för mindre åtgärder på det statliga vägnätet.

Svar: Vissa förtydliganden har gjorts. I övrigt kvarstår beskrivningen i plandokumentet.

STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE

Det är tydligt att de avsatta medlen inte räcker till för att nå de mål och inriktningar som planen utgår från. Det saknas viktiga åtgärder. Några åtgärder har strukits från förra planen; bytespunkterna Brommaplan och Gullmarsplan och Hemmesta vägskäl. Andra centrala åtgärder saknas. Ett viktigt exempel är att planen innehåller en utbyggnad av väg 261 Tappström-Nockeby, men inte medel för ombyggnad av Brommaplansrondellen.

Svar: Utöver befintliga objekt i länsplan 2018 - 2029 har ett fåtal nya objekt tillkommit. Dessa har valts utifrån planens inriktning och prioritering där planeringsmognad är en viktig prioriteringsgrund.

STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE

Stockholms handelskammare vill lägga till behovet av åtgärder för att stödja den tekniska utvecklingen, framför allt avseende elektrifieringen, men också avseende utveckling av autonoma lösningar.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och tar med oss frågan i det kommande arbetet. Dock finns det just nu inga föreslagna åtgärder eller genomförda åtgärdsvalsstudier med utpekade åtgärder kopplat till elektrifiering eller autonoma lösningar att finansiera via länsplan.

STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE

Stockholms handelskammare konstaterar att bytespunkt Årstaberg är upptaget i länsplanen, som medfinansiering till nationell plan. Men Trafikverket har valt att inte ta med detta projekt i sin plan, vilket är synnerligen olyckligt. Denna typ av åtgärder är viktiga för att göra kollektivtrafiken effektivare och smidigare. Vi utgår från att regeringen justerar nationell plan så att Årstaberg ingår genom att tillföra 750 miljoner kronor till projektet.

Svar: Synpunkten noterad och vidarebefordrad till Trafikverket som är ansvarig för nationell plan. Medel för samfinansiering av objektet genom länsplanen finns reserverat inom ”Utrymme för framtida investeringar i bytespunkter”.

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND

Det är i det läget svårt att framföra synpunkter på det som vi upplever som största bristerna med länets transportinfrastruktur: vägarnas framkomlighet och bärighet då budget för LTP 2022 – 2033 är starkt begränsad och främst har satsningar på kollektivtrafik- och cykelåtgärder samt trafiksäkerhetsåtgärder. Bland föreslagna åtgärder återfinns exempelvis att man avser utreda trafiksäkerhetsbrister, G/C vägar samt planering av mötesseparering. Då ett stort fokus ligger på trafiksäkerhetsåtgärder vill LRF Mälardalen betona vikten av att framtida framkomlighet säkerställs för lantbrukets maskiner. Tyvärr finns erfarenhet av att utformning av vägsystem i syfte att skapa höjd trafiksäkerhet innebär framkomlighetsproblem.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten.

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND

En länstransportplan behöver innehålla fler åtgärder som skapar förutsättningar för ett mer hållbart och biobaserat samhälle där mer förnybar energi, mat och material produceras i Stockholms län.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten.