



Handläggare  
Liselott Söderström  
Liselott.Soderstrom@huddinge.se

Kommunstyrelsen

## Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033 – svar på remiss från Region Stockholm

### Förslag till beslut

#### *Kommunstyrelsens beslut*

1. Kommunstyrelsen godkänner förvaltningens förslag till yttrande gällande Remiss om Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033, enligt bilaga 1.
2. Kommunstyrelsen godkänner Södertörnskommunernas gemensamma remissvar gällande Remiss om Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033, enligt bilaga 2.

### Sammanfattning

Länsplan för regional transportinfrastruktur (nedan kallad länsplan) är en del av den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Region Stockholm har tagit fram ett förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2022-2033. Huddinge kommun med flera berörda har ombetts inkomma med synpunkter.

Region Stockholm har identifierat sex huvudprinciper för att visa en tydlig riktning i revideringen av länsplanen. Principerna utgår från målen och plankartan i den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050. Den ekonomiska ramen i förslaget till länsplan har ökat jämfört med gällande länsplan 2018-2029. I förslaget till länsplan finns åtta nya namngivna objekt jämfört med gällande länsplan samt ökad medelstillsättning till mindre åtgärder under 50 miljoner kronor. En stor del av planen är låst för namngivna objekt från gällande länsplan samt för namngivna objekt beslutade genom olika förhandlingar.

Förvaltningens förslag till svar består av ett Södertörnsgemensamt yttrande, samt ett kommunspecifikt yttrande.

Bytespunkt Flemingsberg, som inte omnämns i förslag till länsplan, är såväl Södertörnskommunernas som Huddinge kommuns högst prioriterade objekt. Gemensamt krävs finansiering för nedsänkning av väg 226 i Flemingsberg,

HUDDINGE KOMMUN

Postadress  
Huddinge kommun  
Kommunstyrelsens förvaltning  
141 85 Huddinge

Besök  
Kommunalvägen 28

Tfn vxl 08-535 300 00

huddinge@huddinge.se  
www.huddinge.se



eftersom konsekvenserna bedöms bli stora om planering och genomförande inte kan komma igång.

Nytt namngivet objekt i förslag till länsplan är väg 226 södergående kolkörfält Rågsvedsvägen-Västra stambanan, vilket förutom södergående kollektivtrafikkörfält även inkluderar utbyggnad av regionalt cykelstråk på östra sidan av Huddingevägen. I yttrandena öppnas för omprioritering av detta eller annat av de helt nya objekten i förslag till länsplan om nödvändigt för att möjliggöra för start av planering och genomförande av bytespunkt Flemingsberg.

## Beskrivning av ärendet

Länsplan för regional transportinfrastruktur (nedan kallad länsplan) är en del av den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Planen redogör för nyinvestering i den regionala transportinfrastrukturen, vilket innefattar väg, cykelväg, spårväg, tunnelbana och pendeltåg. Länsplanen gäller i tolv år och revideras vanligtvis vart fjärde år.

Huddinge kommun och Södertörnskommunerna har under våren 2021 lämnat yttranden kopplat till processen för nationell och regional transportinfrastrukturplanering. Först genom yttrande på Trafikverkets inriktningsunderlag (KS-2020/2352) och sedan på Region Stockholms åtgärdsförfrågan angående brister och behov (KS-2021/241). De brister som lyftes i Södertörnsyttrandet (och som även Huddinge står bakom) var de fem objekt som Södertörnskommunerna gemensamt beslutat att driva. I det Huddingespecifika yttrandet lyftes Bytespunkt Flemingsberg (inklusive nedsänkning av väg 226) samt oskyddade trafikanter Huddingevägen som de högst prioriterade bristerna.

