

*Regionledningskontoret
Utveckling och
Regionplanering
RS 2025-0750*

Yttrande om förslag till reviderad länsplan för Stockholms län 2026–2037

Storsthlm är remissinstans och lämnar synpunkter på remissen utifrån Storsthlms roll som samverkansorganisation för Stockholms läns kommuner.

Sammanfattning av Storsthlms synpunkter

- Storsthlm ser positivt på att länsplanens ram ökar med 20 procent. Förslaget har potential att stärka produktivitet, tillväxt och konkurrenskraft i Stockholms län, och därmed i hela Sverige. Omfattande trängsel och sårbarhet tillsammans med hög tillväxt och samhällsekonomisk lönsamhet av investeringar i infrastruktur gör att tilldelningen till Region Stockholms länsplan borde öka mer.
- Storsthlm värdesätter liksom Region Stockholm väl fungerande stora bytespunkter. Vi föreslår att Gullmarsplan prioriteras för utredning.
- En tredjedel av länsplanens medel har upparbetats per år till och med 2024. Region Stockholm och staten behöver säkerställa att tilldelade medel används effektivt för att stärka infrastrukturen och nå planens mål. Storsthlm föreslår gemensam analys av orsaker till låg upparbetning samt gemensamma förslag till åtgärder för att höja genomförandetakten.
- Storsthlm efterfrågar ökad insyn i och dialog om hur medel, även för icke namngivna åtgärder, används.
- Det är positivt att förslaget till reviderad länsplan inkluderar medel för att fullfölja framförhandlade avtal inom Stockholms- och Sverigeförhandlingen, om tunnelbanans utbyggnad och Spårväg syd.
- Det nya objektet om planskildhet på väg 226, del av bytespunkt Flemingsberg, välkomnas som en tydlig delregional utveckling av bytespunkter.
- Storsthlm saknar förslag till kapacitetsförstärkning av Löttingetunneln på Norrortsleden och föreslår att den inkluderas i fortsatt planering. Tunneln är en flaskhals på leden mellan E4 och E18 och blir än mer överbelastad när Förbifart Stockholm öppnar 2030.
- Länsplanens transparens kan stärkas genom att namngivna objekt redovisas med historisk kostnad, kostnader inklusive medfinansiering, finansiering från trängselskatt eller privata aktörer, bedömd total kostnad över tid samt nyttor. Utvecklingen kan ge god överblick och spårbarhet över tid.

Beskrivning av synpunkterna Storsthlm och transportinfrastruktur

Storsthlm:s yttrande tar utgångspunkt i det gemensamma [positionsrapport \(2023\)](#) som länets kommuner antagit för att prioritera infrastrukturens utveckling.

Storsthlm är ett förbund som ägs och styrs av de 26 kommunerna i Stockholms län. Här bor och arbetar 2,5 miljoner människor – en fjärdedel av Sveriges befolkning. Länet står för en betydande andel av den tillväxt och produktivitet som driver landets ekonomi. Här finns anläggningar och system med avgörande nationell betydelse, exempelvis tung exportindustri, finans, forskning och innovation. Länet är även centrum för myndigheter, totalförsvaret, riksdag och regering. Stockholm är Sveriges knutpunkt för internationella förbindelser.

När en så stor del av landets befolkning ska få vardagen att fungera är en välplanerad, kapacitetsstark och tillförlitlig infrastruktur en av de mest avgörande förutsättningarna. En modern och robust infrastruktur i huvudstadsregionen stärker både den ekonomiska motståndskraften och den sociala sammanhållningen. Investeringar här ger en hög samhällsekonomisk avkastning på nationell nivå. Investeringar i Stockholms läns infrastruktur är investeringar i hela landets framtid.

Det kommunala ansvaret för bostadsförsörjning och fysisk planering innebär att våra kommuner behöver delta aktivt i den nationella planeringen av transportinfrastrukturen. I ett hållbart samhälle måste bostäder, arbetsplatser och service planeras i samklang med investeringar i vägar, järnväg, kollektivtrafik och cykelinfrastruktur. I rådande säkerhetsläge är det angeläget att skapa ett mer robust transportsystem med bättre redundans i huvudstadsregionen.

Planeringsförutsättningarna i Stockholms län skiljer sig från övriga delar av landet. Tätt bebyggelse, markbrist och högt kapacitetsutnyttjande kräver yteffektiva lösningar och god framkomlighet. Cykel, gång och kollektivtrafik är avgörande för det. I jämförelse med andra län och städer sker överlägset flest resor med kollektivtrafik i Stockholms län. Storsthlm prioriterar särskilt tvärförbindelser som binder samman länets olika delar, utvecklade bytespunkter i kollektivtrafiken, kapacitetshöjande åtgärder för både näringslivets transporter och kollektivtrafik samt ett ökat fokus på hållbara resor och transporter. Vi ser också behov av höjd standard för väg- och järnvägsnätet i hela länet. Länet behöver förbättrade kopplingar till omkringliggande arbetsmarknadsregioner, Sverige och världen. För den internationella konkurrenskraften behöver landtransporterna till och från Arlanda bli mer robusta och hållbara.

Regionens prioriteringar inom ramen

Planförslaget omfattar en ram på 14 850 miljoner kronor, vilket motsvarar en reell ökning med cirka 20 procent. De nya namngivna objekten i länsplanen, det vill säga objekt över 75 miljoner kronor, uppgår till 11 450 miljoner kronor. Fördelningen i planen är kollektivtrafik 65 procent (+11 %), väg, kapacitet, trafiksäkerhet och miljö 24 procent (-4 %) samt cykel 11 procent (-7 %).

