



SÖDERTÄLJE KOMMUN Kommunstyrelsen	
2017 -11- 08	
Dnr	Rnr

TJÄNSTESKRIVELSE

Datum

2017-10-10

Samhällsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadsnämnden

Tekniska nämnden

Kommunstyrelsen

1 (2)
KS 2017/124

Remiss: Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018- 2029, för svar senast 30 november 2017

Diarienummer: SBN-2017-01760

Sammanfattning av ärendet

Denna remiss besvaras i två separata svar, ett inom ramen för Södertörnsamarbetet och ett eget remissvar från Södertälje kommun. Dessa remissvar är tänkta att vara kompletterande.

En stor del av de medel som tilldelats länsplanen i denna planperiod är intecknade genom Sverigeförhandlingens överenskommelser i länet, detta medför att de medel som finns att fördela till nya objekt är ytterst begränsade.

I remissvaret lyfts behovet av en ny passage av Södertälje kanal trots att åtgärder på europavägnätet inte ligger på länsplanen utan på nationell plan, för att ytterligare påtala vikten av att sårbarheten åtgärdas.

Det Södertörnsgemensamma svaret är berett och godkänt inom ramen för de beslutsrutiner som finns för Södertörnsamarbetet. De objekt som pekas ut i det Södertörnsgemensamma svaret är framtagna och beslutade i samband med den uppvaktning som Länsstyrelsen bjöd in till i januari i år där Södertörnskommunerna genomförde en gemensam framställan och presentation. Södertäljes underlag till det Södertörnsgemensamma inspelet beslutades i TN, SBN och KS i december 2016.

Beslutsunderlag

Remissvar Södertörn, daterat 2017-09-29

Remissvar Södertälje, daterat 2017-10-10

Förslag till Länsplan 170831, daterad 2017-08-30 (!)

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Remissvaret medför i sig inga ekonomiska konsekvenser och kräver ingen finansiering. Det är långsiktigt nödvändigt att de kommunala investeringar som påverkas av länsplaneringen kan samordnas med genomförandet av länsplanen. Av de länsplaneobjekt som finns med i förslaget till länsplan som berör Södertälje är det främst ombyggnad av Södertälje C som kräver kommunal finansiering, vilket är hanterat i ordinarie budgetarbete inom ramen för Södertälje city i samverkan.

Diarienummer
SBN-2017-01760

Kontorets förslag till nämnden

Ge bifall till att kontorets förslag ska vara Södertälje kommuns svar på remissen.

Kontorets förslag till kommunstyrelsen

Besluta att kontorets förslag ska vara Södertälje kommuns svar på remissen.

Beslutet ska skickas till

stockholm@lansstyrelsen.se märkt "Remiss länsplan 2018-2029, dnr 14146-2017"
akten
handläggaren



Rickard Sundbom
Stadsdirektör



Homan Gohari
Tf Samhällsbyggnadsdirektör

Handläggare:
Mats Johannesson



Samhällsbyggnadskontoret

Länsstyrelsen

Stab

Datum

2017-10-09

Diarienummer

SBN-2017-01760/ TN-2017-00723 /KS 17/xxx

Ärende

Remiss: Förslag till länsplan 2018- 2029

Remissvar: Förslag till länsplan för transportinfrastrukturen i Stockholms län 2018-2029

Södertälje kommun besvarar denna remiss förutom med detta remissvar även ett med remissvar inom ramen för Södertörnssamarbetet.

Länsstyrelsen konstaterar i förslaget till länsplan att de medel som tilldelats Stockholms län i praktiken är lägre än föregående planperiod, och att tilldelningen inte är tillräcklig för att möta de behov som finns i denna tillväxtregion. Södertälje kommun anser att det visar på bristande förståelse för Stockholmsregionens behov att staten inte väljer att prioritera den del av Sverige som på ett tydligt sätt är landets tillväxtmotor.

En av de utgångspunkter som presenteras i förslaget är att minska sårbarheten vid störningar. Här nämns förra årets incident på motorvägsbroarna över Södertälje kanal. Södertälje instämmer i analysen att denna typ av sårbarhet har påverkan på hela samhället och tillväxten. Det är därför oförståeligt att någon lösning på denna sårbarhet inte presenteras i varken förslaget till länsplan eller nationell plan. Södertälje kommun kräver att en tillförlitlig lösning på passagen av Södertälje kanal presenteras då den är avgörande för Stockholmsregionens fortsatta tillväxt och möjligheten för de globala företagens fortsatta expansion i Södertälje.

Södertälje kommun konstaterar att den andel medel som är fri att fördelas i denna planomgång är relativt liten, de medel som tilldelats länsplan är till stora delar in-tecknade genom separata överenskommelser, främst inom ramen för Sverigeförhandlingen. Detta medför att omfattningen av de medel som hanteras i denna remisshantering är begränsade. Det är därför positivt utifrån Södertäljes perspektiv att konstatera att medel för utbyggnaden av Riksväg 57 och ombyggnaden av Södertälje C ryms i förslaget.

Länsstyrelsens ambition att öka de fria pottorna i länsplan för cykel-, miljö, trafiksäkerhet och kollektivtrafiksatsningar ser vi som mycket bra. Det är Södertäljes ambition att bli mer aktiva i att söka medel från dessa potter.

Det är positivt att Länsstyrelsen i förslaget tydligt pekar ut behovet av att välja kostnadseffektiva lösningar, så kallade steg 1 och steg 2 enligt fyrstegsprincipen.

Ny passage av Södertälje kanal

Ansvar för att åtgärda den uppenbara sårbarheten med motorvägsbroarna över Södertälje kanal ligger tydligt på Trafikverket/nationell plan och Södertälje lyfter tydligt detta krav i remisvaret till nationell plan. Södertälje förväntar sig trots det mer av Länsstyrelsen än att bara konstatera i länsplan att det är en samhällskritisk brist för Stockholmsregionen som kommer kvarstå hela planperioden.

Brohaveriet 2016 inträffade i huvudsak under semesterperioden med betydligt lägre trafik än övriga tider på året, trots det blev de samhällsekonomiska kostnaderna betydande och konsekvenserna främst för den lokala trafiken i Södertälje katastrofala. De åtgärder som Trafikverket föreslår är endast utbyte av befintliga broar som ger förbättrad kapacitet genom en ökning av antalet filer men inte hanterar den sårbarhet som endast en passage medför.

Under ombyggnadstiden för den ombyggnad som Trafikverket föreslår kommer kapaciteten vara densamma som under brohaveriet sommaren 2016, men under betydligt längre tid. Denna lösning ger oacceptabla konsekvenser för såväl näringsliv som boende i regionen. Särskilt svårt blir det lokalt i Södertälje då den lösning som tillämpades vid brohaveriet var att prioritera den genomgående trafiken på europavägarna på den lokala trafikens bekostnad.

Södertälje kommun har genomfört en utredning av hur denna nya passage kan genomföras som minskar sårbarheten och ökar kapaciteten för såväl den nationella, regionala som lokala trafiken till en mycket rimlig kostnad. Södertälje kommun tillsammans med stöd av Södertörnskommunerna kräver att en dialog genomförs om hur denna nya passage av kanalen ska genomföras och finansieras i närtid, där vi också förväntar oss att Länsstyrelsen i rollen av planupprättare tar en aktiv roll.

Järnvägssträckan Järna - Stockholm

I förslaget till Länsplan saknas en framtidsutblick över hur infrastrukturen ska utvecklas på längre sikt där frågor kring nästa generations kollektivtrafik behandlas även efter planperioden. I förslaget hänvisas till RUF2050, men i utställningsversionen saknas denna typ av framtidsutblickar. Hänvisningar till att framtida bostadsutbyggnad ska ske i anslutning till dagens kollektivtrafik kommer inte vara långsiktigt hållbart av trängsel och kapacitetskäl. Det behövs en tydlig långsiktig strategi för hur övergången till klimatsmart resande ska ske.

När Ostlänken byggs ut och kapaciteten i järnvägssystemet söderifrån in mot Stockholm förstärkts fram till Järna kommer det uppstå behov av utbyggnad av sträckan Järna-Stockholm. Södertälje kommun driver frågan att denna utbyggnad ska utformas som regionaljärnväg för att främja tillgängligheten och tillväxten i Stockholmsregionen. Behovet av ytterligare spår in mot Stockholm söderifrån för att hantera de stora pendlingsströmmarna är överhängande och lösningen med en ny regionaljärnväg genom centrala Södertälje skulle medföra en betydande överflyttning från bilpendling till kollektivresande. Det vore önskvärt att Länsstyrelsen i form av planupprättare tog en aktiv roll i framtida utredningar/åtgärdsvalsstudier för att stärka det regionala perspektivet när denna sträcka diskuteras.

Förbättrad järnvägsanslutning i Södertälje hamn

Ett tydligt utpekad nationellt och regionalt mål för att klara omställningen till klimatsmarta transporter är att säkra överflyttning av gods från lastbil till järnväg och sjöfart. Södertälje hamn har ett strategiskt läge för att hantera gods till/från Sverige som ska vidaretransporteras på järnväg. Hamnen ligger i järnvägens absoluta närhet men elektrifierad järnvägsanslutning saknas. Avsaknaden av en elektrifierad järnvägsanslutning i Södertälje hamn, totalt en sträcka på ca 400 meter, försvårar omställningen till klimatsmarta transporter. Detta visar på en bristande förståelse för transportsystemets funktion och krav. Denna mycket begränsade brist i en länk i transportkedjan medför att en stor del av transporterna istället tvingas ske på lastbil.

Södertälje kommun anser att en fungerande järnvägsanslutning från Södertälje hamn till Västra stambanan kraftigt skulle förbättra möjligheterna till omlastning från sjöfart till järnväg och därigenom avlasta vägtrafiken främst på E4 och E20. Överflyttning till sjöfart och därefter fortsatt transport på järnväg ger stora bidrag till omställningen till klimatsmarta transporter och är nödvändigt för att säkra regionens framtida godsförsörjning på ett hållbart sätt.

Kollektivtrafiksatsningar

Södertälje kommun har i den nyligen beslutade trafikstrategin för Södertälje en tydlig ambition att öka andelen arbetspendling med kollektivtrafik. Ett område som är högt prioriterat är att lyfta över arbetspendlingen till/från Stockholm från bil till buss och tåg. Det starkaste pendlingsstråket till och från Södertälje går idag på E4/E20 där bilandelen är mycket hög, mycket på grund av att attraktiva kollektivtrafikalternativ saknas.

Södertälje verkar för att på sikt skapa bättre resmöjligheter med regional- och pendeltåg från Södertälje till Stockholm då kapaciteten från Järna till Stockholm behöver lösas med nya spår. I avvaktan på denna lösning måste pendlingsbehovet lösas med nya snabba och attraktiva bussförbindelser. Södertälje kommun skulle gärna se att medel från länsplan används för hållplatser och vägombyggnader för att kunna stötta utbyggnaden stombusslinjer från Södertälje in mot Stockholm.

För Södertälje är en sträckning från Geneta/Ronna via Södertälje Science Park/KTH och Södertälje Sjukhus till Liljeholmen en prioriterad sträckning som är utpekad som ett viktigt behov att lösa i den föreslagna plankartan i RUF2050. Denna stombusslinje skulle avlasta stora pendlingsströmmar i båda riktningarna. För att denna bussträckning ska bli konkurrenskraftig ur ett restidsperspektiv krävs införande av busskörfält och attraktiva busshållplatser enligt BRT-koncept med angränsande pendelparkeringsplatser. Södertälje kommun är fullt medveten om att ansvaret för dessa investeringar till stor del ligger på Stockholms läns landsting och Södertälje kommun men ser att medfinansieringslösningar där medel från länsplanen bidrar som nödvändiga.

Cykelsatsningar som Södertälje skulle vilja se genomförda

I den regionala cykelplanen finns tre cykelvägar som Södertälje vill se utbyggda under planperioden. Södertälje kommun anser att det är nödvändigt att cykelsatsningar sker i hela länet, det vill säga även i Södertälje med omnejd. Dessa tre objekt är: (i prioritetsordning)

1. **Södertälje (Östertälje) – Salem.** Cykelvägen kommer förbättra möjligheterna att cykelpendla från Salem/Rönninge till AstraZenecas anläggning i Gärtuna, Södertälje. Andelen som idag pendlar sträckan med bil är stor.
2. **Nykvarn – Södertälje (Saltskog).** En cykelväg som passerar logistikområdet Almnäs/Mörby och som knyter ihop Nykvarn med Scania
3. **Järna – Södertälje** (via väg 525 "gamla E4"). En cykelväg som knyter ihop Järna med Scania

Grunden för prioriteringen ovan är hur väl dessa cykelvägar bidrar till hållbar arbetspendling då samtliga går från mindre tätorter till något av de globala företagen i Södertälje.

Boel Godner
Kommunstyrelsens ordförande

Handläggare:
Mats Johannesson
Samhällsbyggnadsstrateg

2017-09-29

Södertörnsgemensamt svar på förslag till länsplan i Stockholms län 2018-2029

1. Sammanfattning

Södertörnskommunerna anser att:

- Medel bör tillsättas för utredning och planering för att säkerställa Flemingsbergs funktion som regional stadskärna och bytespunkt inklusive resecentrum.
- Tvärförbindelse Södertörn ska finansieras och måste genomföras enligt hittills gällande tidplan. Objektet är inte fullt finansierat i nationell plan och Södertörnskommunerna vill lyfta behovet även i länsplaneyttrandet.
- Tidigare fattade överenskommelser och åtaganden i åtgärdsvalsstudier måste hållas för att säkerställa genomförandet av den planering som görs i kommunerna och som kommuniceras till omvärlden.
- Statens myndigheter måste samordna sig för att inte förhindra arbetet med att möta den efterfrågan på bostäder som finns och som avtalats om.

Södertörns gemensamma prioriterade objekt sammanfattas i tabellen nedan:

(objekten i **fet stil** är de som är helt finansierade i förslaget till länsplan)

<i>Åtgärder från nuvarande länsplan</i>	<i>Genomförande av åtgärder utifrån ÅVS</i>	<i>Mindre investeringar/ trimningsåtgärder</i>	<i>Utredningar</i>
Tvärspårväg syd Riksväg 57	Väg 226- Huddingevägen Väg 225	Stombusslinjer på Södertörn Cykelsatsningar på Södertörn	Resecentrum Flemingsberg

2. Inledning

Regeringen beslutade den 23 mars 2017 om direktiv till åtgärdsplanering. Det innebär att Trafikverket fått i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utvecklingen av transportsystemet för perioden 2018-2029. Trafikverket föreslår hur dessa medel ska fördelas på åtgärder för utveckling och vidmakthållande av transportinfrastrukturen i ett förslag till nationell transportplan. Parallellt ska länsplaneupprättarna ta fram förslag på trafikslagsövergripande länsplaner för regional infrastruktur.

Länsstyrelsen har nu tagit fram ett förslag till länsplan 2018-2029 och önskar få in synpunkter senast 30 november 2017. Slutligt förslag till länsplan kommer att överlämnas till regeringen 31 januari 2018. Regeringen förväntas sedan fatta beslut om de ekonomiska ramarna för länsplanen under våren 2018.

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) har, utifrån Södertörns utvecklingsprogram och sitt mångåriga samarbete, tagit fram detta gemensamma remissvar. Kommunerna lämnar också vid behov egna kompletterande synpunkter.

