§ 197

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län, 2026–2037
RS 2023-0894

Sammanfattning
I mars 2025 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att revidera den nationella planen för transportinfrastruktur. Region Stockholm, i egenskap av länsplaneupprättare, fick samtidigt i uppdrag att revidera länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län. Planen sträcker sig mellan åren 2026–2037.

Beslutsunderlag
1. Regionrådsberedningens skrivelse
2. Regiondirektörens tjänsteutlåtande
3. Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län, 2026-2037

Yrkanden
Ordförande Aida Hadzialic (S) yrkar bifall till regionrådsberedningens förslag i skrivelse den 22 oktober 2026 (bilaga).

2:e vice ordförande Axel Conradi m.fl. (M) yrkar bifall till eget förslag till tilläggsbeslut (bilaga).

Beslutsgång
Ordförande Aida Hadzialic (S) frågar först på regionrådsberedningens förslag till beslut och finner att regionstyrelsen bifaller detta.

Ordförande frågar därefter på Moderaternas förslag till tilläggsbeslut och finner att regionstyrelsen avslår detta.

Beslut
Regionstyrelsen föreslår att regionfullmäktige beslutar följande.

1. Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2026–2037, fastställs och skickas till landsbygds – och infrastrukturdepartementet senast den 18 november 2026.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sverigedemokraterna deltar inte i beslutet.

Reservation
2:e vice ordförande Axel Conradi m.fl. (M) anmäler reservation från Moderaterna till förmån för eget förslag till tilläggsbeslut.

Särskilda uttalanden
Ledamoten Anna Sehlin m.fl. (V) anmäler ett särskilt uttalande från Vänsterpartiet.
Ledamoten Msciwoj Swigon m.fl. (SD) anmäler ett särskilt uttalande från Sverigedemokraterna.

Paragrafen är justerad

Skickas till
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Regionrådsberedningen

SKRIVELSE
2026-10-22

RS 2023-0894

Regionstyrelsen

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län, 2026–2037

Föredragande regionråd: Märta Martin-Granlund

Ärendebeskrivning

I mars 2025 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att revidera den nationella planen för transportinfrastruktur. Region Stockholm, i egenskap av länsplaneupprättare, fick samtidigt i uppdrag att revidera länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län. Planen sträcker sig mellan åren 2026–2037.

Förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår regionstyrelsen föreslå att regionfullmäktige beslutar följande.

1. Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2026–2037, fastställs och skickas till landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 18 november 2026.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Regionrådsberedningens motivering

Länsplan för regional transportinfrastruktur är en del av Region Stockholms långsiktiga arbete för att möta befolkningstillväxten och för att skapa ett bättre och effektivare transportsystem. Regionrådsberedningen anser att föreslagna investeringar kommer stärka hela transportsystemet med bland annat utbyggd kollektivtrafik och förbättrad framkomlighet.

Regionrådsberedningen vill samtidigt tacka alla aktörer, framför allt kommunerna, för värdefulla inspel och dialoger under arbetets gång.

Beslutsunderlag

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande
2. Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län, 2026-2037

Aida Hadžialić

Märta Martin-Granlund

Moderaterna

Förslag till tilläggsbeslut
2026-10-27

Regionstyrelsen
Ärende 8

Diarienummer
RS 2023-0894

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län, 2026-2037

Stockholmsregionen har ett omfattande behov av investeringar i transportinfrastruktur. Det är därför positivt att den moderatledda regeringen har möjliggjort en historiskt stor ekonomisk ram för länsplanen, som nu omfattar drygt 14,7 miljarder kronor.

Vi anser att länsplanen i huvudsak innehåller väl avvägda prioriteringar. Vi välkomnar särskilt att väg 265 Täby Kyrkby–Mossen, inklusive Löttingetunneln, finns med som namngivet objekt och att medel avsätts för att stärka Roslagsbanans kapacitet och robusthet.

Samtidigt finns anledning att uppmärksamma de utmaningar som följer av att en betydande del av länsplanens ekonomiska utrymme redan är uppbundet i tidigare beslutade investeringar. Kostnadsökningar i stora infrastrukturprojekt innebär att resurser som annars hade kunnat användas för nya angelägna åtgärder behöver tas i anspråk.

Vi har under den gångna mandatperioden återkommande kritiserat de omfattande fördyringarna och förseningarna i Region Stockholms investeringsverksamhet. Tvärbanans Kistagren är ett tydligt exempel på hur bristande kostnadskontroll får konsekvenser långt utanför det enskilda projektet. Att länsplanen nu behöver bidra med ytterligare medfinansiering understryker vikten av en stärkt ekonomisk styrning och uppföljning av regionens investeringar.

