

2021-10-14  
RS 2021-0109

Förslag till

# **Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022–2033**

# Innehållsförteckning

Länsplanen och styrande mål i transportplaneringen.....	5
Det här är en länsplan för regional transportinfrastruktur? .....	5
Planeringen av den statligt ägda transportinfrastrukturen sker på två nivåer:.....	5
Länsplanens nationella mål.....	5
Länsplanens regionala mål .....	6
Inriktning och prioriteringsgrunder för länsplanen 2022–2033 .....	8
Huvudprinciper för reviderad länsplan 2022-2033 .....	8
Förutsättningar för reviderad länsplan 2022–2033.....	10
Förslag till länsplan 2022–2033 .....	12
Översikt av länsplanens fördelning 2022–2033 .....	12
Namngivna objekt från föregående plan .....	14
Nya namngivna objekt 2022-2033 .....	15
Förändringar av namngivna objekt jämfört med Länsplan 2018–2029 .....	16
Länsplanens ekonomiska fördelning 2022–2033 .....	17
Tabell 1 Länsplanens ekonomiska fördelning .....	19
Avvägningar i förhållande till mål och prioriteringar .....	21
Precisering av länsplanens åtgärdsområden .....	22
Bedömda effekter av åtgärder i Länsplan 2022-2033.....	23
Samlade effektbedömningar av länsplanens åtgärder.....	23
Hållbarhetsbedömning av planen som helhet .....	23
Åtgärder som bidrar i en positiv riktning avseende miljö .....	24
Åtgärder som bidrar i en positiv riktning avseende jämlikhet och jämställdhet.....	24
Åtgärder som bidrar i negativ riktning avseende miljö.....	25
Åtgärder som bidrar i negativ riktning avseende jämlikhet och jämställdhet.....	26
Målkonflikter.....	26

2021-10-14  
RS 2021-0109

Planens konsekvenser för bostadsbyggande .....	27
Arbetet med länsplanen .....	28
Hur identifierade brister i det regionala transportsystemet hanteras .....	28
Uppföljning av länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län.....	30
Arbetsmetod för att ta fram länsplan 2022–2033 .....	31
Bilaga 1 Beskrivningar av namngivna objekt i länsplan 2022–2033.....	32
Medfinansiering av statliga spår i nationell plan.....	32
Namngivna objekt på statliga spår .....	32
Namngivna objekt på statliga vägar .....	33
Namngivna cykelstråk på statliga vägar.....	36
Statlig medfinansiering till regional kollektivtrafik på spår .....	37
Statlig medfinansiering för regional kollektivtrafik på vägar.....	39
Bilaga 2 Prioriteringar för länsplanens åtgärdsområden (ej namngivna mindre åtgärder under 50 miljoner kronor) .....	40
Hantering av statlig medfinansiering.....	40
Åtgärdsområde cykel.....	41
Åtgärdsområde kollektivtrafik.....	42
Åtgärdsområde trafiksäkerhet.....	43
Åtgärdsområde kapacitet och tillförlitlighet .....	43
Åtgärdsområde miljö .....	44
Åtgärdsområde enskilda vägar och bryggor .....	45
Bilaga 3 Förordningar och underlagsdokument.....	46
Förordningar .....	46
Regeringens direktiv .....	46
Förhandlingsavtal .....	46
Region Stockholm .....	46

# Länsplanen och styrande mål i transportplaneringen

## Det här är en länsplan för regional transportinfrastruktur?

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

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

## Planeringen av den statligt ägda transportinfrastrukturen sker på två nivåer:

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

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

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

## Länsplanens nationella mål

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

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

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

Hänsynsmålet innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt och att bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa

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

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

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

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

### Länsplanens regionala mål

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

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

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

# Inriktning och prioriteringsgrunder för länsplanen 2022–2033

## Huvudprinciper för reviderad länsplan 2022-2033

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

Principerna utgår från målen och plankartan i den [regionala utvecklingsplanen](#), RUF5 2050, och dess tillhörande strategiska dokument. Tillsammans syftar principerna till att skapa en mer robust region som blir mindre sårbar för störningar, minskar klimatpåverkan och bidrar till hållbar tillväxt.