3. Södertörnskommunerna

Södertörns tillväxt bygger på en gemensam vision

Södertörnskommunerna driver ett mångårigt utvecklingsarbete tillsammans och arbetar utifrån en gemensam vision:

”Kommunerna på Södertörn är en attraktiv del av Stockholm-Mälarenregionen, med en halv miljon invånare, som med tillväxt, mångfald och handlingskraft skapar livskvalitet och en långsiktig hållbar utveckling”

Södertörnskommunerna växer starkt med fler bostäder och medborgare, fler företag och fler jobb. Vi planerar och arbetar sedan länge i linje med den regionala utvecklingsplaneringen och har en uttalad ambition att ställa om energianvändningen bort från fossila bränslen. En viktig del är utveckling och utbyggnad av de fyra regionala stadskärnorna – Södertälje, Flemingsberg, Kungens kurva-Skärholmen och Haninge stad i en regional struktur. Dessa spelar en viktig roll i huvudstadsregionen.

Utbyggnaden av de regionala stadskärnorna stärker möjligheterna till en sammanhållen och hållbar region. Med ett ökat utbud av bostäder, arbetsplatser och utbildning i de fyra stadskärnorna ökar möjligheterna till en integrerad bostads- och arbetsmarknad. Utrymme och möjligheter skapas då också för de funktioner som bör finnas i den centrala delen av huvudstaden. En sådan utveckling stärker hela regionens konkurrenskraft och bidrar till att skapa en regional balans.

Tillgänglighet och framkomlighet är avgörande för att binda ihop regionen och nå de regionala stadskärnorna. Flera målpunkter och tvärförbindelser i regionen skapar ett robustare transportsystem som bättre tål störningar. Med utvecklade regionala stadskärnor på Södertörn blir trafikströmmarna i regionen bättre fördelade och kapaciteten i transportsystemet blir bättre utnyttjad. De faktiska restiderna kan minska och tillgängligheten till viktiga målpunkter blir bättre.

Den långsiktiga inriktningen ska vara att de regionala stadskärnorna knyts samman med attraktiv spårtrafik. I avvaktan på det bör stombusstrafik skapas mellan stadskärnorna.

Att utveckla och stärka de regionala stadskärnorna med bostäder, arbetsplatser, utbildning, service och annat utbud - tillsammans med utbyggnad av infrastruktur för gång, cykel, kollektivtrafik och vägtrafik - är långsiktiga processer som kräver uthållighet och samarbete kring en gemensam vision.

Södertörns utveckling

Bostadsbyggandet håller hög takt och Södertörnskommunernas uttalade ambition är att skapa förutsättningar för minst 100 000 bostäder till 2030.

Södertörn har nu en snabbare företagstillväxt än Stockholms län i sin helhet. Antalet företag och anställda på Södertörn växer också snabbare och mer än vart tredje företag på Södertörn är en snabbväxare. Industri- och logistikområdet Almnäs/Mörby (Stockholm Syd) fortsätter att utvecklas kraftfullt med 40 nya företag lokaliserade till området i Nykvarn/Södertälje. Beslutet om utbyggnaden av Norviks hamn kommer också att ha en positiv inverkan på utveckling och tillväxt på Södertörn.

Med ett ökat företagande och fler arbetsplatser på Södertörn ökar möjligheten till sammanhållning och social hållbarhet i regionen med ett större utbud av arbetsplatser och kompetens. Liksom för bostäder kräver ett ökat företagande och fler arbetsplatser en förbättrad tillgänglighet och framkomlighet till olika målpunkter i regionen. En utbyggd infrastruktur som medger förbättrad kollektivtrafik på spår och väg är en förutsättning för att även bryta segregation och utanförskap samt förbättra matchningen på arbetsmarknaden.

Förutsättningarna är goda för ett ökat bostadsbyggande och näringslivstillväxt på Södertörn både på kort och lång sikt men det kräver fullföljda insatser för förbättrad tillgänglighet och framkomlighet både mellan de regionala stadskärnorna och in till regioncentrum. Kapacitetsförstärkningar krävs för såväl kollektivtrafik, vägtrafik som för de regionala cykelstråken. Vi ser att det är grundläggande för den utveckling som pågår att planerade strukturer blir genomförda – att gemensamma regionala kontrakt som slutits också hålls.

En växande storstadsregion innebär större godsflöden och behov av en effektiv varudistribution. Södertörnskommunernas gemensamma satsning på samordnad

varudistribution har lett till effektiviseringar och klimatvinster men det krävs ytterligare satsningar i form av smarta tjänster och nytänkande för att möta behoven i samband med att e-handeln växer och digitaliseringen ökar. Fördelningen av godsflödena kommer att förändras genom etableringen av Norvik. För att kunna hantera godsflödena krävs ett proaktivt arbete för att kunna hantera detta med olika transportslag.

En robust trafikinfrastruktur som klarar av att försörja en växande region

Trafikinfrastrukturen på Södertörn är mycket sårbar, vilket har visat sig vid flera tillfällen, bland annat vid olyckan på motorvägsbron över Södertälje kanal sommaren 2016. I detta yttrande lyfter vi från Södertörn flera åtgärder som ökar kapaciteten samtidigt som de minskar sårbarheten på Södertörn, vilket är en förutsättning för att den tillväxt vi ser i Stockholmsregionen ska fortsätta. Digitaliseringen kan genom förbättrade tjänster inom transportsektorn bidra till att människor kan göra smarta val före och under sin resa. Bra trafikinformations- och reseplaneringstjänster bidrar till att avlasta och effektivisera transportsystemet.

4. Södertörns egna prioriteringsgrunder

Vi ser gemensamma behov preciserade i fem punkter:

1. Strukturerande kollektivtrafiksatsningar mellan de regionala stadskärnorna samt in mot regioncentrum.
2. Storregional tillgänglighet och förbättrad internationell uppkoppling (med kollektivtrafik)
3. Bättre möjligheter att arbets- och studiependla med cykel
4. Ökad tillgänglighet och framkomlighet för gods samt överflyttning till järnväg och sjöfart
5. Förbättrad vägkapacitet inklusive trafiksäkerhetshöjande åtgärder

I tabellen nedan redovisas Södertörnskommunernas prioriterade åtgärder och hur dessa kopplas till de fem prioriteringsgrunderna.

Södertörnskommunernas prioriterade åtgärder	1	2	3	4	5
Tvärspårväg syd	x	x			
Riksväg 57					x
Väg 226 (genomförande av åtgärder i ÅVS)	x		x		x
Väg 225 (genomförande av åtgärder i ÅVS)	x		x	x	x
Strukturerande kollektivtrafiksatsningar	x	x			
Cykelsatsningar på Södertörn			x		
Flemingsberg resecentrum	x	x	x		
Tvärförbindelse Södertörn	x	x	x	x	x

5. Regeringens direktiv

Regeringen har pekat ut ett antal prioriterade utmaningar i direktivet till åtgärdsplaneringen. I tabellen nedan redovisas hur väl Södertörnskommunernas prioriterade åtgärder svarar upp mot dessa.

- A. Klimatet - Bidra till ett förbättrat klimat
- B. Bostäder - Skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande
- C. Näringslivet - Skapa förutsättningar för effektiva godstransporter
- D. Sysselsättningen - Påverka sysselsättningen
- E. Digitaliseringen - Ta hänsyn till digitaliseringens möjligheter
- F. Ett inkluderande samhälle - Bidra till social hållbarhet

Södertörnskommunernas prioriterade åtgärder	A	B	C	D	E	F
Tvärsårväg syd	x	x		x	x	x
Riksväg 57				x		x
Väg 226 (genomförande av åtgärder i ÅVS)	x	x			x	x
Väg 225 (genomförande av åtgärder i ÅVS)	x		x	x		x
Strukturerande kollektivtrafiksåtsningar	x	x	x	x	x	x
Cykelsåtsningar på Södertörn	x					x
Flemingsberg resecentrum	x	x	x	x	x	x
Tvärförbindelse Södertörn		x	x	x	x	x

6. Åtgärder från nuvarande länsplan som vi anser ska genomföras

Tvärspårväg syd

Spårväg syd har medel i förslaget till länsplan, i enlighet med avtal i Sverigeförhandlingen. Det innebär medel från 2024 och framåt. Södertörnskommunerna ser positivt på att medlen justerats för genomförd riskbedömning. Spårväg syd innebär en ny tvärförbindelse som binder samman flera knutpunkter i söderort, däribland två regionala stadskärnor, med övriga spårssystem och övrig befintlig kollektivtrafik mot såväl Tyresö/Haninge som centrala Stockholm. Denna satsning skapar förutsättningar för bostadsbyggande och kortare restid mellan de regionala stadskärnorna och vidare ut i regionen. Spårväg syd har fått finansiering via Sverigeförhandlingen, där en delmängd finansieras via länsplanen. Sverigeförhandlingen innebär projektstart 2024 med trafikstart tio år senare. Södertörnskommunerna ser positivt på en säkrad finansiering för detta projekt, men kräver en diskussion om tidigareläggning avseende såväl planering som byggnation. Planering pågår eller behöver startas i områden som innefattar Spårvägen, exempelvis i anslutning till Tvärförbindelse Södertörn, vilket förutsätter att resurser för planering även av spårvägen finns.

Spårväg syd förutsätter flera andra funktioner som inte finns omnämnda i förslaget till länsplanen – Flemingsbergs resecentrum samt en nedsänkning av väg 226 i syfte att få till en effektiv och funktionell bytespunkt mellan de olika trafikslagen, men också att minska barriäreffekterna i den regionala stadskärnan. Se beskrivning under de objekten.

Södertörnskommunerna önskar även utredningsmedel för förlängningar mot Flemingsbergsdalen, Tyresö/Haninge/Botkyrka samt mot Gullmarsplan.

Riksväg 57 (Gnesta – E4 trafikplats Järna)

Riksväg 57 ingår i förslag till länsplan (Stockholms- och Sörmlands län)

Södertörnskommunerna ser positivt på att objektet finansieras i kommande länsplan. Vägen behöver få jämnare hastigheter, säkra gångpassager och ökad trafiksäkerhet, främst vid skolor och busshållplatser där gåendes säkerhet prioriteras.

7. Genomförande av åtgärder utifrån åtgärdsvalsstudier

Väg 226 - Huddingevägen

Det finns finansiering för vissa åtgärder på väg 226 i förslaget till länsplan, dock rör detta åtgärder som funnits med i föregående länsplan – åtgärder för oskyddade trafikanter längs väg 226, trafikplats Högsolan samt Pålmalmsvägen – Högsolan. En åtgärdsvalsstudie för väg 226 är färdigställd, men en avsiktsförklaring har ännu ej undertecknats och åtgärder föreslagna inom denna har inte finansiering inom länsplan.

Syfte

Att åstadkomma ökad trafiksäkerhet samt framkomlighet för kollektivtrafik både längs väg 226 och i korsningar som dels ger en bättre trafikfunktion, dels möjliggör bostadsutbyggnad i anslutning till vägen. Huddingevägen underlättar utvecklingen av resecentrum Flemingsberg och är kompletterande till övriga väginfarter mot Stockholm såsom E4/E20 samt väg 73.

Brister/behov

Huddingevägen utgör på vissa ställen i dag en barriär, bland annat i Flemingsberg där stadsutveckling planeras på ömse sidor. I Flemingsberg korsar väg 226 Regulatorvägen där Spårväg syd är tänkt att trafikera. För att det inte ska uppstå en konflikt mellan spårvägens och väg 226:s funktion, samt att åstadkomma en attraktiv sammanhållen regional kärna behöver vägen sänkas.

Åtgärd

Södertörnskommunerna ser positivt på den finansiering som finns för pågående åtgärder på väg 226. Dock behöver viktiga återstående funktioner bland annat utpekade i åtgärdsvalsstudien få finansiering och minst omnämnas som en namngiven framtida brist. Detta rör exempelvis åtgärder för oskyddade trafikanter, kollektivtrafikkörfält för att förbättra framkomligheten för stombussarna, samt nedsänkning av väg 226 i Flemingsberg. Trafikverket och kommunen är genom åtgärdsvalsstudie 226 överens om att en nedsänkning av väg 226 genom Flemingsberg är en prioriterad åtgärd och den enda rimliga med tanke på stadskärnans utveckling. Om detta projekt skjuts på framtiden kommer Flemingsbergs möjligheter till fortsatt utveckling avseende centrum för högre utbildning, rättscentrum för södra Stockholm och kontors/konferensmarknad att bromsas upp. Funktioner som är av vikt att de fortsätter utvecklas för att dels skapa en region i balans och dels säkerställa viktiga samhällsfunktioner för hela Södertörn/södra Stockholm. Att skapa ett stadscentrum i anslutning och tvärs väg/järnväg är strategiskt viktigt för den regionala stadskärnans fortsatta utveckling och helt avgörande för att det kunskapsintensiva näringslivet ska utvecklas i Flemingsberg.

Väg 225

Väg 225 ingår inte i förslaget till länsplan. Länsväg 225 är den kortaste vägen mellan Nynäshamn, Botkyrka och Södertälje och en viktig länk på Södertörn genom att den binder samman väg 73 med E4/E20.

Syfte

Åtgärda trafiksäkerhetsbrister för oskyddade trafikanter längs vägen och som förväntas öka i samband med godstrafik från Nynäshamns hamn och Norviks hamn innan Tvärförbindelse Södertörn är färdigställd.

Brister/behov

Under 2014 slutfördes en omfattande åtgärdsvalsstudie för väg 225 där flera olika åtgärder föreslogs. Det är olyckligt att de åtgärder som prioriteras i genomförda åtgärdsvalsstudier inte genomförs inom rimlig tid efter att utredningen är klar.

Åtgärd

Genomförande av prioriterade åtgärder enligt genomförd åtgärdsvalsstudie.

8. Mindre investeringar/trimningsåtgärder

Stombusslinjer på Södertörn - Strukturerande

kollektivtrafiksatsningar mellan de regionala stadskärnorna

Medel för stombusstrafiken finns dels utpekad som namngivet objekt för väg 73 – Norra Sköndal – Gullmarsplan – Solna C, givet en motfinansiering från berörda kommuner, samt i de årliga pottpengarna inom åtgärdsområdet kollektivtrafik.

Syfte

Sammantaget består Södertörns kommunernas prioritering av åtgärder som binder ihop våra regionala kärnor och den centrala regionkärnan på ett effektivt och klimatsmart sätt och att detta bör ske med stombuss till dess att det finns finansiellt utrymme att bygga spår.

Brister/behov

Dagens kollektivtrafik utgör inte ett tillräckligt konkurrenskraftigt alternativ för arbetspendling på många av de viktiga pendlingsstråken på Södertörn. Förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik genom åtgärdande av bytespunkter, kapacitetsbrister, busskörfält eller liknande är därför viktig.

Åtgärd

I stomnätplanen finns såväl stomlinje I (Tyresö- Vaxholm), stomlinje J (Tyresö-Täby), stomlinje M (Kungens Kurva/Skärholmen – Orminge), stomlinje N (Tyresö C

- Norsborg) som stomlinje O (Nynäshamn-Nykvarn) utpekade som berör Södertörn. Dessa anser Södertörnskommunerna ska prioriteras i genomförandet.

Förutom dessa har Södertörnskommunerna också pekat ut behovet av ytterligare en stomlinje på E4/E20 mellan de regionala stadskärnorna Södertälje och Skärholmen/Kungens kurva och vidare närmare Stockholm (Geneta/Ronna-Liljeholmen via Södertälje science park). Denna sträcka har i dagsläget undermålig kollektivtrafik. Bilpendlingen är dominerande på sträckan. Förutom åtgärder i vägsystemet är det viktigt med attraktiva bytespunkter.

Södertörnskommunerna ser positivt på att finansieringen för Gullmarsplan kvarstår. Gullmarsplan kommer att utgöra en än viktigare bytespunkt för resenärer från Södertörn då förlängningarna och förändringarna på tunnelbanans blå linje börjar trafikeras.

