Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-03-09

Ärende
TN 2021-0130

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2022-03-15, punkt 24

Yttrande över remiss om ny länsplan för Stockholms län

Ärendebeskrivning

Ärendet innehåller beskrivning av och synpunkter på förslag till ny länsplan för Stockholms län för år 2022-2033 och föreslås avges som remissyttrande på den remiss som skickats ut från regionledningskontoret.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Remissmissiv från rotel IV
- Remitterat förslag till länsplan för åren 2022-2033 inklusive hållbarhetsbedömning

På regions hemsida finns också underlag avseende genomfört avgränsningssamråd för miljöbedömning.

Förslag till beslut

Förvaltningschefen för trafikförvaltningen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Trafiknämnden avger förvaltningschefens tjänsteutlåtande som yttrande.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Den 28 oktober 2021 beslutade länsplane- och samhällsplaneringsutskottet godkänna förslag till länsplan (RS 2021-0109) och sända ut förslaget på remiss. I remissen uppmanas remissinstanserna svara på följande frågor

- Har Region Stockholm utgått från rätt mål och principer? Är dessa relevanta ur ert perspektiv, respektive ur ett regionalt perspektiv? Beskriv gärna om något saknas eller bör tas bort.
- Möter de föreslagna objekten upp mot de föreslagna målsättningarna?
- Anser ni att prioriteringarna för åtgärdsområdena (åtgärder under 50 miljoner kronor) är relevanta och att fördelningen av dessa motsvarar länets behov?

Trafikförvaltningen anser att det är bra att länsplanen utformas som en del i regionens övergripande planering baserat på mål och plankarta från RUFS 2050. De principer som pekas ut ligger väl i linje med dessa mål och är därför relevanta för ändamålet.

Trafikförvaltningen anser att de nya objekten är väl valda och väl uppfyller planens mål och principer, vars konsekvenser är att planens satsningar ska riktas mot mindre och kostnadseffektiva åtgärder med fokus på kollektivtrafik och cykel snarare än mot åtgärder för i huvudsak privatbilism. Förslaget att senarelägga många av de ej påbörjade kollektivtrafikobjekten bör omprövas.

Trafikförvaltningen anser att prioriteringen av åtgärdsområdena och fördelningen av medel mellan dessa behöver justeras. Den höjda beloppsgränsen för namngivna objekt gör att åtgärdsområdena behöver utökas. Andelen medel till kollektivtrafikåtgärder behöver bli större givet de höga krav som planen och bakomliggande planer och mål ställer på kollektivtrafiksystemet. Medlen behöver också läggas ut jämnare mellan åren och till större del budgeteras för medfinansiering snarare än till åtgärder i den statliga infrastrukturen.

Trafikförvaltningen anser vidare att det är viktigt att den slutliga länsplanen innehåller en tydligt definierad och avgränsad bristbeskrivning, vilken kan ligga

till grund för det kommande arbetet med åtgärdsvalsstudier inför nästkommande plan.

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

Nationell plan
Den nationella planen omfattar drift och underhåll samt riktade miljöåtgärder i hela det statliga vägnätet. Därutöver innehåller planen investeringar på statliga järnvägar, nationella stamvägar, farleder och slussar. Planen innehåller också medfinansiering till kommunerna genom stadsmiljöavtal och statlig medfinansiering till länsplanerna. Förslag till nationell plan tas fram av Trafikverket och redovisas för regeringen, samtidigt som det går på remiss. Remissynpunkter lämnas till regeringen, vilken därefter beslutar om innehållet i nationell plan, inklusive eventuella ändringar av Trafikverkets planförslag. Beslut väntas fattas under våren eller sommaren 2022.

Länstransportplaner (länsplaner)
Länsplanerna innefattar investeringar i det statliga regionala vägnätet (”länsvägar”) samt medfinansiering av vissa investeringar i kommunernas och regionernas infrastruktur, bland annat avseende åtgärder för kollektivtrafik och cykel. Länsplanerna kan också finansiera åtgärder som normalt hör hemma i nationell plan, exempelvis investeringar i statlig järnväg eller nationella stamvägar. Medel till länsplanerna finns i den nationella planen, men beslut om länsplaner fattas av regionerna.

I Stockholms län utgör länsplanen en del i länets tämligen komplexa infrastrukturplanering, vilket gör att frihetsgraderna vid utformningen av planen är begränsade. Av den kommande planens totala utrymme om 10,1 miljarder kronor utgörs 5,9 miljarder kronor av åtgärder som är beslutade sedan tidigare varav 3,7 miljarder kronor är objekt i Stockholmsöverenskommelsen (år 2007), Stockholmsförhandlingen (år 2013) och Sverigeförhandlingen (år 2017).

Nya planer för år 2022-2033
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 8 april 2021 presenterade regeringen infrastrukturpropositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop 2020/21:151), vilken riksdagen beslutade om den 22 juni. Därefter gav regeringen den 23 juni i ett direktiv (rskr. 2020/21:409) Trafikverket i uppdrag att senast den 30 november överlämna förslag till nationell plan och gav regionerna möjlighet att ta fram länsplaner. Länsplanerna ska redovisas senast den 30 april 2022. Efter regeringens beslut om definitiva ramar fastställs slutligen länsplanen av Region Stockholm.

Process för framtagande av ny länsplan
I Region Stockholm svarar *länsplane- och samhällsplaneringsutskottet* under regionstyrelsen för att ta fram förslag till länsplan.

Under vintern/våren 2021 skickade Region Stockholm ut en remiss för att inhämta brister och behov i transportsystemet, vilken trafiknämnden yttrade sig över den 20 april 2021 (TN 2021-0130).

För att förbereda kommande objekt till nationell plan samt länsplan har trafikförvaltningen ingått avsiktsförklaringar med Trafikverket och olika berörda kommuner, en avseende framkomlighetsåtgärder för stombuss på sträckan Johannelund – Sollentuna, tre för ombyggnad av pendeltågsstationerna Årstaberg, Märsta och Upplands Väsby samt en avseende nedgrävning och överdäckning av väg 226 i anslutning till Flemingsbergs station. Trafiknämnden behandlade den 28 augusti ett ärende (TN 2021-0130) i vilka avsiktsförklaringarna och de berörda objekten beskrivs närmare. Förvaltningschefen gavs också i uppdrag att verka för att ytterligare medel tillfördes till i planen befintliga kollektivtrafikobjekt.

Förslag till länsplan på remiss
Den 28 oktober beslutade länsplane- och samhällsplaneringsutskottet godkänna förslag till länsplan och sända ut förslaget på remiss. I remissen uppmanas remissinstanserna svara på följande frågor

- Har Region Stockholm utgått från rätt mål och principer? Är dessa relevanta ur ert perspektiv, respektive ur ett regionalt perspektiv? Beskriv gärna om något saknas eller bör tas bort.

- Möter de föreslagna objekten upp mot de föreslagna målsättningarna?
- Anser ni att prioriteringarna för åtgärdsområdena (åtgärder under 50 miljoner kronor) är relevanta och att fördelningen av dessa motsvarar länets behov?

Överväganden och motivering
I planförslaget redovisas att planen syftar till att uppfylla nationella och regionala mål. De nationella målen avser dels de så kallade transportpolitiska mål med *funktionsmål* och *hänsynsmål*, dels regeringens direktiv.

För de regionala målen anges att länsplanen utgör ett verktyg för att nå regionala målsättningar såsom de uttrycks i RUFS 2050 samt dess delmål till 2030 avseende fördelning av resande i olika trafikslag.

Vid utformningen av planen har sex huvudprinciper identifierats, vilka utgår från mål och plankarta i RUFS 2050 och dess strategiska dokument.

1. Tät och flerkärnig struktur med effektiva bytespunkter och tvärförbindelser
2. Hög tillgänglighet med kollektivtrafiken som norm
3. Utnyttja befintlig transportinfrastruktur smart och effektivt
4. Utbyggnad av det regionala cykelvägnätet
5. Stimulera hållbara godstransporter och välfungerande nyttotrafik
6. Öka samverkan och samfinansiering

Trafikförvaltningen anser att det är bra att länsplanen utformas som en del i regionens övergripande planering baserat på mål och plankarta från RUFS 2050. Både regeringens direktiv och de regionala målen pekar tydligt på att åtgärderna bör bidra till att andelen kollektivtrafikresor ökar. I delmålen för RUFS 2050 kvantifieras detta till att andelen från år 2015 till 2030 ska öka med 5 procentenheter till 54 procent.

De sex principer som pekas ut ligger väl i linje med dessa mål och är därför relevanta för ändamålet.

Förutom regeringens direktiv samt huvudprinciperna bygger förslaget till länsplan på nedanstående förutsättningar
- Fyrstegsprincipen
- Förutsägbarhet i planeringen och förhandlingsobjekt
- Systemperspektiv och regional balans

- Genomförbarhet

Trafikförvaltningen anser att dessa förutsättningar är logiska om än inte oproblematiska. Förutsägbarhet i planeringen och förhandlingsobjekt är nödvändigt givet de förhandlingsöverenskommelser som tidigare ingåtts, men innebär samtidigt att en stor del av planens medel är låsta i objekt som definierades och prioriterades för snart 15 år sedan. Flera av dessa objekt avser utbyggnad av väginfrastruktur som kanske inte skulle varit aktuella utifrån de principer som fastställts för denna plan. Konsekvensen är att det i planen finns åtgärder vilka inte bidrar till att möta planens höga ambitioner avseende hållbarhet och kan motverka det regionala målet om ökad andel kollektivt resande.

Av det skälet är det bra att en förutsättning för tillkommande objekt är att de i hög grad kan genomföras inom planperioden, detta för att undvika en fortsatt låsning av kommande planer.

Nya namngivna objekt
I länsplanen listas namngivna objekt, vilka är investeringsåtgärder där den totala kostnaden överstiger 50 miljoner kronor.

Totalt föreslås i planen åtta nya namngivna objekt. Två av dessa*, Stombuss 14 Johannelund - Sollentuna* och *Årstaberg station* är objekt om vilka trafikförvaltningen ingått avsiktsförklaringar. Därutöver ingår en etapp med byggnation av busskörfält på väg 226/Huddingevägen, vilken trafikeras av stombuss 172 (stomnätsplanens Linje N). Även objektet *Väg 222 Reversibelt körfält Farstabron* är ett objekt med nytta för kollektivtrafiken, eftersom det bidrar till ökad framkomlighet för busstrafiken till och från Värmdö.

Trafikförvaltningen anser att de uppräknade nya objekten är väl valda och väl uppfyller planens mål och principer, vars konsekvenser är att planens satsningar riktas mot mindre och kostnadseffektiva åtgärder med fokus på kollektivtrafik och cykel snarare än mot åtgärder för i huvudsak privatbilism.

Avsiktsförklaringen om Årstaberg station avsåg en åtgärd som samfinansieras från både nationell plan, länsplan och regionens egna medel. Delåtgärden i nationell plan avsåg utbyggnad av spåranläggningen med bland annat ett tredje plattformsspår medan länsplanen skulle finansiera nya bredare plattformar, stationshus och nya plattformsförbindelser ner till Årstabergsvägen. I Trafikverkets förslag till nationell plan, vilket presenterade den 30 november

2021 fanns Årstaberg inte med (inte heller de två andra stationsobjekten Märsta och Upplands Väsby). Om regeringen i slutändan fastställer en nationell plan utan ombyggnad av Årstaberg behöver åtgärden i länsplanen justeras för möjliggöra bredare plattform och ny plattformsförbindelse inom ramen för en tvåspårslösning.