Vi beklagar också att Spånga station inte längre finns med som namngivet objekt, utan i stället hänvisas till ett generellt utrymme för framtida investeringar i bytespunkter och tillkommande entréer. Det är angeläget att Region Stockholm och Stockholms stad kommer vidare i arbetet med att säkerställa en långsiktig finansiering och utveckling av stationen.

Därtill konstaterar vi att Årstabergs bytespunkt har utgått ur länsplanen sedan objektet inte inkluderats i den fastställda nationella planen. Vi förutsätter att det fortsatta behovet av förbättrade bytesmöjligheter vid Årstaberg beaktas i den regionala infrastrukturplaneringen.

Stockholmsregionen behöver fler investeringar som förbättrar framkomligheten, stärker kollektivtrafiken och skapar förutsättningar för tillväxt i hela länet. Det förutsätter inte bara tillräckliga ekonomiska resurser, utan också att beslutade investeringar genomförs med god kontroll över tid, kostnad och kvalitet.

Särskilt bekymmersamt är det omfattande finansieringsgap som nu har identifierats inom utbyggnaden av nya tunnelbanan. Den senaste prognosen visar att närmare 23 miljarder kronor saknas i förhållande till befintlig finansiering. Redan vid kommande årsskifte behöver ytterligare finansiering säkerställas för tunnelbanan till Barkarby, och under nästa år riskerar motsvarande situation att uppstå för utbyggnaden till Arenastaden. Det är anmärkningsvärt att ett finansieringsbehov av denna omfattning identifieras först några månader efter att regeringen fastställt den nationella transportinfrastrukturplanen. Hade projektens samlade kostnader och risker klarlagts tidigare hade finansieringsbehovet kunnat prövas inom ramen för den nationella planprocessen. Nu står Region Stockholm och övriga parter inför nya, omfattande finansieringsförhandlingar samtidigt som flera av projekten drabbats av ytterligare förseningar. Det understryker behovet av betydligt bättre kostnadskontroll, realistiska prognoser och tidigare politisk insyn i regionens stora investeringsprojekt.

Regionstyrelsen föreslås besluta följande:

1. Regionledningskontoret uppdras att inom ramen för den årliga uppföljningen av länsplanen särskilt redovisa hur kostnadsökningar och tidsförskjutningar i namngivna objekt påverkar länsplanens återstående ekonomiska utrymme och möjligheterna att genomföra övriga prioriterade åtgärder.

Vänsterpartiet

SÄRSKILT UTTALANDE
2026-10-27

RS 2026-2037

Regionstyrelsen
Ärende 8

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län. RS2026-2037

Länsplanen fördelar statliga medel för investeringar i infrastruktur i Stockholms Län. För Vänsterpartiet är det prioriterat att den övergripande inriktningen har fokus på hållbara trafikslag där den absolut största andelen fördelas till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur. En fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken och en omställning från privatbilism till hållbara trafikslag är avgörande för att regionala, nationella och internationella klimatmål ska kunna nås.

Både längre bak i tiden och i närtid har länet infrastruktur byggts på ett sätt som gjort invånare beroende av bil för att ta sig fram i sin vardag. Utifrån den bakgrunden och med målsättning om att faktiskt nå målet om att 70% av alla resor inom länet ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik, ser Vänsterpartiet att det behöver göras ett mycket tydligare skifte där medel satsas på att underhålla och trimma vägnätet men där nyinvesterar och utbyggnad helt fokuserar på hållbara trafikslag. Många av vägobjekten i planen beror på tidigare beslut. När det gäller de nya namngivna objekten är Vänsterpartiet positiva till investeringar i busslänken över E4 i Botkyrka, Årstaberg bytespunkt och ökad kapacitet på Roslagsbanan. Det är alla investeringar som ökat kapacitet i kollektivtrafiken och kommer öka kunna göra att andelen som åker kollektivt ökar. Vi är även positiva till åtgärderna för planskildhet vid väg 226 i Flemingsberg som kommer möjliggöra såväl stadsutveckling som säkrare passage till pendeltågen och är en förutsättning för Spårväg syds angöring till Flemingsberg. Cykelstråket vid Väg 264 Vallentuna-Arninge kommer möjliggöra cykling på en sträcka där det i nuläget finns dåliga förutsättningar att cykla säkert och är en del i utbyggnaden av det regionala cykelnätet. Vi är dock kritiska till breddningen av Löttingetunneln på Väg 265 Täby Kyrkby-Mossen. Även om vi har förståelse för att det i dagsläget finns trängselproblematik så ser inte vi att en breddning kommer lösa problemet utan riskerar att leda till inducerad trafik, ökade utsläpp och fortsatt trängsel. För att minska trängsel i vägnätet behövs omställning från privatbilism till kollektivt resande och ökade investeringar i kollektivtrafiken.