Södertörnskommunerna anser att det bör avsättas en tillräckligt tilltagen pott specifikt för dessa ändamål, då åtgärder i befintlig väginfrastruktur ofta är kostnadseffektiva lösningar som ger stor nytta. I dagens länsplan finns endast en generell pott för kollektivtrafik, en pott som dessutom ser ut att ha minskat jämfört med föregående plan.

Cykelsatsningar på Södertörn

Det är glädjande att flera regionala cykelstråk enligt regionala cykelplanen i Stockholm ingår i förslaget till länsplanen samt att de planerade byggstarterna är relativt tidigt i planperioden. Idag saknas möjlighet att arbets- och studiependla inom och mellan de regionala stadskärnorna. Det är dessutom bristande standard på de befintliga regionala cykelstråken in mot Stockholm som nyttjas av allt fler cykelpendlare. Det är viktigt att utbyggnaden av de regionala cykelstråken inte inkräktar på framtida utrymmesbehov för stombuss.

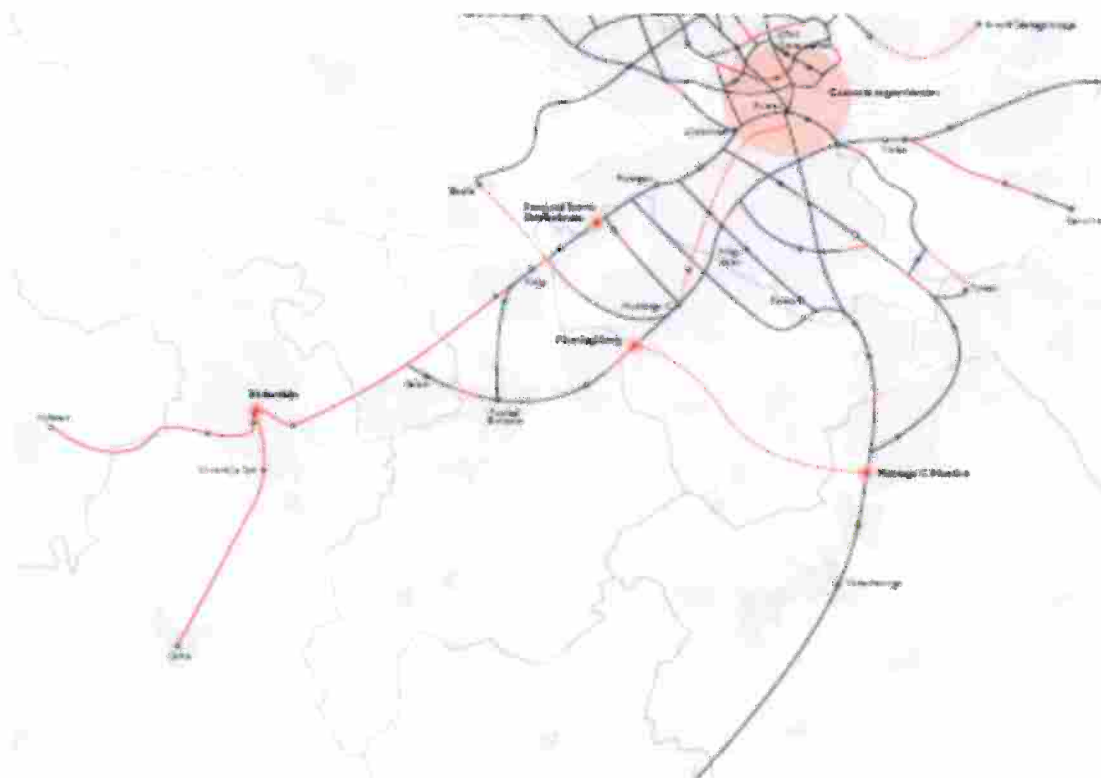
De regionala cykelstråk som ingår i förslaget till länsplan på Södertörn är:

226 Skyttebrink-Tullinge station (klart 2019)

259 Glömstavägen (klart 2021)

260 Vendelsöstråket Skrubba (klart 2021)

260 Ältastråket (klart 2019)



Karta: utpekade cykelstråk i den regionala cykelplanen

9. Utredningar som bör påbörjas tidigt i planperioden

Resecentrum Flemingsberg (järnväg)

Genomförandet av åtgärderna kopplat till Resecentrum Flemingsberg ser vi som nödvändiga att genomföra genom samordning och samfinansiering mellan nationell plan och länsplan. Därför finns detta objekt med i remissvaren till båda planerna.

Varken resecentrum Flemingsberg eller någon av de funktioner som förutsätts för att åstadkomma en attraktiv bytespunkt samt regional stadskärna finns omnämnd i förslaget till nationell plan. Dessa bör minst utpekas som en namngiven framtida brist.

Syfte

Att genom en attraktiv bytespunkt med kort bytestid skapa förutsättningar för ett fungerande kollektivtrafiksysteem för arbetspendlare och resenärer på Södertörn, samt att skapa förutsättningar för en attraktiv sammanhållen regional stadskärna. Åtgärden är en viktig förutsättning för att andra större investeringar som syftar till att leda till ett ökat hållbart resande i Stockholmsregionen ska ge den effekt som önskas i det enskilda projektet. Detta har lyfts både i åtgärdsvalsstudien för Tvärförbindelse Södertörn, i åtgärdsvalsstudien för väg 226, Programstudie Spårväg syd samt i förstudie Järna – Stockholm. Det är även en förutsättning för att kapacitetsförstärkning i stomlinjenät och linjenät för bussar ska få önskad effekt

Behov/brist

Flemingsberg växer som regional stadskärna och planeras för fortsatt kraftig tillväxt, vad gäller bostäder, näringsliv, utbildning, sjukvård och forskning. Funktionen som viktig bytes- och omstigningspunkt söder om Stockholm kommer ytterligare att förstärkas genom de planerade stora infrastruktursatsningarna Förbifart Stockholm, Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn. Genom att planera infrastrukturen tillsammans med den tillkommande bebyggelse som just nu sker i Flemingsberg skapas förutsättningar för en hållbar utveckling.

Beslutet om Spårväg syd gör att en bra bytespunkt norr om plattformarna behöver skapas mellan de olika kollektiva, kapacitetsstarka trafikslagen i syfte att få så många som möjligt att välja dessa. Dagens stationsentré är belägen söder om plattformen och har redan idag kapacitetsbrist och rymmer inte den tillkommande ökning av resenärer som prognosticeras med utvecklingen av Flemingsberg. Flemingsbergs station har idag ca 25 000 av- och påstigande resenärer. År 2030 väntas kollektivtrafikresenärerna vara ca 60 000 per dygn och år 2050 öka till mellan 85 000 och 110 000. Vid eventuell kapacitetsförstärkning för tåg Järna – Stockholm behöver möjligheterna till en omstigning vid Flemingsberg säkras.

Åtgärd

Flemingsbergs resecentrum bör pekas ut som en namngiven brist och därigenom utredas för att därefter tilldelas medel för finansiering och genomförande. Åtgärden följer Södertörnskommunernas inriktning för prioriterade funktioner och ger förutsättningar för en regional arbetsmarknad i balans. Södertörnskommunerna samarbetar gärna med Trafikverket och Trafikförvaltningen för att hitta de med effektiva åtgärderna.

För att skapa förutsättningar för en effektiv och funktionell bytespunkt mellan samtliga trafikslag i ett resecentrum krävs bland annat en nedsänkning av väg 226 och en utbyggnad av trafikplats Högsolan. Medel bör avsättas för att utreda hur denna punkt ska fungera och utvecklas för att ge övriga objekt så stor nytta som möjligt (spårväg syd/ väg 226/ Tvärförbindelse Södertörn/ trafikplats Högsolan). Annars riskerar att dessa objekt inte uppfyller sin fulla potential. Åtgärderna bör samfinansieras från både länsplan och nationell plan.

10. Åtgärder som ej fått full finansiering i Nationell plan

Tvärförbindelse Södertörn

Tvärförbindelse Södertörn har hanterats inom ramen för nationell plan, men har bara uppnått finansiering till hälften av den bedömda kostnaden. Tvärförbindelse Södertörn är den slutliga länken för att färdigställa den yttre ringen kring Stockholm, där norrortsleden byggts och Förbifarten pågår. Södertörnskommunerna anser att det är oacceptabelt att objektet förskjutits i tid och att det inte finansieras i sin helhet under planperioden. Det är därför av yttersta vikt att den bedömda kostnaden får full finansiering under planperioden med planerat färdigställande 2025/2026.

Södertörnskommunerna ser att finansieringen och därigenom säkrandet av genomförandet av Tvärförbindelse Södertörn är av yttersta vikt för regionens utveckling och vill därför lyfta åtgärden även inom ramen för länsplanen.

Passage av Södertälje kanal

De föreslagna åtgärderna i nationell plan löser inte de akuta problem som idag finns i passagen av Södertälje kanal. Dagens trafiksituation med nuvarande broar är mycket sårbar vid olyckor, vilka snabbt får stora konsekvenser på viktiga samhällsfunktioner i hela stockholmsregionen. Denna brist måste hanteras inom kommande planperiod. Att som Trafikverket föreslår acceptera att denna brist kvarstår efter planperiodens utgång är helt oacceptabelt.

11. Övriga synpunkter på förslaget till länsplan

Södertörnskommunerna instämmer i Länsstyrelsens bedömning att mer medel behöver prioriteras till Stockholms län mot bakgrund av både den befolkningstillväxt som sker i länet och att rollen som landets ekonomiska motor och de avtal om ett omfattande bostadsbyggande som staten ingått med olika aktörer i regionen. Detta ställer krav på en tillgänglig region.

Södertörnskommunerna ser ett stort behov av att statens myndigheter samordnas bättre. Kommunerna har åtagit sig att möjliggöra för ett stort antal bostäder som också efterfrågas av staten. Denna utveckling av regionen behöver tydligare stötta upp av statens alla myndigheter, bland annat genom att utlovade infrastruktursatsningar blir av.

Södertörnskommunerna ser med oro på att det vi tidigare avtalat fram förändrats i förslaget till nationell plan. Vi förutsätter att Ostlänken genomförs enligt tidigare beslut som första etappen av framtidens höghastighetsjärnväg dimensionerat för 320 km/h. Att ensidigt ändra förutsättningarna som beslutats när det gäller finansiering och standard är inte acceptabelt.

Åtgärdsvalsstudier som arbetsmetod har nu funnits i några år. I linje med att hålla tidigare fattade överenskommelser ser Södertörnskommunerna det som viktigt att de åtgärder som prioriterats fram genom åtgärdsvalsstudier också genomförs. Trafikverket ansvarar för åtgärdsvalsstudierna som syftar till att utveckla gemensamma åtaganden där varje part bidrar med det som ligger inom respektive parts ansvarsområde. Det är därför viktigt att när nu kommunerna genomförs sina delar att även staten tar sitt ansvar.

I dagens länsplan finns mer generella potter för kollektivtrafik. Södertörnskommunerna anser att det bör finnas en särskild pott för stombussåtgärder samt att denna bör vara större än dagens potter. Det bör också göras möjligt att staten i högre utsträckning går in och medfinansierar åtgärder på kommunalt vägnät där vägarna fyller en regional funktion och effekterna är stora även för andra kommuners invånare. Det blir problematiskt för enskilda kommuner att medfinansiera åtgärder som fysiskt genomförs i en annan kommun. Södertörnskommunerna anser inte att detta är en framkomlig väg.

Södertörnskommunerna vill avsluta med att lyfta fram att detta förslag till länsplan är mycket välskriven och transparent och behandlar Stockholms läns utmaningar och behov på ett mycket bra sätt. Att de tilldelade ramarna inte räcker till för att hantera denna utmaning är att beklaga.

Södertörnskommunerna instämmer också i Länsstyrelsens beskrivning av behovet av att länsplanen även ska kunna finansiera steg 1 och 2 åtgärder. Dessa åtgärder är oftast kostnadseffektiva och viktiga medel för att få till en effektiv användning av den infrastruktur som finns.

För Södertörnskommunerna:

Ebba Östlin

Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka

Meeri Wasberg

Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

Daniel Dronjak

Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

Bob Wällberg

Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn

Patrik Isestad

Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

Lennart Kalderén

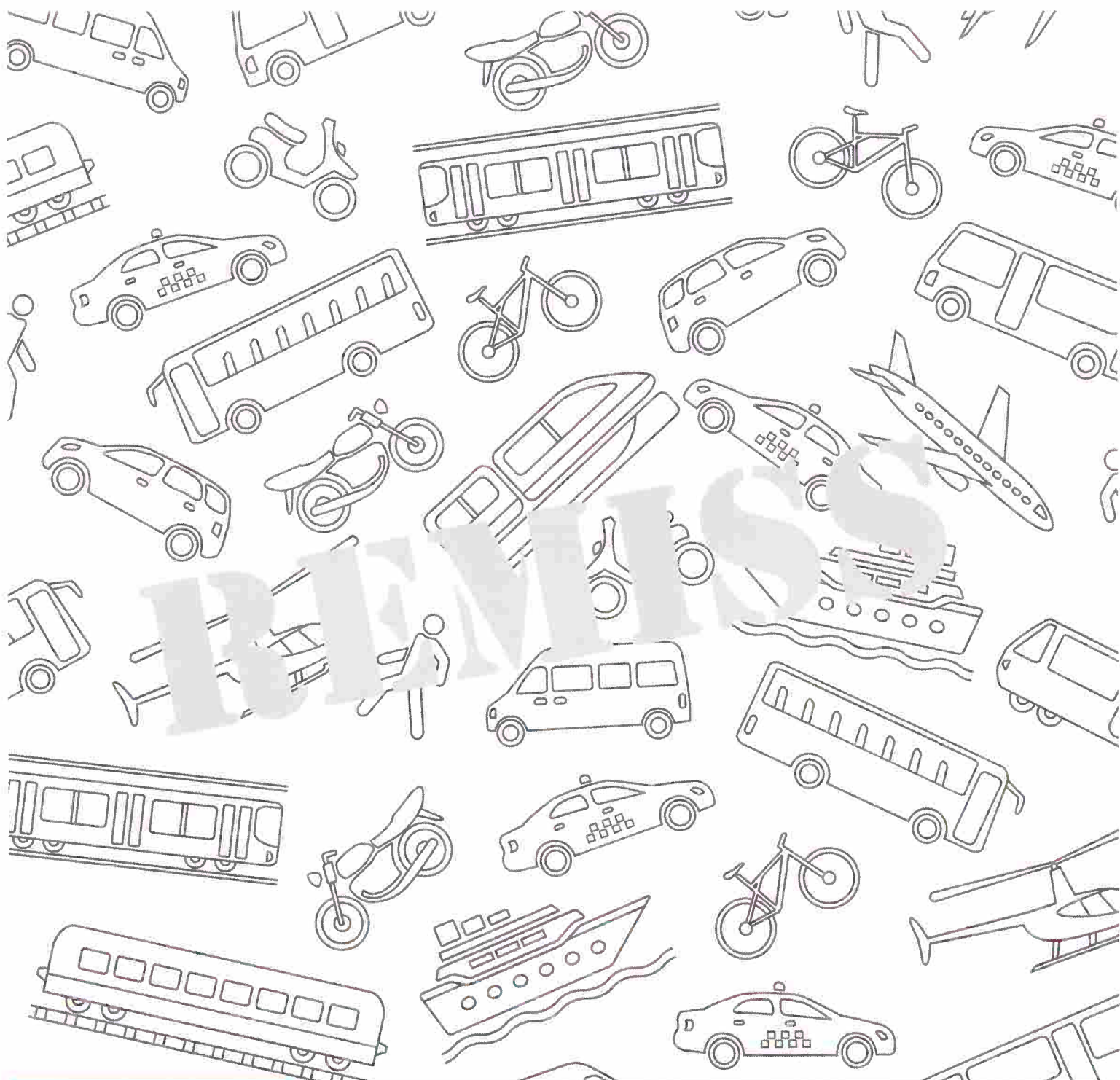
Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

