

*Handläggare:*  
Josefin Årevall

Tillväxt- och  
regionplanenämnden

## **Remiss behovsunderlag länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033/2037**

### **Ärendebeskrivning**

I Region Stockholms arbete med att revidera länsplan för regional transportinfrastruktur samlas underlag om brister och behov kopplat till länets transportsystem in. Tillväxt- och regionplanenämnden har på remiss av regionstyrelsen beretts möjlighet att överlämna beskrivningar av brister och behov inför revideringen av länsplanen. Tillväxt- och regionplanenämndens beskrivningar av brister och behov utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån tillväxt- och regionplanenämndens ansvar för regional fysisk planering och regional utveckling. Samråd har skett med trafikförvaltningen i ärendet.

### **Beslutsunderlag**

Förvaltningens tjänsteutlåtande

Beskrivning av brister och behov inför revideringen av länsplanen för regional transportinfrastruktur

### **Förslag till beslut**

Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta följande:

1. Beskrivning av brister och behov inför revideringen av länsplanen för regional transportinfrastruktur, TRN 2021-0050, godkänns och överlämnas till regionstyrelsen.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

## **Förvaltningens förslag och motivering**

### *Sammanfattning*

Region Stockholm har bitt länets kommuner och nämnder inom Region Stockholm att inkomma med *brister* och *behov* i länets transportsystem. Bristerna ska redovisas i en standardiserad tabell. Som bilaga till detta ärende finns förslag till remissvar.

Beslut om bristerna i länsplanen är strategiska beslut som påverkar hur transportsystemet kan byggas ut i kommande planer. I valet av namnsatta objekt, men även utrymmet av statlig medfinansiering i planen, bör målen i RUFSS 2050, plankartan samt de regionala ställningstagandena vägleda och vara till stöd i prioriteringen.

Många av de brister som beskrivs i RUFSS 2050 kopplat till transportsystemet tas omhand om genom trafikförvaltningens arbete, bland annat inom Kollektivtrafikplan 2050. Ett fortsatt arbete behöver präglas av ökad koordinering mellan förvaltningarna för att konkretisera på vilket sätt utpekade brister och behov ska åtgärdas och finansieras. För att arbeta vidare med bristerna i RUFSS 2050 krävs tät samverkan med länets kommuner och andra intressenter, vilket kan stärkas ytterligare för att på ett tillfredsställande sätt bedriva en långsiktig strategisk planering.

### *Bakgrund*

Den 25 juni 2020 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att ta fram ett inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen, vilket utgör det första steget i den process som ska mynna ut i nya infrastrukturplaner. Trafikverket har därefter redovisat ett inriktningsunderlag över vilket tillväxt- och regionplanenämnden lämnade förslag till yttrande (TRN 2020-0239) i december 2020 till regionstyrelsen.

Den 8 april 2021 kommer regeringen enligt tidplanen att presentera en infrastrukturproposition. Efter att den beslutats av riksdagen väntas regeringen ta fram ett direktiv till regionerna om att revidera länsplanerna. Målet är att en reviderad länsplan ska fastställas av Region Stockholm under våren 2022.

Som förberedelse för framtagandet av den nya länsplanen har regionledningskontoret bitt länets kommuner och nämnder inom Region Stockholm att redogöra för vilka *brister* och *behov* som finns i länets transportsystem. Bristerna ska redovisas i en standardiserad tabell. Bilagan till detta ärende utgör förvaltningens förslag till remissvar.

### Länsplaner

Länsplanerna innefattar investeringar i det statliga regionala vägnätet ("länsvägar"). I länsplanerna, liksom i den nationella planen, finns också medel för medfinansiering av nyinvesteringar i kommunernas och regionernas infrastruktur. Statlig medfinansiering är nödvändig i Stockholms län där en stor del av både gatu- och vägnätet liksom SL-trafikens spårinfrastruktur och terminaler ägs av kommunerna respektive regionen. I länsplanen listas också *brister*, vilka är behov som identifierats men för vilka en åtgärd ännu inte är specificerad.