Utöver kollektivtrafikobjekten medverkade trafikförvaltningen också i en avsiktsförklaring avseende nedsänkning av väg 226/Huddingevägen genom Flemingsberg. Syftet med åtgärden var att upprätthålla en godtagbar framkomlighet på väg 226 trots förväntad utveckling i Flemingsberg och i regionen och ge förutsättningar att skapa en attraktiv stadskärna i Flemingsberg genom att minska den barriäreffekt som väg 226 utgör på platsen idag och därigenom stärka tillgängligheten till den framtida bytespunkten. Åtgärden finns inte med som objekt i förslaget till ny länsplan.

En eventuell nedsänkning av väg 226 påverkar detaljutformningen av Spårväg Syd, vilken planeras korsa vägen för att nå fram till sin slutstation på bron över Flemingsberg C. Om nedsänkningen ej genomförs behöver parterna inom Spårväg Syd säkerställa att god framkomlighet för spårvägen kan upprätthållas.

Förändring av befintliga namngivna objekt
I planförslaget har de tidigare objekten *Gullmarsplan* och *Brommaplan* bytespunkter utgått, eftersom de åtgärder som tidigare studerats inte visat sig möjliga att genomföra. Trafikförvaltningen vill här understryka de formuleringar som finns i planförslaget med innebörden att behoven av åtgärder kvarstår och att finansiering av nya lösningar behöver tas med i kommande planer.

Objekten *Spånga bytespunkt* samt *Stombuss 1+3* (framkomlighetsåtgärder på väg 73 samt i centrala Stockholm), som i nuvarande plan hade finansiering år 2021 respektive 2025, har i förslaget till ny plan senarelagts till 2031-32. Trafikförvaltningen hade i dialogen med regionledningskontoret föreslagit en senareläggning av Spånga bytespunkt till år 2023-2024 och ingen förändring för Stombuss 1+3. I det slutliga planförslaget bör åtgärderna tidigareläggas.

I planförslaget har 119 miljoner kronor tillförts medfinansiering av *Tvärspårväg Kista*, vilket ligger i linje med att hela åtgärden blivit dyrare. Medlen ligger dock i slutet av planperioden, långt efter att spårvägen blivit färdigställd, och bör om möjligt läggas tidigare i planen.

Åtgärdsområden
Länsplanens åtgärdsområden innehåller ett årligt budgetutrymme för att finansiera mindre åtgärder med kostnad upp till 50 miljoner kronor, en gräns som tidigare var 25 miljoner kronor.

Trafikförvaltningen har medverkat vid utformningen av *åtgärdsområde kollektivtrafik,* vilket dels finansierar åtgärder på det statliga vägnätet, dels medfinansierar motsvarande åtgärder på det kommunala gatu- och vägnätet samt i regionens infrastruktur. Planförslaget innebär ett tydliggörande avseende krav på att kollektivtrafikåtgärder planeras gemensamt mellan trafikförvaltningen och väghållarna. Därutöver möjliggörs fler typer av framkomlighets- och kapacitetsåtgärder liksom bredare beskrivningar av trygghetsåtgärder inkluderande kameraövervakning.

1Jämförelse medel i åtgärdsområde kollektivtrafik mellan nuvarande länsplan och remitterat länsplaneförslag för 2022-2033. Observera att nuvarande länsplan är prisnivå 2017 medan remitterat förslag är prisnivå 2021.

Åtgärdsområde kollektivtrafik												
År	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Länsplan 2018-2029	**49**	**50**	**58**	**48**								
Statlig väg	19	20	24	19								
Medfinansiering	30	30	34	29								
Länsplan 2022-2033	**40**	**39**	**55**	**45**	**82**	**52**	**77**	**42**	**115**	**152**	**132**	**206**
Statlig väg	10	10	9	10	37	7	31	7	60	102	100	99
Medfinansiering	30	29	46	35	55	45	46	35	55	50	32	107

Jämfört med nuvarande plan har potterna i åtgärdsområde kollektivtrafik sänkts de inledande åren, vilket förklaras med behov av att omfördela medel till fördyrade namngivna objekt. I gengäld tillförs medel till åtgärdsområdet mot slutet av planperioden och totalt sett blir andelen medel till kollektivtrafik i förhållande till andra åtgärdsområden något högre, 30 procent jämfört med 27 procent i tidigare plan. En uppenbar risk är att denna initiala minskning till förmån för fördyrningar av namngivna objekt återupprepas även i kommande planer och att de högre beloppen år 2030-2033 i så fall aldrig kommer kollektivtrafiken till del.

Åtgärdsområdets storlek varierar kraftigt mellan enskilda år vilket kommer försvåra planeringen för trafikförvaltningen, Trafikverket och kommunerna. Det bör noteras att övriga åtgärdsområden fått en jämnare fördelning mellan åren.

Den ökning av åtgärdsområde kollektivtrafik som görs från år 2030 sker framförallt för Trafikverkets åtgärder på statlig väg. Det framgår inte varför behovet av kollektivtrafikåtgärder på just det statliga vägnätet skulle bli så mycket större dessa år. Generellt bedömer trafikförvaltningen att de största behoven av mindre kollektivtrafikåtgärder finns på det kommunala vägnätet och regionens infrastruktur (stationer, terminaler, spår), eftersom inte minst huvuddelen av busstrafiken bedrivs där. Eftersom nyttan i många fall är regional snarare än kopplad till den berörda kommunen är möjlighet till medfinansiering viktig för att dessa ska komma till stånd.

Trafikförvaltningen anser att prioriteringen av åtgärdsområdena och fördelningen av medel mellan dessa inte uppfyller regionens behov eller de mål som satts upp för planen. En konsekvens av den höjda gränsen för namngivna objekt är att åtgärdsområdena behöver utökas så att de kan finansiera både fler och mer kostsamma åtgärder.

Andelen medel till kollektivtrafikåtgärder behöver också bli väsentligt större än förslagets 30 procent givet de höga krav som planen och bakomliggande planer och mål ställer på kollektivtrafiksystemet, vilket ju både ska öka sin andel och ta ansvar för mer än hälften av det motoriserade resandet. Många av de åtgärder som krävs är den typ av mindre och förhållandevis effektiva åtgärder som finansieras från åtgärdsområdena, exempelvis åtgärder för framkomlighet och utökad kapacitet i stombusstrafiken.

Medlen behöver också läggas ut jämnare mellan åren och det bör övervägas huruvida nuvarande fördelning av medel är optimal, eller om fördelningen mellan kommunal- samt regional medfinansiering respektive åtgärder i den statliga infrastrukturen behöver justeras.

Brister och kommande åtgärdsval
Objekt som läggs in i länsplan och nationell plan ska i normalfallet ha sin grund i en i förväg definierad *brist* för vilken olika åtgärder studerats i en ofta ganska omfattande *åtgärdsvalsstudie*. Antalet samtidiga åtgärdsvalsstudier som kan göras inför en planrevision är begränsat och det är därav ett strategiskt beslut att peka ut vilka brister som ska genomgå en åtgärdsvalsstudie och hur dessa studier ska avgränsas. Saknas styrning från länsplanen och planupprättaren

finns en risk att aktörer utifrån egna mål påbörjar åtgärdsvalsstudier i syfte att positionera objekt inför kommande länsplan. Förutom att det leder till onödigt höga kostnader för utredningar så finns risk för missämja ifall förväntningar byggs upp kring åtgärder som inte kan genomföras.

I nu gällande länsplan finns ett kapitel vilket definierar brister och hur åtgärder för dessa ska studeras inför den länsplan som nu håller på att tas fram. I det remitterade planförslaget finns istället en mer översiktlig hänvisning till den remiss som ställdes till kommunerna under våren 2021 och att de behov och brister som kom in ska utgöra grund för kommande åtgärdsval.

Trafikförvaltningen anser att den slutliga länsplanen bör innehålla en tydligare definierad och avgränsad bristbeskrivning, vilken kan ligga till grund för kommande arbetet med åtgärdsvalsstudier. Utan en sådan finns risk att nödvändiga åtgärdsvalsstudier inte kommer till stånd i tid eller att fel brister studeras och att det därmed saknas välutredda objektsförslag som kan möta de mål som sätts upp i nästkommande plan.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet att avge remissyttrande har i sig inga ekonomiska konsekvenser.

En ökad möjlighet till statlig medfinansiering från länsplanen kan medföra minskade investeringskostnader för trafikförvaltningen givet oförändrad investeringsplanering. De ekonomiska effekterna beskrivs i beslut för respektive investeringsåtgärd.

Riskbedömning
Inga särskilda risker är förknippade med remissyttrandet.

Konsekvenser för miljön
Beslutet att avge remissyttrande har i sig inga direkta konsekvenser för miljön.

Utformningen av länsplanen påverkar möjligheten för transportsystemet att uppfylla nationella och regionala miljömål. Det föreslagna yttrandet syftar till att verka för att länsplanen utformas på ett sätt som bidrar till att regionens mål, inklusive miljömål, uppfylls.

Mer specifika beskrivningar av konsekvenser för miljön beskrivs i beslut för respektive investeringsåtgärd.

Sociala konsekvenser
Beslutet att avge remissyttrande har i sig inga direkta sociala konsekvenser.

Det föreslagna yttrandet syftar till att verka för att länsplanen utformas på ett sätt som bidrar till att regionens mål uppfylls.

Sociala konsekvensbedömningar beskrivs i beslut för respektive investeringsåtgärd.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Regionstyrelsen
Rotel 4

BREV
2021-10-29

Diarienummer
RS 2021-0109

Se sändlista

Remiss om Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033

Region Stockholm har på uppdrag av regeringen tagit fram förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2022-2033. Den 28 oktober tog Länsplane- och samhällsplaneringsutskottet beslut om att skicka förslaget på remiss. Region Stockholm bjuder nu in länets kommuner, berörda myndigheter och organisationer att inkomma med synpunkter. Slutligt förslag till länsplan kommer att överlämnas till regeringen den 30 april 2022. Därefter väntas regeringens beslut om definitiva ekonomiska ramar för länsplanen. Efter regeringens beslut om definitiva ramar fastställs slutligen länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033 av Region Stockholm.

Förslaget innehåller investeringar som ska bidra till att nå målen i den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050. I förslaget finns ett antal nya namngivna objekt jämfört med tidigare plan samt ökad medelsfördelning till mindre åtgärder under 50 miljoner kronor.

Vi vill ha era synpunkter digitalt senast den 1 februari 2022. Svaren skickas till registrator.rlk@regionstockholm.se. Ange ” Dnr RS 2021-0109, remiss länsplan 2022-2033”.

Vi vill gärna att remissinstanserna svarar på följande frågor:

- Har Region Stockholm utgått från rätt mål och principer? Är dessa relevanta ur ert perspektiv, respektive ur ett regionalt perspektiv? Beskriv gärna om något saknas eller bör tas bort.
- Möter de föreslagna objekten upp mot de föreslagna målsättningarna?
- Anser ni att prioriteringarna för åtgärdsområdena (åtgärder under 50 miljoner kronor) är relevanta och att fördelningen av dessa motsvarar länets behov?

