Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län

Perioden 2026–2037



Region Stockholm

Region Stockholm
Regionledningskontoret

Box 30215, 104 25 Stockholm

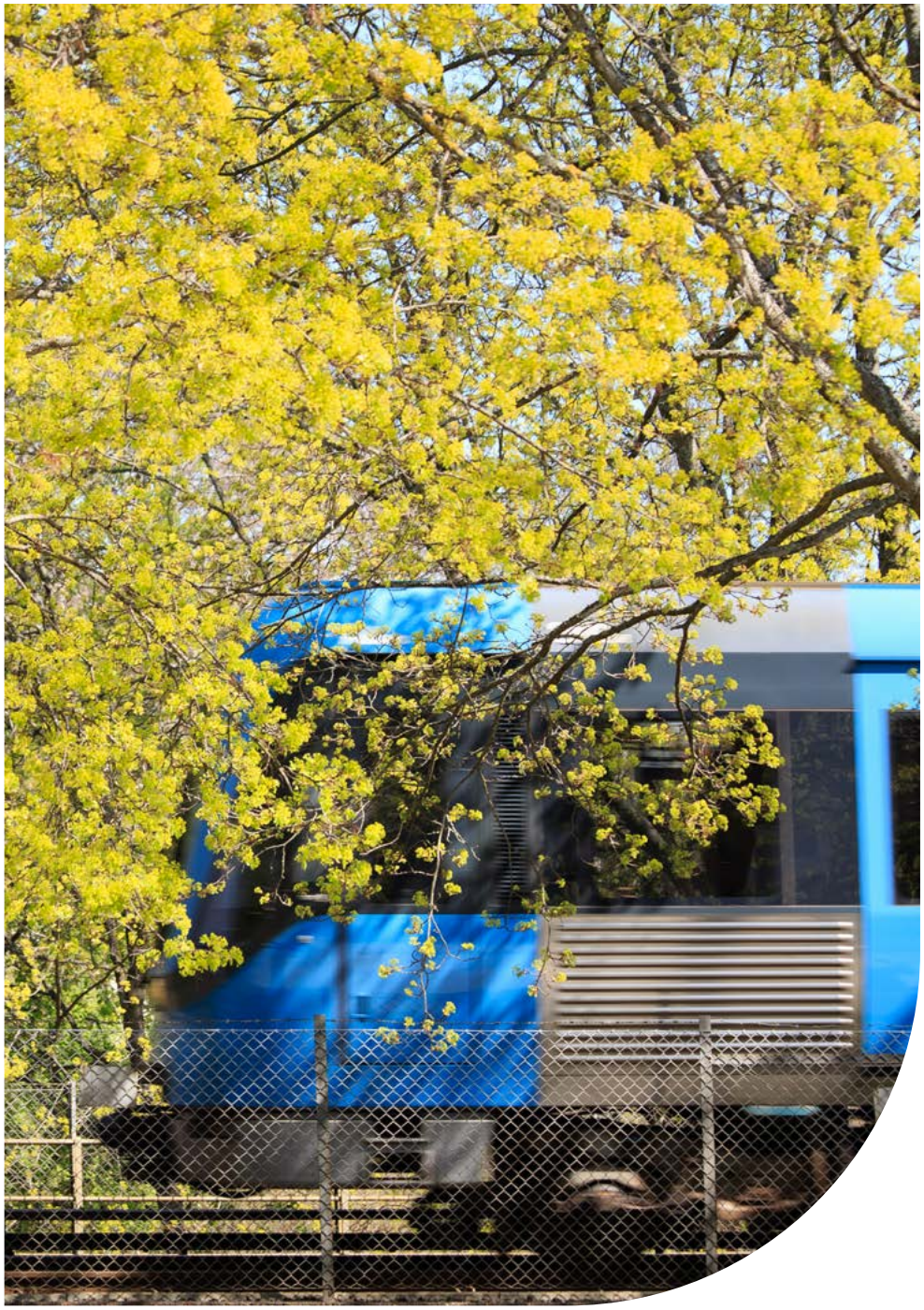
Besöksadress:
Lindhagensgatan 98
Telefon: 08-123 100 00
registrator.rlk@regionstockholm.se
www.regionstockholm.se

Ansvarig handläggare:
Vahid Fararos

Datum: November 2026
Dnr: RS 2025-0750

Innehåll

Läsanvisning	4
Länsplan för regional transportinfrastruktur	**6**
En del av den statliga infrastrukturplaneringen	6
Länsplanens åtgärdstyper	6
Länsplanensekonomiska fördelning	7
Länsplanens investeringar inomstatlig medfinansiering, kollektivtrafik, cykel och trafiksäkerhet	14
Förändringar från länsplan 2022–2033	15
Utgångspunkter för planrevidering	**19**
Den statliga infrastrukturplaneringen	19
Regeringens direktiv	20
Nationella mål	20
Regionala mål	20
Länsplanens inriktning	20
Arbetssätt framtagande av reviderad länsplan	**24**
Samverkan och arbetsformer	24
Urval och bedömning av objekt	24
Löpande arbete medgenomförande av länsplanen	**26**
Årlig redovisning avlänsplanens genomförande	26
Årligt ansökningsförfarandeför statlig medfinansiering	26
Hantering av avvikelseroch kostnadsökningar	26
Bilagor	**27**
Bilaga 1 – Beskrivning av namngivna objekt	28
Bilaga 2 - Länsplanens åtgärdsområden	34
Bilaga 3 - Länsplanens hantering av ökade kostnader och förändringar under planperioden, för länsplanens namngivna objekt	38



Läsanvisning

Kapitel ”Länsplan för regional transportinfrastruktur”,

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

Kapitel ”Utgångspunkter för planrevideringen”,

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

Kapitel ”Arbetssätt framtagande av reviderad länsplan”,

beskriver arbetssättet vid framtagandet av den reviderade planen.