Bristerna som återges i planen kan, efter att ha genomgått en *åtgärdsvalsstudie*, utvecklas till namngivna objekt. I den nuvarande länsplanen finns medel avsatta för att kunna finansiera åtgärder för att möta dessa brister för åren 2026–2029. Som regel ska ett objekt, för att kunna läggas in i planen, tidigare ha identifierats som brist. Därmed är beslut om bristerna i länsplanen strategiska beslut som påverkar hur transportsystemet kan byggas ut i kommande planer.

### Brister och behov som identifierats i RUFSS 2050

I RUFSS 2050 beskrivs tio punkter som sammanfattar brister kopplat till transportsystemet:

- Utbyggnad av det transporturopeiska transportnätet (TEN-T)
- Ökad spårkapacitet i järnvägssystemet
- Nya regionalstågsstationer
- Stärkt kollektivtrafik mellan de regionala stadskärnorna
- Stärkt kollektivtrafik från de regionala stadskärnorna till Arlanda
- Ökad turtäthet och framkomlighet i det befintliga kollektivtrafiksystemet
- Ökad kapacitet i bytespunkter och depåer
- Utvecklingen av regionens vägnät i de centrala delarna av regionen
- Utvecklade ekonomiska styrmedel samt regleringar
- Utveckling av det regionala cykelvägnätet.

Därtill är ett viktigt förhållningssätt i RUFSS 2050 att i prioriterade utbyggnadsområden utveckla och använda den höga tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet, prioritera kollektivtrafik och nyttotrafik i gaturummet, samt säkerställa bytespunkters funktion med exempelvis enkla byten, cykelparkering mm. Enligt det regionala ställningstagandet om att styra mot ett transporteffektivt samhälle beskrivs att ett särskilt fokus bör läggas på åtgärder som:

- säkerställer en förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik och nyttotrafik,
- gynnar en bebyggelseutveckling i de bästa kollektivtrafiklägena samt

- förbättrar förutsättningarna för ökad gång- och cykeltrafik.

I plankartan beskrivs även att

- kollektivtrafik och nyttotrafik ska prioriteras vid kapacitetsbrist i det regionala vägtransportsystemet
- att en förutsägbar framkomlighet i det regionala vägnätet behöver upprätthållas genom trafikledning, trängselskatter och andra styrmedel
- kollektivtrafikens bytespunkter behöver utformas och utvecklas
- god framkomlighet för stombusstrafiken behöver säkerställas
- infartsparkeringar för bil och cykel ska utformas på lämpliga avstånd från den centrala regionkärnan och i de stora stråken.

### *Överväganden*

Länstransportplanen utgör ett av flera verktyg för att genomföra ambitionerna i RUFSS 2050 och är viktig för möjligheterna att genomföra intentionerna i RUFSS 2050 och nå storregionala mål.

Utformningen av länstransportplanen påverkar både markanvändning och bebyggelsestruktur och därigenom möjligheterna att nå målen i RUFSS 2050. Beskrivning av brister och behov i den kommande länstransportplanen behöver därför utgå från analyserna som gjorts inför arbetet med RUFSS 2050. I valet av namnsatta objekt, men även fördelningen av statlig medfinansiering i planen, bör målen i RUFSS 2050 samt de regionala ställningstagandena vägleda och vara till stöd i prioriteringen.

Region Stockholm samverkar med övriga län i Östra Mellansverige, där transportsystemet framhålls som ett bärande element i en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar storregional struktur. Utpekade brister kopplade till det storregionala transportsystemet samt kopplingar till andra storstadsregioner, såsom Oslo, Helsingfors och Malmö-Köpenhamn bör beaktas i fortsatt arbete med både länsplan och inspel till nationell plan.