Region Stockholm har nu på uppdrag av regeringen tagit fram ett förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2022-2033. Den 28 oktober tog Länsplane- och samhällsplaneringsutskottet beslut om att skicka förslaget på remiss. Region Stockholm har bjudit in länets kommuner, berörda myndigheter och organisationer att inkomma med synpunkter och efterfrågar specifikt svar på följande frågor:

- Har Region Stockholm utgått från rätt mål och principer? Är dessa relevanta ur ert perspektiv, respektive ur ett regionalt perspektiv? Beskriv gärna om något saknas eller bör tas bort.
- Möter de föreslagna objekten upp mot de föreslagna målsättningarna?
- Anser ni att prioriteringarna för åtgärdsområdena (åtgärder under 50 miljoner kronor) är relevanta och att fördelningen av dessa motsvarar länets behov?

Region Stockholm har identifierat sex huvudprinciper för att visa en tydlig riktning i revideringen av länsplanen. Dessa principer ska ge vägledning i 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 RUFS 2050.



1. Tät och flerkärnig struktur med effektiva bytespunkter och tvärförbindelser
2. Hög tillgänglighet med kollektivtrafiken som norm
3. Utnyttja befintlig transportinfrastruktur smart och effektivt
4. Utbyggnad av det regionala cykelvägnätet
5. Stimulera hållbara godstransporter och välfungerande nyttotrafik
6. Öka samverkan och samfinansiering

Den ekonomiska ramen i förslaget till länsplan har ökat jämfört med gällande länsplan 2018-2029. I förslaget till länsplan finns åtta nya namngivna objekt jämfört med gällande länsplan samt ökad medelstildelning till mindre åtgärder under 50 miljoner kronor (så kallade åtgärdsområden). En stor del av planen är låst för namngivna objekt från gällande länsplan samt för namngivna objekt beslutade genom olika förhandlingar<sup>1</sup>. Totalt finns ca 0,7 miljarder över till nya namngivna objekt av länsplanens totala ram på drygt 10 miljarder. Flera av de namngivna objekten har blivit dyrare än tidigare uppskattningar, vilket tar en stor del av planens medel i anspråk. Totalt sett går ca 52 % av länsplanens fördelning till kollektivtrafikåtgärder, 30 % till vägtrafik exklusive kollektivtrafik och 18 % till cykelinfrastruktur.

Av Huddinge kommuns två högst prioriterade brister (se ovan) finns delar av Huddingevägen oskyddade trafikanter med i förslag till länsplan genom det nya namngivna objektet Väg 226 Södergående kolkörfält Rågsvedsvägen-Västra stambanan. Bytespunkt Flemingsberg nämns inte i förslag till länsplan. I gällande version av länsplan finns Flemingsberg med som en brist.

Hela länsplanen är fulltecknad genom namngivna objekt eller åtgärdsområden och det finns inget utrymme över för brister, såsom är fallet i gällande länsplan. Inte heller redovisas några brister.

Slutligt förslag till länsplan kommer att överlämnas till regeringen den 30 april 2022. Därefter väntas regeringens beslut om definitiva ekonomiska ramar för länsplanen. Efter regeringens beslut om definitiva ramar fastställs slutligen länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033 av Region Stockholm.

## Remissinstansernas synpunkter

Länsplanen med tillhörande hållbarhetsbedömning har skickats till miljö- och bygglovsförvaltningen för yttrande. Deras svar redovisas nedan.

## Miljö- och bygglovsförvaltningens yttrande

Miljö- och bygglovsförvaltningen bedömer hållbarhetsbedömningen som komplett och strategisk. Miljö- och bygglovsförvaltningen anser vidare att Region Stockholm har utgått från rätt mål och principer och att hållbarhetsbedömningen innehåller fler dimensioner än enbart de miljömässiga aspekterna vilket framgår tydligt ur bedömningen.

---

<sup>1</sup> Stockholmsöverenskommelsen 2007, Stockholmsförhandlingen 2013, avtalet om storstadsåtgärder i Stockholm



Hållbarhetsbedömningen bedöms som 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.

Miljö- och bygglovsförvaltningen vill upplysa om vikten att identifiera och beskriva miljöpåverkan och dess tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar. Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2033, ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2033.