Kapitel ”Löpande arbete med genomförande av länsplanen”,

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

Bilagorna 1, 2 och 3

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

Länsplan för regional transport-infrastruktur



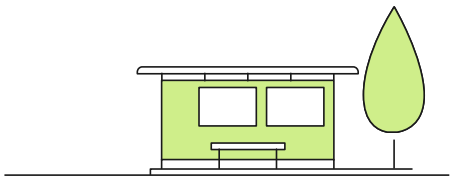
Länsplan för regional transportinfrastruktur

En del av den statliga infrastrukturplaneringen

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

Länsplanens åtgärdstyper

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





Länsplanens åtgärdstyper

Namngivna objekt över 75 miljoner:

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

Åtgärdsområden ej namngivna åtgärder under 75 miljoner kronor:

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

Länsplanens ekonomiska fördelning

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

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

Länsplan år 2026–2037 (miljoner kronor)	Total kostnad i länsplan år 2026–2037	Trängselskatt och kommunal medfinansiering 2026–2037	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 – 2037
Namngivna objekt statliga vägar	**3 274**										
Väg 77 Länsgränsen E18 Trafikplats Ledinge etapp 1	171		125	38	8						
Annan finansiering: trängselskatt		63		63							
Väg 77 Länsgränsen E18 Trafikplats Ledinge etapp 2	403		3	2	3			165	230		
Annan finansiering: trängselskatt		403		2		20	177	135	70		
Väg 222, Trafikplats Kvarnholmen, Trafikplats Skvaltan och Trafikplats Nacka	72			2	7	18	25	20			
Väg 222 Mölnvik - Ålstäket	324		18		83	60	146	18			
Annan finansiering: trängselskatt		200		18	68	66	49				
Väg 222 Reversibelt körfält Farstabron	64				5	11	32	9	8		
Väg 226 Pålamalmsvägen Trafikplats Högskolan	94			20	40	25	9				
Annan finansiering: trängselskatt		416	9	47	155	144	52	9			
Annan finansiering: Botkyrka kommun		37									
Väg 226, planskildhet Flemingsberg*	508				2	31	1	10	10	27	425
Annan finansiering: Huddinge kommun		231									
Väg 226 Trafikplats Högskolan, anslutning Alfred Nobels allé	602		11	92	190	160	135	14			
Annan finansiering: Huddinge kommun (finansiering av åtgärder på den kommunala anläggningen+ SVOA ledningsarbeten)		476									
Väg 226 Södergående kollkörfält Rågsvedsvägen Västra stambanan	200			5	5	5	5	15	10	85	70
Väg 229 Norra Sköndal, bytespunkt för kollektivtrafik	54		54								
Annan finansiering: Stockholm stad		12	12								
Väg 257 Tungelstavägen	94		59	35							
Väg 265 Täby Kyrkby-Mossen inkl. Löttingetunneln	687					1	2	13	16	7	648

Länsplan år 2026–2037 (miljoner kronor)	Total kostnad i länsplan år 2026–2037	Trängselskatt och kommunal medfinansiering 2026–2037	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 – 2037
Namngivna cykelobjekt på statliga vägar	**728**										
Väg 259, Glömstavägen	10								1	2	7
Väg 260, Vendelöstråket Skrubba	161		5	5	15	38	80	18			
Väg 260, Ältastråket	40		40								
Väg 262, Danderyd - Rösjön	129		4	4	4	2	12	51	52		
Väg 264, Vallentuna - Arninge	233			1		4	10	10	10	18	180
Väg 274/1004, Kulla vägskäl - Svinninge	90		44	42	4						
Väg 560, Västerhaninge - Årsta havsbad	65		32	32	1						
Namngivna objekt med statlig medfinansiering	**6 878**										
Busslänk över E4, Botkyrka*	114						5	15	10	50	34
Expressbusslinje I, väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C	192					6	17	135	34		
Expressbusslinje J, Johannelund - Sollentuna	182								91	91	
Slussen bussterminal	56			47	8						
Tvärspårväg Kista	604		119	240	141		34	70			
Roslagsbanan, spårutbyggnad för ökad kapacitet och robusthet	200										200
Utrymme för framtida investeringar i bytespunker och tilkommande entréer	300							40	44	12	204
Utrymme för framtida investeringar i spårbunden kollektivtrafik	200							34	42	55	69
Tunnelbana Hagastaden vidare till Arenastaden	1 108		543	302	263						
Roslagsbanan till city	322									4	317
Tunnelbana Älvsjö Fridhemsplan	910					266	286	217	141		
Spårväg Syd	1 174		2	185	259	413	60		148		107
Riskreserv Sverigeförhandlingen	446										446
Ökad medfinansiering till Stockholmsförhandlingen och Spårväg syd i Sverigeförhandlingen	1 071								24	520	527

Länsplan år 2026–2037 (miljoner kronor)	Total kostnad i länsplan år 2026–2037	Trängselskatt och kommunal medfinansiering 2026–2037	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 – 2037
Åtgärdsområden statliga åtgärder	**1 564**										
Cykel	406		27	27	27	27	33	33	38	38	153
Kollektivtrafik	599		27	27	27	27	33	33	50	50	323
Trafiksäkerhet	395		18	18	18	17	21	24	50	50	180
Kapacitet och tillförlitlighet	164		10	10	10	10	11	13	17	17	68
Åtgärdsområden statlig medfinansiering	**2 161**										
Cykel	644		61	61	61	60	67	67	44	44	178
Kollektivtrafik	871		69	69	69	69	75	75	50	50	345
Trafiksäkerhet	532		50	50	51	50	55	55	37	37	147
Miljö	115		11	11	10	11	12	12	8	8	32
Bidrag enskilda vägar	**100**										
Enskilda vägar	100		8	8	8	8	8	8	8	8	32
Summa länsplan	**14 704**		**1 341**	**1 333**	**1 319**	**1 319**	**1 174**	**1 174**	**1 174**	**1 174**	**4 696**



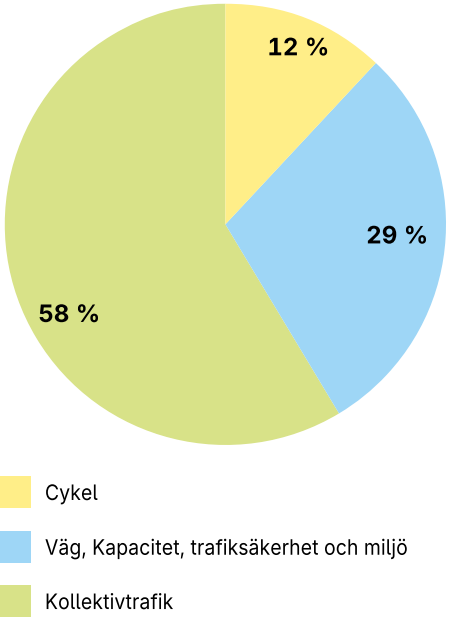
Total ram

Region Stockholm har tilldelats en definitiv ekonomisk ram för länsplanen på 14,7 miljarder kronor. Trafikverket har utifrån den totala ramen gjort en årlig fördelning av medel över planens tolv år. Fördelningen är en given förutsättning som Region Stockholm behöver förhålla sig till. Det kan därför vara så att beloppen för respektive objekt inte direkt motsvarar objektets verkliga planerings- och produktionstid. Ramen är mellan 1,2–1,4 miljarder kronor per år.

Av länsplanens totala ram läggs cirka 10,9 miljarder på namngivna objekt medan cirka 3,8 miljarder avsätts till planens åtgärdsområden och driftbidrag till enskilda vägar. Cirka 58 procent av länsplanens medel investeras i kollektivtrafik. Cirka 12 procent av den investeras i åtgärder för cykel och cirka 29 procent i vägåtgärder för ökad kapacitet, trafiksäkerhet och förbättrad miljö.

