

**Stadsledningskontoret
Exploateringsnämnden
Miljöförvaltningen
Stadsbyggnadskontoret
Trafikkontoret
Stockholms Stadshus AB**

Dnr KS 2025/1191
Dnr E2025-02970
Dnr 2025-1979
Dnr 2025-14893
Dnr 2025-79
Dnr SSAB 2026/177

Handläggare

Stadsledningskontoret
Caroline Jansson
Telefon: 08-50829363

Exploateringskontoret
Kristin Quistgaard
Telefon: 08-50826559

Miljöförvaltningen
Stefan Troëng
Telefon: 08-50828938]

Stadsbyggnadskontoret
Sofia Eneborg
Telefon: 08-50827445

Trafikkontoret
Maja Zachrisson
Telefon: 08-50835064

Stockholms Stadshus AB
Susanne Johansson Dingle
Telefon: 08-50829261

Till

Kommunstyrelsen
Exploateringsnämnden
Miljönämnden
Stadsbyggnadsnämnden
Trafikkontoret

Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur för Stockholms län 2026– 2037

Remiss från Region Stockholm

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets tjänsteutlåtande och Stockholms Stadshus AB's gemensamma tjänsteutlåtande.

Sammanfattning

Region Stockholm har remitterat Förslag till länsplan för transportinfrastrukturen 2026-2037. Planen beskriver hur den statliga finansieringen av transportinfrastruktur i Stockholms län

ska användas under kommande planperiod, inom ramen för det ekonomiska utrymme som regeringen tilldelat Region Stockholm. Planens ram är på cirka 14,85 miljarder kronor under perioden 2026-2037. Merparten av projekten har flyttats över från nuvarande plan och för Stockholms del finns Årstabergs bytespunkt med som nytt namngivet objekt. Objektet kräver samfinansiering med nationell plan, men finns inte upptaget som namngivet objekt i förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen. Spånga station som tidigare varit namngivet objekt tas ur planen.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Stockholms Stadshus AB (kontoren), ställer sig i stort positiva till inriktningen och de vägledande principerna i förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län. Prioriteringarna bidrar till att öka förutsättningarna för ett grönt och fossilfritt Stockholm.

Däremot anser kontoren att behovet av att utveckla infrastrukturen i Stockholm är större än de ekonomiska ramarna. De ekonomiska ramarna behöver stå i proportion till länets storlek avseende ekonomi och befolkning. Därför behöver de ekonomiska ramarna för länsplanen öka både till de namngivna objekten och åtgärdsområdena.

Utgångspunkten har för Stockholms stad varit att namngivna objekt i gällande länsplan ska genomföras och pågående projekt slutföras. Kontoren vill framföra att det är av vikt att genomförandet av beslutade objekt i länsplanen sker i en högre takt jämfört med idag. Kontoren ser det som positivt att objekten också bedöms utifrån förutsättningen att genomföras och att objekt kan komma att omprövas enligt de nationella, regionala och kommunala målen. Samtidigt vill kontoren betona att en viss stabilitet och framförhållning i infrastrukturplaneringen är nödvändigt. Det gemensamma arbetet med prioriteringar av länets brister och behov är fortsatt viktigt.

Kontoren anser att det saknas en fullständig ekonomisk redovisning av fördelningen av länsplanens medel tillsammans med objektens totala kostnader, medfinansiering från andra parter, del i infrastrukturförhandlingar och fördelning av trängselskatternas medel. När denna redovisning saknas försvåras överblickbarheten och gör det svårt att följa objektens utveckling och förändring.

Kontoren anser att bytespunkt Gullmarsplan ska vara ett namngivet objekt i den senare delen av planperioden. Staden har tillsammans med trafikförvaltningen arbetat fram ett planmoget förslag där genomförandet kan påbörjas år 2036. För det framtagna

åtgärdsförslaget har en samlad effektbedömning (SEB) genomförts som visar på god lönsamhet. Kontoren ser Gullmarsplan som en mycket viktig strategisk bytespunkt för såväl Stockholm som regionen, särskilt betydelsefull för den södra delen av länet.

Bakgrund

Region Stockholm har remitterat Förslag till länsplan för transportinfrastrukturen 2026-2037 till bland annat Stockholm stad för besvarande senast den 1 december 2025.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Stockholms Stadshus AB.