### Förvaltningens synpunkter

Kommunstyrelsens förvaltnings förslag till svar består av dels ett gemensamt yttrande tillsammans med övriga Södertörnskommuner, dels ett kommunspecifikt yttrande.

Nedan beskrivs innehållet i de respektive yttrandena, vilka utgör förvaltningens synpunkter.

#### Allmänna synpunkter och svar på regionens frågor

De allmänna synpunkterna och svaren på regionens frågor är likartade i det Huddingespécifika yttrandet och i det Södertörnsgemensamma.

Yttrandena är positiva till att länsplanen har fått ökade ramar med nästan 15 % jämfört med gällande plan men konstaterar att det inte är tillräckligt för att möta regionens behov. Kopplingen till RUFS 2050 och de mål prioriteringsgrunder som länsplanen utgår från är i stort en bra grund för urval och prioritering av åtgärder. I det Södertörnsgemensamma yttrandet så läggs mer fokus på att det saknas perspektiv kopplat till social hållbarhet, så som bostadsmarknaden, fysisk segregation och tillgång till välfärd. I Huddinges yttrande lyfts att prioriteringsgrunderna borde ha tagit större hänsyn till möjligheten att öka bostadsbyggandet i länet.

Däremot framförs i båda yttrandena att Bytespunkt Flemingsberg, och specifikt objektet väg 226, Flemingsberg, planskildhet (nedsänkning av väg 226) måste prioriteras till den beslutade länsplanen. Detta eftersom den i gällande länsplan pekas ut som en brist och att den så tydligt lever upp till samtliga de huvudprinciper som utgjort riktning för revidering av länsplanen.

Tidigare namngivna åtgärder i gällande länsplan och förhandlingar kvarstår till övervägande del vilket är avgörande för att skapa förutsägbarhet och långsiktighet i den regionala och kommunala planeringen. Detta anser förvaltningen är positivt, och det framhålls även i det Södertörnsgemensamma yttrandet.

I yttrandena påpekas att de brister som pekades ut i gällande länsplan borde redogjorts för hur de har hanterats. Istället för att ha ett utrymme för brister de sista fyra åren som i gällande plan, har åtgärdsområdenas ram ökat kraftigt. I yttrandena påpekas att tidigare utpekade brister istället borde ha lagts till som namngivna objekt, framförallt väg 226, Flemingsberg, planskildhet (nedsänkning



av väg 226). I det Huddingespecifika yttrandet lyfts att ett alternativ också hade kunnat vara att det flexibla utrymmet kvarstått för de sista åren.

Södertörnskommunerna föreslår även att planupprättarna tar initiativ till ett utredningsarbete för utvecklade finansieringslösningar, till exempel att särskilda åtgärdsområden skulle kunna avsättas i länsplanen för åtgärder som berör flera väghållare och har stor regional nytta.

Bytespunkt Flemingsberg är såväl Södertörnskommunernas som Huddinge kommuns högst prioriterade investeringsobjekt till länsplanen.

Innehållet i texten om Bytespunkt Flemingsberg är samma i båda yttrandena, men *Södertörnskommunerna* är utbytt mot *Huddinge kommun* i det kommunspecifika yttrandet. Detta avsnitt är också det som störst vikt läggs vid. Nedan redogörs i något förkortad form vilka argument som lyfts fram.

Trots ingångna avsiktsförklaringar så varken nämns eller finns några medel knutna till bytespunkten. Huddinge kommun och Södertörnskommunerna anser att delen nedsänkning av väg 226 med tillhörande åtgärder är planeringsmoget och bidrar till länsplanens samtliga huvudprinciper och regionplanens mål. Huddinge kommun och Södertörnskommunerna kräver därför att länsplanen avsätter medel för vägplan samt genomförande av vägplan i enlighet med avsiktsförklaring tecknad 30 juni 2021.