Region Stockholm
Box 22550
104 22 Stockholm

Telefon: 08-737 25 00
E-post: registrator.rlk@regionstockholm.se

Säte: Stockholm Org.nr:
232100-0016
www.regionstockholm.se

Besök oss: Lindhagensgatan 98.

Region Stockholm har för avsikt att bjuda in kommunerna till en digital informationsträff om remissen, utskick och datum för detta kommer inom kort.

Frågor angående remissen besvaras genom
lansplanen.rlk@regionstockholm.se

Vi ser fram emot att ta del av era synpunkter!

Lars Nordgren
Kanslichef

Sändlista

Kommuner:

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

Myndigheter:

Boverket
Energimyndigheten
Försvarsmakten
Luftfartsverket
Naturvårdsverket
Polismyndigheten Region Stockholm
Region Gotland
Region Sörmland
Region Uppsala
Region Västmanland
Sjöfartsverket
Trafikanalys
Trafikverket

Intresse-organisationer:

Cykelfrämjandet Storstockholm
DHR
Fastighetsägarna Stockholm
Funktionsrätt Stockholm
Företagarna
Kollektivtrafikant Stockholm
M Sverige
Mälardalsrådet
Naturskydds-föreningen
NTF
PRO Stockholm
Resenärsforum
Riksförbundet enskilda vägar
Stockholms hamnar
Stockholms handelskammare
Storsthlm
Swedavia
Svensk kollektivtrafik
Svenska taxiförbundet
Svenskt näringsliv
Synskadades Riksförbund
Södertälje hamn

2021-10-14
RS 2021-0109

Förslag till

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022–2033

Innehållsförteckning

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

Inriktning och prioriteringsgrunder för länsplanen 2022–2033 8
Huvudprinciper för reviderad länsplan 2022-2033 8
Förutsättningar för reviderad länsplan 2022–2033....10

Förslag till länsplan 2022–2033 12
Översikt av länsplanens fördelning 2022–2033 12
Namngivna objekt från föregående plan 14
Nya namngivna objekt 2022-2033 15
Förändringar av namngivna objekt jämfört med Länsplan 2018–2029 16
Länsplanens ekonomiska fördelning 2022–2033 17

Tabell 1 Länsplanens ekonomiska fördelning....19
Avvägningar i förhållande till mål och prioriteringar 21
Precisering av länsplanens åtgärdsområden 22

Bedömda effekter av åtgärder i Länsplan 2022-2033....23
Samlade effektbedömningar av länsplanens åtgärder....23
Hållbarhetsbedömning av planen som helhet 23
Åtgärder som bidrar i en positiv riktning avseende miljö 24
Åtgärder som bidrar i en positiv riktning avseende jämlikhet och jämställdhet....24
Åtgärder som bidrar i negativ riktning avseende miljö....25
Åtgärder som bidrar i negativ riktning avseende jämlikhet och jämställdhet....26
Målkonflikter....26

Planens konsekvenser för bostadsbyggande 27

Arbetet med länsplanen 28
Hur identifierade brister i det regionala transportsystemet hanteras 28
Uppföljning av länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 30
Arbetsmetod för att ta fram länsplan 2022–2033 31

Bilaga 1 Beskrivningar av namngivna objekt i länsplan 2022–2033 32
Medfinansiering av statliga spår i nationell plan 32
Namngiva objekt på statliga spår 32
Namngivna objekt på statliga vägar 33
Namngivna cykelstråk på statliga vägar 36
Statlig medfinansiering till regional kollektivtrafik på spår 37
Statlig medfinansiering för regional kollektivtrafik på vägar 39

Bilaga 2 Prioriteringar för länsplanens åtgärdsområden (ej namngivna mindre åtgärder under 50 miljoner kronor) 40
Hantering av statlig medfinansiering 40
Åtgärdsområde cykel 41
Åtgärdsområde kollektivtrafik 42
Åtgärdsområde trafiksäkerhet 43
Åtgärdsområde kapacitet och tillförlitlighet 43
Åtgärdsområde miljö 44
Åtgärdsområde enskilda vägar och bryggor 45

Bilaga 3 Förordningar och underlagsdokument 46
Förordningar 46
Regeringens direktiv 46
Förhandlingsavtal 46
Region Stockholm 46

2021-10-14
RS 2021-0109

Länsplanen och styrande mål i transportplaneringen

Det här är en länsplan för regional transportinfrastruktur?

Länsplan för regional transportinfrastruktur (hädanefter kallad för länsplan) är en del av den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Planen redogör för nyinvesteringar i den regionala transportinfrastrukturen, vilket innefattar väg, cykelväg, spårväg, tunnelbana och pendeltåg. Region Stockholm är den organisation som ansvarar för att upprätta och fastställa länsplan för Stockholms län, efter direktiv av regeringen. Länsplanen gäller i tolv år men revideras vanligtvis vart fjärde år. Uppdraget regleras genom Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263).

Trafikverket bistår regionen genom att lämna underlag till länsplanen. Myndigheten ger även förslag till vilka regionala infrastrukturobjekt som bör genomföras samt redovisningar av objektens beräknade kostnader.

Planeringen av den statligt ägda transportinfrastrukturen sker på två nivåer:

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

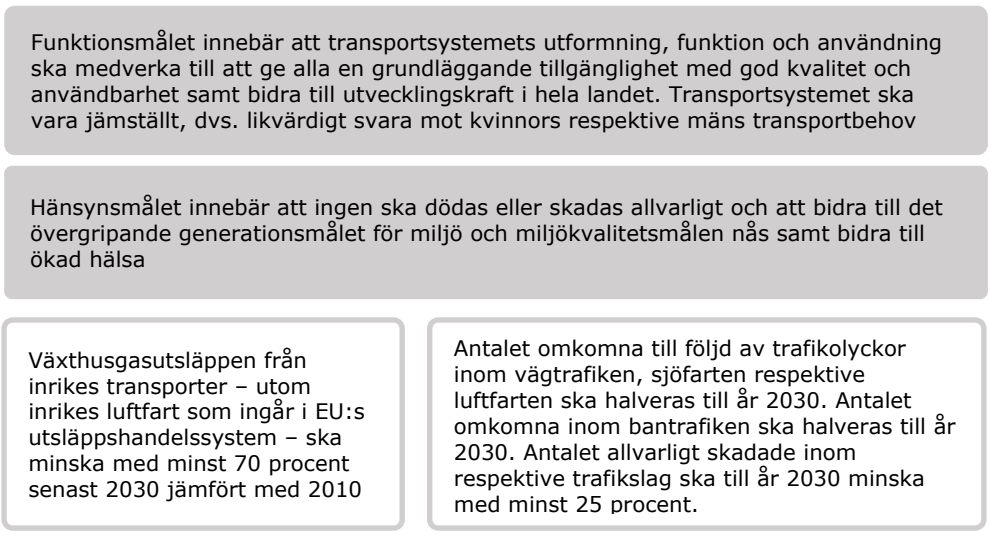
Nationell plan upprättas av Trafikverket och beskriver investeringar i det nationella vägnätet, som i Stockholms län innefattar E4, E18 och E20, samt järnvägsnätet. Planen innehåller även medfinansiering till regional spårburen kollektivtrafik, drift- och underhåll, miljöåtgärder, reinvesteringar

Länsplanen är ett verktyg för att nå målsättningar på olika nivåer. De nationella och regionala målen för transportplaneringen ska styra de statliga infrastrukturinvesteringarna.

Länsplanens nationella mål

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

hänsynsmålet, samt under hänsynsmålet två etappmål till år 2030, som bilden visar nedan.



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

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

Länsplanens regionala mål

Länsplanen är även ett verktyg för att nå regionala målsättningar som de uttrycks i den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050, och i andra regionala strategier. RUFS 2050 är Region Stockholms strategiska plan för länets framtida utveckling, som länets kommuner har ställt sig bakom. Planen innehåller en fysisk plan för framtida exploatering samt fyra regionala mål, med flera tillhörande delmål och regionala prioriteringar. Region Stockholm har i RUFS 2050 även antagit delmål till år 2030 om fördelning av vilka färdmedel som används vid resor inom länet:

- Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med 5 procentenheter till år 2030 i jämförelse med år 2015, det vill säga från 32 till 37 procent.

- Minst 70 procent av alla resor inom länet ska år 2030 ske med gång, cykel och kollektivtrafik.
- Cykelandelen av resandet i länet ska vara 20 procent år 2030 enligt den regionala cykelplanen.

2021-10-14
RS 2021-0109

Inriktning och prioriteringsgrunder för länsplanen 2022–2033

Huvudprinciper för reviderad länsplan 2022-2033

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

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

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

1. Tät och flerkärnig struktur med effektiva bytespunkter och tvärförbindelser

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

2. Hög tillgänglighet med kollektivtrafiken som norm

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

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

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

3. Utnyttja befintlig transportinfrastruktur smart och effektivt

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

4. Utbyggnad av det regionala cykelvägnätet

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

5. Stimulera hållbara godstransporter och välfungerande nyttotrafik

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

6. Öka samverkan och samfinansiering

Åtgärder och objekt som innebär lösningar för medfinansiering mellan olika parter prioriteras i länsplanen. Det kan innebära åtgärder som är del av paketlösningar och samplanering. Stockholms län har andra planeringsförutsättningar jämfört med övriga regioner i Sverige, där nationell och regional trafik i en större utsträckning utnyttjar det statliga vägnätet. På grund av den delade ansvarsbilden behöver länets planeringsaktörer stärka samverkan i projektgenomförande och öka samsynen kring önskad utveckling av transportsystemet. Ett sätt att stärka samverkan är genom att

arbeta med lösningar för medfinansiering i länsplanen. Gemensam finansiering gör att utväxlingen av länsplanens medel ökar, samtidigt som den gemensamma finansieringen kan stärka projektets genomförande och effektivitet genom flerpartssamverkan.

Förutsättningar för reviderad länsplan 2022–2033

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

Fyrstegsprincipen

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

Förutsägbarhet i planeringen och förhandlingsobjekt

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

Systemperspektiv och regional balans

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

Genomförbarhet

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

Förslag till länsplan 2022–2033

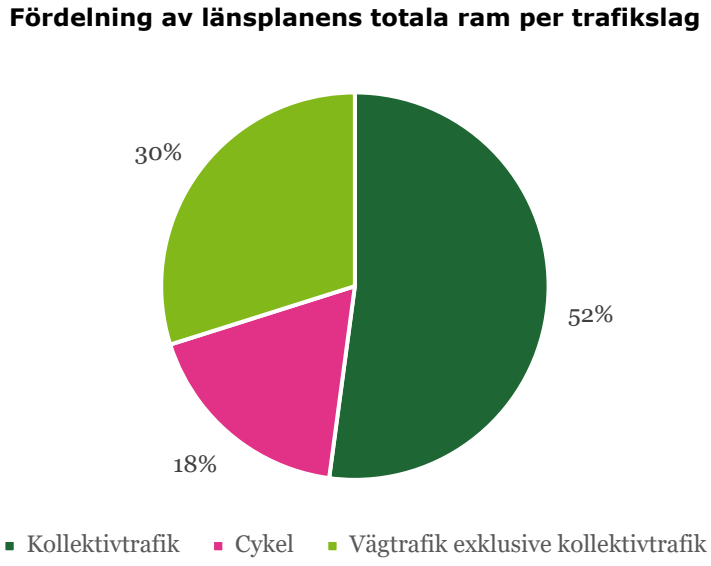
Länsplanens totala ram är 10,088 miljarder kronor, enligt regeringens planeringsdirektiv och i prisnivå för 2021. Det är en ökning från föregående planperiod 2018–2029, då ramen vid fastställande var 8,49 miljarder kronor i 2017 års prisnivå. Den slutliga årliga fördelningen av ramar för länsplanerna beslutas i samband med regeringens fastställande av nationell plan.

