

REMISS



Rapport 2013:xx



Länsstyrelsen
Stockholm

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014–2025

Rapport 2013:xx



Länstyrelsen
Stockholm

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014–2025

Foto omslag: Vahid Fararos

Utgivningsår: 2013

ISBN: 978-91-7281-559-9

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

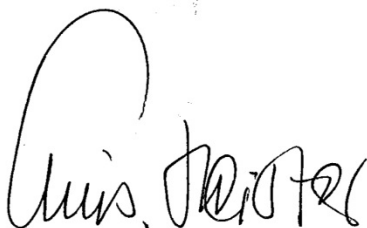
Förord

På sex år har Stockholms läns befolkning vuxit med 200 000 invånare. 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.

Näringslivets utveckling är helt beroende av tillgången till kompetent arbetskraft. Arbetskraften är i sin tur beroende av en väl fungerande bostadsmarknad, något som är av avgörande betydelse för Stockholmsregionens fortsatta tillväxt. Den kraftiga befolkningsökningen ställer krav på uppåt 300 000 nya bostäder. Förtätning och nyplanering av bostadsområden behöver samplaneras med kollektivtrafik för att undvika ökat bilberoende och klara våra miljötjänningar. Detta har varit utgångspunkten för Länsstyrelsen i framtagandet av länsplanen.

För att svara upp mot det ökade bostadstrycket ser kommunerna stora behov av investeringar i infrastrukturen, särskilt regional kollektivtrafik. Behoven av investeringar i infrastrukturen som framförs summeras till cirka 187 miljarder kronor. Väsentliga resursförstärkningar krävs för att bibehålla och utveckla regionens internationella konkurrenskraft. De framförda behoven är långt ifrån de resurser som regionen har att förfoga över, trots regeringens ambition att förbättra storstädernas framkomlighet.

Länsstyrelsen måste därför resurshushålla med de medel som tilldelats och se till att de verkligen används där de gör störst nytta för bostadsbyggande och näringsliv. Den regionala kollektivtrafiken är avgörande för regionens framtid i aspekter av minskad trängsel, ökad framkomlighet, minskade utsläpp och ökad jämställdhet. Därför har Länsstyrelsen en hög ambition vad gäller medfinansiering till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, liksom stora satsningar på utbyggnad av de regionala cykelstråken.



Chris Heister
Landshövding

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
Läsanvisning till länsplanen	6
Bakgrund och uppdrag	7
Vad är en länsplan?	7
Transportpolitiska mål.....	7
Regeringens direktiv	8
Arbetsprocess	9
Stockholmsregionens förutsättningar	10
Stockholm som landets tillväxtmotor.....	10
Stockholmsregionens tillgänglighet – avgörande för Sveriges konkurrenskraft.....	10
Samhällsplanering som håller.....	11
Kapacitetsutredningen	11
Ökade satsningar på infrastrukturen krävs	12
Länets utgångspunkter och strategi för prioritering	13
Regional utvecklingsplan för Stockholms län – RUFS 2010	13
Stockholmsöverenskommelsen	13
Storregional systemanalys och kompletterande PM.....	14
Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län	14
Prioriterat nät för funktionsnedsatta.....	17
Fördelning av länsplanens medel	19
Länsplanens fördelning över planperioden.....	19
Åtgärds paket i länsplanen.....	25
Utblick mot 2030	38
Effekter av åtgärder	39
Samhällsekonomisk bedömning av projekten	39
Miljöbedömning av länsplanen.....	39
Jämställdhetsbedömning av länsplanen	40
Genomförande	42
Genomförandeansvar	42
Hantering av åtgärds paketet.....	42
Uppföljning av planen och hantering av avvikelser.....	42
Uppföljning av miljöeffekter.....	43

Bilagor	44
Bilaga 1: Detaljerad redovisning av länsplanens ekonomiska fördelning under planperioden.	44
Bilaga 2: Kortfattade objektbeskrivningar	46
Bilaga 3: Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.....	53
Bilaga 4: Förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.....	56
Bilaga 5: Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar	59
Bilaga 6: Metod för bedömning av jämställdhet.....	63
Bilaga 7: Miljökonsekvensbeskrivning	67

Sammanfattning

Trafikverket och länen har regeringens uppdrag att upprätta långsiktiga planer för statliga insatser i vägar, järnvägar och annan transportinfrastruktur under perioden 2014 – 2025. Ett förslag till länsplan ska redovisas för regeringen i december 2013. Den ekonomiska planeringsramen för Stockholms län fastställts till 8 442 miljoner kronor. Slutliga ramar beslutas av regeringen i samband med fastställande av den nationella planen våren 2014. Därefter fastställs länsplanen.

Länsstyrelsens utgångspunkt har varit *Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län*, som 2012 togs fram i samarbete mellan regionens regionala planeringsaktörer. Utifrån denna är länsplanens inriktning bostadsförsörjning, kollektivtrafik och cykel.

De utmaningar vi har idag kommer sannolikt att bestå närmaste åren efter 2025. En fortsatt satsning på utbyggnad av regional kollektivtrafik som binder ihop nodstäderna i Östra Mellansverige med Stockholms läns centrala kärna och de åtta regionala kärnorna är nödvändig. Länsplanen gör därför en utblick mot behoven av åtgärder till 2030.

Stockholms län är Sveriges huvudstadsregion och tillväxtmotor. Länet har en femtedel av Sveriges befolkning på två procent av landets yta, och den växer med cirka 35 000 personer per år. Stockholm är den tionde starkaste universitetsmiljön i världen, utanför USA, och är därmed en del av ett större europeiskt och globalt sammanhang.

Miljöbedömningen av länsplanen fokuserar på områdena klimat, hälsa och landskap. Den samlade bedömningen är att länsplanen medför betydande negativ miljöpåverkan för klimatet med ökade utsläpp av växthusgaser, liksom negativ miljöpåverkan för landskapet och areella näringar med ianspråktagande av mark och ökad risk för föroreningar. Ökad trafik medför också ökade utsläpp och risk för negativ miljöpåverkan på hälsa i form av bland annat luftföroreningar och buller. Delar av planen bedöms dock kunna medföra betydande positiv miljöpåverkan för hälsa, trafiksäkerhet, tillgänglighet och ökade materiella tillgångar.

Länsstyrelsen har låtit göra en särskild jämföringsbedömning av länsplanen och planförslaget bedöms leda till ökad jämföringsbarhet i transportsystemet.

Länsplanens fördelning av den ekonomiska planeringsramen är som följer:

Länsplan för Stockholms län 2014-2025	Total kostnad	Övrig finansiering	Kostnad i Läns-plan	Procent av läns- plane-ramen	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	2014-2025				2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Statliga spår	1 140	220	920	10,9%	163	165	306	213	73	0	0	0	0	0	0	0
Nynäsbanan, dubbelspår (etapp Tunga-Hemfosa)	414		414	4,9%	53	137	180	44								
Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller	170		170	2,0%	2	8	40	60	60							
Nynäsbanan, Vega pendelstation	436	220	216	2,6%	101	9	49	44	13							
"Roslagspilen", utredning	20		20		7	6	2	5								
Södertälje C, bangård dubbelspår	100		100	1,2%		5	35	60								
Statliga vägar	1 449	647	802	9,5%	15	160	218	148	25	204	32	0	0	0	0	0
77 Åtgärder på väg 77 och i Rimbo	773	559	214	2,5%					13	201						
222 Mölnvik-Insjön (kollkörfält)	77		77	0,9%		77										
226 Högsolan tpl anslutning Alfred Nobels allé**	220	88	132	1,6%	10	10	61	51								
226 Vårsta-Södra länken, långsiktig målbild	12		12	0,1%	2	5	5									
257 Tungalstavägen	35		35	0,4%						3	32					
267 Rotebro-Stäket	290		290	3,4%	3	60	142	85								
274/667 Hemmesta vägskal	25		25	0,3%			1	12	12							
642/678 Färjelägen Tynningöfärjan	17		17	0,2%		8	9									
Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik spår	14 933	11 008	3 925	46,5%	275	144	65	120	183	313	420	480	475	495	465	490
Lidingöbanan upprustning	422	212	210	2,5%	205	5										
Roslagsbanan 1 + 2	4 142	3 312	830	9,8%						225	250	250	105			
Roslagsbanan 1 + 2 kommunala följdinvesteringar	607	357	250	3,0%			30	30	160	30						
Södertälje C, bytespunkt	92	46	46	0,5%					23	23						
Tunnelbana Hagastaden	1 655	830	825	9,8%										245	280	300
Tvårsparväg Ost, modernis. av SB och tvårbana till Sickla	1 461	1 150	311	3,7%	70	139	35	67								
Tvårsparväg Kista	3 142	2 514	628	7,4%						58	170	230	170			
Tvårsparväg Syd, kapacitetsstark kollektivtrafik Flemingsberg-Skärholmen	3 412	2 587	825	9,8%									200	250	185	190
Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik vägar	1 830	1 291	539	6,4%	75	72	0	47	210	35	25	0	25	0	25	25
Brommaplan bytespunkt	141	71	70	0,8%					45		25					
Gullmarsplan bytespunkt	150	75	75	0,9%									25		25	25
Haningeaterassen bytespunkt**	188	94	94	1,1%		47	0	47								
Slussen bussterminal	1 351	1 051	300	3,6%	75	25	0	0	165	35						
Statlig medfinansiering kommunala vägar	86	43	43	0,5%	7	6	9	21	0	0	0	0	0	0	0	0
Nordsydaxeln Stockholm	86	43	43	0,5%	7	6	9	21								
Regionala cykelstråk namngivna	145	40	105	1,2%	0	2	3	35	35	1	2	14	13	0	0	0
262 Danderyd-Rösjön	30		30	0,4%						1	2	14	13			
Cykelsatsning Södertörn	115	40	75	0,9%		2	3	35	35							
Summa åtgärds paket	3 391	1 283	2 108	25,0%	137	161	147	176	172	145	219	204	177	195	200	175
Åtgärds paket Cykel	1 020	437	583	6,9%	27	42	30	47	43	36	70	70	65	55	58	40
Cykel, statlig väg	146		146	1,7%	12	12	10	12	15	12	13	12	12	12	12	12
Cykel, statlig medfinansiering	874	437	437	5,2%	15	30	20	35	28	24	57	58	53	43	46	28
Åtgärds paket Enskilda vägar	190	95	95	1,1%	8	8	8	8	8	8	8	7	8	8	8	8
Enskilda vägar, statlig medfinansiering	190	95	95	1,1%	8	8	8	8	8	8	8	7	8	8	8	8
Åtgärds paket Kollektivtrafik	785	295	490	5,8%	38	38	35	43	43	28	41	38	39	40	49	58
Kollektivtrafik, statlig väg	195		195	2,3%	18	18	15	18	18	13	16	15	15	16	14	19
Kollektivtrafik, statlig medfinansiering	590	295	295	3,5%	20	20	20	25	25	15	25	23	24	24	35	39
Åtgärds paket Miljö	160	80	80	0,9%	4	5	5	5	7	8	9	10	5	12	5	5
Miljö, statlig medfinansiering	160	80	80	0,9%	4	5	5	5	7	8	9	10	5	12	5	5
Åtgärds paket Trafiksäkerhet	449	119	330	3,9%	22	25	22	25	25	20	37	36	18	38	34	28
Trafiksäkerhet, statlig väg	211		211	2,5%	12	15	12	15	15	10	27	27	10	28	20	20
Trafiksäkerhet, statlig medfinansiering	238	119	119	1,4%	10	10	10	10	10	10	10	9	8	10	14	8
Åtgärds paket Trimming	421	121	300	3,6%	28	27	27	28	26	25	34	23	22	22	22	16
Trimming, statlig väg	179		179	2,1%	16	15	16	17	15	15	20	13	14	14	14	10
Trimming, statlig medfinansiering	242	121	121	1,4%	12	12	11	11	11	10	14	10	8	8	8	6
Åtgärds paket Studier och steg 1 & 2-åtgärder	366	136	230	2,7%	10	16	20	20	20	20	20	20	20	20	24	20
Studier och steg 1 & 2, statlig väg	94		94	69,1%	5	8	8	8	8	8	8	8	8	8	9	8
Studier och steg 1 & 2, statlig medfinansiering	272	136	136	1,6%	5	8	12	12	12	12	12	12	12	12	15	12
Totalsumma	22 974	14 492	8 442	100,0%	672	710	748	760	698	698	698	698	690	690	690	690

Grön färg markerar produktionsår

***) Den statliga satsningen förutsätter att kommunen finansierar de kommunala delarna i projektet. För Haningeaterassen måste en ansökan om statlig medfinansiering inkomma via Landstinget

Läsanvisning till länsplanen

Länsplanen är uppdelad i sex huvudkapitel. I *Bakgrund och uppdrag* redovisas vad en länsplan är och de grundläggande förutsättningarna som styr dess genomförande. I det följande kapitlet om *Stockholmsregionens förutsättningar* redovisas länets förutsättningar och utmaningar. Därpå redovisas strategiska dokument som utgör underlag för *Länets utgångspunkter och strategi för prioritering*.

I kapitlet *Fördelning av länsplanens medel* redovisas den ekonomiska planen. Där återfinns de objekt och åtgärds paket som utgör länsplanen samt dess kostnader och tid för genomförande. I kapitlet finns även en beskrivning av respektive åtgärds paket. *Effekter av åtgärder* beskrivs i det följande kapitlet med samhällsekonomiska bedömningar, sammanfattning av miljöbedömningen samt en jämställdhetsbedömning av länsplanen.

Slutligen finns ett kapitel om *Genomförande* av länsplanen. Där står att läsa om hur uppföljning sker och hur avvikelser hanteras.

Till länsplanen finns ett antal bilagor som består av en mer detaljerad ekonomisk plan, kortfattade objektbeskrivningar samt de viktigaste förordningarna som styr länsplanen. De slutliga planen kommer att innehålla mer detaljerade kartor än denna remissversion. Dessa kommer då att vara i färg.

Bakgrund och uppdrag

Vad är en länsplan?

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur sker genom *Nationell plan för transportinfrastruktur* samt *Länsplan för regional transportinfrastruktur*. I Stockholms län ska Länsstyrelsen upprätta och fastställa länsplanen. Den nationella planen hanterar investeringar i Europavägnätet och nationella spår samt statlig medfinansiering till regional spårburen kollektivtrafik. Därutöver hanteras även drift- och underhåll, reinvesteringar och miljöåtgärder med mera (se bilaga 4).

Länsplanen regleras i *Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur* (se bilaga 3). I länsplanen hanteras investeringar på övriga statliga vägar i Stockholms län (vägnummer 57 – 1182, bortsett från väg 75 Södra länken). Vidare hanterar länsplanen statlig medfinansiering till den regionala kollektivtrafikmyndigheten (Stockholms läns landsting, nedan kallat landstinget) för regional vägburen kollektivtrafik. Det kan innebära särskilda trafiklösningar i gatusystemet eller bussterminaler, hållplatser och infartsparkeringar med mera. I länsplanen hanteras också statlig medfinansiering till åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator i den mån dessa åtgärder går utöver vad som omfattas av gällande kommunalt ansvar (se bilaga 5).

Länsplanen kan också omfatta åtgärder som tillhör den nationella planens ansvarsområde, till exempel investeringar i Europavägnätet, det statliga järnvägsnätet samt möjlighet till medfinansiering av investeringar i regional spårburen kollektivtrafik för vilken landstinget ansvarar. Så var fallet i stor utsträckning i länsplanen för perioden 2010 – 2021 och så är fallet även i förslaget till denna länsplan.

Transportpolitiska mål

De transportpolitiska målen visar de prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. De är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag.

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 använd-

barhet 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 miljö kvalitetsmålen 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.

Regeringens direktiv

Den 20 december 2012 gav regeringen direktiv åt länsplaneupprättarna att ta fram trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014 – 2025. Ett remitterat och sammanställt förslag till länsplan ska lämnas till regeringen senast den 16 december 2013. I direktivet är planeringsramen för länsplanen i Stockholms län 2014 – 2025 på 8 279 miljoner kronor (prisnivå 2013). Efter Trafikverkets justering för underskott i nuvarande länsplan 2010 – 2021 har planeringsramen för Stockholms län ökat till 8 442 miljoner kronor. Slutliga ramar beslutas av regeringen i samband med fastställande av den nationella planen våren 2014.

Regeringens direktiv grundar sig på propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) som antagits av riksdagen. Regeringen anger att den så kallade fyrstegsprincipen ska vara vägledande för den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet. Regeringen bedömer vidare att ett trafikslagsövergripande synsätt är angeläget inom transportområdet och att detta kan bidra till bättre uppfyllelse av de transportpolitiska målen.

Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis:

1. *Tänk om.* Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. *Optimera.* Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. *Bygg om.* Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
4. *Bygg nytt.* Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Arbetsprocess

Länsplanen i Stockholms län upprättas av Länsstyrelsen i Stockholm. Underlag har lämnats från Trafikverket region Stockholm, landstinget, berörda myndigheter, angränsande län och regioner samt av länets kommuner. Ett nära samarbete har skett med Trafikverket och Stockholms läns landsting. Kommunernas infrastrukturhandläggare, kommundirektörer och kommunstyrelseordföranden har löpande informerats via möten hos Kommunförbundet Stockholms län (KSL). Vidare har en regional hearing om länsplanen genomförts med kommunerna och landstinget den 11 april.

Under 2012 togs en regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län fram i samarbete mellan regionens regionala planeringsparter. Samråd och förankring skedde med kommunerna och resultatet är ett gemensamt och samlat ramverk för kommande revideringar och prioriteringar av den nationella planen och länsplanen (se kapitlet om länets utgångspunkter).

Beredningen av länsplanen har varit föremål för övergripande löpande förankring via ”16-gruppen” som är en politisk referensgrupp till landshövdingen. I den företräds partiernas länsorganisationer med en fördelning i enlighet med utfallet i landstingsvalet 2010 och KSL:s förbundsmöte 2011.

