Regionledningskontoret
Vahid Fararos

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-12

RS 2025-0750

Infrastruktur- och
regionplaneringsutskottet

Remitterat och sammanställt förslag till reviderad länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2026–2037

Regionledningskontorets förslag till beslut

Infrastruktur- och regionplaneringsutskottet beslutar följande.

1. Remitterat och sammanställt förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2026–2037 godkänns.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

I mars 2025 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att revidera den nationella planen för transportinfrastruktur. Länsplaneupprättarna, det vill säga regionerna, fick samtidigt i uppdrag att revidera länsplanen för respektive region. Planerna sträcker sig mellan åren 2026–2037.

Region Stockholms förslag till länsplan 2026–2037 var ute på remiss mellan den 18 september 2025 och den 1 december 2025. 50 remissinstanser, däribland 25 av länets 26 kommuner har lämnat synpunkter. Flera av remissinstanserna menar att planen är tydlig och att processen att ta fram planen utvecklats i positiv riktning. Flera remissinstanser lyfter fram behovet av att finansiera fler åtgärder än de som återfinns i förslaget till länsplan.

Utöver remissynpunkterna som inkommit har ett antal förändrade ekonomiska förutsättningar resulterat i att medel i länsplanen har omfördelats. Två nya namngivna objekt har lagts till. Det första är Väg 265 Täby Kyrkby–Mossen inklusive Löttingetunneln. Det andra är Roslagsbanan, Spårutbyggnad för ökad kapacitet och robusthet, statlig medfinansiering. Utökade medel har även lagts in för att hantera ett antal kostnadsökningar och medlen till planens åtgärdsområde Kollektivtrafik har ökat jämfört med remissversionen. Under våren/sommaren 2026 fastställs den nationella planen och därmed meddelas länsplanernas definitiva ramar. Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2026–2037 fastställs i regionfullmäktige under hösten 2026.

Bakgrund
Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2026–2037 är en tolvårig ekonomisk plan som vanligtvis revideras vart fjärde år genom regeringsdirektiv. I mars 2025 fick Trafikverket i uppdrag att revidera den nationella planen samt att länsplaneupprättarna, där Region Stockholm ansvarar för länsplanen i Stockholmsregionen, fick i uppdrag att revidera länsplanerna. Stockholmsregionen har tilldelats en preliminär ekonomisk ram för åren 2026–2037 på 14,85 miljarder kronor i 2025 års prisnivå. Endast planmogna åtgärder, det vill säga sådana som har genomgått en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) och kan startas under planperioden, kan bli aktuella för finansiering. En stor andel av länsplanens ram är dessutom redan fördelad till beslutade objekt inom ramen för förhandlingar och överenskommelser och är således låsta. Flera av de redan beslutade objekten som ännu inte byggstartats har dessutom fått kostnadsökningar, vilka behöver täckas genom länsplanens nya preliminära ram.

Region Stockholm har, i dialog med Trafikverket, tagit fram ett urval av planmogna objekt som därefter genomgått en samlad effektbedömning (SEB). Trafikverket och Region Stockholms trafikförvaltning (ansvarig kollektivtrafikmyndighet) ansvarar för att ta fram dessa bedömningar, vilket skett under hösten 2024 och våren 2025. Som stöd och vägledning för val bland de planmogna objekten och utformning av åtgärdsområdena har inriktningen som beskrivs i länsplanen tillämpats.

Förslag till länsplan 2026–2037 skickades ut på remiss mellan den 18 september 2025 och den 1 december 2025. Under december 2025 har remissynpunkterna samt nya ekonomiska förutsättningar behandlats, besvarats och arbetats in i länsplanen. Remitterat och sammanställt förslag till länsplan 2026–2037 ska skickas till Regeringskansliet senast den 20 januari 2026 enligt regeringsuppdrag LI2025/00640. Under våren/ sommaren 2026 förväntas regeringen fastställa nationell plan, där också de definitiva ramarna för landets länsplaner anges. Regeringen ger då länsplaneupprättarna besked om att fastställa respektive länsplan. Länsplanen fastställs sedan av regionfullmäktige hösten 2026. Om ramarna i det slutliga beslutet av regeringen förändras så kommer det att påverka länsplanens fördelning av medel inför fastställelse av regionfullmäktige.

