Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-04

Ärende
TN 2021-0130

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2021-08-31, punkt 5

Avsiktsförklaringar avseende objekt för ny nationell plan och länsplan

Ärendebeskrivning

Region Stockholm har påbörjat arbetet med att revidera länsplanen. Detta ärende redovisar förslag till avsiktsförklaringar om genomförande för kollektivtrafikens viktiga investeringsobjekt under kommande planperiod.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018–2029

Förslag till beslut

Förvaltningschefen för trafikförvaltningen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Förvaltningschefen uppdras att ingå avsiktsförklaring avseende framkomlighetsåtgärder för stombuss sträckan Johannelund – Sollentuna och ombyggnad av stationerna Märsta, Årstaberg och Upplands Väsby.

2. Förvaltningschefen uppdras att verka för att medel avsatta för ej genomförbara kollektivtrafikobjekt omfördelas till andra kollektivtrafikobjekt

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-04

Ärende
TN 2021-0130

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag och motivering

Sammanfattning

Trafikverket och Region Stockholm har påbörjat åtgärdsplanering inför nästkommande nationella plan och länsplan. De nya planerna, som bland annat innefattar nyinvesteringar i transportsystemet inklusive medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder i regionens eller kommunernas infrastruktur, kommer gälla för perioden 2022 – 2033. Enligt nuvarande tidplan kommer planerna att fastställas av regeringen respektive regionen under nästa år.

Som förberedelse till åtgärdsplaneringen har trafikförvaltningen medverkat i framtagande av avsiktsförklaringar avseende åtgärder som kan bli objekt i de kommande planerna. Avsiktsförklaringarna avser ett objekt med framkomlighetsåtgärder för stombusstrafik samt tre objekt med ombyggnad av pendeltågsstationer. Därutöver pågår diskussioner om en nedsänkning och överdäckning av väg 226 genom Flemingsberg i syfte att säkerställa kapaciteten på vägen samt möjliggöra stadsutveckling och en framtida bytespunkt.

Två objekt i den nu gällande länsplanen, ombyggnad av bytespunkterna Brommaplan och Gullmarsplan, har visat sig inte vara möjliga att genomföra som planerat. Trafikförvaltningen verkar för att medel från de objekten istället tillförs andra kollektivtrafikobjekt.

Bakgrund

Den nationella planeringsprocessen för transportsystemet bygger på planer för investeringar och vidmakthållande av transportsystemet vilka löper över 12 år och som förnyas var fjärde år.

Den 25 juni 2020 uppdrog regeringen åt Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen, vilket utgör det första steget i den process som i slutändan ska mynna ut i nya planer.

Trafikverket har därefter redovisat ett inriktningsunderlag över vilket trafiknämnden genom ordförandebeslut i december 2020 till regionstyrelsen lämnade förslag till yttrande (TN 2020-1474).

Den 20 april 2021 behandlade trafiknämnden ett remissyttrande över en remiss från regionledningskontoret avseende *brister* i transportsystemet. Remissen

syftade till att ge regionledningen information inför det kommande upprättandet av ny *länsplan*.

Den 8 april 2021 presenterade regeringen infrastrukturpropositionen. Av propositionen framgick bland annat att även den kommande planperioden blir 12 år och därmed kommer gälla för åren 2022-2033 och att påbörjade objekt i befintlig plan ska fullföljas *(”lagt kort ligger”)*.

Efter att infrastrukturpropositionen beslutats av riksdagen väntas regeringen ge direktiv åt Trafikverket att ta fram förslag till en ny *nationell plan*, samt åt de regionala planupprättarna att ta fram *länsplaner*.

Nationell plan
Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Den omfattar drift och underhåll samt riktade miljöåtgärder i hela det statliga vägnätet. Därutöver innehåller planen också investeringar och *trimningsåtgärder*[1] på statliga järnvägar och nationella stamvägar och investeringar i sjöfart (farleder och slussar). Planen innehåller också medfinansiering till kommunerna genom *stadsmiljöavtal* och statlig medfinansiering till länsplanerna.

Trafikverket redovisar sin plan till regeringen. Samtidigt som Trafikverkets planförslag redovisas går det på extern remiss. Remissynpunkter lämnas till regeringen. Regeringen beslutar därefter om innehållet i nationell plan, vilket innebär att ändringar av Trafikverkets planförslag kan göras. Beslut om nationell plan väntas fattas under våren eller sommaren 2022.

Länsplaner
Länsplanerna innefattar investeringar i det statliga regionala vägnätet (*”länsvägar”)* samt medfinansiering av nyinvesteringar i kommunernas och regionernas infrastruktur. Statlig medfinansiering är viktig i Stockholms län där en stor del av vägnätet och SL-trafikens spårinfrastruktur inte är statlig utan ägs av kommunerna respektive regionen. De större åtgärder som överenskommits inom ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse och Sverigeförhandlingen genomförs delvis med finansiering från länsplan, men också från nationell plan, medel från trängselskatt samt medfinansiering från

[1] Trimningsåtgärder är åtgärder som omfattas av nationell plan upp till 100 miljoner kronor vilka bidrar till att användningen av det befintliga transportsystemet blir mer hållbar genom att förbättra effektivitet, säkerhet och miljö.

kommunerna. Av den nu gällande länsplanens totalt 8,5 miljarder kronor utgör 4 miljarder kronor statlig medfinansiering av kollektivtrafiken, merparten i regionens anläggningar.

Medel till åtgärder i länsplanerna finns i den nationella planen, men beslut om länsplaner fattas av länsplaneupprättarna vilket i Stockholms län är regionen. I Region Stockholm ansvarar *Länsplane- och samhällsplaneringsutskottet* under regionstyrelsen för att ta fram förslag till länsplan, samt att se till att länsplanen förankras och ger regional nytta genom övergripande analyser av regionala transport- och samhällsplaneringsbehov. Länsplanen fastställs slutligen av regionfullmäktige, vilket planeras ske under våren år 2022.

Namngivna objekt
I länsplanen listas investeringsåtgärder med totalkostnad över 25 miljoner kronor (i infrastrukturpropositionen föreslog regeringen att gränsen höjs till 50 miljoner kronor) som *namngivna objekt.* Under planperioden sker förändringar på grund av att projekt exempelvis försenas, får ändrade kostnader eller i vissa fall inte visat sig möjliga att genomföra och därför behöver arbetas om eller utgå.

För att en investeringsåtgärd ska kunna bli objekt i nationell plan eller länsplan krävs att åtgärden är *planmogen,* vilket innebär att den normalt har genomgått en process motsvarande Trafikverkets *Åtgärdsvalsstudie (ÅVS).* I Region Stockholm *Åtgärdsvals- och investeringsprocess*[2]. Utöver en ÅVS behöver också en *Samlad Effektbedömning (SEB)* ha gjorts, vilken innefattar en *Samhällsekonomisk analys*, en *Transportpolitisk målanalys* samt en *Fördelningsanalys*.

Åtgärder som inte anses planmogna kan tas med i planen som en *brist* med syfte att genomgå ett åtgärdsval inför nästa revidering av nationell plan/länsplan.

I den nuvarande länsplanen finns objekt planerade för åren fram till och med 2025. För år 2026-2029 finns enbart kollektivtrafikobjekt från förhandlingarna om infrastruktur i Stockholms län. Eftersom en förutsättning i åtgärdsplaneringen är att ”lagt kort ligger” så kommer tillkommande objekt framförallt kunna läggas till mot slutet av planperioden.

---

[2] *Riktlinje investeringar* (RS 2019-0867 samt RS 2019-08292), motsvaras en ÅVS av faserna inom *åtgärdsvalsprocessen*

Åtgärdsområden
För mindre åtgärder som inte listas i planen finns årliga potter för *åtgärdsområden*. Beslut om tilldelning från åtgärdsområdena sker årligen under planperioden. I befintlig länsplan finns medel om total 364 miljoner kronor för åren 2018-2025 (ca 45 miljoner kronor per år) för åtgärdsområde *Kollektivtrafik*. Medlen nyttjas framförallt av Trafikverket och kommunerna för investeringar respektive medfinansiering av gatuåtgärder såsom busshållplatser.

Överväganden och motivering - Avsiktsförklaringar om kandidater till objekt i nationell plan och länsplan

För att förbereda kommande objekt till nationell plan samt länsplan har trafikförvaltningen, kommunerna och Trafikverket förberett fyra avsiktsförklaringar, en avseende framkomlighetsåtgärder stombusslinjer samt tre för ombyggnad av pendeltågsstationerna Årstaberg, Märsta och Upplands Väsby. Därutöver pågår en dialog kring åtgärder vid bytespunkt Flemingsberg, vilka kan mynna ut i en avsiktsförklaring.

De objekt som valts ut till avsiktsförklaringarna är sådana där tidigare studier är så långt gångna att de är *planmogna*, dvs att de genomgått ett åtgärdsval och där det finns ett gemensamt behov av och ambition avseende finansiering av åtgärdens genomförande. Åtgärderna i objekten möter endast en mindre del av kollektivtrafikens brister och behov av nyinvesteringar och under kommande år kommer fortsatta studier och åtgärdsval behöva göras för att förbereda objekt till nästkommande planer. En viktig grund för urval av kommande studier och åtgärdsval kommer vara den kommande Kollektivtrafikplan 2050.

Syftet med avsiktsförklaringarna är att redovisa förslag till investeringsåtgärder samt hur dessa kan finansieras gemensamt av olika berörda parter. Avsiktsförklaringarna kan ses som en gemensam intention att utveckla transportsystemet och i viss mån reglera hur fortsatt samverkan ska ske. De är ej juridiskt bindande utan följs upp av genomförandebeslut hos respektive part.

Avsiktsförklaringarna gäller under förutsättning att åtgärderna inkluderas som objekt i berörda planer.

I slutändan är det upp till respektive planupprättare att besluta om vilka objekt som ska läggas in i planerna. För åtgärder som medfinansieras är det möjligt för

planupprättaren att besluta om att föreslå lägga in ett objekt i planen, men med lägre andel medfinansiering än vad parterna bakom avsiktsförklaringen antagit. Om så sker kommer det vara nödvändigt för parterna bakom avsiktsförklaringen att bedöma ifall åtgärden ändå ska genomföras (och vid behov omförhandla avsiktsförklaringen), eller om kandidaten ska dras tillbaka.

Framkomlighetsåtgärder för stombuss
Stomnätsplanen för Stockholms län *(TN 1211-0263*) antogs av trafiknämnden i februari 2014. Planen fastställde principer för stomtrafik i hela Stockholms län, identifierade lämpliga stråk för ny stomtrafik samt fastställde en strategi för trafikering av stomnätet med avseende på linjer, trafikslag och utbud.

Framkomligheten i det tänkta stombusslinjenätet varierar stort och för vissa utpekade sträckor krävs att ny infrastruktur byggs för att möjliggöra eller garantera bussens framkomlighet. Trafikförvaltningen och Trafikverket genomför därför åtgärdsvalsstudien *Förbättrad framkomlighet i stomnätet* vilken syftar till att skapa förutsättningar för ett större, sammanhängande stombusslinjenät med attraktiv standard vad gäller turtäthet, restider och framkomlighet.

De i stomnätsplanen 11 föreslagna stomlinjerna har delats in i 33 stråk av vilka 14 har prioriterats. Längs dessa stråk är resandet högt och förväntas öka, det finns stora möjligheter för betydande restidsvinster, möjlighet att genomföra åtgärder i närtid och oftast redan befintlig stombuss- och direktbusstrafik som kan dra nytta av genomförda åtgärder.

För stråk med identifierade framkomlighetsproblem genomförs *stråkstudier* i vilka framkomlighetsförbättrande åtgärder identifieras. Studierna fokuserar på åtgärder som, efter beslut av respektive väghållare, kan genomföras fram till och med år 2030.

Avsiktsförklaring för sträckan Johannelund – Barkarby – Sollentuna
En avsiktsförklaring har tagits fram för ett möjligt objekt bestående av ett paket av åtgärder på sträckan Johannelund via Barkarby och Akalla till Sollentuna. Parter i avsiktsförklaringen är trafikförvaltningen samt väghållarna Stockholms stad, Järfälla kommun och Sollentuna kommun.



Stomnätsplanens Stomlinje J, som bland annat knyter samman regionala kärnor via Förbifart Stockholm

I det framtida stomlinjenätet utgör stråket en delsträcka av *stomlinje J* (Tyresö C – Handen – Flemingsberg – Kungens Kurva/Skärholmen – Vällingby – Barkarby-Sollentuna – Täby/Arninge). Syftet med stomlinje J är att utgöra en yttre ringlinje via bland annat Förbifart Stockholm som binder ihop flera regionala stadskärnor. Linjen knyter ihop kollektivtrafiksystemet genom en effektiv tvärförbindelse i stråk med stort resande och viktiga målpunkter.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-04

Ärende
TN 2021-0130

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)



Den del av linje J som avsiktsförklaringen avser. Den streckade linjen är alternativ dragning ifall busslänken (C) ej kommer till stånd.

Objektet i avsiktsförklaringen innehåller nio olika åtgärder med en total kostnad om 114 miljoner kronor. Huvuddelen av kostnaderna, 100 miljoner kronor, avser en ny busslänk (C), som möjliggör för stombussen att inte behöva passera genom mindre villagator i Barkarby. Övriga åtgärder avser busshållplatser längs Bergslagsvägen (A) i anslutning till Johannelunds T-banestation samt ombyggnation av ett antal korsningar och övergångsställen så att dessa bland annat får signalprioritet för buss.

Utan åtgärderna skulle restiden på sträckan under förmiddagens maxtimme bli ca 36 minuter, vilket är sex minuter längre än den uppsatta målrestid som krävs för att kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig. De föreslagna åtgärderna kortar restiden med 10 minuter och 25 sekunder i riktning mot Johannelund. I riktning mot Sollentuna blir restiden 7 minuter och 19 sekunder kortare. Busslänken (C) står för cirka 60 respektive 70 procent av restidsvinsterna.

En viktig effekt av åtgärderna är att de förbättrar förutsättningarna för busstrafikens punktlighet och att därmed bidrar till ökad regularitet och minskad restidsosäkerhet för resenärerna.

I avsiktsförklaringen åtar sig kommunerna, som är väghållare, att tillsammans finansiera åtgärderna utifrån en fördelning som tar hänsyn till den beräknade

nyttan för respektive kommun i form av kortare restider. Kostnadsfördelningen och kommunernas totalkostnad bygger också på ett antagande att åtgärderna därutöver ges medfinansiering från länsplan. Om sådan medfinansiering blir lägre eller uteblir kommer avsiktsförklaringen behöva ses över och berörda kommuner ta ställning till ifall åtgärderna ändå kan genomföras.