Under perioden 14 januari till 18 mars har Länsstyrelsen sänt ut en behovsförfrågan av åtgärder samt avgränsningssamråd för miljöbedömning till länets kommuner, landstinget och berörda myndigheter. Totalt har det inkommit behov av cirka 270 åtgärder i trafiksystemet (förutom gällande planer) till en sammanlagd kostnad på cirka 187 miljarder kronor, varav 145 miljarder belastar statliga anslag. Svaren på behovsförfrågan har haft ett tydligt fokus på kollektivtrafiklösningar, cykelvägsinvesteringar samt ökade åtgärdspaket. Dessutom fanns en stor samstämmighet kring utveckling och satsningar på de regionala kärnorna, i enlighet med RUFS 2010. Ett förslag på länsplan samt miljökonsekvensbeskrivning skickas ut på remiss den 3 juni till den 4 oktober.

Stockholmsregionens förutsättningar¹

Stockholm som landets tillväxtmotor

Stockholms län är Sveriges huvudstadsregion och tillväxtmotor. En tredjedel av Sveriges ekonomiska tillväxt skapas här och nästan en fjärdedel av den totala arbetsmarknaden finns här. I Stockholms län bor mer än 2,1 miljoner människor – drygt en femtedel av landets befolkning – på knappt två procent av Sveriges yta. Befolkningen växer med 35 000–40 000 personer per år (200 000 mellan 2005 och 2011) och väntas nå 2,6 miljoner år 2030, och kanske så mycket som 3,2 miljoner år 2050.

Stockholmsregionen är en del av ett större europeiskt och globalt sammanhang. Enligt internationella bedömningar ligger Stockholm i topp i Europa. I den globala jämförelsen behöver regionen ligga långt framme, oavsett på vilket sätt jämförelsen görs. Det är i den konkurrensen regionens framtid avgörs. Stockholms län kännetecknas av en stark utvecklings- och innovationskraft. Stockholmsregionen strävar efter att vara ett centrum för världsledande forskning. Universitet och kunskapsintensiva miljöer har här de bästa utvecklingsmöjligheterna. Karolinska Institutet, Stockholms universitet och Kungliga Tekniska högskolan är tillsammans den tionde starkaste universitetsmiljön i världen, utanför USA. Livsvetenskaperna och informationsteknologin är två av regionens styrkeområden som mycket påtagligt bidrar till regionens attraktionskraft.

Länsstyrelsens medborgarundersökning 2013 visar att 91 procent av invånarna är nöjda med det liv de lever. Nio av tio trivs både med sitt arbete och med sitt boende. Invånarna ser överlag ljust på den egna ekonomin samt uppfattar sig som miljömedvetna. Detta visar ytterligare att det går bra för Stockholm. Men det finns också stora problem. Nära 60 procent ser trafiksituationen som mycket besvärlig.

Stockholmsregionens tillgänglighet – avgörande för Sveriges konkurrenskraft

Stockholmsregionen har allt större betydelse för Sveriges samlade tillväxt, värdeskapande företagande och innovation. Den starka innovationsmiljön med kunskapsintensiva företag och starka forsknings- och innovationsmiljöer lockar investerare, företag och talanger till regionen. Här finns god tillgång på välutbildad arbetskraft inom ett antal nyckelområden.

En konkurrenskraftig utveckling måste utgå från att Stockholm är en funktionell arbetsmarknadsregion. Det regionala transportsystemets snabbhet och tillförlitlighet är av central betydelse för näringslivets möjlighet att utveckla sin internationella konkurrenskraft och därmed motivera sin

¹ Kapitlet bygger på *Strategisk inriktning 2012-2013*, Länsstyrelsen i Stockholms län

verksamhet i landet. En fortsatt lokalisering av huvudkontor och viktig FoU-verksamhet till regionen är också angeläget.

En viktig slutsats är att regionens och därmed landets fortsatta välstånd och tillväxt är beroende av att Stockholm kan behålla sin globala position. Regionens tillgänglighet är avgörande för landets konkurrenskraft. Studier och rapporter visar att två av länets största utmaningar är att kraftigt öka bostadsbyggandet och kapaciteten i infrastruktursystemet.

Samhällsplanering som håller

Transportsystemets effektivitet och tillförlitlighet är av central betydelse för fortsatt tillväxt och social sammanhållning. Det gäller såväl kommunikationsmöjligheterna till och från Stockholmsregionen som möjligheterna att effektivt röra sig inom regionen. Hur trafiken planeras i Stockholmsregionen får också stora konsekvenser för landet som helhet. Fungerar transportererna väl i Stockholm betyder det, enbart genom regionens storlek, att stora delar av transportsystemet i Sverige också gör det.

Inflyttningen till länet är snabb. En väl fungerande bostadsmarknad är av avgörande betydelse för Stockholmsregionens fortsatta tillväxt. För länet gäller det att förbereda för en befolkningsökning på upp till en halv miljon personer fram till år 2030, kanske ännu fler. Det ställer krav på mer än en kvarts miljon nya bostäder. Utvecklingen måste ske på ett miljömässigt hållbart sätt och höga krav ställas för att nå olika miljö- och klimatmål. Förtätning och nyplanering av bostadsområden behöver samplaneras med kollektivtrafik för att undvika att nya stadsdelar i huvudsak blir biltrafikförsörjda.

Genom att samlokalisera bostäder och infrastruktur uppstår miljömässiga fördelar. Ett trafiksystem som inte fungerar drabbar även miljön i form av bland annat buller och problem med luftkvalitet. Satsning på infrastruktur är en investering i regionens utveckling, men också en avgörande satsning på miljön.

Kapacitetsutredningen

I april 2012 avrapporterade Trafikverket sitt regeringsuppdrag om kapacitet och effektivitet i transportsystemet till regeringen. Uppdraget omfattade samtliga trafikslag med tidsperspektiv till år 2021, 2025 och dessutom en utblick till 2050. I utredningen konstateras att Stockholms län i dag har kapacitetsproblem på viktiga delar av transportinfrastrukturen. Den kraftiga tillväxten ökar belastningen på det redan ansträngda systemet och problemen ser successivt ut att förvärras, trots de stora investeringar som planeras till år 2021.

I Kapacitetsutredningen konstaterade Trafikverket att kapacitetssituationen i storstäderna bedöms bli särskilt problematisk. Därför togs särskilda storstadspaket fram med samverkande åtgärder i olika investeringsnivåer.

Det är en stor utmaning att utveckla transportsystemet i takt med tillväxten. Men god tillgänglighet är på samma gång ett verktyg för att dra nytta av den växande befolkningen, öka matchningen på arbetsmarknaden och skynda på det nödvändiga bostadsbyggandet.

Ökade satsningar på infrastrukturen krävs

Stockholms län präglas av ett hårt belastat transportsystem. Länets trafiksystem är mer ansträngt än i någon annan stad eller region i landet och situationen förvärras i och med ökad befolkning. Även om satsningar görs i trafikinfrastruktur i såväl väg som spår kommer trängseln på vägar och järnvägar vara fortsatt hög. Trafikanalys bedömer att den samhällsekonomiska kostnaden för trängseln i Stockholms län uppgår till drygt sex miljarder kronor årligen samt att flaskhalsarna i länet kommer att vara fler år 2030. Denna utveckling innebär fortsatta brister för arbetspendling och tillväxt i regionen.

Arbetspendlare i länet lägger mer tid på sina arbetsresor än pendlare i de andra storstadsregionerna och andra delar av landet, detta gäller för såväl resor med bil som kollektivtrafik. Ur ett pendlarperspektiv är inte enbart trängsel och långa restider ett problem. Även svårigheter att förutsäga restider som en konsekvens av systemets störningskänslighet är ett problem för länets arbetspendlare och företag.

I arbetet med förslag till länsplan har det blivit ännu tydligare att de verkliga behoven av infrastruktur, för att möjliggöra bostadsbyggande och näringslivsutveckling, är avsevärt större än vad regionen har möjlighet att åstadkomma. Medfinansieringsgraden i Stockholms län är hög och till detta bidrar biltrafikanter med ytterligare finansiering via trängselskatten. Ur Sveriges perspektiv är det viktigt att skapa tillväxt och global konkurrenskraft. Därför är det angeläget att understryka att dagens satsningar och utbyggnadstakt inte är tillräckliga i Stockholmsregionen samt att de statliga investeringarna i Stockholms län bör ligga på en betydligt högre nivå än dagens.

Länets utgångspunkter och strategi för prioritering

Transportinfrastruktur är ett verktyg för att på olika sätt stödja andra delar av samhällsutvecklingen. Den ska underlätta vardagen för enskilda människor och företag samtidigt som det är långsiktigt hållbart. Syftet med länsplanen är att samlat beskriva de planerade infrastrukturåtgärderna, varför de är viktiga, hur de samverkar och hur utbyggnaden av åtgärderna ska prioriteras fram till 2025. De planerade infrastrukturåtgärderna som redovisas i länsplanen har sin utgångspunkt i de strategier och mål som länet gemensamt prioriterat. I det följande redovisas dessa.

Regional utvecklingsplan för Stockholms län – RUFSS 2010

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen ”RUFSS 2010” 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 (speciellt i en storstadsregion), viktiga regionala planeringsfrågor. En grundläggande princip i RUFSS 2010 är utvecklingen av en flerkärnig region. Utvecklingen i de yttre regionala stadskärnorna ska motverka att bebyggelse och verksamheter sprids ut. De regionala stadskärnorna är lokaliserade till knutpunkter i trafiksystemet där marken i högre grad bör nyttjas för bostäder, näringsliv, service och andra urbana kvaliteter. Detta underlättar utvecklingen av en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik. Den centrala regionkärnan är den ojämförligt största regionkärnan och har stor betydelse för tillväxten i Stockholmsregionen, östra Mellansverige och hela landet.

Stockholmsöverenskommelsen

Regeringen beslutade i november 2006 att tillsätta en särskild förhandlingsman för Stockholms infrastruktur. Förhandlingen resulterade i december 2007 i en regional överenskommelse om prioriteringar och förslag till finansiering av åtgärder för vägar, järnvägar och kollektivtrafik i Stockholms län samt miljöåtgärder. Överenskommelsen bekräftades i stora delar av de regionala parterna i ett finansieringsavtal 2009 och ledde våren 2010 fram till att *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010 – 2021* och den nationella planen för samma period fastställdes. Förutom finansiering från de två planerna ingick medfinansiering från kommuner, landstinget och näringslivet tillsammans med överskottet från trängselskatten.

Storregional systemanalys och kompletterande PM

I arbetet med länsplanerna 2010 – 2021 hade länsplaneupprättarna regeringens uppdrag att ta fram regionala systemanalyser för att visa transportsystemets funktion och brister utifrån mål och behov. De sex länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland och Gotland samarbetade i en gemensam systemanalys. En gemensamt prioriterad objektlista för investeringar togs bland annat fram.

Under 2012 har en kompletterande PM tagits fram om *Behov av infrastrukturåtgärder i östra Mellansverige 2014 – 2025*. Det geografiska området har utökats till att även inkludera Östergötlands län. I PM anges att de viktigaste åtgärderna i östra Mellansverige för perioden fram till 2025 i första hand är:

- förstärkt satsning på drift- och underhållsåtgärder samt kapacitets-höjande trimningsåtgärder i järnvägssystemet så att detta blir pålitligt och robust samt stödjer en effektiv trafikering
- särskilda storstadsåtgärder som mobility management, trimnings-åtgärder för vägtrafiken, satsningar på kollektivtrafiken och cykeltrafiken samt effektivisering av distributionstrafiken
- investeringar på väg, järnväg och i kollektivtrafiken enligt ”En bättre sats-listan” från systemanalysen 2008, kompletterad med åtgärder i Östergötland.

Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län

Länsstyrelsen och Trafikverket Region Stockholm tog under 2012, i samarbete med länets regionala planeringsaktörer, fram en regional inriktning för transportsystemet i Stockholms län. Dokumentet togs fram för att utgöra ett gemensamt och samlat ramverk för kommande revideringar och prioriteringar av nationell plan och av länsplanen. Inriktningen pekar ut övergripande mål och huvudprinciper för transportsystemets utveckling och har sin utgångspunkt i Stockholmsöverenskommelsen och RUFSS 2010, som togs fram i samordnade processer. Länets kommuner har deltagit i arbetet genom workshoppar, inspel och remissyttranden.

Den regionala inriktningen slår fast att målet för transportsystemet är att, med beaktande av Stockholms utveckling och tillväxt, erbjuda tillgänglighet som:

- stödjer och utvecklar en fungerande bostads- och arbetsmarknad
- tillgodoser de behov av kapacitet och tillförlitlighet som är nödvändiga för den växande storstadsregionens utveckling
- aktivt bidrar till en hållbar utveckling socialt, miljömässigt och ekonomiskt. I denna utgångspunkt vilar klimatutmaningen tungt.

Huvudprinciper för transportsystemets utveckling

För att möta framtidens ökade efterfrågan på transporter i ett redan ansträngt system krävs att infrastrukturen används effektivt och att åtgärder väljs för samtliga trafikslag utifrån systemsyn och helhetstänkande som också inkluderar den fysiska miljöns utformning och samhällsplaneringen. Detta är också nödvändigt för att klara miljö kvalitetsmålen.

Detta medför höga krav på samsyn och samverkan mellan olika aktörer i regionen, men även med staten, som genom statlig medfinansiering, har möjlighet att ge medel till infrastruktursatsningar i regionen. Transportsystemets olika delar är kommunicerande kärl där olika aktörer har ansvar för sina delar. Gemensamt behöver aktörerna, utöver det enskilda ansvaret, bidra till fungerande transporter, ett tillräckligt bostadsbyggande och en fungerande arbetsmarknad. Det är därför viktigt med breda överenskommelser och samfinansieringslösningar för att faktorer som huvudmannaskap, enskilda budgetar, administrativa gränsdragningar, driftansvar och liknande inte ska omöjliggöra de effektivaste lösningarna ur ett helhetsperspektiv.

Den inriktning som lades fast med Stockholmsöverenskommelsen innebär en nödvändig och grundläggande utbyggnad av väg- och spårssystem för att möta regionens tillväxt. En förutsättning är att investeringarna fullföljs som planerat. Stockholmsöverenskommelsen är ömsesidigt sammankopplad med RUFSS 2010 och kommunernas planering. Därmed är det viktigt att skapa tillgänglighet till den centrala och mellan de regionala stadskärnorna samt till östra Mellansverige. Utöver Stockholmsöverenskommelsen finns tydliga behov av underhåll av den infrastruktur vi har idag, att prioritera kollektivtrafik och cykel men även att skapa utrymme för infrastrukturinvesteringar i både väg- och spårsystemen. Detta betonades även i kapacitetsutredningen. Transportsystemet bör konsekvent utformas för att stödja hållbara transporter med hänsyn till både miljöns villkor och människors livschanser och hälsa.

Säkerställ att befintlig transportinfrastruktur fungerar och nyttjas smart

Med hjälp av trimningsåtgärder kan kapaciteten i spår- och vägsystem utökas relativt enkelt och kostnadseffektivt. Därtill kan kraftfulla verktyg för resenär och transportörer användas med bland annat styrmedel, trafikinformation, störningshantering, aktiv trafikledning, ”mobility management” samt åtgärder för effektivare distribution.

Bebyggelseplanera för hög tillgänglighet med kollektivtrafik som norm

Hur efterfrågan på transporter ser ut beror till stor del på länets bebyggelsestruktur, det vill säga var bostäder, verksamheter och handel är lokaliserade.

Täta urbana stadsmiljöer tros kunna bidra till såväl tillväxt som hållbarhet. I RUFSS 2010 finns en uttalad ambition om att knyta samman urbana tätortsmiljöer i länet och i östra Mellansverige i en tät och flerkärnig struktur. I länet är tillgängligheten med kollektivtrafik till och mellan de regionala stadskärnorna och den centrala regionkärnan särskilt prioriterade. I enlighet med RUFSS 2010 är därtill tillgängligheten till Uppsala särskilt prioriterad.

Ökade satsningar på kollektivtrafik men även på gång, cykel och effektiv nyttotrafik

Kapacitetsstarka och effektiva transportlösningar, med kollektivtrafiken som bas, möjliggör en växande arbetsmarknad med god matchning. Utbyggnad och prioritering av kollektivtrafik är en nödvändig förutsättning för ökat bostadsbyggande och regionens utveckling. Samtidigt behöver arbetsplatserna etableras i attraktiva och kollektivtrafknära lägen. Detta kräver emellertid stora ekonomiska insatser, därmed är en prioritering av åtgärder i det befintliga trafiksystemet nödvändig.

Satsningar krävs för att få varustransporter till butiker, företag och hushåll att fungera bättre. Det offentliga har en viktig roll för att skapa förutsättningar för mer effektiva och miljöanpassade godstransporter samt att beakta nyttotrafiken mer i utformningen av gaturum och bebyggelse.

Ökad efterfrågan finns också på förbättrad cykelinfrastruktur då allt fler väljer att arbetspendla med cykel långa distanser eller cykla som en del av resan. En tät urban miljö med attraktiva gaturum skapar förutsättningar för en god tillgänglighet med gång- och cykeltrafik. Ur ett hela-resanperspektiv är det dessutom viktigt med trygga och säkra gångmiljöer. En regional cykelplan har tagits fram under ledning av Trafikverket i syfte att underlätta för arbetspendling med cykel.

Aktiv prioritering av det begränsade vägutrymmet för att trafiken ska rulla effektivt utan allvarliga köer

Ett optimalt vägsystem bör utformas så att det får en väl balanserad kapacitet med ett begränsat antal flaskhalsar, som hanteras så att effekterna inte fortplantas ut i systemet.

Efterfrågan bör begränsas genom styrmedel i stället för med omfattande köbildning. En god tillgänglighet bör samtidigt erbjudas på andra sätt exempelvis genom utbyggnad av attraktiv kollektivtrafik och lättanvända gång- och cykelstråk. Att reglera biltrafiken står inte i motsättning till en bra och fungerande biltrafik, distributionstrafik och yrkestrafik. Tvärtom är det en nödvändighet; att inte arbeta för att reglera biltrafiken skulle leda till alltför stor trängsel för den trafik som är hänvisad till vägen. Den trafik som är särskilt beroende av vägens framkomlighet som exempelvis busstrafik, lastbilstrafik, varustransporter, taxi, färdtjänst och annan nyttotrafik behöver få särskild prioritet till vägutrymmet.

