Länsplaneupprättarens svar på inkomna remissyttranden på förslag till reviderad länsplan för Stockholms län

2026 - 2037

Innehållsförteckning

Inledning 3
Remissvaren i översiktlig sammanfattning 4
Samlat svar på återkommande synpunkter och frågor 5
- Inriktning och vägledande principer 5
- Behov och brister 5
- Namngivna objekt och motiv till val av objekt 5
- Ekonomisk ram 6
- Landsbygd och skärgård 6
- Beredskap och civilt försvar 6
- Åtgärdsområden allmänt 6
- Utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafik 7
- Hållbarhetsbedömningen 7
- Övrigt 7

Enskilda svar på synpunkter och frågor 8
- Järfälla kommun 8
- Lidingö stad 8
- Nacka kommun 8
- Norrtälje kommun 9
- Nykvarns kommun 9
- Sigtuna kommun 9
- Sollentuna kommun 9
- Solna stad 9
- Stockholm stad 10
- Tyresö kommun 10
- Täby kommun 11
- Upplands Väsby kommun 11
- Upplands-Bro kommun 11
- Vallentuna kommun 12
- Vaxholms stad 13
- Värmdö kommun 13
- Österåkers kommun 13
- Södertörnskommunerna 14
- Stockholm Nordost 14
- Länsstyrelsen i Stockholms län 14

Trafikverket 15
Försvarsmakten 17
Luftfartsverket 17
Polismyndigheten Region Stockholm 18
För Spångas Framtid 18
Funktionsrätt Stockholms län 18
Klimataktion Stockholm 18
Lunda Företagsgrupp 19
LRF Mälardalen 19
Miljöpartiets lokalgrupp Järva 19
Nationellt centrum för suicidforskning och prevention, Region Stockholm, SLSO CHIS ...20
Swedavia 20

Inledning

Den 17 september tog Infrastruktur- och regionplaneringsutskottet beslut om att skicka förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2026–2037 på remiss. Region Stockholm har bjudit in länets kommuner, berörda myndigheter och intresseorganisationer att inkomma med synpunkter.

Totalt skickades remissen till 62 remissinstanser. Totalt 50 organisationer har besvarat remissen. Bland de inkomna remissvaren ingår organisationer som svarat på eget initiativ.

Remissbilagan innehåller en första del som sammanfattar svaren på remissen översiktlig. En andra och tredje del som är länsplaneupprättarens svar på inkomna frågor och synpunkter.

Dessa svar har delats upp på följande sätt:

- Samlade svar på frågor och synpunkter som är av liknande karaktär.
- Enskilda svar som ges till remissinstanser vars synpunkter inte bemöts i de samlade svaren.

I de fall där synpunkterna gäller nationell plan eller kollektivtrafikåtgärder vidarebefordras dessa till Trafikverket och till Region Stockholms Trafikförvaltning.

Remissvaren i översiktlig sammanfattning

De samlade remissvaren ger generellt en positiv bild av förslaget till länsplan för regional transportinfrastruktur. Många remissinstanser beskriver planen som tydlig och strukturerad. Särskilt uppskattas kopplingen till de nationella transportpolitiska målen, klimatmålen samt den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050.

De vägledande principerna för prioritering får brett stöd och uppfattas som relevanta, praktiskt användbara och väl avvägda. Principernas fokus på hållbarhet, samhällsnytta och kostnadseffektivitet anses ge en tydlig riktning. Vissa remissinstanser har synpunkter på den vägledande principen att ”sprida nyttor över hela Stockholmsregionen” samt principen att ”Täcka kostnadsökningar i planerade investeringar”. Några remissinstanser anser också att motiven till val av objekt kan redovisas tydligare och att det kan vara svårt att se en tydlig koppling mellan inriktningen och val av objekt.

Satsningarna på kollektivtrafik lyfts särskilt fram som positiva, både genom namngivna objekt och genom utrymmet för framtida investeringar i bytespunkter och tillkommande entréer. Några remissinstanser önskar dock ett förtydligande om vad detta utrymme i framtiden ska användas till. Det ses som positivt att pågående kollektivtrafikprojekt ges bättre förutsättningar genom ökad medfinansiering. Satsningar på cykel, trafiksäkerhet, miljöåtgärder och mindre trimningsåtgärder bedöms som viktiga och samhällsekonomiskt effektiva, även om några kommuner önskat att mer medel gick till cykelinvesteringar.

Den ökade ekonomiska ramen för länsplanen välkomnas, liksom redovisningen av trängselskatteobjekt och den formaliserade hanteringen av kostnadsförändringar. Flera remissinstanser önskar dock en ännu större ekonomisk ram för mer investeringar till Stockholmregionen. Ett viktigt medskick från flertalet av remissinstanserna, framför allt kommunerna, är att Region Stockholm fortsatt ska arbeta för en högre genomförandegrad i de objekt som ligger i länsplanen.

Flera remissinstanser är positiva till förslagen till nya objekt i förslag till länsplan. Många är särskilt positiva till det nya namngivna objektet Väg 226 planskildhet, del av bytespunkt Flemingsberg. Samtidigt lyfter en majoritet av instanserna ytterligare objekt som de anser bör finansieras. Objekt som återkommer i flera svar är Löttingetunneln på Norrortsleden, Roslagsbanan samt Gullmarsplans bytespunkt. Det finns också en önskan om att Region Stockholm ska utreda flera behov och brister för nya objekt till kommande planeringsomgångar.

Hållbarhetsbedömningen får genomgående positiva omdömen men några remissinstanser menar att delar av hållbarhetsbedömningen kan behöva utvecklas och kompletteras.

Slutligen lyfts processen för framtagandet av länsplanen fram som mer transparent än tidigare och präglad av god dialog och samverkan mellan region, kommuner och Trafikverket, vilket ses som en styrka i planeringsarbetet.