Ärendet

Region Stockholm har på uppdrag av regeringen tagit fram ett förslag till länsplan för transportinfrastrukturen för Stockholms län 2026-2037. Planen beskriver hur den statliga finansieringen av transportinfrastruktur i Stockholms län ska användas under kommande planperiod, inom ramen för det ekonomiska utrymme som regeringen tilldelat Region Stockholm.

Syftet med länsplanen är att bidra till ett effektivt, hållbart och tillgängligt transportsystem i hela länet och därmed bidra till målen i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen.

Planens ram är på cirka 14,85 miljarder kronor under perioden 2026-2037. Merparten av projekten har flyttats över från nuvarande plan, samtidigt som fyra nya namngivna objekt finns med. Planen tar höjd för kostnadsökningar för Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen och ökar medfinansieringen till befintliga kollektivtrafikobjekt till 75 procent för Expressbusslinje J (busslänk Barkarby-Sollentuna) och Expressbusslinje I (påfartsramp Gubbängsmotet och kollektivtrafikkörfält). Cirka 64 procent av medlen går till kollektivtrafik, 12 procent för åtgärder till cykel och 24 procent till vägnätet i syfte att öka kapacitet, trafiksäkerhet och förbättrad miljö.

För Stockholms stads del är Årstaberg bytespunkt alternativ 2 nytt namngivet objekt som anges ska samfinansieras med nationell plan. Däremot återfinns inte objektet som namngivet objekt i förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen.

Utöver expressbusslinjerna nämnda ovan så återfinns kollektivtrafikobjekten Slussens bussterminal, Tvärspårväg Kista,

tunnelbana till Arenastaden och Älvsjö-Fridhemsplan, Roslagsbanan till City och Tvärspårväg Syd Flemingsberg-Älvsjö med i planen som namngiva objekt. Väg 229 Norra Sköndal bytespunkt för kollektivtrafik och väg 226 Södergående kolkörfält Rågsvedsvägen Västra stambanan är också projekt som finns med i planen. Utöver detta så faller riskreserven för Sverigeförhandlingens objekt ut under denna planperiod varpå medel för detta återfinns.

I planen finns också ett nytt åtgärdsområde som heter *Utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur*, som tidigare endast berörde bytespunkter men som i denna plan har breddats till att även innefatta sekundäruppgångar i spårtrafiken och samfinansiering av kostnadseffektiva lösningar för framtida spårinfrastruktur.

Spånga station tas ur plan då länsplanen uppger att staden och regionens trafikförvaltning inte kommit överens om finansieringslösning för åtgärder att utveckla bytespunkten.

Planen omfattar även satsningar inom olika åtgärdsområden för investeringar under 75 miljoner kronor, både inom de statliga vägarna och som medfinansiering till kommunalt vägnät för exempelvis: cykelinfrastruktur, trafiksäkerhet och kollektivtrafiksatsningar.

Det har utförts en hållbarhetsbedömning på förslag till länsplan. Den finns som en bilaga till länsplanen och inkluderar en miljökonsekvensbedömning (MKB), i enlighet med krav i Miljöbalkens 6 kap.

Synpunkter och förslag

I majoritetens förslag till budget för år 2026 framgår att Stockholms stad ska vara ledande i att minska utsläppen. Omställningen kommer att leda till nya sätt att resa, jobba och bo. Investeringar i åtgärder för gång- cykel- och kollektivtrafiken är väsentlig i denna omställning. Investeringar i infrastrukturen bidrar inte bara till att stockholmarna kan leva mer hållbart utan ökar också stadens attraktionskraft och tillväxtförmåga.

Inriktning och prioriteringar i förslag till länsplan

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Stockholms Stadshus AB (kontoren), ställer sig i stort positiva till inriktningen och de vägledande principerna i förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län. Prioriteringarna bidrar till att öka förutsättningarna för ett grönt och fossilfritt Stockholm. De

kollektivtrafiksatsningar som tidigare beslutats och som ingår i planen ökar förutsättningarna för att fler ska välja kollektivtrafiken framför bilen. De stämmer väl överens med stadens mål om att minska biltrafiken till år 2030 och de regionala målen om att minst 70 procent av alla resor inom länet ska år 2030 ske med gång, cykel och kollektivtrafik.