Trafikförvaltningen ansvarar för att samordna medfinansieringsavtal och att säkra förutsättningar i kommande trafikavtal för att kunna bedriva stombusstrafik på sträckan.

Trafikförvaltningen åtar sig också att tillsammans med Stockholms stad vidare utreda behovet av busstrafik till Johannelunds T-banestation, som idag inte har busstrafik. Förutsättningarna kan komma att ändras när Förbifart Stockholm tas i bruk då Johannelund skulle kunna bli en effektiv bytespunkt mellan tunnelbanan och tvärgående busstrafik på förbifarten. Stockholms stad och trafikförvaltningen har därför tillsammans översiktligt studerat alternativ för en framtida bussterminal. Behovet lyftes också av trafikförvaltningen i det svar som trafiknämnden i april 2021 lämnade på remiss om brister till kommande länsplan. Initialt bedöms dock stombuss linje J kunna trafikera stationen vid planerade hållplatslägen längs Bergslagsvägen.

Ombyggnad av Årstabergs station
Årstabergs pendeltågsstation är en del av Årstabergs bytespunkt cirka fem kilometer söder om Stockholm central. Bytespunkten trafikeras av pendeltågens linjer som är genomgående i centrala Stockholm. Vid Årstaberg passerar också Tvärbanan med en station och från en bussterminal går bussar till söderort. Bytespunkten har och kommer framöver få än större betydelse för kollektivtrafiksystemet, både ur ett lokalt och ett regionalt perspektiv. I väntan på en långsiktig lösning av kapacitetsbristerna kring Gullmarsplan kommer en utveckling av Årstaberg att vara ett värdefullt tillskott i södra Stockholm för att avlasta Gullmarsplan.

Den nuvarande pendeltågsstationen invigdes år 2006. Utformningen var en anpassning till redan befintlig järnvägsanläggning vilket bland annat innebar att en ny smal plattform byggdes mellan befintliga järnvägsbroar. Stationen har endast en entré, vilken är belägen i dess norra ände.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-04

Ärende
TN 2021-0130

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

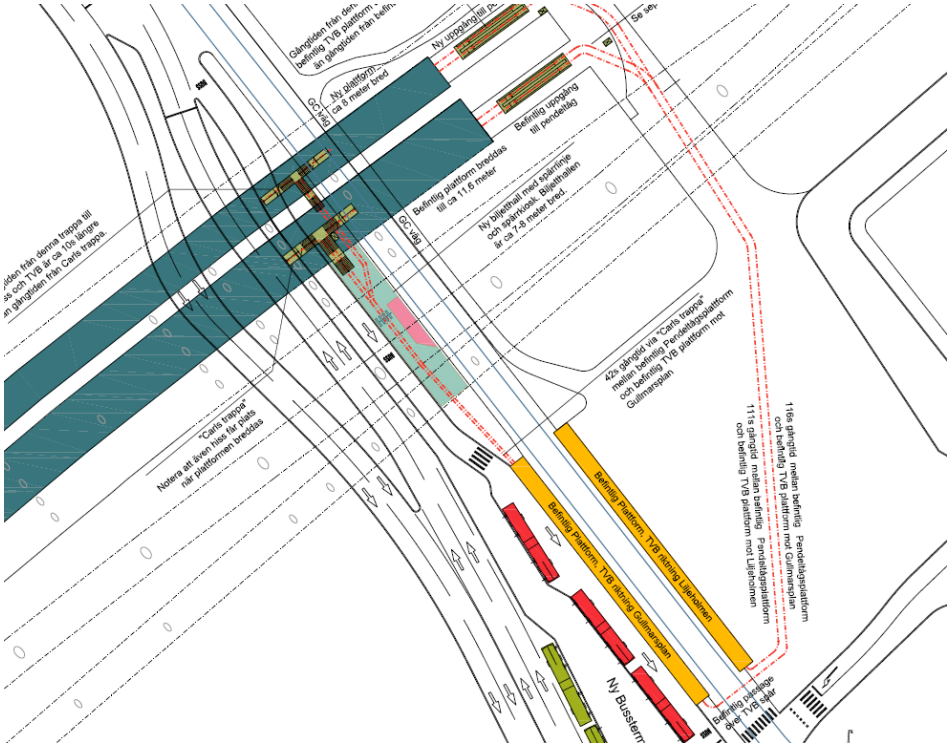


Pendeltågsstationen Årstaberg, södra ändan av den nuvarande smala plattformen. Plattformen kan breddas genom att spåret på vänster sida flyttas till mitten av bron (det bortre spåret på bron används ej). Till vänster byggs en ny järnvägsbro med ett nytt norrgående spår och mellan de båda broarna en ny plattform.

Resandeutvecklingen via Årstabergs station har varit stark, mellan åren 2008 och 2018 har antalet av- och påstigande mer än fördubblats. Resandets omfattning samt utformning av plattform och stationshus medför att trängsel uppstår. Trängseln påverkar framkomlighet och säkerhet för resenärer, men också pendeltågens uppehållstider och därigenom restider och kapacitet i järnvägsnätet. I Trafikverkets *Åtgärdsvalsstudie Utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm (TRV 2017/101544)* identifierades en ombyggnad av Årstaberg som en av de åtgärder som bör genomföras för att möjliggöra en utökad trafik genom Citybanan från dagens 16 tåg per timme till 20 tåg per timme.

Ombyggnaden av Årstabergs station ingår som en del i en större utveckling av bytespunkt Årstaberg. En kraftig utveckling av bebyggelse pågår och planeras i direkt anslutning till bytespunkten med ny grundskola, bostäder och lokaler för verksamheter och service. Ny bebyggelse på Årstafältet planeras. Den i Sverigeförhandlingen överenskomna sträckan för tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan planeras ha en station i bytespunkten.

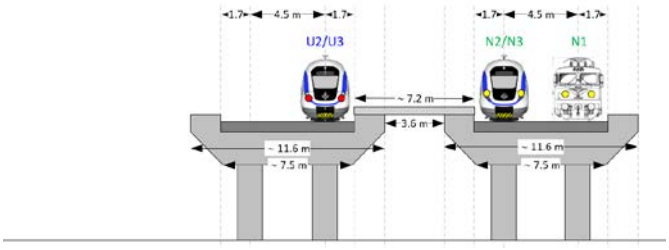
Den nuvarande bussterminalen är placerad norr om Tvärbanan, vilket innebär att bussarna till och från Årstabergsvägen behöver passera över Tvärbanan i en plankorsning. När Tvärbanans turtäthet framöver ökar medför det ökade väntetider och köer vid korsningen till och från terminalen. Av det skälet, och för att möjliggöra stadsutveckling vid stationen, kommer Stockholms stad flytta bussterminalen till ett nytt läge söder om Tvärbanan, längs med Årstabergsvägen. Flytten av bussterminalen väntas ske under 2020-talet i samband med att området genomgår en större stadsutveckling. En följd av flytten av bussterminalen blir att bytesresenärer till och från pendeltåget får längre gångavstånd och behov av att passera Tvärbanans spår fram till dess nya entréer från stationen färdigställs.



Tidig illustration av den nya stationen med två plattformar och nya entréer. Bussterminalen, som i dag ligger norr om Tvärbanan, flyttas till Årstabergsvägen.

För att möjliggöra att ombyggnad av Årstabergs station tas med som objekt i kommande planer har en *överenskommelse om samfinansiering* tagits fram med Trafikverket och trafikförvaltningen som parter. Överenskommelsen reglerar parternas ambition och finansiering av en ombyggnad där en ny järnvägsbro byggs väster om befintliga spår. Den nya bron ger ett tredje spår

och möjlighet att dagens smala plattform ersätts av två nya breda plattformar. Det tredje spåret ger ökad kapacitet och flexibilitet för pendeltågstrafiken och är ett steg på vägen mot att möjliggöra en utökning av antalet tåg genom Citybanan.



Befintlig station, tåg mot Stockholm City på vänster sida

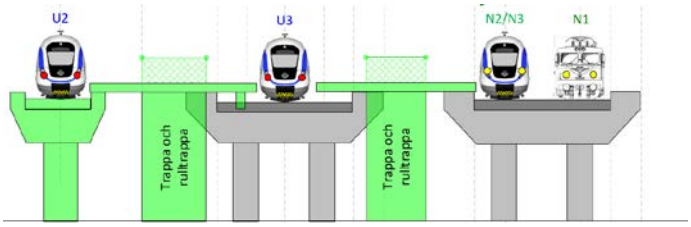


Illustration av ombyggd station med tre spår och två nya bredare plattformar med förbindelser till Årstabergsvägen.

De nya plattformarna får entré genom befintligt stationshus i norra ändan, vilket byggs ut och anpassas. Därutöver skapas en ny förbindelse från plattformarna ner till den planerade nya bussterminalen på Årstabergsvägen.

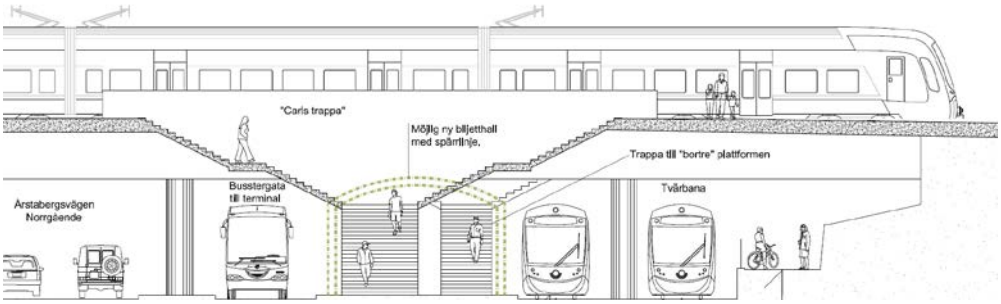
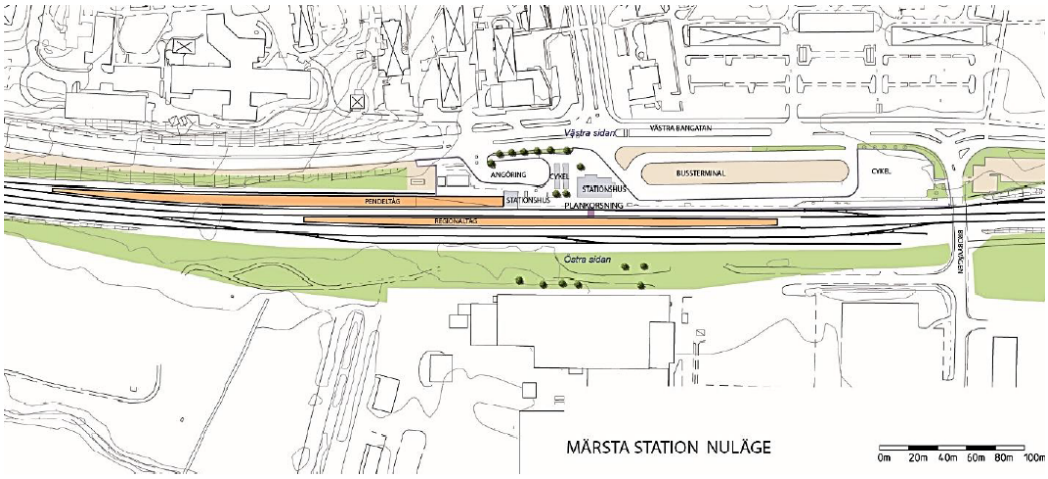


Illustration ombyggd station med nya förbindelser till ny bussterminal vid Årstabergsvägen.

Den befintliga stationsentrén och plattformen ägs av regionen, medan Trafikverket äger övriga anläggningar. Enligt de med staten avtalande principerna för ansvarsfördelning avseende pendeltågsstationer ska Trafikverket äga och ansvara för järnvägsanläggningen, medan trafikförvaltningen tillför för pendeltågstrafiken specifik utrustning i form av inredning med mera. Regionen och Trafikverket har inlett diskussioner om framtida ägande av de stationsanläggningar som idag ägs av regionen.

Kostnaden för åtgärderna i objektet beräknas till ca 1,02 miljarder kronor i 2020 års prisnivå. Beräkningen har gjorts som så kallad grov kostnadsindikation (GKI), vilket är en schablonmässig beräkningsmetod Trafikverket som använder vid framtagande av den samlade effektbedömningen. I avsiktsförklaringen är parterna överens om att verka för att kostnaden för de funktioner som avser förbättringar av bytespunkten ska föras fram som en kandidat till medfinansiering från länsplan, ca 260 miljoner kronor, medan övriga delen finansieras av nationell plan. För trafikförvaltningen tillkommer kostnaderna för inredning knuten till pendeltågstrafiken vilket uppskattas till ca 47 miljoner kronor. Dessa medel kan eventuellt medfinansieras med upp till 50 procent från länsplan. Därutöver tillkommer att den befintliga anläggningen idag har ett bokfört värde om 78 miljoner kronor. Den del som är kvar när nuvarande anläggning rivs kommer behöva skrivas av.

Ombyggnad av Märsta station
En avsiktsförklaring har tagits fram för en total ombyggnad av Märsta station, vilken trafikeras med SL pendeltåg samt regionaltåg. Parter i avsiktsförklaringen är Sigtuna kommun, Trafikverket och trafikförvaltningen.



Dagens station där pendeltåg angör den övre (västra) plattformen

Stationen är i stort behov av upprustning av såväl järnvägsanläggning som stationens tillgänglighet, säkerhet, väntytor och angöring. En ombyggnation är nödvändig för att uppfylla grundläggande säkerhets- och tillgänglighetskrav. En allvarlig brist är att de bakre vagnarna i ett fullångt regionaltåg inte ryms inom plattformen.

En stationsombyggnad är även nödvändig för att klara ett ökat resenärsflöde och anpassning till tågtrafikutvecklingen. Ett förslag till ombyggnad togs fram år 2017 i *Åtgärdsvalsstudie Märsta station TRV 2016/105329* men kom ej med i den nu gällande nationella planen.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-04

Ärende
TN 2021-0130

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)



Nuvarande stations gångpassage över spår till regionaltågsplattformar.