Den största delen av den reviderade planen går till objekt som redan finns med i den pågående länsplanen. Det inkluderar även att täcka ofinansierade kostnadsökningar som uppstått över tid. Objekten ingår till stor del i pågående länsplan och i befintliga överenskommelser med kommuner. Fyra nya namngivna objekt har tillkommit.

Storsthlm välkomnar ökningen av ramen men konstaterar samtidigt att Stockholms län, givet sin betydelse för Sveriges tillväxt, nuvarande trängselsituation och framtida befolkningsökning, har behov av ytterligare resurser.

Ytterligare behov av utveckling av stora bytespunkter

I länet finns ett flertal större strategiska bytespunkter för kollektivtrafik och som behöver åtgärder för att öka kapacitet, tillgänglighet och konkurrenskraft. Bytespunkterna behöver också anpassas till omgivande bebyggelseplaner och infrastrukturell utveckling. Detta är ett område som både Storsthlm och Region Stockholm prioriterar högt. Det är därför positivt att *Väg 226 planskildhet, del av bytespunkt Flemingsberg* finns med som ett eget investeringsobjekt i förslaget till länsplan.

Framtida utveckling av bytespunkter kan ske via anslaget "*utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur*". Anslaget behöver förtydligas. Det bör framgå vilka kriterier som styr prioritering samt hur projekten, exempelvis utredning för stora bytespunkters planmognad, ska hanteras. Ett sådant klagörande är viktigt för långsiktig planering och samarbete. Storsthlm förväntar sig att regionen prioriterar Gullmarsplan för ökad planmognad i denna pott. Gullmarsplan är en av regionens största bytespunkter för kollektivtrafik och en av de mest kritiska platserna avseende kapacitet i den centrala regionkärnan.

Vidare vill Storsthlm understryka att finansieringsansvaret för kollektivtrafikens bytespunkter, inklusive tillhörande bussterminaler, bör ligga hos regionen. Detta i enlighet med ansvarsfördelning för kollektivtrafiken.

Låg upparbetningsgrad missgynnar länet

Länsplanerna, särskilt för Stockholms län, har låg upparbetningsgrad. I uppföljningen av innevarande länsplan framkommer att upparbetning till och med 2024 når en tredjedel av planerad upparbetning. Vid fortsatt låg upparbetning behöver Region Stockholm och staten säkerställa att tilldelade medel används på ett sätt som stärker länets infrastruktur och bidrar till planens måluppfyllelse. Om inte tappar planens finansiella ram sin ursprungliga betydelse.

Särskilda forum för samverkan kring åtgärder som halkar efter sin tidplan bör övervägas. Storsthlm föreslår att region, stat och kommuner gemensamt analyserar orsakerna till den låga upparbetningen och vidtar åtgärder för att motverka dessa. Storsthlm ser fram emot en utvecklad insyn i och dialog om hur medlen även för icke namngivna åtgärder används mest effektivt.

Yttrande om namngivna objekt som är prioriterade av Storsthlm

Yttrande om namngivna objekt tar utgångspunkt i det gemensamma [positionsnummer \(2023\)](#) som Storsthlms kommuner antagit för att prioritera utvalda infrastruktursatsningar i Stockholms län.

- **Utrymme för ökad medfinansiering till objekt i Stockholm och Sverigeförhandlingen.**

Det är positivt att det tillsätts extra medel för att slutföra utbyggnaden av tunnelbanan och fullfölja Spårväg syd i enlighet med avtal. Detta är en del av statens ansvar för den utökade finansiering som överenskommits genom nya tilläggsavtal för Stockholms- och Sverigeförhandlingarna.

- **Väg 226 planskildhet, del av bytespunkt Flemingsberg.**

Storsthlm är positiva till att objektet tagits upp i förslaget till reviderad länsplan. Utveckling av bytespunkter behövs för att förbättra den regionala tillgängligheten, utveckla delregionala stadskärnor, öka hållbart resande, avlasta andra delar av

trafiksystemet samt öka trafiksäkerhet. Förslaget är ett första och nödvändigt steg mot att bytespunkten på längre sikt ska bli verklighet.

- **Norrortsledens Löttingetunnel.**

Storsthlm anser att kapacitetsförstärkning av Löttingetunneln bör finnas med som namngivet objekt i förslag till reviderad länsplan. Löttingetunneln på Norrortsleden utgör en flaskhals på den viktiga förbindelsen mellan E4 och E18 vidare mot Kapellskär. Förbindelsen har stor betydelse för både arbetspendling och näringslivets transporter. När Förbifart Stockholm står färdig 2030 kommer kapacitetsvinsterna på E4 att skapa spridningseffekter med ökade flöden i anslutningar till förbifarten, och i flera fall långt utanför E4 direkta sträckning. Åtgärdsvalsstudie och samlad effektbedömning är genomförda för kapacitetsförstärkning av Norrortsleden. Enligt Trafikverkets egen bedömning är objektet samhällsekonomiskt lönsamt.

Förslag till tydliggörande struktur

Storsthlm tycker att förslaget till länsplan är välskrivet, koncist och tydligt. Vi föreslår att transparensen utvecklas ytterligare. I förslaget till reviderad länsplan redovisas framtida kostnader för namngivna objekt. För att stärka historik, överblickbarhet och spårbarhet över tid bör objekten även redovisas med historisk kostnad, kostnader inklusive medfinansiering, finansiering från trängselskatter eller privata aktörer, bedömd total kostnad över tid samt nyttor. Redovisning av finansiering från trängselskatt är betydande delvis för att den andelen har ökat över tid.

Med vänlig hälsning

Mats Gerdau
Förbundsordförande
Storsthlm

Johan von Sydow
Förbundsdirektör
Storsthlm