

## **Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur för Stockholms län 2026–2037**

Remiss från Region Stockholm  
Remisstid den 1 december 2025

### Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

### **Föredragande borgarrådet Karin Wanngård**

#### Sammanfattning av ärendet

Region Stockholm har remitterat *Förslag till länsplan för transportinfrastrukturen 2026-2037* till bland annat Stockholms stad för yttrande. Planen beskriver hur den statliga finansieringen av transportinfrastruktur i Stockholms län ska användas under kommande planperiod, inom ramen för det ekonomiska utrymme som regeringen tilldelat Region Stockholm.

Planens ram är på cirka 14,85 miljarder kronor under perioden 2026-2037. Merparten av projekten har flyttats över från nuvarande plan och för Stockholms stads del finns Årstabergs bytespunkt med som nytt namngivet objekt. Objektet kräver samfinansiering med nationell plan för transportinfrastrukturen, men finns inte upptaget som namngivet objekt i förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen. Spånga station som tidigare varit namngivet objekt tas ur planen.

#### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Samtliga remitterade nämnders förvaltningar och bolag har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande.

*Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Stockholms Stadshus AB* ställer sig i stort positiva till inriktningen och de vägledande principerna i förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2026-2037.

### Föredragande borgarrådets synpunkter

Stockholms stad är ledande i arbetet med den gröna omställningen och att minska utsläppen. Den rödgröna majoritetens ambition är att fortsätta stärka den positionen och tillvarata den stora potential som Stockholm har för att fortsätta växa hållbart. En avgörande faktor för att fler ska kunna ta sig till och resa inom staden på effektivt och hållbart sätt är att nödvändiga investeringar i infrastruktur kommer till. God tillgänglighet stärker stadens attraktionskraft och tillväxtförmåga.

Jag ser positivt på inriktning och de vägledande principerna i förslaget till länsplan 2026-2037. Prioriteringarna bidrar till att öka förutsättningarna för ett grönt och fossilfritt Stockholm. De kollektivtrafiksatsningar som tidigare beslutats och som ingår i planen ökar förutsättningarna för att fler ska välja kollektivtrafiken framför bilen. De stämmer väl överens med stadens mål om att minska biltrafiken till år 2030 och de regionala målen om att minst 70 procent av alla resor inom länet år 2030 ska ske med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Även i arbetet framöver måste det vara en grundläggande princip att prioritera investeringar i kollektivtrafik framför investeringar i vägtrafik.

Stockholmsregionen står för en tredjedel av hela Sveriges BNP och hälften av statens intäkter. De brister som finns idag i vägar, järnvägar och kollektivtrafik påverkar människor och näringslivet negativt genom trängsel, förseningar och otillräckliga resmöjligheter. Det är högst angeläget att omställningen till ett mer hållbart och robust transportsystem prioriteras av beslutsfattare på alla politiska nivåer för att säkerställa att de stora behov som finns möts upp med tillräckliga medel. Jag anser att de ekonomiska ramarna för länsplanen därför behöver öka och stå i proportion till regionens storlek avseende ekonomi och antalet invånare.

Kollektivtrafikens bytespunkter knyter ihop olika delar av regionen och möjliggör för många stockholmare att ta sig till och från arbete och hem. Jag vill därför särskilt lyfta vikten av att de tre tidigare namngivna bytespunkterna *Gullmarsplan*, *Spånga* och *Brommaplan* i åtgärdsområdet "Utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur" fortsatt förblir prioriterade i länsplanen.

Gullmarsplan är en mycket viktig strategisk och central bytespunkt som knyter ihop södra Stockholm med Södertörn. Objektet har kommit långt i sin planering och är planmoget. Det finns därför skäl att objektet är namngivet och prioriterat givet hur viktig bytespunkten är, inte bara för Stockholms stad, utan för hela södra delen av länet och givet vilket skick den befintliga anläggningen är i.

Spånga bytespunkt behöver fortsatt vara en del av länsplaneringen. Fortsatt framdrift kräver dock en bättre samordning och ett större engagemang från alla parter för att lösa ut frågor som rör finansiering och planering av objektet.

Brommaplan är också en viktig regional bytespunkt som även har stor potential som plats för stadsutveckling, inte minst med tanke på utvecklingen av den nya stadsdelen Bromma parkstad.

Regionen behöver dock genom trafikförvaltningen ta ett tydligt ansvar både ekonomiskt och för att driva planeringen för att få objekt planmogna för att kunna genomföra utveckling av bytespunkterna Brommaplan och Spånga.