Projektet utgår från den lösning som togs fram år 2017 (UA 3-3) och innebär en total ombyggnad av spår, plattformar och det stationsnära området. Den nya stationen utformas med en mittplattform för pendeltåg samt plattformar på vardera sidan för regionaltåg. Stationsbyggnaden utformas som en bro över järnvägsområdet med förbindelser ner till plattformarna. Norr om pendeltågsplattformen ordnas uppställningsspår vilka är viktiga för en effektiv trafikutsättning. I den föreslagna lösningen vänder pendeltågen i mitten av stationsområdet vilket minskar låsningarna i tågtrafiken och ger systemnytta för hela pendel- och regionaltågssystemet.



Det alternativ UA3-3 som utgör grund för åtgärden. Pendeltågen trafikerar mittplattsformen medan regionaltågen trafikerar sidoplattformarna. Uppställningsspåren ligger till höger (utanför kartan).

Utöver ombyggnaden av själva stationen har Sigtuna kommun och Trafikverket kommit överens om andra åtgärder i anslutning till stationen, såsom att ersätta plankorsningar med bro och tunnel samt anpassningar för att möta kommunens omfattande planer på stadsutveckling.

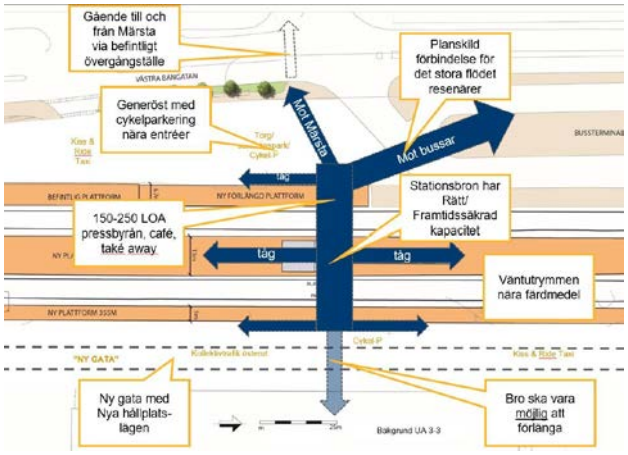


Illustration av avsiktsförklaringens utvecklade förslag UA3-3, som bland annat innebär att stationshuset placeras på bro över stationen.

Trafikförvaltningens ansvar för stationen följer av de sedan tidigare avtalade grundläggande principerna för ansvarsfördelning avseende pendeltågsstationer. Principerna innebär att Trafikverket ansvarar för spår, plattformar och

stationshus. Trafikförvaltningen tillför verksamhetsanknuten utrustning, stationsinredning och eventuella tillkommande faciliteter kopplade till städning av uppställda tåg, för pendeltågstrafiken.

Trafikverkets kostnader för åtgärden uppskattas till 870 miljoner kronor och avsikten är att dessa kostnader ska tas av kommande nationell plan. Trafikförvaltningens kostnader för verksamhetsanknuten utrustning uppskattas utifrån erfarenhet från tidigare ombyggnader till ca 15 miljoner kronor, plus kostnader för eventuella faciliteter kopplade till städning av uppställda tåg.

Spårombyggnader vid Upplands Väsby station
I Trafikverkets *Åtgärdsvalsstudie Utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm (TRV 2017/101544)* och trafikförvaltningens kollektivtrafikplan (TN 2014-0777) föreslås en närmare samverkan mellan pendel- och regionaltågstrafiken i kombination med en utvecklad pendeltågstrafik för att möta förväntat resande. Genom att kombinera trafiksystemen kan resandeutvecklingen mötas på ett kostnadseffektivt sätt samtidigt som kollektivtrafikens attraktivitet stärks.

I december 2021 startas regionaltågstrafik Stockholm – Märsta – Uppsala i Mälardalstrafiks regi med egna fordon. Den trafiken kan med relativt små medel utvecklas till egen linje, regionpendeln, som stödjer och avlastar pendeltågssystemet. De föreslagna spårombyggnaderna möjliggör att fler pendeltåg kan vända i Upplands Väsby samtidigt som regionaltåg från Uppsala-Märsta (regionpendeltåg) gör uppehåll vid stationen. På så sätt kan förväntad trängsel i tågtrafiken avhjälpas samtidigt som attraktiva restider kan erbjudas från regionens yttre delar.

En avsiktsförklaring mellan Trafikverket som infrastrukturförvaltare och regionerna i egenskap av regionala kollektivtrafikmyndigheter (Upplands Lokaltrafik och trafikförvaltningen) har tagits fram. Parterna har överenskommit om att verka för att objektet får prioritet i åtgärdsplaneringen och att tillsammans utreda genomförbarheten av regionaltågsuppehåll i Upplands Väsby, regionpendeln.

Trafikverkets kostnader för åtgärden uppskattas till ca 220 miljoner kronor. Några direkta investeringskostnader för regionerna finns inte kopplande till åtgärden. Men eventuella tillkommande spårfordon för trafikeringen kan medföra investeringar för regionerna.



Illustration av tillkommande spårförbindelser och förlängda plattformar i Upplands Väsby, vilka möjliggör att fler pendeltåg kan vända i Upplands Väsby samtidigt som regionaltåg från Uppsala- Märsta (regionpendeltåg) gör uppehåll vid stationen.

Bytespunkt Flemingsberg
Flemingsberg, som är utpekad som regional kärna, utgör idag en viktig bytespunkt mellan pendeltåg, regionaltåg och stombusstrafik och framöver även med Spårväg Syd. I nuvarande länsplans beskrivning av brister redovisas behov av att konkretisera utvecklingsbehoven kopplat till framförallt Spårväg Syd, resecentrum, väg 226 och Tvärförbindelse Södertörn. En åtgärdsvalsstudie har genomförts *(Åtgärdsvalsstudie bytespunkt Flemingsberg TRV 2018/86716)*, vilken utöver mindre steg 1-3 åtgärder rekommenderade två alternativa lösningar där väg 226 och järnvägen helt eller delvis täcks över. Behovet av planskild korsning med väg 226 syftar bland annat till att Spårväg Syd ska kunna nå sin tilltänkta ändhållplats på Regulatorbron utan att kapaciteten på väg 226 blir för låg.

För alternativ Planskild korsning uppskattas kostnaderna till ca 3,8 miljarder kronor och för alternativ Överdäckning ca 5,4 miljarder konor (prisnivå 2020-03).

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-04

Ärende
TN 2021-0130

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)



Ombyggnad av Flemingsberg, alternativ Planskild korsning i vilket väg 226 sänks ner och överdäckas samtidigt som Regulatorbron breddas. I det mer omfattande alternativet Överdäckning sker överdäckningen av spårområdet på hela sträckan mellan den framtida Flemingsbro och Regulatorbron.

Efter åtgärdsvalsstudien har avsiktsförklaring ingåtts mellan Region Stockholm (trafikförvaltningen), Huddinge kommun och Trafikverket i vilken parterna åtar sig verka för att de åtgärder som rekommenderas i åtgärdsvalsstudien utreds vidare. I avsiktsförklaringen anges också att parterna ska ingå en *separat avsiktsförklaring* om delen nedsänkning av väg 226 för att möjliggöra att åtgärden blir objekt i kommande länsplan.

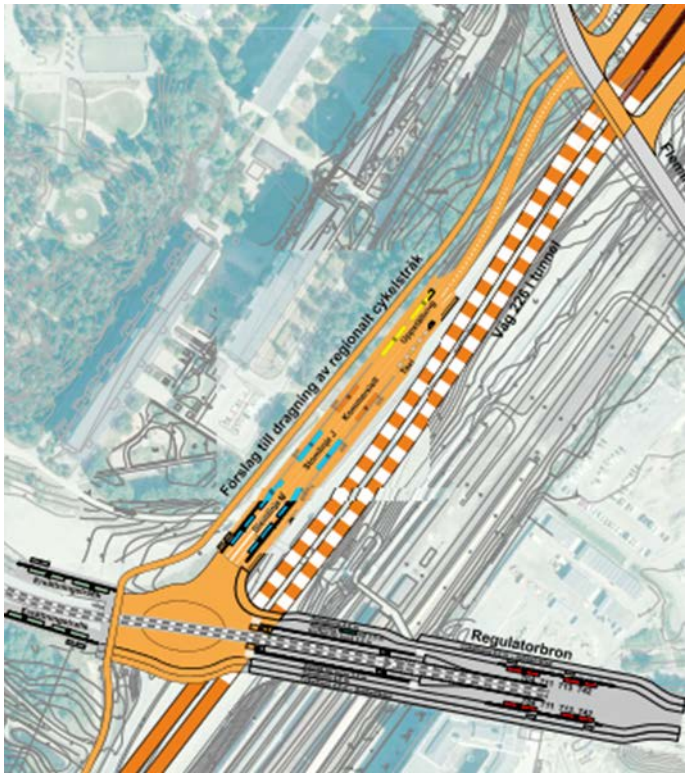


Illustration av möjligt objekt i länsplan bestående av nedsänkning och överdäckning av väg 226, samt ny rondell, bussgatan och gång- och cykelväg.

Den avsiktsförklaring som nu förbereds berör, utöver nedsänkning också *överdäckning* av den nedsänkta väg 226, en ny cirkulationsplats, bussgata och gång- och cykelväg.

De totala kostnaderna för åtgärderna uppskattas till 1,16 miljarder kronor. Grundutförandet av nedsänkning av den statliga väg 226 är av parterna bakom avsiktsförklaringen kandidat till att bli objekt i länsplan, medan resterande del av överdäckning, rondell och bussgata bekostas av kommunen

Omfördelning av medel från objekten Brommaplan samt Gullmarsplan bytespunkt
I den nuvarande länsplanen finns medel avsatta för ombyggnation av bytespunkterna Brommaplan och Gullmarsplan under åren 2021-2022 respektive 2025-2026. Båda åtgärderna var delar av större projekt för stadsutveckling och har visat sig inte vara möjliga att genomföra. De medel som avsatts bör istället kunna omfördelas till andra lämpliga och prioriterade kollektivtrafikobjekt.

Att Gullmarsplan och Brommaplan utgår som objekt bör inte ses som att behoven därmed blivit mindre brådskande eller angelägna att åtgärda. Eftersom behoven av förbättringar vid bytespunkterna Gullmarsplan och Brommaplan kvarstår behöver nya lösningar studeras. Bytespunkterna föreslås därför läggas in som brister i kommande länsplan och att länsplaneupprättaren i kommande planer därmed kan återföra medel till objekt som möter dessa brister.

Ekonomiska konsekvenser
De avsiktsförklaringar som ärendet behandlar är inte juridiskt bindande och medför därför inga direkta ekonomiska konsekvenser.

Om ökad medfinansiering kan erhållas i enlighet med förslaget så medför detta en ökad intäkt.

Riskbedömning
De avsiktsförklaringar som ärendet behandlar är inte juridiskt bindande och medför därför inga direkta risker.

Konsekvenser för miljön
De avsiktsförklaringar som ärendet behandlar är inte juridiskt bindande och medför därför inga direkta konsekvenser för miljön.

Ifall investeringsåtgärder genomförs i enlighet med avsiktsförklaringarnas intentioner så bidrar det till att genomföra en kollektivtrafik i enlighet med målen i trafikförsörjningsprogrammet, inklusive att möjliggöra en ökad kollektivtrafikandel.

Sociala konsekvenser
De avsiktsförklaringar som ärendet behandlar är inte juridiskt bindande och medför därför inga direkta sociala konsekvenser.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-04

Ärende
TN 2021-0130

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Ifall investeringsåtgärder genomförs i enlighet med avsiktsförklaringarnas intentioner så bidrar det till att genomföra en kollektivtrafik i enlighet med målen i trafikförsörjningsprogrammet.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling



Rapport 2018:17

Länsstyrelsen
Stockholm

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018–2029

Fastställd av Länsstyrelsen den 21 september 2018

Innehåll

SAMMANFATTNING **5**

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

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

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

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

FÖRDELNING AV LÄNSPLANENS MEDEL **17**
- Urvalsprocess och prioriteringsgrunder för Länsplanen 17
- Tre ekonomiska tabeller 17
- Åtgärder på länsvägarna finansierade med trängselskatt – tabell 2 22
- Samtliga åtgärder i Stockholms län med delvis statlig finansiering – tabell 3 24
- Precisering av Länsplanens åtgärdsområden 27

EFFEKTER AV ÅTGÄRDER **33**
- Miljöbedömning av länsplanen 33
- Konsekvensbedömning av åtgärdernas effekter 34
- Bostadsbyggande 34

GENOMFÖRANDEANSVAR **39**
- Planering av åtgärdsområden 39
- Uppföljning av planen 39
- Hantering av avvikelser 39
- Tvåårig justering 40

BILAGOR **41**
- Bilaga 1: Förordningar och underlagsdokument 42
- Bilaga 2: Kortfattade objektbeskrivningar Länsplanen 43

Kontaktperson:
Vahid Fararos
vahid.fararos@lansstyrelsen.se
Tfn: 010-223 10 00

Illustration omslag: Mostphotos

Utgivningsår: 2018
ISBN: 978-91-7281-31-6

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

Förord

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

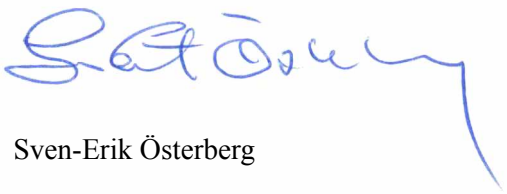
Två av länets stora utmaningar är trafikkapaciteten och bristen på bostäder. Detta gäller trots omfattande infrastruktursatsningar på över 100 miljarder kronor samtidigt som bostadsbyggandet når nya rekordnivåer. Inte sedan miljonprogrammets dagar har kommunerna redovisat så höga siffror för bostadsbyggande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

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

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

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

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



Sven-Erik Österberg

Landshövding Stockholms län



Foto: Mostphoto/Mikael Damkier

Sammanfattning

Länsplanen är en del av den statliga infrastrukturplaneringen och visar på investeringar i transportsystemet. Den 23 mars 2017 gav regeringen direktiv åt Länsstyrelsen att ta fram en ny länsplan för perioden 2018–2029 med en indikativ planeringsram på 8 571 miljoner kronor. Den slutliga planeringsramen justerades så småningom till 8 490 miljoner kronor. I arbetet med länsplanen har Länsstyrelsen i omgångar inhämtat underlag från Trafikverket region Stockholm, Stockholms läns landsting, berörda myndigheter, angränsande län och regioner samt av länets kommuner.