Samlat svar på återkommande synpunkter och frågor

Inriktning och vägledande principer

Några av remissinstanserna har synpunkter på inriktningen. Dels på området ”att sprida nyttor över hela Stockholmsregionen” där vissa instanser snarare menar att planen bör ha ett kompensatoriskt förhållningssätt och investera mer i områden med större utmaningar. Dels anser vissa remissinstanser att principen att ”täcka kostnadsökningar i planerade investeringar” behöver förtydligas utifrån regeringens direktiv och infrastrukturpropositionen, där samhällsekonomisk lönsamhet lyfts som en central del.

Svar: De vägledande principerna i länsplanens inriktning är grundade i den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 samt i Region Stockholms politiska ambitioner med länsplanen. I de styrande förutsättningarna lyfts därutöver att bland annat regeringens direktiv är en förutsättning för Region Stockholm att förhålla sig till vid planrevideringen. Region Stockholm anser att de styrande förutsättningarna och de vägledande principer väl ger uttryck för planens inriktning och att detta är en väl förankrad grund att göra samlade prioriteringar utifrån.

Behov och brister

Remissinstanserna lyfter återkommande att förslag till länsplan inte lyfter framtida brister och behov. De anser att identifiering av brister och behov är en viktig grund för att kunna planera och prioritera bland planmogna objekt.

Svar: Region Stockholm som planupprättare gör inga egna utredningar och samlar inte in egna brister och behov. Region Stockholm hänvisar till den gemensamma process som gjordes mellan Trafikverket och Region Stockholms Trafikförvaltning, ”från brist till åtgärd”, som förklarar hur insamlade behov så småningom blir ett planeringsmoget objekt som kan finansieras genom länsplanen. Dokumentationen från detta arbete kommer att presenteras på Region Stockholm hemsida under 2026.

Namngivna objekt och motiv till val av objekt

Flera remissinstanser, inklusive de flesta kommuner, lyfter behovet av fler objekt och även andra objekt som inte prioriterats i förslag till länsplan. Det rör såväl satsningar på det statliga regionala vägnätet som satsningar på kollektivtrafik och cykelinfrastruktur. Vissa anser att samhällsekonomisk lönsamhet inte givits tillräckligt stor betydelse i valen av objekt. Några av remissinstanserna efterfrågar även ökad insyn kring val och motivering för de nya objekten som kommit med i förslag till länsplan.

Svar: Förutom de förhandlingsobjekt samt objekt som ligger kvar från tidigare planperiod har planmogna objekt som av Trafikverket samt Trafikförvaltningen bedömts tillräckligt långt framme i planeringen fått en samlad effektbedömning med beräknade nyttor, och en kostnadskalkyl, som redovisas på Trafikverkets hemsida. Utifrån dessa underlag samt med hjälp av länsplanens inriktning har nya objekt valts ut utifrån en samlad bedömning.

Kostnaden för de planeringsmogna objekten överstiger länsplanens ekonomiska ram och därför har en prioritering gjorts. Flera objekt som remissinstanserna lyfter bedöms heller inte vara planeringsmogna och har därför inte kunnat bedömas i revideringsprocessen. I dessa fall hänvisar Region Stockholm till eventuella utredningsprocesser eller till de processer som Trafikverket och Region Stockholms trafikförvaltning har för att samla in brister och behov. Vissa åtgärder berör därtill nationell plan och är därför inte något som Region Stockholm kan ta ställning till.

Vad gäller motiven till val av objekt så anser Region Stockholm att det i plandokumentet är tillräckligt beskrivet hur val av objekt motiveras i form av planens inriktning.

Ekonomisk ram

En rad remissinstanser lyfter behovet av mer resurser till infrastruktur i Stockholmsregionen. Den ökade ekonomiska ramen noteras, men vissa remissinstanser anser att ytterligare medel skulle behövas för att möta behoven som finns.

Svar: Region Stockholm instämmer och arbetar kontinuerligt för att lyfta Stockholmsregionens behov av utökade investeringar.

Landsbygd och skärgård

Ett antal remissinstanser lyfter problematiken med att få investeringar till objekt och åtgärder på landsbygden och i skärgården. Dessa objekt har ofta svårt att uppnå lönsamhet och har svårt att konkurrera med åtgärder i mer tätbefolkade delar av regionen. Åtgärderna är dock av stor betydelse för att möjliggöra resor och godstransporter till och från landsbygden och skärgården. Flera instanser lyfter särskilt svårigheterna med att få finansiering till gång- och cykelåtgärder längs det statliga vägnätet. Flera anser att det finns behov av särskilt avsatta medel för åtgärder på landsbygden och i skärgården.

Svar: Region Stockholm tackar för synpunkten och är medveten om denna problematik. Länsplanens ekonomiska ram täcker inte alla de behov som finns och det behöver göras en hård prioritering bland namngivna objekt i planen.

Beredskap och civilt försvar

Några remissinstanser nämner att beredskapsperspektivet eller civilförsvarets behov inte hanteras i länsplanen. Att det är en brist att planförslaget inte belyser transportsystemets avgörande bidrag till det civila försvarets förmåga och att hänsyn inte tas till transportleder för landets försvarsförmåga.

Svar: Som planupprättare menar Region Stockholm att möjligheterna att hantera försvars- och beredskapsfrågor isolerat inom länsplanearbetet är begränsat. I planförslaget ryms frågor om totalförsvarets behov i de större infrastrukturobjekten.

Åtgärdsområden allmänt

Några remissinstanser påpekar att medlen till åtgärdsområden i stort och till vissa specifika åtgärdsområden har minskat och är lägre än gällande plan. De menar att de ekonomiska ramarna för länsplanens åtgärdsområden behöver öka. Remissinstanserna anser att minskningen kan innebära ett minskat utrymme för åtgärder som kan stärka det

sammanhängande regionala transportsystemet i delar av regionen som inte har några namngivna objekt i planförslaget.

Svar: Region Stockholm har satt nivåerna för åtgärder under 75 miljoner kronor på det statliga vägnätet i samråd med Trafikverket. Nivåerna motsvarar vad Trafikverket bedömer att de kommer att kunna arbeta upp under planperioden. Nivåerna till den statliga medfinansieringen har minskat i förhållande till nuvarande plan. Medlen har emellertid fördelats på ett sådant sätt att en större del av medlen finns tillgängliga tidigt under planperioden.

Utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafik

I planen har det skapats ett utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur där bytespunkter, sekundära uppgångar, och att möjliggöra för att nya framtida spårbundna kollektivtrafiklösningar prioriteras. Vissa remissinstanser lyfter att detta ekonomiska utrymme är bra men att innebörden av det behöver förtydligas, vilka kriterier som styr prioriteringar inom området och hur arbetet ska ske när det gäller till exempel fortsatta utredningar av större bytespunkter behöver tydliggöras.

Svar: Region Stockholm förstår remissinstansernas synpunkter och inspel. Avsikten med området är att arbetet för att identifiera och utreda kollektivtrafikåtgärder, samt hitta genomförbara finansieringslösningar ska fortgå. Ambitionen är att när exempelvis åtgärder vid nämnda bytespunkter är planmogna kan dessa övervägas att lyftas in som objekt i länsplanen.

Hållbarhetsbedömningen

Några remissinstanser har synpunkter och frågor på hållbarhetsbedömningen. Det handlar bland annat om hur landskapsbilder påverkas av objekt, utsläpp under byggskeden och hur Region Stockholms styrdokument har hanterats.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkterna och har som ambition att uppdatera och följa upp hållbarhetsbedömningen till fastställandet av länsplanen.

Övrigt

Flera remissinstanser efterfrågar kartbilder för att översiktligt kunna se namngivna objekt på ett visuellt sätt.

Svar: Region Stockholm kompletterar med detta till fastställandet av länsplanen.

Enskilda svar på synpunkter och frågor

Järfälla kommun

Kommunen påpekar att det i länsplanen står att omförhandlingen av Stockholmsförhandlingen inte har resulterat i ett nytt underskrivet avtal och att utrymmet för kostnadsökningar kan komma att förändras i storlek beroende på resultatet av förhandlingen. Järfälla anser att fördelningen av medel mellan projekten i förhandlingarna måste klargöras.

Svar: Länsplanen kommer efter remissperioden justeras i enlighet med de reviderade avtalen för Stockholms- och Sverigeförhandlingen. Gällande tydlig redovisning av fördelning hänvisas till senaste avtalen.

Lidingö stad

Kommunen menar att för de cykelinfrastrukturobjekt som namnges saknas en tillräcklig insyn i vilken omfattning de bidrar till de angivna målen för ökat cyklande. Kommunen anser att objekt som utgör en del av den regionala cykelplanen, samt har betydande potential för ökat cyklande ska prioriteras. Effekterna av ingående objekt bör följas upp och utvärderas.

Svar: Länsplanen följer intentionerna i Regional cykelplan för Stockholms län. Objekten ska vara planmogna och medel är även avsatt för mindre investering inom åtgärdsområden.

Gällande prioriteringsordning för angivna projekt anser Lidingö stad att en sammanvägd samhällsekonomisk bedömning bör göras som utgör grund för prioritering. Av förslag till länsplan saknas tydliga och transparanta samhällsekonomiska bedömningar för presenterade objekt och närmare redovisning för hur de bidrar till ett sammanhängande regionalt transportsystem.

Svar: Samlade effektbedömningar finns redovisade på Trafikverkets hemsida. Dessa utför en grund för prioritering tillsammans med övriga delar i länsplanens inriktning.

Lidingö stad saknar satsningar på sjötrafiken med dess potential för utveckling av gods- och persontransporter.

Svar: Länsplanen kan medfinansiera kollektivtrafik på vatten i de fall där Region Stockholms trafikförvaltning lyfter åtgärder som är planmogna och prioriterade. För en närmare beskrivning av vad som kan medfinansieras, se Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Nacka kommun

Den 24 oktober 2025 tecknades ett tilläggsavtal till Avtalet om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling. I tilläggsavtalet framgår de totala investeringskostnaderna för att kunna färdigställa de pågående tunnelbaneprojekten till Nacka-Söderort, Solna och Järfälla. Nacka kommun emotser att alla parter inklusive regionen fattar erforderliga beslut senast den 31 december 2025, så att avtalet kan träda i kraft.

Svar: Länsplanen kommer efter remissperioden justeras i enlighet med de reviderade avtalen för Stockholms- och Sverigeförhandlingen

Norrtälje kommun

Kommunen påtalar att det av 29 projekt i landets regionala infrastrukturplaner från 2018 endast är 12 vägsträckor med ett högre trafikflöde än väg 77. För den tunga trafiken har 24 av 29 projekt en mindre andel tung trafik. Kommunen påtalar att väg 77 trots detta planeras med ett körfält i vardera riktningen och en referenshastigheten på 80 km/tim vilket kommunen anser ger en sämre möjlighet till tillväxt jämfört med andra kommuner, där liknande vägprojekt byggs som mötesseparerade vägar med en hastighet på 100 km/h.

Svar: Det är Trafikverket som ansvarar för utformning av åtgärderna på det statliga vägnätet utifrån deras bedömning av behov och brister.

Norrtälje kommun anser att förslaget till länsplan liksom Region Stockholms regionala utvecklingsplan och cykelplan saknar ett landsbygdsperspektiv i arbetet med att främja gång- och cykel.

Svar: Länsplanen följer intentionerna i Regional cykelplan för Stockholms län, och hänvisar i övrigt till medlen för statlig medfinansiering.

Nykvarns kommun

Kommunen undrar hur Region Stockholm och Region Sörmland samarbetat?

Svar: Region Stockholm förutsätter att Trafikverkets regionala organisationer stämmer av gemensamma frågor med varandra, exempelvis kring riksväg 57.

Sigtuna kommun

Kommunen menar att länsplanen inte bidrar till att stärka den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta eller det regionala transportsystemet i Arlandas omland.

Svar: Region Stockholm delar kommunens bild av att tillgängligheten till och inom Arlanda–Märsta är viktig för att stärka den regionala stadskärnan och det regionala transportsystemet i Arlandas omland. Frågor om större investeringar med direkt koppling till Arlanda hanteras i huvudsak inom den nationella transportinfrastrukturplanen.