För godstrafiken är satsningar på Nynäsbanan med dubbelspår till Norviks hamn också en viktig framtida satsning som hjälper till att minska tunga transporter på väg.

För Stockholms stad är det också mycket viktigt att kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden genom Spårväg City byggs ut. En kapacitetsstark direktkoppling mellan City och Norra Djurgårdsstaden behövs för att komplettera den hårt belastade tunnelbanan och stombusslinjerna i norra innerstaden.

I övrigt hänvisar jag till det gemensamma tjänsteutlåtandet från stadsledningskontoret och stadens förvaltningar och bolag.

Stockholm den 19 november 2025

Karin Wanngård

## Bilaga

Remiss – Förslag till reviderad länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2026-2037, dnr KS 2025/119-2.2

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** av borgarråden Christofer Fjellner, Dennis Wedin och Andrea Hedin (alla M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att delvis godkänna förslaget till beslut
2. Att därutöver anföra

Det ska vara enkelt att ta sig fram i Stockholm. Då behöver möjligheterna till ökat resande och fler transporter kombineras med minskade utsläpp. De senaste årens nedskärningar av kollektivtrafiken i Region Stockholm har resulterat i nästan 200 000 färre avgångar per år. Det är en oroväckande utveckling som saknar motstycke i jämförbara städer runt om i Europa där resandet med kollektivtrafiken återgått till

pre-pandeminivåer. Men på grund av det rödgröna nedskärningarna i Region Stockholm har en liknande återgång inte kunnat bli av och allt för många stockholmare tvingas hitta andra sätt – allt som oftast bilen eller att avstå resande. Den förlorade kollektivtrafiken måste tillbaka och mer behöver göras för att öka kvaliteten i den befintliga kollektivtrafiken.

Östlig förbindelse är avgörande för framkomlighet och tillväxt i hela Region Stockholm. För Stockholms stad är en färdigställd ringled också en förutsättning för att minska genomfartstrafiken i innerstan och möjliggöra mer stadsliv utan att framkomligheten riskeras. Stockholms stad behöver därför tillsammans med Region Stockholm, andra berörda kommuner och regeringen arbeta framåtlutat för att färdigställa Stockholms ringled.

Moderaterna vill liksom majoriteten framhålla behovet av att lösa trafiksituationen i Brommaplansrondellen. Vi anser inte att Bromma flygplats ska läggas ner, däremot krävs det en seriös plan för utvecklingen av Arlanda.

**Reservation** av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut
2. Att därutöver anföra följande

Under de senaste veckorna har blocköverskridande samtal och förhandlingar förts om Region Stockholms förslag till reviderad länsplan för regional transportinfrastruktur. Dialogen mellan partierna har varit god och det har funnits kompromissvilja, vilket är avgörande för planens långsiktighet och genomförandegrad.

Efter att utskottet fattat beslut om förslag till länsplan skickas den ut på remiss till kommuner och andra berörda intressenter fram till december 2025. Därefter kommer utskottet att ta ställning till kommunernas yttranden och göra eventuella justeringar i förslaget till länsplan. Vi förutsätter att utskottet tar hänsyn till kommunernas synpunkter och är villigt att justera planen vid behov.

Den föreslagna versionen av länsplanen som nu skickas ut på remiss är enligt vår mening i stora delar väl avvägd. Flera objekt från den befintliga länsplanen föreslås flyttas över till den kommande planen, vilket skapar kontinuitet och säkerställer att arbetena fortskrider. Samtidigt är utrymmet för nya satsningar begränsat. Två miljarder kronor har reserverats för att hantera fördyringar kopplade till omförhandlingen av Stockholms- och Sverigeförhandlingen, och dessutom har kostnadsökningar tillkommit i flera redan namngivna objekt. Sammantaget innebär detta att endast 1 222 miljoner kronor återstår för investeringar i nya namngivna objekt och framtida satsningar på kollektivtrafikens infrastruktur.

Mot bakgrund av det begränsade reformutrymmet för nya investeringar finner vi det svårt att förstå hur vissa prioriteringar och avvägningar har gjorts avseende vilka nya namngivna objekt som lyfts in i planen. Bland kandidatprojekten till länsplanen finns

flera objekt som redan är planmogna och bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma, men som trots detta inte föreslås bli namngivna objekt, samtidigt som projekt som inte bedöms samhällsekonomiskt lönsamma blir det. Ett tydligt exempel som illustrerar detta är att väg 265 Täby Kyrkby–Mossen inkl. Löttingetunneln inte blir ett namngivet objekt, trots att det bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Därtill finner vi det beklagligt att Spånga station tas bort som namngivet objekt. Bakgrunden till detta är att de socialdemokratiska styrena i staden och regionen inte har lyckats enas om en finansieringslösning för åtgärder vid stationen. Det visar att Spånga station inte alls har prioriterats under den pågående länsplaneperioden, trots att den är västerorts viktigaste knutpunkt och länge har varit eftersatt. Utöver detta byggs nu omkring 2 000 nya bostäder i anslutning till stationen, och när dessa står färdiga kommer trycket på stationen att öka ytterligare. Det var just därför Liberalerna drev på för att projektet skulle bli namngivet i den nuvarande länsplanen och att ombyggnationen skulle tidigareläggas.

