Uppföljning av länsplan för regional transportinfrastruktur 2025

Regionledningskontoret
RS 2025-0154

Region Stockholm

Innehållsförteckning

Sammanfattning 3
Inledning 4
Länsplanen och dess innehåll 5
Prisnivåer och index 5
Länsplanens genomförande 2025 6
Total upparbetningsgrad 6
Åtgärder på statlig infrastruktur 9
Statlig medfinansiering 17
Framåtblick 21
Bilaga 1 22

Sammanfattning

Årets uppföljning av länsplan för regional transportinfrastruktur visar att upparbetningsgraden av planens medel för 2025 ligger på omkring 59 procent. Det är en ökning jämfört med 2024 då upparbetningen var cirka 30 procent. Att upparbetningsgraden är högre än föregående år beror till stor del på att:

- Många objekt och åtgärder är i produktion
- Fördelningen mellan länsplanens medel och trängselskatterna jämnats ut, med en större belastning på länsplanen
- Utbetalda belopp inom åtgärdsområdena för statlig medfinansiering ökat

Att upparbetningsgraden ändå inte når högre beror bland annat på låg upparbetningsgrad inom vissa områden, att vissa objekt har behövt skjutas fram i tid och på en eftersläpning till följd av tidigare års lägre upparbetningsgrad.

Generellt visar cykel på statlig väg upp den lägsta genomförandegraden både när det gäller namngivna objekt och ej namngivna åtgärder.

Inledning

Länsplan för regional transportinfrastruktur är en del av den statliga infrastrukturplaneringen. Den innehåller namngivna objekt och åtgärdsområden som syftar till att utveckla transportinfrastrukturen i Stockholms län, utifrån styrande lagstiftning och målsättningar för arbetet[1].

Det är Region Stockholms uppgift att vart fjärde år ta fram och besluta om en länsplan utifrån de ekonomiska ramar som regeringen fastställer. Länsplanen sträcker sig över tolv år men revideras vanligtvis med fyra års mellanrum.

Flera aktörer bidrar till att länsplanen genomförs. Trafikverket har ett stort ansvar i form av att genomföra objekt och åtgärder på den statliga infrastrukturen och genom att betala ut statlig medfinansiering. De aktörer som beviljats statlig medfinansiering har i sin tur ett ansvar att genomföra dessa åtgärder.

Denna rapport är en sammanfattning av länsplanens genomförande under 2025. Den syftar till att på ett transparent sätt redogöra för arbetet med fokus på hur de medel som avsatts för året har upparbetats och hur arbetet med planen fortlöper. Rapporten ska ge en bild av hur intentionerna i planen efterlevs och bidra till att kontinuerligt bygga upp ett kunskapsunderlag inför kommande planrevideringar.

[1] Se Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033 för beskrivning av förordningar och mål.

Länsplanen och dess innehåll

Den statliga infrastrukturplaneringen är en cyklisk process. Var fjärde år beslutar riksdagen hur mycket pengar som ska gå till transportinfrastruktur de kommande tolv åren. Länsplanens medel utgör en del av detta. Det är regionerna i Sverige som ansvarar för att ta fram och besluta om en länsplan för respektive region. Stockholmsregionens länsplan omfattar ca 10 miljarder för åren 2022-2033.

Planen innehåller olika typer av objekt och åtgärder där vissa finansieras med stöd i förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och andra med stöd i förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. De förstnämnda är åtgärder som genomförs av Trafikverket medan de senare är åtgärder som genomförs av en kommun i länet eller kollektivtrafikmyndigheten med stöd av medel från länsplanen.

Objekt över 50 miljoner kronor behöver pekas ut i planen med namn och kostnadskalkyl. Åtgärder under 50 miljoner kronor[2] genomförs istället löpande inom ramen för Trafikverkets verksamhetsplanering och den årliga processen där kommuner och kollektivtrafikmyndighet kan ansöka om statlig medfinansiering.

Prisnivåer och index

Trafikverket fastställer nya prisnivåer varje månad men använder sig ibland också av det som kallas löpande prisnivå. Vilken prisnivå som används påverkar storleken på de belopp som redovisas i olika sammanhang. Den ekonomiska tabellen som finns redovisad i länsplanen är upprättad i 2021 års prisnivå.

I denna uppföljningsrapport används planens prisnivå (2021) om inget annat anges. Det innebär att siffrorna blir jämförbara med den ekonomiska tabell som finns redovisad i länsplanen.

[2] I den reviderade länsplanen som sträcker sig från 2026 till 2037 har denna beloppsgräns höjts till 75 miljoner kronor.

Länsplanens genomförande 2025

Total upparbetningsgrad

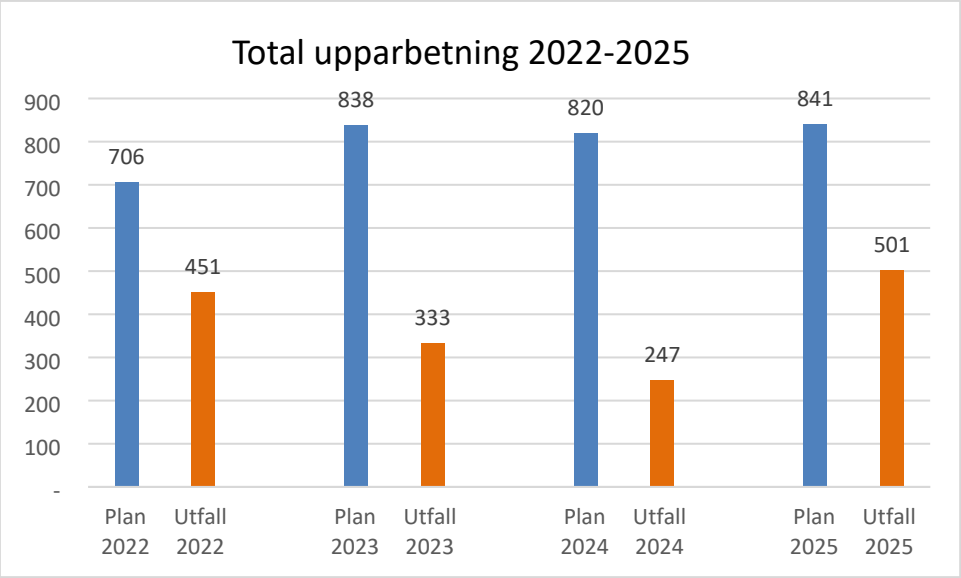
2025 hade länsplanen ett planerat investeringsutrymme på totalt 841 miljoner kronor. Av dessa har totalt 501 miljoner arbetats upp under året. Det motsvarar en upparbetningsgrad på totalt 60 procent. Jämfört med 2024 är det en ökning med 30 procentenheter. Upparbetningsgraden 2024 var 30 procent. Skälen till att upparbetningsgraden nu är högre än föregående år är bland annat att:

- Många projekt i produktion
- Utjämning av fördelningen mellan länsplanens medel och trängselskatterna, med en större belastning på länsplanen
- Högre utbetalda belopp inom åtgärdsområdena för statlig medfinansiering

Flera namngivna objekt så som Väg 229 Norra Sköndal - bytespunkt för kollektivtrafik, Väg 57 Gnesta-E4, Väg 77 Länsgränsen - E18 Trafikplats Ledinge, och Väg 646 Gustavsberg – Ingarö, har under 2025 varit i produktion, vilket påverkar upparbetningsgraden positivt. Därtill har upphandlingar slutförts för de namngivna objekten Väg 257 Tungelstavägen och Väg 560 Västerhaninge - Årsta havsbad, vilka nu är i produktion.

