

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2025-0556

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2026-01-20

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Yttrande över motion 2025:35 av Kristoffer Tamsons (M), Carl-Johan Schiller (KD) och Amelie Tarschys Ingre (L) om att sluta cirkeln

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar följande.

- Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionstyrelsens förvaltning.

Sammanfattning

Motionen syftar till att Region Stockholm behöver ta ledartröjan avseende att uttala Östlig Förbindelses strategiska betydelse för regionens transportsystem, att regionen ska medverka till framtida överenskommelser kring dess genomförande, att det inarbetas i relevanta styrande dokument och att förutsättningarna för kapacitetsstark kollektivtrafik i Östlig förbindelse ska studeras.

Östlig Förbindelse är i första hand en statlig angelägenheten, men redovisas som ett framtida riksintresse i den regionala utvecklingsplanen.

Trafikförvaltningen har i olika utredningar studerat effekterna av östlig förbindelse och kan konstatera att det både bidrar till förbättrad tillgänglighet och minskad kollektivtrafikandel. Det saknas idag konkretiserade förutsättningar för en enhetlig och sammankopplad kollektivtrafiklösning via Östlig förbindelse. Region Stockholm har medverkat i genomförda förhandlingar om en avsiktsförklaring kring Östlig förbindelse och

trafiknämnden förhåller sig fortsatt till beslutade regionala styrdokument. Utöver det har trafiknämnden haft i uppdrag att studera alternativa lösningar av kollektivtrafikförsörjning i relationen, vilket har rapporterats under 2024. Till sist kan det konstateras att Östlig förbindelse inte finns med i Trafikverkets förslag till nationell plan för 2026-2037 och att den framtagna samlade effektbedömningen (SEB) landar i slutsatsen att Östlig förbindelse är samhällsekonomisk robust olönsam.

Förvaltningens förslag och motivering

I trafiknämndens/trafikförvaltningens verksamhetsplan (TN 2023-0048) regleras trafikförvaltningens uppdrag i att bereda inriktningen för en långsiktig och hållbar kollektivtrafik i länet. Bland annat genom målen om ökad transporteffektivitet och minskad klimatpåverkan för transportsystemet. I trafiknämndens uppdrag återfinns det i dagsläget inte ett ansvar att studera eller verka för ny nationell väginfrastruktur. Östlig förbindelse är i första hand fortsatt en statlig angelägenhet eftersom planeringen berör utbyggt nationellt vägnät. I de analyser som trafikförvaltningen genomfört och medverkat i kan det konstateras att en östlig förbindelse innehållande både väg- och kollektivtrafik bidrar till ökad lokal och regional tillgänglighet för kollektivtrafikresandet i relationer som idag uppvisar brister¹. Men samtidigt är det viktigt att påpeka att en Östlig förbindelse motverkar fastställda mål inom Region Stockholm som involverar ökad andel kollektiva resor och minskad klimatpåverkan eftersom bilresorna enligt genomförda analyser ökar än mer³. Dessutom skulle en eventuell utbyggnad av vägprojektet medföra behov av omfattande följdinvesteringar som torde ta utrymme från andra angelägna investeringar i kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen kan också konstatera att det i dagsläget saknas konkretiserade förutsättningar för hur en inkluderad kollektivtrafiklösning i Östlig förbindelse skulle kopplas ihop med anslutande infrastruktur i kollektivtrafiksystemet på ett effektivt sätt. Trafikförvaltningen kan också konstatera att år 2030 planeras tunnelbanans utbyggnad av blå linje från Kungsträdgården till Nacka och Söderort att öppna. Vilket kommer

¹ Trafikverket, Samlad effektbedömning – Östlig förbindelse, bergtunnelalternativet med spår, VST208.

² Trafikförvaltningen, Behovsanalys för framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad, TN 2023-0666, FUT 2023-0333

³ Trafikförvaltningen, Utredning av kollektivtrafik i Östlig förbindelse, leverans inom Sverigeförhandlingen, SL 2015-0497

resultera i stora förbättringar avseende tillgänglighet och restider för invånarna i Nacka och Värmdö mot centrala Stockholm och norra länshalvan.