Boel Godner

Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

Fredrik Saweståhl

Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö



Rapport 2017:17



Länsstyrelsen
Stockholm

Förslag till

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018–2029

Remissversion 2017-08-30

Innehåll

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	5
LÄNSPLAN 2018–2029.....	6
Vad är en länsplan för regional transportinfrastruktur?.....	6
Regeringens direktiv.....	6
Arbetsprocess.....	6
LÄNSPLANENS FÖRUTSÄTTNINGAR.....	8
Transportpolitiska mål	8
Fyrstegsprincipen	8
Förhandlingar om infrastruktur i Stockholms län	9
LÄNSPLANENS UTGÅNGSPUNKTER.....	11
Hög tillväxt ställer stora krav på utvecklingen av infrastrukturen	11
Regionala strategiska underlag för fysisk planering	11
Prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning	13
LÄNSPLANENS EKONOMISKA VILLKOR	14
Nytt planeringssystem.....	14
Länsplanens ekonomiska planeringsram	14
Årlig fördelning av den ekonomiska planeringsramen.....	14
Kostnadsökningar.....	15
Pris- och kalkylnivå.....	15
Sverigeförhandlingen	15
FÖRDELNING AV LÄNSPLANENS MEDEL	17
Urvalsprocess och prioriteringsgrunder för Länsplanen.....	17
Två ekonomiska tabeller	17
Precisering av Länsplanens åtgärdsområden.....	24
EFFEKTER AV ÅTGÄRDER	29
Miljöbedömning av länsplanen.....	29
Konsekvensbedömning av åtgärdernas effekter	29
Bostadsbyggande.....	30
GENOMFÖRANDEANSVAR	35
Planering av åtgärdsområden.....	35
Uppföljning av planen	35
Hantering av avvikelser	35
Tvåårig justering.....	36
BILAGOR	37
Bilaga 1: Förordningar och underlagsdokument	38
Bilaga 2: Kortfattade objektbeskrivningar Länsplanen.....	39

Kontaktperson:
Robert Örtegren
robert.ortegren@lansstyrelsen.se
Tfn: 010-223 10 00

Illustration omslag: Mostphotos

Utgivningsår: 2017
ISBN: 978-91-7281-755-5

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

Förord

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

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

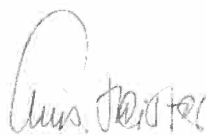
För att svara upp mot det ökade bostadstrycket har kommunerna stora önskemål om ytterligare investeringar i infrastrukturen, särskilt regional kollektivtrafik. Behoven av nya investeringar i infrastrukturen summeras till cirka 200 miljarder kronor. De statliga anslagen för nya investeringar är för låga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

Mot bakgrund av länets roll som hela Sveriges ekonomiska motor är det bekymmersamt att de regionala aktörerna och invånarna allt mer får bära kostnaderna för utbyggd trafikinfrastruktur. Det som traditionellt varit

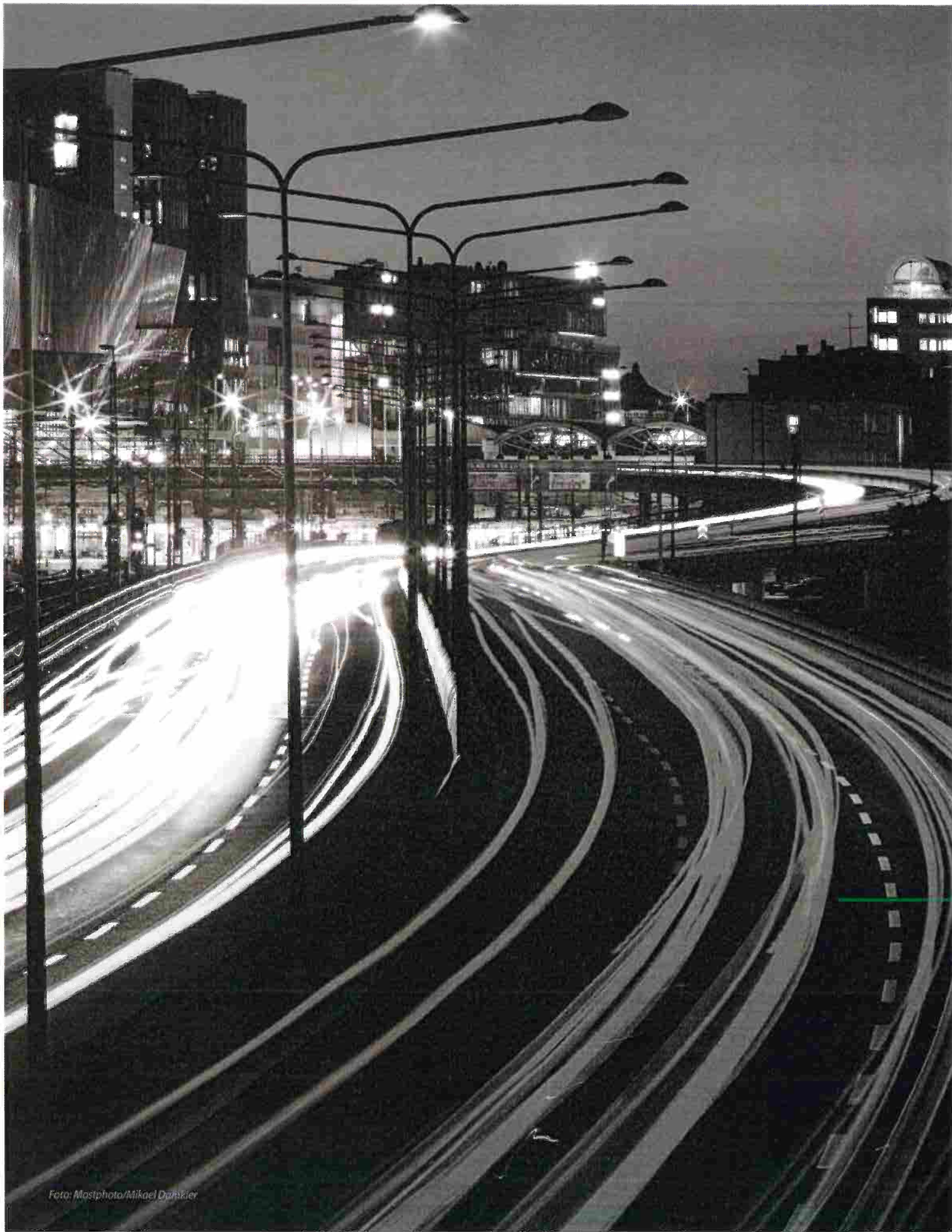
ett statligt åtagande får kommunerna i allt högre utsträckning medfinansiera och dessutom har en ökning av trängselskatten ytterligare påförts länets invånare. Statens bidrag är inte i paritet med de inkomster som regionen genererar till staten.

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

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



Chris Heister
Landshövding Stockholms län



Sammanfattning

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

Kommunerna har regelbundet informerats via möten hos Länsstyrelsen och Kommunförbundet Stockholms län (KSL). Vidare har en regional hearing om länsplanen genomförts med kommunerna och landstinget den 25 januari 2017. Beredningen av länsplanen har varit föremål för löpande förankring med kommunerna. En politisk referensgrupp har varit knuten till landshövding Chris Heister.

Arbetet med Länsplanen föregicks av en åtgärdsförfrågan samt avgränsningssamråd för miljöbedömning som sändes ut till länets kommuner, landstinget och berörda myndigheter. Svaren visar på omfattande behov av investeringar i länet och har tydligt fokus på kollektivtrafiklösningar, effektiviseringsåtgärder och cykelvägsinvesteringar. Under våren 2017 har ett arbete med samlad konsekvensbedömning löpt parallellt med arbetet att ta fram en ny Länsplan. Förutom

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

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

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

Länsplan 2018–2029

Vad är en länsplan för regional transportinfrastruktur?

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

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

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

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

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

Regeringens direktiv

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



I direktivet är planeringsramen för länsplanen i Stockholms län 2018–2029 på 8 571 miljoner kronor (prisnivå 2017). Ett remitterat och sammanställt förslag till länsplan ska lämnas till regeringen senast den 31 januari 2018.

Arbetsprocess

I arbetet med länsplanen har Länsstyrelsen inhämtat underlag från Trafikverket region Stockholm, Stockholms läns landsting, berörda myndigheter, angränsande län och regioner samt av länets kommuner. Ett nära samarbete har löpande skett i en arbetsgrupp med Trafikverket och Stockholms läns landsting. Kommunerna har regelbundet informerats via möten hos Länsstyrelsen och Kommunförbundet Stockholms län (KSL). Vidare har en regional hearing om länsplanen genomförts med kommunerna och landstinget den 25 januari 2017.



Foto: Mostphoto/Stefan Holm

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

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

Under perioden september till december 2016 har Länsstyrelsen sänt ut en åtgärdsförfrågan samt avgränsningssamråd för miljöbedömning till länets kommuner, landstinget och berörda myndigheter. Svaren visar på omfattande behov av investeringar i länet och har tydligt fokus på kollektivtrafiklösningar, effektiviseringsåtgärder och cykelväginvesteringar.

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

Länsplanens förutsättningar

Transportpolitiska mål

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

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

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

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

Fyrstegsprincipen

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

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

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

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

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



Foto: Mostphoto/Ingegerd Sundlöf

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

Förhandlingar om infrastruktur i Stockholms län

Regeringens direktiv anger att Länsplanen ska ta hänsyn till pågående förhandlingar i Sverigeförhandlingen.

Olika statliga förhandlingspersoner har de senaste decennierna regelbundet blivit tillsatta för att förhandla fram större infrastrukturpaket inom Stockholms län. De har i regel haft omfattande mandat som till exempel att införa och justera trängselskatt och vägavgifter samt förslå förändrad lagstiftning kring kommunal medfinansiering av statliga infrastrukturåtgärder

genom värdeåterföring. De senaste tio åren har det varit Stockholmsförhandlingen ledd av Carl Cederschiöld och därefter 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingen ledda av HG Wessberg och Catharina Håkansson Boman. Dessa tre förhandlingar och överenskommelser ingår delvis i länsplanen. Däremot ser de olika ut avseende konstruktioner och avtal angående genomförande med mera.

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

nerna 2010–2021 genom ett finansieringsavtal undertecknat av dåvarande Vägverket, Banverket, Länsstyrelsen, Landstinget, Stockholms stad och Kommunförbundet i Stockholms län. Någon styrgrupp eller organiserad uppföljning är inte utsedd. Från och med 2014 redovisas åtgärder finansierade med trängselskatt på länsvägnätet i Länsplanen och på det nationella vägnätet i Nationell plan.

- **2013 års Stockholmsförhandling.** Investeringar om 19,5 miljarder kronor genom att tunnelbanan byggs ut från Kungsträdgården till Nacka, från Odenplan till Arenastaden (via Hagastaden), från Akalla till Barkarby samt att blå linje byggs ut till Gullmarsplan och kopplas samman med grön linje (fordon och depåer tillkommer). Utbyggnaden innebär nio nya stationer och möjlighet till 78 000 nya bostäder. En styrelse med representanter från undertecknande aktörer följer upp avtalet tertialvis. Trafikverket ansvarar för sekretariatet.
- **Sverigeförhandlingen (2017).** Förhandling om höghastighetsbanor mellan storstadslänen samt kollektivtrafik och cykelåtgärder i storstäderna med mera. Överenskommelse om utbyggnad av ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan-Älvsjö, förlängning av Roslagbanan till city, Spårväg syd Flemingsberg-Älvsjö samt ny tunnelbanestation vid Hagalund till en kostnad av 25,1 miljarder kronor (fordon och depåer tillkommer). Dessutom görs ändringar i trängselskatten. En styrgrupp för uppföljning av genomförande inrättas.

Inom ordinarie plansystem kommer Länsplanen 2018–2029 därmed att hantera och styras av resultatet från tre statliga förhandlingar. Dessa är konstruerade på olika vis med olika uppföljningssystem. I vissa fall har planeringsmognaden i objekten inte varit fullt klarlagd, vilket lett till omfattande kostnadsökningar. Åtgärderna minskar möjligheten till fri hantering av länets övriga behov och önskemål av åtgärder att finansieras inom Länsplanen.

Vad gäller Sverigeförhandlingen är huvuduppdraget att utreda möjligheten till höghastighetståg mellan Sveriges storstadsregioner. Det är av stor vikt att förhandlingen hittar en restidseffektiv lösning på sträckan Järna-Stockholms central-Arlanda för att få ut bäst effekter och stärka Stockholm och Arlandas attraktivitet i ett internationellt perspektiv.

I Sverigeförhandlingens uppdrag ligger också att analysera och pröva möjliga finansieringslösningar för en östlig förbindelse i Stockholm. Uppdraget ska redovisas senast 31 december 2017 och en lösning är av stor betydelse för regionens utveckling.

I enlighet med regeringens direktiv har Länsstyrelsen haft dialog med samordnaren för Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande (14 juni och 23 augusti). Denne redovisade två potentiella större utbyggnadsområden inom Stockholms län som tillsammans uppskattas ge cirka 10 000–20 000 nya bostäder; Segersång i Nynäshamns kommun och Hemfosa i Haninge kommun. Utbyggnadstakten bedöms till tiotals år och båda områdena kräver förbättrad eller ny trafikinfrastruktur. Länsstyrelsen ser mycket positivt på det potentiella bostadstillskottet som ligger i linje med alla de prioriteringsgrunder Länsstyrelsen satt upp för Länsplanen. När behovet av åtgärder och kostnader i transportsystemet är klarlagd kommer det att utgöra underlag för Länsstyrelsens fortsatta arbete med Länsplanen.

Länsplanens utgångspunkter

Hög tillväxt ställer stora krav på utvecklingen av infrastrukturen

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

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

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

Exempel på större störningar är 2005 års påsegling på Essingeleden och 2016 års olycka på Södertäljebro, men även omfattande snöfall eller en mindre krock

på fel plats vid fel tidpunkt kan få omfattande konsekvenser. När invånare inte kan ta sig till sina arbetsplatser eller hämta barn på förskola och när företagen inte får leveranser i tid eller medarbetarna inte kommer påverkar det hela samhället och tillväxten. Flera studier har gjorts kring olika störningars samhällsekonomiska kostnad.

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

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

Regionala strategiska underlag för fysisk planering

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

Storregional systemanalys

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

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

De prioriterade behov som länen bakom "En bättre sats" ser krävs för att klara att möta de närmaste årens utmaningar är:

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

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

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

Regional utvecklingsplan för Stockholms län

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen "RUFs" ska vägleda regionen, visa regionens samlade vilja och hur de utmaningar som regionen står inför ska mötas. Resande och godstransporter är liksom bebyggelsestruktur, grönstruktur, infrastruktur, teknisk försörjning, viktiga regionala planeringsfrågor. En grundläggande princip i RUFs är utvecklingen av en flerkärnig region. Under perioden

2016–2018 revideras gällande regionplan RUFs 2010 och kommer att kallas RUFs2050. Den kommer i många delar att likna RUFs2010 men har utvecklats avseende bland annat hållbarhetsansatsen, ett större fokus på människan och en starkare genomförandeinriktning.