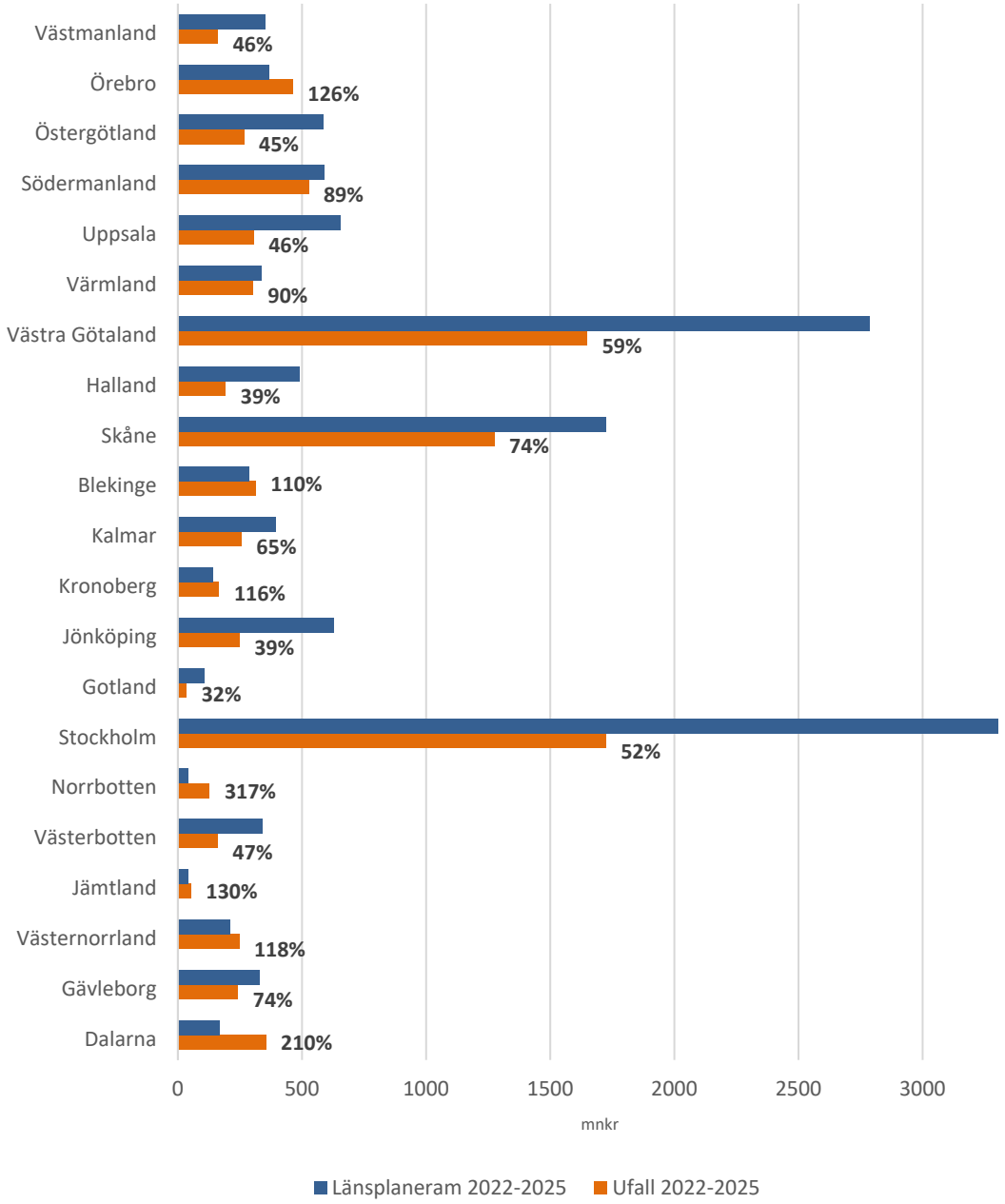
Trots att flera objekt är i produktion, samt att bemanningen hos Trafikverket är stabilare än den varit tidigare år så finns det en eftersläpning som gör att upparbetningsgraden ändå inte är högre än cirka 60 procent.

En samfinansieringssatsning från nationell plan för cykelåtgärder, som var en ny nationell satsning för denna planperiod, påverkar också utfallet genom att nationell plan avlastar länsplanen och därmed gör upparbetningsgraden lägre. Satsningen är nu avslutad och totalt har länsplanen avlastats med 69 miljoner under perioden 2022-2025. Även om det inte är finansiella medel från länsplanen som förbrukas så har dessa medel bidragit till framdrift i objekten. Detsamma gäller objekt som delvis finansieras med trängselskatt. Trots att det finns en framdrift i dessa objekt så har det inte belastat länsplanens medel i den mån det planerats för.



Figur 1: Länsplanens totala ram jämfört med utfall 2022-2025 (miljoner kronor)

Att medlen i länsplanen inte förbrukas i den takt det planerats för är inte unikt för Stockholmsregionen. I flera andra regioner är situationen motsvarande. Sett till planens fyra första år (2022-2025) så har Stockholmsregionens länsplan en sammanlagd upparbetningsgrad på 52 procent. Detta är under snittet för landet där genomsnittet är 65 procent.



Figur 2: Nationell uppföljning av Länsplanerna, Ackumulerad andel som upparbetats under perioden 2022-2025 jämfört med tillgängliga medel 2022-2025