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

### *1. Tät och flerkärnig struktur med effektiva bytespunkter och tvärförbindelser*

Länsplanen ska prioritera åtgärder som ökar tillgängligheten till, mellan och inom regionala stadskärnor och som bidrar till att skapa attraktiva bytespunkter. Detta krävs för att förverkliga den regionala bebyggelseutveckling som beskrivs i RUF5 2050 och för att erbjuda konkurrenskraftiga restider jämfört med biltrafiken. För att stärka kopplingarna mellan olika delar av länet och kunna erbjuda konkurrenskraftiga restider jämfört med biltrafiken behöver kollektivtrafikens tvärkopplingar och bytespunkter fortsätta att stärkas och utvecklas, bland annat mellan de utpekade regionala stadskärnorna.

### *2. Hög tillgänglighet med kollektivtrafiken som norm*

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

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

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

### *3. Utnyttja befintlig transportinfrastruktur smart och effektivt*

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

### *4. Utbyggnad av det regionala cykelvägnätet*

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

### *5. Stimulera hållbara godstransporter och välfungerande nyttotrafik*

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

### *6. Öka samverkan och samfinansiering*

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



2021-10-14  
RS 2021-0109

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

## **Förutsättningar för reviderad länsplan 2022–2033**

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

### **Fyrstegsprincipen**

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

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

### **Förutsägbarhet i planeringen och förhandlingsobjekt**

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

### **Systemperspektiv och regional balans**

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

### **Genomförbarhet**

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

## Förslag till länsplan 2022–2033

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

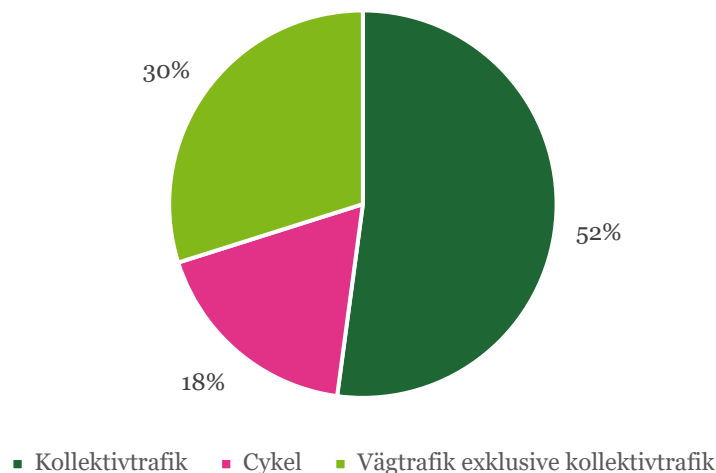
### Översikt av länsplanens fördelning 2022–2033

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

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

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

**Fördelning av länsplanens totala ram per trafikslag**



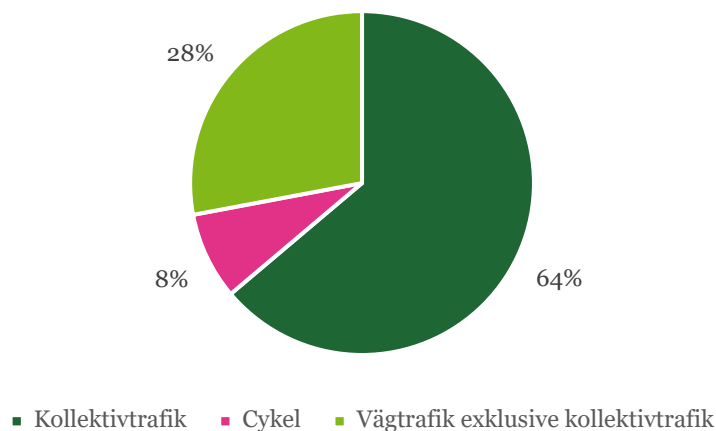
Figur 1, Fördelning av medel till olika trafikslag för hela planens ram (totalt 10,1 miljarder kronor) i förslag till länsplan 2022 - 2033