Figur: Fördelning av medel till olika trafikslag för planens totala ram (14,7 miljarder kronor).

Länsplanens ekonomiska fördelning



Namngivna objekt och förhandlingsobjekten

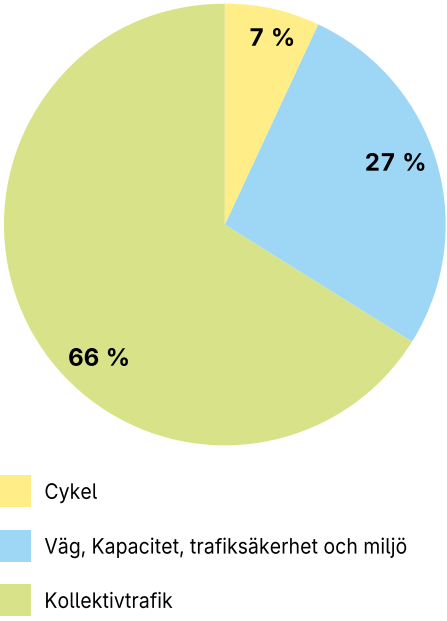
Planen innehåller totalt 29 namngivna objekt samt utrymmen för investeringar i framtida kollektivtrafik till en kostnad av cirka 10,9 miljarder kronor. Flera av objekten har funnits med i planen under lång tid och är del av förhandlingarna Stockholmsöverenskommelsen 2007, Stockholmsförhandlingen 2013 och Sverigeförhandlingen 2017. Totalt tar Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen upp ett utrymme på cirka sex miljarder kronor.

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

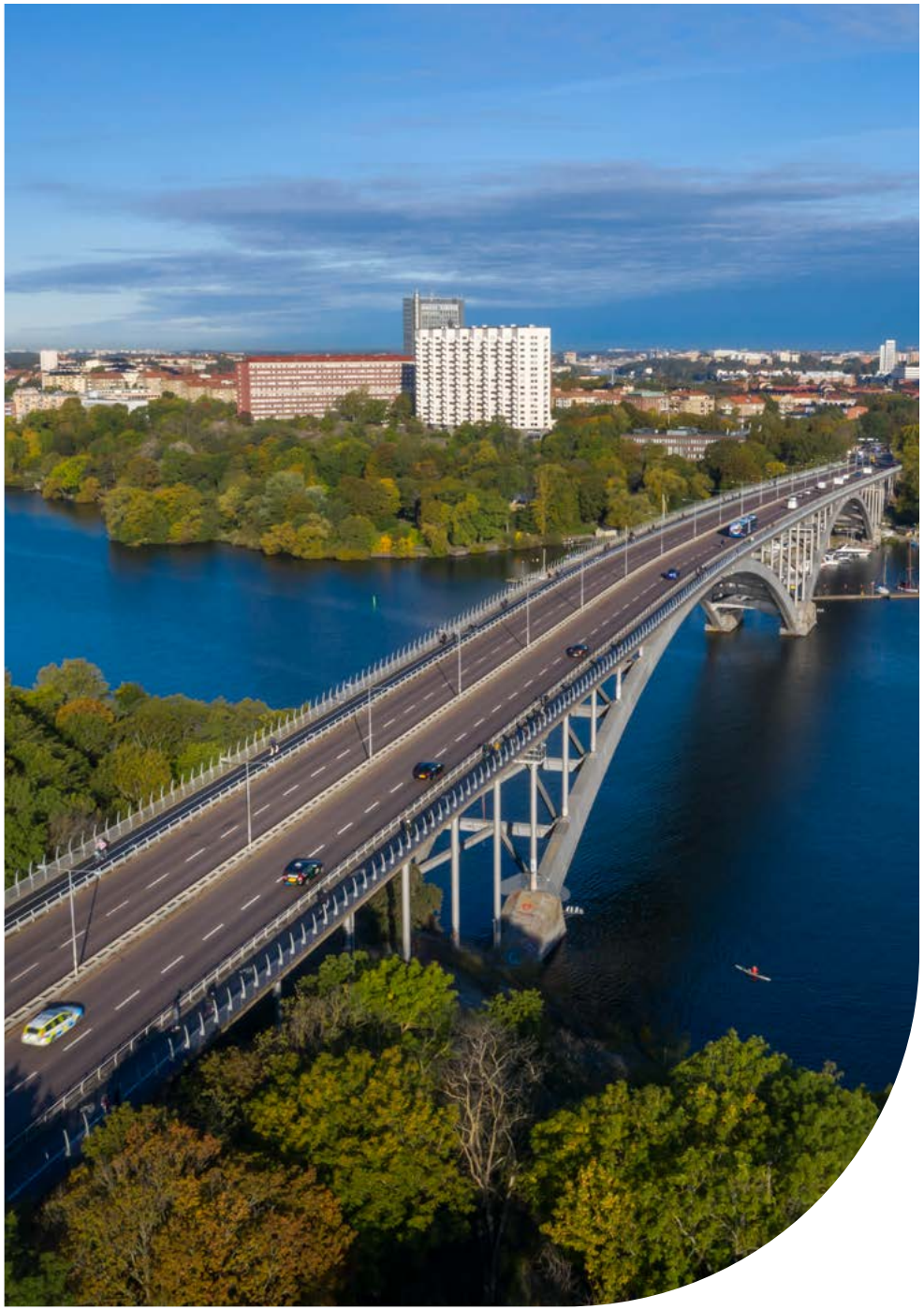


Figur: Fördelning av medel till olika trafikslag för de namngivna objekten (totalt cirka 10,9 miljarder kronor).

Fördelning namngivna objekt







Åtgärdsområden för åtgärder under 75 miljoner kronor

Objekt under 75 miljoner behöver inte namnges i planen. Dessa planeras löpande inom ramen för länsplanens åtgärdsområden. Åtgärdsområdena, inklusive driftbidrag till enskilda vägar på cirka 100 miljoner kronor tar upp ett utrymme på cirka 3,8 miljarder kronor. Här ingår åtgärder som Trafikverket genomför på det statliga vägnätet och medel till statlig medfinansiering till kommuner och den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Utrymmet till de statliga åtgärderna under 75 miljoner har fastställts till cirka 1,56 miljarder kronor. Det är den nivå som Trafikverket bedömer att det är möjligt att arbeta upp under planperioden. Länsplanen finansierar åtgärder inom följande områden:

- Cykel
- Kollektivtrafik
- Trafiksäkerhet
- Kapacitet och tillförlitlighet

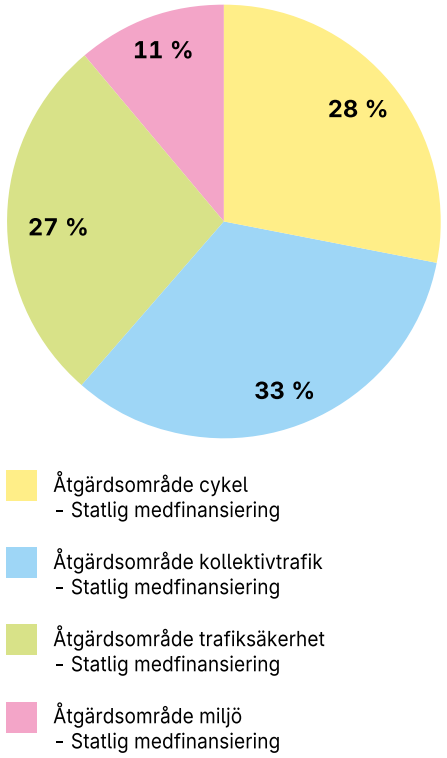
Lite mer än 2,16 miljarder kronor har avsatts till statlig medfinansiering av åtgärder under 75 miljoner. Statlig medfinansiering är ett ekonomiskt stöd som kan beviljas kommuner och kollektivtrafikmyndigheten utifrån ett årligt ansökningsförfarande. Medfinansiering kan sökas inom följande områden:

- Cykel
- Kollektivtrafik
- Trafiksäkerhet
- Miljö

För mer information om länsplanens åtgärdsområden se **bilaga 2.**

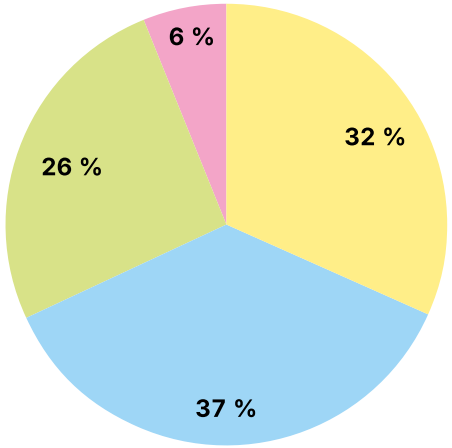
Figur: Fördelning av medel inom åtgärdsområde för statliga åtgärder.

Åtgärdsområden statliga åtgärder



Figur: Fördelning av medel inom åtgärdsområde för statlig medfinansiering.

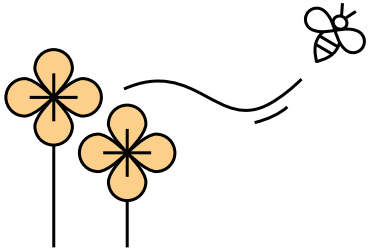
Åtgärdsområden statlig medfinansiering



Bidrag till enskilda vägar

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

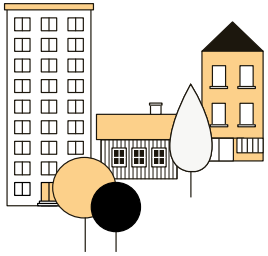
Länsplanen innehåller medel till bidrag för det enskilda vägnätets vidmakthållande, i form av ett särskilt bidrag till underhåll och upprustning. Bidraget kan sökas av vägföreningar, enskilda markägare och andra organisationer som ansvarar för de enskilda vägarna.

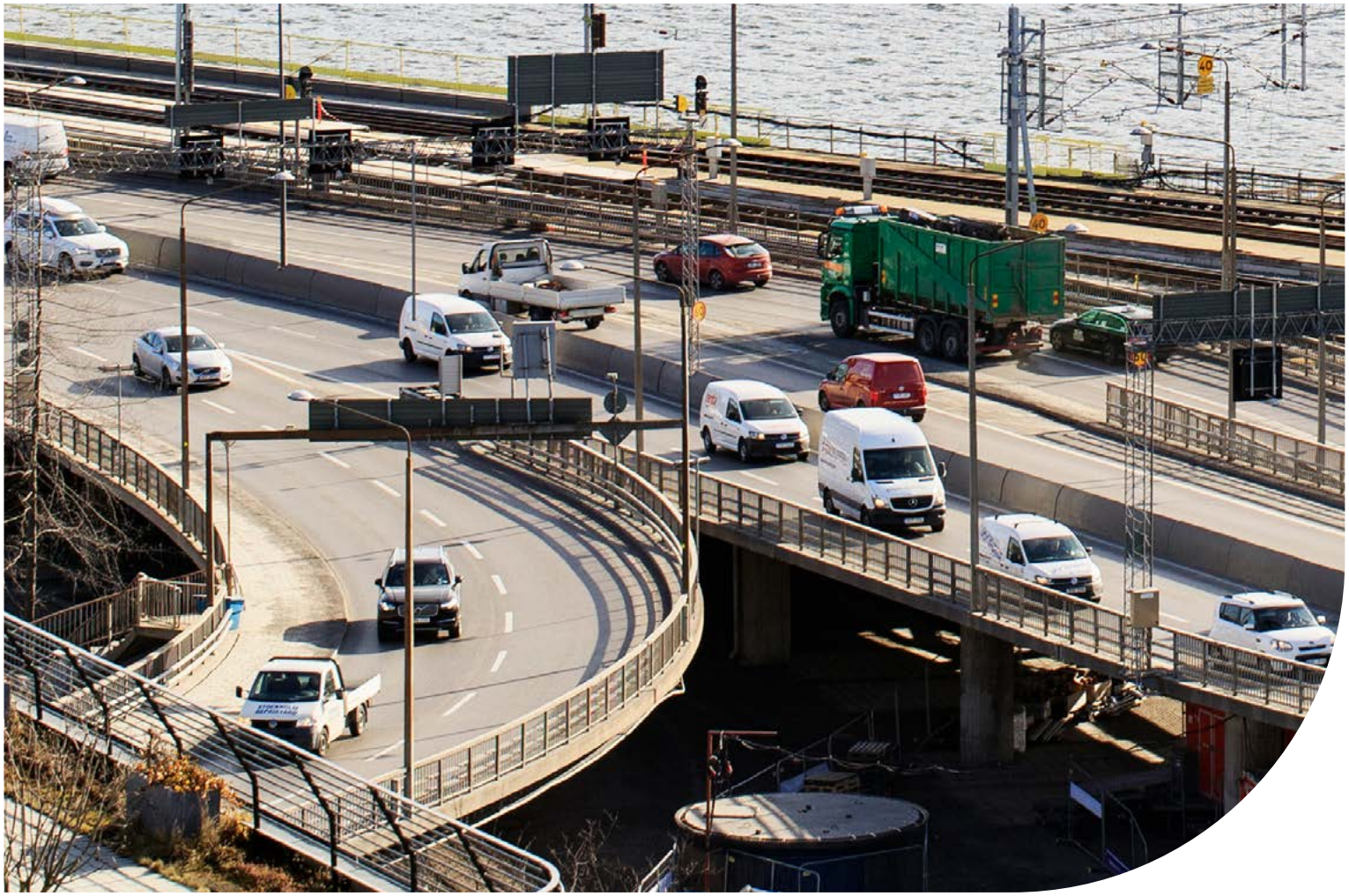




Trängselskatter

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





Tabell: Objekt enbart finansierade med trängselskatt.