Översikt av länsplanens fördelning 2022–2033

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

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

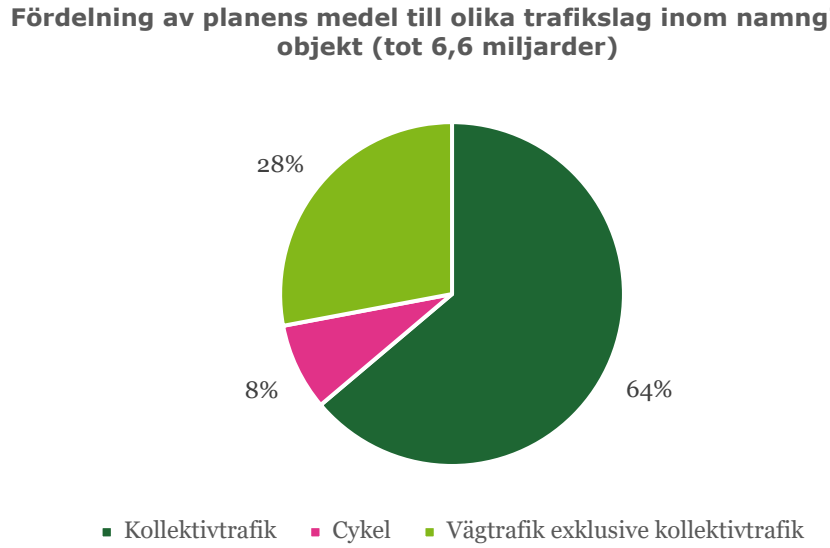
- 52 procent till kollektivtrafikåtgärder (medfinansiering samt åtgärdsområde kollektivtrafik)
- 30 procent till vägtrafik exklusive kollektivtrafik (åtgärdsområden och väginvesteringar, där investeringen inte är en tydlig kollektivtrafikåtgärd samt)
- 18 procent till cykelinfrastruktur (namngivna objekt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



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

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

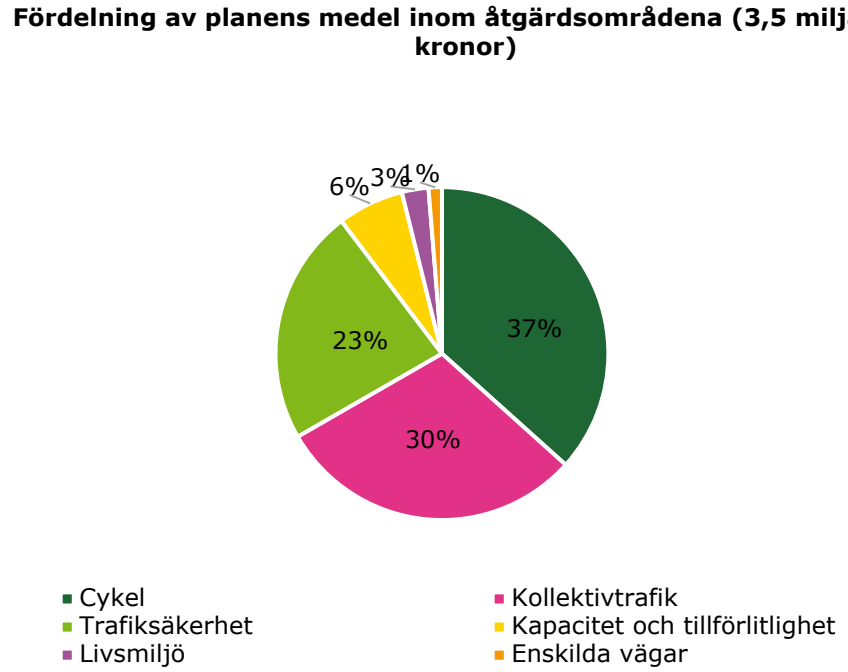
- merparten, 64 procent, till kollektivtrafikåtgärder,
- cirka en tredjedel, 28 procent, till åtgärder för vägtrafik.
- 8 procent av medlen till utbyggnad av cykelinfrastruktur längs statliga vägar.



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

De resterande medlen om 3,5 miljarder kronor ska investeras i mindre åtgärder vars enskilda kostnad understiger 50 miljoner kronor. Inom åtgärdsområdena (totalt 3,5 miljarder kronor) föreslås:

- 37 procent gå till utbyggnad av cykelinfrastruktur på statliga och kommunala vägnät.
- 30 procent gå till investeringar i kollektivtrafikåtgärder på statligt och kommunalt vägnät.
- 23 procent gå till att förbättra trafiksäkerheten för samtliga transportslag på de statliga och kommunala vägnäten.
- 6 procent gå till kapacitetsförhöjande åtgärder på befintligt vägnät.
- 3 procent gå till åtgärder som bidrar till en bättre livsmiljö, som exempelvis bullerreducering.
- 1 procent av medlen ges som bidrag till enskilda vägar.



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

Namngivna objekt från föregående plan

I förslag till Länsplan 2022–2033 finns flera sedan tidigare namngivna objekt, som belastar länsplanen med totalt 5,9 miljarder kronor. En del av dessa har ännu inte haft byggstart och finns därför med i sin helhet i planförslaget. Andra är byggstartade men ännu inte färdigställda, varför kvarvarande belopp belastar planförslaget. Därtill har fyra objekt som tidigare inte varit namngivna (kostat mindre än 25 miljoner) blivit dyrare och namnges därför i planen. Dessa fyra objekt uppgår till en total kostnad av 232 miljoner.

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

- Inom Stockholmsöverenskommelsen 2007, i avtal 2009/10 om hur trängselskatterna skulle fördelas, beslutades ett stort antal åtgärder för att förbättra framkomligheten för motorfordonstrafik. Dessa objekt har beräknade kostnadsökningar som inte täcks av trängselskattemedlen eller annan typ av finansiering och belastar därför planen med 1,1 miljarder kronor.
- Länsplanen ska vidare medfinansiera tunnelbanan från Hagastaden vidare till Arenastaden med cirka 900 miljoner kronor, enligt beslut i anslutning till Stockholmsförhandlingen 2013
- På motsvarande sätt ska länsplanen medfinansiera vissa kollektivtrafikåtgärder inom avtalet om storstadsåtgärder i

Stockholm som skrevs inom 2017 års Sverigeförhandling om höghastighetsjärnväg. Detta gäller för Tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan, Spårväg Syd och Roslagsbanans förlängning till City, vilka Länsplan 2022-2033 finansierar med totalt 1,7 miljarder kronor. Dessa objekt ligger sent i planperioden och har definierade kostnader samt år för genomförande.

Mer information kring förhandlingarnas avtal finns på trafikverket.se.

Nya namngivna objekt 2022-2033

I förslag till Länsplan 2022–2033 finns åtta nya namngivna objekt för totalt cirka 760 miljoner kronor. De nya objekten har valts och värderats utifrån regeringens direktiv samt den inriktning och prioriteringsgrunder som redovisats, se huvudprinciper samt förutsättningar. Nya namngivna objekt är:

- Stombuss 14, Johannelund-Sollentuna, medfinansiering till regional kollektivtrafik
- Årstaberg bytespunkt, medfinansiering till Nationell plan 2022–2033
- Väg 222 Farstabron, reversibelt körfält
- Väg 226 Rågsvedsvägen-Västra stambanan, södergående kollektivtrafikkörfält
- Väg 274, Engarns Vägskäl
- Väg 274/1004, Kulla vägskäl-Svinninge
- Väg 560 Västerhaninge - Årsta havsbad, gång- och cykelväg
- Väg 646, Gustavsberg-Ingarö, gång- och cykelväg

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

I direktivet till åtgärdsplanering fick Trafikverket i uppgift att se över möjligheterna att inom ramen för nationell plan medfinansiera länsplanernas cykelåtgärder på det statliga vägnätet. Inför skrivningen och färdigställandet av förslaget till länsplan, som skickas på remiss, hade Trafikverket ännu inte klarlagt vilka åtgärder som kan finansieras, eller hur mycket som kan finansieras i ett färdigt förslag. Av den anledningen har Region Stockholm inte haft möjlighet att ytterligare redovisa cykelåtgärder som genom nationell plan skulle kunna erhålla medfinansiering, eller som genom återinvestering i andra cykelåtgärder kan vara aktuella.

Inför fastställande av planen är förhoppningen att dessa frågor är klarlagda och att länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län kan

erhålla medfinansiering från nationell plan för byggande av mer cykelstråk på statlig väg i länet.

Förändringar av namngivna objekt jämfört med Länsplan 2018–2029

Brommaplan och Gullmarsplan: I föregående länsplan fanns medel avsatta för ombyggnation av bytespunkterna. Bytespunkterna har under längre tid haft problem med trängsel, undermåliga resenärsmiljöer och otillräcklig kapacitet för busstrafiken. De åtgärder som objekten skulle medfinansiera har visat sig inte vara möjliga att genomföra och objektet utgår ur denna plan. Då behoven av förbättringar kvarstår för de borttagna åtgärderna Brommaplan samt Gullmarsplan behöver nya lösningar studeras så att åtgärder kan läggas in i kommande planer.

Hemmesta vägskäl: Åtgärden har fått förändrade förutsättningar och på inrådan från Trafikverket är det namngivna objektet inte längre med i planförslaget då kostnadsökningarna starkt minskar nyttan. Gång-, cykel- och kollektivtrafiklösningar ses nu över genom relevanta mindre åtgärder för att nå objektets syfte.

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

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

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

Haningeterassen: Åtgärderna är genomförda

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

Väg 77 Länsgränsen - E18 Trafikplats Ledinge: Har ersatt det som i länsplan 2018–2029 kallades 77 Länsgränsen-Rösa och åtgärder i Rimbo. Namnbytet beror på att trafikplats Ledinge byggs istället för trafikplats Rösa.

222 Trafikplats Kvarnholmen och Skvaltan, trafikplatser och kapacitetsförstärkning: Trafikplats Kvarnholmen är färdigställd och öppnad för trafik, övriga åtgärder finns med i förslag till Länsplan 2022–2033.

Objektets namn har korrigerats, men Kvarnholmen står kvar för spårbarhetens skull.

E4-Grana: Finansieras från och med den här planperioden uteslutande med trängselskattemedel och finns därmed inte redovisad i länsplanen.

I förslag till Länsplan 2022–2033 redovisas trängselfinansierade åtgärder endast i de fall länsplanen medfinansierar åtgärder. Se mer information om övriga objekt som finansieras av trängselskatt på Trafikverkets hemsida: trafikverket.se.

