§ 3

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

RS 2025-0750

Sammanfattning

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

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

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

Beslutsunderlag

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

Yrkanden

Ordförande Michaela Haga (C) yrkar bifall till utvecklingsdirektörens förslag till beslut.

Beslut

Infrastruktur- och regionplaneringsutskottet beslutar följande.

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

Deltar ej i beslut

Ledamoten Samuel Stephan (SD) deltar ej i beslutet.

Särskilt uttalande
2:e vice ordföranden Leif Gripestam (M) m.fl. anmäler ett särskilt uttalande från Moderaterna.

Ledamoten Anna Sehlin (V) anmäler ett särskilt uttalande från Vänsterpartiet.

Tjänstgörande ersättaren Mathias Lindow (L) anmäler ett särskilt uttalande från Liberalerna.

Paragrafen är justerad

Skickas till
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Moderaterna

SÄRSKILT UTTALANDE
2026-01-28 RS 2025-0750

Infrastruktur- och regionplaneringsutskottet
Ärende 3

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

Inledningsvis vill vi påtala att den ekonomiska ramen för Region Stockholms län är historiskt stor, 14,85 miljarder kronor. Det är bra och viktigt för hela regionens utveckling.

Den föreslagna länsplanen är i huvudsak väl avvägd med rimliga prioriteringar utefter de behov vi har och ser framöver. Moderaterna välkomnar särskilt att det samhällsekonomiskt lönsamma objektet Väg 265 Täby Kyrkby-Mossen inklusive Löttingetunneln har lyfts in i länsplan med projektstart 2029, men gläds också åt att Roslagsbanans utbyggnad fått utökade medel.

Det är också bra att man, som vi förespråkade, delat upp och förtydligat den tidigare posten ”framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur”. Det är dock beklagligt att Spånga station tas bort som namngivet objekt och flyttas till ”utrymme för framtida investeringar i bytespunkter och tillkommande entréer”. Bakgrunden till det är att de rödgröna styrena i staden och regionen inte har lyckats enas om en finansieringslösning för åtgärder vid stationen. Det visar att Spånga station inte alls har prioriterats under den pågående länsplaneperioden.

När förslaget till länsplan behandlades av utskottet i september 2025 påtalade vi att länsplanen i viss mån användes för att kompensera Region Stockholm i sina egna projekt som man misslyckats med. Detta blir nu tydligt när Tvärspårväg Kista tilldelas ytterligare 113 miljoner kronor, det vill säga exakt samma belopp som regionen beviljats stöd för inom ramen för ett statligt stadsmiljöavtal, tredje etappen av utbyggnaden. Avtalet anger dock att åtgärderna som regionen ansökt om stöd för måste färdigställas innan utgången av år 2027.

På grund av styrets misskötsel av utbyggnaden av Tvärbanans Kistagren kommer regionen dock inte kunna färdigställa åtgärderna i tid för att kunna tillgodogöra sig de medel som man beviljats och medel tas nu från länsplan för att kompensera. Det är anmärkningsvärt att detta inte beskrivs tydligare för utskottets ledamöter i tjänsteutlåtandet.

SÄRSKILT UTTALANDE
2026-01-28 RS 2025-0750

Regionstyrelsens infrastruktur- och regionsplaneringsutskott
Ärende 3

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

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 att 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.

SÄRSKILT UTTALANDE
2026-01-28 RS 2025–0750

Infrastruktur- och regionplaneringsutskottet
Ärende 3

Liberalerna

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

Den föreslagna versionen till reviderad länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2026–2037 är enligt vår mening i stora delar väl avvägd. Flera objekt från den befintliga länsplanen föreslås flyttas över till den kommande planen, vilket skapar kontinuitet och säkerställer att arbetena fortskrider. Samtidigt är utrymmet för nya investeringar någorlunda begränsat i och med att 1071 miljoner kronor har reserverats till fördyringar i Stockholms- och Sverigeförhandlingen och att kostnadsökningar har tillkommit i flera redan namngivna objekt.

Jämfört med versionen som skickades ut på remiss har två nya namngivna objekt tillkommit. Dessa är: *Väg 265, Täby Kyrkby–Mossen inkl. Löttingetunneln* och *Roslagsbanan, Spårutbyggnad för ökad kapacitet och robusthet, statlig medfinansiering*. Liberalerna välkomnar att de båda samhällsekonomiskt lönsamma objekten har lagts till. Redan innan remissversionen skickades ut lyfte vi exempelvis Löttingetunneln som en viktig och lönsam investering. Att även dubbelspår på Roslagsbanan mellan Vallentuna–Molnby, Viggbyholm–Hägernäs och Arninge–Rydbo inkluderas är mycket positivt och något som kommer att öka kapaciteten och robustheten på Roslagsbanan.

Vi ser det också som positivt att det finns utrymme att arbeta vidare med Spårväg Citys förlängning till Ropsten inom potten för framtida investeringar i spårbunden kollektivtrafik. Liberalerna har länge drivit frågan om att förlänga Spårväg City till Ropsten och koppla samman den med Lidingöbanan, och vi hoppas att detta leder till att projektet blir tillräckligt planmoget för att kunna bli ett namngivet objekt i kommande länsplaner.

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