Avslutningsvis välkomnar vi att det finns utrymme att arbeta vidare med Spårväg City inom ramen för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur. Liberalerna har länge drivit frågan om att förlänga Spårväg City till Ropsten och koppla samman den med Lidingöbanan, och vi hoppas att detta leder till att projektet blir tillräckligt planmoget för att kunna bli ett namngivet objekt i kommande länsplaner.

### **Kommunstyrelsen**

**Reservation** av Christofer Fjellner, Jonas Nilsson och Sophia Granswed Baat (alla M) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

**Reservation** av Jan Jönsson (L) som är likalydande med Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Stockholms infrastruktur måste förbättras och särskilt för kollektivtrafik, gång och cykel. Brister i utbyggnad och underhåll av cykelvägar, promenadstråk, järnvägar, kollektivtrafik och vägar påverkar människor och tillväxten negativt.

Många av projekten som finns i förslag till länsplan för Stockholms län är väl avvägda. Däremot är stadens svar i vissa fall ett dåligt exempel på skuldbeläggning. Det kan inte vara så här vi bedriver samarbete över administrativa gränser i Stockholmsregionen.

Särskilt i projekten Spånga station, Brommaplan och Spårväg city använder vänsterstyret länsplanen som en förhandlingskort. Ett sätt att få andra att betala för projekt som Staden själv inte lyckats få framdrift i. Det går inte att tolka på något annat sätt än att de ovan nämnda projekten inte har prioriterats av styret.

Vänsterstyret har ett ansvar att få igång förverkligandet av de nämnda objekten. Länsplanen är ett verktyg för finansiering när alla parter är överens om vad som ska

finansieras och hur mycket som ska finansieras av varje part (Stockholm stad, Trafikverket och Region Stockholm). Finns inte en sådan överenskommelse så är det omöjligt för Länsplanen att finansiera objektet.

Här har styret ett ansvar att se till att få fram sådana överenskommelser så snart som möjligt. Till exempel att Stockholms stad vill att Brommaplan ska in i Länsplanen så är det på grund av att Region Stockholms Trafikförvaltning och Stockholms stads trafikkontor inte kommit överens om vilken part som ska finansiera vad. I fallet Spårväg city finns en avsiktsförklaring om att bygga spårvägen men då måste Stockholms stad och Region Stockholm komma överens om hur mycket varje part ska finansiera. När det gäller dubbelspår Nynäsbanan så är det tydligt att Länsplanen inte finansierar statliga spår och för Spånga station är det tydligt att Region Stockholm och Stockholms stad inte är överens om vilken part ska finansiera vad. Vi kan notera att flera av fastigheterna ägs av staden, men trots det har man inte agerat.

Vi kräver att vänstermajoriteten lägger prestige åt sidan och verkar för att lösa de här viktiga infrastruktursatsningarna, men att lägga in de i Länsplan som drag i ett förhandlingsspel är fel.

## Ärendet

Region Stockholm har på uppdrag av regeringen tagit fram ett förslag till länsplan för transportinfrastrukturen för Stockholms län 2026-2037. Förslaget har remitterats till bland annat Stockholms stad för yttrande. Planen beskriver hur den statliga finansieringen av transportinfrastruktur i Stockholms län ska användas under kommande planperiod, inom ramen för det ekonomiska utrymme som regeringen tilldelat Region Stockholm.

Syftet med länsplanen är att bidra till ett effektivt, hållbart och tillgängligt transportsystem i hela länet och därmed bidra till målen i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen.

Planens ram är på cirka 14,85 miljarder kronor under perioden 2026-2037. Merparten av projekten har flyttats över från nuvarande plan, samtidigt som fyra nya namngivna objekt finns med. Planen tar höjd för kostnadsökningar för Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen och ökar medfinansieringen till befintliga kollektivtrafikobjekt till 75 procent för Expressbusslinje J (busslänk Barkarby-Sollentuna) och Expressbusslinje I (påfartsramp Gubbängsmotet och kollektivtrafikkörfält). Cirka 64 procent av medlen går till kollektivtrafik, 12 procent för åtgärder till cykel och 24 procent till vägnätet i syfte att öka kapacitet, trafiksäkerhet och förbättrad miljö.