Länets kommuner påtalar omfattande behov av investeringar i länet vilka har tydligt fokus på kollektivtrafiklösningar, effektiviseringsåtgärder och cykelvägar. Under våren 2017 har ett arbete med samlad konsekvensbedömning löpt parallellt med arbetet att ta fram en ny länsplan. Förutom de transportpolitiska målen och förordningen om länsplaner har följande faktorer varit avgörande för att välja ut åtgärder:

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

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

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

Länsplan 2018–2029



Vad är en länsplan för regional transportinfrastruktur?

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

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

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

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

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

Regeringens direktiv

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

I direktivet är planeringsramen för länsplanen i Stockholms län åren 2018–2029 på 8 571 miljoner kronor (prisnivå 2017). Ett remitterat och sammanställt förslag till länsplan lämnades till regeringen den 5 februari 2018 (istället för 31 januari efter godkänd förlängning från regeringen).

Under sommaren 2018 justerades länsplanerna i förhållande till verkligt utfall. För Stockholms län innebär det att den slutliga ramen är på 8 490 mkr (prisnivå 2017). Slutjusterad och fastställd länsplan skickas slutligen till regeringen.

Arbetsprocess

I arbetet med länsplanen har Länsstyrelsen inhämtat underlag från Trafikverket region Stockholm, Stockholms läns landsting, berörda myndigheter, angränsande län och regioner samt av länets kommuner. Ett nära samarbete har löpande skett i en arbetsgrupp med Trafikverket och Stockholms läns landsting. Kommunerna har regelbundet informerats via möten hos Länsstyrelsen och Storsthlm (tidigare Kommunförbundet Stockholms Län).



Foto: Mostphoto/Stefan Holm

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

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

Under perioden september till december 2016 har Länsstyrelsen sänt ut en åtgärdsförfrågan samt avgränsningssamråd för miljöbedömning till länets kommuner, Landstinget och berörda myndigheter. Svaren visar på omfattande behov av investeringar i länet och har tydligt fokus på kollektivtrafiklösningar, effektiviseringsåtgärder och cykelvägsinvesteringar. Vidare genomfördes en regional hearing om länsplanen med kommunerna och Landstinget den 25 januari 2017.

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

Under perioden 31 augusti till 30 november 2017 har länsplanen varit utsänd på remiss. 50 instanser har lämnat synpunkter och en övergripande redovisning finns som en digital bilaga.

Efter besked om en marginellt lägre ram för länsplanen i Stockholms län har justering skett innan fastställande av planen. Planen fastställdes slutligen av Länsstyrelsen den 21 september 2018.

Länsplanens förutsättningar

Transportpolitiska mål

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

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

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

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

Fyrstegsprincipen

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

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

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

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

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

1 Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar



Foto: Mostphoto/Ingegerd Sundlöf

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

Förhandlingar om infrastruktur i Stockholms län

Regeringens direktiv anger att länsplanen ska ta hänsyn till resultatet av Sverigeförhandlingen.

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

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

justering in i investeringsplanerna 2010–2021 genom ett finansieringsavtal undertecknat av dåvarande Vägverket, Banverket, Länsstyrelsen, Landstinget, Stockholms stad och Kommunförbundet i Stockholms län. Någon styrgrupp eller organiserad uppföljning finns inte. Från och med 2014 redovisas åtgärder finansierade med trängselskatt på länsvägnätet i länsplanen och på det nationella vägnätet i nationell plan.

- *2013 års Stockholmsförhandling.* Investeringar om 19,5 miljarder kronor genom att tunnelbanan byggs ut från Kungsträdgården till Nacka, från Odenplan till Arenastaden (via Hagastaden), från Akalla till Barkarby samt att den nya linjen till Nacka (blå) grenas av till Gullmarsplan och kopplas samman med grön linje (fordon och depåer tillkommer). Utbyggnaden innebär nio nya stationer och möjlighet till 78 000 nya bostäder. En styrelse med representanter från undertecknande aktörer följer upp avtalet tertialvis. Trafikverket ansvarar för sekretariatet.
- *Sverigeförhandlingen (2017).* Förhandling om höghastighetsbanor mellan storstadslänen samt kollektivtrafik och cykelåtgärder i storstäderna med mera. Överenskommelse om utbyggnad av ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan-Älvsjö, förlängning av Roslagbanan till city, Spårväg syd (Flemingsberg-Älvsjö) samt ny tunnelbanestation vid Hagalund till en kostnad av 25,1 miljarder kronor (fordon och depåer tillkommer). Dessutom görs ändringar i trängselskatten. En styrgrupp för uppföljning av genomförande inrättas.
- Länsstyrelsen saknar att Sverigeförhandlingen inte hittat en restidseffektiv lösning på sträckan Järna-Stockholms central-Arlanda för att få ut bäst effekter järnvägsnätet och stärka Stockholm och Arlandas attraktivitet i ett internationellt perspektiv.
- I Sverigeförhandlingens uppdrag har också legat att analysera och pröva möjliga finansieringslösningar för en Östlig förbindelse i Stockholm. Någon ekonomisk uppgörelse har inte kunnat nås.

Inom ordinarie plansystem kommer länsplanen 2018–2029 därmed att hantera och styras av resultatet från tre statliga förhandlingar. Dessa är konstruerade på olika vis med olika uppföljningssystem. I vissa fall har planeringsmognaden i objekten inte varit fullt klarlagd, vilket lett till omfattande kostnadsökningar. Framförhandlade lösningar och kostnadsbilder, utan underbyggda kalkyler, medför sannolikt automatiskt fördyringar då de lagstyrda planläggningsprocesserna inte genomförs på det sätt de är avsedda.

Åtgärderna från förhandlingarna minskar möjligheten till fri hantering av länets övriga behov och önskemål av åtgärder att finansieras inom länsplanen.

I enlighet med regeringens direktiv har Länsstyrelsen haft dialog med den statliga samordnaren för *Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande* (14 juni, 23 augusti samt 18 oktober). Denne redovisade två potentiella större utbyggnadsområden inom Stockholms län, Segersäng i Nynäshamns kommun och Hemfosa i Haninge kommun. Utredaren har ingått en avsiktsförklaring för Hemfosa med Haninge kommun och Stockholms läns landsting. Dialog pågår fortfarande kring Segersäng.

Planeringsförutsättningarna för områdena är oklara och behovet av infrastruktur likaså. För att åtgärder ska bli aktuella för kommande revideringar av länsplanen krävs adekvat planeringsunderlag (till exempel systemanalys/åtgärdsvalsstudie/fysisk planläggning). Sådant underlag kommer utgöra en av flera andra utgångspunkter och underlag i kommande revideringar av länsplanen. Länsstyrelsen vill poängtera vikten av systemperspektivet för (främst) sydöstra Södertörn avseende olika större exploateringar (Hemfosa, Segersäng, Norviks hamn, regionala stadskärnan Haninge med mera) och kopplingen till trafiksystemet. Vidare vill Länsstyrelsen klargöra att det finns tidigare ingångna överenskommelser mellan staten och kommuner som ännu inte genomförts.

Länsplanens utgångspunkter

Hög tillväxt ställer stora krav på utvecklingen av infrastrukturen

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

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

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

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

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

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

Regionala strategiska underlag för fysisk planering

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

Storregional systemanalys

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

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

”En bättre sits” gemensamt prioriterade behov är:

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

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

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

Regional utvecklingsplan för Stockholms län

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

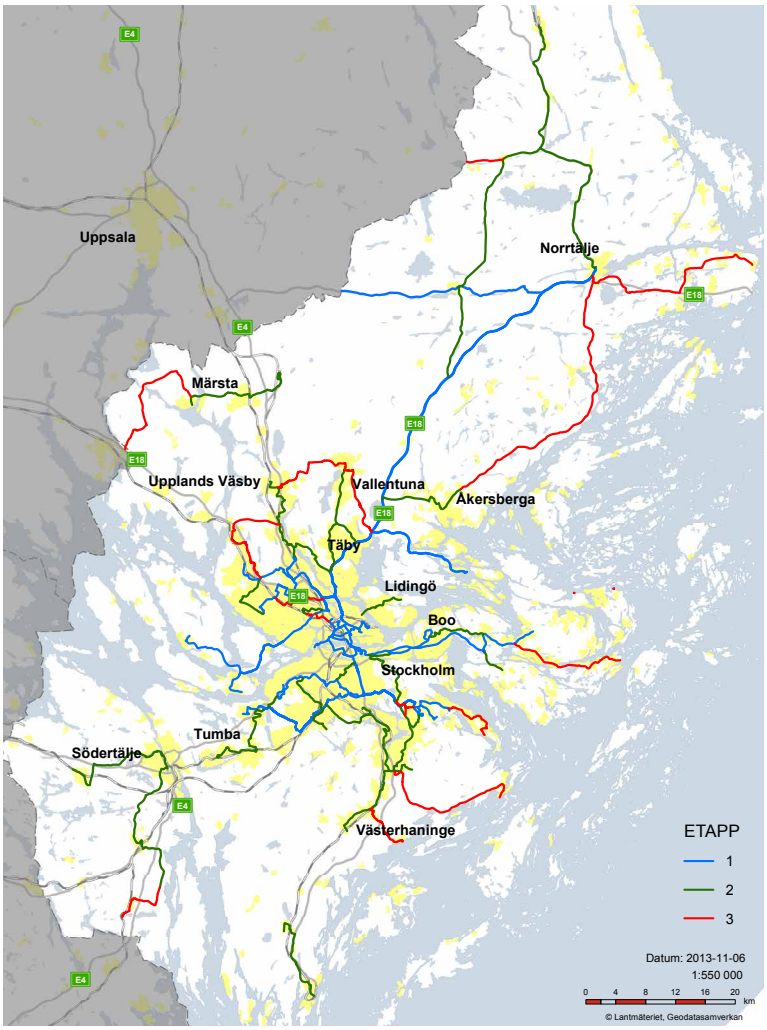
Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län

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

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

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

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



Prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning

Länsplanen ska redovisa ”*ett för personer med funktionsnedsättning prioriterat regionalt transportnät inom vilket infrastrukturen, stationerna och fordonen ska kunna användas av alla*”[2].

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

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

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

2 Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur

Länsplanens ekonomiska villkor

Nytt planeringssystem

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

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

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

I och med förslaget till länsplan 2018–2029 sker en successiv övergång till en mer flexibel plan. År 2018–2025 kommer Länsstyrelsen att redovisa namngivna åtgärder, men för de sista fyra åren 2026–2029 redovisas endast bristområden som behöver utredas närmare kring behov, åtgärd och kostnad innan de kan namnges i planen. Undantaget är åtgärderna som förhandlats fram i Sverigeförhandlingen samt att Länsstyrelsen reserverat medel för åtgärdsområden. Vidare har Trafikverket redovisat en del kostnadsökningar under länsplanens remissperiod, vilket leder till viss omdisposition och belastar år 2026 som var tänkt som helt oplanerat. Bristområdena ska under planperioden bli föremål för förutsättningslös utredning genom åtgärdsvalsstudie och testas enligt fyrstegsprincipen. Vartannat år kommer länsplanen bli föremål för justering och precisering av ytterligare två år med namnsatta åtgärder.

Länsplanens ekonomiska planeringsram

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

Dock har trafikverket i genomförande av länsplanen 2014–2025 överförbrukat den för landet genomsnittliga tilldelningen mellan åren 2014–2017. Därför justeras Stockholms läns länsplaneram till 8 490 miljoner kronor för åren 2018–2029. För länsplanen 2010–2021 var fallet det motsatta, då var länsplanen för de sista fyra åren underförbrukad och kommande planperiod 2014–2025 kompenserades med en högre ram på 8 716 miljoner kronor. I jämförelse har länsplanens ekonomiska ram de facto alltså minskat från 8 716 miljoner kronor till 8 490 miljoner kronor, motsvarande 2,6 procent.

Årlig fördelning av den ekonomiska planeringsramen

Utifrån regeringens planeringsdirektiv gör Trafikverket årligen en någorlunda jämn fördelning av medlen. Den exakta fördelningen för respektive år är en given förutsättning och ligger i Stockholm på cirka 625–735 miljoner kronor per år.

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



Foto: Mostphoto/Michael Erhardsson

Kostnadsökningar

Åtgärder i länsplan 2014–2025 har fått kostnadsökningar på cirka 600 miljoner kronor. Merparten av dessa kommer från de trängselskattefinansierade åtgärderna på länsvägnätet som ingår i 2007 års Stockholmsförhandling.

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

Pris- och kalkylnivå

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

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

Sverigeförhandlingen

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

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



Foto: Mostphoto/Sten-Åke Stenberg

Fördelning av Länsplanens medel

Urvalsprocess och prioriteringsgrunder för Länsplanen

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

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

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

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

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

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

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

Tre ekonomiska tabeller

I tabell 1 redovisas hur länsplanens ekonomiska ram fördelas över planperioden. I tabell 2 redovisas åtgärder på det regionala vägnätet finansierade med trängselskatt utanför länsplanens ekonomiska anslag. I flera fall tillkommer kommunal medfinansiering och även länsplanens ordinarie anslag finansierar delar av dessa objekt (bland annat merparten av kostnadsökningarna över tid). Objekten framförhandlades i Stockholmsförhandlingen 2007. Tabell 3 redovisar samtliga objekt i länet under planperioden som helt eller delvis har sin finansiering från länsplanen, nationella planen eller trängselskatten.

Tabell 1 *– Länsplanens ekonomiska fördelning.*

Grön färg markerar produktionsår.