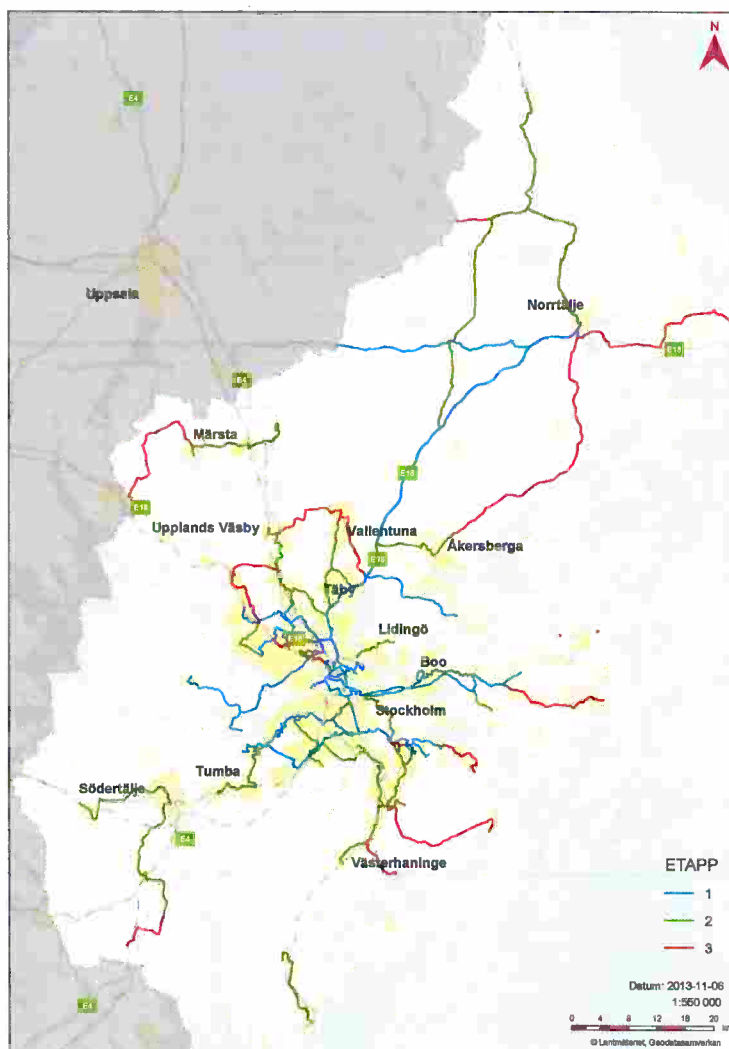
Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län

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

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

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

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



Prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning

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

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

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

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

Länsplanens ekonomiska villkor

Nytt planeringssystem

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

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

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

I och med förslaget till Länsplan 2018–2029 sker en successiv övergång till en mer flexibel plan. År 2018–2025 kommer Länsstyrelsen att redovisa namngivna åtgärder, men för de sista fyra åren 2026–2029 redovisas endast bristområden som behöver utredas närmare kring behov, åtgärd och kostnad innan de kan namnges i planen. Undantaget är åtgärderna som förhandlats fram i Sverigeförhandlingen samt att Länsstyrelsen reserverat medel för åtgärdsområden. Bristerna ska under planperioden bli föremål för förutsättningslös utredning genom åtgärdsvalsstudie och testas enligt fyrstegsprincipen. Vartannat år kommer Länsplanen bli föremål för justering och precisering av ytterligare två år med namnsatta åtgärder.

Länsplanens ekonomiska planeringsram

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

Dock genomfördes inte länsplanen dessförinnan 2010–2021 i den takt som var avsett och länsplanen 2014–2025 kompenserades med en högre verklig ram på 8 716 miljoner kronor. Indikationen från Trafikverket är motsvarande justering inte är aktuell denna gång. I jämförelse med gällande länsplans ram på 8 716 miljoner kronor har den faktiska ramen för 2018–2029 därmed *minskat* med 1,7 procent.

Årlig fördelning av den ekonomiska planeringsramen

Utifrån regeringens planeringsdirektiv gör Trafikverket en årlig någorlunda jämn fördelning av medlen. Den exakta fördelningen för respektive år är given förutsättning och ligger i Stockholm på cirka 650–735 miljoner kronor per år. I förslaget till Länsplan innebär de första tre åren cirka 40–50 miljoner kronor lägre ram per år jämfört med planen 2014–2025.

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

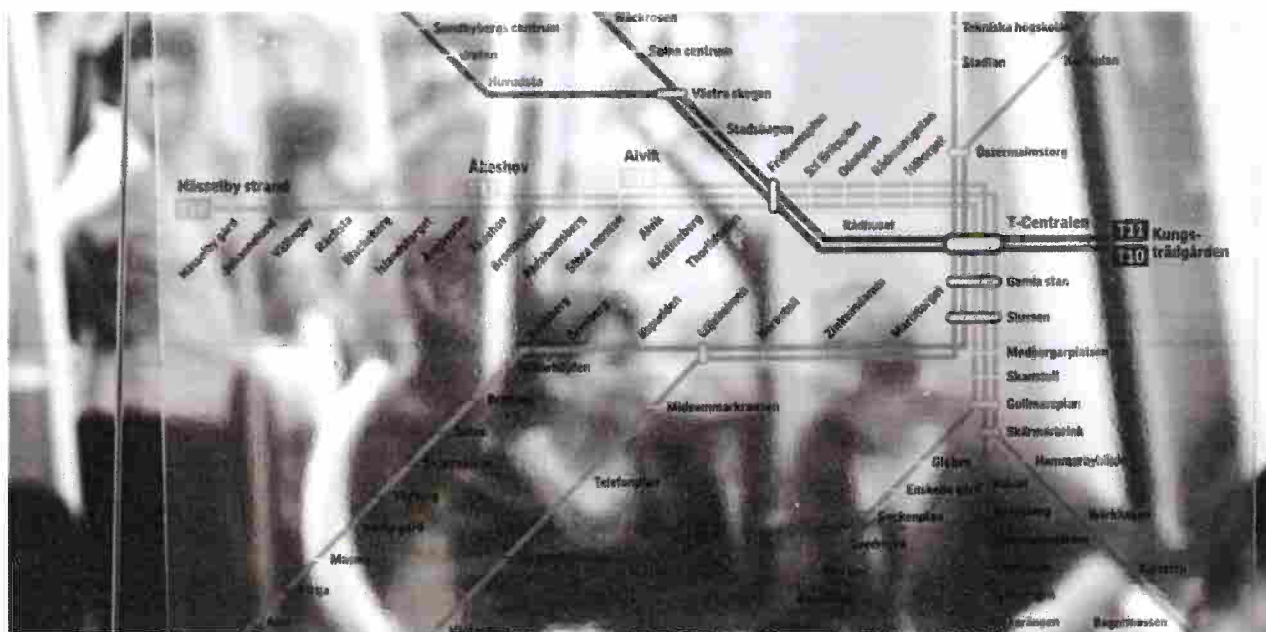


Foto: Mostphoto/Michael Erhardsson

Kostnadsökningar

Åtgärder i Länsplan 2014–2025 har fått kostnadsökningar på cirka 470 miljoner kronor. Merparten av dessa kommer från de trängselskattefinansierade åtgärderna på länsvägnätet som ingår i 2007 års Stockholmsförhandling.

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

Pris- och kalkylnivå

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

Investeringskalkylerna från Trafikverket som utgör underlag till Länsplanen utgår från en 50-procentig sannolikhet att kostnaden är korrekt. Känslighetsanalyser görs ibland på 85-procentnivån. I Sverigeförhandlingen har staten åtagit sig att ansvara för sina

delar av kostnaderna upp till 85-procentnivån. För övriga objekt kan Länsstyrelsen i princip välja att ompröva vid bland annat kostnadsökningar. Därför redovisas Sverigeförhandlingens objekt på 85-procentnivån medan övriga redovisas på 50-procentnivån. Motsvarande hantering sker i Nationell plan.

Sverigeförhandlingen

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

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



Fördelning av Länsplanens medel

Urvalsprocess och prioriteringsgrunder för Länsplanen

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

Remissammanställningen resulterade i över 180 in- spelade åtgärdsbehov till en bedömd kostnad av cirka 200 miljarder kronor. Länsstyrelsen kan generellt konstatera att det finns stora behov av investeringar i länets infrastruktur och att det till stor del hänger ihop med en kraftigt växande befolkning och bostads- byggande. Remissvaren visar på stora behov av att effektivisera befintligt trafiksystem för att möta ökade resenärflöden och möjliggöra förtätning i kollektiv- trafiknära lägen. Det handlar exempelvis om stombus- sätgärder och stationsombyggnader.

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

En stor del av de föreslagna åtgärderna som genererades av åtgärdsförfrågan ligger i linje med den regionala inriktningen för transportsystemet och stämmer väl överens med de transportpolitiska målen och regeringens direktiv. Emellertid handlar flera av åtgärdsförslagen om idéer i mycket i tidigt skede och behöver vidare utredning innan Länsstyrelsen kan ta ställning till om de platsar som namngivet objekt i planen. Länsstyrelsen har därför valt att

benämna några av dessa åtgärdsförslag som brister. Bristerna ska under planperioden bli föremål för utredning genom åtgärdsvalsstudie och testas enligt fyrstegsprincipen.

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

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

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

Två ekonomiska tabeller

I tabell 1 redovisas hur Länsplanens ekonomiska ram fördelas över planperioden. I tabell 2 redovisas åtgärder på det regionala vägnätet finansierade med trängselskatt utanför Länsplanens ekonomiska anslag. I flera fall tillkommer kommunal medfinansiering och även Länsplanens ordinarie anslag finansierar delar av dessa objekt (bland annat merparten av kostnads- ökningarna över tid). Objekten framförhandlades i Stockholmsförhandlingen 2007.

En total sammanställning av alla statliga finansierings- insatser genom Länsplan, Nationell plan och trängsel- skatten framgår av tabell 3.

Tabell 1 – Länsplanens ekonomiska fördelning.

Grön färg markerar produktionsår.

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

**) Förutsätter kommunal med- respektive motfinansiering.
En överskommelse om detta måste presenteras senast 171208.

Observandum

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

Länsplan för Stockholms län 2018–2029	Kostnad under planperioden (mkr, prisnivå 2017)																
	"Total kostnad 2018–2029"	"Övrig finansiering"	"Kostnad i länsplan"	"Procent av länsplane- ramen"	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	
Statliga spår	265,0	31,9	233,1	2,7%	177,2	5,8	0,0	0,0	0,0	50,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Nynäsbanan, dubbelspår (etapp Tungelsta-Hemfosa)	2,3		2,3	0,0%	2,3												
Nynäsbanan, godsanpassning kraft/ buller	50,0		50,0	0,6%						50,0							
Nynäsbanan, Vega pendelstation	89,0	31,9	57,0	0,7%	51,2	5,8											
Andra: Landstinget, Haninge kn		31,9															
Södertälje C, bangårdsombyggnad	123,7		123,7	1,4%	123,7												
Statliga vägar	3 798,8	2 535,2	1 263,6	14,7%	235,4	224,6	161,7	261,1	243,7	137,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
77 Länsgränsen-Rösa och åtgärder i Rimbo	784,4	508,3	276,1	3,2%					172,5	103,6							
Andra: Trängselskatt		508,3															
222 Trafikplats Kvarnholmen och Skvaltän, 4:e körfält	90,8		90,8	1,1%	4,6	1,8	5,4	46,0	25,6	7,4							
226 Högsolan tpl anslutning Alfred Nobels allé	257,7	65,1	192,6	2,2%	23,4	63,6	59,6	46,0									
Andra: Huddinge kn		65,1															
226 Pålamalmsvägen-Högsolan	532,2	468,2	64,0	0,7%	2,2	10,6	16,1	15,6	19,6								
Andra: Trängselskatt, Botkyrka kn		468,2															
229 Norra Sköndal bytespunkt (kollektivtrafik)	54,3	9,9	44,5	0,5%	26,9	17,5											
Andra: Sthlm stad		9,9															
257 Tungelstavägen	65,3		65,3	0,8%	2,4	12,9	30,0	20,0									
261 Tappström-Nockeby	973,9	867,4	106,5	1,2%			13,8	92,7									
Andra: Trängselskatt, Ekerö kn		867,4															
267 Rotebro-Stäket	222,0	11,8	210,1	2,5%	141,1	69,1											
Andra: Järfälla kn		11,8															
268 E4-Grana**	693,1	539,1	154,0	1,8%	24,0	26,0	26,0	26,0	26,0	26,0							
Andra: Trängselskatt, Upplands Väsby kn, Vallentuna kn		539,1															
274/667 Hemmesta vägskäl (kollektivtrafik)	24,2		24,2	0,3%	2,0	0,5	6,9	14,8									
642/678 Färjelägen Tynningöfärjan	19,4		19,4	0,2%	8,8	10,6											
1103 Tulkavägen	81,5	65,4	16,1	0,2%		12,1	4,0										
Andra: Trängselskatt, Norrtälje kn, privat		65,4															
Statlig medfinansiering regional kol- lektivtrafik spår	18 514,9	15 577,5	2 937,4	34,3%	10,0	51,8	270,0	127,0	257,0	291,5	344,0	406,3	22,5	290,8	290,8	575,6	
Märsta station	64,0	32,0	32,0	0,4%							32,0						
Andra: Landstinget		32,0															
Roslagsbanan 1 + 2	10,0	0,0	10,0	0,1%	10,0												
Roslagsbanan 1 + 2, kommunala följdinvesteringar	482,4	282,0	200,4	2,3%		51,8	148,6										
Andra: Danderyd kn, Täby kn, Vallentuna kn, Österåker kn		282,0															
Roslagsbanan till city*	1 100,2	1 090,0	10,2	0,1%									1,0	2,0	2,0	5,1	
Andra: Trängselskatt, Landstinget, Sthlm stad, Täby, Vallentuna, Österåker		1 090,0															