2021-10-14  
RS 2021-0109

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

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

**Fördelning av planens medel till olika trafikslag inom namngivna objekt (tot 6,6 miljarder)**



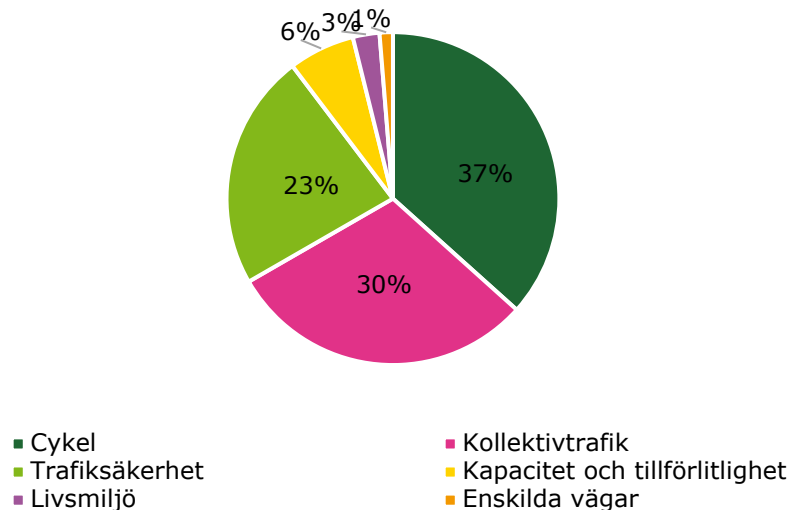
Figur 2. Fördelning av medel till olika trafikslag för de namngivna åtgärderna (totalt 6,6 miljarder kronor) i förslag till länsplan 2022 - 2033

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

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

### Fördelning av planens medel inom åtgärdsområdena (3,5 miljarder kronor)



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

### Namngivna objekt från föregående plan

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

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

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

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

Mer information kring förhandlingarnas avtal finns på [trafikverket.se](https://trafikverket.se).

### **Nya namngivna objekt 2022-2033**

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

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

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

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

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

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

### **Förändringar av namngivna objekt jämfört med Länsplan 2018–2029**

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

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

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

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

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

Haningeterassen: Åtgärderna är genomförda

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

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

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

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

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

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

### **Länsplanens ekonomiska fördelning 2022–2033**

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

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

#### Att bedöma kostnader

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

#### Årligt utrymme

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

#### Pris- och kalkylnivå

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



2021-10-14  
RS 2021-0109

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

2021-10-14  
 RS 2021-0109

## Tabell 1 Länsplanens ekonomiska fördelning

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

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

\* Nytt namngivet objekt Länsplan 2022-2033

\*\* Fördelning av samfinansiering ännu inte fastlagd

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

## **Avvägningar i förhållande till mål och prioriteringar**

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

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

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

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

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

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

## **Precisering av länsplanens åtgärdsområden**

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

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

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

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

Länsplanen finansierar åtgärder inom sex åtgärdsområden:

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

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

# Bedömda effekter av åtgärder i Länsplan 2022-2033

## Samlade effektbedömningar av länsplanens åtgärder

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

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

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

## Hållbarhetsbedömning av planen som helhet

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

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

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

uppställda målsättningar. De mål som tas med i bedömningen är de transportpolitiska målen, det nationella målet för jämställdhet i transportpolitiken, miljömålen, de nationella miljömålen samt regionala mål och strategier. Bedömningsgrunder tar även hänsyn till den regionala utvecklingsplanen RUF5 2050 som pekar ut riktningen för regionen med syfte att säkerställa att rätt saker initieras i närtid för att långsiktiga mål och största regionala nytta ska uppnås till 2050.