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

***) Etapp två med en mer kapacitetsstark trafikplatslösning och förlängning av gång- och cykelväg förutsätter troligen kommunal medfinansiering. Dialog pågår.*

Observandum

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

Länsplan för Stockholms län 2018–2029	Kostnad under planperioden (mkr, prisnivå 2017)															
	"Total kostnad 2018–2029"	"Övrig finans-iering"	"Kostnad i länsplan"	"Procent av läns-plane-ramen"	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Statliga spår	**336,0**	**31,9**	**304,1**	**3,6%**	**183,2**	**65,8**	**44,0**	**11,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Nynäsbanan, dubbelspår (etapp Tungelsta-Hemfosa)	2,3		2,3	0,0%	2,3											
Nynäsbanan, godsanpassning kraft/ buller	121,0		121,0	1,4%	6,0	60,0	44,0	11,0								
Nynäsbanan, Vega pendelstation	89,0	31,9	57,0	0,7%	51,2	5,8										
Andra: Landstinget, Haninge kn		31,9														
Södertälje C, bangårdsombyggnad	123,7		123,7	1,5%	123,7											
Statliga vägar	**3 992,8**	**2 710,8**	**1 282,0**	**15,1%**	**243,3**	**201,9**	**135,7**	**241,7**	**224,1**	**235,4**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
77 Länsgränsen-Rösa och åtgärder i Rimbo	784,4	508,3	276,1	3,3%					172,5	103,6						
Andra: Trängselskatt		508,3														
222 Mölnvik -Ålstäket	317,4	267,4	50,0	0,6%	10,0		20,0	20,0								
Andra: Trängselskatt		267,4														
222 Trafikplats Kvarnholmen och Skvaltan, 4:e körfält	90,8		90,8	1,1%	4,6	1,8	5,4	46,0	25,6	7,4						
226 Högskolan tpl anslutning Alfred Nobels allé	284,0	110,4	173,6	2,0%	23,4	63,6	59,6	27,0								
Andra: Huddinge kn		110,4														
226 Pålamalmsvägen-Högskolan	566,6	468,2	98,4	1,2%						98,4						
Andra: Trängselskatt, Botkyrka kn		468,2														
229 Norra Sköndal bytespunkt (kollektivtrafik)	54,3	9,9	44,5	0,5%	26,9	17,5										
Andra: Sthlm stad		9,9														
257 Tungelstavägen	65,3		65,3	0,8%	2,4	12,9	30,0	20,0								
261 Tappström-Nockeby	973,9	867,4	106,5	1,3%			13,8	92,7								
Andra: Trängselskatt, Ekerö kn		867,4														
267 Rotebro-Stäket	222,0	11,8	210,1	2,5%	141,1	69,1										
Andra: Järfälla kn		11,8														
268 E4-Grana**	590,5	467,4	123,2	1,5%	24,0	26,0	0,0	21,2	26,0	26,0						
Andra: Trängselskatt		467,4														
274/667 Hemmesta vägskäl (kollektivtrafik)	24,2		24,2	0,3%	2,0	0,5	6,9	14,8								
642/678 Färjelägen Tynningöfärjan	19,4		19,4	0,2%	8,8	10,6										

Forts. på tabellen	Kostnad under planperioden (mkr, prisnivå 2017)															
	"Total kostnad 2018–2029"	"Övrig finans-iering"	"Kostnad i länsplan"	"Procent av läns-plane-ramen"	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik spår	**19 262,2**	**16 356,5**	**2 905,7**	**34,2%**	**0,0**	**10,0**	**241,7**	**127,0**	**257,0**	**281,5**	**314,0**	**463,9**	**53,2**	**290,8**	**290,8**	**575,6**
Roslagsbanan 1 + 2	415,0	405,0	10,0	0,1%		10,0										
Andra: Nationell plan		405,0														
Roslagsbanan 1 + 2, kommunala följdinvesteringar	482,7	282,0	200,7	2,4%			200,7									
Andra: Danderyd kn, Täby kn, Vallentuna kn, Österåker kn		282,0														
Roslagsbanan till city*	1 100,2	1 090,0	10,2	0,1%									1,0	2,0	2,0	5,1
Andra: Trängselskatt, Landstinget, Sthlm stad, Täby, Vallentuna, Österåker		1 090,0														
Södertälje C, bytespunkt	55,5	28,5	27,0	0,3%				10,0	17,0							
Andra: Landstinget		28,5														
Tunnelbana Hagastaden vidare till Arenastaden	4 237,4	3 392,0	845,4	10,0%						183,4	270,0	392,0				
Andra: Nationell plan, Trängselskatt, Landstinget, Sthlm stad, Solna kn		3 392,0														
Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan*	7 449,7	7 160,8	288,8	3,4%					2,0	5,1	5,1	7,1	14,3	17,3	17,3	220,4
Andra: Nationell plan, Trängselskatt, Landstinget, Sthlm stad		7 160,8														
Tvärspårväg Ost, modernis. av SB och tvärbana till Sickla	899,4	888,0	11,4	0,1%			11,4									
Andra: Nationell plan, Landstinget, Nacka kn		888,0														
Tvärspårväg Kista	2 504,0	1 902,2	601,8	7,1%			29,6	117,0	238,0	93,0	35,8	57,7	30,7			
Andra: Landstinget, Sthlm stad		1 902,2														
Tvärspårväg Syd, Flemingsberg-Älvsjö*	2 118,3	1 208,0	910,3	10,7%							3,1	7,1	7,1	271,5	271,5	350,0
Andra: Nationell plan, trängselskatt, Landstinget, Huddinge kn, Sthlm stad		1 208,0														
Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik vägar	**1 969,0**	**1 188,5**	**780,5**	**9,2%**	**0,0**	**47,8**	**0,0**	**141,3**	**82,0**	**45,0**	**218,0**	**99,7**	**146,7**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Brommaplan bytespunkt	154,0	82,7	71,3	0,8%				14,3	57,0							
Andra: Landstinget		82,7														
Gullmarsplan bytespunkt	285,0	208,6	76,4	0,9%								19,7	56,7			
Andra: Landstinget		208,6														
Haningeterassen bytespunkt	120,0	72,2	47,8	0,6%		47,8	0,0									
Andra: Landstinget, Haninge kn		72,2														
Slussen bussterminal	1 057,0	657,0	400,0	4,7%				77,0	25,0	45,0	83,0	80,0	90,0			
Andra: Landstinget, Sthlm stad		657,0														
Spånga bytespunkt	147,0	97,0	50,0	0,6%				50,0								
Andra: Landstinget		97,0														
Stombuss 1+3 väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C	206,0	71,0	135,0	1,6%							135,0					
Andra: Sthlm stad, Tyresö kommun, Haninge kommun och Landstinget		71,0														
Regionala cykelstråk namngivna	**341,1**		**341,1**	**4,0%**	**77,8**	**159,5**	**58,1**	**45,7**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
226 Skyttbrink-Tullinge station	60,0		60,0	0,7%	30,0	30,0										
259 Glömstavägen Cykelsatsning Södertörn	95,5		95,5	1,1%	6,9	45,0	30,0	13,6								
260 Vendelsöstråket Skrubba Cykelsatsning Södertörn	69,1		69,1	0,8%	4,9	3,9	28,1	32,1								
260 Ältastråket Cykelsatsning Södertörn	62,8		62,8	0,7%	26,9	35,9										
262 Danderyd-Rösjön	53,7		53,7	0,6%	9,1	44,6										
Ej namngivna brister 2026-2029	**857,3**		**857,3**	**10,1%**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**312,3**	**255,0**	**255,0**	**35,0**
Ej namngivna brister (ej definierade, tidsatta investeringar)	857,3		857,3	10,1%									312,3	255,0	255,0	35,0
Summa åtgärdsområden	**2 822,7**	**803,7**	**2 019,0**	**23,8%**	**136,4**	**153,2**	**149,4**	**149,0**	**171,1**	**172,3**	**202,3**	**170,6**	**220,2**	**186,5**	**186,5**	**121,7**
Åtgärdsområden 2026-2029	714,8		714,8	8,4%									220,2	186,5	186,5	121,7
Åtgärdsområden 2026-2029	714,8		714,8	8,4%									220,2	186,5	186,5	121,7
Åtgärdsområde Cykel	751,2	291,7	459,5	5,4%	64,4	52,4	53,4	52,0	56,1	56,3	69,3	55,6				
Cykel, statlig väg	167,7		167,7	2,0%	25,7	19,0	19,0	19,0	20,0	20,0	25,0	20,0				
Cykel, statlig medfinansiering	583,4	291,7	291,7	3,4%	38,7	33,4	34,4	33,0	36,0	36,3	44,3	35,6				
Åtgärdsområde Enskilda vägar	110,0	55,0	55,0	0,6%	6,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0				
Enskilda vägar, bidrag	110,0	55,0	55,0	0,6%	6,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0				
Åtgärdsområde Kollektivtrafik	571,7	207,5	364,2	4,3%	29,1	45,0	43,0	42,1	49,0	50,0	58,0	48,0				
Kollektivtrafik, statlig väg	156,7		156,7	1,8%	17,6	20,0	19,0	18,1	19,0	20,0	24,0	19,0				
Kollektivtrafik, statlig medfinansiering	415,0	207,5	207,5	2,4%	11,5	25,0	24,0	24,0	30,0	30,0	34,0	29,0				
Åtgärdsområde Miljö	100,0	50,0	50,0	0,6%	5,0	6,0	6,0	6,0	6,0	7,0	7,0	7,0				
Miljö, statlig medfinansiering	100,0	50,0	50,0	0,6%	5,0	6,0	6,0	6,0	6,0	7,0	7,0	7,0				
Åtgärdsområde Trafiksäkerhet	575,0	199,5	375,5	4,4%	31,9	42,8	40,0	41,9	53,0	52,0	61,0	53,0				
Trafiksäkerhet, statlig väg	176,1		176,1	2,1%	16,1	21,0	20,0	21,0	24,0	23,0	27,0	24,0				
Trafiksäkerhet, statlig medfinansiering	398,9	199,5	199,5	2,3%	15,8	21,8	20,0	20,9	29,0	29,0	34,0	29,0				
Totalsumma	**29 581,1**	**21 091,5**	**8 489,6**	**100%**	**640,6**	**638,3**	**628,9**	**715,6**	**734,2**	**734,2**	**734,2**	**734,2**	**732,3**	**732,3**	**732,3**	**732,3**

Kommentarer till ändringar mot Länsplan 2014–2025

Flera objekt har fått ökade kostnader (totalt cirka 600 miljoner kronor) eller viss justering i tidplanen jämfört med föregående plan.

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

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

Nynäsbanan godsanpassning kraft/buller har fått ändrad omfattning och senareläggning. Det är idag oklart vilka åtgärder som krävs när godstrafiken från ett Norviks hamn börjar trafikera. Under länsplanens remissperiod har Trafikverket tagit fram en bullerutredning som visar kostnader på 121 miljoner kronor vilket Länsstyrelsen reserverar i länsplanen. Vibrationsåtgärder kan utredas först då godstrafiken från hamnen börjar trafikera banan. Det hanteras därför som en brist i länsplanen som behöver utredas mer innan rätt åtgärder och finansiering kan avsättas.

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

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

556 Stavsvägen har utretts i en åtgärdsvalsstudie år 2013–2015. Något tydligt resultat kring behov och åtgärd finns dock inte. Olika parter har även olika syn på vägens funktion samtidigt som kommunen har ökat sin bostadsbyggnadsambition i Tungelsta från 900 lägenheter till 4 900 lägenheter. Länsstyrelsen anser att det inte är försvarbart att reservera 65 miljoner kronor till något som inte är definierat eller ekonomiskt beräknat. Istället förslår Länsstyrelsen ett omtag i åtgärdsvalsstudien med både bredare och djupare angreppssätt. Detta beskrivs i bilaga 2 under rubriken *Brister 2026–2029*.

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

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

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

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



Foto: Christina Fagergren

Stombuss 1+3 väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C är ett nytt objekt där länsplanen bidrar med statlig medfinansiering. Syftet är ökad tillgänglighet för kollektivtrafiken genom olika former av fysiska åtgärder för att prioritera bussarnas framkomlighet. Övriga medfinansiärer är kommunerna Stockholm stad, Tyresö och Haninge samt Landstinget i Stockholms län.

Åtgärdsområdena har utökats med 30 miljoner kronor.

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

Åtgärder på länsvägarna finansierade med trängselskatt – tabell 2

Kommentarer till ändringar mot perioden 2014–2025

Förbifart Norrtälje etapp 2 och *226 Tumba-Tullinge* är genomförda fram till 2017. *1103 Tulkavägen* har utgått då Holmen AB dragit tillbaka sin medfinansiering till objektet.

1103 Tulkavägen. Holmen AB har dragit tillbaka sin privata medfinansiering i enlighet med en klausul i medfinansieringsavtalet. Grunden för objektet har därmed fallit.

Länsplanens medfinansiering till dessa åtgärder uppgick 2010 till 96 miljoner kronor (2009 års prisnivå). 2014 uppgick de till 214 miljoner kronor (2013 års prisnivå). Inför förslaget till länsplan 2018–2029 uppgår Länsplanens delar i ”trängselskatteobjekten” till 654 miljoner kronor (2017 års prisnivå).

Det är en bekymmersam utveckling eftersom kostnadsökningar tränger bort nya investeringar, så länge länets aktörer anser att beslutade åtgärder inte ska omprövas vid förändrade förutsättningar. Det är av stor vikt att nya åtgärder har uppnått sådan planeringsmognad att omfattande kostnadsökningar inte uppstår, vilket inte alltid har varit fallet. Här finns ett gemensamt ansvar för Länsstyrelsen som länsplaneupprättare, Trafikverket som underlagsansvarig och kommuner och Landstinget som realistiska kravställare. Det är angeläget att en partsgemensam styrelse eller liknande kan följa upp överenskomna objekts kostnadsökningar med mandat att ge direktiv till förändringar.

Tabell 2: *Åtgärder på länsvägarna finansierade med trängselskatt.*

Grön färg markerar produktionsår.

**) Etapp två med en mer kapacitetsstark trafikplatslösning och förlängning av gång- och cykelväg förutsätter troligen kommunal medfinansiering. Dialog pågår.*

”Trängselskatteobjekten på länsvägnätet i Stockholms län 2018-2029”	Kostnad under planperioden (mkr, prisnivå 2017)								
	”Total kostnad 2018–2029”	”Övrig finansiering”	”Kostnad trängsel-skatt”	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Statliga vägar	**4 849**	**1 739**	**3 110**	**498**	**578**	**845**	**527**	**473**	**190**
57 Gnesta-E4	190,3	48,9	141,4	49,4	92,0				
Andra: Sörmlands länsplan		48,9							
73 Vega trafikplats	111,5	29,6	81,9	81,9					
Andra: Haninge kn		29,6							
77 Länsgränsen-Rösa och åtgärder i Rimbo	784,4	276,1	508,3	22,8	22,8	124,2	117,9	105,0	115,7
Andra: Länsplanen		276,1							
222 Kvarnholmen tpl	52,4	38,5	13,9	8,6	5,4				
Andra: Nacka kn		38,5							
222 Mölnvik-Ålstäket	317,4	50,0	267,4	2,0	53,3	93,7	76,0	42,4	
Andra: länsplan		50,0							
222 Skurubron	1 164,0	905,8	258,2			233,2	24,9		
Andra: Brukaravgifter, Nationell plan underhåll		905,8							
226 Huddingevägen oskyddade trafikanter	79,2		79,2	5,2	1,5	37,5	35,0		
226 Pålamalmsvägen-Högskolan	566,6	128,0	438,6	2,1	5,1	144,4	144,1	143,0	
Andra: Länsplanen, Botkyrka kn		128,0							
261 Tappström-Nockeby	974,0	178,6	795,4	251,4	389,6	154,4			
Andra: Länsplanen, Ekerö kn		178,6							
268 E4-Grana*	590,5	123,2	467,4	16,1	8,1	57,9	128,8	182,5	74,0
Andra: Länsplanen		123,2							
276 Sjöbergsvägen-Åkersberga	68,6	10,5	58,1	58,1					
Andra: Österåkers kn		10,5							
Totalsumma	**4 849,0**	**1 739,1**	**3 109,9**	**497,6**	**577,8**	**845,2**	**526,7**	**472,9**	**189,7**



Foto: Mostphotos

Samtliga åtgärder i Stockholms län med delvis statlig finansiering – tabell 3

I tabellen nedan redovisas samtliga objekt i länet under planperioden som helt eller delvis har sin finansiering från länsplanen, nationella planen eller trängselskatten.