Länsplanens ekonomiska fördelning 2022–2033

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

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

Att bedöma kostnader

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

Årligt utrymme

Trafikverket gör en fördelning av medlen utifrån regeringens planeringsdirektiv. Den exakta fördelningen för respektive år är en given förutsättning och ligger i Stockholms län på cirka 820–890 miljoner kronor per år. Denna årliga fördelning gör att medel till vissa åtgärder måste senareläggas mot vad som vore optimalt ur effektiv planerings- och produktionstid eller spridas över flera år för att inrymmas i planen. Det kan därför innebära att objektets byggtid och utbetalning enligt länsplanen inte alltid är densamma.

Pris- och kalkylnivå

Kostnaderna för respektive objekt redovisas i 2021 års nivå. De åtgärder som fått beslut om medfinansiering i föregående länsplan 2018–2029 är uppräknade med kostnadsprisindex (KPI) efter instruktion från

Trafikverket. Sverigeförhandlingens objekt ska också följa samma uppräkning enligt avtal.

Tabell 1 Länsplanens ekonomiska fördelning

Länsplan år 2022-2033 (miljoner kronor)	**Totalkostnad i länsplan år 2022-2033**	Trängselskatt och kommunal medfinansiering 2022-2033	År 2022	År 2023	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033
Statliga spår - Medfinansiering av nationell plan	**267**		**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**49**	**50**	**84**	**84**
Årstaberg bytespunkt*	267										49	50	84	84
Statliga spår	**42**		**21**	**5**	**11**	**-**	**5**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller	42		21	5	11		5							
Statliga vägar	**2 057**	**1 470**	**189**	**286**	**212**	**232**	**371**	**305**	**297**	**46**	**10**	**22**	**48**	**40**
Väg 57 Gnesta-E4**	60				5	10	35	10						
Annan finansiering: trängselskatt		*119*	*34*	*80*	*5*									
Annan finansiering: Region Sörmland		*47*												
Väg 77 Länsgränsen- E18 Trafikplats Ledinge	521					17	180	165	123	36				
Annan finansiering: trängselskatt		*404*	*24*	*24*	*59*	*207*	*17*	*46*	*28*					
Väg 222, Trafikplats Skvaltan, trafikplatser och kapacitetsförstärkning	95	1	32	21	16	16	10							
Väg 222 Mölnvik - Ålstäket	305						46	117	142					
Annan finansiering: trängselskatt		*229*	*3*	*3*		*45*	*178*							
Väg 222 Reversibelt körfält Farstabron*	44					3	8	10	23					
Väg 226 Pålamalmsvägen - Trafikplats Högskolan	52		10	24	18									
Annan finansiering: trängselskatt		*347*	*4*	*80*	*119*	*94*	*50*							
Annan finansiering: Botkyrka kommun		*30*												
Väg 226 Trafikplats Högskolan, anslutning Alfred Nobels allé	417		1	89	128	127	72							
Annan finansiering: Huddinge kommun		*343*												
Väg 226 Södergående kollkörfält-Rågsvedsvägen-Västra stambanan *	145						3	3	9	10	10	22	48	40
Väg 229 Norra Sköndal, bytespunkt för kollektivtrafik	68		33	25	10									
Annan finansiering: Stockholm stad		10												
Väg 257 Tungelstavägen	53		3	5	23	22								
Väg 261 Tappström - Nockeby	165		69	96										
Annan finansiering: trängselskatt		505	*384*	*121*										
Väg 274, Engarns Vägskäl*	43	6	22	21										
Väg 274/1004, Kulla vägskäl-Svinninge*	71		1	5	11	38	16							
Väg 642/678 Färjelägen Tynningöfärjan	18		18											
Cykelstråk på statliga vägar	**541**		**78**	**93**	**86**	**135**	**96**	**33**	**20**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Väg 259 Glömstavägen	143		5	26	52	50	10							
Väg 260 Vendelöstråket Skrubba	102		1	2	5	57	37							
Väg 260 Ältastråket	66		1	12	24	20	9							
Väg 262 Danderyd-Rösjön	112		1	5	5	8	40	33	20					
Väg 560 Västerhaninge - Årsta havsbad*	76		45	31										
Väg 646 Gustavsberg-Ingarö*	43		25	18										
Statlig medfinansiering till regional kollektivtrafik spår	**3 220**		**413**	**266**	**305**	**327**	**103**	**271**	**271**	**566**	**287**	**175**	**114**	**122**
Roslagsbanan 1+2, kommunala följdinvesteringar	102						102							
Roslagsbanan till city	3													3
Tunnelbana Hagastaden vidare till Arenastaden***	896			266	304	326								
Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan	736									215	232	175	114	

Tvärspårväg Kista	532		413											119
Tvärspårväg Syd, Flemingsberg-Älvsjö	951				1	1	1	271	271	351	55			
Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik vägar	**471**		**84**	**66**	**42**	**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**69**	**114**	**71**	**-**
Slussen bussterminal	217		84	66	42	5	5	5	5	5				
Spånga bytespunkt	50											50		
Stombuss 1+3 väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C	135											64	71	
Stombuss 14, Johannelund-Sollentuna*	69										69			
Åtgärdsområden	**3 490**		**110**	**149**	**200**	**181**	**258**	**218**	**228**	**204**	**406**	**459**	**504**	**575**
Åtgärdsområde cykel	**1 275**													
Statliga åtgärder	460		-	-	10	15	15	15	20	40	80	80	91	94
Statlig medfinansiering	815		30	45	65	50	85	60	60	60	90	90	90	90
Åtgärdsområde kollektivtrafik	**1 046**													
Statliga åtgärder på statligt vägnät	482		10	10	9	10	37	7	31	7	60	102	100	99
Statlig medfinansiering	564		30	29	46	35	55	45	46	35	55	50	32	107
Åtgärdsområde trafiksäkerhet	**800**													
Statliga åtgärder	400		-	-	5	5	5	30	30	20	30	64	126	85
Statlig medfinansiering	400		30	30	30	30	30	30	30	30	40	40	40	40
Åtgärdsområde kapacitet och tillförlitlighet	**224**													
Statliga åtgärder	224		-	25	25	25	20	20	-	-	36	18	10	45
Åtgärdsområde livsmiljö	**90**													
Statlig medfinansiering	90		8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Åtgärdsområde enskilda vägar	**55**													
Statlig medfinansiering	55		3	3	3	3	3	3	3	4	8	8	8	8
SUMMA	**10 088**		895	865	856	880	837	831	820	821	821	820	821	821

* Nytt namngivet objekt Länsplan 2022-2033

** Fördelning av samfinansiering ännu inte fastlagd

*** Enligt ännu gällande tilläggsavtal från 2016 gäller alternativ 1, det vill säga att beloppet skall fördelas på tre år. Parterna har dock överenskommit om ett nytt tilläggsavtal 2021 och enligt detta ska hela summan betalas år 2025. Detta avtal är beslutat av regionfullmäktige men är inte giltigt förrän regeringen godkänt det, vilket ännu inte skett.

Avvägningar i förhållande till mål och prioriteringar

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

I förslag till Länsplan 2022–2033 föreslås anslagen till åtgärdsområden, det vill säga investeringar under 50 miljoner kronor, höjas med 1,2 miljarder från 2,3 miljarder i föregående plan till 3,5 miljarder kronor i förslaget till kommande plan (samtliga siffror i 2021 års prisnivå). Detta bedöms ge mer effektiva åtgärder inom befintligt vägnät på kortare tid, som kan gynna den regionala utvecklingen, jämfört med att satsa mer medel i namngivna objekt. Genom ökade anslag till åtgärdsområdena blir förslag till länsplan en flexibel plan med möjligheter till åtgärder inom flera trafikslag, med god lönsamhet samt väl spritt över hela regionen.

På grund av att en stor del av planen är intecknad i sedan tidigare planerade åtgärder ligger en större del av denna höjning sent i planperioden. Under planens första år kommer medelstilldelningen för vissa åtgärdsområden vara mindre jämfört med tidigare planperiod.

I förslag till Länsplan 2022–2033 finns även ett nytt åtgärdsområde, Kapacitet och tillförlitlighet, som syftar till att utnyttja befintlig transportinfrastruktur smart och effektivt. Åtgärdsområdet ska bekosta mindre trimningsåtgärder, signalreglering samt digital skyltning. Syftet är att öka framkomligheten för motorfordon, att avstyra trängsel samt skapa jämnare trafikflöde på utvalda vägsträckor (så kallade ITS-åtgärder). Åtgärderna har tidigare, i viss mån, funnits inom åtgärdsområdet Trafiksäkerhet, men har fått högre tilldelning av medel i förslaget till länsplan och separerats för att redovisningen ska bli tydligare och mer transparent.

I planen investeras totalt 1,8 miljarder på åtgärder som ska främja cykling i länet, dels genom namngivna objekt, dels inom åtgärdsområde cykel. Genom ökade satsningar inom åtgärdsområde cykel skapas flexibilitet för rätt typ av cykelinvestering. Den höjda beloppsgränsen från 25 miljoner kronor till 50 miljoner kronor kan ge ytterligare incitament till kommuner att söka medfinansiering genom länsplanen. En stor del av det regionala cykelnätet har någon form av cykelinfrastruktur, men behöver förbättras standardmässigt.

Det finns inte många utredda namngivna åtgärder för att stimulera utvecklingen av hållbara och väl fungerande godstransporter. Genom ökade medel till åtgärdsområdet kapacitet och tillförlitlighet och trafiksäkerhet skapas möjligheter att överföra mer godstrafik till hållbara transportsätt.

Precisering av länsplanens åtgärdsområden

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

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

På det regionala länsvägnätet finansierar länsplanen normalt 100 procent av kostnaderna för mindre åtgärder. När medel från åtgärdsområdena används för att medfinansiera kommuners och kollektivtrafikmyndighetens kan åtgärderna medfinansieras med högst 50%.

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

Länsplanen finansierar åtgärder inom sex åtgärdsområden:

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

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

2021-10-14
RS 2021-0109

Bedömda effekter av åtgärder i Länsplan 2022-2033

Samlade effektbedömningar av länsplanens åtgärder

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

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

Som en del av process har regionen arbetat med att prioritera och konkretisera planens omfattning i linje med regionala mål. Ett samarbete med lokala aktörer, politiker och tjänstepersonerna i regionen har bidragit till en öppen dialog för prioritering av planens satsning. Utifrån de regionala målen och prioriteringar har ett planförslag tagits fram där väg-, kollektivtrafik- och cykelåtgärder komplementäras av ett större åtgärdspaket med statliga åtgärder och samfinansiering till kommuner.

Hållbarhetsbedömning av planen som helhet

En hållbarhetsbedömning av förslag till Länsplan 2022–2033 har genomförts. Den innehåller både en strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning. Hållbarhetsbedömningen har utförts av konsult på uppdrag av Region Stockholm. Hållbarhetsbedömningen som helhet finns redovisad på Region Stockholms hemsida. Där redovisas bedömningen med grön färgmarkering för åtgärder som bidrar i positiv inriktning och med röd färgmarkering för åtgärder som har en negativ påverkan för måluppfyllnad.