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

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

### **Åtgärder som bidrar i en positiv riktning avseende miljö**

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

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

### **Åtgärder som bidrar i en positiv riktning avseende jämlikhet och jämställdhet**

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

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

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

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

### **Åtgärder som bidrar i negativ riktning avseende miljö**

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

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



2021-10-14  
RS 2021-0109

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

### **Åtgärder som bidrar i negativ riktning avseende jämlikhet och jämställdhet**

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

### **Målkonflikter**

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

Huvudsakliga målkonflikter som kan konstateras utifrån den hållbarhetsbedömning som gjorts för länsplanen är:

**Statliga vägobjekt, regionala kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder.** Dessa åtgärder bidrar till en ökad tillgänglighet för medborgarna men kan bidra till negativ påverkan avseende miljö. Intensiv energianvändning i byggnation och driftskede av ny infrastruktur, strukturpåverkan på områdets kultur- och naturmiljö, ökat buller och störningar i planområdet, och även uttradering av fornlämningar är miljörisker kopplade till bebyggande av ny infrastruktur för transportsystemet.

**Tillgänglighet och näringslivstransporter.** Regionala kollektivtrafikåtgärder på väg som till exempel kollektivtrafikkörfält kan ha en negativ påverkan på näringslivstransporter.

2021-10-14  
RS 2021-0109

### **Planens konsekvenser för bostadsbyggande**

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

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

## Arbetet med länsplanen

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

### Hur identifierade brister i det regionala transportsystemet hanteras

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

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



Figur 4. Processbild över förenklad planlägningsprocess för statlig infrastruktur

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

avvägning så att fördelning sker i geografi, för skilda transportslag och olika mål.

Åtgärdsvalsstudier som initieras av Region Stockholms trafikförvaltning görs med syfte att möta brister i förhållande till de mål för kollektivtrafiken som definierats i trafikförsörjningsprogrammet. För att kunna definiera och prioritera brister och åtgärdsval finns Kollektivtrafikplan 2050, vilken beskriver den kollektivtrafik som behövs för att trafikförsörjningsprogrammets mål ska nås.

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

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

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

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

## **Uppföljning av länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län**

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

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

### Hantering av avvikelser och kostnadsökningar

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

För hantering av betydande förändringar finns en [delegationsordning beslutad i Regionstyrelsen 2019/2020](#).

### Avvikelser i objekt som finansieras genom statlig medfinansiering

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

### Objekt delvis finansierade av trängselskatter

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

### Teknisk justering av planen

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

### **Arbetsmetod för att ta fram länsplan 2022–2033**

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

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

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

Utgångspunkten för arbetet med reviderad länsplan har varit att stärka kopplingen mellan länsplanen och regionens utvecklingsplan RUF5 2050 och dess tillhörande strategier som berör transportinfrastrukturen.