#### *Bytespunkten består av olika delar*

En attraktiv bytespunkt i Flemingsberg, med goda förutsättningar för kollektivtrafikens resenärer och stadsutveckling i den regionala kärnan, skapar möjligheter för ett storregionalt resande med kollektivtrafik och avlastar andra delar av regionens trafiksystem. Bytespunkten består av flera delar, som tillsammans syftar till att skapa en bytespunkt där kollektivtrafiken är det givna valet av färdmedel. Bytespunktens framtida gestaltning och funktion är en av de mest avgörande planeringsförutsättningarna i Flemingsberg.

Den första beståndsdelen i bytespunkten är nedsänkningen av väg 226 med tillhörande åtgärder som löper genom Flemingsbergs mest centrala delar och korsar den framtida spårvägen. Åtgärderna i detta objekt syftar helt till att ge förutsättningar för ett bra byte för kollektivtrafikresenärer och för resande med cykel och kollektivtrafik. Nedsänkning av väg 226 med tillhörande åtgärder i Flemingsberg är också en förutsättning för genomförande av Spårväg syd i enlighet med Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 Storstad Stockholm. I objektet ingår förutom nedsänkning av vägen även bussgata, tunneltak och regional gång- och cykelväg.

Sammantaget utgör nedsänkningen med tillhörande åtgärder en förutsättning för en vidare utveckling av bytespunkten och stadsutveckling i den regionala stadskärnan. En nedsänkning av väg 226 är också en viktig planeringsförutsättning när Huddinge kommun planerar en ny vägbro i Flemingsbergsledens förlängning, norr om stationen.



Övriga delar i bytespunkten har utretts i åtgärdsvalsstudien för bytespunkt Flemingsberg och består bland annat av stationsbyggnad för samtliga resenärer, överdäckning i flera delar, perronger och lyftpaket. Dessa delar behöver utredas ytterligare och nya överenskommelser om finansiering behöver tecknas, med utgångspunkt i den avsiktsförklaring som tecknades 1 december 2020 mellan Trafikverket, Region Stockholm och Huddinge kommun. Åtgärder från dessa överenskommelser kan bli aktuella för framtida länsplaner.

### *Konsekvenser om finansiering fortsatt uteblir*

En utebliven finansiering av planering och genomförande av nedsänkningen av väg 226 med tillhörande åtgärder får stora konsekvenser.

En kraftig utveckling i och omkring Flemingsberg pågår och planeras. Om förutsättningarna för att resa kollektivt inte är tillräckligt goda riskerar resandet behöva ske på andra sätt och då skapa omfattande investeringsbehov i andra delar av trafiksystemet.

I ett första skede innebär det hinder för fortsatt samverkan mellan stat, region och kommun enligt avsiktsförklaringen mellan parterna, då statliga medel skulle saknas för att utreda vidare och samplanera med kommun och region i tidigt skede.

Det innebär även att spårvägen behöver planeras för att byggas i kostnadsdrivande etapper som det i dag inte finns utrymme för i den beslutade finansieringen av Spårväg syd. Det riskerar också att kräva tillfälliga lösningar för bytespunkten och potentiellt behov av kompletterande busstrafik som idag är svår att hitta utrymmen för. En omplanering av Spårväg syd innebär en trolig senareläggning av genomförandet.

Stora risker finns för att något av, eller i värsta fall båda, projekten belastas med fördyringar. Osäkerhet i planeringsförutsättningarna för stadsutvecklingen i Flemingsberg som helhet kan i längden innebära att Flemingsberg blir ett mindre attraktivt område att investera i. Den utveckling som är påbörjad riskerar att stannas av och/eller utebli och därmed hindra intentionerna i den regionala utvecklingsplanen

### *Omprövning av objekt i länsplan till förmån för nedsänkning väg 226 i Flemingsberg*

Om något av objekten i förslag till länsplan inte skulle visa sig genomförbara under planperioden, så bör nedsänkningen av väg 226 med tillhörande åtgärder stå först på tur. För en förutsägbar process så bör beskrivna brister i gällande länsplan som konkretiserats genom ÅVS och avsiktsförklaring ges företräde framför andra objekt.