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

Hållbarhetsbedömningen bygger på ett antal bedömningsgrunder för att definiera hur effekter och konsekvenser av planförslaget kopplas till

uppställda målsättningar. De mål som tas med i bedömningen är de transportpolitiska målen, det nationella målet för jämställdhet i transportpolitiken, miljömålen, de nationella miljömålen samt regionala mål och strategier. Bedömningsgrunder tar även hänsyn till den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 som pekar ut riktningen för regionen med syfte att säkerställa att rätt saker initieras i närtid för att långsiktiga mål och största regionala nytta ska uppnås till 2050.

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

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

Åtgärder som bidrar i en positiv riktning avseende miljö

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

Ett fåtal åtgärder inom statliga vägar, trängselskattefinansierade åtgärder och regionala kollektivtrafikåtgärder innebär att förorenade markområden tas om hand och riskerna för att de ska förorena när-området minskar. Ett par åtgärder som till exempel bedöms bidra till mer bostäder eller en levande stadsmiljö som är positiv för betydelse av strukturomvandling. Åtgärden Statlig medfinansiering till kommun för miljöåtgärdsområden bedöms ha en positiv påverkan på landskap.

Åtgärder som bidrar i en positiv riktning avseende jämlikhet och jämställdhet

De flesta regionala kollektivtrafikåtgärder, regionala cykelåtgärder samt åtgärdspaket och statlig medfinansiering till kommun inom åtgärdsområden cykel, kollektivtrafik och trafiksäkerhet bedöms bidra positivt till jämställdhet. Kvinnor går, cyklar och åker kollektivtrafik generellt i större utsträckning än vad män gör – och är också i högre grad hänvisade till dessa färdsätt. Trafiksäkerhetsåtgärder kan också bidra till att fler känner sig trygga och bekväma att använda transportsystemet. Dessa

åtgärder även bidra positivt till tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Detta eftersom åtgärderna ger ökad tillgänglighet för nämnda grupper och nya möjligheter att på egen hand ta sig till sina målpunkter/aktiviteter med kollektivtrafik, till fots och med cykel.

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

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

Åtgärder som bidrar i negativ riktning avseende miljö

Statliga vägåtgärder, som exempelvis nya eller ombyggnationer av trafikplatser, bidrar negativt till klimatmål i och med en ökad mängd fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag och ökade emissioner av kväveoxider och partiklar. Dessa åtgärder bidrar också negativt till landskapets utpekade värdeområden samt betydelse för strukturomvandling. Väginvesteringarna bidrar även till stora barriäreffekter och störningar för den naturliga, inhemska biologiska mångfalden. Åtgärderna bidrar negativt vad gäller energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur i och med att de tar i anspråk mer energi och nya material.

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

Statliga vägåtgärder och trängselskattefinansierade åtgärder också har generellt sett en negativ påverkan på landskap där nysträckning av vägarna innebär stora strukturella förändringar av landskapet. Detta har en negativ påverkan speciellt för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär, betydelse för biologisk mångfald, växtliv och djurliv samt betydelse för forn- och kulturlämningar, annat kulturarv och bebyggelse Några kollektivtrafikåtgärder och regionala cykelåtgärder har en negativ påverkan på utradering där åtgärden ligger i anslutning till ett område där det finns fornlämningar eller möjliga fornlämningar.

Åtgärder som bidrar i negativ riktning avseende jämlikhet och jämställdhet

Inga åtgärder har en särskilt negativ påverkan på sammanhållning och jämlikhet, dock kan större vägobjekt bidra till att skapa fler infrastrukturbarriärer mellan områden men även bidra till att gruppen exkluderas tillgång till infrastrukturen, exempelvis personer som inte har tillgång till körkort eller bil. Även större kollektivtrafikåtgärder kan bidra till infrastrukturbarriärer.

Målkonflikter

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

Huvudsakliga målkonflikter som kan konstateras utifrån den hållbarhetsbedömning som gjorts för länsplanen är:
Statliga vägobjekt, regionala kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder. Dessa åtgärder bidrar till en ökad tillgänglighet för medborgarna men kan bidra till negativ påverkan avseende miljö. Intensiv energianvändning i byggnation och driftskede av ny infrastruktur, strukturpåverkan på områdets kultur- och naturmiljö, ökat buller och störningar i planområdet, och även utradering av fornlämningar är miljörisker kopplade till bebyggande av ny infrastruktur för transportsystemet.
Tillgänglighet och näringslivstransporter. Regionala kollektivtrafikåtgärder på väg som till exempel kollektivtrafikkörfält kan ha en negativ påverkan på näringslivstransporter.

Planens konsekvenser för bostadsbyggande

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

Genom att bidra till ökad tillgänglighet och förbättrade förutsättningar för yteffektiva transporter med cykel och regional kollektivtrafik bedöms länsplanen i sin helhet bidra till att skapa förutsättningar för att de bostäder som planeras i regionen ska kunna byggas. Detta samtidigt som planen som helhet bedöms bidra till att i första hand stödja en bostadsutveckling inom den regionalt utpekade bebyggelsestrukturen, genom finansiering till kapacitetsstark kollektivtrafik. Respektive åtgärd kan dock inte isoleras utan utgör delar i ett samverkande transportsystem som påverkar bostadsbyggandet såväl i länet som i ett storregionalt sammanhang.

Arbetet med länsplanen

Trafikverket ansvarar för genomförandet av de statliga åtgärderna i länsplanen. Ansvaret avser både de namngivna objekten och de statliga åtgärderna inom åtgärdsområdena. För de objekt som får statlig medfinansiering är det respektive infrastrukturägare som ansvarar för genomförandet. Genomförandet består av flera steg innan själva byggandet tar vid. De flesta objekt som föreslås i länsplanen är i ett tidigt stadie av planeringskedjan, vilket betyder att det krävs mer utredningar och samråd innan projektet kan påbörjas.

Hur identifierade brister i det regionala transportsystemet hanteras

Åtgärderna i länsplanen bygger på bristerna i transportinfrastrukturen som identifierats i samråd med länets kommuner, Trafikverket samt Region Stockholms trafikförvaltning. Åtgärder som finansieras av länsplanen ska föregås av en utredning där olika alternativa åtgärder testas enligt fyrstegsprincipen.

Ett namngivet objekt som finansieras av länsplanen ska ha föregåtts av en förutsättningslös utredning, normalt sker det genom åtgärdsvalsstudier (ÅVS), där olika alternativa åtgärder testas enligt fyrstegsprincipen. Trafikverket och Region Stockholm gör systemanalyser (utredningar, Trafikverkets bristanalyser, kollektivtrafikplan, regional godsstrategi, cykelplan och liknande dokument) för att identifiera och värdera bristerna i transportsystemet på systemnivå. Systemanalyserna samt samverkan med länets kommuner identifierar relevanta åtgärdsvalsstudier som genomförs tillsammans med berörda aktörer i regionen. I åtgärdsvalsstudierna tas åtgärder fram som kan finansieras av länsplan, nationell plan eller annan finansiering.



Figur 4. Processbild över förenklad planläggningsprocess för statlig infrastruktur

Åtgärdsvalsstudier initieras i regel av Trafikverket, förutom i de fall bristen främst handlar om kollektivtrafiksystemet, då istället studien initieras av Region Stockholms trafikförvaltning. Även kommuner och andra aktörer kan göra åtgärdsvalsstudier. Beslut om vilka åtgärdsvalsstudier som ska inledas sker utifrån en rangordning av högt prioriterade brister. Trafikverket utgår från de transportpolitiska målen, inriktning i nationell plan och länsplan, regionala och kommunala strategiska dokument samt

avvägning så att fördelning sker i geografi, för skilda transportslag och olika mål.
Åtgärdsvalsstudier som initieras av Region Stockholms trafikförvaltning görs med syfte att möta brister i förhållande till de mål för kollektivtrafiken som definierats i trafikförsörjningsprogrammet. För att kunna definiera och prioritera brister och åtgärdsval finns Kollektivtrafikplan 2050, vilken beskriver den kollektivtrafik som behövs för att trafikförsörjnings-programmets mål ska nås.

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

Inför framtagandet av reviderad länsplan, ska planupprättaren enligt förordningen om länsplaner (1997:263) samråda med kommunerna om vilka de framtida bristerna och behoven i länet är. Region Stockholm har under åtgärdsplaneringen för reviderad länsplan 2022–2033 begära kommunernas inspel om brister och behov. Detta i syfte att uppdatera bristlistorna och komplettera med åtgärdsbehov inför framtida revideringar av planerna, såväl den regionala som inspel till nationell plan. Förslagen till nya åtgärder i reviderad plan baseras på brister och behov ”Behovsförfrågan” (2017).

Remissinstanserna har besvarat vad de bedömt som utmaningar, brister och problem i transportinfrastrukturen, i vilken fas bristen befinner sig i och även angett prioritetsordning. Totalt svarade 32 remissinstanser på remissen. Det har totalt kommit in 231 behov och brister utifrån dessa svar. En majoritet av länets kommuner lyfter att det är nödvändigt att namn-givna objekt i gällande länsplan samt andra överenskommelser får tillräcklig finansiering så att projekten kan genomföras fullt ut. Det handlar om att åtgärder i gällande plan slutförs enligt devisen ”lagt kort ligger”.

Vilken typ av infrastruktur som bedöms bristfällig varierar beroende på trafikslag.

Uppföljning av länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län

Trafikverket ska årligen redovisa till regeringen hur den fastställda länsplanen genomförts, i enlighet med länsplaneförordningen. Trafikverket har en årsklocka med uppföljningstillfällen som sker kontinuerligt med Region Stockholm kring genomförandet av länsplanen. Hur stor del av planen som kan genomföras respektive år är bland annat beroende på vilka medel som Trafikverket anvisas respektive år via den årliga statsbudgeten.

Det regionala cykelkansliet inom Region Stockholm upprättar årligen ett cykelbokslut där utbyggnaden av de regionala cykelstråken följs upp. Arbetet med stombussarna följs årligen upp i ett stombussbokslut.

Hantering av avvikelser och kostnadsökningar

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

För hantering av betydande förändringar finns en delegationsordning beslutad i Regionstyrelsen 2019/2020.

Avvikelser i objekt som finansieras genom statlig medfinansiering

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

Objekt delvis finansierade av trängselskatter

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

Teknisk justering av planen

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

Arbetsmetod för att ta fram länsplan 2022–2033

I arbetet med att ta fram förslag till länsplan 2022–2033 har Region Stockholm hämtat underlag från Trafikverket, berörda myndigheter, angränsande län och regioner samt länets kommuner. Region Stockholm har löpande haft ett nära samarbete med Trafikverket.

Under 2021 har Region Stockholm sänt ut en remiss till länets kommuner för att ta in brister och behov i transportsystemet. Region Stockholm följde upp remissen med riktade kommunmöten där kommunerna lagt fram och förklarat bristerna och behoven som skickats in i yttrandet. Dessa brister kommer att utgöra underlag för framtida utredningar genom åtgärdsvalsstudier där Region Stockholm samt länets kommuner är delaktiga. Väl utredda brister kan sedan bli föremål för namngivna åtgärder i framtida revidering av den regionala transportplanen.

Under våren 2021 har arbetet med hållbarhetsbedömning av planförslaget löpt parallellt med arbetet att ta fram en ny länsplan.