Åtgärder på statlig infrastruktur

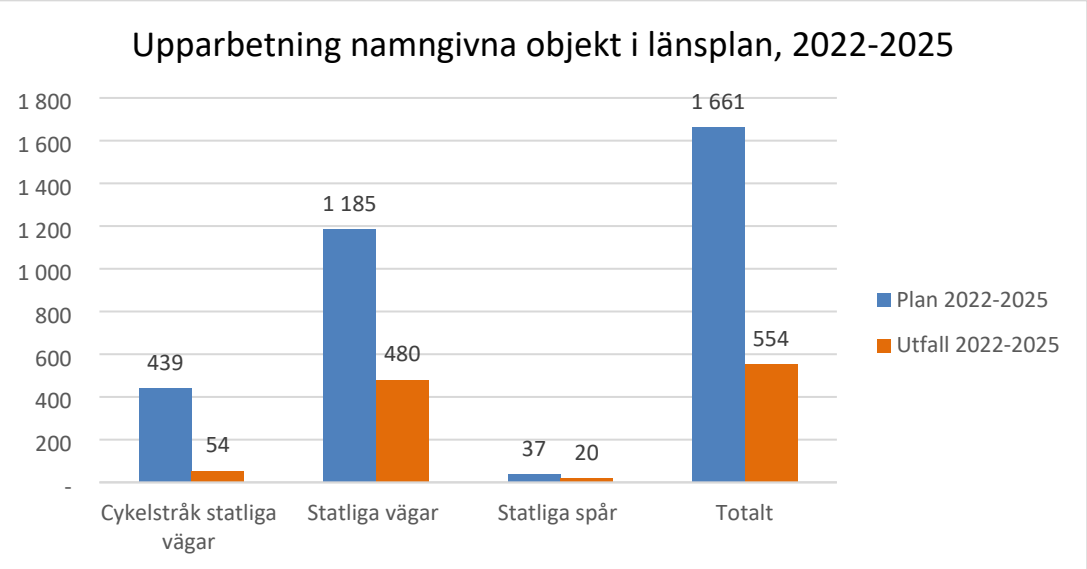
Namngivna objekt

De namngivna objekten på statlig infrastruktur är åtgärder som uteslutande genomförs av Trafikverket. Finansieringen kommer primärt från länsplanens medel men även från trängselskatter, nationell plan och i vissa fall från kommuner.

Totalt har omkring 56 procent av de tillgängliga medlen för namngivna objekt upparbetats under 2025. Det är en ökning jämfört med 2024 då upparbetningen bara var omkring 10 procent.

I diagrammet nedan redovisas en samlad bild över upparbetningen för de olika typerna av namngivna objekt för planperiodens fyra första år. Över denna tidsperiod har totalt 33 procent av medlen för namngivna objekt arbetats upp.

Spår
Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller
Väg
Väg 57 Gnesta-E4
Väg 77 Länsgränsen - E18 Trafikplats Ledinge
Väg 222, Trafikplats Kvarnholmen och Skvaltan, 4:e körfält
Väg 222 Mölnvik – Ålstäket
Väg 222 Reversibelt körfält Farstabron
Väg 226 Pålamalmsvägen - Trafikplats Högskolan
Väg 226 Trafikplats Högskolan, anslutning Alfred Nobels allé
Väg 226 Södergående kollkörfält - Rågsvedsvägen - Västra stambanan
Väg 229 Norra Sköndal, bytespunkt för kollektivtrafik
Väg 257 Tungelstavägen
Väg 261, Tappström – Nockeby
Väg 274, Engarns Vägskäl
Väg 274/1004, Kulla vägskäl – Svinninge
Väg 642/678, Färjelägen Tynningöfärjan
Cykelstråk
Väg 259, Glömstavägen
Väg 260, Vendelöstråket Skrubba
Väg 260, Ältastråket
Väg 262, Danderyd – Rösjön
Väg 560, Västerhaninge - Årsta havsbad
Väg 646, Gustavsberg – Ingarö



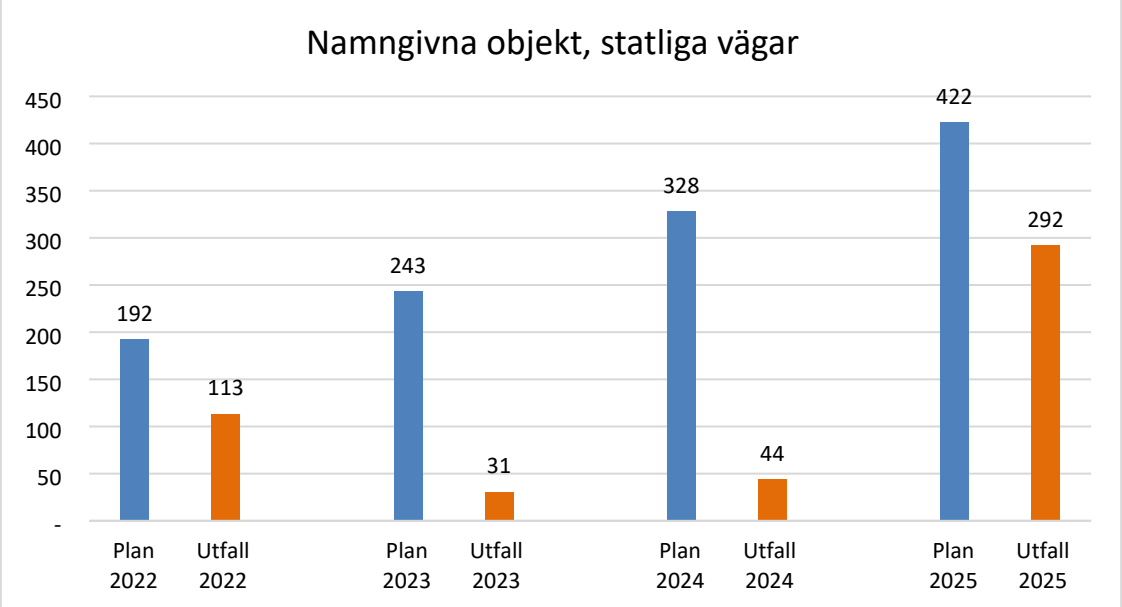
Figur 3: Länsplanens medel för statliga namngivna objekt jämfört med utfall 2022-2025 (miljoner kronor)

Namngivna objekt väg

Under 2025 har 292 miljoner upparbetats i de namngivna objekten på statlig väg. Detta motsvarar cirka 69 procent av de 422 miljoner som funnits avsatta till dessa objekt. Trots en högre upparbetningsgrad än tidigare år så gör ett antal komplexa planläggningsprocesser att vissa objekt försentas.

Väg 222 Mölnvik - Ålstäket är ett exempel på en vägplan som har varit komplex och där planprocessen därför dragit ut på tiden. Denna plan börjar dock närma sig ett slutskede. För objekten Väg 226 Trafikplats Högskolan - anslutning Alfred Nobels allé och Väg 226 Pålamalmsvägen - Trafikplats Högskolan så har upphandling och produktion inte kunnat genomföras som planerat då inga anbud lämnades under upphandlingsskedet. Dessa upphandlingar måste därför göras om. Objekten väg 222 Mölnvik-Ålstäket och Väg 226 Trafikplats Högskolan - anslutning Alfred Nobels allé stod dessutom för omkring 50 procent av länsplanens ekonomiska ram för namngivna objekt på statlig väg under 2025. Förseningar i dessa objekt medför därför stor påverkan på det totala utfallet.

Ett flertal objekt byggstartades under 2024. Dessa är fortsatt i produktion. Under 2025 har en entreprenör också upphandlats för objektet Väg 257 Tungelstavägen.