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

Länsplanens investeringar inom statlig medfinansiering, kollektivtrafik, cykel och trafiksäkerhet

Statlig medfinansiering

Den statliga medfinansieringen av namngivna och ej namngivna objekt uppgår sammanlagt till cirka 9 miljarder kronor. Det innefattar såväl utrymmet för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur, Sverigeförhandlingens riskreserv och utrymmet för kostnadsökningar i 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingen. Det är kollektivtrafikmyndigheten, och länets kommuner som ansvarar för att planera, finansiera och genomföra åtgärder med statlig medfinansiering, och utifrån det ansöka om medfinansiering för stödberättigade åtgärder.

Kollektivtrafik

I länsplanen avsätts cirka 8,6 miljarder kronor till åtgärder för förbättrad kollektivtrafik. Framför allt genom ovan nämnda förhandlingar och genom statlig medfinansiering.

Cykel

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

Trafiksäkerhet

Åtgärder i syfte att höja trafiksäkerheten återfinns bland planens namngivna objekt och dess åtgärdsområden. De större vägarna i Stockholms län är mittseparerade och en stor del av de föreslagna investeringarna för att höja trafiksäkerheten i länet handlar om att göra trafikmiljön säkrare för oskyddade trafikanter, och göra mindre anpassningar av de regionala vägarna. Cirka 4,5 miljarder kronor av planens medel investeras i trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Det motsvarar nästan en tredjedel av planens totala ram. Här ingår fler av de namngivna objekten på statligt vägnät, alla namngivna cykelobjekt och åtgärder under 75 miljoner inom åtgärdsområdena trafiksäkerhet och cykel.



Förändringar från länsplan 2022–2033

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

Nya namngivna objekt

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

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

Ökad medfinansiering till befintliga kollektivtrafikobjekt

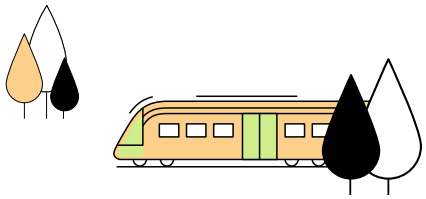
För de namngivna kollektivtrafikåtgärderna som ingår i planen och som inte har en betalplan genom de nämnda förhandlingarna har länsplanens medfinansiering utökats, där det har varit möjligt. För objekten Expressbusslinje J (tidigare benämnd stombuss 14) och Expressbusslinje I (tidigare benämnd stombuss 1+3), utnyttjas möjligheten att medfinansiera med 75 procent. Objekten får en högre andel medfinansiering eftersom de har en god lönsamhet och ger positiva effekter i stora delar av länet.

I november 2025 tog trafiknämnden Region Stockholm ett förnyat genomförandebeslut avseende Tvärspårväg Kista. Beslutet slår fast att objektet har ökat i kostnad. Länsplanen finansierar den medfinansieringsberättigade delen av kostnadsökningen med cirka 18 procent. Det motsvarar samma nivå som tidigare medfinansiering.



Riskreserv för Sverigeförhandlingen

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



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

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



Utrymme för framtida investeringar i bytespunkter och tillkommande entréer

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

Utrymme för framtida investeringar i spårbunden kollektivtrafik

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

Minskad ram för åtgärder under 75 miljoner kronor

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

Objekt som tas ur plan

Medel har tidigare funnits avsatta för att medfinansiera åtgärder vid Spånga station. Det är Region Stockholms

trafikförvaltning och Stockholms stad som ansvarar för att planera åtgärder vid stationen och komma överens om en finansieringslösning för åtgärder för att utveckla bytespunkten. Detta har inte skett varför det inte finns något objekt som länsplanen kan medfinansiera. Spånga station återfinns hädanefter under utrymme för framtida investeringar i bytespunkter och tillkommande entréer. När Spånga station kommit längre i planeringen och avtal/överenskommelser slutits kan det komma att lyftas in som ett namngivet objekt i länsplanen.

Färdigställda objekt

Från länsplan 2022–2033 har följande objekt färdigställts:

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



Utgångspunkter för planrevidering



Utgångspunkter för planrevidering

Den statliga infrastrukturplaneringen

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

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

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



Planering av den statliga ägda transportinfrastrukturen sker på två nivåer:

Nivå ett

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

Nivå två

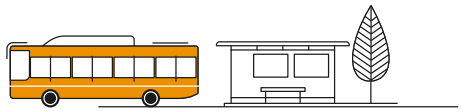
Förslag till nationell plan upprättas av Trafikverket och innehåller investeringar i det nationella stamvägnätet som i Stockholms län innefattar E4, E18 och E20 och järnvägsnätet. Planen innehåller även statlig medfinansiering till regional spårburen kollektivtrafik, drift- och underhåll, miljöåtgärder,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

Regeringens direktiv

Länsplanen styrs även av regeringens direktiv, Regeringsbeslut, 2025-03-20, LI2025/00640, vilket grundar sig på propositionen Vägen till en pålitlig infrastruktur – för att hela Sverige ska leva (prop 2024/25:28), som antagits av riksdagen.

I direktivet fastställs vilken ekonomisk ram som tilldelas landets regioner. I regeringens Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 (Diarienummer: LI2023/00651) fastställdes efter avräkning den definitiva ekonomiska ramen för Stockholms län till totalt 14,7 miljarder kronor.

Det är en ökning från föregående planperiod 2022–2033, då ramen vid fastställande var 9,92 miljarder kronor i 2021 års prisnivå.
En uppräkning av den ekonomiska ramen för 2022–2033 i 2021 års prisnivå till 2025 års prisnivå skulle innebära att 9,92 miljarder kronor blir 12,32 miljarder kronor. Den preliminära ramen för länsplan 2026–2037 har således räknats upp till rätt prisnivå och fått ett ytterligare påslag på cirka 2,4 miljarder kronor, det vill säga cirka 20 procent.



Nationella mål

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

Regionala mål

Länsplanen är ett verktyg för att nå regionala målsättningar, bland annat trafik- och klimatmål, som de uttrycks i den under maj 2026 antagna regionala utvecklingsplanen, (diarienummer RS 2025-0760), och i andra regionala strategier. Den regionala utvecklingsplanen är Region Stockholms strategiska plan för länets framtida utveckling. Planen innehåller en fysisk plan för framtida markanvändning samt regionala mål som exempelvis att andelen resor med hållbara transportmedel (gång, cykel och kollektivtrafik) inom länet har ökat till minst 75 procent till år 2035.