Utgångspunkten för arbetet med reviderad länsplan har varit att stärka kopplingen mellan länsplanen och regionens utvecklingsplan RUFS 2050 och dess tillhörande strategier som berör transportinfrastrukturen.

2021-10-14
RS 2021-0109

Bilaga 1 Beskrivningar av namngivna objekt i länsplan 2022–2033

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

Medfinansiering av statliga spår i nationell plan

Årstaberg station

Årstabergs pendeltågsstation har en viktig regional betydelse. Stationen invigdes år 2006 och är en del av Årstabergs bytespunkt som möjliggör byten mellan pendeltåg, spårväg och bussar. Pendeltågsstationens plattform är smal på grund av att den byggdes mellan befintliga järnvägsbroar och har endast en entré i norra änden. Mellan år 2008 och 2018 har antalet av- och påstigande mer än fördubblats vid stationen vilket medför trängsel som försämrar framkomligheten och säkerheten för resenärerna. Det ökande resandet har gjort att pendeltågens uppehållstider förlängs och därigenom skapat förlängda restider och minskad kapacitet i järnvägsnätet. Den nuvarande bussterminalen är placerad norr om tvärbanan (spårväg), vilket innebär att bussarna behöver passera över Tvärbanan i en plankorsning. När Tvärbanans turtäthet framöver ökar medför det ökade väntetider och köer.

För att möta bristerna görs en större ombyggnad av hela bytespunkten där bussterminalen flyttas söderut till Årstabergsvägen och järnvägsanläggningen utökas med ett tredje plattformsspår. Länsplanens objekt avser om- och tillbyggnad av stationshus, två nya bredare plattformar samt fler entréer eller ytterligare en entré från plattformarna ner till den nya bussterminalen.

Namngiva objekt på statliga spår

Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller

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

att planeras inom åtgärdspaketet som kommer att svara på framtida behov av nödvändiga vibrationsåtgärder.

Namngivna objekt på statliga vägar

Väg 57 Gnesta-E4

Framkomligheten och trafiksäkerheten ska förbättras för samtliga trafikanter. Vägens standard är låg i förhållande till den regionala funktionen med varierande hastighetsbegränsningar, dåliga siktförhållanden och få omkörningsmöjligheter. Vägbredden är varierande och trafiksäkerheten brister i tätorterna, därför behöver vägen breddas för ökad standard och för att nå en hastighet om 80 km/h. Det behöver även genomföras trafiksäkerhetsåtgärder i tätort. Objektet fanns även med i Länsplan 2018-2029. Åtgärden är en följd av 2007 års Stockholmsöverenskommelse om användningen av trängselskatter och medfinansieras även av länsplanen för Södermanlands län.

Väg 77 Länsgränsen- E18 Trafikplats Ledinge

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

Väg 222 Farstabron

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

Väg 222 Mölnvik-Ålstäket

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

Länsplan 2018-2029. Åtgärden är en följd av 2007 års Stockholmsöverenskommelse om användningen av trängselskatter.

Väg 222, Trafikplats Kvarnholmen och Skvaltan, trafikplatser och kapacitetsförstärkning

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

Väg 226 Högskolan trafikplats, anslutning Alfred Nobels allé

Objektet syftar till att bygga den nya trafikplatsen Högskolan, för att möjliggöra en ny infartsväg till Flemingsbergs centrala delar samt till Södertörns högskola och Karolinska universitetssjukhuset. Trafikplatsen kommer att anslutas mot Alfred Nobels allé (Högskolevägen) och till Björnkulla där anslutningen utgörs av en bro över järnvägen. Trafikplatsen avlastar korsningen Hälsovägen/väg 226 Huddingevägen och möjliggör att denna korsning byggs om för att prioritera kollektivtrafik och oskyddade trafikanter. Trafikplatsen utformas som en överliggande cirkulation med ramper i norr och söder mot väg 226. Objektet fanns även med i Länsplan 2018-2029.

Väg 226 Pålamalmsvägen-Trafikplats Högskolan

Objektet innefattar infarten vid Riksten, en ny trafikplats vid Södertörns högskola och en gång- och cykelväg mellan Flaggplan och Hälsovägen. Objektet innebär att väg 226 breddas till 2+2 körfält från kommande trafikplats Högskolan söderut. Där planeras ny cirkulationsplats från 226 som ansluter till en ny väg österut till väg 571 Pålamalmsvägen. En knappt två kilometer lång cykelväg kommer att byggas parallellt med vägen, mellan Flaggplan och Flemingsbergs station. Befintliga poliskontrollplatser på väg 226 kommer att ersättas med nya. Objektet fanns även med i Länsplan 2018-2029. Åtgärden är en följd av 2007 års Stockholmsöverenskommelse om användningen av trängselskatter. Detta objekt har tillsammans med objektet Högskolan trafikplats, anslutning Alfred Nobels Allé en gemensam vägplan. Planering utgår från ett gemensamt utförande.

Väg 226 Rågsvedsvägen-Västra stambanan

Åtgärden sträcker sig längs Huddingevägen på sträckan strax efter Rågsvedsvägen till och med Stambanebron. I södergående riktning kommer ett kollektivtrafikkörfält anläggas genom utbyggnad från två till tre körfält. Befintlig väg breddas därmed från 7,5 meter till 10,5 meter. Befintlig gång- och cykelbana på Huddingevägens västra sida blir gångbana med en två meter bred gångbana. Det regionala cykelstråket på Huddingevägens östra sida genomförs. Syftet är att förbättra framkomligheten för samtliga trafikslag på sträckan. Objektet är nytt i Länsplan 2022-2033.

Väg 229 Norra Sköndal

Bytespunkt Norra Sköndal är en större bytespunkt med tät busstrafik och ett stort antal på- och avstigande passagerare. Bytespunkten ska byggas om för att förbättra framkomligheten för busstrafiken och trafiksäkerheten för resenärer. Objektet omfattar även åtgärder för ökad trygghet i gångvägsanslutningar samt infartsparkering och bulleråtgärder. Objektet fanns även med i Länsplan 2018-2029.

Väg 257 Tungelstavägen

Väg 257 är högtrafikerad och skapar en barriär för gående och cyklister. Längs med vägen finns problem med otrygga gång- och cykelanslutningar samt bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter vid korsningar och obevakade övergångsställen. Det leder bland annat till dålig tillgänglighet i området, något som också påverkar tillgängligheten till pendeltåg och annan kollektivtrafik. Det övergripande syftet med åtgärderna är att förbättra trafiksäkerhetsstandarden längs med väg 257 Tungelstavägen och Södertäljevägen. Ett flertal delåtgärder har flyttats ur objektet och omhändertas istället inom åtgärdsområdet Trafiksäkerhet. Objektet fanns även med i Länsplan 2018-2029.

Väg 261 Tappström-Nockeby

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

Väg 274, Engarns Vägskäl

Objektet innebär ombyggnation av Engarns vägskäl och att befintlig bytespunkt för bussar byggs om. Korsningen väg 274 Vaxholmsvägen och väg 1003 Resarövägen byggs om till en cirkulationsplats för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten i korsningen. Åtgärderna inom objektet kan även bidra till att öka kollektivtrafikens attraktionskraft på

sträckan. Objektet är nytt i Länsplan 2022-2033 och har tidigare planerats inom ramen för Åtgärdsområde trafiksäkerhet.

Väg 274/1004, Kulla vägskäl-Svinninge

Objektet innebär anläggning av planskild gång- och cykelpassage under väg 274 vid Kulla vägskäl för att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter vid bytespunkt Kulla. Objektet omfattar även byggnation av anslutande gång- och cykelbana längs väg 1004 Svinningevägen mellan Kulla vägskäl till den gång-och cykelväg som Österåkers kommun bygger. Objektet är nytt i Länsplan 2022-2033 och har tidigare planerats inom ramen för åtgärdsområdet för trafiksäkerhet.

Väg 642/678 Färjelägen Tynningö

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

Namngivna cykelstråk på statliga vägar

Väg 259 Glömstavägen

Objektet omfattar ny gång- och cykelväg på ca 2,3 km längs Glömstavägen, mellan Björkhagsvägen och strax öster om Bergavägen. Den nya gång- och cykelvägen utformas som dubbelriktad gång- och cykelväg. Syftet med objektet är förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik genom området och längs med väg 259. Objektet fanns även med i Länsplan 2018-2029.

Väg 260 Vendelöstråket Skrubba

Vendelsöstråket planeras att utformas som en dubbelriktad gång- och cykelbana. Mellan Skrubba Malmväg och trafikplats Skrubba byggs en ny gång- och cykelväg till Tyresöstråket som skapar en genare sträckning för gående och cyklister. Befintlig gång- och cykelväg från Grindstuvägen till Skrubba Malmväg rustas upp för att med så god standard som möjligt nå den föreslagna utformningsprincipen för separation, belysning och beläggning. Passager hastighetssäkras och problem med framkomlighet bör byggas bort så långt det är möjligt. Objektet fanns även med i Länsplan 2018-2029.

Väg 260 Ältastråket

Syftet med åtgärden är att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister längs med väg 260 och i centrala Älta. Objektet innebär en breddning av befintlig gång- och cykelbana i Älta centrum, mellan väg 260 och Hämplingevägen. Vid Hästhagen åtgärdas en kurva samt att gång- och cykelbanan mot bron över Sicklasjön byggs om. Totalt

åtgärdas en sträcka på cirka 3,5 kilometer. Gående och cyklister separeras med hjälp av målning eller annan tydlig markering. Befintlig belysning förbättras och utpekade korsningar hastighetssäkras. Objektet fanns även med i Länsplan 2018-2029.

Väg 262 Danderyd-Rösjön

Objektet innebär att en cirka fyra kilometer lång gång- och cykelväg anläggs längs väg 262. Korsningsåtgärder genomförs för att cykelstråket ska bli sammanhängande. Nuvarande vägutformning inbjuder till höga hastigheter för biltrafiken och det har inträffat ett flertal allvarliga olyckor längs vägen. Möjligheten för cyklister att trafiksäkert röra sig längs med och över vägen är begränsad då sträckan saknar cykelbana och säkra passager. Sträckan är en utpekad del av det regionala cykelvägnätet. Objektet fanns även med i Länsplan 2018-2029 men har omarbetats då den vägplan som utförts under planperioden visat på stora kostnadsökningar.

Väg 560 Västerhaninge - Årsta havsbad

Objektet innebär utbyggnad av gång- och cykelväg längs väg 560 för att förbättra förbindelserna mellan Västerhaninge till Årsta havsbad och skärgården. En ny gång- och cykelväg på cirka 4 kilometer ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister längs väg 560. Åtgärden bidrar till att minska barriäreffekten för oskyddade trafikanter vid väg 73 Trafikplats Fors. Objektet är nytt i Länsplan 2022-2033 och har tidigare planerats genomföras inom åtgärdsområde för cykel.