Sollentuna kommun

Sollentuna kommun föreslår att vägtrafikåtgärder kopplade till trafiksäkerhet särskiljs från övriga vägåtgärder för att underlätta uppföljning mot transportpolitiska mål

Svar: Region Stockholm tackar för förslaget och överväger om det finns möjlighet att göra detta till planens fastställelse.

Solna stad

Kommunen önskar att det ännu tydligare angavs att medfinansiering även kan sökas för exempelvis säkra cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafikens bytespunkter.

Svar: Region Stockholm hänvisar till Bilaga 2 i länsplanen och menar att information om detta går att läsa i detta avsnitt.

Stockholm stad

Kommunen påtalar 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.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och ser över möjligheterna för detta inför fastställande av planen.

Kommunen menar att det är mycket olyckligt att Årstabergs bytespunkt inte återfinns i Trafikverkets redovisade förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen.

Svar: Region Stockholm delar kommunens synpunkt.

Kommunen menar att gällande Gullmarsplan så har staden tillsammans med trafikförvaltningen arbetat fram ett planmoget förslag och anser därmed att bytespunkten vid länsplanens fastställande ska vara ett namngivet objekt i den senare delen av planperioden.

Svar: En tidigast möjlig byggstart av åtgärderna vid Gullmarsplan har bedömts ligga efter planperiod 2026-2037. Åtgärderna bedöms därför inte vara aktuella att medfinansiera i denna planomgång.

Kommunen lyfter att medlen till åtgärdsområdena för medfinansiering till kommun och kollektivtrafikmyndighet minskat för område cykel jämfört med gällande plan, vilket kommunen anser är negativt.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och vill samtidigt lyfta att en större andel av medlen till statlig medfinansiering ligger under planens första sex år, vilket skapar förutsättningar för ett högt nyttjande i början av planperioden.

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

Svar: Region Stockholm anser att detta inte är lämpligt med tanke på att informationen snabbt blir inaktuell. Region Stockholm hänvisar till länsplanens årliga uppföljning (den senaste med ärendenummer RS 2025–0154) där detta redovisas.

Tyresö kommun

Kommunen påpekar att satsningar på cykel har minskat jämfört med tidigare plan, vilket är beklagligt.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och vill samtidigt lyfta att planen innehåller ett nytt namngivet cykelobjekt samt att en större andel av medlen till statlig medfinansiering

cykel ligger under planens första sex år, vilket skapar goda förutsättningar för kommunerna att söka medfinansiering för cykelåtgärder innan nästa planrevidering.

Täby kommun

Kommunen anser att den vägledande principen om att täcka kostnadsökningar i planerade investeringar behöver förtydligas utifrån regeringens uppmaningar i direktiv och infrastrukturproposition, om att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande.

Svar: Objekt som ingår i länsplan 2022–2033 men som inte har påbörjats har bedömts i enlighet med länsplanens vägledande principer och uppdaterade effektbedömningar. Utifrån detta har objekten prioriterats för att fortsatt ingå i länsplan.

Täby kommun anser att förslag till länsplan inte stödjer ett stärkt sammanhängande regionalt vägtransportsystem utifrån kontexten landsbygd och tillgänglighet till och från de utpekade stadskärnorna när det gäller arbetspendling och godstransporter.

Svar: Region Stockholm tackar för synpunkten men gör bedömningen att förslaget till länsplan stödjer ett sammanhängande transportsystem utifrån de förutsättningar som funnits i planrevideringen.

Kommunen anser att det är alldeles för låg andel medel avsatta för åtgärdsområde statliga åtgärder kapacitet och tillförlitlighet.

Svar: Nivåerna för statliga åtgärder under 75 miljoner kronor är satta i samråd med Trafikverket och är på den nivå Trafikverket bedömer att de kan arbeta upp.

Upplands Väsby kommun

Kommunen ställer sig frågande till det reserverade utrymmet för ökad medfinansiering till objekt i Stockholm- och Sverigeförhandlingen. Det är mycket oklart vad länsplanen ska finansiera och varför utrymmet på drygt 2 miljarder kronor behövs. Dessa medel skulle med all säkerhet kunna användas till fler namngivna objekt som har god lönsamhet samt att stärka övriga potter.

Svar: Länsplanen ska justeras i enlighet med de reviderade avtalen för Stockholms- och Sverigeförhandlingen.

Upplands-Bro kommun

Kommunen lyfter att gränsen för åtgärdsområden har höjts till 75 miljoner kronor och att det i bästa fall leda till att vissa nya objekt ändå kan bli av, utan att de idag har hunnit bli helt planmogna eller av andra skäl inte har lyfts in i planen. Samtidigt föreslås ramen för åtgärdsområdena minska. Kommunen menar att det minskar också utrymmet för åtgärder som kan stärka det sammanhängande regionala transportsystemet, bland annat i de delar av regionen som inte har några namngivna objekt i planförslaget.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten

Kommunen saknar sträckan mellan Bro och Bålsta, längs väg 840.

Svar: Objektet har bedömts belasta Stockholmsregionens länsplan med mindre än 75 miljoner kronor, vilket innebär att objektet ryms inom åtgärdsområdet för statliga åtgärder och kan prioriteras av Trafikverket.

Kommunen konstaterar att det är rimligt att namngivna objekt ska vara planmogna och genomförbara för att prioriteras i planen. Kommunen menar dock att det inte blir helt tydligt i praktiken vad som gäller för investeringar och åtgärder som håller på att bli planmogna och sannolikt blir det innan nästa planrevidering, men idag inte har hunnit riktigt ända fram. Det vore bra om förhållningssätt kring detta kunde förtydligas.

Svar: Region Stockholm hänvisar till den gemensamma process som gjordes mellan Trafikverket och Region Stockholms Trafikförvaltning, ”från brist till åtgärd” som beskriver arbetssättet för hantering av brister och behov och som förklarar hur insamlade behov så småningom blir planeringsmogna objekt som kan finansieras. Dokumentationen från detta arbete kommer att presenteras på Region Stockholm hemsida under 2026.