För Stockholms stads del är Årstaberg bytespunkt alternativ 2 nytt namngivet objekt som anges ska samfinansieras med nationell plan. Däremot återfinns inte objektet som namngivet objekt i förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen.

Utöver expressbusslinjerna nämnda ovan så återfinns kollektivtrafikobjekten Slussens bussterminal, Tvärspårväg Kista, tunnelbana till Arenastaden och Älvsjö-Fridhemsplan, Roslagsbanan till City och Tvärspårväg Syd Flemingsberg-Älvsjö med i planen som namngivna objekt. Väg 229 Norra Sköndal bytespunkt för kollektivtrafik och väg 226 Södergående körfält Rågsvedsvägen Västra stambanan är också projekt som finns med i planen. Utöver detta så faller riskreserven för Sverigeförhandlingens objekt ut under denna planperiod varpå medel för detta återfinns.

I planen finns också ett nytt åtgärdsområde som heter *Utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur*, som tidigare endast berörde bytespunkter men som i denna plan har breddats till att även innefatta sekundäruppgångar i spårtrafiken och samfinansiering av kostnadseffektiva lösningar för framtida spårinfrastruktur.

Spånga station tas ur plan då länsplanen uppger att staden och regionens trafikförvaltning inte kommit överens om finansieringslösning för åtgärder att utveckla bytespunkten.

Planen omfattar även satsningar inom olika åtgärdsområden för investeringar under 75 miljoner kronor, både inom de statliga vägarna och som medfinansiering till

kommunalt vägnät för exempelvis cykelinfrastruktur, trafiksäkerhet och kollektivtrafiksatsningar.

Det har utförts en hållbarhetsbedömning på förslag till länsplan. Den finns som en bilaga till länsplanen och inkluderar en miljökonsekvensbedömning (MKB), i enlighet med krav i 6 kap. miljöbalken (1998:808)

### Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Samtliga remitterade nämnders förvaltningar och bolag har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande.

### **Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Stockholms Stadshus AB**

**Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets och Stockholms Stadshus AB:s** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 28 oktober 2025 har i huvudsak följande lydelse.

I majoritetens förslag till budget för år 2026 framgår att Stockholms stad ska vara ledande i att minska utsläppen. Omställningen kommer att leda till nya sätt att resa, jobba och bo. Investeringar i åtgärder för gång- cykel- och kollektivtrafiken är väsentlig i denna omställning. Investeringar i infrastrukturen bidrar inte bara till att stockholmarna kan leva mer hållbart utan ökar också stadens attraktionskraft och tillväxtförmåga.

### Inriktning och prioriteringar i förslag till länsplan

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Stockholms Stadshus AB (kontoren), ställer sig i stort positiva till inriktningen och de vägledande principerna i förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län. Prioriteringarna bidrar till att öka förutsättningarna för ett grönt och fossilfritt Stockholm. De kollektivtrafiksatsningar som tidigare beslutats och som ingår i planen ökar förutsättningarna för att fler ska välja kollektivtrafiken framför bilen. De stämmer väl överens med stadens mål om att minska biltrafiken till år 2030 och de regionala målen om att minst 70 procent av alla resor inom länet ska år 2030 ske med gång, cykel och kollektivtrafik.

Även om många av objekten och åtgärdsområdena bidrar till att minska klimatutsläppen så efterlyser dock kontoren en tydlig bedömning av hur de olika förslagen i länsplanen är prioriterade ur klimathänseende. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären och det är en stor utmaning



att få Sveriges transportsektor fossilfri till dess. Kontoren menar att planen kan bidra med detta på ett betydelsefullt sätt.

Fyrstegsprincipen (tänk om, optimera, bygg om, bygg nytt) är en viktig utgångspunkt i länsplanen. Åtgärder som syftar till att utveckla befintlig infrastruktur genom trimningar eller förbättringar som ökar kapacitet och trafiksäkerhet prioriteras. Detta arbetssätt stödjer kontoren. Särskilt fokus ska finnas på bland annat gods- och nyttoleverans. Detta är något som Stockholms stad välkomnar då det har lyfts i tidigare yttranden. Kontoren hade dock önskat att ambitionen kring gods- och nyttoleverans även återspeglats i de olika åtgärdsområdena för statlig medfinansiering till kommuner.