forts.	"Total kostnad 2018–2029"	"Övrig finansiering"	"Kostnad i länsplan"	"Procent av länsplane- ramen"	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Södertälje C, bytespunkt	55,5	28,5	27,0	0,3%				10,0	17,0							
Andra: Landstinget		28,5														
Tunnelbana Hagastaden vidare till Arenastaden	4 237,4	3 392,0	845,4	9,9%						183,4	270,0	392,0				
Andra: Nationell plan, Trängselskatt, Landstinget, Sthlm stad, Solna kn		3 392,0														
Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan*	7 449,7	7 160,8	288,8	3,4%					2,0	5,1	5,1	7,1	14,3	17,3	17,3	220,4
Andra: Nationell plan, Trängselskatt, Landstinget, Sthlm stad		7 160,8														
Tvärspårväg Ost, modernisering av SB och tvärbana till Sickla	493,4	482,0	11,4	0,1%			11,4									
Andra: Nationell plan, Landstinget, Nacka kn		482,0														
Tvärspårväg Kista	2 504,0	1 902,2	601,8	7,0%			110,0	117,0	238,0	103,0	33,8					
Andra: Landstinget, Sthlm stad		1 902,2														
Tvärspårväg Syd, Flemingsberg-Älvsjö*	2 118,3	1 208,0	910,3	10,6%							3,1	7,1	7,1	271,5	271,5	350,0
Andra: Nationell plan, trängselskatt, Landstinget, Huddinge kn, Sthlm stad		1 208,0														
Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik vägar	1 969,0	1 223,5	745,5	8,7%	0,0	127,8	0,0	119,3	57,0	78,0	213,0	150,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Brommaplan bytespunkt	154,0	82,7	71,3	0,8%				14,3	57,0							
Andra: Landstinget		82,7														
Gullmarsplan bytespunkt	285,0	208,6	76,4	0,9%								76,4				
Andra: Landstinget		208,6														
Haningeaterassen bytespunkt	120,0	72,2	47,8	0,6%		47,8										
Andra: Landstinget, Haninge kn		72,2														
Slussen bussterminal	1 057,0	657,0	400,0	4,7%		80,0		55,0		78,0	113,0	74,0				
Andra: Landstinget, Sthlm stad		657,0														
Spånga bytespunkt	147,0	97,0	50,0	0,6%				50,0								
Andra: Landstinget		97,0														
Stombuss 1+3 väg 73 Norra Sköndal- Gullmarsplan-Solna C**	206,0	106,0	100,0	1,2%							100,0					
Andra: Förutsätt åtagande från Sthlm stad, Tyresö kn, Haninge kn		106,0														
Regionala cykelstråk namngivna	243,6		243,6	2,8%	72,4	71,0	44,5	55,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
226 Skyttbrink-Tullinge station	29,3		29,3	0,3%	12,3	17,0										
259 Glömsstavägen Cykelsatsning Södertörn	46,5		46,5	0,5%	1,5	4,9	16,4	23,7								
260 Vendelsöstråket Skrubba Cykelsatsning Södertörn	69,1		69,1	0,8%	4,9	3,9	28,1	32,1								
260 Ältastråket Cykelsatsning Södertörn	45,1		45,1	0,5%	44,6	0,5										
262 Danderyd-Rösjön	53,7		53,7	0,6%	9,1	44,6										
Ej namngivna brister 2026-2029	1 035,0		1 035,0	12,1%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	490,0	255,0	255,0	35,0
Ej namngivna brister (ej definierade, tidsatta investeringar)	1 035,0		1 035,0	12,1%									490,0	255,0	255,0	35,0
Summa åtgärdsområden	2 980,5	867,5	2 113,0	24,7%	166,0	177,6	173,0	172,8	176,5	177,7	177,3	177,6	219,8	186,5	186,5	121,7
Åtgärdsområden 2026-2029	714,5		714,5										219,8	186,5	186,5	121,7
Åtgärdsområden 2026-2029	714,5		714,5										219,8	186,5	186,5	121,7
Åtgärdsområde Cykel	789,0	308,5	480,5	5,6%	72,0	57,6	56,0	56,8	58,5	58,7	60,3	60,6				
Cykel, statlig väg	172,0		172,0	2,0%	28,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	22,0	22,0				
Cykel, statlig medfinansiering	617,0	308,5	308,5	3,6%	44,0	37,6	36,0	36,8	38,5	38,7	38,3	38,6				
Åtgärdsområde Enskilda vägar	110,0	55,0	55,0	0,6%	6,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0				
Enskilda vägar, statlig medfinansiering	110,0	55,0	55,0	0,6%	6,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0				
Åtgärdsområde Kollektivtrafik	641,0	235,0	406,0	4,7%	44,0	55,0	53,0	51,0	51,0	52,0	50,0	50,0				
Kollektivtrafik, statlig väg	171,0		171,0	2,0%	19,0	22,0	23,0	22,0	21,0	22,0	21,0	21,0				
Kollektivtrafik, statlig medfinansiering	470,0	235,0	235,0	2,7%	25,0	33,0	30,0	29,0	30,0	30,0	29,0	29,0				
Åtgärdsområde Miljö	100,0	50,0	50,0	0,6%	5,0	6,0	6,0	6,0	6,0	7,0	7,0	7,0				
Miljö, statlig medfinansiering	100,0	50,0	50,0	0,6%	5,0	6,0	6,0	6,0	6,0	7,0	7,0	7,0				
Åtgärdsområde Trafiksäkerhet	626,0	219,0	407,0	4,7%	39,0	52,0	51,0	52,0	54,0	53,0	53,0	53,0				
Trafiksäkerhet, statlig väg	188,0		188,0	2,2%	18,0	24,0	24,0	24,0	25,0	24,0	24,0	25,0				
Trafiksäkerhet, statlig medfinansiering	438,0	219,0	219,0	2,6%	21,0	28,0	27,0	28,0	29,0	29,0	29,0	28,0				
Totalsumma	28 806,7	20 235,7	8 571,0	100%	661,0	658,7	649,3	735,9	734,2	734,3	734,3	734,3	732,3	732,3	732,3	732,3

Kommentarer till ändringar mot Länsplan 2014–2025

Flera objekt har fått ökade kostnader (totalt cirka 470 miljoner kronor) eller viss justering i tidplanen jämfört med föregående plan.

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

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

Nynäsbanan godsanpassning kraft/buller har fått ändrad omfattning och senareläggning. Det är idag oklart vilka åtgärder som krävs när godstrafiken från ett Norviks hamn börjar trafikera. Bulleråtgärder utreds och kommer vara klart i slutet av 2017. Länsstyrelsen sätter i förslaget till Länsplan av en schablonsumma på 50 miljoner kronor för bulleråtgärder. Vibrationsåtgärder kan utredas först då godstrafiken från hamnen börjar trafikera banan. Det hanteras därför som en brist i Länsplanen som behöver utredas mer innan rätt åtgärder och finansiering kan avsättas.

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

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

556 Stavsvägen har utretts i en åtgärdsvalsstudie under 2015 och 2016. Något tydligt resultat kring behov och åtgärd finns dock inte. Olika parter har även olika syn på vägens funktion samtidigt som kommunen har ökat sin bostadsbyggnadsambition i Tungelsta från 900 lägenheter till 4 900 lägenheter. Länsstyrelsen anser att det inte är försvarbart att reservera 65 miljoner kronor till något som inte är definierat eller ekonomiskt beräknat. Istället förslår Länsstyrelsen ett omtag i åtgärdsvalsstudien med både bredare och djupare angreppssätt. Detta beskrivs i bilaga under rubriken *Brister 2026–2029*.

Märsta station är medfinansiering till Landstinget. Åtgärden är en del i ett större paket om cirka 700 miljoner kronor där Nationell plan, Landstinget och Sigtuna kommun är finansiärer.

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

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

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



Foto: Christina Fagergren

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

Stombuss 1+3 väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C är ett nytt objekt där Länsplanen bidrar med statlig medfinansiering. Det förutsätter en överenskommelse om kommunal motfinansiering senast 8 december 2017.

Åtgärdsområdena har utökats med 125 miljoner kronor.

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

Tabell 2: Åtgärder på länsvägarna finansierade med trängselskatt.

Grön färg markerar produktionsår.

*) Förutsätter kommunal medfinansiering om miljoner kronor.

En översnåmmelse om detta måste presenteras senast 171208.

"Trängselskatteobjekten på länsvägnätet i Stockholms län 2018-2029"	Kostnad under planperioden (mkr, prisnivå 2017)								
	"Total kostnad 2018-2029"	"Övrig finansiering"	"Kostnad trängsel- skatt"	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Statliga vägar	4 999	1 889	3 110	498	578	850	522	473	190
57 Gensta-E4	190,3	48,9	141,4	49,4	92,0				
Andra: Sörmlands länsplan		48,9							
73 Vega trafikplats	111,5	29,6	81,9	81,9					
Andra: Haninge kn		29,6							
77 Länsgränsen-Rösa och åtgärder i Rimbo	784,4	276,1	508,3	22,8	22,8	124,2	117,9	105,0	115,7
Andra: Länsplanen		276,1							
222 Kvarnholmen tpl	52,4	38,5	13,9	8,6	5,4				
Andra: Nacka kn		38,5							
222 Mölnvik-Ålstäket	267,4		267,4	2,0	53,3	93,7	76,0	42,4	
222 Skurubron	1 164,0	905,8	258,2			233,2	24,9		
Andra: Brukaravgifter, Nationell plan underhåll		905,8							
226 Huddingevägen oskyddade trafikanter	79,2		79,2	5,2	1,5	37,5	35,0		
226 Pålamalmsvägen-Högskolan	532,2	93,6	438,6	2,1	5,1	144,4	144,1	143,0	
Andra: Länsplanen, Botkyrka kn		93,6							
261 Tappström-Nockeby	974,0	178,6	795,4	251,4	389,6	154,4			
Andra: Länsplanen, Ekerö kn		178,6							
268 E4-Grana*	693,1	256,6	436,5	16,1	8,1	31,9	124,0	182,5	74,0
Andra: Länsplanen, Uppl. Väsby kn, Vallentuna kn		256,6							
276 Sjöbergsvägen-Åkersberga	68,6	10,5	58,1	58,1					
Andra: Österåkers kn		10,5							
1103 Tulkavägen	81,5	50,6	30,8	0,2		30,6			
Andra: Länsplanen, Norrtälje kn, privat		50,6							
Totalsumma	4 998,6	1 888,8	3 109,8	497,8	577,8	849,8	521,8	472,9	189,7

Kommentarer till ändringar mot perioden 2014–2025

Förbifart Norrtälje etapp 2 och 226 Tumba-Tullinge
är genomförda fram till 2017.

Länsplanens medfinansiering till dessa åtgärder uppgick 2010 till 96 miljoner kronor (2009 års prisnivå). 2014 uppgick de till 214 miljoner kronor (2013 års prisnivå). Inför förslaget till länsplan 2018–2029 uppgår Länsplanens delar i "trängselskatteobjekten" till 609 miljoner kronor (2017 års prisnivå).

Det är en bekymmersam utveckling eftersom kostnadsökningar tränger bort nya investeringar, så länge regionen anser att beslutade åtgärder ska genomföras. Det är av stor vikt att nya åtgärder har uppnått sådan planeringsmognad att omfattande kostnadsökningar inte uppstår, vilket inte alltid har varit fallet. Här finns ett gemensamt ansvar för Länsstyrelsen som länsplaneupprättare, Trafikverket som underlagsansvarig och kommuner och Landstinget som realistiska kravställare.



Foto: Mestphoto/Michael Erhardsson

Länsplanen i siffror

Länsplanens fördelning till olika trafikslag:

- 50 procent till kollektivtrafikinvesteringar (järnväg, tunnelbana, spårväg och kollektivtrafikåtgärder på väg)
- 21 procent till åtgärder för biltrafik
- 8 procent till cykelåtgärder
- 21 procent till ej namngivna brister samt åtgärdsområden 2026–2029

Om posten för *Ej namngivna brister* samt åtgärdsområden 2026–2029 räknas bort ser fördelningen ut enligt följande:

- 63 procent till kollektivtrafikinvesteringar
- 26 procent till åtgärder för biltrafik
- 11 procent till cykelåtgärder

Länsstyrelsen har låtit Trafikverket gå igenom samtliga namngivna investeringsobjekt mellan 2017–2021. I flera av dessa ingår cykelåtgärder fast objektet klassas som väg- och spåråtgärder. Om cykelåtgärder bryts ut och summeras med de regionala cykelstråken och åtgärdsområdet för cykel är det hela 23 procent av de ekonomiska ramarna 2017–2021 som går till cykelåtgärder.

Länsplanen medfinansierar objekt som normalt tillhör Nationell plan med 233 miljoner kronor. 14 procent av Länsplanens ram går till finansiering av Sverigeförhandlingen.

Den statliga medfinansieringen till Landstinget och kommuner är 4 550 miljoner kronor, motsvarande 53 procent av Länsplanens ramar.

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

Precisering av Länsplanens åtgärdsområden

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

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

Länsplanen i Stockholm har valt att medfinansiera följande åtgärdsområden:

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

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

År 1

Ansökan ska skickas till Trafikverket året innan investeringen ska genomföras



År 2

Åtgärden genomförs. Tid för genomförande för investeringen är från 1 januari till 31 december det/de år som investeringen görs



År 3

När investeringen är genomförd ska ansökan om godkänd slutredovisning och utbetalning skickas till Trafikverket.

För åtgärder som har genomförande över flera år ska ansökan om godkänd delredovisning och utbetalning skickas årligen till Trafikverket.





Foto: Mostphoto/Roland Magnusson

ÅTGÄRDSOMRÅDE CYKEL

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

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

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

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

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

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

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

Cykelparkering, vägvisning och belysning: Servicen för cyklister i form av vägvisning, pumpstationer och cykelparkering kan bli bättre i hela länet. I Länsplanen prioriteras därför cykelparkering, vägvisning och belysningsåtgärder på samtliga cykelvägar. I åtgärdsområde kollektivtrafik finns medel att söka till infartsparkeringar för cykel och bil vid länets kollektivtrafikknupper.

Åtgärder inom kollektivtrafik

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

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

Under planperioden prioriteras åtgärder inom följande områden:

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

Stombuss: Genom projektet Grönt Ljus stombuss har Trafikverket och Landstinget tillsammans med länets kommuner kraftsamlat för att stärka stombusstrafiken i länet. Länsplanen prioriterar åtgärder längs de utpekade stråken vilka ska utvecklas med hjälp av fysiska åtgärder som signalsystem, egna körfält, förbättrade hållplatser, rakare och mer direkta dragningar, bättre bytespunkter, planskildheter med mera.

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

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

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

Trafiksäkerhetsåtgärder på väg hanteras inom åtgärdsområde trafiksäkerhet.

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

Infartsparkeringar bör inkludera infartsparkering för cykel där det är möjligt. Infartsparkeringar i attraktiva lägen nära regioncentrum används ofta av närboende som redan har god tillgång till kollektivtrafik och kan därmed riskera konkurrera med befintlig kollektivtrafik och prioriteras alltså inte i länsplanen.

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

STÄRKT OMRÅDE FÖR SÄKERHET

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

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

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

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

Inom åtgärdsområde trafiksäkerhet prioriteras därför följande åtgärder:

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

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

Separering av gång- och cykeltrafik från motor-

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

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

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

Åtgärdsområde Miljö

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

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

Följande åtgärder prioriteras:

- Åtgärder för att förbättra vattenkvalitet
- Landskapsåtgärder
- Bulleråtgärder

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

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

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

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

Anslaget gäller enbart statlig medfinansiering till kommuner.

Åtgärdsområde Enskilda vägar och vägnät

Enskilda vägar utgör en stor del av det svenska vägnätet och har en viktig funktion i samhället bland annat genom att underlätta för boende i glesbygd och tillgängliggöra områden för rekreation- och fritidsaktiviteter. Ansvar 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 belägningsunderhåll samt bärighetsbrister i broar och vägtrummor. Trafikverket ansvarar för inspektioner av de enskilda broarna och tillståndet på vägarna.

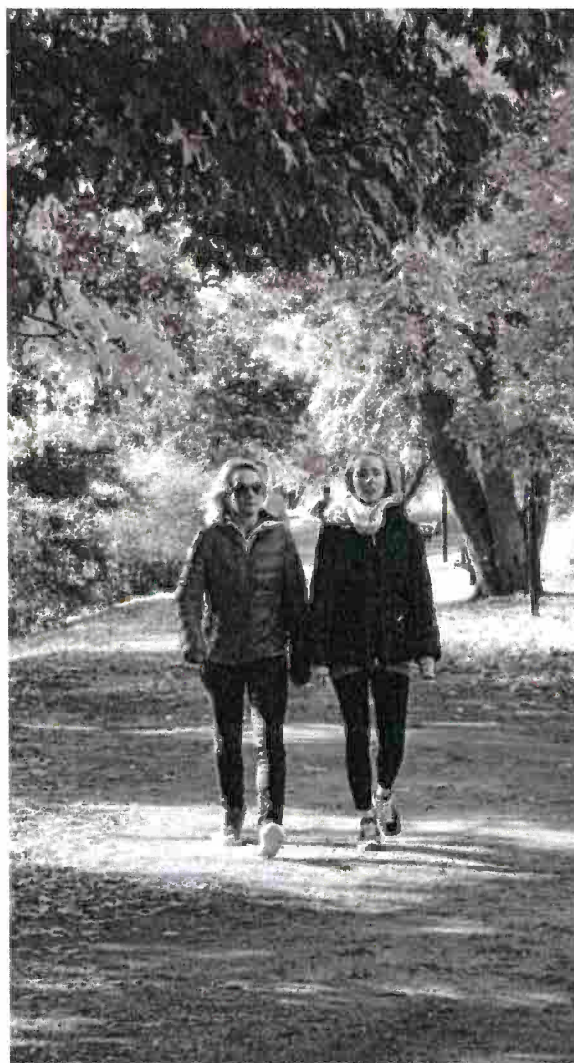


Foto: Christina Fagergren

Effekter av åtgärder

Miljöbedömning av länsplanen

Parallellt med arbetet med Länsplan 2018–2029 har Trivector Traffic på Länsstyrelsens uppdrag tagit fram en samlad konsekvensbedömning. Länsstyrelsen har valt att utöka Miljöbalkens krav på miljöbedömning med det sociala perspektivet jämställdhet. Rapporten återfinns i sin helhet på Länsstyrelsens hemsida.