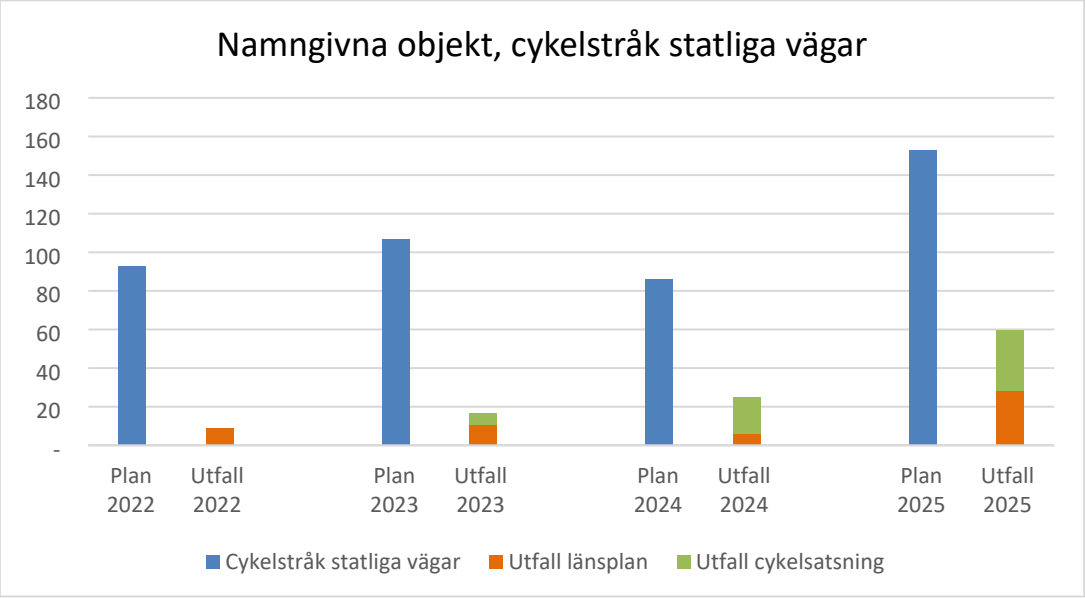
Figur 4: Länsplanens medel för statliga namngivna vägobjekt jämfört med utfall 2022-2025 (miljoner kronor)

Namngivna objekt cykel

Av de medel som fanns avsatta för namngivna cykelstråk längs det statliga vägnätet så upparbetades 28 av totalt 153 miljoner under 2025. Upparbetningsgraden ligger därmed på omkring 19 procent. Att upparbetningen är så låg beror främst på att följande objekt inte har påbörjat produktion som planerat:

- *Väg 259 Glömstavägen*: Objektet bedöms inte vara genomförbart innan Tvärförbindelse Södertörn är genomförd. I dagsläget förväntas planeringen kunna återupptas tidigast 2032.
- *Väg 260 Vendelsöstråket*: Har haft en utdragen och komplex vägplaneprocess som har lett till förseningar.
- *Väg 262 Danderyd-Rösjön:* Uppstarten efter ett omtag i vägplaneprocessen har dragit ut på tiden på grund av tidigare resursbrist.

Den låga upparbetningsgraden beror också på den samfinansieringssatsning som regeringen beslutade om i nationell plan för perioden 2022-2027. Denna satsning omhändertar stora delar av utfallet i planens objekt på statliga cykelvägar. Eftersom satsningens medel aviserades först efter att länsplanen fastställdes så tar inte den ekonomiska tabellen i länsplanen hänsyn till satsningen. Utöver de 28 miljoner kronor som belastat länsplanen så har ytterligare 32 miljoner kronor belastat nationell plan genom samfinansieringssatsningen. Dessa medel har använts för att genomföra objekten men är inte en del av länsplanens totala upparbetning.



Figur 5: Länsplanens medel för statliga namngivna cykelstråk jämfört med utfall 2022-2025 (miljoner kronor)

Under 2025 har Väg 646, Gustavsberg – Ingarö färdigställts och en entreprenör upphandlats för Väg 560, Västerhaninge - Årsta havsbad.

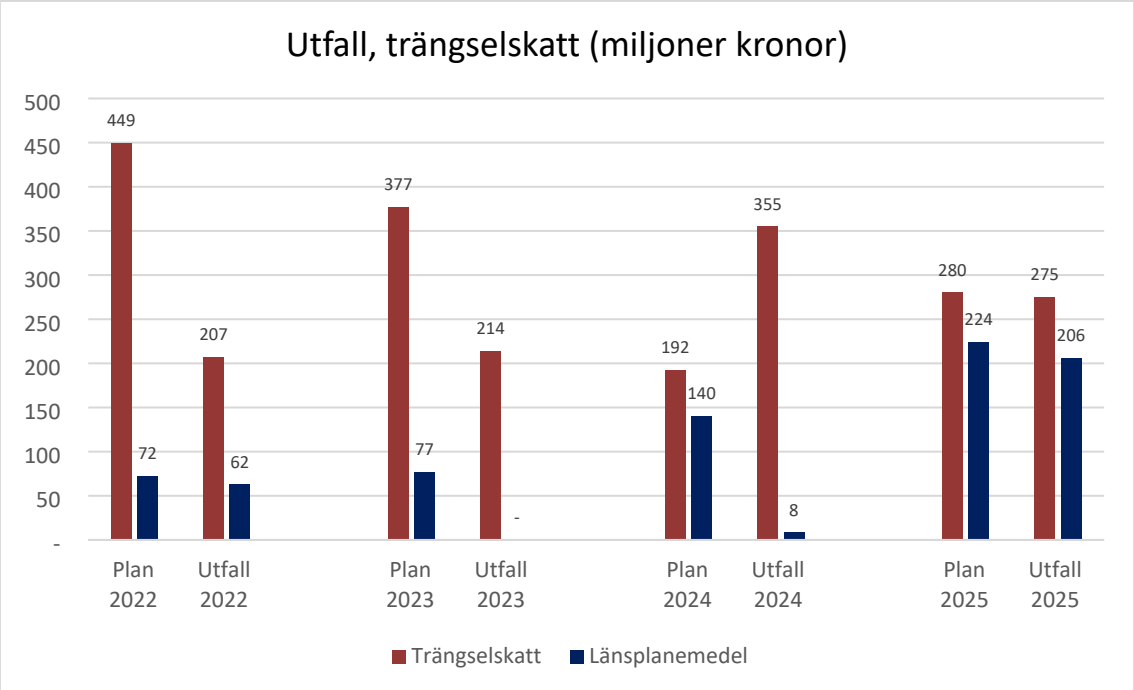
Trängselskatter

Trängselskattefinansiering har en nära koppling till länsplanen. Ett antal namngivna objekt på statlig väg i länsplanen finansieras helt eller delvis med hjälp av trängselskatten. Bakgrunden till detta är Stockholmsöverenskommelsen från 2007. Kvarstående objekt som finansieras med trängselskatt enligt Stockholmsöverenskommelsen är:

- Väg 57 Gnesta-E4
- Väg 77 Länsgränsen - E18 Trafikplats Ledinge
- Väg 222 Mölnvik - Ålstäket
- Väg 226 Pålamalmsvägen- Trafikplats högskolan
- Väg 261, Tappström - Nockeby
- Väg 268 E4-Grana (endast trängselskatt)

Under 2025 beräknades 280 miljoner från trängselskatterna användas till att finansiera objekten enligt länsplanens fördelning. Utfallet för 2025 var 275 miljoner. Detta motsvarar en upparbetningsgrad på cirka 98 procent.