Många av de brister som beskrivs i RUFSS 2050 kopplat till transportsystemet tas omhand om genom trafikförvaltningens arbete med Kollektivtrafikplan 2050. Som fortsättning på detta arbete som inletts av trafikförvaltningen, behövs ökad koordinering mellan förvaltningarna och med externa aktörer för att konkretisera på vilket sätt utpekade brister och behov ska åtgärdas och finansieras. För att ta vidare arbetet med de brister som nämns i RUFSS 2050 krävs också en tät samverkan med länets kommuner och andra intressenter, vilket kan stärkas ytterligare för att på ett tillfredsställande sätt kunna arbeta vidare med bristerna i RUFSS 2050

inför kommande planomgångar och bedriva en långsiktig strategisk fysisk planering.

**Ekonomiska konsekvenser av beslutet**

Beslutet bedöms inte innebära några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

**Miljökonsekvenser av beslutet**

I enlighet med Region Stockholms miljöpolitiska program, Miljöprogram 2017–2021 har hänsyn till miljön beaktats och det bedöms att en särskild miljökonsekvensbedömning i detta ärende inte är relevant.

Hanna Wiik  
Förvaltningschef

Josefin Årevall  
Regionplanerare

Utmaning/problem	Sträcka alt. Stråk	Funktion	Planeringsfas	Prioritet	
				itet	Kommentarer
Utbyggnad av det transporteuropiska transportnätet (TEN-T)		Utpekad brist i RUF 2050, viktigt för godstransporter			
Ökad spårkapacitet i järnvägssystemet		Utpekad brist i RUF 2050, viktigt för tillgänglighet och kollektivtrafiksystemets funktionalitet			
Nya regionalstågsstationer		Utpekad brist i RUF 2050, viktigt för tillgänglighet och kollektivtrafiksystemets funktionalitet			
Stärkt kollektivtrafik mellan de regionala stadskärnorna	Södertälje och Kungens kurva-Skärholmen	Utpekad brist i RUF 2050, viktigt för tillgänglighet och kollektivtrafiksystemets funktionalitet			
	Haninge centrum, Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen	Utpekad brist i RUF 2050, viktigt för tillgänglighet och kollektivtrafiksystemets funktionalitet			
	Täby C-Arninge och Kista-Sollentuna-Häggvik och Barkaby-Jakobsberg	Utpekad brist i RUF 2050, viktigt för tillgänglighet och kollektivtrafiksystemets funktionalitet			
Stärkt kollektivtrafik från de regionala stadskärnorna till Arlanda		Utpekad brist i RUF 2050, viktigt för regional sammanhållning, tillgänglighet och utveckling av flerkärninghet			
Ökad turtäthet och framkomlighet i det befintliga kollektivtrafiksystemet		Utpekad brist i RUF 2050, viktigt för tillgänglighet och kollektivtrafiksystemets funktionalitet. Bidragande för att nå ambitioner och mål om färdmedelsandel och hållbart resande			
Ökad kapacitet i bytespunkter och depåer		Utpekad brist i RUF 2050, viktigt för tillgänglighet och kollektivtrafiksystemets funktionalitet			
Utvecklingen av regionens vägnät i de centrala delarna av regionen		Utpekad brist i RUF 2050. Framkomlighet			
Utvecklade ekonomiska styrmedel samt regleringar		Utpekad brist i RUF 2050. Viktigt för att minska trängsel i centrala delar av regionen som orsakas av regionalt resande. Balansera för kollektivtrafikens attraktivitet, öka framkomlighet för nyttortrafik.			
Säkerställa bytespunkters funktion med exempelvis enkla byten, cykelparkering mm.		Förhållande till plankartans utpekade bebyggesområden. Viktigt för att öka och främja hållbart resande i regionen			
Prioritera kollektivtrafik och nyttotrafik i gaturummet		Förhållande till plankartans utpekade bebyggesområden. Viktigt för att öka och främja hållbart resande i regionen			
kollektivtrafik och nyttotrafik ska prioriteras vid kapacitetsbrist i det regionala vägtransportsystemet		Förhållande till plankartans utpekade bebyggesområden. Viktigt för att öka och främja hållbart resande i regionen			