Mot bakgrund av en väntad kraftig ökning av trafiken i Stockholm finns behov av en översyn av trängselskattens utformning. Syftet med att ha trängselskatt i storstadsregioner är att förbättra framkomligheten på vägarna och minska köerna genom att en del av trafikanterna exempelvis väljer andra färdvägar, restidpunkter eller rutt för sin resa. Ytterligare positiva effekter av trängselskatt är att utsläppen minskar, vilket möjliggör att miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet och buller kan uppfyllas.

Prioriterat nät för funktionsnedsatta

Länsplanen ska enligt *Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur* 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. Tre etapper har pekats ut. Den första var klar 2010, etapp två genomförs 2011 – 2015 och etapp tre 2016 – 2021. Det kommer dock kvarstå behov av åtgärder efter 2021.

Det prioriterade nätet omfattar:

- järnvägsstationer
- busshållplatser
- flygplatser
- terminaler och båtbyggor

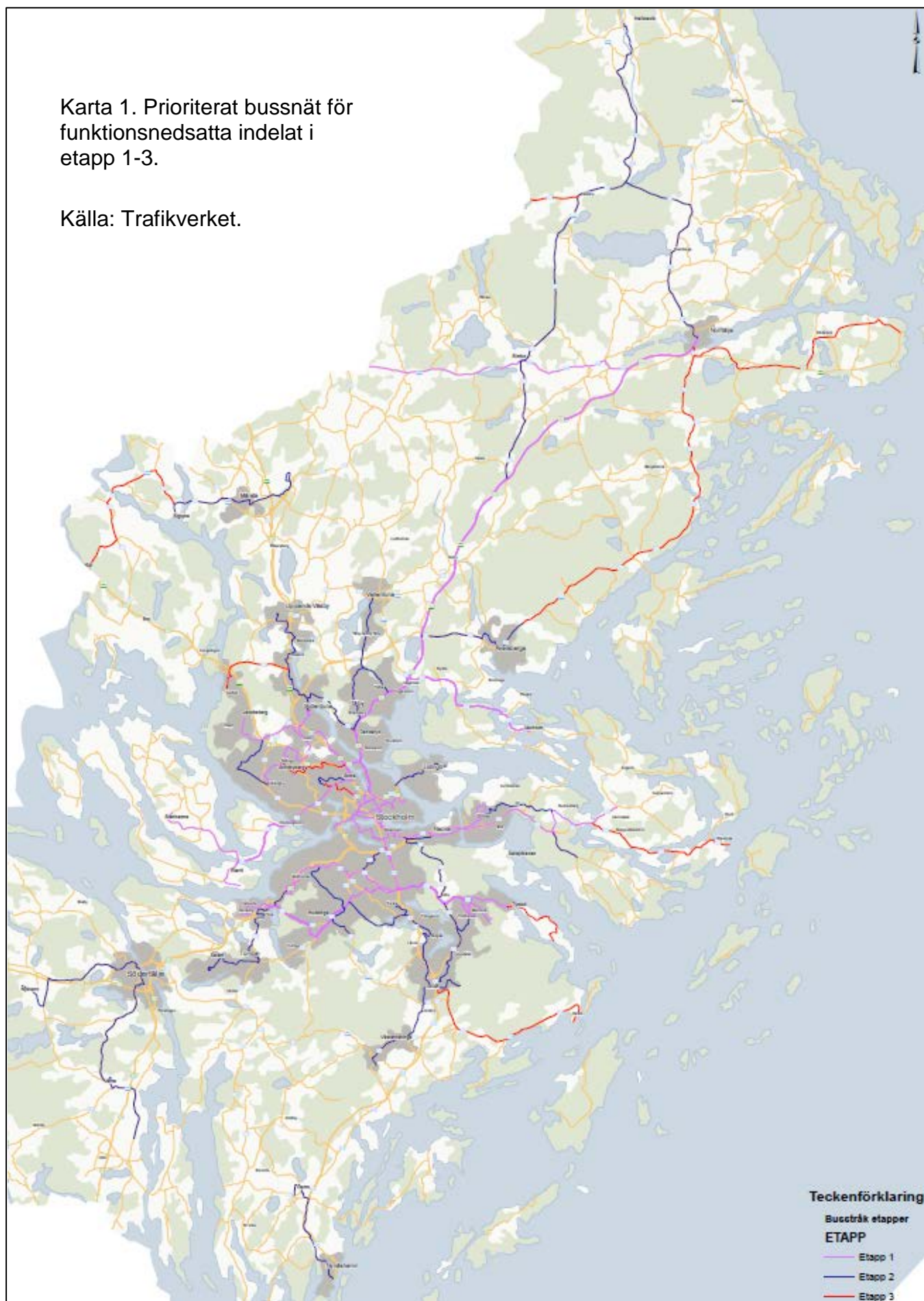
I länsplanen avsätts medel för åtgärder på både statlig och kommunalt vägnät. I etapp två ska 90 hållplatser på det statliga vägnätet åtgärdas och i etapp tre ungefär lika många. Läget är oklart vad gäller det kommunala vägnätet. På sjösidan är 29 terminaler och byggor utpekade i länet med statligt, kommunalt och enskilt ägande. Nio byggor är statliga och är alla i behov av åtgärder. För övriga terminaler och byggor är situationen oklar.

Landstingets mål för tillgänglighetsarbetet är att kollektivtrafiken ska utvecklas till att vara ett självklart val för äldre och resenärer med funktionsnedsättning, och därmed minska alla medborgares beroende av färdtjänst i regionen. För att uppnå målet arbetar Trafikförvaltningen med Hela resan-perspektivet enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet samt Trafikförvaltningens tillgänglighetsplan och riktlinjer för tillgänglighet.

Med hela-resanperspektivet menas att alla resenärer ska kunna ta del av alla moment i en resa, från planering till att stiga på och av fordonet.

Karta 1. Prioriterat bussnät för funktionsnedsatta indelat i etapp 1-3.

Källa: Trafikverket.



Fördelning av länsplanens medel

Länsplanens fördelning över planperioden

I följande tabell redovisas hur länsplanens ekonomiska ram fördelas över planperioden.

Tabell 1. Årlig periodisering av länsplanens ram över planperioden. Se nästa sida.

Länsplan för Stockholms län 2014-2025	Total kostnad	Övrig finansiering	Kostnad i Läns-plan	Procent av läns- plane-ramen	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	2014-2025				2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Statliga spår	1 140	220	920	10,9%	163	165	306	213	73	0	0	0	0	0	0	0
Nynäsbanan, dubbelspår (etapp Tunga-Hemfosa)	414		414	4,9%	53	137	180	44								
Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller	170		170	2,0%	2	8	40	60	60							
Nynäsbanan, Vega pendelstation	436	220	216	2,6%	101	9	49	44	13							
"Roslagspilen", utredning	20		20		7	6	2	5								
Södertälje C, bangård dubbelspår	100		100	1,2%		5	35	60								
Statliga vägar	1 449	647	802	9,5%	15	160	218	148	25	204	32	0	0	0	0	0
77 Åtgärder på väg 77 och i Rimbo	773	559	214	2,5%					13	201						
222 Mölnvik-Insjön (kollkörfält)	77		77	0,9%		77										
226 Högsolan tpl anslutning Alfred Nobels allé**	220	88	132	1,6%	10	10	61	51								
226 Vårsta-Södra länken, långsiktig målbild	12		12	0,1%	2	5	5									
257 Tungalstavägen	35		35	0,4%						3	32					
267 Rotebro-Stäket	290		290	3,4%	3	60	142	85								
274/667 Hemmesta vägskal	25		25	0,3%			1	12	12							
642/678 Färjelägen Tynningöfärjan	17		17	0,2%		8	9									
Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik spår	14 933	11 008	3 925	46,5%	275	144	65	120	183	313	420	480	475	495	465	490
Lidingöbanan upprustning	422	212	210	2,5%	205	5										
Roslagsbanan 1 + 2	4 142	3 312	830	9,8%						225	250	250	105			
Roslagsbanan 1 + 2 kommunala följdinvesteringar	607	357	250	3,0%			30	30	160	30						
Södertälje C, bytespunkt	92	46	46	0,5%					23	23						
Tunnelbana Hagastaden	1 655	830	825	9,8%										245	280	300
Tvårsparväg Ost, modernis. av SB och tvårbana till Sickla	1 461	1 150	311	3,7%	70	139	35	67								
Tvårsparväg Kista	3 142	2 514	628	7,4%						58	170	230	170			
Tvårsparväg Syd, kapacitetsstark kollektivtrafik Flemingsberg-Skärholmen	3 412	2 587	825	9,8%									200	250	185	190
Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik vägar	1 830	1 291	539	6,4%	75	72	0	47	210	35	25	0	25	0	25	25
Brommaplan bytespunkt	141	71	70	0,8%					45		25					
Gullmarsplan bytespunkt	150	75	75	0,9%									25		25	25
Haningeaterassen bytespunkt**	188	94	94	1,1%		47	0	47								
Slussen bussterminal	1 351	1 051	300	3,6%	75	25	0	0	165	35						
Statlig medfinansiering kommunala vägar	86	43	43	0,5%	7	6	9	21	0	0	0	0	0	0	0	0
Nordsydaxeln Stockholm	86	43	43	0,5%	7	6	9	21								
Regionala cykelstråk namngivna	145	40	105	1,2%	0	2	3	35	35	1	2	14	13	0	0	0
262 Danderyd-Rösjön	30		30	0,4%						1	2	14	13			
Cykelsatsning Södertörn	115	40	75	0,9%		2	3	35	35							
Summa åtgärds paket	3 391	1 283	2 108	25,0%	137	161	147	176	172	145	219	204	177	195	200	175
Åtgärds paket Cykel	1 020	437	583	6,9%	27	42	30	47	43	36	70	70	65	55	58	40
Cykel, statlig väg	146		146	1,7%	12	12	10	12	15	12	13	12	12	12	12	12
Cykel, statlig medfinansiering	874	437	437	5,2%	15	30	20	35	28	24	57	58	53	43	46	28
Åtgärds paket Enskilda vägar	190	95	95	1,1%	8	8	8	8	8	8	8	7	8	8	8	8
Enskilda vägar, statlig medfinansiering	190	95	95	1,1%	8	8	8	8	8	8	8	7	8	8	8	8
Åtgärds paket Kollektivtrafik	785	295	490	5,8%	38	38	35	43	43	28	41	38	39	40	49	58
Kollektivtrafik, statlig väg	195		195	2,3%	18	18	15	18	18	13	16	15	15	16	14	19
Kollektivtrafik, statlig medfinansiering	590	295	295	3,5%	20	20	20	25	25	15	25	23	24	24	35	39
Åtgärds paket Miljö	160	80	80	0,9%	4	5	5	5	7	8	9	10	5	12	5	5
Miljö, statlig medfinansiering	160	80	80	0,9%	4	5	5	5	7	8	9	10	5	12	5	5
Åtgärds paket Trafiksäkerhet	449	119	330	3,9%	22	25	22	25	25	20	37	36	18	38	34	28
Trafiksäkerhet, statlig väg	211		211	2,5%	12	15	12	15	15	10	27	27	10	28	20	20
Trafiksäkerhet, statlig medfinansiering	238	119	119	1,4%	10	10	10	10	10	10	9	8	10	14	8	
Åtgärds paket Trimming	421	121	300	3,6%	28	27	27	28	26	25	34	23	22	22	22	16
Trimming, statlig väg	179		179	2,1%	16	15	16	17	15	15	20	13	14	14	14	10
Trimming, statlig medfinansiering	242	121	121	1,4%	12	12	11	11	11	10	14	10	8	8	8	6
Åtgärds paket Studier och steg 1 & 2-åtgärder	366	136	230	2,7%	10	16	20	20	20	20	20	20	20	20	24	20
Studier och steg 1 & 2, statlig väg	94		94	69,1%	5	8	8	8	8	8	8	8	8	8	9	8
Studier och steg 1 & 2, statlig medfinansiering	272	136	136	1,6%	5	8	12	12	12	12	12	12	12	12	15	12
Totalsumma	22 974	14 492	8 442	100,0%	672	710	748	760	698	698	698	698	690	690	690	690

Grön färg markerar produktionsår

***) Den statliga satsningen förutsätter att kommunen finansierar de kommunala delarna i projektet. För Haningeaterassen måste en ansökan om statlig medfinansiering inkomma via Landstinget

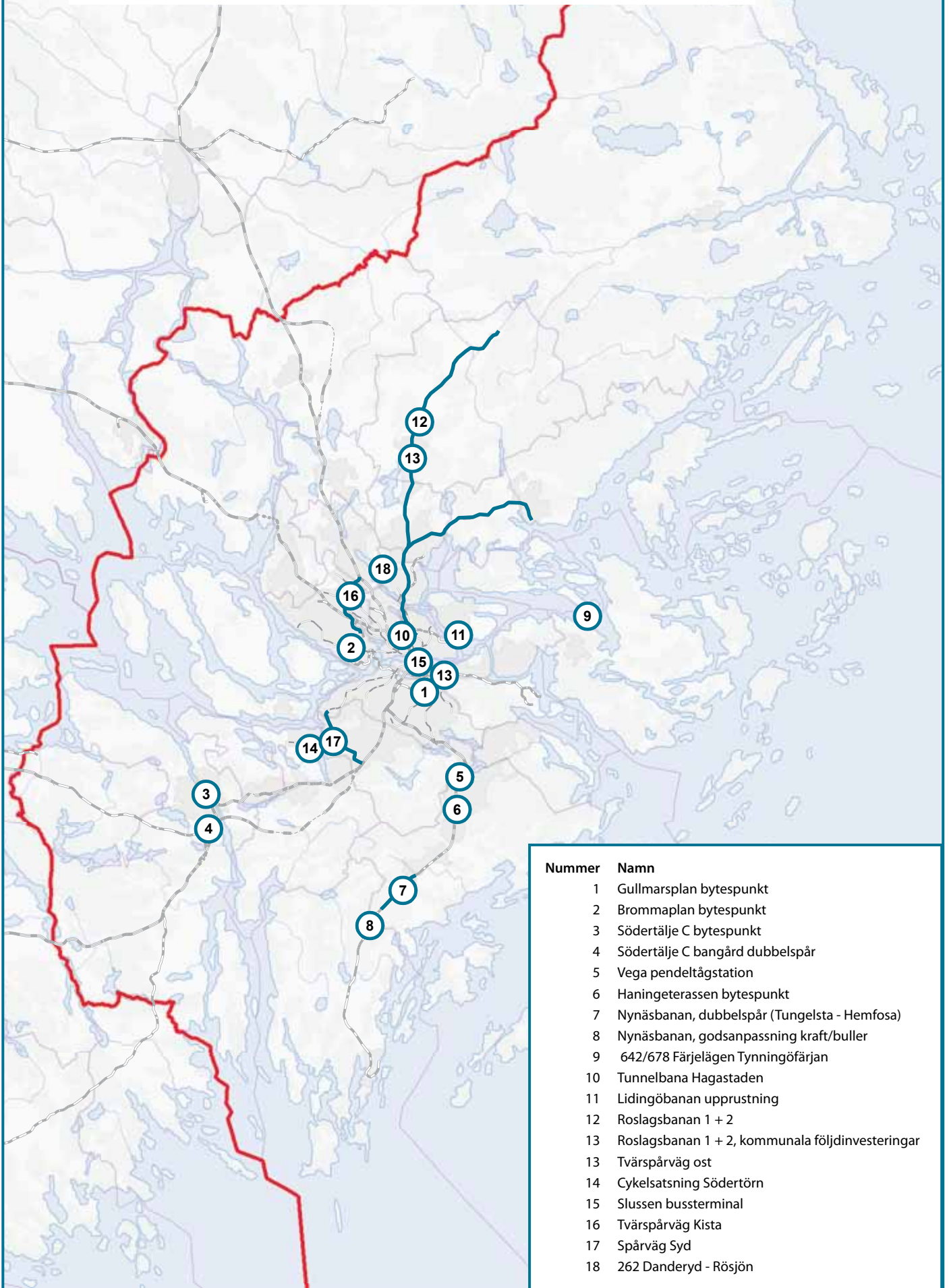
Länsplanens åtgärder innefattar fler åtgärder än de som länsplanens ramar finansierar. Ett antal länsvägar ingår i länsplanen men de finansieras helt utanför länsplanens ekonomiska anslag genom trängselskatt och i vissa fall kommunal medfinansiering. En mer utförlig beskrivning av kostnader och periodisering för dessa återfinns i bilaga 1. Dessa är:

- 57 Gnesta-E4
- 73 Vega trafikplats
- 76 Förbifart Norrtälje etapp 2
- 222 Kvarnholmen trafikplats
- 222 Mölnvik-Ålstäket
- 222 Skurubron
- 226 Huddingevägen oskyddade trafikanter
- 226 Pålamalmsvägen-Högskolan
- 226 Tumba-Tullinge
- 261 Nockeby-Tappström
- 268 E4-Grana
- 276 Rosenkälla-Åkersberga

Länsväg 259 (Haningeleden, trimning på väg 226 vid Flemingsberg, Södertörnsleden och Masmolänken) ingår i den nationella planen under benämningen Tvärförbindelse Södertörn.