Länsplanens inriktning

Länsplanens inriktning består av två delar. Dels styrande förutsättningar, dels principer som ger vägledning för urval

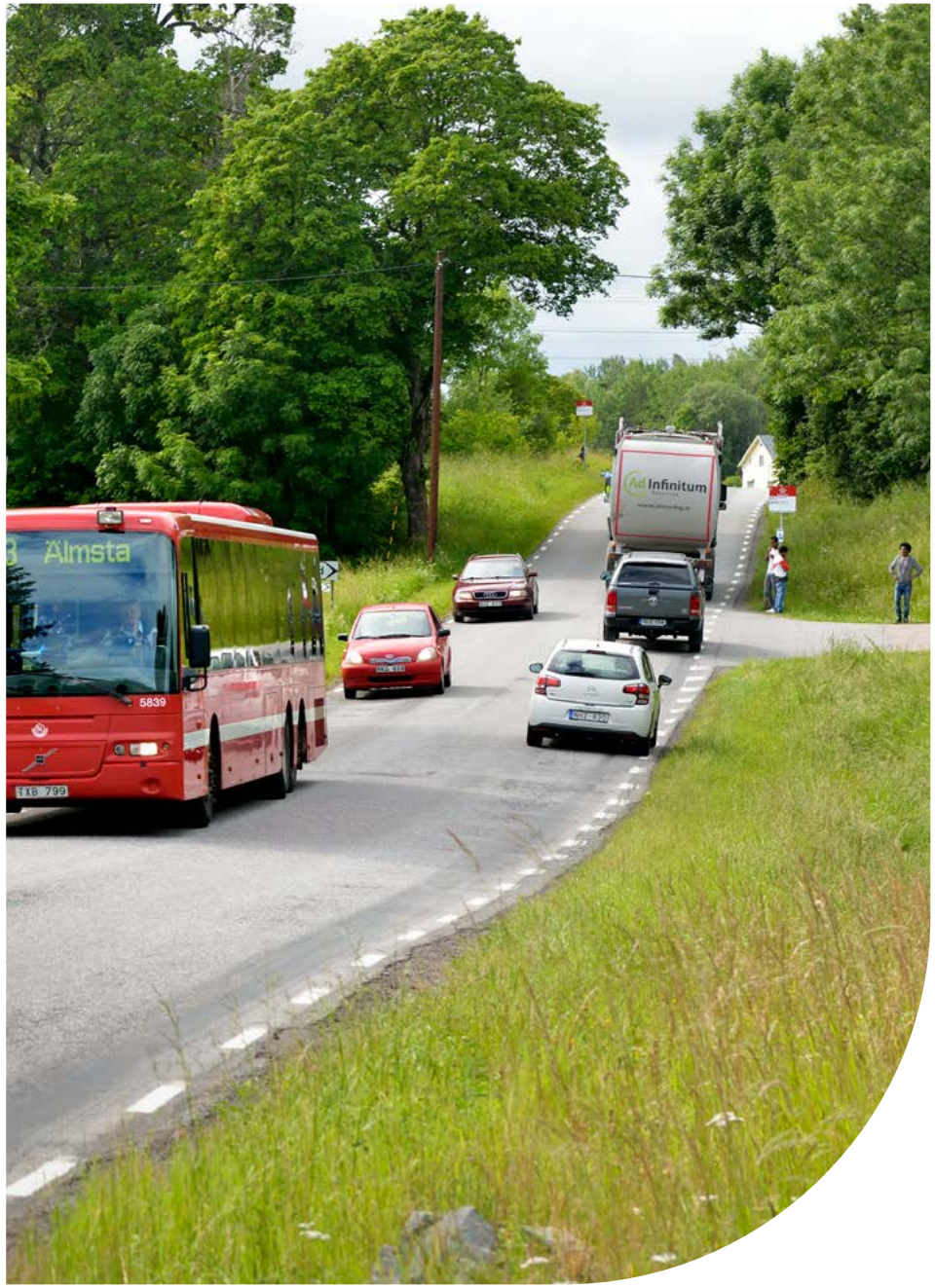
Nationella mål

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, alltså likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

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

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

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



och prioriteringar i planen. Syftet med inriktningen är att ge stöd till avvägningar vid upprättandet av planen, exempelvis vad gäller val av namngivna objekt och prioriteringar och beloppsnivåer inom planens åtgärdsområden. Syftet är också att vägleda det löpande arbetet med genomförande av planen.

Styrande förutsättningar för planrevideringen

Fyra styrande förutsättningar:

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

Regeringens direktiv och de nationella målen

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

Länsplanens ekonomiska ramar

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

Namngivna objekt ska vara planmogna

För att ett objekt ska kunna prioriteras in i länsplanen måste den vara planmogen. För objekt på länsvägnätet betyder det att objektet ska vara ett resultat av en åtgärdsvalsstudie och vara så tydligt definierad att den kan kostnads- och effektbedömas. För namngivna objekt där länsplanen medfinansierar en kommun eller kollektivtrafikmyndighet ställs likartade krav.

Planens objekt ska vara genomförbara

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

Vägledande principer för planrevideringen

Nedanstående principer ska komplettera de styrande förutsättningarna och specificera Stockholmsregionens ambitioner inom det regionala transportområdet.

Investeringarna i länsplanen ska styra mot att uppfylla målen i den regionala utvecklingsplanen och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Sex vägledande principer:

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

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

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

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

Prioritera kollektivtrafiken
Den regionala utvecklingsplanen slår fast att utvecklingen av kollektivtrafiksystemet



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

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

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

Arbetssätt framtagande av reviderad länsplan



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



Arbetssätt framtagande av reviderad länsplan

Samverkan och arbetsformer

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

Urval och bedömning av objekt

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

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

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

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

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

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

Löpande arbete med genomförande av länsplanen



Löpande arbete med genomförande av länsplanen

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

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

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

Årlig redovisning av länsplanens genomförande

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

Årligt ansökningsförfarande för statlig medfinansiering

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

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



Hantering av avvikelser och kostnadsökningar

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

Bilagor





Bilaga 1 – Beskrivning av namngivna objekt

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

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

Namngivna objekt på statliga vägar

Väg 77 Länsgränsen–E18 Trafikplats Ledinge
Väg 77 är en viktig länk från väg E4 till riksintresset Kapellskär (hamn). Väg 77 utgör en tvärförbindelse mellan vägarna E4 och E18. Objektet innebär breddning av befintlig väg, anläggande av ny gång- och cykelväg på del av sträckan samt ny vägsträckning från Eknäs till Ledinge trafikplats vid E18. Vägens negativa påverkan på boendemiljöer ska också minska. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033. Objektet är en följd av 20 07 års Stockholmsöverenskommelse om användningen av trängselskatter.