Vallentuna kommun

Kommunen menar att det för kommunens utveckling är avgörande att det avsätts mer medel i åtgärdsområdet kapacitet och tillförlitlighet. Kommunerna ska inte fullt ut behöva finanserna åtgärder på statligt vägnät på grund av att det finns för lite investeringsmedel i åtgärdsområdet kapacitet och tillförlitlighet.

Svar: Nivåerna för åtgärdsområdena är satta i samråd med Trafikverket och är på den nivå Trafikverket bedömer att de kan arbeta upp.

Kommunen menar att en del av utvecklingen i kommunen sker efter stomstråk som expressbuss eller järnväg. Detta är också en viktig aspekt att inkludera i de vägledande principerna och inte enbart fastna på regionalt prioriterade bebyggelsestrukturer. Förutom detta anser kommunen att åtgärder behöver kunna prioriteras även innan behovet har uppstått och i förebyggande syfte. Det måste också gå att dela upp objekt utifrån olika behov, exempelvis kapacitet i en korsning och expressbussåtgärd.

Svar: Länsplanen behandlar planmogna objekt med fullständiga underlag och bedömer dessa utifrån länsplanens inriktning. I övrigt hänvisas till processen för åtgärdsvalsstudier samt till Trafikverkets och Region Stockholms trafikförvaltnings löpande arbete med brister och behov.

Kommunen menar att för att åtgärdsområdena ska få större genomslag och effektivitet i redan befintliga system, både i den regionala och kommunala planeringen krävs det att det är möjligt för både kommunen och Trafikverket att använda pengarna i åtgärdsområdena för steg 1 åtgärder.

Svar: Region Stockholm har samma uppfattning och har påpekat detta för Trafikverket. Synpunkten har också framförts i Region Stockholms svar på nationell plan.

Kommunen menar att det behöver bli enklare att få till gemensamma finansieringsformer och/potter för att kunna få till cykelinfrastruktur längs landsbygdsvägarna och/eller cykelvägar som inte är regionalt utpekade cykelvägar.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten.

Vaxholms stad

Kommunen ställer sig positiv till att frågan om dupliceringsläget på Rindö hanteras inom Trafikverkets egen verksamhetsplanering, då åtgärden understiger länsplanens kostnadsgräns om 75 miljoner kronor. Vaxholms stad önskar dock fortsatt få detta säkerställt.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och skickar den vidare till Trafikverket.

Värmdö kommun

Kommunen vill se en mer aktiv dialog mellan Trafikverket och kommunerna vid prioritering av namngivna och ej namngivna objekt. Kommunernas lokala kunskap bör få ökad dignitet. Kommunen efterfrågar även en stark samverkan med Trafikverket kring gång och cykel längs de statliga vägarna.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och skickar den till Trafikverket.

Österåkers kommun

Objektet Väg 1042 Åsättra Bryggväg Ljusterö – ny vägkoppling till Åsättra brygga - får inte finansiering i länsplanen då den bedöms vara samhällsekonomiskt mycket olönsam av Trafikverket. Kommunen menar att detta väcker frågor kring regionens ansvar att säkerställa grundläggande tillgänglighet och trafiksäkerhet i landsbygd och skärgård. Vad är regionens ansvar för att upprätthålla tillgängligheten till en replipunkt som regionen själv pekat ut i den Regionala utvecklingsplanen (RUFS)? Objekt av denna karaktär i skärgården har svårt att uppnå lönsamhet när de jämförs med åtgärder i mer tätbefolkade delar av regionen. Det är dock av stor betydelse för att möjliggöra resor och godstransporter till och från skärgården.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och är medveten om problematiken. Utrymmet för de namngivna åtgärderna i länsplanen motsvarar inte länets behov. Av den anledningen behöver prioriteringar göras för vilka nya åtgärder länsplanen kan finansiera.

Kommunen ser behov av en särskild pott för skärgård och landsbygd, avsedd för åtgärder där lönsamheten kan vara lägre men effekten avgörande för en levande skärgård och landsbygd.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten.

Kommunen menar att det på kort sikt är viktigt att trimningsåtgärder genomförs och utvärderas, samt att ett gemensamt forum inrättas där kommuner, regionen och Trafikverket kan samarbeta för att öka framkomligheten i väntan på större investeringar. Exempelvis kan gemensamma utredningar och informationskampanjer genomföras. Regionen har här en viktig roll i att främja ökat kollektivtrafikresande på Norrortsleden.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten.

Kommunen menar att för att öka möjligheten till finansiering och genomförande av det föreslagna – och omfattande – regionala cykelstråket mellan Arninge och Vaxholm föreslår Österåkers kommun att stråket delas upp i två etapper.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och vidarebefordrar till Trafikverket.

Södertörnskommunerna

Södertörnskommunerna förväntar sig att regionen agerar så att tilläggsavtal kan tecknas omgående och att planeringen av Spårväg Syd därmed kan återupptas med full kraft.

Svar: Länsplanen ska efter remissperioden justeras i enlighet med de reviderade avtalen för Stockholms- och Sverigeförhandlingen.

Södertörnskommunerna utgår från att förutsättningar för genomförande för återstående delar av spårväg syd från Skärholmen till Älvsjö kommer att kunna diskuteras vidare för att kunna återkomma i en senare planeringsomgång.

Svar: Region Stockholm hänvisar till ramavtal 6 och förhandlingen som skett inom Sverigeförhandlingen.

Södertörnskommunerna vill uppmärksamma behovet av att länsplanen även bör skapa utrymme för följdinvesteringar i transportinfrastruktur kopplat till när olika kommuner tar ansvar för regionala anläggningar enligt den regionala utvecklingsplanen exempelvis godslogistik, fjärrvärme, vattenförsörjning, masshantering. För detta bör det finnas medel, liknande potterna, för medfinansiering.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten.