Sett över perioden 2022-2025 så har trängselskatten en upparbetningsgrad på 81 procent för objekten som nämns ovan. Motsvarande för länsplanens finansiering har varit 54 procent för nämnda objekt. Trafikverket har under 2025 arbetat med att omfördela belastningen mellan trängselskatten och länsplanen för de objekt som har båda finansieringskällorna, så att upparbetningen i större grad ska vara i linje med fördelningen i länsplanen. Dock har arbetet inte kunnat kompensera för den snedfördelningen mellan länsplan och trängselskatt som varit över hela planperioden.



Figur 6: Utfall för trängselskatteobjekt jämfört med prognos i plan, fördelat på länsplanemedel och trängselskattemedel (miljoner kronor)

Utredning väg 226 Flemingsberg

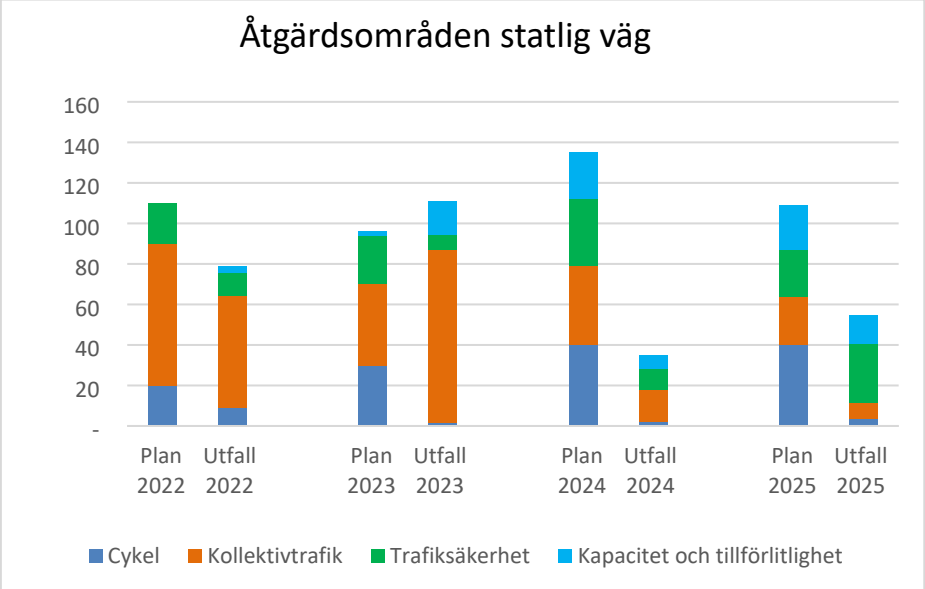
I länsplanen finns ett särskilt uppdrag att utreda kostnadseffektiva alternativ till åtgärder längs väg 226 i Flemingsberg. Utredningen har avslutats och har mynnat ut i förslag till ett nytt namngivet objekt som finns med i förslag till reviderad länsplan som ska fastställas under året.

Ej namngivna åtgärder på statlig infrastruktur

Länsplanen innehåller åtgärdsområden med medel avsatta till åtgärder på statlig infrastruktur med en totalkostnad under 50 miljoner kronor[3]. Åtgärderna behöver inte namnges i planen utan planeras löpande i Trafikverkets verksamhetsplanering. Medel finns avsatta inom områdena:

- Kapacitet och tillförlitlighet
- Trafiksäkerhet
- Kollektivtrafik
- Cykel

Totalt har cirka 55 av planens 109 miljoner arbetats upp under 2025. Det motsvarar en upparbetningsgrad på ungefär 50 procent. 2024 var upparbetningsgraden omkring 25 procent.



Figur 7: Upparbetning per åtgärdsområde, statlig infrastruktur, 2022-2025

Upparbetningsgraden 2025 var högst inom området trafiksäkerhet. Inom detta område låg upparbetningen över avsatt nivå i länsplanen. Detta beror på en kombination av avhjälpning av akuta behov, till följd av den allvarliga olyckan på Farstabron, och åtgärder som varit inplanerade sen lång tid.

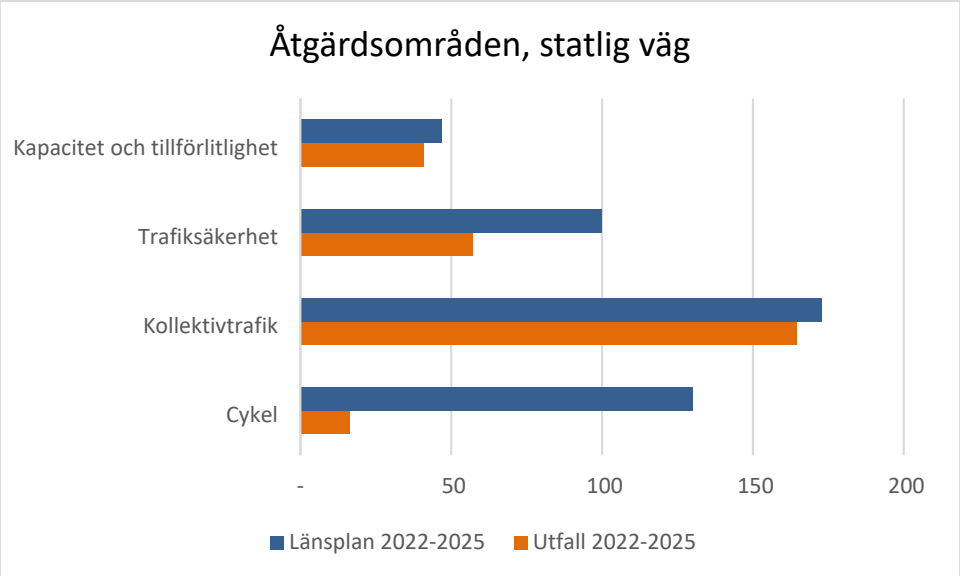
Lägst upparbetning har det varit inom område cykel där upparbetningen i princip har varit obefintlig de senaste tre åren. Främst beror detta på att inga åtgärder är i produktion. Under 2025 upparbetades fyra av totalt 40 miljoner

[3] Fr.o.m 2026 höjs beloppsgränsen till 75 miljoner

inom område cykel. Därtill har ytterligare fem miljoner belastat nationell plan under 2025 genom samfinansieringssatsningen för cykel.

Sammantaget för åren 2022-2025 så har åtgärdsområdena kapacitet och tillförlitlighet och kollektivtrafik en upparbetningsgrad mycket nära planens nivå. Att upparbetning varit god för kollektivtrafik beror på att flertalet åtgärder är i produktionsfas. Även om åtgärdsområdet kapacitet och tillförlitlighet är nytt för denna planperiod så fanns det relativt enkla trimningsåtgärder inplanerade som nu genomförs.