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

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

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

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

Väg 226 Högskolan trafikplats, anslutning Alfred Nobels allé
Objektet syftar till att bygga den nya trafikplatsen Högskolan, för att möjliggöra en ny infartsväg till Flemingsbergs centrala delar samt till Södertörns högskola och Karolinska universitetssjukhuset. Trafikplatsen kommer att anslutas mot Alfred Nobels allé (Högskolevägen) och till Björnkulla där anslutningen utgörs av en bro över järnvägen. Trafikplatsen avlastar korsningen Hälsovägen/väg 226 Huddingevägen och möjliggör att denna korsning byggs om för att prioritera kollektivtrafik och oskyddade trafikanter. Trafikplatsen utformas som en överliggande cirkulation med ramper i norr och söder mot väg 226. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033.

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

Väg 226 Pålamalmsvägen–Trafikplats Högskolan
Objektet innebär att väg 226 breddas till 2+2 körfält från kommande trafikplats Högskolan söderut. Där planeras ny cirkulationsplats från 226 som ansluter till en ny väg österut till väg 571 Pålamalmsvägen.

En cirka två kilometer lång cykelväg kommer att byggas parallellt med vägen, mellan Flaggplan och Flemingsbergs station. Befintliga poliskontrollplatser på väg 226 kommer att ersättas med nya. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033. Objektet är en följd av 2007 års Stockholmsöverenskommelse om användningen av trängselskatter. Detta objekt har tillsammans med objektet Högskolan trafikplats, anslutning Alfred Nobels Allé en gemensam vägplan. Planering utgår från ett gemensamt utförande.

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

Väg 229 Norra Sköndal
Bytespunkt Norra Sköndal är en större bytespunkt med tät busstrafik och ett stort antal på- och avstigande passagerare. Bytespunkten ska byggas om för att förbättra framkomligheten för busstrafiken och

trafiksäkerheten för resenärer. Objektet omfattar även åtgärder för ökad trygghet i gångvägsanslutningar samt infartsparkering och bulleråtgärder. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033.

Väg 257 Tungelstavägen
Väg 257 är högtrafikerad och skapar en barriär för gående och cyklister. Längs med vägen finns problem med otrygga gång- och cykelanslutningar samt bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter vid korsningar och obevakade övergångsställen. Det leder bland annat till dålig tillgänglighet i området, något som också påverkar tillgängligheten till pendeltåg och annan kollektivtrafik. Det övergripande syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerhetsstandarden längs med väg 257 Tungelstavägen och Södertäljevägen. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033.

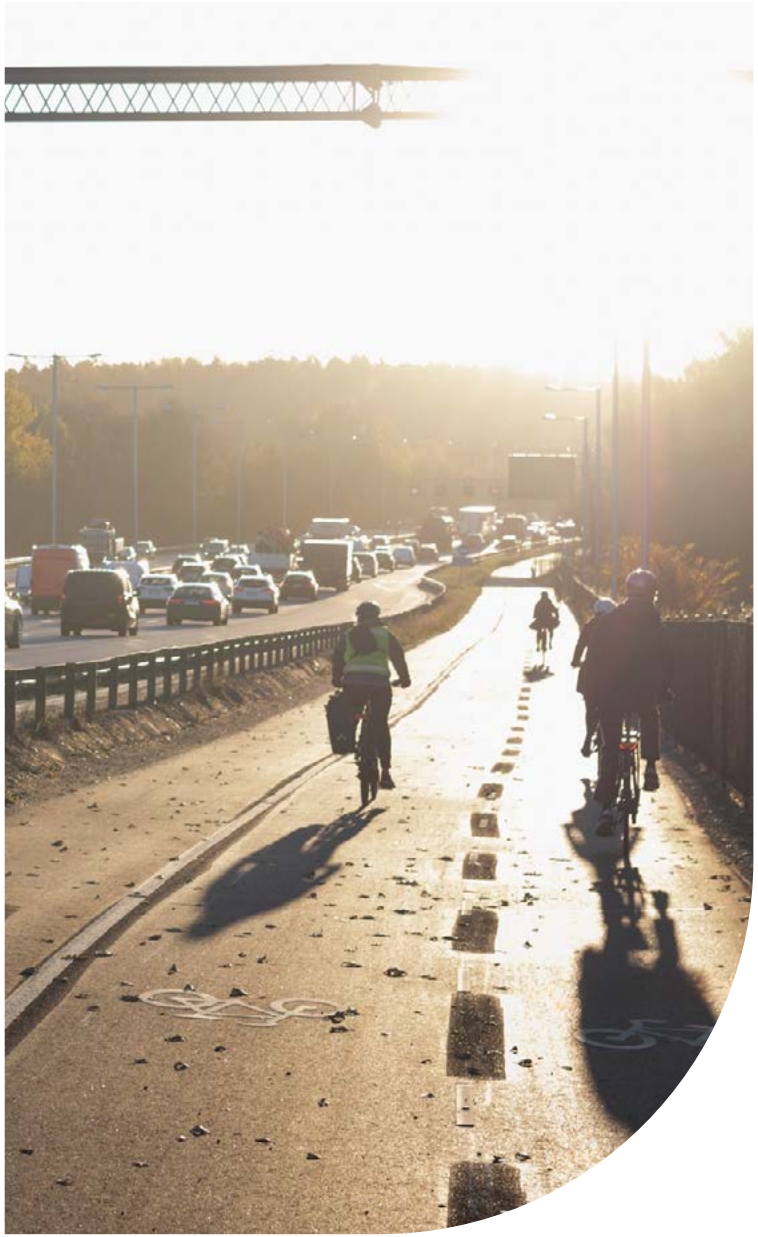
Väg 265 Täby Kyrkby-Mossen inkl. Löttingetunneln
Syftet med objektet är att minska köbildningen genom att öka kapaciteten på sträckan.Föreslagna åtgärder innebär ett nytt tunnelrör i Löttingetunneln, vilket ger en utökning av antalet körfält mellan Täby Kyrkby och Mossen. Detta möjliggör 2+2 körfält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

Namngivna cykelobjekt på statliga vägar

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

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

Väg 260 Vendelöstråket–Skrubba
Vendelsöstråket planeras att utformas som en dubbelriktad gång- och cykelbana. Mellan Skrubba Malmväg och trafikplats Skrubba byggs en ny gång- och cykelväg till Tyresöstråket som skapar en genare sträckning för gående och cyklister. Befintlig gång- och cykelväg från Grindstuvägen till Skrubba Malmväg rustas upp för att med så god standard som möjligt nå den föreslagna utformningsprincipen för separation, belysning och beläggning. Åtgärder genomförs på passager för att förbättra trafiksäkerheten och problem med framkomlighet byggs bort så långt det är möjligt. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033.