Eftersom konsekvenserna av utebliven planering och genomförande av nedsänkning av väg 226 med tillhörande åtgärder genom Flemingsberg är så stora





så är Södertörnskommunerna också öppna för en omprioritering av de fyra<sup>2</sup> helt nya utpekade objekten i förslaget till länsplan till förmån för ovan nämnda objekt.

I det Huddingeprecifika yttrandet så konkretiseras detta genom att specifikt peka ut det nya namngivna kollektivtrafik/cykel-objektet i Huddinge kommun (väg 226 södergående kolkörfält Rågsvedsvägen-Västra stambanan) vilket kan hanteras i kommande länsplaner om detta ger utrymme att genomföra objektet väg 226, Flemingsberg, planskildhet (nedsänkning av väg 226). Eftersom Årstaberg bytespunkt, som länsplanen medfinansierar, inte finns med i förslag till nationell plan för transportsystemet, så finns även ett utrymme på ytterligare drygt 250 miljoner som kan gå till finansiering av objekt väg 226, Flemingsberg, planskildhet (nedsänkning av väg 226). Huddinge är måna om att arbetet kan komma igång, även om full finansiering inte kan erhållas för detta under planperioden 2022-2033, så kan och bör delar av finansiering säkras.

### Södertörnskommunernas gemensamt beslutade objekt

I Södertörnsyttrandet beskrivs Bytespunkt Flemingsberg som det gemensamt högst prioriterade objektet för Södertörnskommunerna. De övriga två åtgärder som lyfts specifikt i yttrandet är de av Södertörnskommunerna gemensamt beslutade:

- *Fungerande kollektivtrafik till östra Södertörn* vilket inrymmer en utredning om spår till Tyresö samt att Bytespunkt Gullmarsplan behöver bli planeringsmoget till nästa länsplan.
- *Ny regionaljärnväg, två nya spår via Södertälje syd*

De två övriga Södertörns-gemensamt beslutade objekten *Tvärförbindelse Södertörn* och *ny passage av Södertälje kanal* nämns i Södertörnsyttrandet men kommer att hanteras vidare i remissen för Nationell plan.

### Huddinges synpunkter på namngivna objekt i förslag till länsplan.

I Huddinges yttrande lämnas även synpunkter på namngivna objekt i förslag till länsplan.

Det noteras att medel för *Tvärspårväg syd* finns kvar i förslag till länsplan och Huddinge kommun lyfter betydelsen av en nedsänkning av väg 226 för att Tvärspårväg syd ska nå sin fulla potential och för att investeringsmedlen används så kostnadseffektivt som möjligt.

Det är positivt att finansieringen av väg 226 *Trafikplats Höskolan, anslutning Alfred Nobels allé* är löst och att projektet kan genomföras. Finansiering sker dels genom länsplan och dels genom medfinansiering från Huddinge kommun, varav det senare kräver ett nytt genomförandebeslut av Huddinge kommun.

---

<sup>2</sup> De fyra av de totalt åtta nya namngivna objekten som är helt nya i länsplan, dvs. exklusive de åtgärder som tidigare finansierats genom åtgärdsområden. Dessa fyra är: Stombuss 14, Johannelund-Sollentuna, Årstaberg bytespunkt, Väg 222 Farstabron och Väg 226 Rågsvedsvägen-Västra stambanan, södergående kollektivtrafikkörfält



Väg 259 Glömstavägen cykelväg har gång efter gång skjutits fram i tid och skulle enligt kostnadsfördelning i gällande länsplan stått färdig år 2021. Det är väsentligt att åtgärden inte skjuts längre fram i tid utan genomförs utan fördröjning. Gång- och cykelvägen längs Glömstavägen är ett utpekat regionalt cykelstråk och Huddinge kommun poängterar även i yttrandet att standarden på denna och på anslutande cykelvägar ska följa utformningsprinciperna i den regionala cykelplanen.