Utmaning/problem	Sträcka alt. Stråk	Funktion	Planeringsfas	Prioritet	Kommentarer
god framkomlighet för stombusstrafiken behöver säkerställas		Förhållande till plankartans utpekade bebyggesområden. Viktigt för att öka och främja hållbart resande i regionen			
infartsparkeringar för bil och cykel ska utformas på lämpliga avstånd från den centrala regionkärnan och i de stora stråken.		Förhållande till plankartans utpekade bebyggesområden. Viktigt för att öka och främja hållbart resande i regionen			
<b>Utveckling av det regionala cykelvägnätet</b>	Det regionala cykelvägnätet enligt Cykelplan	Utpekad brist i RUF5 2050, se nedan.		Hög	Se nedanstående kolumner
Låg standard på befintlig cykelinfrastruktur	Delar av Vendelsöstråket, väg 260 (koppling till Haninge C)	Regionalt cykelstråk, ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. För att få full utväxling av investeringarna på vägsträckan och för funktionaliteten krävs en god koppling till Haninge C som är en viktig målpunkt. Det är ur användarsynpunkt viktigt att detta görs så nära i tid som möjligt till resterande investeringar.	Kopplingen till Haninge C är bortplockat från LTP på grund av fördringar i projektet. Anslutningen behöver spelas in igen. Resterande sträcka längs stråket genomförs med vägplan. Hela sträckan har ÅVS (genom regional cykelplan).	Hög	Hög prio i och med att stråket i övrigt prioriteras i länsplan (ökar värdet på hela stråket). I relation till övriga stråk, mindre prioriterat.
Cykelinfrastruktur saknas	Arningestråket, väg 264: Arninge resecentrum till Vallentuna C	Regionalt cykelstråk, ökad framkomlighet och trafiksäkerhet	Inspelat av Trafikverket till som intressant kandidat för länsplan 2022 och framåt. SEB och GKI har genomförts. Vägplan ej påbörjad. Hela sträckan har ÅVS (genom regional cykelplan, Cykel Nordost och Grönt ljus stombuss).	Hög	
Cykelinfrastruktur saknas	Vaxholmsstråket, väg 274, knyts ihop med Arningestråket i Arninge resecentrum.	Regionalt cykelstråk, ökad framkomlighet och trafiksäkerhet	Inspelat av Trafikverket till som intressant kandidat för länsplan 2022 och framåt. ÅVS cykel nordost. Knyts ihop med Arningestråket i Arninge resecentrum. SEB uppdateras	Hög	
Cykelinfrastruktur saknas	Bålstastråket (väg 840)	Binda ihop Uppsala län. Arbetspendling mellan Bro och Bålsta.	Frågan är utredd på den delen som ligger i Uppsala län (förenklad ÅVS). Sträckan inom Stockholms län har ÅVS (genom regional cykelplan). Kommer tas upp som utredningsbehov våren 2021 inom TRV Stockholm för eventuell utredning 2022 och då bör det kunna vara ett objekt för nästa revidering.	Låg	Det har också funnits diskussioner med kommunen om att ta över väghållarskapet. Vägen har statligt väghållarskap i Stockholms län, men kommunalt på andra sidan länsgränsen. Så kräver samordning för att kunna spelas in.
Cykelinfrastruktur saknas på vissa delar av stråket, den cykelinfrastruktur som finns har ej regional standard	Täbystråket (E18)	Regionalt cykelstråk, ökad framkomlighet och trafiksäkerhet	Tidigare funnits i länsplan, men bortprioriterats på grund av fördringar. ÅVS pågår (ÅVS Järvakilen), vilket kan mynna ut i åtgärder i de södra delarna av stråket. Bedöms ha låg genomförbarhet i dagsläget. Trafikverket utreder utformningslösning under 2021 för en avgränsad plats i stråket "Målerikurvan".	Hög	Enligt Trafikverket region Sthlm inte redo för att spelas in till NP denna omgång
Låg trafiksäkerhet och bristfällig framkomlighet. Höga cykelflöden	Hässelbystråket	Regionalt cykelstråk, ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.	Samplaneras med Stockholms stad (som är väghållare på vissa delar). Kommunen planerar att åtgärda sina delar 2021-2023. Hela sträckan har ÅVS (genom regional cykelplan). Vägplan saknas?	Hög	Bör prioriteras högt på grund av de höga flödena och stor potential för ökad cykling, samt för att möta upp Stockholms stads investeringar.