### Behovet av att utveckla infrastrukturen i Stockholm är större än de ekonomiska ramarna

Stockholms län står för en tredjedel av hela Sveriges BNP och hälften av statens intäkter. Idag finns brister i vägar, järnvägar som dagligen påverkar människor och näringsliv negativt genom trängsel, störningar och förseningar. Omställningen till ett mer hållbart transportsystem förutsätter en kombination av satsningar på ny infrastruktur för gång- cykel- och kollektivtrafik, båttrafik och beteendepåverkande åtgärder.

Ett stort antal vägar, knutpunkter, bytespunkter och kollektivtrafik i länet, särskilt inom Stockholms stad, har en funktion som är av stor betydelse även för den nationella och regionala tillgängligheten.

Bytespunkter har en central betydelse för stadens övergripande utveckling genom att binda samman kollektivtrafiksystemet och skapa god tillgänglighet mellan olika stadsdelar. De utgör viktiga nav som möjliggör en kollektivtrafiknära stadsutveckling i ett större område. En väl fungerande bytespunkt bidrar till en mer sammanhållen och hållbar stad med ett minskat bilberoende.

Infrastrukturplaneringen är viktig eftersom goda kommunikationer är en förutsättning för att Stockholms län ska kunna erbjuda en god livsmiljö för invånare och vara en attraktiv miljö för företag och andra verksamheter. Planeringen behöver bidra till en **god gestaltad livsmiljö** där funktion, estetiska värden och hållbarhet samverkar. Vilket innebär att offentliga platser som exempelvis bytespunkter integreras i staden och hjälper till att göra kollektivtrafiken tillgänglig och attraktiv, vilket främjar både social samverkan, trygghet och trivsel. Gestaltade och tilltalande gång- och cykelstråk och kollektivtrafik stärker regionens konkurrenskraft, underlättar hållbara transporter och skapar en miljö där människor vill leva, vistas och verka – samtidigt som Stockholm fortsätter att fungera som en motor i svensk ekonomi och samhällsutveckling.

Det finns ett behov av att utveckla tvärkopplingar inom staden i synnerhet infrastrukturen för buss och länet i stort behöver bättre bindas samman för ett mer attraktivt och robust system för kollektivtrafiken.

Sammantaget menar därmed kontoren att de ekonomiska ramarna för länsplanen behöver öka både till de namngivna objekten och åtgärdsområdena. De ekonomiska ramarna behöver stå i proportion till länets storlek avseende ekonomi och befolkning.

Kontoren menar också att det är en brist att planförslaget inte belyser transportsystemets avgörande bidrag till det civila försvarets förmåga. Som landets huvudstad har Stockholm ett särskilt ansvar för att säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna som även är viktigt för att hela Sverige ska fungera. En robust och resiliënt infrastruktur i huvudstadsregionen är därför av avgörande strategisk betydelse för totalförsvaret.

### Utgångspunkt för gällande planer och projekt

Utgångspunkten har för Stockholms stad varit att namngivna objekt i gällande länsplan ska genomföras och pågående projekt slutföras. Att planera och bygga infrastruktur tar lång tid, vilket också Trafikverket tydligt påvisat i förslag till nationell plan. Detta avspeglas också i länsplanen, där objekt flyttas över från plan till plan och låser upp planens medel på grund av att de inte genomförs i den takt som det planerats. Detta går också att se i den låga upparbetandegraden av länsplanens medel eftersom de inte används under gällande planperiod. Kontoren vill framföra att det är av vikt att genomförandet av beslutade objekt i länsplanen sker i en högre takt jämfört med idag. Kontoren ser det därför som positivt att objekten också bedöms utifrån förutsättningen att genomföras och att objekt kan komma att omprövas enligt de nationella regionala och kommunala målen.

Samtidigt vill kontoren betona att en viss stabilitet och framförhållning i infrastrukturplaneringen är nödvändigt. Det gemensamma arbetet med prioriteringar av länets brister och behov blir därmed än viktigare för att medlen som regionen blir tilldelad ska användas för genomförande av beslutade projekt för att göra så stor nytta för stockholmarna som möjligt.

### Brister i redovisning av objekten

Kontoren har i tidigare yttranden påpekat att länsplanen saknar en fullständig ekonomisk redovisning av fördelningen av länsplanens medel tillsammans med objektens totala kostnader, medfinansiering från andra parter, del i infrastrukturförhandlingar och fördelning av trängselskatternas medel. Denna redovisning saknas fortsatt vilket försvårar överblickbarheten och gör det svårt att följa objektens utveckling och förändring. Kontoren föreslår att länsplanen uppdateras med en fullständig ekonomisk redovisning innan planen fastställs. Processen för hantering av avvikelser och kostnadsökningar skulle därmed bli tydligare.