Trivector har konsekvensbedömt ett stort antal åtgärder som varit aktuella inför slutlig prioritering i länsplanen. Endast ett fåtal har slutligen kommit med. Flera faktorer har låst handlingsutrymmet för Länsstyrelsens val av åtgärder, vilket beskrivits tidigare. Det handlar bland annat om regeringens direktiv, nödvändiga följdinvesteringar av politiskt framförhandlade objekt samt kostnadsökningar där det råder stor samstämmighet i länet kring dess genomförande.

Trivectors rapport har som nollalternativ utgått från att Länsplan 2014–2025 genomförs och därmed är det tillkommande åtgärder som konsekvensbedömts. När förslaget till Länsplan nu slutligen tagit form finns det justeringar även för åtgärderna fram till 2025. En del har fått omfattningsförändringar, en del kostnadsökningar, en del försenats och ett par utgått. Nya åtgärder har tillkommit även före 2025. Länsstyrelsen har därför valt att redovisa en miljöbedömning på samtliga åtgärder i Länsplan 2018–2029 samt en separat redovisning för de trängselskattefinansierade åtgärderna.

Länsstyrelsen har valt att redovisa hur olika typer av åtgärder¹ bidrar till olika mål, så en viss generalisering har gjorts med utgångspunkt från Trivectors rapport. Bidragen har sedan viktas efter hur stor del av den ekonomiska ramen som går till respektive typ av åtgärder.

Konsekvensbedömning av åtgärdernas effekter

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

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

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

I flera av de namngivna väg- och spårobjekten ingår cykelåtgärder som inte särredovisats. Underlag från Trafikverket visar att cykelåtgärderna kan vara så mycket som upp till drygt 20 procent av de ekonomiska ramarna.

¹ Statliga spår respektive vägar, statlig medfinansiering till regional kollektivtrafik på spår respektive väg, regionala cykelstråk, ej namnsatta brister samt respektive åtgärdsområde.

Tabell 5: Miljöbedömning av förslaget till Länsplan.

Blått = bidrar positivt

Rött = bidrar negativt

Grått = bidrar neutralt eller går ej att uppskatta

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

Bostadsbyggande

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

I storstadsområdena har utveckling och effektivisering av transportsystemet på systemnivå stor betydelse för bostadsbyggandet. Om inte tillgängligheten i transportsystemet utvecklas i takt med regionens tillväxt riskerar attraktiviteten och därmed förutsättningarna för bostadsbyggandet att försämrats. Lokalisering

av bostäder har stor betydelse för tillgänglighet och effektivitet i transportsystemet. Många av de infrastrukturåtgärder som genomförs har betydelse för transportsystemets funktion utan att det direkt går att härleda en viss volym bostäder för respektive åtgärd.

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



Foto: Christina Fagergren

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

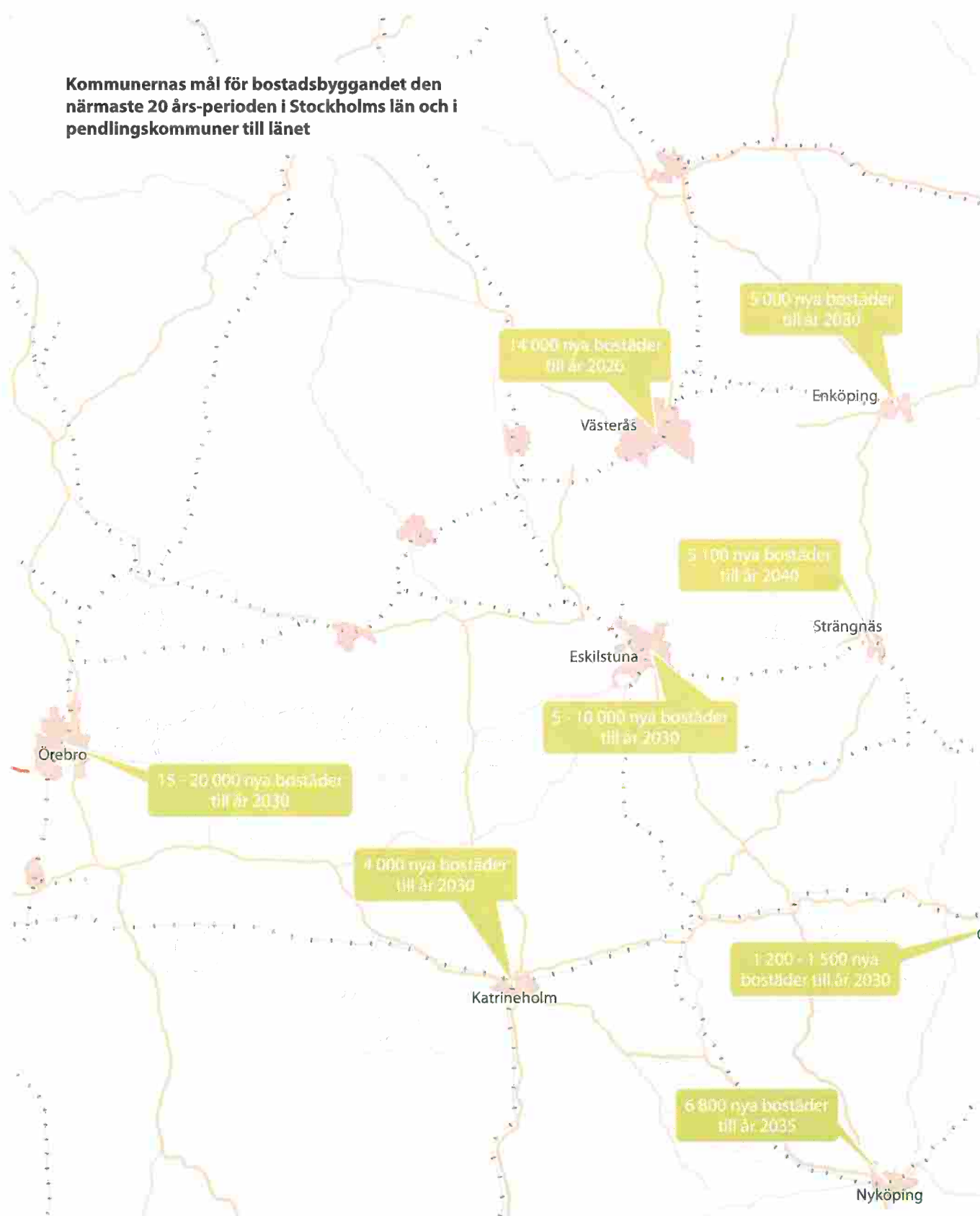
åtgärder påverkar också bostadsbyggandet i ett storregionalt sammanhang för omgivande län.

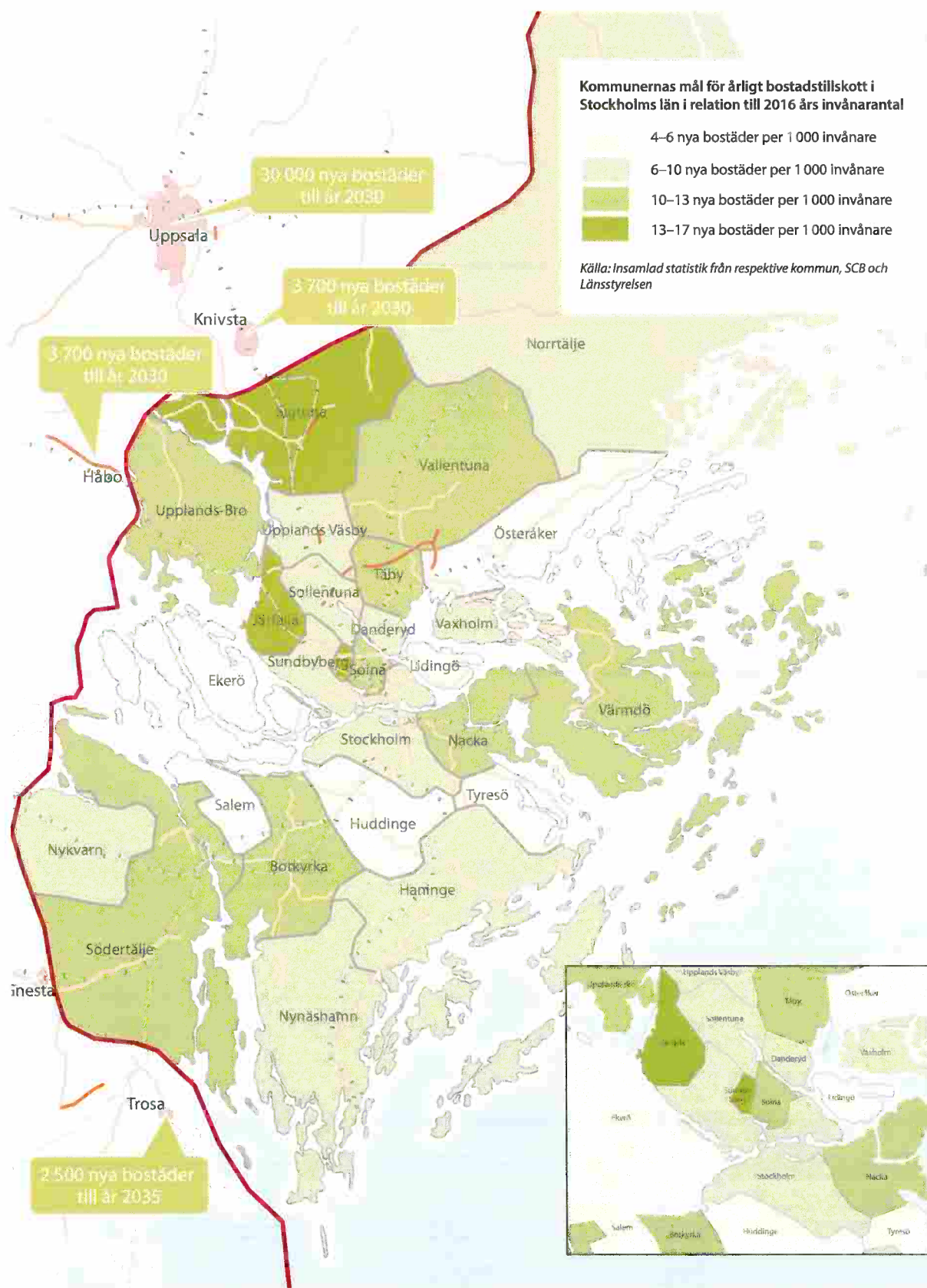
Inom regionplanearbetet i Stockholm (RUFS) görs integrerade analyser av infrastruktur, trafik och bebyggelselokalisering. I tidsperspektiv 2030 förväntas bostadsbyggandet uppgå till cirka 250 000 bostäder. Analysen bygger i huvudsak på kommunernas mål utifrån beslutade och planerade åtgärder. I siffran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

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

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

Kommunernas mål för bostadsbyggandet den närmaste 20 års-perioden i Stockholms län och i pendlingskommuner till länet







Genomförande- ansvar

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

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

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

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

Planering av åtgärdsområden

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

Uppföljning av planen

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

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

Det regionala cykelkansliet upprättar årligen ett cykelboksut. Cykelkansliet finansieras av Landstinget, Trafikverket och Länsstyrelsen.

Hantering av avvikelser

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

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

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

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

Tvåårig justering

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

Bilagor

Bilaga 1: Förordningar och underlagsdokument

Bilaga 2: Kortfattade objektbeskrivningar Länsplanen

Bilaga 1**Förordningar och underlagsdokument**

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

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

Bilaga 2

Kortfattade objektbeskrivningar Länsplanen

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

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

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

STATLIGA SPÅR

Nynäsbanan, dubbelspår (etapp Tungelsta-Hemfosa)

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

Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller

Bulleråtgärder är under utredning och förslag på åtgärder väntas bli klart i slutet av 2017. Avseende kraftförsörjning och vibrationer kan åtgärder utvärderas först då trafiken till Norviks hamn börjar trafikera.

Nynäsbanan, Vega Pendeltågstation

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

STATLIGA VÄGAR

57 Gnesta-E4

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

73 Vega Trafikplats

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

77 Länsgränsen-Rösa och åtgärder i Rimbo

Syftet med åtgärden är att förbättra standarden avseende trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet samt att minska vägens påverkan på boendemiljöer på väg 77 mellan länsgränsen och Rösa. Vägen är ett riksintresse för näringslivets transporter och en viktig tvärförbindelse mellan E4 och E18. Åtgärderna avser breddning av befintlig väg, anläggandet av ny gång- och cykelväg på del av sträckan samt ny vägsträckning för väg 77 förbi Rimbo och Finsta.

222 Kvarnholmen trafikplats

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

222 Mölnvik-Ålstäket

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

222 Skurubron

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

222 Trafikplats Kvarnholmen och Skvaltán, 4: körfält

I samband med att tunnelbanan byggs ut till Nacka C behöver en ny bussterminal anläggas i anslutning till tunnelbanan. Det gör i sin tur att väg 222 delvis måste flyttas norrut, att trafikplats Nacka avvecklas samt att trafikplats Skvaltán och den under produktion pågå-

ende trafikplats Kvarnholmen byggs ut till hela trafikplatser. De statliga delarna av trafikplatserna Skvaltán och Kvarnholmen samt ett fjärde körfält på väg 222 ingår i Länsplanen.

226 Höskolan trafikplats anslutning Alfred Nobels allé

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

226 Oskyddade trafikanter Huddingevägen

Trafiksäkerheten och framkomligheten på Huddingevägen är otillfredsställande för samtliga trafikanter som färdas längs eller korsar vägen. Syftet med åtgärden är att förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna vad gäller rörelser både längs och tvärs vägen samt utreda förbättringar för kollektivtrafikens framkomlighet. Gång och cykelvägen ska avskiljas mot vägtrafiken på Huddingevägen och förbättringar ska ske i passager.

226 Pålamalmsvägen-Höskolan

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

229 Bytespunkt Sköndal

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

257 Tungelstavägen

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

261 Tappström-Nockeby

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

Trafikbelastningen är starkt riktningsberoende och även säsongsb beroende. Vägen har idag ett körfält i riktning mot Ekerö centrum och två mot Brommaplan, varav det ena reserveras för kollektivtrafik under morgonens högttrafiktimmar. Drygt åtta kilometer av vägen byggs om till fyra smala körfält varav ett körfält i varje riktning är till för kollektivtrafik. Korsningar anpassas för detta och gång- och cykelväg anläggs. Åtgärden innebär även skyddsåtgärder för oskyddade trafikanter.

267 Rotebro-Stäket

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

vägen/Kappetorspvägen dras om i ny sträckning och korsningen med lokalvägarna byggs om. Viltpassager, kompletterande bullerskyddsåtgärder samt gång- och cykelväg åtgärdas längs hela sträckan.