Utmaning/problem	Sträcka alt. Stråk	Funktion	Planeringsfas	Prioritet	Kommentarer
Cykelinfrastruktur men ej regional standard	Märstastråket/Hagastråket (E4), sträckan mellan Norrtull och Kista/Helenelund	Regionalt cykelstråk, ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.	Inspelat till nationell plan. ÅVS finns, Trafikverket undersöker om det går att genomföra inom befintlig väglag. Delar av stråket utbyggt.	Hög	Spelas in till NP av Trafikverket Region Stockholm. Hög prio framförallt i de länscentrala delarna
Stora delar saknar cykelinfrastruktur	Edsvikenstråket	Regionalt cykelstråk, ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.	Ligger i länstransportplan 2018-2029, men pausat pga fördyringar.	Hög	
Cykelinfrastruktur saknas	Knivstastråket	Regionalt cykelstråk, ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.	Ej planmogen, saknas överenskommelse över länsgräns.	Låg	Fyrspårsutbyggnad
Cykelinfrastruktur men ej regional standard (cykelfält)	Nynäshamnsstråket	Regionalt cykelstråk, ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.	ÅVS finns, ny cykelinfra ej prioriterat på sträckan	Låg	
Cykelinfrastruktur men ej regional standard	Ältsastråket	Regionalt cykelstråk, ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.	Delar planerat i länstransportplan. Fragmenterat pga fördyringar och känslig miljö. Två etapper har plockats bort, behöver ev. spelas in igen.	Medel	Känslig miljö
Cykelinfrastruktur men ej regional standard	Vårbystråket norra/södra (E20)	Regionalt cykelstråk, ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.	Delar planerad men otydligt kring genomförandeansvar. Finns ev. avtal mellan kommun (Huddinge/Stockholm) kring ansvar. Förbifart Stockholm projekt som påverkar. Vägplan Tvärförbindelse Södertörn. Cykelväg går omväg och kopplar ej till regional målpunkt Flemingsberg. Behov av att utreda genare koppling genom Flemingsbergsskogen, ligger dock utanför projektet Tvärförbindelse Södertörn.	Hög	
Utredningsbehov, genare sträckning	Södertörnsstråket/Glömstastråket	Regionalt cykelstråk, ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.	Planerat i länstransportplan, prioriterat att det byggs.	Medel	Kommunen ser behov av att annan sträckning utreds (genom skogen)
Cykelinfrastruktur men ej regional standard	Salemstråket (väg 226)	Regionalt cykelstråk, ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.	Mindre cykelåtgärder görs inom ramen för vägplan Ekerövägen.	Hög	
Cykelinfrastruktur men ej regional standard	Ekeröstråket (väg 261 Ekerövägen)	Regionalt cykelstråk, ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.		Låg	
Överenskommelser inom ÖMS: stärka östra Mellansveriges internationella kopplingar och förbindelser med andra storstadsregioner som Helsingfors, Oslo och Öresund samt säkra resurseffektiv och hållbar godsförsörjning.					