För områdena cykel och trafiksäkerhet är utfallet över perioden 2022-2025 inte i linje med planens avsatta medel. För området cykel beror det främst på att få nya åtgärder är i produktion efter att vissa åtgärder lyftes ur åtgärdsområdet och namngavs i samband med planrevideringen 2022. För trafiksäkerhet är anledningen att nya åtgärder inte har kunnat fyllas på efter att flertalet åtgärder omfördeladats och belastar det nya åtgärdsområdet kapacitet och tillförlitlighet.



Figur 8: Ackumulerad upparbetning 2022-2025 för åtgärdsområden jämfört med medel i länsplan 2022-2025

Följande ej namngivna åtgärder under 50 miljoner på statlig infrastruktur har färdigställts under 2025:

Trafiksäkerhet

- Väg 283 Grisslehamn ombyggnad av korsning från trevägskorsning till cirkulationsplats, Norrtälje kommun.
- Väg 646 vägbelysning i samband med ny GC-väg mellan trafikplats Gustavsberg och Ingarö, Värmdö kommun.

- Vägräckesåtgärder har genomförts på åtta platser, totalt ca 2,9 km runt om i länet.
- Trafiksäkerhetsförbättringar vid sex passager genom exempelvis refuger eller farthinder.
- Kortsiktiga åtgärder på Farstabron (mittbarriär), Värmdö kommun.

Kollektivtrafik

- Tillgänglighetsanpassning av fem hållplatslägen
- Väg 226 Huddingevägen, Kollektivtrafikkörfält mellan Ågestavägen och Rågsvedsvägen, cirka 1,2 km, Huddinge kommun.

Cykel

- Väg 226 Huddingevägen, Standardhöjning av gång och cykelväg till mellan Ågestavägen och Rågsvedsvägen, cirka 1,2 km, Huddinge kommun.

Kapacitet och tillförlitlighet

- Väg 258 Hågelbyleden, förlängning av vänstersvängkörfält, Botkyrka kommun.
- Väg 262, trimning av trafiksignal i korsningen Frestavägen/Danderydsvägen, Sollentuna kommun

Medel för framtida investeringar i bytespunkter

I samband med upprättandet av länsplanen reserverades medel för framtida investeringar i länets bytespunkter för kollektivtrafik. Tre bytespunkter pekades särskilt ut, Årstaberg, Gullmarsplan och Brommaplan, med syftet att driva på planeringen och identifiera åtgärdsförslag inför kommande revideringar av länsplanen. Under 2025 har förslag på namngivna objekt vid bytespunkterna Gullmarsplan och Årstaberg spelats in till revideringen av länsplanen. Region Stockholms trafikförvaltning för också dialog med Stockholm stad kring hanteringen av bytespunkterna Spånga station och Brommaplan.

Statlig medfinansiering

Namngivna åtgärder

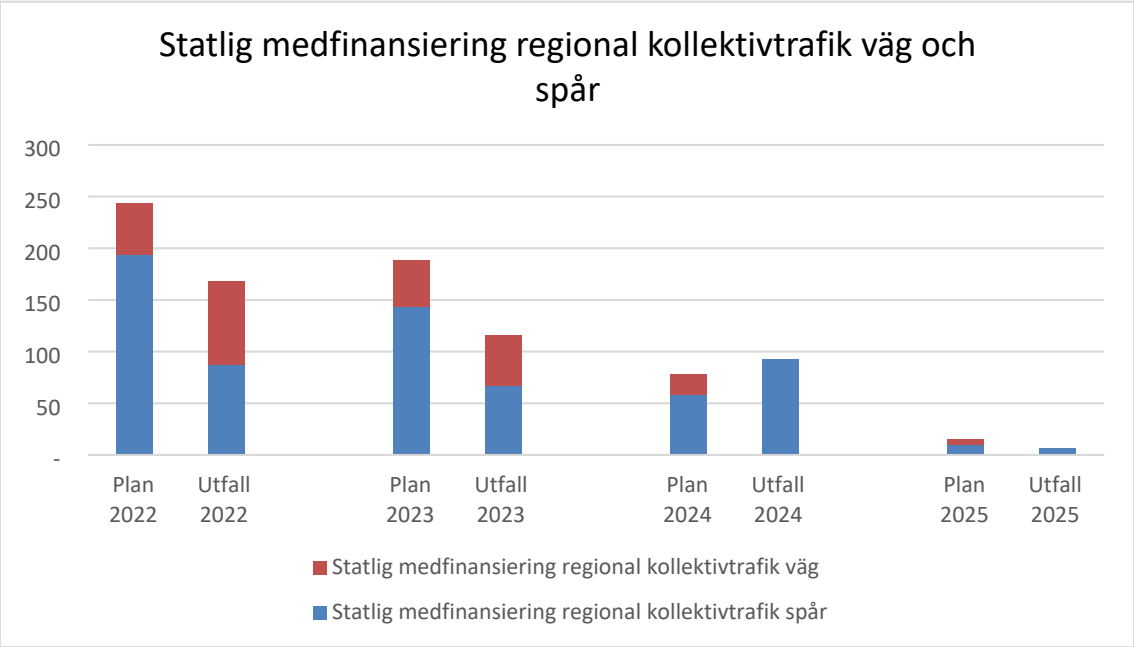
Alla namngivna objekt i länsplan 2022-2033 som erhåller statlig medfinansiering från länsplanen är åtgärder för en utvecklad kollektivtrafik. Flera av dem ingår i Stockholms- eller Sverigeförhandlingen och innefattar utbyggd spårinfrastruktur i form av tunnelbanor, spårväg eller Roslagsbana.

Spår
Roslagsbanan 1+2, kommunala följdinvesteringar
Roslagsbanan till city
Tunnelbana Hagastaden vidare till Arenastaden
Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan
Tvärspårväg Kista
Tvärspårväg Syd, Flemingsberg – Älvsjö
Väg
Slussen bussterminal
Spånga bytespunkt
Stombuss 1+3 väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C
Stombuss 14, Johannelund - Sollentuna*

För en majoritet av objekten betalas medel från länsplanen ut till Region Stockholms trafikförvaltning och majoriteten av åtgärderna genomförs också av Region Stockholm. Det finns dock undantag där kommuner ansvarar för genomförandet. Detta gäller åtgärder för expressbusstrafiken där investeringarna görs på kommunalt vägnät. I dessa fall förmedlar Region Stockholm medel vidare från Trafikverket till respektive kommun.

För de objekt som inte ingår i Stockholms- eller Sverigeförhandlingen så ansöker Region Stockholms trafikförvaltning om utbetalningar av statlig medfinansiering från Trafikverket i takt med att arbetet med objekten går framåt. Därav är framdriften i projekten av större betydelse för utbetalningarna än den fördelning av medel som redovisas i länsplanens ekonomiska tabell (utfallet per år kan vara både högre och lägre). Trafikverket och Region Stockholms trafikförvaltning har dock en nära och kontinuerlig dialog kopplat till prognos, upparbetning och utbetalning. För förhandlingsobjekten finns istället fastställda betalplaner, där statlig medfinansiering ingår.