Ett nytt namngivet *objekt väg 226 Rågsvedsvägen-Västra stambanan, södergående kollektivtrafikkörfält* är med i förslaget till länsplan. Framkomligheten för kollektivtrafiken behöver förbättras, vilket Huddinge kommun även yttrade sig om som en brist prio 2 i remissen av brister och behov till länsplan under våren 2021 (KS 2021/241). Specifikt utpekades då att det norrgående kollektivtrafikkörfält som byggts fram till Ågestavägen byggs ut hela vägen till Rågsvedsvägen.

Huddinge kommun anser att detta nya namngivna objekt med södergående kollektivtrafikkörfält och ombyggnation av gång- och cykelbanor kan senareläggas till framtida länsplaner om det är nödvändigt för att få igång genomförandet av väg 226, Flemingsberg, planskildhet (nedsänkning av väg 226), vilket också förs fram i yttrandet. För en finansiering i framtida länsplaner ger Huddinge kommun följande medskick:

Det regionala cykelstråk som byggts ut mellan Huddinge gymnasium och Ågestavägen under 2021 uppfyller inte den standard som kan krävas av ett regionalt cykelstråk. Den fortsättning som ingår i objektet bör därför uppnå en högre nivå vad gäller utformning för oskyddade trafikanter. Det krävs också utredning och ordentliga konsekvensbeskrivningar för exempelvis markintrång och gåendes och cyklisters tillgänglighet.

### Övriga behov

Under rubriken Övriga behov i det Huddingespecifika yttrandet hänvisas till de åtgärder (prio 1 och prio 2) som Huddinge kommun i våras lyfte i sitt yttrande till regionen angående brister och behov (KS 2021/241). Framförallt att utveckling av Flemingsberg kan säkras genom bytespunkt Flemingsberg men även behovet av åtgärder för oskyddade trafikanter längs och tvärs Huddingevägen. Även behovet av utbyggnad av det regionala cykelvägnätet i länet är stort.

Huddinge kommun skriver vidare i yttrandet att vi förutsätter att Örlångenbron får finansiering och rustas inför överlämnande till Huddinge kommun i samband med att den övergår i kommunal ägo efter att Tvärförbindelse Södertörn byggts.

Utöver dessa lyfts återstående prio 2-åtgärder från tidigare nämnda remiss.

- Förlängning av Spårväg syd ner i Flemingsbergsdalen
- Bytespunkt Huddinge station med trafikplatserna Storängen och Fullersta
- Utredningsstråk i regional cykelplan "Järnvägsstråket"





### *Konsekvenser för barn och hållbarhet*

Förvaltningen anser att det är positivt att förslaget till länsplan nu även innehåller en social konsekvensbeskrivning tillsammans med en strategisk miljöbedömning. Åtgärderna i länsplan utgörs till övervägande del av åtgärder för cykel, kollektivtrafik och trafiksäkerhet, vilka de flesta bidrar i positiv riktning avseende såväl miljö som jämlikhet och jämställdhet. Även barn gynnas generellt av sådana åtgärder.

### **Ekonomiska och juridiska konsekvenser**

Alla stora infrastrukturinvesteringar är förknippade med stora kostnader. I länsplanen är det statliga medel som reserveras för investeringarna, men i vissa fall kan det vara aktuellt med annan finansiering, till exempel kommunal medfinansiering. Detta förhandlas då separat i respektive fall.

Sammantaget utgör yttrandet i sig inga ekonomiska eller juridiska konsekvenser.

Camilla Broo  
Kommundirektör

Heléne Hill  
Samhällsbyggnadsdirektör

### **Bilagor**

- Bilaga 1. Huddinge kommuns yttrande
- Bilaga 2. Södertörnsgemensamt yttrande
- Bilaga 3. Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033
- Bilaga 4. Missiv till remiss

### **Beslutet ska skickas till**

Region Stockholm

Strateg Södertörnskommunerna