Stockholm Nordost

Stockholm Nordost efterfrågar en fortsatt kontinuerlig dialog med syfte att hitta samsyn kring prioriteringar och planering. Det finns även en efterfrågan på ökad dialog och möjlighet till inspel för icke namngivna objekt.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten.

Stockholm Nordost föreslår en kraftsamling kring Norrortsleden, och att parterna Region Stockholm, Trafikverket och kommunerna tillsammans återigen tittar på vilka möjligheter som finns att med enklare medel kunna förbättra dagens situation, exempelvis ITS-lösningar, information om restider under rusning med mera.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten.

Länsstyrelsen i Stockholms län

I länsplanen framgår att de mål som är aktuella är de delmål som finns i RUFS 2050. Under våren 2026 kommer dock en ny regional utvecklingsplan antas där dessa delmål saknas och ersättas med förhållningsätt. Det bör framgå hur länsplanen tar ställning till detta eller hur den kommer förhålla sig till den nya regionala utvecklingsstrategin. Det finns även en otydlighet bland vilka mål som är aktuella och var dessa finns beskrivna. Länsstyrelsen anser att regionen bör se över aktuella mål och uppdatera länsplanen med dessa.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och tackar för att länsstyrelsen uppmärksammar detta. Under arbetet med länsplanen har en nära dialog förts med projektet för ny regional utvecklingsplan. I de fall inaktuella mål ändå finns utskrivna i länsplanen så kommer detta justeras till länsplanens fastställelse.

I planen beskrivs att en uppföljning av arbetet med länsplanen och upparbetningen av planens medel från föregående år kommer att göras årligen. Länsstyrelsen anser att detta arbete även bör inkludera en uppföljning mot de transportpolitiska målen och relevanta regionala mål. Planen bör kompletteras med en beskrivning av hur regionen avser att göra uppföljning mot målen.

Svar: Region Stockholm som länsplaneupprättare sammanställer årligen en uppföljning av de upparbetade medlen i länsplanen. I övrigt hänvisas till uppföljningen av den regionala utvecklingsplanen och uppföljningen av de transportpolitiska målen.

Länsstyrelsen saknar en analys av hur näringslivets transportbehov påverkas av de föreslagna objekten. Länsplanen bör ha en koppling till Näringslivs- och tillväxtstrategin för Stockholmsregionen (RS 2020-0780) för att säkerställa att transportinfrastrukturen stärker företagens etableringsmöjligheter, effektiviserar godstransporter och samtidigt stödjer en långsiktigt hållbar tillväxt och konkurrenskraft i länet.

Svar: Länsplanen utgår ifrån den regionala utvecklingsplanen. Därutöver hänvisas till de samlade effektbedömningarna på Trafikverkets hemsida.

Trafikverket

Trafikverket anser att det behövs en tydligare avvägning mellan de vägledande principerna, då det i många fall finns målkonflikter mellan dessa. För att länsplanen ska fungera som ett styrdokument för Trafikverket i prioriteringar inför planering och genomförande av åtgärder behöver detta tydliggöras.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och håller med om att det finns målkonflikter. Region Stockholm anser samtidigt att de vägledande principerna bör ha ett visst utrymme för tolkning eftersom de syftar till att utgöra just en vägledning.

Länsplanens inriktning består av två delar, dels styrande förutsättningar och dels vägledande principer för urval och prioriteringar i planen. Trafikverket anser att det är otydligt hur principerna gjort avtryck i prioriteringen av objekt. För en ökad transparens skulle planförslaget kunna kompletteras med beskrivning av motiv för prioritering av namngivna objekt. På vilket sätt samhällsekonomi, eller andra prioriteringsgrunder, haft betydelse i val av namngivna objekt.

Svar: Motiven till prioritering av objekt har följt länsplanens inriktning. Region Stockholm noterar synpunkten men anser att det i plandokumentet är tillräckligt beskrivet hur val av objekt motiveras.

Trafikverket menar att den vägledande principen att täcka kostnadsökningar i planerade investeringar står i möjlig konflikt med regeringens direktiv, som anger att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande. Då ökade kostnader riskerar att minska projektens lönsamhet kan ett resultat av detta bli, att mindre lönsamma objekt prioriteras framför nya objekt med högre samhällsekonomisk lönsamhet. Att täcka kostnadsökningar i projekt som har kommit långt i planeringen och byggstartat är en rimlig princip, men i utredningsfasen bör investeringsprojekt som visar sig dyrare än förväntat kunna omprövas.

Svar: Region Stockholm har under revideringsprocessen av länsplan begärt in underlag från Trafikverket om icke byggstartade åtgärder och dessa åtgärders lönsamhet. De få objekt som ansetts möjliga att ompröva har bedömts utifrån länsplanens inriktning. De enstaka objekt som haft en negativ lönsamhet har bedömts vara värdefulla att ha kvar.

Ett av objekten i länsplanen bedöms vara samhällsekonomiskt olönsamt, Väg 226 Södergående kollkörfält Rågsvedsvägen-Västra stambanan. I länsplanen redogörs för vägledande principer för planrevideringen men några objektsspecifika motiv för prioritering redovisas inte. Trafikverket anser att motiven för att prioritera denna åtgärd bör förtydligas

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten. Objektet har tagits fram inom ramen för ÅVS expressbuss och har stora nyttor för kollektivtrafiken. Objektet innefattar också cykelåtgärder på en del av länets regionala cykelvägnät.

För Väg 226 planskildhet del av bytespunkt Flemingsberg har en avsiktsförklaring om medfinansiering tecknats mellan Huddinge kommun och Trafikverket inför åtgärdsplaneringen (TRV 2023/10890). Att objektet medfinansieras av Huddinge kommun med 31 procent bör framgå av den ekonomiska redovisningen i förslaget till länsplan.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och den kommer att åtgärdas till fastställande.

Trafikverket vill påtala att objekt ”Väg 226 planskildhet, del av bytespunkt Flemingsberg” delvis berör samma sträcka av väg 226 som objekt ”226 Pålamalmsvägen – Trafikplats Högskolan” och att en samordning behöver eftersträvas för att minimera trafikpåverkan under byggtiden och minska de negativa konsekvenserna för resenärer och omgivning.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten.