Objektnamn	"Kostnad under planperioden (mkr, prisnivå 2017)"				
	Total kostnad 2018–2029	Länsplan	Nationell plan	Trängselskatt	Övrigt*
*) Kolumnen Övrigt innehåller sam- och medfinansiering från avgifter, kommuner, landsting, annan länsplaneupprättare samt privata aktörer.					
Total satsning i Stockholms län, mkr	**97 915**	**6 991**	**30 802**	**40 049**	**20 073**
Ekonomisk andel per finansieringskälla		**7%**	**31%**	**41%**	**21%**
Statliga spår	**13 047**	**304**	**12 239**	**0**	**504**
Citybanan	4		4		
Flemingsberg ytterligare plattformsspår, spår 0	131		131		
Hagalund bangårdsombyggnad	470		470		
Mälarbanan, Tomteboda-Kallhäll, ökad kapacitet	10 938		10 466		472
Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller	121	121			
Nynäsbanan, dubbelspår (Tungelsta-Hemfosa)	2	2			
Nynäsbanan, Vega pendeltågsstation	89	57			32
Ostkustbanan, Rosersberg anslutning kombiterminal	88		88		
Ostkustbanan, Sthlm C - Sörentorp, ökad kapacitet	49		49		
Stockholms C och Karlberg, anp. Citybanan	758		758		
Västra stambanan, Flemingsberg-Järna upprustning tunnlar	141		141		
Västra stamb., Södertälje C, bangårdsombyggnad	124	124			
Årstaberg - Flemingsberg, signalåtgärder optimering	132		132		
Statliga vägar	**40 147**	**1 367**	**10 057**	**28 362**	**361**
E4 Förbifart Stockholm (FS)	26 498		2 357	24 141	
E4 Tomteboda - Haga Södra	62		30	32	
E4/E18 Hjulsta - Jakobsberg	599		599		
E4/E20 Essingeleden, ITS-åtgärder	257		118	139	
E4/E20 Essingeleden, riskreducerande åtgärder ledverk	120		120		
E4/E20 Essingeleden - Södra länken	241		241		
E4/E20 Hallunda - Vårby	710		710		
E4/E20 Södertäljebron	410		410		
E4/259 Tvärförbindelse Södertörn	4 564		4 564		
E18 Arninge hållplats, statlig följdinvestering	251		71	180	
E18 Danderyd - Arninge	329		298	31	
E18 Kockbacka trafikplats	31			31	
E18 Norrtälje - Kapellskär	62		40	22	
E18 Roslags Näsby och Viggbyholm trafikplatser	178		82	96	
E20 Norra länken	175		175		
57 Gnesta - E4	190			141	49
73 Vega trafikplats	112			82	30
77 Åtgärder på väg 77 och i Rimbo	784	276		508	
222 Kvarnholmen trafikplats	52			14	38
222 Mölnvik - Ålstäket	317	50		267	
222 Trafikplats Kvarnholmen och Skvaltan, 4:e körfält	91	91			
222 Skurubron	1 164	258	242	664	
226 Huddingevägen, oskyddade trafikanter	79			79	
226 Högskolan trafikplats anslutning Alfred Nobels allé	284			174	110
226 Pålamalmsvägen - Högskolan	567	98		439	30
229 Norra Sköndal bytespunkt	54	44			10
257 Tungelstavägen	65	65			
261 Tappström - Nockeby	974	107		795	72
267 Rotebro - Stäket	222	210			12
268 E4 - Grana	591	123		467	0
274/667 Hemmesta vägskäl	24	24			
276 Sjöbergsvägen - Åkersberga	69			58	10
642/678 Färjelägen Tynningöfärjan	19	19			
Sjöfart	**1 231**	**0**	**922**	**0**	**309**
Farled Södertälje - Landsort	130		130		
Södertälje Sluss	1 101		792		309

Objektnamn	"Kostnad under planperioden (mkr, prisnivå 2017)"				
	Total kostnad	**Länsplan**	**Nationell plan**	**Trängselskatt**	**Övrigt***
Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik spår	**38 576**	**2 895**	**7 462**	**11 687**	**16 532**
Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana	509		236		273
Roslagsbanan etapp 1 & 2	405	0	405		
Roslagsbanan etapp 1 & 2, kommunala följdinvesteringar	483	201			282
Roslagsbanan till city	1 143	10	43	366	724
Södertälje C bytespunkt	56	27			29
Tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan	7 450	289	1 292	1 790	4 079
Tunnelbana Hagastaden vidare till Arenastaden	4 237	845	154	1 734	1 504
Tunnelbana Järfälla/Barkarby	3 376		927	1 275	1 174
Tunnelbana Nacka och Söderort	13 465		3 453	6 171	3 841
Tunnelbanestation Hagalund	1 174		153		1 021
Tvärspårväg Ost, modernis. av SB och tvärbana till Sickla	1 305	11	406		888
Tvärspårväg Kista	2 503	601			1 902
Tvärspårväg Solna, utbetalning av medfinansiering	329		329		
Tvärspårväg Syd Flemingsberg-Älvsjö	2 142	910	64	351	816
Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik vägar	**1 969**	**781**	**0**	**0**	**1 189**
Brommaplan bytespunkt	154	71			83
Gullmarsplan bytespunkt	285	76			209
Haningeterassen bytespunkt	120	48			72
Slussen bussterminal	1 057	400			657
Spånga bytespunkt	147	50			97
Stombuss 1+3 väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C	206	135			71
Cykelvägar namngivna	**837**	**341**	**122**	**0**	**375**
226 Skyttbrink-Tullinge station	60	60			
260 Glömstavägen Cykelsatsning Södertörn	96	96			
260 Vendelsöstråket Skrubba Cykelsatsning Södertörn	69	69			
260 Ältastråket Cykelsatsning Södertörn	63	63			
262 Danderyd - Rösjön	54	54			
Cykelobjekt (23 st) Sverigeförhandlingen i Huddinge kommun	263		63		200
Cykelobjekt (3 st) Sverigeförhandlingen i Stockholms kommun	202		51		151
Cykelobjekt (4 st) Sverigeförhandlingen i Täby kommun	31		8		23
Åtgärdsområden (i länsplanen)	**2 108**	**1 304**	**0**	**0**	**804**
Cykel	751	459			292
Enskilda vägar	110	55			55
Kollektivtrafik	572	364			208
Miljö	100	50			50
Trafiksäkerhet	575	376			199

Länsplanen i siffror

Eftersom länsplanen lämnar delar av åren 2026–2029 oplanerat redovisas här fördelningen av de medel som faktiskt är fördelade till specifika trafikslag. Av de specificerade objekt inom länsplanens ram går följande till:

- 64 procent till kollektivtrafikinvesteringar
- 24 procent till åtgärder för biltrafik
- 12 procent till cykelåtgärder

De faktiska investeringarna för cykelåtgärder är cirka 50 miljoner kronor högre och väginvesteringarna 50 miljoner kronor lägre. Det påverkar dock inte procentfördelningen. Länsstyrelsen har låtit Trafikverket gå igenom samtliga namngivna investeringsobjekt mellan 2018–2025. I ett antal av dessa ingår cykelåtgärder fast objektet klassas som vägåtgärder.

Länsplanen medfinansierar objekt som normalt tillhör nationell plan med 302 miljoner kronor. 14 procent av länsplanens totala ram går till finansiering av Sverigeförhandlingen.

Den statliga medfinansieringen till Landstinget och kommuner är 4,5 miljarder kronor, motsvarande cirka 65 procent av specificerade medel (53 procent under hela planperioden).

52 procent av investeringarna i länsplanen ligger i länets södra halva där 49 procent av invånarna bor. 48 procent av investeringarna ligger i länets norra halva där 51 procent av befolkningen bor.

Cirka 53 procent av de investeringar i trafikinfrastruktur som gjorts under åren 2000–2017 har skett i den norra länshalvan och cirka 47 procent i den södra länshalvan. Det visar Länsstyrelsens genomgång av större infrastrukturinvesteringar som genomförts i länet under 2000-talet för att se det ungefärliga utfallet. Underlaget kommer från Trafikverket och Landstinget med vissa reservationer. Det rör sig om ”större” investeringar, cirka 50–100 miljoner kronor och uppåt. De har öppnat för trafik under åren 2000–2017 men någon hänsyn till index är inte beräknad. Åtgärderna rör den statliga infrastrukturen och Landstingets investeringar i spår, terminaler, depåer med mera. Någon hänsyn till typ av åtgärd eller effekter på trafiksystemet har heller inte gjorts.



Foto: Christina Fagergren

Precisering av Länsplanens åtgärdsområden

Länsplanen finansierar även icke namngivna infrastrukturåtgärder inom en rad områden, så kallade åtgärdsområden. Det handlar om åtgärder på statligt och kommunalt vägnät som kostar mindre än 25 miljoner kronor att genomföra. Varje år kan länets kommuner och Landstinget ansöka om statlig medfinansiering upp till 50 procent från dessa åtgärdsområden. När medel från åtgärdsområdena används till åtgärder på det statliga länsvägnätet finansierar det normalt 100 procent av kostnaderna. Det framgår av tabell 1 hur den ekonomiska fördelningen ser ut mellan statliga åtgärder och statlig medfinansiering.

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

Länsplanen i Stockholm har valt att medfinansiera följande åtgärdsområden:

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

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

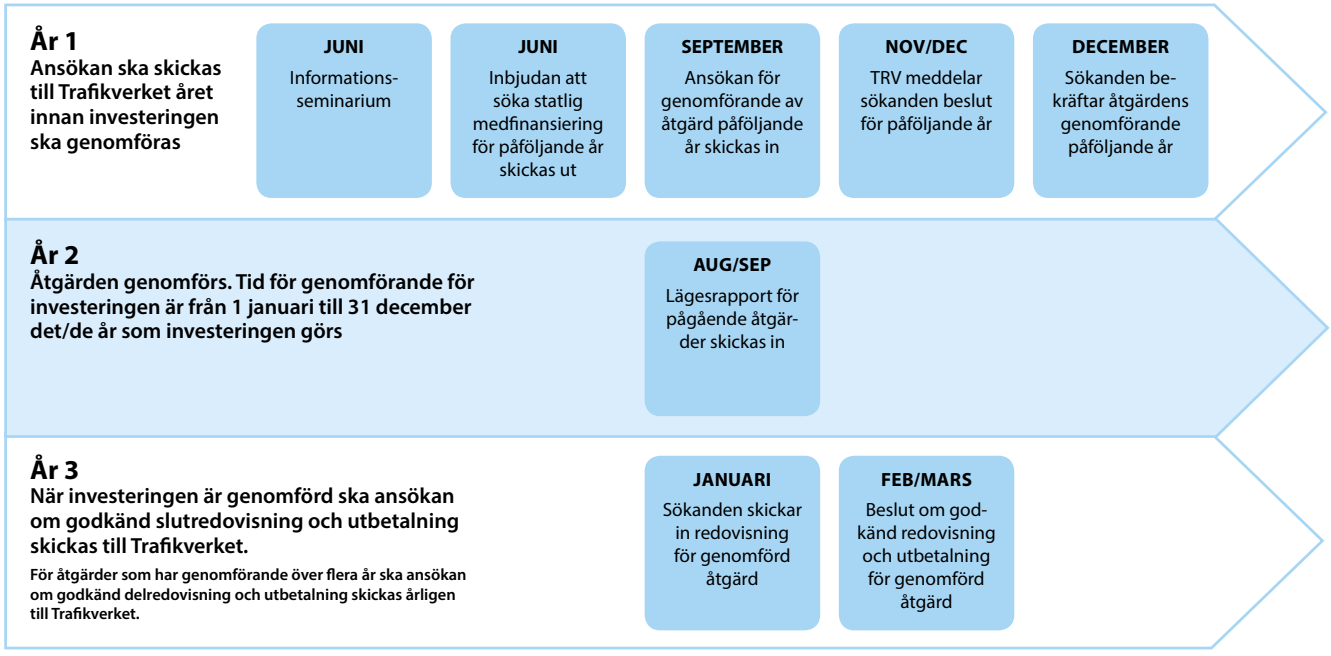




Foto: Mostphoto/Roland Magnusson

ÅTGÄRDSOMRÅDE CYKEL

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

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

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

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

En mindre del av åtgärdsområdet kan användas utanför de regionala cykelstråken för enklare lösningar på det mer perifera landsvägsnätet.

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

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

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

Cykelparkering, vägvisning och belysning: Servicen för cyklister i form av vägvisning, pumpstationer och cykelparkering kan bli bättre i hela länet. I länsplanen prioriteras därför cykelparkering, vägvisning och belysningsåtgärder på samtliga cykelvägar.

I åtgärdsområde kollektivtrafik finns medel att söka till infartsparkeringar för cykel och bil vid länets kollektivtrafikknutpunkter.

ÅTGÄRDSOMRÅDE ENSKILDA VÄGAR OCH BRYGGOR

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

ÅTGÄRDSOMRÅDE KOLLEKTIVTRAFIK

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

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

Under planperioden prioriteras åtgärder inom följande områden:

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

Åtgärdsområdet kan också finansiera kajanläggningar för regional kollektivtrafik på vatten samt färjelägen.