Väg 646, GC-väg Gustavsberg-Ingarö

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

Statlig medfinansiering till regional kollektivtrafik på spår

Roslagsbanan 1 + 2, kommunala följdinvesteringar

Roslagsbanan rustas upp med dubbelspår, ombyggnation av stationer och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Syftet är att öka kapaciteten samt förbättra säkerheten, tillgängligheten och genomföra bullerskyddsåtgärder. Den statliga medfinansieringen ska täcka vissa följdinvesteringar för berörda kommuner. Det är främst ombyggnader av anslutningar till kommunala gator och vägar, oftast i samband med att plankorsningar stängs och planskilda förbindelser byggs. Följdinvesteringarna omfattar

också ett nytt resecentrum i Arninge med omstigning från Roslagsbanan till bussar som måste utformas i samband med Roslagsbanans utbyggnad till dubbelspår. Objektet fanns även med i Länsplan 2018-2029.

Roslagsbanan till city

Åtgärden innebär en förlängning av Roslagsbanan från Universitetet i tunnel via en ny station vid Odenplan och vidare till T-centralen. Objektet fanns även med i Länsplan 2018-2029 och är en del av Sverigeförhandlingen. Större delen av investeringarna väntas ske efter planperiodens slut 2033.

Tunnelbana Hagastaden, vidare till Arenastaden (2013 års Stockholmsförhandling)

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

Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan

Utbyggnad av ny tunnelbanelinje mellan Älvsjö och Fridhemsplan. Tunnelbanan får sex stationer: Älvsjö, Östberga, Årstafältet, Årstaberg, Liljeholmen och Fridhemsplan. Objektet fanns även med i Länsplan 2018-2029 och är en del av Sverigeförhandlingen.

Tvärspårväg Kista

Tvärbanan förlängs norrut från förgreningspunkten med Solnagrenen vid Norra Ulvsunda mot Rissne, Ursvik, Kista och vidare mot Helenelund. Med Kistagrenen knyts arbetsplatser i norr ihop med bostadsområden i söder. Resenärer i Stockholm ges en möjlighet till spårbunden kollektivtrafik till och från Bromma flygplats och Kistamässan. Kistagrenen ger möjlighet till byten till tunnelbana, pendeltåg och bussar. Objektet fanns även med i Länsplan 2018-2029.

Tvärspårväg Syd, Älvsjö-Flemingsberg

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

Statlig medfinansiering för regional kollektivtrafik på vägar

Slussen bussterminal

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

Spånga bytespunkt

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

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

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

Stombuss 14, Johannelund-Sollentuna

I dagsläget trafikeras en liten del av sträckan med linje 175. I det framtida stomlinjenätet utgör stråket en delsträcka av stomlinje J (Tyresö C – Handen – Flemingsberg – Kungens Kurva/Skärholmen – Vällingby – Barkarby-Sollentuna – Täby/Arninge). Åtgärdspaketet för stombuss 14 innehåller nio olika åtgärder och den största åtgärden avser en ny busslänk som möjliggör för stombussen att inte behöva passera genom mindre villagator i Barkarby. Övriga åtgärder avser busshållplatser, samt ombyggnation av ett antal korsningar och övergångsställen så att dessa bland annat får signalprioritet för buss. Identifierade åtgärder leder sammantaget till att man på ett kostnadseffektivt sätt och med hög samhällsnytta kan utveckla en attraktiv stombusstrafik när det gäller turtäthet, restider och framkomlighet på sträckan Johannelund - Sollentuna. Åtgärden ingår i en avsiktsförklaring mellan flertalet parter, där kostnaden fördelas mellan parterna. Objektet är nytt i Länsplan 2022-2033.

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

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

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

Länsplanen finansierar ej namngivna mindre åtgärder inom följande åtgärdsområden:

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

Inom åtgärdsområdena väljs åtgärder kontinuerligt under länsplanens giltighetstid. För åtgärderna på det statliga vägnätet ansvarar Trafikverket för planering och genomförande. Åtgärderna fastställs årligen i Trafikverkets verksamhetsplanering.

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

Hantering av statlig medfinansiering

Enligt förordningen (2009:237) beslutar Trafikverket årligen om och ansvarar för utbetalning av statlig medfinansiering till kommuner och Region Stockholm i egenskap av kollektivtrafikmyndighet, enligt den medelsfördelning som beskrivs i länsplanen. Ansökningar om statlig

medfinansiering skickas till Trafikverket och beslutet samråds med Region Stockholm. Även för bidrag till byggande och drift av enskilda vägar ansvarar Trafikverket för ansökningsförfarandet.

Åtgärdsområde cykel

Inom åtgärdsområdet prioriteras de åtgärder som i störst utsträckning bedöms bidra till ett ökat cyklande i länet. Åtgärder på det regionala cykelvägnätet eller andra åtgärder med en regional funktion har högst prioritet.

Finansiering ges till åtgärder på statligt vägnät samt till kommuner genom statlig medfinansiering.

Inom åtgärdsområde cykel prioriteras följande områden:

- Utbyggnad av regionala cykelstråk
- Förbättrade förutsättningar för kombinationsresor
- Barn och ungas cykling
- Höjd servicenivå för cyklister

Utbyggnad av regionala cykelstråk

För att stärka cykelns roll som transportmedel i regionen och underlätta arbetspendling med cykel prioriteras åtgärder på de regionala cykelstråken. Det kan till exempel handla om breddning, standardhöjning, trimningsåtgärder, felande länkar och olika typer av framkomlighetsåtgärder. Även cykelstråk som ansluter till de regionala cykelstråken kan prioriteras inom åtgärdsområdet.

Förbättrade förutsättningar för kombinationsresor

För att möjliggöra attraktiva kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik prioriteras medfinansiering för åtgärder längs huvudcykelstråk som ansluter till en bytespunkt för kollektivtrafik. Åtgärderna kan exempelvis vara trimningsåtgärder, mindre felande länkar och olika typer av framkomlighetsåtgärder.

Barn och ungas cykling

Omfattar åtgärder som kan underlätta och göra det mer attraktivt för barn och unga att nå viktiga målpunkter med cykel. Det kan exempelvis vara anläggning av ny gång- och cykelväg till skolor, förskolor, idrottsplatser eller liknande, åtgärda felande länkar eller breddning av befintlig cykelväg.

Höjd servicenivå för cyklister

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

söka till infartsparkeringar för cykel vid länets knutpunkter för kollektivtrafik.

Åtgärdsområde kollektivtrafik

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

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

Finansiering ges till åtgärder på statligt vägnät samt till kommuner och kollektivtrafikmyndighet genom statlig medfinansiering

Inom åtgärdsområde kollektivtrafik prioriteras följande områden:

- Ökad framkomlighet
- Tillgänglighetsanpassningar
- Trygghetsåtgärder
- Infartsparkeringar
- Kajanläggningar

Ökad framkomlighet (och kapacitet)

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

Tillgänglighetsanpassningar

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

Trygghetsåtgärder

Området avser åtgärder som ska öka upplevelsen av trygghet i kollektivtrafiksystemet, till exempel genom belysningsåtgärder för att lysa upp ensliga hållplatser, utbyggnad av fler trygghetskameror eller åtgärder

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

Infartsparkeringar

Området avser åtgärder kopplade till byggandet av infartsparkeringar för bil och/eller cykel. Utformning och placering ska ske utifrån Region Stockholms riktlinjer för infartsparkering (Ripark). Region Stockholms riktlinjer för infartsparkering styr även prioriteringen av åtgärder.

Kajanläggningar för regional kollektivtrafik

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

Åtgärdsområde trafiksäkerhet

Inom åtgärdsområdet i sin helhet prioriteras åtgärder på sträckor med stora trafikflöden. För oskyddade trafikanter prioriteras därtill åtgärder på huvudvägnätet för biltrafik, med en hastighetsgräns på 40 km/tim eller högre, samt till sträckor runt skolor och förskolor för att skapa säkra skolvägar för barn.

Finansiering ges till åtgärder på statligt vägnät samt till kommuner genom statlig medfinansiering.

Inom åtgärdsområde trafiksäkerhet prioriteras följande områden:

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

Säkra och attraktiva gång- och cykelresor:

Åtgärderna kan bestå av exempelvis gång- och cykelpassager, samt separering av gång-, cykel-, och motortrafik. Åtgärder som också kan ingå är anpassning av hastighetsgränser och hastighetsdämpande åtgärder för att få en god hastighetsefterlevnad på stråk med många fotgängare och cyklister. Där gång- och cykelflödena är höga eller i komplexa trafikmiljöer kan det även behövas separering mellan gång- och cykeltrafiken.

Säkrare resor för motortrafikanter på det statliga vägnätet

Länsplanen prioriterar åtgärder som bedöms minska antalet omkomna och allvarligt skadade på det statliga vägnätet. Exempelvis kan det handla om att åtgärda brister i sidoområden och korsningspunkter, samt att anpassa hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsnivå.

Åtgärdsområde kapacitet och tillförlitlighet

Länsplanen prioriterar åtgärder inom befintligt vägområde på det statliga vägnätet som ökar kapaciteten och förbättra tillförlitligheten i vägtrafiksystemet. Åtgärder på sträckor med stora flöden, och där

åtgärderna ger störst effekt prioriteras. Framförallt prioriteras framkomligheten för nytto- och kollektivtrafik.

Finansiering ges enbart till åtgärder på statligt vägnät.

Inom åtgärdsområde kapacitet och tillförlitlighet prioriteras följande områdena:

- ITS
- Trimningsåtgärder

ITS-åtgärder

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

Trimningsåtgärder

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

Åtgärdsområde miljö

Länsplanen prioriterar miljöåtgärder som syftar till att förbättra livsmiljöerna för länets invånare. Prioritet ges till miljöskyddsåtgärder som samordnas med andra förbättringsåtgärder, som till exempel trafiksäkerhetsåtgärder eller åtgärder för bättre inomhusluft. För att få statlig medfinansiering krävs att åtgärderna sker på eller i anslutning till kommunala gator och vägar samt att åtgärderna är mer omfattande än vad som är tvingande för kommunen utifrån gällande lagstiftning. Åtgärder längs statligt vägnät finansieras via nationell plan.

Finansiering ges enbart till kommuner genom statlig medfinansiering.

Inom åtgärdsområde miljö prioriteras:

- Åtgärder för att förbättra vattenkvalitet
- Landskapsåtgärder
- Bulleråtgärder

Åtgärder för att förbättra vattenkvalitet

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

Landskapsåtgärder

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

Bulleråtgärder

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

Åtgärdsområde enskilda vägar och bryggor

Enskilda vägar utgör en stor del av vägnätet och har en viktig funktion i samhället, bland annat genom att underlätta för boende i glesbygd och tillgängliggöra områden för rekreation- och fritidsaktiviteter. Ansvaret för de enskilda vägarna är enskilda markägare eller organisationer. I Stockholms län uppgår det medfinansieringsberättigade vägnätet till cirka 3 200 km. Brister i det enskilda vägnätet består i huvudsak av eftersläpande grusvägs- och beläggningsunderhåll samt bärighetsbrister i broar och vägtrummor. Medfinansiering från länsplanen i form av särskilt driftbidrag till underhåll och upprustning kan sökas av vägföreningar, enskilda markägare och andra organisationer som ansvarar för enskilda vägar.

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

2021-10-14
RS 2021-0109

Bilaga 3 Förordningar och underlagsdokument

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

Förordningar

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

Regeringens direktiv

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

Förhandlingsavtal

- Storstadsavtalen, Trafikverket (2021)

Region Stockholm

- Samlad konsekvensbedömning av Stockholms länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029 – Miljö, jämlikhet och jämställdhet