Under 2025 har Region Stockholms trafikförvaltning ansökt om utbetalningar för åtgärderna Tvärspårväg Kista och Slussen bussterminal. För Tvärspårväg Kista betalades 7,4 miljoner kronor (löpande pris) ut. Till objektet Slussen bussterminal betalades inga medel ut vilket beror på att maximalt belopp som kan betalas ut innan åtgärden har färdigställts redan har uppnåtts. Cirka tio procent av beviljat belopp hålls inne till dess att objektet är slutredovisat. Dessa medel kommer alltså betalas ut vid ett senare tillfälle när terminalen tas i bruk. För Tvärspårväg syd betalades 1 miljon kronor ut i enligt beslutad betalplan inom Sverigeförhandlingen.



Figur 9: Statlig medfinansiering till kollektivtrafik, väg och spår

Nedan summeras kort hur arbetet med de namngivna objekten med statlig medfinansiering fortskrider:

Tvärspårväg Kista – Avtalet med entreprenören för sträckan Bromma flygplats – Ursviks torg har tidigare upphävts. Arbetet är fortsatt pausat och upphandling av en ny entreprenör pågår. Projektering av etapp 2 mellan Ursviks torg och Helenelund pågår. Upphandling av entreprenör för denna etapp förväntas ske under 2026. Enligt den preliminära tidplanen så kan etapp 1 mellan Bromma flygplats – Ursviks torg vara färdigställd under 2028-2029, medan etapp 2 som avser sträckan Ursviks torg – Helenelund kan vara färdigställd 2029-2030.

Slussens bussterminal – Arbete för att färdigställa bussterminalen pågår men med förseningar. Under 2026 planerar Stockholm stad att lämna över anläggningen till Region Stockholms trafikförvaltning för tester och ytterligare anpassningar. Planerad driftsättning sker under andra halvan av 2026. Till dess att terminalen är helt färdig och samtliga tester är genomförda så kommer den tillfälliga bussterminalen vid stadsgårdskajen att användas.

Spårväg syd – Utredning pågår. Under 2025 tog trafiknämnden beslut om lokalisering (korridor) och nästa steg i planeringen är att ta fram en järnvägsplan. Arbetet har varit pausat under delar av 2025 då nya överenskommelser om finansiering har behövts. Nya överenskommelser mellan parterna presenterades i november och utredningsarbetet har därmed återupptagits.

För flertalet av de övriga objekten med statlig medfinansiering så pågår utredningsarbetet. För objekten Stombuss 1+3 väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C och Stombuss 14, Johannelund - Sollentuna så har projektet ÅVS expressbuss under året konkretiserat åtgärdsförslagen med uppdaterade underlag. Inom tunnelbaneutbyggnaden löper arbetet på med samråd och planering för sträckan Älvsjö-Fridhemsplan. Under 2025 har förberedande arbeten påbörjats för detta objekt. På sträckan Odenplan – Arenastaden har samtliga tunnlar nu sprängts ut och arbetet med stationer och övriga anläggningar fortsätter inför ett planerat öppnade 2028.

Ej namngivna åtgärder med statlig medfinansiering

Varje år har kommunerna i länet och Region Stockholms trafikförvaltning möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering från länsplanen för åtgärder under 50 miljoner kronor[4]. Pengar kan sökas inom områdena:

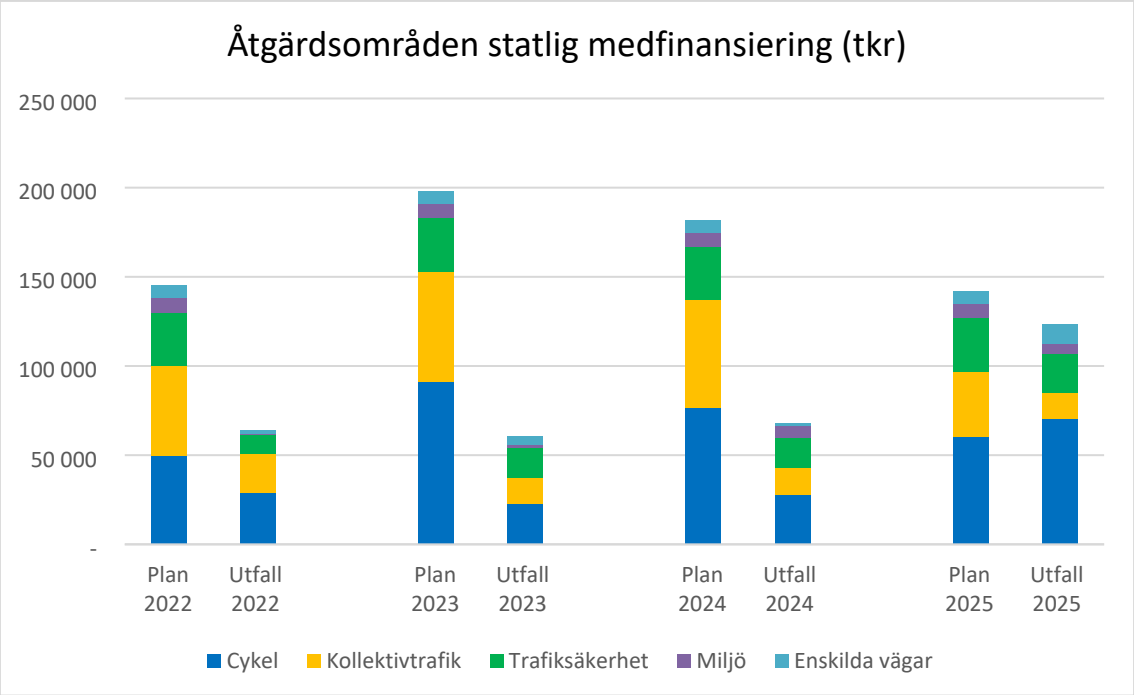
- Trafiksäkerhet
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Miljö

I länsplanens ekonomiska tabell redovisas att det för 2025 fanns 135 miljoner kronor avsatta till åtgärder inom åtgärdsområdena. Med grund i detta belopp har Trafikverket under hösten 2024 beviljat medfinansiering till 95 åtgärder med planerad byggstart 2025.

Under 2025 har Trafikverket också betalat ut 123 miljoner kronor till kommunerna för åtgärder som beviljats statlig medfinansiering under tidigare år, och som haft kostnader under 2024.

Eftersom beslut om att bevilja statlig medfinansiering, upparbetning av kostnader och utbetalning av medel inte sker under samma år så kan utfallet för ett visst år inte jämföras med länsplanens utrymme samma år. De medel som avsätts i länsplanen utgör ett utrymme för vad som kan beviljas medan utfallet speglar kostnader kommunerna haft för åtgärder som beviljats medfinansiering tidigare år. Det går däremot att få en bild över upparbetningen genom att jämföra utrymme och utfall under flera år. I diagrammet nedan redovisas belopp per år i planen jämfört med utfall.