Även om många av objekten och åtgärdsområdena bidrar till att minska klimatutsläppen så efterlyser dock kontoren en tydlig bedömning av hur de olika förslagen i länsplanen är prioriterade ur klimathänseende. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären och det är en stor utmaning att få Sveriges transportsektor fossilfri till dess. Kontoren menar att planen kan bidra med detta på ett betydelsefullt sätt.

Fyrstegsprincipen (tänk om, optimera, bygg om, bygg nytt) är en viktig utgångspunkt i länsplanen. Åtgärder som syftar till att utveckla befintlig infrastruktur genom trimningar eller förbättringar som ökar kapacitet och trafiksäkerhet prioriteras. Detta arbetssätt stödjer kontoren. Särskilt fokus ska finnas på bland annat gods- och nyttoleverans. Detta är något som Stockholms stad välkomnar då det har lyfts i tidigare yttranden. Kontoren hade dock önskat att ambitionen kring gods- och nyttoleverans även återspeglats i de olika åtgärdsområdena för statlig medfinansiering till kommuner.

Behovet av att utveckla infrastrukturen i Stockholm är större än de ekonomiska ramarna

Stockholms län står för en tredjedel av hela Sveriges BNP och hälften av statens intäkter. Idag finns brister i vägar, järnvägar som dagligen påverkar människor och näringsliv negativt genom trängsel, störningar och förseningar. Omställningen till ett mer hållbart transportsystem förutsätter en kombination av satsningar på ny infrastruktur för gång- cykel- och kollektivtrafik, båttrafik och beteendepåverkande åtgärder.

Ett stort antal vägar, knutpunkter, bytespunkter och kollektivtrafik i länet, särskilt inom Stockholms stad, har en funktion som är av stor betydelse även för den nationella och regionala tillgängligheten.

Bytespunkter har en central betydelse för stadens övergripande utveckling genom att binda samman kollektivtrafiksystemet och skapa god tillgänglighet mellan olika stadsdelar. De utgör viktiga nav som möjliggör en kollektivtrafiknära stadsutveckling i ett större område. En väl fungerande bytespunkt bidrar till en mer sammanhållen och hållbar stad med ett minskat bilberoende.

Infrastrukturplaneringen är viktig eftersom goda kommunikationer är en förutsättning för att Stockholms län ska kunna erbjuda en god livsmiljö för invånare och vara en attraktiv miljö för företag och andra verksamheter. Planeringen behöver bidra till en god gestaltad livsmiljö där funktion, estetiska värden och hållbarhet samverkar. Vilket innebär att offentliga platser som exempelvis bytespunkter integreras i staden och hjälper till att göra kollektivtrafiken tillgänglig och attraktiva, vilket främjar både social samverkan, trygghet och trivsel. Gestaltade och tilltalande gång- och cykelstråk och kollektivtrafik stärker regionens konkurrenskraft, underlättar hållbara transporter och skapar en miljö där människor vill leva, vistas och verka – samtidigt som Stockholm fortsätter att fungera som en motor i svensk ekonomi och samhällsutveckling.

Det finns ett behov av att utveckla tvärkopplingar inom staden i synnerhet infrastrukturen för buss och länet i stort behöver bättre bindas samman för ett mer attraktivt och robust system för kollektivtrafiken.

Sammantaget menar därmed kontoren att de ekonomiska ramarna för länsplanen behöver öka både till de namngivna objekten och åtgärdsområdena. De ekonomiska ramarna behöver stå i proportion till länets storlek avseende ekonomi och befolkning.

Kontoren menar också att det är en brist att planförslaget inte belyser transportsystemets avgörande bidrag till det civila försvarets förmåga. Som landets huvudstad har Stockholm ett särskilt ansvar för att säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna som även är viktigt för att hela Sverige ska fungera. En robust och resilient infrastruktur i huvudstadsregionen är därför av avgörande strategisk betydelse för totalförsvaret.