Regionledningskontorets förslag och motivering
Av den totala ramen fördelas cirka 11,1 miljarder kronor på namngivna åtgärder medan cirka 3,7 miljarder kronor avsätts till åtgärdsområden, det vill säga för icke namngivna åtgärder under 75 miljoner kronor. Cirka 58 procent av planens totala ram investeras i kollektivtrafik. Detta innefattar

ett utrymme för kostnadsökningar i 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingen. Cirka 12 procent av den ekonomiska ramen investeras i åtgärder för cykel och 29 procent i vägåtgärder för ökad kapacitet, trafiksäkerhet och förbättrad miljö.

Namngivna objekt och förhandlingsobjekten
Planen innehåller totalt ett 30-tal namngivna objekt till en kostnad på totalt cirka 11,1 miljarder kronor. Merparten av objekten har funnits med i planen under en längre tid och är del av förhandlingarna Stockholmsöverenskommelsen 2007, Stockholmsförhandlingen 2013 och Sverigeförhandlingen. Totalt tar objekt som innefattas av Stockholmsförhandlingen 2013 och Sverigeförhandlingen upp ett utrymme på cirka sex miljarder kronor i planen.

Åtgärdsområden för åtgärder under 75 miljoner kronor
Åtgärdsområdena (inklusive bidrag för enskilda vägar) tar upp ett utrymme på cirka 3,7 miljarder kronor i planen. Här ingår åtgärder som Trafikverket genomför på det statliga vägnätet och medel till statlig medfinansiering till kommuner och den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Förändringar jämfört med remissutskick av förslag till länsplan 2026–2037
Det namngivna objektet Busslänk över E4 Botkyrka har i remissversionen redovisats med fel siffror. Länsplanen medfinansierar med maximala 75 procent av kostnaden, vilket uppgår till 114 miljoner kronor och inte 158 miljoner kronor som fanns med i remissversionen.

I remissversionen av länsplanen fanns ett utrymme avsatt för att i ett senare skede hantera kostnadsökningar i Stockholmsförhandlingen 2013 och Sverigeförhandlingen. Då en förhandling kopplat till detta genomförts har länsplanens finansiering av kostnadsökningarna justerats i enlighet med avtalet. Aktuell ökning av medfinansiering till objekten inom Stockholms- och Sverigeförhandlingen är 1 071 miljoner kronor och inte 2 009 miljoner kron0r som i remissversionen. Därtill har Trafikverket justerat prisnivåerna i underlagen från Stockholmsförhandlingen 2013 och Sverigeförhandlingen till prisnivå 2025-02.

Fördelning av medel efter remiss
Efter remissutskicket av länsplanen har trafiknämnden vid Region Stockholm beslutat om en kostnadsjustering av investeringsobjektet Tvärspårväg Kista. Beslutet innebär en kostnadsökning. Länsplanen har tidigare medfinansierat åtgärden med omkring 18 procent av de stödberättigade kostnaderna. För att hålla medfinansieringen på samma

nivå som tidigare går länsplanen in med ytterligare medfinansiering motsvarande 18 procent av den medfinansieringsberättigade delen av kostnadsökningen. Länsplanen medfinansierar därför med ytterligare 113 miljoner kronor jämfört med remissversionen.

Under november 2025 meddelade Trafikverket om nya justerade kalkyler för några av de namngivna objekten i länsplanen. De justerade kalkylerna innebär sammantaget att länsplanen behöver täcka kostnadsökningar på ytterligare 144 miljoner kronor (aktuella objekt redovisas nedan).

I remitterat och sammanställt förslag till länsplan har två nya objekt lagts till: Väg 265 Täby Kyrkby – Mossen inklusive Löttingetunneln samt Roslagsbanan, Spårutbyggnad för ökad kapacitet och robusthet, statlig medfinansiering. Väg 265 Täby Kyrkby–Mossen inklusive Löttingetunneln har lagts till i planen utifrån inkomna remissyttranden, att objektet bedöms planmoget och att det ligger i linje med regeringens direktiv om samhällsekonomisk lönsamhet. Roslagsbanan, Spårutbyggnad för ökad kapacitet och robusthet, statlig medfinansiering har lagts till då det är bedömt som ett lönsamt och planeringsmoget kollektivtrafikobjekt som är möjligt att delvis medfinansiera genom länsplanen i slutet av planperioden.