Motionen innehåller fyra punkter som syftar till att regionfullmäktige ska ställa sig positivt till byggande Östlig Förbindelse, att regionstyrelsen och trafiknämnden ska medverka till en överenskommelse om dess genomförande, att det inarbetas i styrande dokument och att förutsättningarna för kollektivtrafiklösningen utreds. Motionens punkter besvaras i ordning nedan.

1. I den gällande RUF 2050⁴ uttrycks Östligt förbindelse som riksintresse och att Trafikverket är den myndighet som har i uppdrag att driva arbetet framåt. Region Stockholms förhållningssätt är att säkerställa förbindelsens möjliga framtida funktion för den regionala kollektiva trafikförsörjningen. Trafikförvaltningen kan konstatera att Östlig förbindelse inte finns med som namngivet objekt i det förslag till nationell plan som Trafikverket lämnat till regeringen 30 september 2025. I underlagsmaterialet för nationell plan återfinns en uppdaterad samlad effektbedömning (SEB) för Östlig förbindelse, bergtunnelalternativ inkl. spårvägslösning⁵ med slutsatsen att åtgärden är samhällsekonomisk robust olönsam med en nettonuvärdeskvot (NNK) om -0,89. Östlig förbindelse är fortsatt en statlig angelägenhet och utifrån avsiktsförklaringen som tecknades 24 oktober kommer Region Stockholm följa gällande lagstiftning och inte motverka ett genomförande om regeringen väljer att gå vidare med objektet.
2. Region Stockholm har medverkat i de förhandlingar som regeringen först aviserade 13 mars 2025⁶ och sedan 18 september 2025⁷, vars syfte är att omförhandla avtalen om Stockholms infrastrukturutbyggnad samt utreda förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse. Avsiktsförklaringen avseende Östlig förbindelse undertecknades av parterna fredag 24 oktober, 2025. Trafiknämnden

⁴ Region Stockholm, Regional utvecklingsplan för stockholmsregionen 2050, TRN-2015-0015

⁵ Trafikverket, Samlad effektbedömning – Östlig förbindelse, bergtunnelalternativet med spår, VST208.

⁶ Landsbygd- och infrastrukturdepartementet, Förhandlare ska omförhandla avtal om Stockholms infrastruktur och utreda finansiering av Östlig förbindelse, 2025-03-18

⁷ Landsbygd- och infrastrukturdepartementet, Nya förhandlingar för infrastrukturprojekt i Stockholm, 2025-09-18

beslutade under ett extrainsatt sammanträde
2025-10-29 att tillstyrka förslagen i remissen - tilläggsavtal 2025
Stockholms- och Sverigeförhandlingen samt avsiktsförklaring Östlig
förbindelse (RS 2025-1041).

3. Det är trafiknämnden och regionfullmäktige som pekar ut inriktningen genom att anta styrande dokument för Region Stockholm, vilka utgör grunden för Region Stockholms framtida inriktning och ställningstaganden. I nu gällande RUFS är Östlig förbindelse redovisat som riksintresse.. Det åligger regionfullmäktige och trafiknämnden att besluta om revidering eller uppdatering av styrande dokument om så krävs. Trafikförvaltningen förhåller sig till de skrivelser som finns i de antagna styrande dokumenten så länge de är gällande.
4. I Region Stockholms budget för 2023 uppdrogs trafiknämnden att ta fram en behovsanalys för framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad. I behovsanalysen har alternativa lösningar för spårförbindelser mellan Norra Djurgårdsstaden och Sickla studerats, vilket har rapporterats till trafiknämnden. Slutrapporteringen av uppdraget beslutades i trafiknämnden i november 2024 (TN 2023-0666 och FUT 2023-0333).⁸

I samband med att Trafikverket uppdrogs att ta fram förslag på nationell plan 2026–2037 har trafikförvaltningen bistått Trafikverket i att beskriva förutsättningarna för en spårbunden kollektivtrafiklösning i den samlade effektbedömningen (SEB) som tagits fram för Östlig förbindelse. Trafikverket har i tidigt skede bedömt kostnaden till 33,9 miljarder kronor⁹ i prisnivå 2023–06, vilket inkluderar en 8 km vägförbindelse med tre körfält i vardera riktningen samt 7 km spårväg med dubbelspår på sträckan Sickla udde – Frihamnen utan vidare koppling till annan spårinfrastruktur i Norra Djurgårdsstaden.