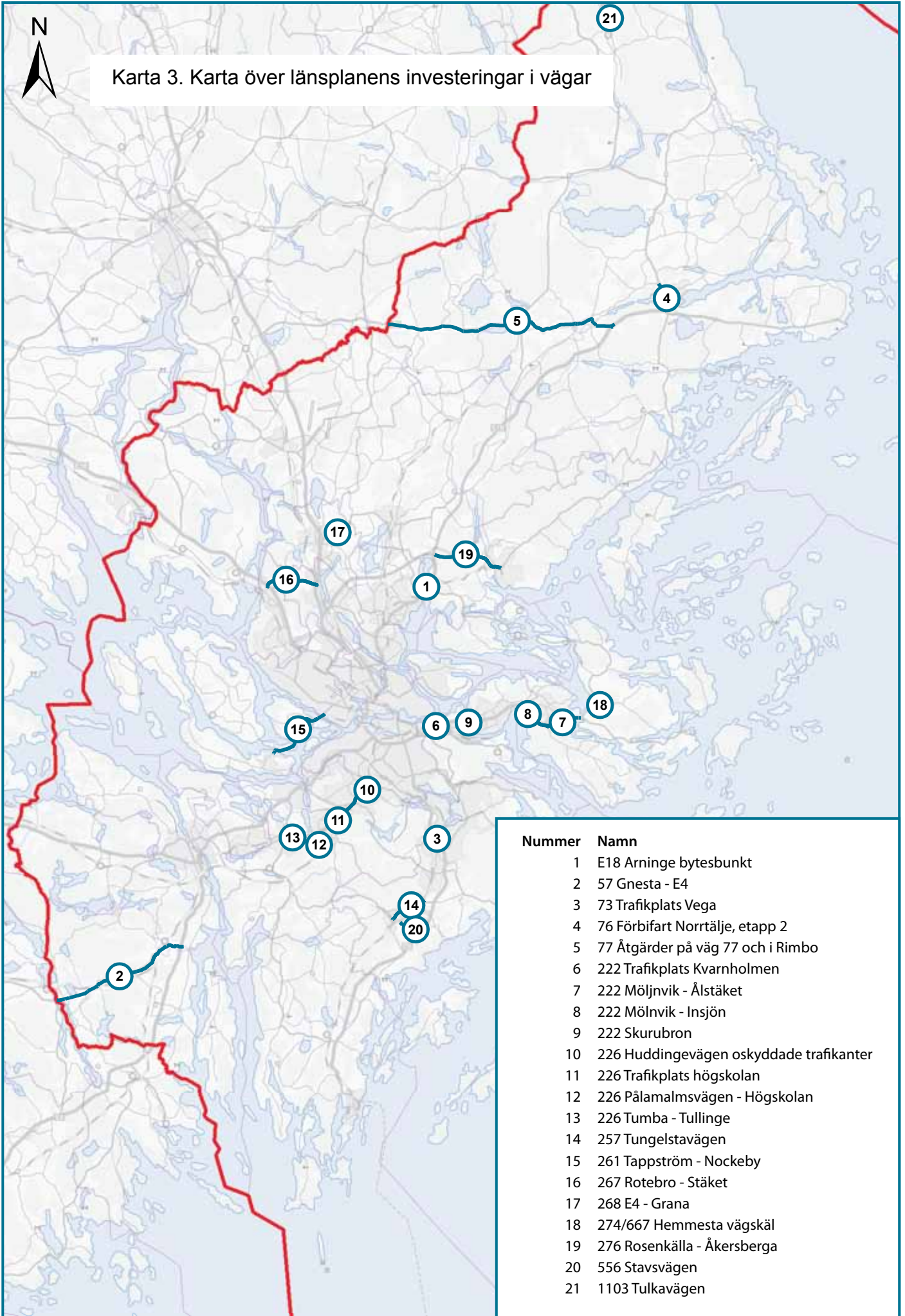
Karta 2. Karta över länsplanens investeringar i spår- och cykeltrafik



Nummer	Namn
1	Gullmarsplan bytespunkt
2	Brommaplan bytespunkt
3	Södertälje C bytespunkt
4	Södertälje C bangård dubbelspår
5	Vega pendeltågstation
6	Haningeterassen bytespunkt
7	Nynäsbanan, dubbelspår (Tungelsta - Hemfosa)
8	Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller
9	642/678 Färjelägen Tynningöfärjan
10	Tunnelbana Hagastaden
11	Lidingöbanan upprustning
12	Roslagsbanan 1 + 2
13	Roslagsbanan 1 + 2, kommunala följdinvesteringar
13	Tvärspårväg ost
14	Cykelsatsning Södertörn
15	Slussen bussterminal
16	Tvärspårväg Kista
17	Spårväg Syd
18	262 Danderyd - Rösjön



Karta 3. Karta över länsplanens investeringar i vägar



Nummer	Namn
1	E18 Arninge bytesbunkt
2	57 Gnesta - E4
3	73 Trafikplats Vega
4	76 Förbifart Norrtälje, etapp 2
5	77 Åtgärder på väg 77 och i Rimbo
6	222 Trafikplats Kvarnholmen
7	222 Mölningvik - Ålstäket
8	222 Mölningvik - Insjön
9	222 Skurubron
10	226 Huddingevägen oskyddade trafikanter
11	226 Trafikplats högskolan
12	226 Pålamalmsvägen - Högskolan
13	226 Tumba - Tullinge
14	257 Tungelstavägen
15	261 Tappström - Nockeby
16	267 Rotebro - Stäket
17	268 E4 - Grana
18	274/667 Hemmesta vägskäl
19	276 Rosenkälla - Åkersberga
20	556 Stavsvägen
21	1103 Tulkavägen

Länsplanens investeringsram om 8 442 miljoner kronor fördelar sig enligt följande:

Åtgärd	Procent	Miljoner kronor	Kommentar
Cykelinvesteringar	8,3 %	703	Inklusive den kommunala motfinansieringen ger det en utväxling av cykelåtgärder på 1 140 miljoner kronor.
Kollektivtrafik	69,6 %	5 874	
Statlig medfinansiering till kommuner	14,1 %	1 191	En del av åtgärderna i åtgärds paketerna är avsedda för landstinget
Statlig medfinansiering till landstinget	52,9 %	4 464	Avser namngivna investeringar
Total medfinansiering till kommuner och landsting	67 %	5 655	
Namngivna spårinvesteringar	57,6 %	4 865	
Namngivna väginvesteringar	16,4 %	1 384	Varav nära hälften (616 miljoner, 44,5 %) avser kollektivtrafikåtgärder
Åtgärds paket	25,0 %	2 108	

Figur 1. Länsplanen i siffror.

Motiv till prioriteringar i länsplanen

Utöver tidigare nämnda utgångspunkter utgår förslaget till länsplan från en helhetssyn på regionens utveckling. För att Stockholm ska kunna växa och behålla sin position som attraktiv tillväxtregion måste hela länet utvecklas och förutsättningar skapas för en miljömässig hållbar utveckling.

Samplanering av bostadsbyggande och satsningar på infrastruktur är en tydlig inriktning. Satsningar på en kapacitetsstark kollektivtrafik med strukturerande effekter är av avgörande betydelse som också gynnar näringslivets utveckling. En annan tydlig inriktning är behovet av ökade cykelsatsningar. Till detta kommer ett antal åtgärder i väginfrastruktur som underlättar bostadsbyggandet.

Den största delen av länsplanens medel avsätts för medfinansiering av landstingets investeringar i kollektivtrafik. Viktiga satsningar för länets utveckling är Roslagsbanan, Spårväg syd, Lidingöbanan, Tvärspårväg Kista, Tvärbanans förlängning till Sickla samt en tunnelbana till Hagastaden som en första etapp i en fortsatt utbyggnad. Dessa investeringar ska ses i ett gemensamt sammanhang för regionens utveckling som tillsammans bidrar till tillväxt och gör Stockholms län attraktivt. Genom att satsa på kapacitetsstark kollektivtrafik med strukturerande effekter skapas planeringsförutsättningar för ett stort antal nya bostäder i länet.

Den pågående statliga tunnelbaneförhandlingen har enligt direktiv som uppgift att säkerställa ett snabbt genomförande av tunnelbaneutbyggnad och

ökad bostadsbebyggelse. En av åtgärderna som studeras är en tunnelbana till Hagastaden. Vid den regionala hearingen om länsplanen som hölls i april, framförde flera kommuner att tunnelbana till Hagastaden är en av de viktigaste investeringarna för länets utveckling. Även landstinget har lyft fram en spårlösning till Hagastaden. I avsnittet som behandlar utblicken mot 2030 tydliggörs att Länsstyrelsen ser detta som en första etapp på en fortsatt utbyggnad av tunnelbanan. I länsplan 2010-2021 ingår viss finansiering av en spårlösning mellan Odenplan och Nya Karolinska.

Länsstyrelsen föreslår också en historisk satsning på utbyggnaden av cykelinfrastrukturen, något som också varit starkt efterfrågat från länets kommuner. En stor del av de statliga medlen avsätts till statlig medfinansiering av kommunala utbyggnader och den totala satsningen blir därmed närmare 1,2 miljarder kronor.

Åtgärds paket i länsplanen

I länsplanen ska större projekt med en kostnad över 25 miljoner kronor namnges medan mindre åtgärder, under 25 miljoner kronor, grupperas i så kallade åtgärds paket med olika teman. Exakt vilka enskilda åtgärder som genomförs beslutas löpande av Trafikverket och Länsstyrelsen under planens genomförande.

I åtgärds paketen är en stor del av medlen avsatta till statlig medfinansiering, som tidigare benämndes statsbidrag. Det kan medges till kommuner för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på det kommunala vägnätet samt till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, med upp till 50 procent av kostnaderna.

Enligt Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. (se bilaga 5) är det endast den regionala kollektivtrafikmyndigheten (landstinget), som kan ansöka om medfinansiering avseende kollektivtrafikåtgärder. Av den anledningen ska kommunen ställa sin ansökan till kollektivtrafikmyndigheten.

Regler för statlig medfinansiering framgår av Trafikverkets publikation 2004:4 (under omarbetning). Inriktningen av åtgärds paketen är i enlighet med den regionala inriktningen för transportsystemet i Stockholms län.

Länsplanen inrymmer följande åtgärds paket:

- Cykel
- Enskilda vägar
- Kollektivtrafik
- Miljö
- Trafiksäkerhet
- Trimningsåtgärder
- Åtgärder för effektivare användning av transportsystemet inklusive utredningsmedel

Nedan redovisas den årliga ansökningsprocessen för statlig medfinansiering.

	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
År 1		Kn/TF* meddelar Trv om de genomför beslutade åtgärder för år 1										Utbetalning av medfinansieringsobjekt år 1
						Trv gör utskick till kn/TF av ansökningshandlingar för år 2			Trv prioriterar ansökningar för år 2			Trv fastställer beslut om medelstilldelning och gör utskick till kn/TF map medfinansiering år 2
År 2		Kn/TF* meddelar Trv om de genomför beslutade åtgärder för år 2										Utbetalning av medfinansieringsobjekt år 2
						Trv gör utskick till kn/TF av ansökningshandlingar för år 3			Trv prioriterar ansökningar för år 3			Trv fastställer beslut om medelstilldelning och för utskick till kn/TF map medfinansiering år 3
År 3		Kn/TF* meddelar Trv om de genomför beslutade åtgärder för år 2										Utbetalning av medfinansieringsobjekt år 2
						Trv gör utskick till kn/TF av ansökningshandlingar för år 4			Trv prioriterar ansökningar för år 4			Trv fastställer beslut om medelstilldelning och för utskick till kn/TF map medfinansiering år 4

*) TF = Trafikförvaltningen, Landstinget

Figur 2. Processen för ansökan om statlig medfinansiering. En ansökningsprocess sträcker sig över två kalenderår och två processer löper därmed parallellt.

Åtgärds paket cykel

Bakgrund

Cykeln som färdmedel har på senare år blivit allt mer populär och det finns idag en samsyn bland länets aktörer och intressenter om att resor med cykel ska öka. En regional cykelplan som pekar ut stråk för arbetspendling med cykel har nyligen lanserats, och flera kommuner har tagit fram kommunala cykelplaner. Ökad cykling har stora möjligheter att kraftfullt bidra till ett hållbart transportsystem, det handlar om nästan uteslutande positiva effekter i form av förbättrad folkhälsa, bättre miljö och minskad trängsel.

Det finns stor potential att öka andelen cyklister i Stockholms län. Två tredjedelar av de som bor och arbetar i länet har 14 km eller kortare till arbetet och skulle kunna cykla till och från sin arbetsplats eller en del av vägen. Likaså skulle fler barn och unga kunna cykla till skola och fritidsaktiviteter. En förutsättning för ökat cyklande är att villkoren för cykling förbättras genom kraftfulla utbyggnader av cykelinfrastrukturen och förbättrat underhåll. Mellankommunal samordning och samverkan är särskilt viktig för att skapa en väl fungerande sammanhållen infrastruktur för cykel i regionen.

Inventeringar visar att bristerna i cykelinfrastruktur är stora i hela länet. För att det regionala cykelvägnätet ska vara fullt utbyggt år 2030 krävs att cirka 55 km cykelbana byggs ut (och byggs om) varje år. Kostnaden för att bygga ut det regionala cykelstråken i hela länet till lägsta godtagbara standard uppskattas till 2,2 miljarder kronor. Utöver behoven längs de regionala cykelstråken finns omfattande utbyggnadsbehov i övrigt cykelvägnät, exempelvis inom kommuner och mellan tätorter.

Prioriteringsområden

Från länsplanen kan kommuner ansöka om statlig medfinansiering till investeringar i kommunala cykelvägar, regionala cykelstråk och kring-åtgärder för cyklister såsom cykelparkeringar och vägvisning. Samordning av ansökningar uppmuntras. Länsplanen finansierar även motsvarande åtgärder längs statligt vägnät.

Prioriteringsordning för regionala cykelstråk:

1. Felande länkar som identifierats i den regionala cykelplanen. Gällande mellankommunala länkar uppmuntras samordnade ansökningar för statlig medfinansiering.
2. Förbättringsåtgärder i och längs befintliga regionala stråk, exempelvis punktåtgärder för att förbättra framkomligheten i form av borttagande av hinder, breddning av cykelväg, separering från fotgängare, korsningsåtgärder med mera.
3. Utbyggnad av regionala cykelstråk där cykelinfrastruktur helt saknas.

Prioritering för övrigt cykelvägnät:

1. Lokala anslutningar till regionala cykelstråk.
2. Felande länkar för att möjliggöra lokalt och mellankommunalt resande.

Under planperioden prioriteras även cykelparkering samt åtgärder som ökar orienterbarheten för cyklister, exempelvis vägvisning och målningsåtgärder. Dessa typer av åtgärder ger snabba effekter och är enkla att genomföra och ska därför prioriteras högt inom hela planperioden.

Medelfördelning

Länsstyrelsen avsätter inom planperioden 583 miljoner kronor till *Åtgärds paket cykel*. Större delen av befintligt cykelvägnät har kommunalt väghållarskap och behoven av upprustning och genare förbindelser är stora. Det finns även stora behov av nyanläggning längs statligt vägnät. För att kunna hantera produktionskostnaderna särskilda år, kan fördelningen periodvis omfördelas.

Medel fördelas på följande sätt:

- Anslag för statliga investeringar 25 %.
- Anslag för statlig medfinansiering 75 %.

Avgränsning

Inom ramen för *Åtgärds paket för effektivare användning av transport-systemet inklusive utredningsmedel* kan kommuner ansöka om statlig medfinansiering till framtagande av kommunala cykelplaner och flödesmätningar. Statlig medfinansiering till trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter ansöks via *Åtgärds paket trafiksäkerhet*.

Åtgärds paket enskilda vägar

Bakgrund

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

Prioriteringsområden

I länsplanen ingår bidrag till förbättringsåtgärder av det enskilda vägnätet. Det kan handla om större ny- och/eller ombyggnader av det enskilda vägnätet. Inom planperioden kommer följande områden prioriteras högst:

1. Förbättringar av broar och rörbroar
2. Förbättringar av vägar

Medelfördelning

Länsstyrelsen avsätter under planperioden 95 miljoner kronor till Åtgärds paket enskilda vägar. Anslaget utgörs av statlig medfinansiering 100 procent. Vägföreningarna ansöker om bidrag till förbättringsåtgärder från Trafikverket.

Åtgärdspaket kollektivtrafik

Bakgrund

Varje dag reser ungefär 700 000 personer med den allmänna kollektivtrafiken i Stockholms län, det vill säga med tunnelbana, bussar, pendeltåg och lokalbanor. Av det totala resandet i Stockholms län utgör resor med kollektivtrafiken 37 procent. Det är en avgörande fråga för regionens framtida attraktivitet att fler väljer att resa kollektivt i länet, särskilt med hänsyn till den kraftiga befolkningsökningen. För att klara framtidsutmaningen behöver kollektivtrafiken utvecklas och göras mer attraktiv. En högre kapacitet, ett större utbud, snabbare resor och ett för resenärer enklare och tydligare stornät är viktiga delar för att höja kollektivtrafikens attraktivitet, att vinna marknadsandelar och skapa förutsättningar för hållbart resande.

Åtgärdspaket kollektivtrafik är indelad i tre satsningsområden:

Stombusstrafik, Infartsparkeringar, hållplatser och bytespunkter samt *Tillgänglighet för äldre och personer med funktionsnedsättning*.

Stombusstrafik. Dagens stombusstrafik är inte tillräckligt effektiv för att vara attraktiv och konkurrenskraftig. Framkomligheten är på många ställen för bristfällig, med låga medelhastigheter och dålig regularitet som följd, såväl i innerstaden som i övriga länet. En viktig uppgift för att öka kapaciteten i kollektivtrafiken är att stomlinjerna får raka och gena dragningar då detta både påverkar restider och tydliggör och särskiljer stomtrafiken. Detta förutsätter fysiska åtgärder i form av egen infrastruktur såsom busskörfält eller bussgata, signalprioriteringar, planskildheter, förbättrade hållplatser och bytespunkter. En stornätsstrategi har under 2011 – 2012 tagits fram som på ett övergripande plan går igenom behoven i hela länet. Under 2013 påbörjas en åtgärdsvalstudie som ser över framkomligheten för stombusstrafiken med deltagande från Trafikverket, kommunerna och Trafikförvaltningen. Landstinget bedömer behovet av åtgärder till 900 miljoner kronor.

Infartsparkeringar, hållplatser och bytespunkter. I samarbete med länets kommuner investerar landstinget årligen i nya infartsparkeringsplatser. I vissa fall samordnas anläggningen med andra byggnationer eller förändringar. Varje år uppkommer även behov av mindre förbättringsåtgärder i olika terminaler, hållplatser och bytespunkter. Till exempel kan förändringar i resmönstret, ökad trafik eller resande samt förändringar i fordonsflottan medföra att befintliga anläggningar behöver byggas om. I terminalerna är det oftast Trafikförvaltningen som är ansvarig för de mindre investeringarna. Respektive väghållare är ansvarig för att upprätthålla infrastruktur för busstrafiken. Landstinget bedömer behovet av åtgärder till 800 miljoner kronor.