Länsplanens åtgärdsområde kollektivtrafik har fått ökade medel jämfört med remissversionen med totalt 262 miljoner kronor. Dels inom området statliga åtgärder under 75 miljoner kronor, dels inom området statlig medfinansiering under 75 miljoner kronor. De utökade medlen ger möjlighet att hålla fortsatt hög nivå av statlig medfinansiering till kommunerna och kollektivtrafikhuvudmannen, samt att länsplanen når den nivå som Trafikverket bedömer är realistiskt att arbeta upp.

Sammanfattningsvis justeras remitterat och sammanställt förslag till länsplan enligt följande:

- Ytterligare medfinansiering till Tvärspårväg Kista, (113 mkr)
- Kostnadsförändringar, sammanlagt 144 miljoner kronor i kostnadsökning, inom vägobjekten:
    - Väg 226 trafikplats Högskolan, anslutning Alfred Nobels allé
    - Väg 226 Pålamalmsvägen trafikplats Högskolan
    - Väg 560, Västerhaninge–Årsta havsbad
    - Väg 274/1004, Kulla vägskäl–Svinninge
    - Trafikplats Ledinge etapp 1
- Väg 265 Täby Kyrkby–Mossen inklusive Löttingetunneln (nytt objekt sedan remiss, 687 mkr)

- Roslagsbanan, Spårutbyggnad för ökad kapacitet och robusthet, statlig medfinansiering (nytt objekt sedan remiss, 200 mkr)
- Ökning av åtgärdsområde kollektivtrafik (262 mkr)

Remissynpunkter
Förslag till länsplan 2026–2037 skickades ut till 62 organisationer som omfattar länets kommuner, angränsande regioner, myndigheter och intresseorganisationer. 50 remissinstanser har inkommit med svar. 25 av länets 26 kommuner har besvarat och lämnat synpunkter på planförslaget.

De inkomna yttrandena visar att många remissinstanser ställer sig positiva till förslaget till länsplan. Flera lyfter att planen är tydlig och att kopplingen till de nationella transportpolitiska målen, klimatmålen och den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) (LS 2015-0084) är väl redovisade. De vägledande principerna för prioritering får brett stöd, men vissa remissinstanser efterfrågar en tydligare beskrivning av hur principerna har tillämpats vid val av objekt.

Flera remissinstanser framhåller värdet av att pågående kollektivtrafikprojekt kan fullföljas genom medfinansiering. Det finns samtidigt synpunkter om behov av mer resurser. Den ökade ekonomiska ramen noteras, men vissa remissinstanser anser att ytterligare medel skulle behövas för att möta behoven i regionen. Ett återkommande medskick är behovet av högre genomförandetakt för de objekt som ingår i planen. Flertalet remissinstanser är positiva till de föreslagna objekten, men lyfter också andra objekt som de anser bör ingå i planen. Region Stockholms svar på inkomna remissynpunkter redovisas i bilaga.

Ekonomiska konsekvenser
Förhandlingsresultatet från Stockholms- och Sverigeförhandlingen innebär en lägre medfinansiering av kostnadsökningarna än den nivå som var satt i länsplanens remissversion. Länsplanen medfinansierar Tvärspårväg Kista med mer medel samt medfinansierar Roslagsbanan, Spårutbyggnad för ökad kapacitet och robusthet.

Sammantaget innebär detta inga ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

Mikael Ranhagen
Enhetschef infrastruktur

Beslutsunderlag

1. Remitterat och sammanställt förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2026-2037
2. Länsplaneupprättarens svar på inkomna remissyttranden på förslag till reviderad länsplan för Stockholms län 2026-2037
3. Hållbarhetsbedömning inklusive strategis miljöbedömning länstransportplan Stockholms län 2026-2037

Beslutsexpediering

1. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Godkänd av Anton Västberg, 2026-01-12