⁸ Trafikförvaltningen, Behovsanalys för framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad, TN 2023-0666, FUT 2023-0333

⁹ Trafikverket, Samlad effektbedömning – Östlig förbindelse, bergtunnelalternativet med spår, VST208.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2025-0556

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Motion 2025:35 om att sluta cirkelm

Skickas till

Regionledningskontoret

Erik Norling
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2025-0556

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)



Moderaterna
Kristdemokraterna
Liberalerna

MOTION
2025-05-06

1 (2)
RS 2025-0568
Motion 2025:35

Motion av Kristoffer Tamsons (M), Carl-Johan Schiller (KD) och Amelie Tarschys Ingre (L) om att sluta cirkeln

Stockholmsregionen har varit Sveriges tillväxtmotor, men i takt med att befolkningen växer har bristerna i vår infrastruktur blivit alltmer påtagliga. Trängsel, restidsförluster och sårbarhet i trafiksystemet utgör idag allvarliga hinder för regionens hållbara utveckling.

Samhällskostnaden för trafikträngsel uppgår till omkring 6 miljarder kronor varje år. Enligt framkomlighetskommissionen skulle redan en halvering av framkomlighetsproblemen i regionen leda till en samhällsekonomisk vinst om 145 miljoner kronor årligen. Dessa siffror talar sitt tydliga språk – det är hög tid att genomföra de åtgärder som krävs för att få bukt med flaskhalsarna i trafiksystemet.

Ett av de mest centrala infrastrukturprojekten för detta ändamål är Östlig förbindelse – en länk som skulle binda samman norra, södra och östra Stockholm och därmed fullborda den ringled som staden länge planerat. Förbindelsen skulle kraftigt avlasta innerstadens gator, minska trycket på Saltsjö-Mälarsnittet, och förbättra både framkomlighet och miljö.

Östra länken, Österleden, Östlig förbindelse – kärt barn har många namn. Vad som ibland missas i debatten om denna är att den inte bara behöver vara en vägförbindelse. Det är en möjlighet att utöka kollektivtrafikens kapacitet och integrera den i projektet, exempelvis genom en utbyggnad av spårväg City med koppling till Lidingöbanan. Det skulle minska behovet av omfattande busstrafik i innerstaden, ge restidvinster och sänkta driftskostnader för SL, samtidigt som resenärerna erbjuds snabbare, mer tillförlitliga förbindelser.

I en tid då trafiksystemets kapacitet provas hårt, krävs beslutskraft. Det räcker inte längre att tala om Östlig förbindelse som en vision utan det är dags att konkretisera, planera och prioritera. Region Stockholm måste ta ledartröjan i detta arbete och tydligt markera projektets betydelse i framtida inriktningsbeslut och strategiska prioriteringar.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås regionfullmäktige besluta följande.

1. Regionfullmäktige uttalar att en Östlig förbindelse med både väg- och kollektivtrafik är av strategisk betydelse för Stockholmsregionens framkomlighet, miljö, tillväxt och sammanhållning, och att Region Stockholm därför bör verka för dess genomförande i bred samverkan med övriga aktörer,

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2025-0556

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)



Moderaterna
Kristdemokraterna
Liberalerna

MOTION
2025-05-06

2 (2)

2. Regionstyrelsen och trafiknämnden uppdras att medverka till att en överenskommelse mellan staten, Region Stockholm och berörda kommuner tecknas i syfte att tydliggöra inriktning, ansvarsfördelning, finansieringsprinciper och tidsplan för genomförandet av Östlig förbindelse,
3. trafiknämnden uppdras säkerställa att Östlig förbindelse inarbetas i relevanta styrande dokument för regional infrastruktur- och trafikplanering, inklusive remissyttranden, trafikförsörjningsprogram och planeringsunderlag inför framtida nationella infrastrukturplaner, samt
4. trafiknämnden uppdras utreda förutsättningarna för att inkludera kapacitetsstark kollektivtrafik i en framtida Östlig förbindelse.

Kristoffer Tamsons
Moderaterna

Carl-Johan Schiller
Kristdemokraterna

Amelie Tarschys Ingre
Liberalerna