Trafikverket påtalar att den ekonomiska tabellen i länsplanen behöver justeras för det nya objektet Busslänk över E4, Botkyrka. Tabellen inkluderar kostnaden för gång- och cykelvägen, som inte ska ingå i länsplaneobjektet. Eftersom planen kan medfinansiera upp till 75 procent av stödberättigade kostnader så är rätt belopp 114 miljoner kronor (prisnivå 2025–02).

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och den kommer att åtgärdas till fastställande.

Trafikverket påtalar att huruvida länsplanens medel kan nyttjas för exempelvis sekundärentréer inte går att klargöra i ett tidigt skede utan att detta behöver bedömas i varje enskilt fall. Därför menar Trafikverket att skrivningar om fördelning av medel för bytespunkter behöver vara mer generella i länsplanen.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten.

Trafikverket påpekar att Bytespunkt Årstaberg benämns fel i den ekonomiska tabellen. En mer korrekt benämning är ”Årstabergs bytespunkt”. Objektsbeskrivningen i bilagan stämmer överens med det alternativ som ligger till grund för överenskommelse till samfinansiering.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och ser över skrivningarna.

Trafikverket lyfter att det inom varje åtgärdsområde i planen finns flera prioriterade inriktningar eller åtgärdstyper, vilket anses positivt. För att ytterligare underlätta

handläggningen av ansökningar önskar Trafikverket dock en tydligare rangordning för prioriteringarna inom respektive åtgärdsområde.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och ser över skrivningar till fastställandet av planen.

På längre sikt ser Trafikverket ett kommande behov av investeringar i enskilda bryggor i länet då många av dessa nått sin tekniska livslängd. Investeringskostnaden för bryggor är i regel högre än för vägar och mot bakgrund av detta kan en höjning av medel vara motiverad mot planperiodens slut.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten. Inför fastställelse av planen kommer behovet att tas i beaktande och ställas i relation till övriga justeringsbehov vad gäller medelsfördelning.

Trafikverket påpekar att regeringens direktiv ger uttryck för att prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten, och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet. Region Stockholm anger att 4,5 miljarder kronor av länsplanens ekonomiska ram satsas på trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Trafikverket efterfrågar ett förtydligande kring vad som ligger till grund för denna summa.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och förtydligar detta till fastställandet av länsplanen.

Försvarsmakten

Försvarsmakten vill betona vikten av att bärighet på vägarna aktuella i ärendet inte sänks. Motivet är att Försvarsmakten behöver kunna använda vägarna för tunga transporter inom länet. Utöver detta är det generellt bra att infrastruktur i området förstärks. Försvarsmakten önskar att demonterbara mitträcken uppförs vid mittseparering av riksvägar, med beaktning till att tunga transporter sker på riksvägarna i länet.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten. Region Stockholm framför synpunkten till Trafikverket.

Luftfartsverket

Luftfartsverket påtalar att inom planperioden, som sträcker sig ända till år 2037, kommer drönare sannolikt att utföra såväl gods- som persontransporter och olika typer av viktiga samhällsuppdrag. Detta kan innebära behov av dedikerat luftrum för obemannad luftfart och anslutningsmöjligheter till andra transportslag. Den obemannade luftfarten kan också komma att avlasta vägnätet genom att ersätta fordonstransporter, med minskad klimatpåverkan som följd.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och följer också utvecklingen inom drönare och innovativ luftmobilitet noga. Regionen driver arbete inom till exempel innovation och sjukvård.

Polismyndigheten Region Stockholm

Polismyndigheten påpekar att i samband med att trimningar genomförs, vilket ska förbättra kapacitet och funktion i vägtrafiksystemet, glöms kontrollfunktionen bort. Polismyndigheten har ett krav från EU att kontrollera nyttotrafiken. Detta utöver "vanlig" trafik. Det blir ofta omöjligheten att genomföra dessa kontroller efter att kapacitetshöjande åtgärder genomförts. Oftast blir konsekvensen att ytor som använts för kontroller försvinner.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten och framför den till Trafikverket.

För Spångas Framtid

Organisationen framför att Spånga station måste behållas som ett utpekat och prioriterat investeringsprojekt i länsplanen, eftersom all utbyggnad av bostäder och arbetsplatser inom ett tiotal stadsdelar inom Västerort i Stockholms stad är helt beroende av en upprustad Spånga station med bussterminal.

Svar: I länsplanen återfinns endast objekt som är planeringsmogna. Medel har tidigare funnits avsatta för att medfinansiera åtgärder vid Spånga station. Det är Region Stockholms trafikförvaltning och Stockholms stad som ansvarar för att planera åtgärder vid stationen och komma överens om en finansieringslösning för åtgärder för att utveckla bytespunkten. Detta har inte skett varför det inte finns något objekt som länsplanen kan medfinansiera. Spånga station ryms inom utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur. När Spånga station kommit längre i planeringen och avtal/överenskommelser slutits kan det återigen övervägas som ett namngivet objekt i länsplanen.

Funktionsrätt Stockholms län

Funktionsrätt Stockholms län lyfter frågan om hur regionen tänker med att samköra konsekvensanalyser? Detta för att det inte ska bilda stuprörstänk. Av förslaget att döma är det svårt att se om regionen i exempelvis sin miljökonsekvensbeskrivning även gjort en funktionsrättskonsekvensbeskrivning? Mycket av miljö, framkomlighet, säkerhet, bevarande och omsorgstagande kommer ju även att beröra personer med funktionsnedsättning. Det är också av stor vikt att informationen kring de förändringar som sker når invånarna i god tid innan de stora projekten fortsätter.

Svar: Region Stockholm välkomnar synpunkten Länsplanen för regional transportinfrastruktur anger ekonomiska ramar samt vilka åtgärdsområden och objekt som ska genomföras under planperioden. Planen innehåller inte ställningstaganden om konkret utformning av anläggningar, trafikmiljöer eller systemlösningar. Mot denna bakgrund finns det begränsade möjligheter att på länsplanenivå genomföra en samlad funktionsrättskonsekvensbeskrivning. Bedömningar av konsekvenser för personer med funktionsnedsättning görs i stället i andra skeden av planeringsprocessen, där tillgänglighet, användbarhet och delaktighet kan analyseras på ett mer ändamålsenligt sätt.