På samma sätt som det finns brister i den ekonomiska redovisningen av planförslaget finns det även en brist på transparens gällande vilka mål, riktlinjer, nytta och process som har påverkat vilka namngivna objekt som finns med i planförslaget och varför.

Kontoren föreslår att länsplanen uppdateras med ett underlag som redovisar motiven till varför de namngivna objekten i länsplanen har valts.

I bilagan med de namngivna objekten saknas en beskrivning av var i planeringen eller genomförande objektet ligger. Kontoren önskar att bilagan uppdateras med detta då det ökar förståelse för länsplanens objekt.

### **Namngivna objekt med statlig medfinansiering**

Kontoren anser att kollektivtrafikobjekten inom Stockholm- och Sverigeförhandlingen måste genomföras. Kontoren är positiva till att det i förslag till länsplan finns avsatta medel för detta. Det innebär att det finns förutsättningar för att bygga färdigt tunnelbanan till Arenastaden, Barkarby och Nacka/Söderort.

Staden har tillsammans med regionen och Trafikverket arbetat för att förbättra och utveckla kapaciteten i Årstabergs bytespunkt vilket nu ger avtryck i förslag till länsplan genom att objektet blivit namngivet. Däremot är det mycket olyckligt att Årstabergs bytespunkt inte återfinns i Trafikverkets redovisade förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen. Kontoren anser att ändring behöver ske till fastställande av nationell plan så att fortsatt planering och genomförande av objektet kan komma till stånd. I ett scenario där Årstabergs bytespunkt inte tas med i nationell plan anser kontoren att medlen i länsplanen ska behållas för objektet. I och med tunnelbanans utbyggnad så finns fortsatt ett behov av att utveckla resenärsmiljön i och med att tunnelbanan mellan Älvsjö och Fridhemsplan kommer att integreras i bytespunkten.

Kontoren anser att det är bra att expressbusslinje I och J får utökade medel i förslaget. För expressbusslinje I, påfartsramp Gubbängsmotet och kollektivtrafikkörfält på Nynäsvägen pågår planering inom staden och kontoren ser ett möjligt genomförande till 2029-2030. Objektet ligger i planförslaget för åren 2032-2033. För stomlinje J, busslänk Barkarby-Sollentuna vill kontoren påpeka att objektet är komplext och behöver fortsatt utredning. Objektet berör kommungränsen mellan Stockholms stad och Järfälla vilket kräver en tät samverkan och prioritering från båda kommunerna.

Kontoren anser att det är av vikt att utbyggnaden av Tvärbanans Kistagren färdigställs så snart möjligt och är därmed positiv till att den statliga medfinansieringen i planen ökat något. Regionen måste i övrigt stå för de fördyringar som drabbat projektet.

### **Utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur**

I förslag till länsplan har det tidigare åtgärdsområdet *Utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens bytespunkter* bytt namn och fokus till *Utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur*. Utrymmet inkluderar enligt planförslaget bytespunkter Gullmarsplan, Spånga och Brommaplan som är av strategisk betydelse och att det är viktigt att utredningar kring dessa bytespunkter fortgår. Bytespunkterna har i tidigare länsplaner varit namngivna objekt. Kontoren

menar att det finns en otydlighet i vad som avses med åtgärdsområdet. Det behöver förtydligas vad som avser utredningar respektive investeringar. Kontoren noterar också att medlen ligger sent i planperioden.

Gällande Gullmarsplan har staden tillsammans med trafikförvaltningen arbetat fram ett planmoget förslag. För det framtagna åtgärdsförslaget har en samlad effektbedömning (SEB) genomförts som visar på god lönsamhet. Kontoren ser Gullmarsplan som en mycket viktig strategisk bytespunkt för såväl Stockholm som regionen, särskilt betydelsefull för den södra delen av länet. Bytespunkten utgör en central nod i det regionala kollektivtrafiksystemet och svarar mot ett stort behov av kapacitet och tillgänglighet i denna del av regionen. Även stadens pågående och planerade stadsbyggnadsprojekt i södra Stockholm är i stort behov av att bytespunkten utvecklas. Därmed anser kontoren att bytespunkten vid länsplanens fastställande ska vara ett namngivet objekt i den senare delen av planperioden.