Tillgänglighet för äldre och personer med funktionsnedsättning. Under de senaste åren har omfattande satsningar på tillgänglighet för äldre och personer med funktionsnedsättning genomförts i länet. Det har i huvudsak

handlat om fysiska anpassningar men även satsningar på bemötande, kundservice, ledsagning och information. Under de närmsta åren kommer Trafikförvaltningen genomföra åtgärder inom den spårburna kollektivtrafiken och kommunerna fortsätta tillgänglighetsanpassningen av hållplatser, stationer och bryggor. Ökade satsningar på tillgänglig information och skyltning behövs också under planperioden. Att ta sig till och från hållplats, station och brygga är avgörande för användbarheten i kollektivtrafiken, hela-resanperspektivet ska beaktas. Landstinget bedömer behovet av åtgärder till 570 miljoner kronor.

Prioriteringsområden

Åtgärds paket kollektivtrafik syftar till att bidra till ökat kollektivtrafikresande i Stockholms län. I åtgärds paketet ryms statliga investeringsåtgärder samt statlig medfinansiering till den regionala kollektivtrafikmyndigheten (landstinget) för regional vägburen kollektivtrafik samt infrastruktur för regional vattenburen kollektivtrafik.

Kommuner och landstinget kan söka statlig medfinansiering för åtgärder som följer *Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.* Åtgärds paketet gäller även investeringar i det statliga vägnätet. Följande områden kommer att prioriteras under planperioden:

- Stombusstrafikförbättringar
 - egen infrastruktur såsom busskörväg eller bussgata, signalprioriteringar, planskildheter, förbättrade hållplatser och bytespunkter inom befintligt vägnät samt nya sträckningar och konstbyggnader. Åtgärder som pekas ut i åtgärdsvalsstudier för stombusstrafik prioriteras högt liksom satsningar som även inkluderar steg 1&2-åtgärder i paket. Särskilt förslaget till stombusslinje ”J” bör studeras tidigt planperioden.
- Tillgänglighetsåtgärder för äldre och personer med funktionsnedsättning. Under planperioden prioriteras särskilt åtgärder längs utpekade prioriterade nät för personer med funktionsnedsättning
 - Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser samt enkelt avhjälpa hinder till och från hållplats eller station.
 - Tillgänglighetsanpassningar inom den spårburna kollektivtrafiken och tillhörande stationer samt bussterminaler.
 - Tillgänglighetsanpassningar på fartyg och färjeterminaler som är en del av kollektivtrafik på vatten
- Smärre ombyggnader av övriga hållplatser och bytespunkter på väg och sjö

- Åtgärder för framkomlighet till och från hållplats, brygga och bytespunkt
- Framkomlighetsåtgärder för busslinjer som inte tillhör stombusstrafiken
- Infartsparkeringar

Medelfördelning

Länsstyrelsen avsätter under planperioden 490 miljoner kronor till Åtgärdspaketet kollektivtrafik. Statlig medfinansiering kan sökas av landstinget, samt av kommun via Landstinget.

Medel fördelas enligt följande:

- Anslag för statliga investeringar 40 %.
- Anslag för statliga medfinansiering 60 %.

Åtgärds paket miljö

Bakgrund

Enligt miljö kvalitets målet 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 kultur värden 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. Åtgärds paket Miljö syftar till att stötta kommunalt arbete med förbättrade livsmiljöer för länets invånare.

Prioriteringsområden

Länets kommuner kan ansöka om statlig medfinansiering i enlighet med *Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.*

Under planperioden prioriteras åtgärder inom områdena buller, luft samt dagvattenavrinning från väg. 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.

Följande åtgärder prioriteras högst inom planperioden:

1. Bullerdämpande åtgärder. För att erhålla statsbidrag 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.
2. Skydd av vattentäkter samt dagvattenhantering
3. Åtgärder för att underlätta uppfyllandet av miljö kvalitetsnormer för utomhusluft

Statlig medfinansiering medges ej till:

- Åtgärder för bullersanering av en fastighet om fastighetsägaren eller väghållaren har ett åläggande enligt miljöbalken att åtgärda buller.
- Byte av vägbeläggning. Däremot kan en kommun erhålla statsbidrag för merkostnaden vid byte av beläggning vid val av en beläggnings-typ som är särskilt effektiv ur bullersynpunkt.

Medelfördelning

Länsstyrelsen avsätter inom planperioden 80 miljoner kronor till *Åtgärds paket miljö*. Statlig medfinansiering kan sökas av kommun via Trafikverket.

Åtgärds paket trafiksäkerhet

Bakgrund

Under 2000-talet har antalet omkomna i trafiken i Stockholms län minskat kontinuerligt. Från nivåer på omkring 60 personer årligen till drygt 30 personer. Under perioden 2009 – 2011 har Stockholms län haft några av de bästa trafiksäkerhetsåren någonsin.

Flera trafikantgrupper har emellertid inte fått samma positiva minskning totalt sett. Under perioden har antalet skadade oskyddade trafikanter inte minskat i samma utsträckning som personbilister. Ytterligare separering och planskiljande för oskyddade trafikanter är viktigt.

Bristerna skiljer sig mellan olika väghållare i Stockholms län. Det statliga vägnätet har brister främst i sidoområden, korsningar och passager för oskyddade trafikanter. På kommunernas vägnät är det främst brister i korsningar och mer specifikt interaktionen mellan fordon och oskyddade trafikanter. Gemensamt och särskilt viktigt för alla väghållare är barns säkra skolvägar. Det är fortsatt viktigt att arbeta med olika typer av åtgärder för olika trafikantgrupper, dock står det utom allt tvivel att trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter är av högsta prioritet.

Åtgärder ska genomföras där nyttan är som störst. På de primära länsvägarna med höga trafikflöden och där många oskyddade trafikanter behöver färdas längs med eller tvärs den statliga vägen är nyttan mycket god för genomförande av åtgärder.

Prioritetsområden

Det av riksdagen beslutade etappmålet för trafiksäkerhet om en halvering av antalet omkomna personer till år 2020, innebär att gapet mellan nuläge och målet är ca 10 personer. Åtgärds pottens övergripande syfte är att överbrygga detta gap tillsammans med andra systemutformare.

Att genomföra åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i allmänhet, och cyklister i synnerhet, är en av regionens stora utmaningar, om inte den största. Fortsatt anpassning av infrastrukturen och hastigheten, så att den uppfyller fordonstrafikanter samt oskyddade trafikanters behov, är av stor betydelse och prioriterat under kommande planperiod.

Medel kommer att fördelas enligt följande prioritetsordning:

1. Barns säkra skolvägar, oavsett väghållare
2. Separering av oskyddade trafikanter och biltrafik på det primära länsvägnätet och/eller på övrigt vägnät där flöden motiverar detta.
3. Smärre åtgärder på det (i första hand) primära vägnätet exempelvis sidoområdesåtgärder eller i samband med en hastighetsöversyn.
4. Korsningsåtgärder på det primära länsvägnätet och/eller på övrigt vägnät där flöden motiverar detta.

Medelfördelning

Länsstyrelsen avsätter inom planperioden 330 miljoner kronor till *Åtgärds paket trafiksäkerhet*. Statlig medfinansiering kan sökas av kommun via Trafikverket.

Medel fördelas enligt följande:

- Anslag för statliga investeringar 65 %.
- Anslag för statlig medfinansiering 35 %.

Åtgärds paket trimning

Bakgrund

För att infrastrukturen ska nyttjas optimalt har på senare år trimningsåtgärder blivit vanliga. Trimningsåtgärder kan beskrivas som enkla och mindre kostsamma åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipens steg två och tre, det vill säga åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen samt begränsade ombyggnationer.

Trimningsåtgärder behövs främst i de punkter i vägnätet där biltrafiken eller bussflödet är stort. Det handlar om åtgärder som syftar till att förbättra framkomligheten för trafiken genom att exempelvis införa reversibla körfält, samt åtgärder för att omfördela resor från personbil till kollektivtrafik genom att exempelvis införa kollektivtrafikkörfält. Trimningar karaktäriseras av att de kan genomföras snabbt. Detta innebär att åtgärden måste rymmas inom vägområdet och att åtgärden inte är allt för omfattande.

Prioriteringsområden

Inom detta åtgärds paket läggs tyngdpunkten vid åtgärder som leder till ett mer optimalt utnyttjande av infrastrukturen samt till begränsade ombyggnationer. Syftet är att snabbt kunna utföra åtgärder inom befintligt vägområde där stora behov finns. Länets inriktning är att prioritera åtgärder som är till fördel för kollektivtrafiken samt smärre åtgärder på kommunalt vägnät som bidrar till att lösa enkelt avhjälpta trafikproblem i samband med bostadsbyggande, exempelvis flytt eller nyanläggning av busshållplatser, mindre rampanslutningar etc.

Trimningsåtgärder är inte aktuella om åtgärden gynnar biltrafiken på kollektivtrafikens bekostnad eller om åtgärden har betydande negativa effekter på trafiksäkerhet, miljö eller för gång och cykeltrafik.

Särskild uppmärksamhet bör tidigt i planperioden riktas mot väg 259 och anslutande vägar i väntan på den försenade Södertörnsleden.

Medelfördelning

Länsstyrelsen avsätter inom planperioden 300 miljoner kronor till *Åtgärds paket trimning*. Statlig medfinansiering kan sökas av kommun via Trafikverket för åtgärder i samband med exploatering.

Medel fördelas enligt följande:

- Anslag för statliga investeringar 60 %.
- Anslag för statlig medfinansiering 40 %.

Åtgärds paket för effektivare användning av transportsystemet inklusive utredningsmedel

Bakgrund

Energieffektiv infrastrukturhållning handlar till stor del om hur vi nyttjar befintligt transportsystem. Inom detta åtgärds paket läggs tyngpunkten vid kombinationer av fyrstegsprincipens två första steg om att förändra attityder och beteenden samt att framhålla och marknadsföra hållbara resval. Detta arbetssätt benämns även Mobility Management.

Åtgärds paketet syftar också till att stötta studier som krävs för att främja hållbart resande och ett transportsnålt samhälle.

Prioritetsområden

Följande prioriteringsområden gäller under planperioden:

- Mobility Management-paket. Projekt som bygger på samarbete mellan flera aktörer kommer att premieras (tex privata, offentliga).
- Studier som bidrar till genomförandet av steg 1 och 2-åtgärder samt Mobility Management-kampanjer, exempelvis resvaneundersökningar, flödesmätningar med mera.
- Statlig medfinansiering medges även till kommunala cykelplaner, parkeringspolicyer eller liknande dokument som stöttar och styr genomförandet av steg 1 och 2-åtgärder.

Bidrag medges ej till enskilda steg 1 och 2-åtgärder som inte ingår i paket.

Medelfördelning

Länsstyrelsen avsätter inom planperioden 230 miljoner kronor till *Åtgärds paketet för effektivare användning av transportsystemet inklusive utredningsmedel*. Statlig medfinansiering kan sökas av kommun via Trafikverket.

- Anslag för statliga projekt 40 %.
- Anslag för statlig medfinansiering 60 %.

Avgränsning

Statlig medfinansiering till infartsparkeringar ansöks via *Åtgärds paketet kollektivtrafik*, åtgärder i cykelinfrastruktur ansöks via *Åtgärds paketet cykel*.

Utblick mot 2030

De utmaningar vi har idag kommer sannolikt att bestå även efter 2025. Det kommer att kräva en ännu större samsyn och samverkan mellan olika aktörer i regionen, men även att staten ökar investeringsanslagen för åtgärder i statlig och regional infrastruktur. Gemensamt behöver aktörerna bidra i ännu högre utsträckning till bättre fungerande transporter, ett tillräckligt bostadsbyggande och en fungerande arbetsmarknad.

Redan idag finns en stor efterfrågan på mer och effektivare kollektivtrafik för att understödja ett ökat bostadsbyggande. Regionen behöver lägga mer vikt vid utveckling av hållbara transporter, cykelsatsningar samt ett väl fungerande system för trängselskatter för att klara av det höga befolkningstrycket samt ta tillvara på den tillväxt som det ger. Det innebär också att regionen även i framtiden bör arbeta för en god tillgänglighet till Arlanda för att vara en konkurrenskraftig och tillgänglig region.

Fram till 2030 kommer Stockholmsregionen växa med ytterligare en halv miljon nya invånare, och inpendlingen till och från länet bedöms öka. En fortsatt satsning på utbyggnad av regional kollektivtrafik som binder ihop nodstäderna i Östra Mellansverige med Stockholms läns centrala kärna och de åtta regionala kärnorna är därför nödvändig.

Exempel på viktiga investeringar i transportinfrastrukturen mellan 2025 – 2030 är:

- Ostlänken och vidare koppling från Järna mot Stockholm
- Ostkustbanan, kapacitetshöjning genom bland annat Skavsta by enligt utredningar
- Fortsatt tunnelbaneutbyggnad, bland annat
 - Akalla via Barkarbystaden till Barkarby station
 - Fortsatt utbyggnad av tunnelbanan från Hagastaden.
 - Kungsträdgården till Nacka
 - Avgrening av Nackalinjen mot Gullmarsplan
- Fullt utbyggt regionalt cykelvägnät enligt målbilden för år 2030
- E4/E18 Järva krog trafikplats
- E4/E20 ny bro över Södertälje kanal
- Öka kapaciteten över det centrala snittet

Effekter av åtgärder

Samhällsekonomisk bedömning av projekten

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Samhällsekonomisk effektivitet är ett viktigt kriterium i valet av åtgärder i transportsystemet, på både kort och lång sikt.

Den samhällsekonomiska effektiviteten bedöms med hjälp av analyser som väger kostnader mot nyttor av olika åtgärder. För att kunna göra sådana analyser används trafikprognoser, effektsamband, samhällsekonomisk metodik, kalkylvärden samt prognos- och analysverktyg. Genom olika kalkylverktyg räknas en samhällsekonomisk kalkyl fram som redovisar effekter, samhällsekonomiska nyttor och kostnader och lönsamhetsmått.

En samhällsekonomisk kalkyl räcker dock inte för att beskriva alla effekter som en åtgärd har på samhället. Vissa effekter går att kvantifiera men inte att värdera i pengar, medan andra effekter även är svåra att kvantifiera. I en komplett samhällsekonomisk analys måste även de svårvärderade effekterna ingå.

För att göra en samlad bedömning av den samhällsekonomiska lönsamheten kompletteras därför den samhällsekonomiska kalkylen med bedömningar av effekter som inte är prissatta. Detta görs bland annat i en samlad effektbedömning som är en metod och en mall för att beskriva en åtgärds effekter på ett samlat och strukturerat sätt. I en samlad effektbedömning beskrivs såväl prissatta som icke prissatta effekter samt fördelningseffekter. Dessutom bedöms åtgärdens bidrag till att uppfylla de transportpolitiska målen.

De samhällsekonomiska bedömningarna av åtgärderna i länsplanen genomgår under juni månad kvalitetskontroll hos Trafikverket. Av den anledningen har de inte kunnat redovisas i remissversionen av länsplanen.

Miljöbedömning av länsplanen

Miljöbedömningsprocessen har ingått som en integrerad del i arbetet med att ta fram en ny länsplan. Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) avser att beskriva hur länsplanen påverkar miljön och hur hänsyn tagits till miljöaspekter i arbetet med länsplanen. MKB:n presenteras tillsammans med förslaget till länsplan och fungerar som ett kompletterande beslutsunderlag.

Miljöbedömningen av länsplanen fokuserar på områdena klimat, hälsa och landskap. En viktig guide i arbetet har varit Trafikverkets *Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet*.

MKB:n innehåller även en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs (i enlighet med Miljöbalken 6 kap. 12§). Detta alternativ utgör ett så kallat nollalternativ.

Nollalternativet definieras i detta sammanhang som att nu gällande nationella plan fortsätter att gälla, att inriktningen i den nu befintliga länsplanen för perioden 2010-2021 behålls och att investeringar under perioden 2014-2025 fortsätter i inriktning som liknar denna.

Remissförslaget innehåller en tydligare satsning på kollektivtrafik och cykel, och har starkare kopplingar mellan bostadsbyggande och infrastruktursatsningar än vad Nollalternativet har.

En jämförelse med Nollalternativet visar att förslaget till länsplan sannolikt kommer att innebära större positiva effekter på människors hälsa och möjligheter att nå arbetsplatser och annan service. Bedömningen är också att förslaget till länsplan kommer innebära mer begränsad klimatpåverkan, mer begränsade utsläpp av andra föroreningar till luft än Nollalternativet – då satsningar på kollektivtrafik och cykel är större i remissförslaget.

Förslaget till länsplan utgår från behovet av att utveckla Stockholmsregionens näringsliv, bostadsbyggande och tillväxt. Den samlade bedömningen är dock att länsplanen kan medföra betydande miljöpåverkan (enligt miljöbalken) för klimatet. Konsekvenserna är starkt beroende av hur väl kollektivtrafik och vägar utformas och styrs. Kan vi minska transporter med bil till förmån för ökad kollektivtrafik, cykel och gång får vi mer yteffektiva och energisnåla transporter. Mer energi- och resurseffektiva transporter kan även leda till minskad påverkan på landskapet. Delar av förslag till länsplan bedöms kunna medföra betydande positiv miljöpåverkan för hälsa, trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Länsplanens påverkan på klimat, hälsa och landskap kommer att följas upp årligen. Uppföljningen är särskilt betydelsefull då länsplanen bara är en del i ett komplicerat system som styr hur transporterna i länet utvecklas. För att nå regionala tillväxtmål liksom nationella miljömål och transportpolitiska mål, är det nödvändigt att ha en nära samverkan mellan olika institutioner och myndigheter så att både infrastruktur och andra styrsystem utvecklas på ett sätt som bidrar till ett transportsnålt och klimatsmart samhälle.

Jämställdhetsbedömning av länsplanen²

Det finns skillnader i hur män och kvinnor reser som får konsekvenser på samhället. Länsstyrelsen har låtit ta fram en metod för bedömning av hur jämställd förslaget till länsplan är. Metoden återfinns i bilaga 6. Slutsatsen är att länsplanen leder till ökad jämställdhet om den främjar:

² Metod för jämställdhetskonsekvensbedömning av länsplanen 2014-2025 i Stockholms län, Trivector 2013:52

- en omfördelning av de ekonomiska resurserna samt färdmedelsandelar från biltrafiken till kollektiv-, gång- och cykeltrafik
- en transportsnål tillgänglighet
- en planering med fokus på kollektivtrafikens samt gång- och cykeltrafikens behov
- ökad trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan
- jämställt deltagande i utformning av, beslutfattande om och samråd om länsplanen.