## Bilaga 1 Beskrivningar av namngivna objekt i länsplan 2022–2033

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

### **Medfinansiering av statliga spår i nationell plan**

#### Årstabergr station

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

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

### **Namngivna objekt på statliga spår**

#### Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

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

### **Namngivna objekt på statliga vägar**

#### Väg 57 Gnesta-E4

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

#### Väg 77 Länsgränsen- E18 Trafikplats Ledinge

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

#### Väg 222 Farstabron

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

#### Väg 222 Mölnvik-Ålstäket

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



2021-10-14  
RS 2021-0109

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

#### Väg 222, Trafikplats Kvarnholmen och Skvaltán, trafikplatser och kapacitetsförstärkning

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

#### Väg 226 Högskolan trafikplats, anslutning Alfred Nobels allé

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

#### Väg 226 Pålamalmsvägen-Trafikplats Högskolan

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

#### Väg 226 Rågsvedsvägen-Västra stambanan

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

#### Väg 229 Norra Sköndal

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

#### Väg 257 Tungelstavägen

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

#### Väg 261 Tappström-Nockeby

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

#### Väg 274, Engarns Vägskäl

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

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

#### Väg 274/1004, Kulla vägskäl-Svinninge

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

#### Väg 642/678 Färjelägen Tynningö

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

## **Namngivna cykelstråk på statliga vägar**

#### Väg 259 Glömstavägen

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

#### Väg 260 Vendelöstråket Skrubba

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

#### Väg 260 Ältastråket

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

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

#### Väg 262 Danderyd-Rösjön

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

#### Väg 560 Västerhaninge - Årsta havsbad

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

#### Väg 646, GC-väg Gustavsberg-Ingarö

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

## **Statlig medfinansiering till regional kollektivtrafik på spår**

### Roslagsbanan 1 + 2, kommunala följdinvesteringar

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

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

#### Roslagsbanan till city

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

#### Tunnelbana Hagastaden, vidare till Arenastaden (2013 års Stockholmsförhandling)

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

#### Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan

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

#### Tvärspårväg Kista

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

#### Tvärspårväg Syd, Älvsjö-Flemingsberg

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

## **Statlig medfinansiering för regional kollektivtrafik på vägar**

### Slussen bussterminal

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

### Spånga bytespunkt

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

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

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

### Stombuss 14, Johannelund-Sollentuna

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

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

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

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

Länsplanen finansierar ej namngivna mindre åtgärder inom följande åtgärdsområden:

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

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

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

### **Hantering av statlig medfinansiering**

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

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

## **Åtgärdsområde cykel**

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

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

Inom åtgärdsområde cykel prioriteras följande områden:

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

### Utbyggnad av regionala cykelstråk

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

### Förbättrade förutsättningar för kombinationsresor

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

### Barn och ungas cykling

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

### Höjd servicenivå för cyklister

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



2021-10-14  
RS 2021-0109

söka till infartsparkeringar för cykel vid länets knutpunkter för kollektivtrafik.

### **Åtgärdsområde kollektivtrafik**

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

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

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

Inom åtgärdsområde kollektivtrafik prioriteras följande områden:

- Ökad framkomlighet
- Tillgänglighetsanpassningar
- Trygghetsåtgärder
- Infartsparkeringar
- Kajanläggningar

#### Ökad framkomlighet (och kapacitet)

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

#### Tillgänglighetsanpassningar

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

#### Trygghetsåtgärder

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

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

#### Infartsparkeringar

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

#### Kajanläggningar för regional kollektivtrafik

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

### **Åtgärdsområde trafiksäkerhet**

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

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

Inom åtgärdsområde trafiksäkerhet prioriteras följande områden:

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

#### Säkra och attraktiva gång- och cykelresor:

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

#### Säkrare resor för motortrafikanter på det statliga vägnätet

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

### **Åtgärdsområde kapacitet och tillförlitlighet**

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

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

Finansiering ges enbart till åtgärder på statligt vägnät.

Inom åtgärdsområde kapacitet och tillförlitlighet prioriteras följande områdena:

- ITS
- Trimningsåtgärder

#### ITS-åtgärder

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

#### Trimningsåtgärder

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

### **Åtgärdsområde miljö**

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

Finansiering ges enbart till kommuner genom statlig medfinansiering.

Inom åtgärdsområde miljö prioriteras:

- Åtgärder för att förbättra vattenkvalitet
- Landskapsåtgärder
- Bulleråtgärder

#### Åtgärder för att förbättra vattenkvalitet

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

2021-10-14  
RS 2021-0109

### Landskapsåtgärder

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

### Bulleråtgärder

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

### **Åtgärdsområde enskilda vägar och bryggor**

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

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

## Bilaga 3 Förordningar och underlagsdokument

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

### Förordningar

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

### Regeringens direktiv

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

### Förhandlingsavtal

- [Storstadsavtalen, Trafikverket \(2021\)](#)

### Region Stockholm

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