Kontoren anser att Spånga bytespunkt fortsatt ska vara ett namngivet objekt. Samtidigt vill kontoren betona trafikförvaltningens ansvar för planering och utredning av åtgärder för Spånga bytespunkt. Kontoren delar inte regionens syn på att Stockholms stad och regionen inte varit överens om finansieringslösning för objektet, men att det finns behov av förbättrad samverkan inför planering av åtgärder för Spånga bytespunkt.

Brommaplan är en viktig regional bytespunkt och kontoren välkomnar framtida utredningar.

Slutligen vill kontoren framföra att det finns en otydlighet i hur initiativ tas för att starta upp utredningar för att komma med förslag på hur brister och behov ska kunna lösas och finansieras. Region Stockholm behöver i samarbete med Stockholms stad ta ansvar för att driva en process och modell för genomförande av förbättrade bytespunkter. Det är av stor vikt att regionen genom trafikförvaltningen tydligt tar ett ansvar både ekonomiskt och att driva planeringen för att få objekt planmogna för att kunna genomföra utveckling av bytespunkter som exempelvis Spånga och Brommaplan.

## Åtgärdsområden

I åtgärdsområdena för medfinansiering till kommun och kollektivtrafikmyndighet noteras att ramen för cykelåtgärder minskat jämfört med gällande plan, vilket kontoren anser är negativt då både Stockholms stad och regionen har höga ambitioner vad det gäller utbyggnaden av cykelinfrastrukturen i länet. Kontoren ser dock positivt på att åtgärdsområdena nu innefattar åtgärder upp till 75 miljoner kronor, då det ger större möjligheter till fler åtgärder.

Stockholm stad har mellan åren 2022-2024 återkommande sökt och fått medfinansiering för i snitt 30 miljoner kronor per år för cykelåtgärder. Dessa åtgärder blir till nytta för fler än bara Stockholms stads invånare. Kontoren ser att specifikt åtgärder inom Stockholms stad har en funktion som motor för att cykling ska kunna

öka i hela länet. Det gäller inte bara på det kommunala cykelvägnätet utan även det statligt regionala cykelvägnätet. De flesta cykelresorna i länet börjar eller slutar i Stockholm stad och regioncentrum, vilket gör att åtgärder här ger störst hävstång för hela systemet. Trafikverket ansvarar för att genomföra de statliga åtgärderna i nationell plan och länsplanerna, men har under de senaste åren inte lyckats göra detta i planerad takt. Riksrevisionen har i rapporten *Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken* (maj 2025) konstaterat att endast ungefär hälften av de avsatta medlen för cykelåtgärder i länsplanerna har använts. Kontoren önskar därmed att regionen verkar för att Trafikverket kraftigt ökar takten i planering och genomförande av cykelåtgärder på det statliga vägnätet i länet.

Inom åtgärdsområde miljö saknar kontoren att medlen även kan användas till medfinansiering av elektrifieringsåtgärder i vägsystemet vilket är särskilt viktigt för godstrafiken. Elektrifieringen är viktigt för att driva den stora omställningen mot minskad klimatpåverkan från trafiken. Det kommer även utökade EU-krav på utbyggnad av laddinfrastruktur.

Inom området sjöfart behövs strategiska kajlägen centralt i staden både för gods- och persontrafik. Länsplanen bör fastslå att statlig medfinansiering för kajanläggningar för regional kollektivtrafik även kan sökas av kommunalägda bolag och inte bara av kommuner och kollektivtrafikmyndighet förutsatt att det är förenligt med EU:s stadsstödsregler. Alternativt att kajlägen för regional kollektivtrafik bekostas av kollektivtrafikmyndigheten.

### Brister och behov i Stockholms infrastruktur

Förslag till länsplan lyfter inte framtida brister och behov. Kontoren anser att identifiering av brister och behov är en viktig grund för att kunna planera och prioritera för planmogna objekt. Att länsplanen nu endast ska uppta namngivna planmogna objekt är i grunden bra för att planens ramar inte ska bli upptecknade. Men kontoren menar att planen då tappar en gemensam samsyn och prioritering av de större infrastrukturobjekten som det finns ett behov av ur ett strategiskt framtida perspektiv. Denna samsyn behöver därmed ske i en annan process, som det idag inte finns tydliga ramar för. Kontoren efterlyser en gemensam dialog kring detta.

Kontoren vill härmed framföra de objekt som Stockholm stad anser har brister och behov som behöver lösas för att uppnå ett grönare och hållbarare Stockholm som erbjuder en god livsmiljö för invånare och en attraktiv miljö för företag och som idag inte är planmogna för att bli namngivna objekt i länsplanen för planperioden 2026-2037.