Stombuss: Genom projektet Grönt ljus stombuss har Trafikverket och Landstinget tillsammans med länets kommuner kraftsamlat för att stärka stombusstrafiken i länet. Länsplanen prioriterar åtgärder längs de utpekade stråken vilka ska utvecklas med hjälp av fysiska åtgärder som signalsystem, egna körfält, förbättrade hållplatser, rakare och mer direkta dragningar, bättre bytespunkter, planskildheter med mera. Länsplanen medfinansierar även ett namnsatt objekt i länsplanen, Stombuss stråk 1 och 3 på väg 73. Övriga finansiärer är kommunerna Stockholms stad, Tyresö och Haninge samt Stockholms läns landsting.

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

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

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

Trafiksäkerhetsåtgärder på väg hanteras inom åtgärdsområde trafiksäkerhet.

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

Infartsparkeringar i attraktiva lägen nära regioncentrum används ofta av närboende som redan har god tillgång till kollektivtrafik och kan därmed riskera konkurrera med befintlig kollektivtrafik och prioriteras alltså inte i länsplanen.

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

ÅTGÄRDSOMRÅDE MILJÖ

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

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

Följande åtgärder prioriteras:

- Åtgärder för att förbättra vattenkvalitet
- Landskapsåtgärder
- Bulleråtgärder

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

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

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

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

Anslaget gäller enbart statlig medfinansiering till kommuner.

ÅTGÄRDSOMRÅDE TRAFIKSÄKERHET

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

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

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

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

Inom åtgärdsområde trafiksäkerhet prioriteras därför följande åtgärder:

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

En mindre del av åtgärdsområdet kan användas utanför huvudvägnätet där också enklare lösningar kan godtas. Åtgärdsområdet kan också finansiera kajanläggningar för regional kollektivtrafik på vatten samt färjelägen.

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

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

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

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

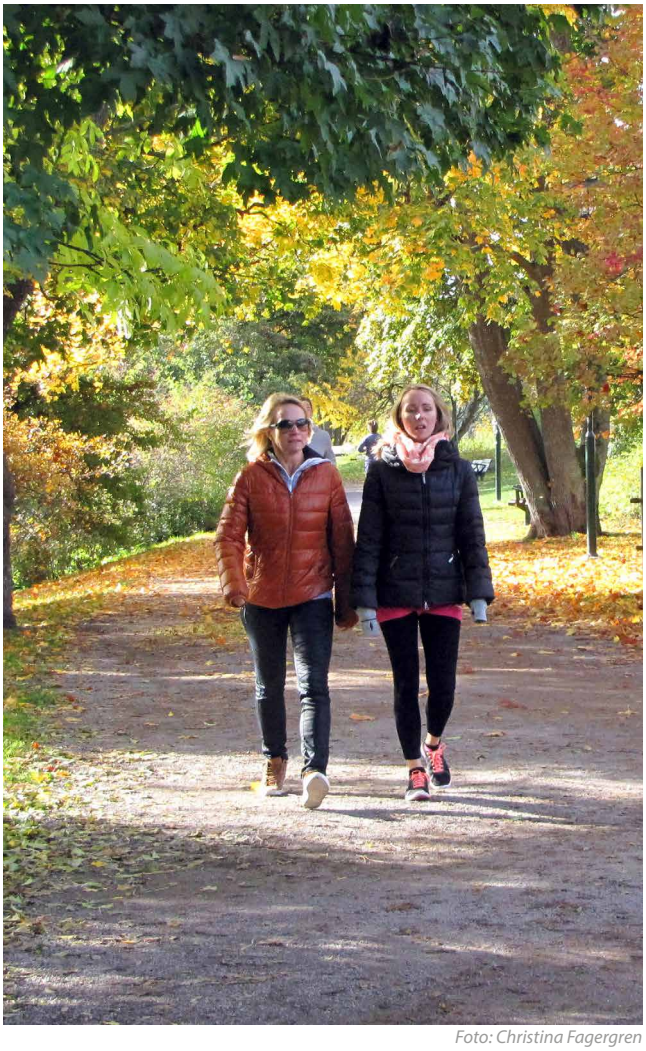


Foto: Christina Fagergren



Foto: Mostphoto

Effekter av åtgärder

Miljöbedömning av länsplanen

Parallellt med arbetet med Länsplan 2018–2029 har Trivector Traffic på Länsstyrelsens uppdrag tagit fram en samlad konsekvensbedömning. Länsstyrelsen har valt att utöka Miljöbalkens krav på miljöbedömning med det sociala perspektivet jämställdhet. Rapporten återfinns i sin helhet på Länsstyrelsens hemsida. En miljöbedömning är en process, men redovisningen i Trivectors rapport är ett arbetsmaterial/underlag som visar en ögonblicksbild då rapporten togs fram.

Trivector har konsekvensbedömt ett stort antal åtgärder som varit aktuella inför slutlig prioritering i länsplanen. Underlaget till arbetet har dock varit arbetsmaterial från Trafikverket och Landstinget och inte godkända samlade effektbedömningar eftersom sådana inte har funnits tillgängliga. Det har helt enkelt inte varit möjligt givet regeringens tidplan för uppdraget att ta fram ny länsplan. I flera av objekten, däribland statlig medfinansiering och cykel, presenteras i de slutliga samlade effektbedömningarna inte någon nettonuvärdeskvot. Endast ett fåtal åtgärder har slutligen kommit med.

Ett miljöbedömningsarbete för en länsplan tar sin utgångspunkt i tidigare planeringsomgångar och gällande länsplan. Trivectors rapport har därför som nollalternativ utgått från att Länsplan 2014–2025 genomförs och därmed är det tillkommande åtgärder som konsekvensbedömts.

När länsplanen nu slutligen antagits finns det justeringar även för åtgärderna fram till 2025. En del har fått omfattningsförändringar, en del kostnadsökningar, en del försenats och ett par utgått. Nya åtgärder har tillkommit även före 2025. Länsstyrelsen har därför valt att redovisa en konsekvensbedömning för samtliga åtgärder i Länsplan 2018–2029 samt en separat redovisning för de trängselskattefinansierade åtgärderna. Det har skett på en aggregerad generaliserad nivå som för olika typer av åtgärder och hur dessa bidrar till olika mål. Bidragen har sedan viktas efter hur stor del av den ekonomiska ramen som går till respektive typ av åtgärder. De olika åtgärdstyperna är statliga spår respektive vägar, statlig medfinansiering till regional kollektivtrafik på spår respektive väg, regionala cykelstråk, ej namnsatta brister samt respektive åtgärdsområde.

En stor del av länsplanens ekonomiska utrymme är låst från tidigare statliga politiska förhandlingar och kostnadsökningar för dessa objekt, en prioritering som det råder stor politisk samstämmighet kring i länet.

Det ekonomiska handlingsutrymmet för val av nya åtgärder för Länsstyrelsen har därmed varit mycket begränsat. Den samlade effektbedömningen har varit en parameter för val av åtgärder för det fria handlingsutrymmet (se alla prioriteringsgrunder i inledande kapitel).

Förutom vissa kostnadsökningar i de sedan tidigare överenskomna väginvesteringarna har Länsstyrelsen valt att fördela återstående medel till åtgärdsområden som bland annat cykel och trafiksäkerhet samt medfinansiering till olika typer av kollektivtrafik. Den enda väginvestering som finns med är ombyggnaden av väg 222 vid Nacka Centrum och anslutande trafikplatser. Syftet med investeringen är att ge till en bussterminal för effektiva byten till den nya tunnelbanestationen. Åtgärden ses som nödvändig för en framtida effektiv kollektivtrafik och för genomförandet av 2013 års Stockholmsförhandling och har därmed inte ansetts som ”valbar” utan nödvändig.

De åtgärder som ingår i länsplanen bedömer vi är de som bäst förbättrar framkomlighet och bostadsbyggande i Stockholms län, givet förutsättningar och ekonomiska ramar (se inledande kapitel). Åtgärderna skapar god regional balans och stämmer väl överens med strategiska dokument och med regeringens direktiv.

Konsekvensbedömning av åtgärdernas effekter

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

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

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

I flera av de namngivna vägobjekten ingår även satsningar på cykelåtgärder som inte redovisats separat. Totalt uppgår cykelåtgärderna därmed till cirka 12 procent av länsplanens planerade utrymme.

Bostadsbyggande

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

Tabell 5: *Miljöbedömning av förslaget till Länsplan.*

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

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

ordningen samtidigt som den samlade tillgängligheten förbättras och trängseln i transportsystemet bedöms möjlig att hantera på ungefär dagens nivå.

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

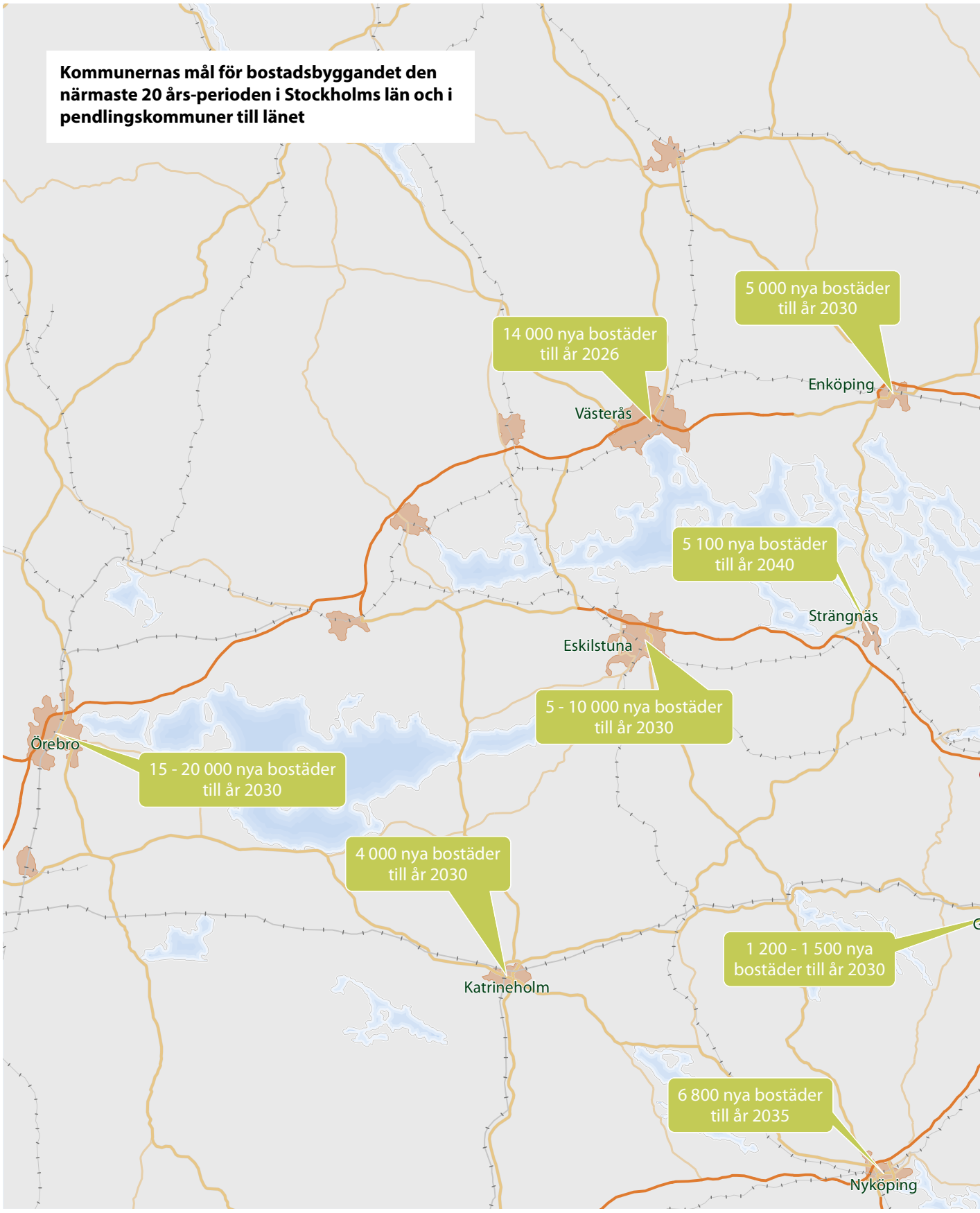
I storstadsområdena har utveckling och effektivisering av transportsystemet på *systemnivå* stor betydelse för bostadsbyggandet. Om inte tillgängligheten i transportsystemet utvecklas i takt med regionens tillväxt riskerar attraktiviteten och därmed förutsättningarna för bostadsbyggandet att försämras.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

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

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

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

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


Kommunernas mål för bostadsbyggandet den närmaste 20 års-perioden i Stockholms län och i pendlingskommuner till länet
5 000 nya bostäder till år 2030
14 000 nya bostäder till år 2026
Enköping
Västerås
5 100 nya bostäder till år 2040
Strängnäs
Eskilstuna
5 - 10 000 nya bostäder till år 2030
Örebro
15 - 20 000 nya bostäder till år 2030
4 000 nya bostäder till år 2030
1 200 - 1 500 nya bostäder till år 2030
Katrineholm
6 800 nya bostäder till år 2035
Nyköping