Klimataktion Stockholm

Klimataktion Stockholm skriver angående Östlig förbindelse: nu när en avsiktsförklaring finns är det av yttersta vikt att förutsättningarna på ett tidigt stadium klargörs och att alla

intressenter ges möjlighet att lämna synpunkter. Vi anser därför att planen behöver revideras och att en ny remissomgång är nödvändig.

Svar: Östlig förbindelse hanteras i första hand inom ramen för nationell plan. Mot denna bakgrund bedömer regionen att det inte finns skäl att revidera länsplanen eller genomföra en ny remissomgång.

Lunda Företagsgrupp

Lunda företagsgrupp anser att Spånga station är i stort behov av genomgripande förändringar. Pendeltågsstationen är sliten och trång. Busstationen är dysfunktionell. Behoven av en upprustning av Spånga som bytespunkt är därför mycket stort och vi vill därför att detta projekt ingår i planperiodens åtgärdsplan.

Svar: I länsplanen återfinns endast objekt som är planeringsmogna. Medel har tidigare funnits avsatta för att medfinansiera åtgärder vid Spånga station. Det är Region Stockholms trafikförvaltning och Stockholms stad som ansvarar för att planera åtgärder vid stationen och komma överens om en finansieringslösning för åtgärder för att utveckla bytespunkten. Detta har inte skett varför det inte finns något objekt som länsplanen kan medfinansiera. Spånga station ryms inom utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur. När Spånga station kommit längre i planeringen och avtal/överenskommelser slutits kan det återigen övervägas som ett namngivet objekt i länsplanen.

LRF Mälardalen

LRF föreslår att arbetet med länsplanen, utöver den regionala utvecklingsstrategin (RUS), ska kopplas mot arbetet med den regionala livsmedelsstrategin (LMS). Detta skulle kunna belysas under kapitlet om regionala mål. Den regionala handlingsplanen för LMS har till exempel som övergripande mål att sårbarheten i livsmedelskedjan ska minska.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten. Som planupprättare menar Region Stockholm att möjligheterna att hantera livsmedelsförsörjning som isolerad fråga i länsplanearbetet är begränsad. I planförslaget ryms frågor om detta i de större infrastrukturobjekten och frågan ingår också i det regionala utvecklingsarbetet.

Miljöpartiets lokalgrupp Järva

Miljöpartiets lokalgrupp Järva konstaterar att Spånga station tas ur planen. Remissinstansen vill uppmana regionen att tänka om i detta val.

Svar: I länsplanen återfinns endast objekt som är planeringsmogna. Medel har tidigare funnits avsatta för att medfinansiera åtgärder vid Spånga station. Det är Region Stockholms trafikförvaltning och Stockholms stad som ansvarar för att planera åtgärder vid stationen och komma överens om en finansieringslösning för åtgärder för att utveckla bytespunkten. Detta har inte skett varför det inte finns något objekt som länsplanen kan medfinansiera. Spånga station ryms inom utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur. När Spånga station kommit längre i planeringen och avtal/överenskommelser slutits kan det återigen övervägas som ett namngivet objekt i länsplanen.

Nationellt centrum för suicidforskning och prevention, Region Stockholm, SLSO CHIS

Remissinstansen lyfter att åtgärder inom suicidprevention är samhällsekonomiskt mycket lönsamma och centrala för att nå nationella och regionala trafiksäkerhetsmål kopplat till järnväg och tunnelbana, samt för att stärka driftsäkerheten på den statliga järnvägen. Trots detta saknas i dag en systematisk implementering av kända och kostnadseffektiva motåtgärder i länet. Vi föreslår att detta bör prioriteras högre i planen och att man bör införa ett särskilt delområde som arbetar med denna typ av trafiksäkerhet.

Svar: Region Stockholm noterar synpunkten. Suicidprevention kan hanteras inom länsplanens åtgärdsområde trafiksäkerhet. Inom detta område prioriteras åtgärder som bedöms bidra i störst utsträckning till att uppfylla nollvisionen och de nationella etappmålen för trafiksäkerhet. I plantexten anges förebyggande åtgärder mot suicid som ett exempel på åtgärder som kan ingå. Frågan förmedlas också till Trafikverket.

Swedavia

Swedavia påpekar att Länsplanen för regional transportinfrastruktur varken nämner Arlanda, Bromma, luftfart eller Arlandasamordningens slutbetänkande (SOU 2025:679). Det är en brist att flygplatserna och en eventuell kommande Arlandaförhandling inte har ingått i som planeringsförutsättningar. Vi menar att flygplatserna borde beskrivas i länstransportplanen och att planen tar höjd för en eventuell förhandling genom att medel reserveras.

Svar: Regionen delar bilden av att god tillgänglighet till Arlanda är av stor betydelse för regional, nationell och internationell tillgänglighet. Kapacitetsstarka väg- och järnvägsanslutningar till Arlanda hanteras i huvudsak inom ramen för nationell plan

Swedavia lyfter att det i länsplanens ekonomiska fördelning finns posterna utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur och utrymme för ökad medfinansiering till objekt i Stockholm och Sverigeförhandlingen. Swedavia föreslår att även resultat av en eventuell Arlandaförhandling kan finansieras av de två posternas medel.

Svar: I utrymmet för kollektivtrafikens infrastruktur finns medel reserverat för bytespunkter, tillkommande entréer och utbyggnad av kollektivtrafikens spårbundna infrastruktur. Det är Trafikverket och Trafikförvaltningen vid Region Stockholm som ansvarar för att identifiera och konkretisera åtgärder som kan finansieras med medel från dessa utrymmen. Utrymmet för kostnadsökningar till objekt i Stockholms och Sverigeförhandlingen är endast för just dessa objekt.