För länsplanen som helhet har det inte gått att genomföra en bedömning av effekter för jämställdhet enligt den föreslagna metoden, vilket skulle förutsätta underlag som visar om planen som helhet leder till att kollektivtrafikens, gång- eller cykeltrafikens konkurrenskraft stärks gentemot bilen så att dessa färd sätt tar marknadsandelar. Någon trafikprognos för länsplanen som helhet har inte förelegat vid tidpunkten för denna rapport's färdigställande, varför en fullödig bedömning med tillämpning av den framtagna metoden inte kunde göras.

I stället har en bedömning gjorts av länsplanens bidrag till jämställdhet baserat på hur investeringsmedel i planen fördelas på olika trafikslag. Här har investeringar i åtgärder som bedöms främja ökad attraktivitet hos alternativa färd sätt till bil bedömts bidra till jämställdhet. Bedömningen av hur länsplanens investeringar fördelas på olika trafikslag har gjorts i två delar. Den första delen avser hela planens totala budget för 2014-2025. Den del av länsplanen som utgörs av ”nya” åtgärder år 2022-2025, det vill säga där Länsstyrelsen har haft möjlighet att påverka fördelningen i denna planeringsomgång, har beaktats separat. Detta för att visa hur de åtgärder som inte var låsta till följd av den gällande planen 2010-2021 fördelar sig på olika trafikslag.

Av de investeringar som helt eller delvis finansieras med länsplanen 2014-2025 går 74 procent till åtgärder som bedöms bidra till ökad jämställdhet. Sett till själva länsplanens investeringsbudget på drygt 8,4 miljarder kronor går 82 procent till sådana objekt som bedöms bidra till ökad jämställdhet.

Länsplanen i sin helhet bedöms inte vara framtagna utifrån en jämställd arbetsprocess; tre män (31 %) och nio kvinnor (69 %) har deltagit. I bedömningen anses en könsfördelning i intervallet 60/40 – 40/60 vara jämställt.

För att utvärdera om planeringen av transportsystemet avseende Stockholms län som helhet kommer att bidra till en ökad jämställdhet i samhället, behövs en samlad bedömning göras av hur förslaget till nationell plan samt länsplan för 2014-2025 tillsammans påverkar hur resande och transporter fördelar sig på olika trafikslag.

Genomförande

Genomförandeansvar

Enligt *Förordning (1997:263) om länsplaner för regional infrastruktur* (se bilaga 2) ansvarar Trafikverket för genomförandet av de statliga åtgärderna i länsplanen. De ansvarar vidare för utbetalning av statlig medfinansiering till kommuner och kollektivtrafikmyndigheten. Beslut om mindre åtgärder inom redovisade åtgärdspaket beslutas årligen av Länsstyrelsen i samråd med Trafikverket, som tar fram förslag och beslutsunderlag.

Hur stor del av planen som kan genomföras respektive år är beroende på vilka medel som anvisas respektive år av riksdagen och regeringen via statsbudgeten.

Hantering av åtgärdspaketet

Trafikverket ansvarar för utbetalning och uppföljning av den statliga medfinansieringen till kommuner och landstinget. Processen behöver koordineras så att medel reserveras hos både aktuella kommuner och i den årliga budgeten för länsplanens genomförande hos Trafikverket. I inledningen till avsnittet om åtgärdspaketet anges hur ansökningsprocessen för medfinansiering går till.

Beslut om genomförande av åtgärder fattas av Trafikverket efter samråd med Länsstyrelsen.

Uppföljning av planen och hantering av avvikelser

Uppföljning

Trafikverket ska årligen redovisa till regeringen hur den fastställda länsplanen genomförts. Redovisningen ska ske regionvis och omfatta uppgifter om genomförda åtgärder, uppnådda effekter, hur de nationella inriktningsmålen uppfyllts, kostnader och anslagsförbrukning. Trafikverket ska fortlöpande underrätta Länsstyrelsen om genomförandet av åtgärderna i länsplanen.

Detta ska ske genom en tertiälvis redovisning som ska omfatta avvikelse avseende kostnad, tid och omfattning av pågående projekt och sådana projekt som skulle varit påbörjade enligt länsplanen men inte är det samt genomförandet av åtgärdspaketet. För de sistnämnda önskar Länsstyrelsen förslag på en redovisning av vad som bör genomföras samt hur respektive åtgärdspaket är upparbetat fördelat på statliga investeringar och statlig medfinansiering. Vidare ska en årlig redovisning omfatta ramfördelning, upparbetade kostnader och utbetalningar av medfinansiering till landstinget.

För Åtgärds paket cykel vill Länsstyrelsen ha en årlig redovisning av det regionala cykelbokslutet.

Vid ett av tillfällena önskar Länsstyrelsen ta del av den redovisning av länsplanen som Trafikverket lämnat till regeringen. Behov av kompletterande möten kan uppstå och ska då genomföras.

Hantering av avvikelser

Beroende på årlig medelstilldelning och oförutsedda komplikationer i genomförandet av objekten i länsplanen kan utbyggnadstidpunkten för den enskilda åtgärden komma att förskjutas något i tiden än det som redovisas i planen. Vidare kan kostnadsförändringar för ett objekt föranleda förändringar i tiden av utbyggnaden samt omfördelningar av länsplanens ekonomiska ram.

Om en *väsentlig avvikelse* härigenom behöver göras beträffande innehållet i den fastställda länsplanen ska Länsstyrelsen i Stockholms län besluta om ändring av planen (se bilaga 2). Innan Länsstyrelsen beslutar 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 överskrider med fem procent. Statlig medfinansiering till Landstinget och kommuner är fasta belopp och inte låsta till en viss medfinansieringsnivå.

Uppföljning av miljöeffekter

Länsplanens miljöpåverkan kommer årligen att följas upp av Länsstyrelsen med hjälp av redan befintliga miljöövervakningssystem. Resultaten från uppföljningen kommer att dokumenteras och göras tillgängliga för allmänheten på länsstyrelsens webbplats. En utförligare beskrivning av uppföljningsprocessen återfinns i miljökonsekvensbeskrivningen, se separat dokument.

Bilagor

Bilaga 1: Detaljerad redovisning av länsplanens ekonomiska fördelning under planperioden.

	Total kostnad 2014-2025	Övrig finansiering	Kostnad i Länsplan	Procent av länsplaneramen	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Länsplan för Stockholms län 2014-2025																
Statliga spår	1 140	220	920	10,9%	163	165	306	213	73	0	0	0	0	0	0	0
Nynäsbanan, dubbelspår (etapp Tungelsta-Hemfosa)	414		414	4,9%	53	137	180	44								
Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller	170		170	2,0%	2	8	40	60	60							
Nynäsbanan, Vega pendelstation	436	220	216	2,6%	101	9	49	44	13							
Vega pendelstation, Landstinget		115				59	26	23	7							
Vega pendelstation, Haninge kommun		105				53	25	21	6							
Roslagspilen, utredning	20		20		7	6	2	5								
Södertälje C, bangård dubbelspår	100		100	1,2%		5	35	60								
Statliga vägar	5 983	5 181	802	9,5%	15	160	218	148	25	204	32	0	0	0	0	0
57 Gensta-E4	144	144	0	0,0%												
57 Gensta-E4, Trängselskatt		102			5	74	23									
57 Gensta-E4, Sörmlands länsplan		42					42									
73 Vega trafikplats	397	397	0	0,0%												
73 Vega trafikplats, Trängselskatt		297			40	116	81	60								
73 Vega trafikplats, Haninge kommun*		100			32	33	22	13								
76 Förbifart Norrtälje etapp 2	80	80	0	0,0%												
76 Förbifart Norrtälje etapp 2, Trängselskatt		73			73											
77 Åtgärder på väg 77 och i Rimbo	773	559	214	2,5%					13	201						
Väg 77, Trängselskatt		559			10	25	135	181	208							
222 Kvarnholmen tpl	69	69	0	0,0%												
222 Kvarnholmen tpl, Trängselskatt		20			6	7	7									
222 Kvarnholmen tpl, Nacka kommun		49			2	27	20									
222 Mölnvik-Ålstaket	284	284	0	0,0%												
222 Mölnvik-Ålstaket, Trängselskatt		284			10	50	100	80	44							
222 Mölnvik-Insjön (kollkörfält)	77		77	0,9%			77									
222 Skurubron	1 247	1 247	0	0,0%												
222 Skurubron, Trängselskatt		287			28	70	89	100								
222 Skurubron, Brukaravgifter		550				130	257	163								
222 Skurubron, Underhåll befintlig bro underhållsplan		410						100	110	200						
226 Huddingevägen oskyddade trafikanter	83	83	0	0,0%												
226 Huddingevägen, Trängselskatt		83			5	38	40									
226 Högskolan tpl anslutning Alfred Nobels allé**	220	88	132	1,6%	10	10	61	51								
226 Högskolan tpl anslutning Alfred Nobels allé, Huddinge kommun		88					44	44								
226 Pålamalmsvägen-Högskolan	458	458	0	0,0%												
226 Pålamalmsvägen-Högskolan, Trängselskatt		428			10	10	142	181	85							
226 Pålamalmsvägen-Högskolan, Botkyrka kommun		30					10	10	10							
226 Tumba-Tullinge	44	44	0	0,0%												
226 Tumba-Tullinge, Trängselskatt		44			44											
226 Värsta-Södra länken, långsiktig målbild	12		12	0,1%		2	5	5								
257 Tungelstavägen	35		35	0,4%						3	32					
261 Tappström-Nockeby	1 000	1 000	0	0,0%												
261 Trängselskatt		935			16	45	258	258	258	100						
261 Kommunal medfinansiering		65				65										
267 Rotebro-Stäket	290		290	3,4%	3	60	142	85								
268 E4-Grana*	586	586	0	0,0%												
268 E4-Grana, Trängselskatt		482			10	18	55	176	145	78						
268 E4-Grana, Upplands Väsby kommun		104					26	26	26	26						
274/667 Hemmesta vägsäl	25		25	0,3%			1	12	12							
276 Rosenkälla-Åkersberga	72	72	0	0,0%												
276 Rosenkälla-Åkersberga, Trängselskatt		54			13	41										
276 Rosenkälla-Åkersberga, Österåker kommun		18			7	11										
642/678 Färjelägen Tynningöfärjan	17		17	0,2%			8	9								
1103 Tulkavägen	70	70	0	0,0%												
1102 Tulkavägen, Trängselskatt		35					1	2		32						
1103 Tulkavägen, Norrtälje medfinansiering		17								17						
1103 Tulkavägen, Privat medfinansiering		18								18						
Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik spår	14 933	11 008	3 925	46,5%	275	144	65	120	183	313	420	480	475	495	465	490
Lidingöbanan upprustning	422	212	210	2,5%	205	5										
Lidingöbanan upprustning, Landstinget		212			205	5	2									
Roslagsbanan 1 + 2	4 142	3 312	830	9,8%						225	250	250	105			
RB 1 + 2, Nationell plan		397						145	142	110						
RB 1 + 2, Landstinget		2 915			731	731	703	500	250							
Roslagsbanan 1 + 2 kommunala följdinvesteringar	607	357	250	3,0%			30	30	160	30						
RB 1 + 2 kn följdiv, Kommuner		357			71	71	71	72	72							
Södertälje C, bytespunkt	92	46	46	0,5%				23	23							
Södertälje C, Landstinget		46						23	23							
Tunnelbana Hagastaden	1 655	830	825	9,8%						205	205	210	210	245	280	300
Tunnelbana Hagastaden, spårförbindelse, Landstinget/annan part		830														
Tvårsparväg Ost, modernis. av SB och tvårbana till Sickla	1 461	1 150	311	3,7%	70	139	35	67								
Tvårsparväg Ost, Nationell plan		399			157	157	85									
Tvårsparväg Ost, Nacka kommun		40					40									
Tvårsparväg Ost, Landstinget		711			285	285	141									
Tvårsparväg Kista	3 142	2 514	628	7,4%						58	170	230	170			
Tvårsparväg Kista, Stockholms stad		936						234	234	234	234					
Tvårsparväg Kista, Landstinget		1 578						395	395	394	394					
Tvårsparväg Syd, kapacitetsstark kollektivtrafik Flemingsberg-Skärholmen	3 412	2 587	825	9,8%								200	250	185	190	
Tvårsparväg Syd, Landstinget		2 587								520	520	517	515	515		
Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik vägar	1 830	1 291	539	6,4%	75	72	0	47	210	35	25	0	25	0	25	25
Brommaplan bytespunkt	141	71	70	0,8%					45	25						
Brommaplan bytespunkt, Landstinget		71						12	45	14						
Gullmarsplan bytespunkt	150	75	75	0,9%							25		25	25		
Gullmarsplan bytespunkt, Landstinget		75									15	20	20	20		
Hanigeterassen bytespunkt**	188	94	94	1,1%		47		47								
Hanigeterassen bytespunkt, Landstinget		47					47									
Hanigeterassen bytespunkt, Haninge kommun		47					47									
Slussen bussterminal	1 351	1 051	300	3,6%	75	25			165	35						
Slussen bussterminal, Landstinget		1 051			76	235	300	140	300							
Statlig medfinansiering kommunala vägar	86	43	43	0,5%	7	6	9	21	0	0	0	0	0	0	0	0
Nordsydaxeln Stockholm	86	43	43	0,5%	7	6	9	21								
Nordsydaxeln Stockholm, Stockholms stad		43			7	6	28	2								
Regionala cykelstråk namngivna	145	40	105	1,2%	0	2	3	35	35	1	2	14	13	0	0	0
262 Danderyd-Rösjön	30		30	0,4%						1	2	14	13			
Cykelsatsning Södertörn	115	40	75	0,9%		2	3	35	35							
Av de statliga medlen ska följande användas till medfinans. till kommuner																

Bilaga 2: Kortfattade objektbeskrivningar

Nedan redovisas kortfattade objektbeskrivningar för de objekt som inryms i länsplanen. Landstingsobjekt som erhåller statlig medfinansiering redovisas först, följt av investeringar i spårtrafik och vattenvägar. Därefter redovisas namnsatta cykelsatsningar. Övriga objekt ligger sorterat under vägnummer.

Statliga spår

Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller

Åtgärder till följd av etableringen av ny godshamn i Norvik, med ökade mängder godståg. Åtgärdena gäller främst kraftförsörjning och bullerskydd.

Nynäsbanan, dubbelspår Tungelsta-Hemfosa

För att uppnå de önskade effekterna krävs dubbelspår mellan Västerhaninge och Nynäshamn. Etapputbyggnad av Nynäsbanan med förlängning av befintligt dubbelspår från Tungelsta till Hemfosa, ca 5,5 km. Vid Tungelsta station förlängs befintlig plattform och får en ny planskild plattformangöring med hiss och en gång- och cykeltunnel. Vid Hemfosa station förlängs befintlig plattform och ny sidoplattform byggs. Bullerskyddsåtgärder utreds för hela sträckan. Samtliga plankorsningar på sträckan Hemfosa-Tungelsta byggs bort. Dessa ersätts med planskilda korsningar.

Nynäsbanan, Vega pendeltågstation

För att säkerställa framkomlighet och säkerhet mellan Nynäshamn och Stockholm, samt för att möjliggöra trafikförsörjningen av den planerade stadsdelen Vega i Haninge kommun uppförs en ny pendeltågstation inklusive spårömflyttningar.

Södertälje bangård

Komplettering av dubbelspårsutbyggnaden, cirka 200 meter, vilket är en förutsättning för ombyggnaden av plattformar och stationsdelen och därmed bostadsexploatering.

”Roslagspilen”, utredning

Roslagspilen är samlingsbeteckningen på en kapacitetsstarkt kollektivtrafiklösning för nordostsektorn. Utredning om vilken typ av kollektivtrafik som bäst löser uppgiften pågår.

Statliga vägar

57 Gnesta-E4

Åtgärden innebär höjd vägstandard med en högsta tillåtna hastighet på 80 km/tim för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. Det betyder att vägen breddas, korsningsåtgärder samt sidområden åtgärdas. Vägen passerar över tre mindre vattendrag, där breddning av broar kan bli aktuellt. Åtgärder för oskyddade trafikanter vid bebyggelse och busshållplatser vidtas. Vägens

passage genom Järna åtgärdas därtill liksom kopplingen mellan riksväg 57 och E4 vid ramperna. Sörmlands länsplan medfinansierar en tredjedel av objektskostnaden.

73 Vega trafikplats

För att öka kapaciteten i anslutningarna till väg 73 från det nya bostads- och handelsområdet Vegastaden anläggs ny väg från Vegastaden via två cirkulationsplatser till den nya trafikplatsen. Gång- och cykelväg bibehålls längs Nynäsvägen och bör förlängas till Länna handelsområde. Befintlig motorvägsbro över Nynäsvägen måste eventuellt breddas. Från den nya trafikplatsen byggs en ny väg över Norrby gårde som ansluter till Torfastleden och Söderbyleden. En ny trafikplats Vega förutsätter ombyggnader av Handens och Länna trafikplatser.

76 Förbifart Norrtälje, etapp 2

Väg 76 genom Norrtälje delar tätorten och trafiken medför i nuvarande utformning säkerhetsproblem på grund av många korsningar och direktutfarter. Åtgärden innebär att en ny väg anläggs genom den västra delen av tätorten och även delvis nya gång- och cykelvägar. Tillgängligheten på vägnätet i centrala Norrtälje förbättras därmed, samtidigt som trafiksäkerheten ökar.

77 och åtgärder i Rimbo

Vägen har en hög andel tung trafik och brister i trafiksäkerheten. Problem föreligger med buller och föroreningar i tätorterna. Åtgärden omfattar förbättring av väg 77 och åtgärder inom Rimbo tätort.

222 Trafikplats Kvarnholmen

Åtgärden innebär en ny trafikplats vid Värmdöleden, som ansluter till en ny vägkoppling till Kvarnholmen. Detta för att trafikförsörja ny bebyggelse på Kvarnholmen.