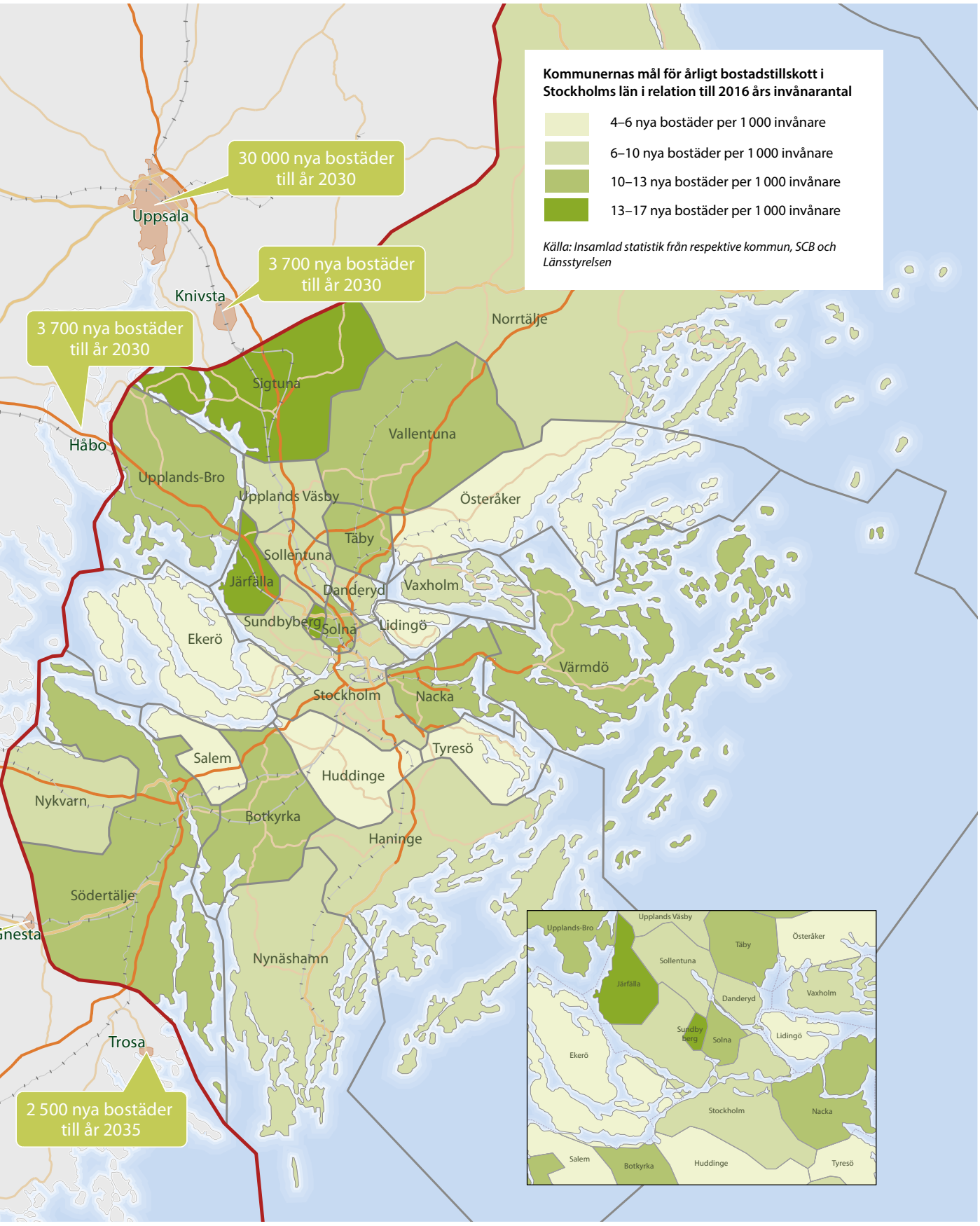

Kommunernas mål för årligt bostadstillskott i Stockholms län i relation till 2016 års invånarantal
4–6 nya bostäder per 1 000 invånare
6–10 nya bostäder per 1 000 invånare
10–13 nya bostäder per 1 000 invånare
13–17 nya bostäder per 1 000 invånare
Källa: Insamlad statistik från respektive kommun, SCB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



Foto: Mostphotos

Genomförande-ansvar

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

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

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

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

Planering av åtgärdsområden

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

Uppföljning av planen

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

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

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

Hantering av avvikelser

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

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

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

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

Tvåårig justering

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

Bilagor

Bilaga 1: Förordningar och underlagsdokument

Bilaga 2: Kortfattade objektbeskrivningar Länsplanen

Bilaga 1
Förordningar och underlagsdokument

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

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

Bilaga 2

Kortfattade objektbeskrivningar Länsplanen

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

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

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

STATLIGA SPÅR

Nynäsbanan, dubbelspår (etapp Tungelsta-Hemfosa)

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

Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller

Objektet har fått ändrad omfattning och senareläggning. Slutligt val av vilka åtgärder som ska genomföras när godstrafiken från Norviks hamn börjar trafikera Nynäsbanan har inte gjorts. Under länsplanens remissperiod har Trafikverket tagit fram en bullerutredning som visar kostnader på 121 miljoner kronor vilket Länsstyrelsen reserverar i länsplanen. Vibrationsåtgärder kan utredas först då godstrafiken från hamnen börjar trafikera banan. Det hanteras därför som en brist i länsplanen som behöver utredas mer innan rätt åtgärder och finansiering kan avsättas.

Nynäsbanan, Vega Pendeltågstation

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

STATLIGA VÄGAR

57 Gnesta-E4

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

73 Vega Trafikplats

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

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

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

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

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

222 Trafikplats Kvarnholmen och Skvaltan, 4: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 den under produktion pågående trafikplats Kvarnholmen byggs ut till hela trafikplatser. De statliga delarna av trafikplatserna Skvaltan och Kvarnholmen samt ett fjärde körfält på väg 222 ingår i Länsplanen.

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

226 Oskyddade trafikanter Huddingevägen
Trafiksäkerheten och framkomligheten på Huddingevägen är otillfredsställande för samtliga trafikanter som färdas längs eller korsar vägen. Syftet med åtgärden är att förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna vad gäller rörelser både längs och tvärs vägen samt utreda förbättringar för kollektivtrafikens framkomlighet. Gång och cykelvägen ska avskiljas mot vägtrafiken på Huddingevägen och förbättringar ska ske i passager. Åtgärden syftar till att öka framkomligheten och för cyklister och gående längs och tvärs väg 226, sträckan Västra stambanan-Rågsvedsvägen.

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

229 Bytespunkt Sköndal
Bytespunkt Norra Sköndal är en större bytespunkt med tät busstrafik och ett stort antal på- och avstigande passagerare. Åtgärden avser ombyggnad av bytespunkten i syfte att förbättra framkomligheten för busstrafiken och trafiksäkerheten för resenärer. Objektet omfattar även åtgärder för ökad trygghet i gångvägsanslutningar samt infartsparkering och bulleråtgärder.

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

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

Trafikbelastningen är starkt riktningsberoende och även säsongsberoende. Vägen har idag ett körfält i riktning mot Ekerö centrum och två mot Brommaplan, varav det ena reserveras för kollektivtrafik under morgonens högtrafiktimmar. Drygt åtta kilometer av vägen byggs om

till fyra smala körfält varav ett körfält i varje riktning är till för kollektivtrafik. Korsningar anpassas för detta och gång- och cykelväg anläggs. Åtgärden innebär även skyddsåtgärder för oskyddade trafikanter.

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

268 E4-Grana
I åtgärden som syftar till ökad framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet längs väg 268 ingår utbyggnad av väg enligt utredd korridor Befintlig väg samt gång- och cykelväg från trafikplats Glädjen till Gullbron. Inom Upplands Väsby tätort går korridoren längs befintlig väg och några större åtgärder anses inte nödvändiga. Mellan Erikslund och Gullbron byggs vägen i ny sträckning.

Som en etapp två inom objektet ska Trafikverket, tillsammans med kommunerna, utreda behov och förutsättningar för;

a) en förlängning av gång- och cykelvägen från Gullbron vidare till Vallentuna tätort

b) en mer kapacitetsstark lösning som innebär förbättrad kommunikation öst – väst tvärs E4 för den lokala trafiken som är trafiksäker även i hårt belastade situationer, bland annat utan köer som kan leda till upphinnandeolyckor på väg E4, samt upprätthåller dagens tillgänglighet för resor ut på E4:an men med prioritering av kapacitetsstark kollektivtrafik.

Beroende på val av lösning enligt a) och b) kommer nya avtal om medfinansiering för dessa åtgärder bli aktuella.

274/667 Hemmesta vägskäl
Hemmesta är startpunkten för landstingets busstrafik utmed väg 222 in mot Slussen, men det finns stora brister i möjligheten att tidreglera bussar, hållplatsutformning samt standard och kapacitet på infartsparkeringen. För att öka tillgängligheten till

kollektivtrafiken samt öka trygghet och komfort för kollektivtrafikresenärer görs följande. Infartsparkeringen utökas med cirka 60 parkeringsplatser och cykelparkering i anslutning till dagens yta för bussarnas tidsreglering. Hållplatserna byggs om med ökad tillgänglighetsanspassning och kapacitet för angöring av två ledbussar samtidigt. Ny yta för bussars tidsreglering anläggs med plats för fem ledbussar nordväst om Hemmesta vägskäl. Ny cirkulationsplats vid väg 274 Skärgårdsvägen/Värmdövägen/Fagerdalavägen. Befintliga gång- och cykelstråk kompletteras för att säkra färdvägar för oskyddade trafikanter till hållplatser.

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

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

STATLIG MEDFINANSIERING REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK SPÅR

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

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

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

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

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

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

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

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

STATLIG MEDFINANSIERING REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK VÄGAR

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

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

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

Slussen bussterminal
En ny bussterminal anläggs i Katarinaberget utformad som en dockningsterminal. Den nya bussterminalen är rymligare och möjliggör för högre kapacitet än dagens terminal. Terminalen rymmer 6 ankomsthållplatser, 17 avgångshållplatser och 17 reglerhållplatser. Den nya terminalen är mer trafiksäker än dagens, och ger en väderskyddad miljö för trafikanterna.

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

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

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

Planskild gång- och cykelövergång vid övergångsstället på väg 229 och effektivare påfart från väg 229 till väg 73. Busskörfält på väg 73 i norrgående riktning från trafikplats Gubbängen hela vägen till Gullmarsplan flyttas från körfält 3 (längst ut) till körfält 1 (närmast vägmitt). Nytt busskörfält på väg 73 i södergående riktning. Busskörfält i södergående riktning på Klarastrandsleden. Diverse rampstyrning (påfartsregleringar), bussprioritet i signalregleringar och mindre fysiska åtgärder kring Cityterminalen. Lösningar anpassas till ombyggnaden av Gullmarsplan, utbyggnaden av tunnelbana och genomförandet av Söderstaden.

NAMNSATTA CYKELSATSNINGAR I LÄNSPLANEN

226 Skyttbrink-Tullinge

Längs Huddingevägen löper det så kallade Tumbastråket, ett viktigt regionalt cykelstråk för arbetspendlare med målpunkter i Tumba, Flemingsberg, Huddinge och Stockholm. Mellan Tullinge station och Skyttbrink industriområde strax innan Tumba saknas cykelväg.

259 Glömstastråket Cykelsatsning Södertörn

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

260 Ältastråket Cykelsatsning Södertörn

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

260 Vendelsöstråket Skrubba Cykelsatsning Södertörn

Vendelsöstråket kan utformas som en dubbelriktad gång- och cykelbana. Generellt föreslås att stråket rustas upp för att nå föreslagen utformningsprincip gällande separation, belysning och beläggning av befintlig gc-bana från Grindstuvvägen till Skrubba Malmväg. Vidare bör passager hastighetssäkras och framkomlighetsproblem bör byggas bort så långt det är möjligt. Projektet bör i planläggningsprocessen studera utrymmesproblemet vid trafikplats Skrubba där Gudöbroleden passerar under Tyresövägen, för att om möjligt finna en lösning. Nybyggnation av gång- och cykelväg mellan Skrubba Malmväg och trafikplats Skrubba bör byggas för att ansluta till Ältastråket.

262 Danderyd-Rösjön

Åtgärden innebär en drygt 3,5 kilometer lång gång- och cykelväg anläggs längs med väg 262 samt korsningsåtgärder. Nuvarande vägutformning inbjuder till höga hastigheter och längs vägen har ett flertal allvarliga olyckor inträffat. Möjligheten för cyklister att trafiksäkert röra sig längs med och över vägen är begränsad då sträckan saknar cykelinfrastruktur och säkra passager. Sträckan är en del i det regionala cykelvägnätet.

BRISTER 2026–2029

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

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

Trafikverket bör så långt möjligt förbereda underlag till kommande revideringar 2020 och 2022 som underlag för prioritering till länsplanen.

Bostadsstödjande åtgärder. Under åren 2026–2029 kommer det att fortsatt finnas investeringsbehov kopplat till ökat bostadsbyggande som är nödvändiga att åtgärda. Här finns nödvändiga investeringar som är direkt kopplade till de överenskomna förhandlingarna för utbyggd tunnelbana samt inom Sverigeförhandlingen

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

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

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

Övriga brister**.** Förutom ovanstående områden vill Länsstyrelsen särskilt lyfta följande specifika utredningar (som sorterar under olika rubriker ovan):

- Trafikverket ska i början av planperioden särskilda utreda bristerna i trafiksystemet kopplat till bostadsutveckling i Tungelsta i Haninge kommun. Kommunen har kraftigt ökade ambitioner kring bostadsbyggande sedan åtgärdsvalsstudien 2013–2015 genomfördes. De nya förutsättningarna innebär att den genomförda studien behöver zooma ut till ett större influensområde och ha ett bredare angreppssätt än att bara studera närliggande vägar. Framkomlighet och trafiksäkerhet är viktiga utgångspunkter. Efter genomförd åtgärdsvalsstudie och ställningstagande kan det finnas behov av vissa fördjupade studier.
- Den tidigare genomförda studien Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län, behöver fördjupas/kompletteras avseende utvecklingsbehov i det statliga vägnätet alternativt den statliga transportinfrastrukturen för framtida kollektivtrafik i relationen mellan nordostsektorn och Solna. Utredning om renodlad kollektivtrafik på eget spår eller väg (BRT) är det Landstingets uppdrag att utreda och för detta får inte statlig medfinansiering beviljas enligt förordning om statlig medfinansiering.
- Under många år har olika utredningar genomförts i och kring utvecklingen av den regionala stadskärnan Flemingsberg. Det är en punkt där många olika trafiklösningar möts och måste samspela med övrig stadsutveckling. Det finns ett behov av att tydligare konkretisera behoven kopplat till framförallt Spårväg syd, resecentrum Flemingsberg, väg 226 och Tvärförbindelse Södertörn. Behovet uppstår också som en följd av Sverigeförhandlingen.
- Flera åtgärdsvalsstudier/utredningar har genomförts och pågår kopplade till utvecklingen kring väg 258 från Tumba till E4. Bland annat finns funderingar kring en ny trafikplats i anslutningen mot E4. Länsstyrelsen ser ett behov av att Trafikverket tillsammans med kommunen och andra aktörer konkretiserar behoven som ett beslutsunderlag för länsplanens kommande prioriteringar, såvida det inte redan framgår av utredningen på E4.
- När Nynäsbanan öppnar för trafik från Norviks hamn behöver behovet av vibrationsåtgärder och kraftförsörjning utredas.

- Samordnaren för *Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande* har ingått avsiktsförklaring med Haninge kommun om att Trafikverket ska ta fram en åtgärdsvalsstudie som klargör vilka infrastrukturinvesteringar som behövs för att möjliggöra behovet av bostadsexploateringar i områden längs Nynäsbanan.

Utöver ovan angett kan ytterligare brister framkomma under planperioden.

”

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

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

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