Region Stockholm

Sverigedemokraterna Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2026-10-27

RS 2023-0894

Regionstyrelsen
8

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län, 2026–2037

Sverigedemokraterna anser att förslaget till länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037 behöver omarbetas. Planens prioriteringar tar inte tillräcklig hänsyn till de omfattande kostnadsökningarna inom kollektivtrafikens större investeringsprojekt eller till behovet av förbättrad framkomlighet på länets vägar.

Enligt Region Stockholms senaste prognos överstiger den beräknade slutkostnaden för tunnelbaneutbyggnaden den befintliga finansieringen med 22,9 miljarder kronor. Det är en betydande avvikelse som behöver beaktas vid beslut om ytterligare investeringar. Sverigedemokraterna har tidigare motsatt sig utbyggnaden av tunnelbanans gula linje mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Mot bakgrund av det ekonomiska läget anser vi att projektet bör avbrytas till förmån för att säkerställa finansieringen av redan påbörjade tunnelbaneutbyggnader.

Sverigedemokraterna motsätter sig även Roslagsbanans förlängning till city. Den beräknade kostnaden för projektet är betydande och måste ställas mot behoven av investeringar i den befintliga infrastrukturen. För Roslagsbanans del bör åtgärder som förbättrar kapaciteten och tillförlitligheten på dagens bana prioriteras.

Länsplanens ekonomiska ram uppgår till 14,7 miljarder kronor för perioden 2026–2037. Av dessa medel avsätts cirka 58 procent till kollektivtrafik och 12 procent till cykelåtgärder. Omkring 29 procent avser vägåtgärder, inklusive trafiksäkerhet och miljöförbättringar. Inom åtgärdsområdena för statliga vägar avsätts endast 164 miljoner kronor till kapacitet och tillförlitlighet under hela planperioden. Detta är enligt vår mening en otillräcklig prioritering med hänsyn till behoven av förbättrad framkomlighet i Stockholmsregionen.

Omkring sex miljarder kronor av planens medel är kopplade till Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen. Flera av dessa investeringar har blivit väsentligt dyrare än vad som tidigare beräknats. De ökade kostnaderna innebär att en större del av tillgängliga resurser behöver användas för att fullfölja tidigare åtaganden. Därmed minskar utrymmet för andra angelägna investeringar.

Region Stockholm

Sverigedemokraterna Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2026-10-27
RS 2023-0894

Regionstyrelsen
8

Även finansieringen genom trängselskatten är problematisk. Sverigedemokraterna motsätter sig trängselskatten och anser inte att bilister ska belastas med ytterligare beskattning för att finansiera regionens infrastrukturutbyggnad. Genom tidigare överenskommelser har trängselskatteintäkter knutits till bland annat tunnelbanans utbyggnad till Älvsjö, Roslagsbanan till city och Spårväg Syd. Det handlar således delvis om att finansiera projekt som Sverigedemokraterna redan har motsatt sig.

Vår uppfattning är att trängselskatten bör avskaffas och att finansieringen av angelägna infrastrukturinvesteringar i stället behöver säkerställas genom statliga anslag och andra långsiktiga finansieringslösningar. Detta förutsätter att staten och övriga berörda parter hanterar de åtaganden som följer av redan ingångna avtal.

Stockholmsregionens vägnät har samtidigt betydande behov av kapacitetsförstärkningar. Sverigedemokraterna har bland annat föreslagit att Östlig förbindelse ska genomföras, att Norrortsleden byggs ut till full kapacitet och att en ny vägförbindelse över Södertäljekanalen utreds. Vi vill även se ett färdigställande av Tvärförbindelse Södertörn och förbättrad framkomlighet på E4, E18 och de större vägarna på Södertörn. Flera av dessa investeringar ligger inom statens ansvar för den nationella transportinfrastrukturen, men bör enligt vår mening ges större tyngd i regionens långsiktiga planering och prioriteringar gentemot staten.

Länsplanen innehåller visserligen angelägna vägprojekt, bland annat åtgärder vid Löttingetunneln och längs väg 222. Vi ser positivt på dessa investeringar. De ändrar emellertid inte vår bedömning av den samlade fördelningen av resurserna.

Bilen är en nödvändig del av transportsystemet i Stockholms län. Det gäller särskilt i de delar av regionen där kollektivtrafiken inte kan tillgodose invånarnas dagliga transportbehov. Väginfrastrukturens betydelse för arbetspendling, näringslivets transporter och tillgängligheten mellan länets kommuner behöver därför få ett större genomslag i planeringen.

Sverigedemokraterna anser sammanfattningsvis att länsplanen bör ges en annan inriktning. De ekonomiska förutsättningarna för de stora spårprojekten behöver omprövas, liksom användningen av trängselskatten som finansieringskälla. En större del av investeringarna bör inriktas på befintlig infrastruktur, förbättrad vägkapacitet och åtgärder som ger ökad framkomlighet i hela länet.