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

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

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

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

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

Namngivna objekt med statlig medfinansiering

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Spårväg Syd
Spårväg Syd innebär att en kapacitetsstark kollektivtrafik länkar samman Flemingsberg och Älvsjö via bland annat Masmo, Kungens Kurva, Skärholmen, Segeltorp och Fruängen. I enlighet med tilläggsavtalet för Sverigeförhandlingen ska Länsplanen delfinansiera etapp 1 av denna sträcka. Kollektivtrafikobjektet Spårväg Syd etapp 1 planeras gå mellan pendeltågstationen

i Flemingsberg och tunnelbanestationen i Skärholmen via bland annat Masmo och Kungens Kurva. Kollektivtrafikobjektet Spårväg syd etapp 1 blir cirka 10 km långt och omfattar totalt åtta nya hållplatser. Samordnat med utbyggnaden av Spårväg syd etapp 1 genomförs även tillhörande depå i enlighet med Ramavtalet. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033 och är en del av Sverigeförhandlingen.

Utrymme för framtida investeringar i bytespunkter och tillkommande entréer

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

Inom utrymmet ska även möjlighet ges till att investera kring tillkommande entréer för att öka nyttan av befintlig infrastruktur. Detta finns med i planen för att ge möjlighet till den typen av investeringar när objekt kommit längre i planeringen eller avtal/överenskommelser slutits.

Utrymme för framtida investeringar i spårbunden kollektivtrafik

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

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

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

Objekt som enbart finansieras genom trängselskatt

Väg 57 Gnesta–E4
Framkomligheten och trafiksäkerheten ska förbättras för samtliga trafikanter. Vägens standard är låg i förhållande till den regionala funktionen med varierande hastighetsbegränsningar, dåliga siktförhållanden och få omkörningsmöjligheter. Vägen breddas för ökad standard och för att nå en hastighet om 80 km/h. Det behöver även genomföras trafiksäkerhetsåtgärder i tätort. Objektet fanns även med i länsplan 2022–2033. Objektet är en följd av 2007 års Stockholmsöverenskommelse om användningen av trängselskatter och medfinansieras även av länsplanen för Sörmlands län.

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

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



Bilaga 2 - Länsplanens åtgärdsområden

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

Den andra delen avser åtgärdsområden för statlig medfinansiering där länets kommuner och Region Stockholm som kollektivtrafikmyndighet årligen kan ansöka om maximalt 50 procent medfinansiering för åtgärder som de avser att genomföra.

En viktig prioritering både för de statliga åtgärderna och för de den statliga medfinansieringen är att under planperioden öka genomförandegraden och upparbetningen av de medel som avsatts till åtgärdsområdena.

Åtgärdsområden statlig infrastruktur
Länsplanen finansierar åtgärder inom de fyra områdena:

- Cykel
- Kollektivtrafik
- Trafiksäkerhet
- Kapacitet och tillförlitlighet

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

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

Åtgärder som förbättrar det regionala cykelvägnätet eller andra åtgärder med en regional funktion har högst prioritet. Dessa åtgärder tenderar dock att överskrida gränsen för att behöva namnges och åtgärder med en mer lokal funktion ska därför kunna prioriteras för att

åtgärdsområdet ska ha en hög framdrift. Åtgärder prioriteras då utifrån var cykelflödena är störst, var de bedöms finnas stor potential för ökad cykling eller där trafiksäkerhetsbristerna för cyklister är stora. Exempel på åtgärder inom åtgärdsområdet är breddning, standardhöjning, trimningsåtgärder, saknade länkar och olika typer av framkomlighets- och säkerhetshöjande åtgärder.

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

På en övergripande nivå prioriteras åtgärder som har studerats inom ramen för gemensamma utvecklingsprojekt, som till exempel åtgärdsvalsstudie expressbuss. Därtill prioriteras i första hand åtgärder som avser, eller på ett tydligt sätt stödjer stomtrafiken. För att säkerställa en hög framdrift inom åtgärdsområdet kan åtgärder som inte ingår i gemensamma utvecklingsprojekt prioriteras i dialog med Region Stockholms trafikförvaltning. Det samma gäller kollektivtrafik som inte ingår i stomtrafiken.

Högst prioritet ges till ökad framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafiken. Även tillgänglighetsanpassningar, trygghetsåtgärder samt kajanläggningar för regional kollektivtrafik bedöms vara viktiga.

Åtgärdsområde trafiksäkerhet
Inom åtgärdsområdet prioriteras de åtgärder som i störst utsträckning bedöms bidra till att uppfylla de nationella målen för trafiksäkerhet inom ramen för nollvisionen och det nationella etappmålet för trafiksäkerhet.

Högst prioritet har åtgärder som bedöms minska antalet omkomna och allvarligt skadade, samt åtgärder längs stråk med stora trafik- och trafikantflöden. Exempelvis kan det handla om förbättrade sidoområden, mitträffling, ökad trafiksäkerhet i korsningar, passager för fotgängare- och cyklister, anpassning av hastighetsgränser, och förebyggande åtgärder mot suicid.

Åtgärdsområde kapacitet och tillförlitlighet
Inom åtgärdsområdet kapacitet och tillförlitlighet genomförs åtgärder som förbättrar vägtrafiksystemets kapacitet och funktion, så kallade trimningar. Typiska åtgärder är mindre ombyggnader av korsningar och trafikplatser, vissa ITS-åtgärder (Intelligenta Transportsystem) samt enklare vägbreddningar.

Högst prioritet ges till åtgärder på sträckor med stora trafikflöden och en hög andel nytto- och kollektivtrafik. Åtgärder på det mer lågtrafikerade nätet kan också vara motiverade och prioriteras för att åtgärdsområdet totalt sett ska ha en hög framdrift. Exempelvis kan det handla om åtgärder som underlättar att ta sig ut från lokalvägnät till huvudvägnät.

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

- Cykel
- Kollektivtrafik
- Trafiksäkerhet
- Miljö

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

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

Vägledning för prioritering av statlig medfinansiering cykel

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

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

Vägledning för prioritering av statlig medfinansiering kollektivtrafik

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

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

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

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

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

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

Vägledning för prioritering av statlig medfinansiering trafiksäkerhet

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



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

Vägledning för prioritering av statlig medfinansiering miljö

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

Åtgärder för att förbättra vattenkvalitet

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

Landskapsåtgärder

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

Bulleråtgärder

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





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

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

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

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

Väsentlig avvikelse

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

Om det är ett av de större namngivna objekten i planen och utgör en av grunderna i länsplanen, det vill säga att avvikelsen påverkar länsplanens intentioner

- Om planens totala ram överskrids med över fem procent
- Om totalkostnaden för objektet har ökat med mer än 50 procent gentemot totalkostnaden i den senast beslutade länsplanen och om förändringen påverkar planens intentioner

Mindre avvikelse

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

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

- Beslutet påverkar inte planens totala ram

Mindre löpande justering

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

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



Region Stockholm