222 Mölnvik-Insjön

Befintlig väg mellan Mölnvik och Insjön breddas med ytterligare ett körfält. Det nya körfältet utnyttjas som kollektivtrafikkörfält mellan trafikplats Gustavsberg och trafikplats Insjön, och från trafikplats Gustavsberg till cirkulationsplats Mölnvik.

222 Skurubron

Befintlig bro utgör en flaskhals på väg 222 med köbildningar i högtrafik. Föreslagen åtgärd omfattar ny bro med komplett trafikplats i Skuru och halv trafikplats i Björknäs, sex genomgående körfält över sundet mellan trafikplatserna samt gång- och cykelväg på befintlig bro.

226 Trafikplats Högsolan

En trafikplats vid Högsolan inklusive en anslutning mot Alfred Nobels allé blir en infartsväg till Flemingsbergs centrala delar samt till Södertörns högskola och universitetssjukhuset. Den kan också anpassas för en framtida 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 Pålamalmsvägen-Högsolan

Höga trafikflöden i kombination med dålig vägstandard skapar trafik-säkerhetsproblem söder om Flemingsberg. Åtgärden innebär en ny vägsträckning samt trafikplatser vid Högsolan och Pålamalmsvägen.

226 Huddingevägen, oskyddade trafikanter

Förbättring av miljön för oskyddade trafikanter längs Huddingevägen inom Huddinge kommun. Utöver detta genomförs även trimningar av trafikplatsernas på- och avfartsramper.

226 Tumba – Tullinge

Den befintliga väg 226 mellan Tumba och Flemingsberg har dålig framkomlighet och låg standard i förhållande till dagens trafikflöden. Åtgärderna omfattar ombyggnad av korsningen mellan väg 226 och Skyttbrinksvägen, hastighetsdämpande åtgärder genom Tullinge centrum samt tillfälliga åtgärder.

226 Vårsta-Södra länken

Genom åren har en mängd åtgärder diskuterats längs denna högt trafikerade länsväg. Flera projekt ingår i förslaget till länsplan och andra har inte finansierats. Flera vägplaner är flera år gamla vid det här laget och den regionala kärnans utveckling vid Flemingsberg har till viss del givit andra förutsättningar. Väg 226 måste ses i hela sin kontext och med omgivande infrastruktur och samhällsutveckling. Därför bör ett arbete med gemensam målbild för vägen tas fram som underlag inför kommande planer.

257 Tungelstavägen

Delar av Tungelstavägen har höga trafikbullervärden, vibrationer vid bostäder samt många oskyddade trafikanter. Åtgärder utgår från att arbeta med trafiksäkerhet och miljö i befintlig sträckning samt prioritera att trafikallsträng från planerad exploatering kan ledas på övrigt vägnät. Åtgärderna innebär planskilda korsningspunkter, förbättrade busshållplatser, minskat antal utfarter samt hastigetsanpassade åtgärder och bullerskydd.

261 Tappström – Nockeby

Åtgärden avser att lösa bristerna med framkomlighet på väg 261 mellan Ekerö centrum i söder och Nockebybron i norr. Vägen utökas med ytterligare ett körfält i riktning mot Ekerö centrum. För hela sträckan (8,6 km) innebär åtgärden att vägen byggs ut till fyra smala körfält varav ett körfält i varje riktning är till för kollektivtrafik, samt att gång- och cykelväg anläggs. Korsningar anpassas till fyra körfält. Åtgärden innebär även skyddsåtgärder för oskyddade trafikanter.

268 E4-Grana

Åtgärden avser en genare och trafiksäkrare förbindelse mellan E4 och Grana. Föreslagen åtgärd omfattar byggnation av väg i ny sträckning mellan Grana till väg 858 och vidare till E4, via ny trafikplats. Vägen är 1+1 körfält med 80km/h. Åtgärden innefattar också ny gång- och cykelväg från Grana till Vallentuna samt bulleråtgärder.

274/667 Hemmesta vägskäl

Området är startpunkten för landstingets stomlinje utmed väg 222. Åtgärder för att förbättra platsen för bussarnas reglering, hållplatser samt infartsparkering planeras att utföras. Utöver detta tillkommer en cirkulationsplats i korsningen mellan väg 222 och 667.

276 Rosenkälla – Åkersberga

På sträckan finns plankorsningar vid Stava, Sjöbergsvägen och Sockenvägen. Korsningarna förorsakar tidvis långa väntetider för den anslutande trafiken samt förorsakar trafikolyckor. Vägen saknar lokalväg för den långsamtgående trafiken och gång- och cykeltrafiken. Föreslagna åtgärder är en lokalväg, cirkulationsplats samt planskilda passager vid busshållplatserna.

642/678 Färjelägen Tynningöfärjan

I samband med att den enskilda färjelinjen blev statlig 1 januari 2013 behöver färjelägena byggas om för att anpassas till Trafikverkets färjor. Åtgärden ingick tidigare i ett av länsplanens åtgärdspaket.

1103 Tulkavägen

Hallsta pappersbruks fabriksområde behöver utvidgas mot öster. Den befintliga Tulkavägen, som idag utgör brukets östra gräns, måste därför flyttas. Åtgärden innebär att Tulkavägen byggs om på en sträcka av cirka 3 000 meter med en ny sträckning cirka 400 meter öster om nuvarande sträckning.

Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik spår

Lidingöbanan

Lidingöbanan omfattas av tillgänglighetsanpassning och kapacitetshöjande åtgärder. För att öka kapaciteten behövs ytterligare dubbelspårssträckor på Lidingöbanan. Den dimensioneras därför för 10-minuterstrafik i rusningen från Gåshaga brygga och 5-minuterstrafik från AGA mot Ropsten. De nya dubbelspårssträckorna gör det även möjligt att sätta in extra tåg under rusningstid.

Roslagsbanan etapp 1 och 2 samt kommunala följdinvesteringar

Dubbelspårsutbyggnad samt ombyggnad av stationer för att tillgodose den kapacitetsökning som krävs för att realisera jämn 10-minuterstrafik på Kårsta- och Österskärslinjerna. Förutom dubbelspår och signalåtgärder på ovanstående sträckor föreslås trafiksäkerhetshöjande åtgärder i banans korsningar med vägar, gång- och cykelvägar samt plattformanslutningar.

Kommunala följdinvesteringar utmed Roslagsbanan tillkommer. Det är ombyggnader av anslutningar till kommunala gator och vägar som måste utföras i samband med dubbelspårsutbyggnaden.

Södertälje C bytespunkt

Södertälje centrum är ändstation för SL:s pendeltåg till/från Märsta och till/från Gnesta. I Södertälje centrum anpassas bangårdsspårerna och plattformarna till en modern standard. Dessutom byggs en modern biljetthallbyggnad med slutna spärri linje. Kundmiljöerna på bytespunkten blir lättillgängliga, attraktiva och säkra.

Tunnelbana Hagastaden

Den nya stadsdelen Hagastaden ställer krav på hög kapacitet i kollektivtrafiksystemet. Förslaget innebär utbyggnad av tunnelbana mellan Odenplan och Hagastaden som en första etapp. Kostnader för fordon/depå tillkommer.

Spårväg Ost/Saltsjöbanan

Tvärspårväg Ost omfattar en modernisering och kapacitetshöjning av Saltsjöbanan i kombination med en förlängning av Tvärbanan från Sickla udde till Sickla station för omstigningsmöjlighet till Saltsjöbanan. Detta ger en kostnadseffektiv paketslösning med trafikala nyttor.

Tvärspårväg Kista

Tvärbanan Kista knyter ihop de radiella spårsystemen som är riktade mot innerstaden. Tvärbanan förlängs därför norrut, från Solnagrenen vid Norra Ulvsunda mot Kista och vidare mot Helenelund. Lösningen minskar trängseln i de mest belastade delarna av landstingets trafiknät. Tvärbanan Kista förbättrar även tvärförbindelserna i det halvcentrala bandet och ger områdena en hög kollektivtrafikstandard med betydligt fler bytesmöjligheter

Tvårspårväg Syd, kapacitetsstark kollektivtrafik Flemingsberg-Skärholmen

Spårväg syd innebär att en kapacitetsstark kollektivtrafik länkar samman de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Skärholmen-Kungens kurva, förbättrar kollektivtrafiken och skapar förutsättningar för bostadsbyggande. Förbindelsen innebär bättre möjligheter till resor i tvärled med byten till pendeltåget i och tunnelbanan i Skärholmen och Masmö. Objektet kräver fördjupade studier för att fastställa bästa lösning.

Statlig medfinansiering regional kollektivtrafik vägar

Brommaplan bytespunkt

I samband med utveckling av centrala Bromma ska bytespunkten Brommaplan moderniseras. En ny inomhusterminal byggs vänd mot tunnelbanan och service. Detta ger en säker och komfortabel bytespunkt för resenärer och även en skyddad miljö för bussarna. Gångvägar under mark förbinder bussterminalen med centrumanläggningen och tunnelbanan. Tunnelbanestationen rustas upp i samband med moderniseringen av tunnelbanans Hässelbyggen. Terminalbyggnaden finansieras av en exploatör, länsplanen medfinansierar hälften av landstingets utgifter.

Gullmarsplan bytespunkt

Inom stadsutvecklingsprojektet Söderstaden ska bussterminalerna vid Gullmarsplan kopplas samman med tunnelbanan i en modern och effektiv bytespunkt. Busstrafiken planeras att ligga direkt ovanför tunnelbaneperrongerna för bättre access. Detta ger snabba byten till och från tunnelbanan och samtidigt en god inomhusmiljö till tunnelbanans perronger. Terminalbyggnaden finansieras av en exploatör, länsplanen medfinansierar hälften av landstingets utgifter.

Haningeterassen bytespunkt

Handens bussterminal byggs om i samband med en exploatering och förläggs som dockningsterminal under den tillkommande bebyggelsen. Terminalen kommer att ligga närmare pendeltåget och förflyttas något i sidled. Terminalen kommer att förläggas inomhus med trygga och skyddade miljöer med inslag av service nära hållplatslägena. Länsplanen medfinansierar hälften av landstingets utgifter samt halva terminalbyggnaden.

Slussen bytespunkt

Den nya bussterminalen i Katarinaberget möter de behov kollektivtrafiken har avseende kapacitet och mer attraktiv kundmiljö. Inriktningen i den avtalsförhandling som pågår mellan Stockholms stad och landstinget är att staden ensam står för terminalens finansiering, och erhåller därmed statlig medfinansiering. En bussterminal med högre kapacitet än dagens är en förutsättning för att kunna möta upp kollektivtrafikbehovet från Ostsektorn fram till 2030, och skapar förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikresande.

Statlig medfinansiering kommunala vägar

Nordsydaxeln Stockholm

Åtgärden innebär ett införande av ett av motorvägskontrollsystem (MCS) inkluderat videoövervakning för Nordsydaxeln inklusive Klaratunneln. Syftet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten. Åtgärden ingick tidigare i ett av länsplanens åtgärdspaket.

Namnsatta cykelsatsningar i länsplanen

Cykelsatsning Södertörn

Omfattande brister i cykelinfrastrukturen har identifierats på Södertörn. Cykelsatsning Södertörn syftar till att åtgärda felande länkar och kapacitetsbrister i de åtta kommunerna. Målsättningen är att samanhållna stråk ska byggas ut, i första hand där potentialen att öka cyklandet är störst. Utgångspunkter för prioriterade åtgärder är brister identifierade i den regionala cykelplanen samt i kommunala cykelplaner. Det kan röra sig om förbättringsåtgärder längs befintliga cykelvägar såsom punktåtgärder för att förbättra framkomligheten i form av borttagande av hinder, breddning av cykelväg, separering från fotgängare, m.m. Det kan också handla om full utbyggnad av regionala cykelstråk där cykelinfrastruktur helt saknas.

Danderyd-Sollentuna, riksväg 262

Nuvarande vägutformning inbjuder till höga hastigheter och längs vägen har ett flertal allvarliga olyckor inträffat. Möjligheten för cyklister att röra sig längs och över vägen trafiksäkert är begränsad då sträckan saknar cykelinfrastruktur och säkra passager. Åtgärder planeras för ökad trafiksäkerhet, tillgänglighet för gång och cykel. Åtgärden innebär en gång- och cykelväg längs med väg 262, på 3,6 kilometer samt korsningsåtgärder, GC-tunnel och/eller cirkulationsplats.

Bilaga 3³: Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur

1 § Inom varje län ska det upprättas en länsplan till ledning för fördelning av medel för investeringar och förbättringsåtgärder. Om det bedöms ändamålsenligt får en gemensam plan för två eller flera län upprättas.

Länsstyrelsen upprättar planen om inte annat följer av 17 § i denna förordning. Förordning (2009:239).

2 § Länsplanen skall upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven inom en region.

3 § Länsplanen ska avse tolv år och omfatta

1. investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
2. åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.,
3. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
4. åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen, och
5. från år 2012 driftbidrag till icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen. Förordning (2010:137).

3 a § Länsplanen får avse investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.

Länsplanen får även avse byggande och drift av enskilda vägar. Förordning (2010:137).

4 § Länsplanen ska ange

1. standard på anläggningarna,
2. den inriktning på åtgärder enligt 3 och 3 a §§ som bedöms ha störst effekt för att nå de transportpolitiska målen,
3. redovisning av de objekt som beräknas kosta minst 25 miljoner kronor och som bedöms bli utförda under planens giltighetstid,
4. redovisning av åtgärdernas beräknade kostnader,
5. redovisning av överenskommelser om icke-statlig medfinansiering,

³ Med reservation för ändringar

6. redovisning av beräknade årliga medel i statlig medfinansiering för olika ändamål, och
7. en bedömning som innefattar redovisning av inverkan på de transportpolitiska målen. Förordning (2010:127).

4 a § Den regionala planen för transportinfrastruktur ska innefatta en beskrivning av ett för personer med funktionsnedsättning prioriterat regionalt transportnät inom vilket infrastrukturen, stationerna och fordonen ska kunna användas av alla. Förordning (2009:239).

5 § Har upphävts genom förordning (2009:239).

6 § Trafikverket skall bistå länsstyrelsen när länsplanen upprättas. Vid beredning har länsstyrelsen ansvaret för samordning av åtgärdsförslagen så att dessa, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidrar till att uppnå de transportpolitiska målen. Förordning (2010:137).

7 § Trafikverket ska lämna underlag till länsplanen. Underlaget ska avse gällande nationella planeringsförutsättningar och ange inriktningsmål inom respektive trafikslag samt vilka särskilda regionala aspekter som bör beaktas. Trafikverket ska därutöver lämna förslag till vilka regionala infrastrukturobjekt som bör genomföras och lämna en redovisning av objektens beräknade kostnader.

Länsstyrelsen ska också begära in förslag om vilka objekt som bör utföras i länet från regionala kollektivtrafikmyndigheter, kommuner, landstinget och andra berörda myndigheter. Förordning (2011:1127).

8 § Har upphävts genom förordning (2002:76).

9 § Har upphävts genom förordning (2002:76).

10 § Länsplanen fastställs av länsstyrelsen om inte annat följer av 17 §. Innan dess ska yttrande inhämtas över den upprättade länsplanen från de förslagsgivare som anges i 7 §. Även Försvarmakten och andra berörda statliga myndigheter samt berörda organisationer ska höras. Förordning (2009:239).

11 § Om en väsentlig avvikelse behöver göras i fråga om innehållet i en fastställd länsplan, ska länsstyrelsen eller det organ som enligt 17 § fastställt planen ändra den.

Innan ett beslut om ändring av en plan fattas ska yttrande inhämtas från de förslagsgivare som anges i 7 §. Förordning (2009:239).

12 § Länsstyrelsen eller det organ som enligt 17 § fastställt en länsplan ska skicka en kopia av den fastställda länsplanen till regeringen och de förslagsgivare som anges i 7 §. Förordning (2009:239).

13 § Länsstyrelsen skall i länsstyrelsens författningssamling föra in meddelande om beslut att fastställa en länsplan och om ändring av en sådan plan.

14 § Trafikverket skall fortlöpande underrätta länsstyrelserna om genomförandet av åtgärderna i länsplanen.

Trafikverket ska årligen till regeringen redovisa hur de fastställda länsplanerna genomförts. Redovisningen skall ske regionvis och omfatta uppgifter om genomförda åtgärder, uppnådda effekter, hur de nationella inriktningsmålen har uppfyllts, kostnader och anslagsförbrukning. Förordning (2010:137).

15 § Har upphävts genom förordning (2009:239).

16 § Har upphävts genom förordning (2002:76).

17 § I lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen finns bestämmelser om att ett samverkansorgan har till uppgift att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur. I lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar i vissa län finns bestämmelser om att vissa landsting har till uppgift att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur. Dessa bestämmelser ska dock inte gälla åtgärd enligt 13 §.

Ett landsting som avses i lagen om regionalt utvecklingsansvar i vissa län ska fastställa länsplanen efter samråd med länsstyrelsen. Förordning (2010:1753).

Bilaga 4⁴: Förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur

Inledande bestämmelse

1 § Till ledning för fördelning av statliga medel ska Trafikverket upprätta en nationell plan för transportinfrastruktur. Planen ska vara trafikslagsövergripande. Förordning (2010:160).

Planens omfattning

2 § Den nationella planen för transportinfrastruktur ska avse tolv år och får omfatta

1. investeringar och förbättringar i det statliga stamvägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar,
2. drift och underhåll samt tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion för hela det statliga vägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar,
3. drift, underhåll, rekonstruktion och investeringar i det statliga järnvägsnätet, stationer och terminaler,
4. åtgärder för förbättrad miljö längs de befintliga statliga väg- och järnvägsnäten,
5. räntor och amorteringar för lånefinansierade investeringar,
6. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
7. investeringar i och förbättringar av busshållplatser längs det statliga vägnätet om hållplatserna ingår i ett nationellt prioriterat nät för kollektivtrafik som ska vara användbart för personer med funktionsnedsättning. Förordning (2010:160).

3 § Den nationella planen för transportinfrastruktur får utöver vad som anges i 2 § innehålla åtgärder som ska beviljas statlig medfinansiering eller statsbidrag när det gäller

1. farleder och slussar,
2. drift av icke-statliga flygplatser,
3. regionala kollektivtrafikanläggningar och rullande järnvägsmateriel, samt
4. drift av enskilda vägar.