Kontoren ser Gullmarsplan bytespunkt som en mycket viktig strategisk bytespunkt för såväl Stockholm som regionen, särskilt betydelsefull för Söderort och den södra delen av länet. Bytespunkten utgör en central nod i det regionala kollektivtrafiksystemet och svarar mot ett stort behov av kapacitet och tillgänglighet i

denna del av regionen. Även stadens pågående och planerade stadsbyggnadsprojekt i södra Stockholm är i stort behov av att bytespunkten utvecklas.

Spånga bytespunkt är viktig bytespunkt på tvären i Västerort och har idag kapacitets- och funktionella brister både i bussterminal och station. Bristerna innebär att bytespunkten inte kommer att klara av framtida trafikering.

Brommaplan är en central bytespunkt för Ekerötrafiken och kommer på sikt att få en ännu större betydelse genom kopplingen till den nya stadsdelen Brommaparkstad. Resenärsmiljön är idag undermålig med bristande trygghetsaspekter.

Skärholmen är särskilt viktig ur ett regionalt perspektiv och utpekad som en regional kärna. När E4 Förbifart Stockholm tas i drift omkring 2030 med ny stombuss och den planerade Spårväg Syd är på plats, så kommer bytespunkten få en stärkt roll som regional nod. Bytespunkten behöver ses över i sin helhet för att de tillkommande funktionerna ska fungera tillsammans.

Kista har en central roll som en av stadens största arbetsplatsmotorer. Bytespunkten behöver utvecklas i takt med områdets tillväxt och den utökade kollektivtrafiken i form av Tvärbanan som ska vara färdigställd till år 2030. Bytespunkten har behov av en tydligare gestaltning som ökar tryggheten och underlättar för resenärerna. Helenelund/Kista är också ett framtida strategiskt läge för en regionalstågsstation norr om Stockholm. Det finns en potential för en framtida regionalstågsstation baserat på den stadsutveckling som sker i Kista med dess omnejd och Kista Science City som ett IKT- och innovationskluster.

Kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden genom Spårväg City behöver byggas för att ge en kapacitetsstark direktkoppling till City och komplettera den hårt belastade tunnelbanan och stombusslinjerna i norra innerstaden. Stockholms stad och Region Stockholm har tillsammans tecknat en avsiktsförklaring för Spårväg City.

Det finns ett behov av kapacitetsstark kollektivtrafik med attraktiva restider som knyter ihop det resenärstunga tvärgående stråket Skärholmen-Älvsjö-Gullmarsplan. Denna kapacitetsstarka kollektivtrafik skulle bidra till ett hållbart resande och bli konkurrenskraftigt gentemot biltrafiken.

Älvsjö är ett framtida strategiskt läge för en regionalstågsstation söder om Stockholm. Redan idag är Älvsjö en stor bytespunkt mellan pendeltåg och bussar, vilket kommer förstärkas ytterligare med tunnelbanan till Älvsjö och den planerade bostadsbebyggelsen i Söderort. Staden planerar för cirka 7000-10 000 bostäder och 10 000-15 000 i Älvsjö.

Tvärförbindelse Södertörn är ett angeläget projekt för godstrafiken. Det är däremot bekymmersamt att de södergående ramperna till/från Tvärförbindelse Södertörn - E4/E20 riskerar att utgå när projektet fått i uppgift från regeringen att optimera anläggningen. Detta skulle avsevärt minska förbindelsens funktion för godstrafiken och kvarstår den inriktningen i nationell plan kommer det istället kräva satsningar i

länsplanen för att säkra framkomligheten mellan Trafikplats Fittja och Trafikplats Masmo.

För godstrafiken är satsningar på Nynäsbanan med dubbelspår till Norviks hamn också en viktig framtida satsning som hjälper till att minska tunga transporter på väg.

Den beslutade reviderade TEN-T-förordningen identifierar flera viktiga transportkorridorer och infrastrukturprioriteringar i Stockholmsregionen. Dessa av EU redan framtagna stråk behöver enligt kontoren omhändertas. För att upprätthålla ett effektivt transport- och logistiksystem är det viktigt att prioritera infrastrukturen till regionens hamnar, vilket även öppnar fler möjligheter till att kombinera godsflöden via intermodala transporter (inlandssjöfart, lastbil eller järnväg).

### Samverkan

Region Stockholm och Stockholm stad har ett gemensamt ansvar för infrastrukturplaneringen och kontoren vill betona vikten av en fortsatt samverkan kring brister och behov samt prioriteringar av transportinfrastrukturen i Stockholms stad.