[4] Fr.o.m 2026 höjs beloppsgränsen till 75 miljoner



Figur 10: Statlig medfinansiering åtgärdsområden, jämförelse mellan medel i länsplan och utfall.

Under 2025 var utfallet högre jämfört med de tre föregående åren. Det är troligtvis en följd av att tilldelningen av medel i planen var hög under 2023 och 2024. Högst utfall hade område cykel. Den totala upparbetningsgraden för planperiodens fyra första år är emellertid inte högre än 47 % till följd av lågt utfall 2022-2024.

Bidrag till enskilda vägar

I länsplanen finns medel som vägföreningar kan ansöka om i samband med att de gör investeringar på det enskilda vägnätet. Stödet hanteras enligt förordning (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Det fanns 7 miljoner i planen 2025 och totalt har cirka 11 miljoner betalades ut under året. I förra årets uppföljningsrapport rapporterades att utfallet var lägre än medel i länsplanen vilket berodde på förseningar i beviljade projekt. Projekten har nu färdigställts vilket gjort att mer medel har kunnat betalas ut under 2025.

Framåtblick

2025 var sista året då länsplan 2022-2033 gällde. Från och med 2026 gäller den nya reviderade länsplanen som kommer att fastställas under året. Generellt har den gångna planomgången präglats av en låg genomförandegrad. Under 2025 vändes dock utvecklingen i vissa delar.

Trafikverket har under 2025 arbetat aktivt för att öka genomförandegraden av länsplanen. Detta har bland annat gjorts genom en mer aktiv projektstyrning och en mer proaktiv riskhantering. I större utsträckning arbetar Trafikverket nu också med samordning och paketering av projekt och därtill resursplaneringen i ett längre perspektiv för att kunna säkerställa uppstarten av projekt. Under 2026 kommer stor vikt läggas på att resursplanera och skapa förutsättningar för de nya namngivna objekten som förväntas komma in i länsplan 2026-2037.

Med anledning av det låga genomförandet av objekt och åtgärder inom område cykel så kommer Trafikverket under 2026 starta flera mindre arbeten med syftet att få fram fler cykelåtgärder som kan genomföras på den statliga infrastrukturen. Bland annat kommer Trafikverket se över hur brister tydligare kan prioriteras i tidiga skeden för att få fram åtgärder som matchar utrymmet i länsplanen.

För statlig medfinansiering kommer Trafikverket under 2026 att implementera en justerad tidplan för den årliga ansökningsprocessen. Det är den sista och mest omfattande åtgärden som kom fram under det utvecklingsarbete som Trafikverket genomförde tillsammans med Region Stockholm i syfte att öka antalet ansökningar och öka genomförandet av åtgärder med statlig medfinansiering. Ansökningsomgången kommer att flyttas från hösten till våren. Detta ger kommunerna omkring sex månader extra för att byggstarta de åtgärder som beviljats medel. Effekten av denna åtgärd kommer dock tidigast kunna ses i utfallet år 2028, då medel till åtgärderna från denna första justerade ansökningsomgång kommer börja betalas ut.

2026 kommer beloppsgränsen för att behöva namnge objekt i länsplanen höjas från 50 till 75 miljoner kronor. Att gränsen höjs kan skapa nya möjligheter för kommuner och Region Stockholms trafikförvaltning att söka medfinansiering för större åtgärder. Det kan också ge Trafikverket möjligheter att genomföra större åtgärder på statligt vägnät utan att dessa behöver namnges.

Bilaga 1

Status namngivna objekt i länsplan 2022-2033

Spår	**Status**
Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller	Öppnad för trafik.
Väg	
Väg 57 Gnesta-E4	I produktion. Planeras öppna för trafik i slutet av 2026
Väg 77 Länsgränsen - E18 Trafikplats Ledinge	I produktion
Etapp 1 Länsgränsen- Eknäs	*I produktion*
Etapp 2 Eknäs till trafikplats Ledinge (E18)	*Vägplan pågår.*
Väg 222, Trafikplats Kvarnholmen och Skvaltan, 4:e körfält	Skvaltan öppnad för trafik
Väg 222 Mölnvik - Ålstäket	Vägplanen förväntas fastställas 2026. Preliminär byggstart 2028.
Väg 222 Reversibelt körfält Farstabron	Planering pågår.
Väg 226 Pålamalmsvägen - Trafikplats Högskolan	Upphandling pågår.
Väg 226 Trafikplats Högskolan, anslutning Alfred Nobels allé	Upphandling pågår.
Väg 226 Södergående kollkörfält - Rågsvedsvägen - Västra stambanan	Planering pågår.
Väg 229 Norra Sköndal, bytespunkt för kollektivtrafik	I produktion. Planeras öppna för trafik höst 2026.
Väg 257 Tungelstavägen	I produktion.
Väg 261, Tappström - Nockeby	I produktion.
Väg 274, Engarns Vägskäl	Öppnad för trafik.
Väg 274/1004, Kulla vägskäl - Svinninge	Planerad byggstart 2026.
Väg 642/678, Färjelägen Tynningöfärjan	Öppnad för trafik
E4 Grana*	
Etapp 1 Väg 268 E4-Grana	Vägplan pågår
Etapp 2 Tpl Hammarby	Ej påbörjat. Åtgärd förutsätter att breddning av E4 blir namngivet objekt i nationell plan
Cykelstråk	
Väg 259, Glömstavägen	Planering pausad. Förutsätter att Tvärförbindelse Södertörn färdigställs.
Väg 260, Vendelöstråket Skrubba	Vägplan pågår.
Väg 260, Ältastråket	I produktion. Bedöms öppna för trafik hösten 2026.
Väg 262, Danderyd - Rösjön	Vägplan pågår.
Väg 560, Västerhaninge - Årsta havsbad	I produktion.
Väg 646, Gustavsberg - Ingarö	Öppnad för trafik 2025.

Statlig medfinansiering kollektivtrafik spår	
Roslagsbanan 1+2, kommunala följdinvesteringar	Planerade åtgärder genomförda.
Roslagsbanan till city	Planering pågår och framtagande av olika bygghandlingar sker.
Tunnelbana Hagastaden vidare till Arenastaden	I produktion.
Tunnelbana Älvsjö - Fridhemsplan	Förberedande arbeten pågår
Tvärspårväg Kista	Genomförandet pausat. Upphandling av ny entreprenör pågår.
Tvärspårväg Syd, Flemingsberg - Älvsjö	Planering pågår.
Statlig medfinansiering kollektivtrafik väg	
Slussen bussterminal	I produktion.
Spånga bytespunkt	Dialog med Stockholm stad pågår
Stombuss 1+3 väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C	ÅVS Expressbuss har tagit fram uppdaterade åtgärder och underlag.
Stombuss 14, Johannelund - Sollentuna	ÅVS Expressbuss har tagit fram uppdaterade åtgärder och underlag.