⁴ Med reservation för ändringar

Planens inriktning

4 § Planen ska ange

1. den inriktning på investeringar och förbättringsåtgärder som bedöms ha störst effekt för att uppnå de transportpolitiska målen,
2. inriktningen på drift och underhåll inklusive åtgärder för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion,
3. inriktning på åtgärder för förbättrad miljö i anslutning till de statliga väg- och järnvägsnäten,
4. inriktning på sektorsåtgärder
5. inriktningen på investeringar i sådana anläggningar och rullande materiel som avses i 2 § 2, 3 och 9 förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar,
6. en redovisning av inverkan på de transportpolitiska målen.

Planen ska innehålla en tydlig beskrivning av de förväntade effekterna för transportsystemet som helhet samt en redogörelse för strategiska övervägande när det gäller vad som anges i första stycket § 4.

Transportsätt för personer med funktionsnedsättning

5 § Den nationella planen för transportinfrastruktur ska innefatta en beskrivning av ett för personer med funktionsnedsättning prioriterat nationellt transportnät inom vilket infrastrukturen, stationerna och fordonen ska kunna användas av alla.

Inhämtande av synpunkter och yttranden

6 § Innan den nationella planen för transportinfrastruktur upprättas ska synpunkter inhämtas från länsstyrelserna, kommunerna och andra som kan ha ett väsentligt intresse av planen.

7 § När den nationella planen för transportinfrastruktur har upprättats ska yttranden över planen inhämtas från berörda statliga myndigheter, länsstyrelser och organisationer samt andra som kan ha ett väsentligt intresse av den. Kommunerna ska ges tillfälle att yttra sig över planen.

8 § Synpunkter och yttranden enligt 6 och 7 §§ ska inhämtas från

1. ett samverkansorgan enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen, och
2. ett landsting som avses i lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar i vissa län. Förordning (2010:1755).

Fastställande av planen m.m.

9 § Den nationella planen för transportinfrastruktur ska fastställas av regeringen.

10 § Om en väsentlig avvikelse behöver göras från planen, ska ett förslag till ändrad plan lämnas till regeringen för beslut.

Innan ett förslag till ändrad plan lämnas till regeringen ska yttrande inhämtas från de myndigheter, organ och organisationer som berörs av ändringen.

11 § Trafikverket ska se till att en kopia av den fastställda planen sänds till

1. berörda statliga myndigheter,
2. länsstyrelserna,
3. samverkansorgan enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen,
4. landsting som avses i lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar i vissa län,
5. Försvarsmakten, och
6. kommunerna. Förordning (2010:1755).

Överklagande

12 § Beslut enligt denna förordning får inte överklagas.

Bilaga 5⁵: Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar

Förordningens tillämpningsområde

1 § Denna förordning innehåller bestämmelser om statlig medfinansiering till

1. regionala kollektivtrafikanläggningar enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik för investeringar i
 - a. regionala kollektivtrafikanläggningar,
 - b. rullande materiel för regional kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana och spårväg med de begränsningar som framgår av 2 § 9, samt
 - c. fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods,
2. regionala kollektivtrafikmyndigheter för åtgärder som ökar tillgängligheten för funktionshindrade resenärer utöver vad som följer av de föreskrifter om handikappanpassning som Trafikverket har meddelat med stöd av 4 § förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik eller de krav i fråga om tillgänglighet som kan ställas med stöd av plan- och bygglagen (2010:900).
3. kommuner eller andra organ för byggande av flygplatsanläggningar med annan huvudman än staten,
4. kommuner för åtgärder av förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator i den mån dessa åtgärder går utöver vad som omfattas av gällande kommunalt ansvar i dessa hänseenden. Förordning (2011:1130).

1 a § Det som gäller regionala kollektivtrafikmyndigheter enligt 1 § gäller även, efter godkännande från sådana myndigheter, aktiebolag till vilka befogenhet att ingå avtal m.m. har överlämnats enligt 3 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Förordning (2011:1130).

Objekt för vilka medfinansiering får beviljas

2 § Statlig medfinansiering får beviljas för

1. byggande av väg- och gatuanläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
2. byggande av spåranläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,

⁵ Med reservation för ändringar

3. byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för trafikanternas behov vid regionalt kollektivt resande,
4. byggande av flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov
5. transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator,
6. åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer i fråga om kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatser eller andra anläggningar i anslutning till dessa samt investeringar i reseinformationsanläggningar som underlättar funktionshindrades resor,
7. byggande av kajanläggningar för fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
8. investeringar i fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov, samt
9. investeringar i sådan rullande materiel för regional kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana eller spårväg som utpekats i den banhållningsplan som fastställts för 2004-2015 så länge det finns kvar anslagna medel för ändamålet.

Medfinansiering enligt första stycket 6 får beviljas under förutsättning att nödvändig samordning skett mellan ett trafikförsörjningsprogram för den regionala kollektivtrafiken och ett trafikförsörjningsprogram för färdtjänst och riksfärdtjänst.

Medfinansiering enligt första stycket 9 får beviljas för investeringar, miljöförbättrande åtgärder i fråga om emission och buller samt hyreskostnader.

Medfinansiering till anläggningar, kollektivtrafikfordon och fartyg får beviljas för investeringar, förbättringsåtgärder och hyreskostnader. Förordning (2011:1130).

3 § Statlig medfinansiering får beviljas för investeringar. Medel betalas ut av Trafikverket. Förordning (2010:161).

Fördelning av anslagna medel

4 § Trafikverket fördelar anslagna medel på grundval av de planer som upprättats och fastställts enligt

1. förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur, och

2. förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur. Förordning (2010:161).

Medfinansieringsandel

5 § Statlig medfinansiering får beviljas med upp till 50 procent av kostnaderna.

För investeringar enligt 2 § får Trafikverket, om det finns särskilda skäl, bevilja medfinansiering med upp till 75 procent av kostnaderna. Förordning (2010:161).

6 § I de kostnader som ska ligga till grund för beräkningen av statlig medfinansiering för transportinformatik och fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet, flygplatsanläggningar, kajanläggningar, väg- och gatanläggningar för regional kollektivtrafik samt stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser, informationsanläggningar och andra liknande anläggningar ingår

1. alla kostnader som är direkt hänförliga till objektet,
2. ersättningar som ska utges för mark och intrång,
3. förvaltningskostnader.

Om det i ett enskilt fall finns särskilda skäl, får även ersättningar som ska utges för skador räknas in kostnaderna. Förordning (2011:1130).

7 § I de byggkostnader som ska ligga till grund för beräkningen av statlig medfinansiering för spåranläggningar ingår

1. kostnader för banvallar, tunnlar, broar och viadukter,
2. kostnaderna för ballast, sliprar, spår, signal- och säkerhetsanläggningar samt anläggningar för strömförsörjning,
3. ersättningar som ska utges för mark och intrång,
4. förvaltningskostnader.

Om det i det enskilda fallet finns särskilda skäl, får även ersättningar som ska utges för skador räknas in i byggkostnaderna.

8 § Vilka kostnader som ska ligga till grund för beräkningen av den statliga medfinansieringen beslutas i de enskilda fallen av Trafikverket.

Trafikverket fastställer därefter ett preliminärt belopp för den statliga medfinansieringen. När objekt som beviljats medfinansiering är färdigbyggt, beslutar verket beloppet för den slutliga medfinansieringen. Förordning (2010:161).

9 § Till sådana större objekt som avses i 4 § 3 förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur samt objekt som avses i 2 § 3 förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur får statlig medfinansiering beviljas endast om

1. objektet tagits upp i en länsplan för regional transportinfrastruktur eller i den nationella planen för transportinfrastruktur, och
2. Trafikverket i det enskilda fallet fastställt ett preliminärt belopp för statlig medfinansiering, såvida inte verket meddelat särskilt tillstånd att påbörja arbetena dessförinnan.

Om det finns särskilda skäl, får regeringen i ett enskilt fall besluta om undantag från första stycket. Förordning (2010:161).

10 § Medel för statlig medfinansiering ska betalas ut allteftersom byggnadsarbetet fortgår.

Bemyndiganden

11 § Trafikverket får meddela föreskrifter om statlig medfinansiering och om verkställigheten av denna förordning i övrigt.

Föreskrifter som avser sådana anläggningar som avses i 2 § 4 får endast meddelas efter samråd med Transportstyrelsen.

Föreskrifter som avser sådana åtgärder som avses i 2 § 6 får endast meddelas efter samråd med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.

Föreskrifter som avser sådana anläggningar eller fartyg som avses i 2 § 7 och 8 får endast meddelas efter samråd med Sjöfartsverket. Förordning (2010:161).

Tillsyn

12 § Trafikverket ska se till att statlig medfinansiering som beviljats enligt denna förordning används på lämpligt sätt och för avsedda ändamål. Vid medfinansiering till sådana anläggningar som avses i 2 § 4 ska tillsynen ske i samråd med Transportstyrelsen. När det gäller medfinansiering till åtgärder som avses i 2 § 6 ska tillsynen ske i samråd med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket. När det gäller medfinansiering till sådana anläggningar och fartyg som avses i 2 § 7 och 8 ska tillsynen ske i samråd med Sjöfartsverket. Förordning (2010:161).

Överklagande

13 § Trafikverkets beslut enligt förordning får överklagas hos regeringen. Förordning (2010:161).

Bilaga 6: Metod för bedömning av jämställdhet

Skillnader i mäns och kvinnors resande

Ett flertal resvaneundersökningar och transportpolitiska studier med kön som analysfaktor i Stockholm såväl som i Sverige och internationellt visar att det finns skillnader mellan mäns och kvinnors resmönster idag. För kvinnor och män som grupp finns det alltså konstaterade skillnader i resmönster, vad gäller *när, hur, varför* och *hur långt* kvinnor och män reser. En kort sammanfattning av dessa skillnader är att:

- Kvinnor gör i snitt kortare resor, män i snitt längre resor. Det gäller för samtliga ärendetyper och färdmedel.
- Att män gör en större andel av sina resor med bil än vad kvinnor gör gäller oavsett hushållstyp, inkomstläge, förvärvsgrad, biltillgång, och resärende. Kvinnor reser mer med kollektivtrafik.
- Kvinnor anpassar i betydligt större utsträckning än män sina färdvägar på grund av upplevd otrygghet.
- Kvinnors villkor och intressen är dåligt företrädda vid planering, beslut och förvaltning inom transportsektorn.
- Eftersom män gör en större andel av sina resor med bil, som vanligen är snabbare än kollektivtrafik som kvinnor använder i högre utsträckning, så är skillnaden i *restid per resa* liten mellan könen.
- Män har högre andel arbetsresor, högre andel bilresor och lägre andel gång- och cykelresor än kvinnor.
- Kvinnor gör i jämförelse med män fler serviceresor och fritidsresor, medan män gör fler tjänsteresor än kvinnor – och detta oavsett hushållstyp, bilinnehav och förvärvsgrad.
- Kvinnor gör genomgående närmare dubbelt så många hämta/lämna barn-resor som män. Dessa skillnader mellan män och kvinnor vad gäller hämta/lämna-resor kan inte förklaras av skillnader mellan könen i förvärvsgrad eller andelen som är föräldralediga.

Jämställdhet och klimatperspektivet

Malmö stad har låtit utreda vilka konsekvenser mäns och kvinnors resmönster har för miljö, krav på ytbehov samt inverkan på samhällsekonomi. I utredningen ingick beräkningar av vad effekten skulle bli om män hade samma resmönster som kvinnor, och vice versa. Studien visar att männens resmönster i genomsnitt ger betydligt större miljöeffekter än kvinnors resor eftersom männen oftare väljer bilen än kvinnorna, och männen även kör längre med bil än kvinnorna.

Om kvinnorna i Malmö skulle börja resa som männen så skulle nästan hälften av alla resor i Malmö ske med bil. Om kvinnorna i Malmö skulle resa som männen så skulle:

- utsläppen av koldioxid öka med 31 procent
- utsläpp av luftföroreningar från trafiken öka med 20-35 procent
- andelen bilresor öka med 17 procent
- ytanspråken för transporter och för bilparkering öka med 12 respektive 14 procent. Detta motsvarar en yta av cirka 200 Möllevångstorg.

Jämställdhet och stadsplanering

Om kvinnor skulle ta efter mäns resvanor skulle detta ur ett hållbarhetsperspektiv medföra betydande negativa aspekter för samhället. I genomsnitt ger männens resmönster betydligt större miljöeffekter än kvinnors resor och är betydligt mer ytkrävande vilket innebär stora konsekvenser för stadsplanering. Skulle kvinnor börja resa så som män gör idag skulle detta medföra en ökad miljöbelastning och ökade krav på ytor för transportsystemet. Ur miljöperspektiv och för nyttjande av värdefull stadsmark är det sålunda bättre om kvinnors resmönster behålls och ”smittas av sig” på männen än tvärtom.

I likhet med i Malmö kan det förmodas att om männen i Stockholms län skulle börja resa så som kvinnor gör idag, så skulle stora miljövinster göras och stora markytor som biltrafiken tar i anspråk kunna frigöras till andra ändamål. Detta är av vital betydelse i Stockholmsregionen med den befolkningstillväxt som råder idag och kommer att fortgå också framöver enligt alla prognoser. Befolkningstillväxten innebär stora behov av mark för byggande av bostäder och verksamheter för att hålla jämna steg med denna utveckling. En utveckling av transportsystemet i riktning mot det som idag kan karaktäriseras som ett mer ”kvinnligt” resande, det vill säga med ökade marknadsandelar för alternativa färdssätt till bil, skulle innebära att markytor kan tillgängliggöras för bostadsbyggande istället för till biltrafikens utrymmebehov. En sådan utveckling skulle också innebära minskade problem med buller och emissioner vilket skulle tillgängliggöra ytterligare mark i lägen där dessa miljöproblem idag hämmar möjligheten till byggande.

Såväl bebyggelseplanering som trafik- och infrastrukturplanering behöver ske så att gång-, cykel- och kollektivtrafik främjas och därmed kan ge mer jämställda förutsättningar för män och kvinnor att tillgodogöra sig den tillgänglighet som transportsystemet ger. Kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas utifrån behov av enkelhet och långsiktighet, hög tillförlitlighet, trygghet, komfort, turtäthet, snabba resor och bekväma byten för att öka sin relativa attraktivitet gentemot bilen, och därmed bidra till mer jämställda förutsättningar för män och kvinnor att tillgodogöra sig tillgänglighet.

Kriterier – jämställdhet avseende genomförande och resultat

Länsplanen som helhet bedöms bidra till jämställdhet i genomförande och resultat (och därmed till ekonomisk jämställdhet, jämställd tillgång till tillväxtresurser, samt ökad trygghet i transportsystemet) om:

- Svaret är **ja** på kriteriet nedan (1).

Kriterier

1. Planen i sin helhet leder till att kollektivtrafikens, gång- eller cykeltrafikens konkurrenskraft stärks gentemot bilen så att dessa färd sätt tar marknadsandelar. (Ja/nej – mått: färdmedelsandelar 2025 jämfört med färdmedelsandelar i nuläget.)

Här övervägdes att också inkludera ett ytterligare kriterium, avseende hur investeringsmedel i planen fördelas på olika trafikslag. Detta baserat på utgångspunkten att en större andel investeringsmedel till gång-, cykel- och kollektivtrafik jämfört med biltrafik gynnar jämställdhet och allas förutsättningar att ta del av den tillgänglighet som transportsystemet ger. Måttet skulle vara: Andel investeringsmedel till gång-, cykel- eller kollektivtrafik av planens totala investeringsvolym.

Dock är fördelningen av planens investeringsmedel en parameter som är underordnad hur resultatet blir i termer av färdmedelsandelar. Det är svårt att veta hur fördelningen av investeringsmedel bör se ut för att den relativa attraktiviteten hos hållbara alternativ till egen bil - och därmed allas förutsättningar att ta del av den tillgänglighet som transportsystemet ger - ska främjas av planen. T ex kanske inte en fördelning på 70-30 räcker för att åstadkomma ökade färdmedelsandelar för dessa färd sätt, utan det skulle behöva vara 90-10, eller 100-0. Detta beror inte minst på planens sammanställning. Detta mått bedömdes därför vara alltför tvetydigt och komplext som kriterium.

Kriterier - jämställdhet avseende arbetsformerna

Länsplanen bedöms bidra till jämställdhet i *arbetsformerna* det vill säga vad gäller förutsättningar att nå inflytande i det regionala infrastrukturarbetet, om:

- Svaret är **ja** på något av de tre kriterierna nedan (1, 2, 3), samtidigt som svaret inte är **nej** på något av de övriga.

Länsplanen bedöms *delvis* bidra till jämställdhet i *arbetsformerna* om:

- Svaret är **ja** på minst två av de tre kriterierna nedan (1, 2, 3), samtidigt som svaret är **nej** på ett kriterium.
- Svaret är **ja** på minst ett av de tre kriterierna nedan (1, 2, 3), samtidigt som svaret inte är **nej** på något kriterium.

Kriterier

1. Är deltagandet jämställt i den interna planeringsprocessen (länsstyrelse, Trafikverket, Trafikförvaltningen) - i framtagande av och beslutsfattande om länsplanen? (Ja/nej. Här bedöms en fördelning på 40-60, 50-50, 60-40 som "jämställd").
2. Har deltagandet vid dialog om den regionala inriktningen varit jämställt? D v s externt bland berörda kommuner och andra intressenter? (Ja/nej. Här bedöms en fördelning på 40-60, 50-50, 60-40 som "jämställd".)
3. Är deltagandet jämställt vid samråd om förslaget till länsplan? (Ja/nej. Här bedöms en fördelning på 40-60, 50-50, 60-40 som "jämställd").

Bilaga 7: Miljökonsekvensbeskrivning

Se separat dokument.

”

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

Mer information kan du få av

Länsstyrelsens avdelning för tillväxt

Tfn: 08- 785 40 00

Rapporten hittar du på vår webbplats

www.lansstyrelsen.se/stockholm

Adress

Länsstyrelsen i Stockholms län

Hantverkargatan 29

Box 22 067

104 22 Stockholm

Tfn: 08- 785 40 00

www.lansstyrelsen.se/stockholm