268 E4-Grana

Åtgärden sträcker sig från ett tänkt läge för en eventuell ny trafikplats Hammarby och befintlig trafikplats Glädjen i väster till Vallentuna tätort i öster. I åtgärden ingår utbyggnad av väg enligt utredd korridor Befintlig väg samt gång- och cykelväg från trafikplats Glädjen till Vallentuna tätort. I trafikplats Glädjen möjliggör korridoren trimningsåtgärder för bättre framkomlighet men även breddning av befintliga ramper med ytterligare körfält. Förutom åtgärder i trafikplats Glädjen utreds en eventuell ny trafikplats (Hammarby) strax norr om Almungevägens planskilda passage av E4. Syftet med utredningen om trafikplatsen är att studera om det finns ett behov att avlasta trafikplats Glädjen. Om det är så behöver en utformning ta hänsyn till lokala, regionala och nationella behov kopplat till E4. Inom Upplands Väsby tätort går korridoren längs befintlig väg och några större åtgärder anses inte nödvändiga. Mellan Erikslund och Gullbron byggs vägen i ny sträckning. Åtgärden i sin helhet förutsätter nytt avtal om medfinansiering från kommunerna senast 8 december 2017.

274/667 Hemmesta vägskäl

Hemmesta är startpunkten för landstingets buss- trafik utmed väg 222 in mot Slussen, men det finns stora brister i möjligheten att tidreglera bussar, hållplatsutformning samt standard och kapacitet på infartsparkeringen. För att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken samt öka trygghet och komfort för kollektivtrafikresenärer görs följande. Infartsparkeringen utökas med cirka 60 parkeringsplatser och cykelparkering i anslutning till dagens yta för bussarnas tidsreglering. Hållplatserna byggs om med ökad tillgänglighetsanpassning och kapacitet för angöring av två ledbussar samtidigt. Ny yta för bussars tidsreglering anläggs med plats för fem ledbussar nordväst om Hemmesta vägskäl. Ny cirkulationsplats vid väg 274 Skärgårdsvägen/Värmdövägen/Fagerdala- vägen. Befintliga gång- och cykelstråk kompletteras för att säkra färdvägar för oskyddade trafikanter till hållplatser.

276 Sjöbergsvägen-Åkersberga

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

642/678 Färjelägen Tynningö

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

1103 Tulkavägen

Bättre tillgänglighet till och från samhället och pappersbruket. Genom att flytta vägen ges möjligheter till expansion och utveckling av industrimark. Sträckan kommer eventuellt föras med gc-bana (sträckning inom tätorten) eller gc-väg (övrig sträckning), vilket ökar tillgängligheten och trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

STATLIG MEDFINANSIERING REGIONAL KOLLER TIVTRAFIK SPÅR

Märsta station

Objektet innefattar omfattande ombyggnad av den befintliga bangården och stationsmiljön. Ett nytt stationshus byggs med en ny anslutning till nya plattformar via bro. Trafikverket kommer att genomföra en omfattande ombyggnad av spårområdet och plattformar för såväl regionalstågstrafiken som pendeltågs- trafiken. Totalt kommer investeringarna kring Märsta station omfatta cirka 700 miljoner kronor.

Åtgärder gällande resenärsfunktioner som Landstinget ansvarar för innefattar ny planskild förbindelse över spåren genom att en bro byggs över spårområdet,

entréfunktioner (spärr och kur) till pendeltågsplattform, tillgänglighetsanpassningar samt väderskydd på plattformar.

Roslagsbanan 1 + 2

Slutjustering av utbetalning av statlig medfinansiering från Länsplan 2010–2025.

Roslagsbanan 1 + 2, kommunala följdinvesteringar

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

Roslagsbanans till city (Sverigeförhandlingen)

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

Södertälje C, bytespunkt

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

Tunnelbana Hagastaden, vidare till Arenastaden (2013 års Stockholmsförhandling)

Tunnelbanan byggs ut med en ny linje från Odenplan till Arenastaden via Hagastaden och Nya Karolinska. Den nya linjen får färgen gul och knyts samman med Gröna linjen vid Odenplan.

Tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö (Sverigeförhandlingen)

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

Tvärspårväg Kista

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

Tvärspårväg Syd, Älvsjö och Flemingsberg.

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

STATLIG MEDFINANSIERING REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK VAGAR

Brommaplan bytespunkt

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

Gullmarsplan bytespunkt

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

Haningeåterassen bytespunkt

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

Slussen bussterminal

En ny bussterminal för Nacka/Värmdöbussar anläggs i Katarinaberget utformad som en väderskyddad dockningsterminal. Den nya bussterminalen blir rymligare och möjliggör för högre kapacitet än dagens terminal. Dagens konstruktion har bland annat brister avseende grundläggningen och Slussenanläggningens avbördningskapacitet. Vidare avser ombyggnaden att bättre anpassa trafikfunktionen och stadsbilden till dagens och framtidens behov.

Spånga bytespunkt

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

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

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

Busskörfält på väg 73 i norrgående riktning från trafikplats Gubbängen till Gullmarsplan flyttas från körfält 3 till körfält 1. Planskild GC-övergång över väg 229. Ny direktramp från väg 229 till väg 73 (till körfält 1) vid trafikplats Gubbängen. Direktramp med busshållsplats som leder till rondellen vid Gullmarsplan. Signalreglering av ramp ut från Gullmarsplan i södergående riktning samt vid vävning vid avfart till väg 229. Samtliga på- och avfarter mellan trafikplats Gubbängen och Söderledstunneln får rampstyrning. Öppning in till Gullmarsplan från väg 73 södergående riktning. Nytt busskörfält i vägrenen längs Nynäsvägen söderut. Rampstyrning från Skansbron från/till Skanstull och Söderledstunneln. Signalreglering med bussprioritet i korsningen mot Klarabergsgatan. Rampstyrning av Centralbron södergående riktning från Vasagatan. Cityterminalen dubbelriktas och befintlig utfart breddas och övergångställen flyttas. Påfartsreglering med signaler i tunnelmynning och ramp mot Klarabergsleden via Centralbron. Busskörfält i södergående riktning på Klarastrandsleden. Lösningen förutsätter överenskommelse om kommunal motfinansiering senast 8 december 2017.

NÄMNSATTI CYKELSATSNINGAR I LÄNSPLANEN

226 Skyttbrink-Tullinge

Längs Huddingevägen löper det så kallade Tumbastråket, ett viktigt regionalt cykelstråk för arbetspendlare med målpunkter i Tumba, Flemingsberg, Huddinge och Stockholm. Mellan Tullinge station och Skyttbrink industriområde strax innan Tumba saknas cykelväg. Åtgärden syftar till att öka framkomligheten och för cyklister och gående längs och tvärs väg 226, sträckan Västra stambanan-Rågsvedsvägen.

259 Glömstastråket Cykelsatsning Södertörn

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

260 Ältastråket Cykelsatsning Södertörn

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

260 Vendelsöstråket Skrubba Cykelsatsning Södertörn

Vendelsöstråket kan utformas som en dubbelriktad gång- och cykelbana. Åtgärden innebär att befintlig GC-bana anpassas för att uppfylla kraven i Regional cykelplan och övrigt regelverk. Generellt föreslås stråket även rustas upp för att nå föreslagen utformningsprincip gällande separation, belysning och beläggning. Åtgärden innebär även breddning och anpassning av befintlig GC-bana från Henriksbergsvägen till Skrubba Malmväg. I och med upprustningen av Vendelsöstråket bör passager hastighetssäkras och framkomlighetsproblem bör byggas bort så långt det är möjligt. Projektet bör i planläggningsprocessen studera utrymmesproblemet vid Trafikplats Skrubba där Gudöbroleden passerar under Tyresövägen, för att om möjligt finna en lösning.

262 Danderyd-Rösjön

Åtgärden innebär en drygt 3,5 kilometer lång gång- och cykelväg anläggs längs med väg 262 samt korsningsåtgärder. Nuvarande vägutformning inbjuder till höga hastigheter och längs vägen har ett flertal allvarliga olyckor inträffat. Möjligheten för cyklister att trafiksäkert röra sig längs med och över vägen

är begränsad då sträckan saknar cykelinfrastruktur och säkra passager. Sträckan är en del i det regionala cykelvägnätet.

BRISTER 2026–2029

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

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

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

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

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

aktuellt att genomföra åtgärdsvalsstudier för exploateringar i enlighet med regeringsuppdraget *Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande*. Trafikverket ska också i början av planperioden särskilda utreda bristerna i trafiksystemet kopplat till bostadsutveckling i Tunghälsåsen, Haninge kommun. Kommunens har kraftigt ökade ambitioner kring bostadsbyggande sedan åtgärdsvalsstudien 2015–2016. De nya förutsättningarna innebär att den genomförda studien behöver zooma ut till ett större influensområde och ha ett bredare angreppssätt än att bara studera närliggande vägar. Efter genomförd åtgärdsvalsstudie och ställningstagande kan det finnas behov av vissa fördjupade studier.

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

IVARST

Länsstyrelsen vill särskilt lyfta att den tidigare genomförda studien Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län, behöver fördjupas/kompletteras avseende utvecklingsbehov i det statliga vägnätet alternativt den statliga transportinfrastrukturen för framtida kollektivtrafik i relationen mellan nordostsektorn och Solna.

Flera åtgärdsvalsstudier/utredningar har genomförts och pågår kopplade till utvecklingen kring väg 258 från Tumba till E4. Bland annat finns funderingar kring en ny trafikplats i anslutningen mot E4. Länsstyrelsen ser ett behov av att Trafikverket tillsammans med kommunen och andra aktörer konkretiserar behoven som ett beslutsunderlag för länsplanens kommande prioriteringar.

När Nynäsbanan öppnar för trafik från Norviks hamn behöver behovet av vibrationsåtgärder och kraftförsörjning utredas.

Utöver ovan angett kan ytterligare brister framkomma under planperioden.



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

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

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

§ 132 Yttrande över remiss: Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018-2029

Dnr: TN-2017-00723

Sammanfattning av ärendet

Denna remiss besvaras i två separata svar, ett inom ramen för Södertörnsamarbetet och ett eget remissvar från Södertälje kommun. Dessa remissvar är tänkta att vara kompletterande.

En stor del av de medel som tilldelats länsplanen i denna planperiod är intecknade genom Sverigeförhandlingens överenskommelser i länet, detta medför att de medel som finns att fördela till nya objekt är ytterst begränsade.

I remissvaret lyfts behovet av en ny passage av Södertälje kanal trots att åtgärder på europavägnätet inte ligger på länsplanen utan på nationell plan, för att ytterligare påtala vikten av att sårbarheten åtgärdas.

Det Södertörnsgemensamma svaret är berett och godkänt inom ramen för de beslutsrutiner som finns för Södertörnsamarbetet. De objekt som pekas ut i det Södertörnsgemensamma svaret är framtagna och beslutade i samband med den uppvaktning som Länsstyrelsen bjöd in till i januari i år där Södertörnskommunerna genomförde en gemensam framställan och presentation. Södertäljes underlag till det Södertörnsgemensamma inspelet behandlades i tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden och kommunstyrelsen i december 2016.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2017-10-10

Remissvar Södertörn, daterat 2017-09-29

Södertälje kommuns remissvar, daterat 2017-10-10

Förslag till Länsplan, daterat 2017-08-30

Yrkanden

Ordförande Emilia Pettersson (MP) yrkar bifall till kontorets förslag.

Sandro Banovac (L) yrkar bifall till kontorets förslag, med följande tillägg om krishantering:

”Det är viktigt att studera transportsystemets sårbarhet i regionen och att redovisa vilka sårbara punkter som finns. Det är också viktigt att planera för störningar och kriser i de fall de uppstår.”

Tage Gripenstam (C) yrkar bifall till kontorets förslag, samt bifall till Sandro Banovacs tilläggsyrkande. Tage Gripenstam yrkar även på ett tillägg avseende väg 57, ”Centerpartiet föreslår att väg 57 ska få en ny sträckning utanför Järna och Mölnbo, i Järna söder om Järna.”

Ordföranden yrkar bifall till Sandro Banovacs tilläggsyrkande och avslag på Tage Gripenstams tilläggsyrkande om väg 57.

Robert Halef (S) yrkar bifall till kontorets förslag och bifall till Sandro Banovacs tilläggsyrkande.

Justerandes signum

Anslagsdatum

2017-11-03

Utdragsbestyrkande

Forts.§ 132

Propositionsordning

Ordföranden ställer först proposition på bifall till kontorets förslag och finner att nämnden beslutat i enlighet med det.

Därefter ställer ordföranden proposition på respektive tilläggsyrkande och finner att nämnden bifallit Sandro Banovacs tilläggsyrkande och avslagit Tage Gripenstams tilläggsyrkande.

Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden tillstyrker att kontorets förslag ska vara Södertälje kommuns svar på remissen, med följande tillägg till kommunens eget yttrande *"Det är viktigt att studera transportsystemets sårbarhet i regionen och att redovisa vilka sårbara punkter som finns. Det är också viktigt att planera för störningar och kriser i de fall de uppstår."*.

Reservation

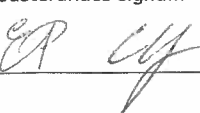
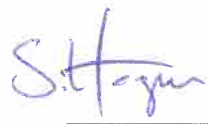
Tage Gripenstam (C) anmäler reservation till protokollet till förmån för eget tilläggsyrkande avseende väg 57.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Handläggaren

Akten

Justerandes signum 	Anslagsdatum 2017-11-03	Utdragsbestyrkande 
---	----------------------------	---

§ 225 Yttrande över remiss: Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018-2029

Dnr: SBN-2017-01760

Sammanfattning av ärendet

Denna remiss besvaras i två separata svar, ett inom ramen för Södertörnsamarbetet och ett eget remissvar från Södertälje kommun. Dessa remissvar är tänkta att vara kompletterande.

En stor del av de medel som tilldelats länsplanen i denna planperiod är intecknade genom Sverigeförhandlingens överenskommelser i länet, detta medför att de medel som finns att fördela till nya objekt är ytterst begränsade.

I remissvaret lyfts behovet av en ny passage av Södertälje kanal trots att åtgärder på europavägnätet inte ligger på länsplanen utan på nationell plan, för att ytterligare påtala vikten av att sårbarheten åtgärdas.

Det Södertörnsgemensamma svaret är berett och godkänt inom ramen för de beslutsrutiner som finns för Södertörnsamarbetet. De objekt som pekas ut i det Södertörnsgemensamma svaret är framtagna och beslutade i samband med den uppvaktning som Länsstyrelsen bjöd in till i januari i år där Södertörnskommunerna genomförde en gemensam framställan och presentation. Södertäljes underlag till det Södertörnsgemensamma inspelet behandlades i tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden och kommunstyrelsen i december 2016.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2017-10-10

Remissvar Södertörn, daterat 2017-09-29

Södertälje kommuns remissvar, daterat 2017-10-10

Förslag till Länsplan, daterat 2017-08-30

Yrkande

Mats Siljebrand (L) yrkar på ett tillägg till kommunens eget yttrande sidan 4 punkt 3 Järna – Södertälje (via väg 525 "gamla E4, *alternativt Tvetavägen*) En cykelväg som knyter ihop Järna med Scania.

Ordförande Håkan Buller (S) yrkar bifall till Mats Siljebrands tilläggsyrkande.

Proposition

Ordföranden ställer proposition på kontorets förslag inklusive tilläggsyrkandet och finner att nämnden beslutat i enlighet med det.

SÖDERTÄLJE KOMMUN Kommunstyrelsen	
2017 -11- 02	
Dnr	Rnr

Justerandes signum

Anslagsdatum

2017-11-02

Utdragsbestyrkande

S. H. -gn

Forts.§ 225

Stadsbyggnadsnämndens beslut

Stadsbyggnadsnämnden tillstyrker att kontorets förslag ska vara Södertälje kommuns svar på remissen, med tillägg i kommunens eget yttrande i kursiv stil nedan. (Sidan 4 punkt 3 Järna – Södertälje (via väg 525 ”gamla E4”, *alternativt Tvetavägen*) En cykelväg som knyter ihop Järna med Scania.)

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen

Akten

Justerandes signum 	Anslagsdatum 2017-11-02	Utdragsbestyrkande 
---	----------------------------	---