Utgångspunkt för gällande planer och projekt

Utgångspunkten har för Stockholms stad varit att namngivna objekt i gällande länsplan ska genomföras och pågående projekt slutföras. Att planera och bygga infrastruktur tar lång tid, vilket också Trafikverket tydligt påvisat i förslag till nationell plan. Detta avspeglas också i länsplanen, där objekt flyttas över från plan till plan och låser upp planens medel på grund av att de inte genomförs i den takt som det planerats. Detta går också att se i den låga upparbetandegraden av länsplanens medel eftersom de inte används under gällande planperiod. Kontoren vill framföra att det är av vikt att genomförandet av beslutade objekt i länsplanen sker i en högre takt jämfört med idag. Kontoren ser det därför som positivt att objekten också bedöms utifrån förutsättningen att genomföras och

att objekt kan komma att omprövas enligt de nationella regionala och kommunala målen.

Samtidigt vill kontoren betona att en viss stabilitet och framförhållning i infrastrukturplaneringen är nödvändigt. Det gemensamma arbetet med prioriteringar av länets brister och behov blir därmed än viktigare för att medlen som regionen blir tilldelad ska användas för genomförande av beslutade projekt för att göra så stor nytta för stockholmarna som möjligt.

Brister i redovisning av objekten

Kontoren har i tidigare yttranden påpekat att länsplanen saknar en fullständig ekonomisk redovisning av fördelningen av länsplanens medel tillsammans med objektens totala kostnader, medfinansiering från andra parter, del i infrastrukturförhandlingar och fördelning av trängselskatternas medel. Denna redovisning saknas fortsatt vilket försvårar överblickbarheten och gör det svårt att följa objektens utveckling och förändring. Kontoren föreslår att länsplanen uppdateras med en fullständig ekonomisk redovisning innan planen fastställs. Processen för hantering av avvikelser och kostnadsökningar skulle därmed bli tydligare.

På samma sätt som det finns brister i den ekonomiska redovisningen av planförslaget finns det även en brist på transparens gällande vilka mål, riktlinjer, nytta och process som har påverkat vilka namngivna objekt som finns med i planförslaget och varför. Kontoren föreslår att länsplanen uppdateras med ett underlag som redovisar motiven till varför de namngivna objekten i länsplanen har valts.

I bilagan med de namngivna objekten saknas en beskrivning av var i planeringen eller genomförande objektet ligger. Kontoren önskar att bilagan uppdateras med detta då det ökar förståelse för länsplanens objekt.

Namngivna objekt med statlig medfinansiering

Kontoren anser att kollektivtrafikobjekten inom Stockholm- och Sverigeförhandlingen måste genomföras. Kontoren är positiva till att det i förslag till länsplan finns avsatta medel för detta. Det innebär att det finns förutsättningar för att bygga färdigt tunnelbanan till Arenastaden, Barkarby och Nacka/Söderort.

Staden har tillsammans med regionen och Trafikverket arbetat för att förbättra och utveckla kapaciteten i Årstabergs bytespunkt vilket nu ger avtryck i förslag till länsplan genom att objektet blivit namngivet. Däremot är det mycket olyckligt att Årstabergs bytespunkt inte återfinns i Trafikverkets redovisade förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen. Kontoren anser att

ändring behöver ske till fastställande av nationell plan så att fortsatt planering och genomförande av objektet kan komma till stånd. I ett scenario där Årstabergs bytespunkt inte tas med i nationell plan anser kontoren att medlen i länsplanen ska behållas för objektet. I och med tunnelbanans utbyggnad så finns fortsatt ett behov av att utveckla resenärsmiljön i och med att tunnelbanan mellan Älvsjö och Fridhemsplan kommer att integreras i bytespunkten.

Kontoren anser att det är bra att expressbusslinje I och J får utökade medel i förslaget. För expressbusslinje I, påfartsramp Gubbängsmotet och kollektivtrafikkörfält på Nynäsvägen pågår planering inom staden och kontoren ser ett möjligt genomförande till 2029-2030. Objektet ligger i planförslaget för åren 2032-2033. För stomlinje J, busslänk Barkarby-Sollentuna vill kontoren påpeka att objektet är komplext och behöver fortsatt utredning. Objektet berör kommungränsen mellan Stockholms stad och Järfälla vilket kräver en tät samverkan och prioritering från båda kommunerna.

Kontoren anser att det är av vikt att utbyggnaden av Tvärbanans Kistagren färdigställs så snart möjligt och är därmed positiv till att den statliga medfinansieringen i planen ökat något. Regionen måste i övrigt stå för de fördyringar som drabbat projektet.

Utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur

I förslag till länsplan har det tidigare åtgärdsområdet *Utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens bytespunkter* bytt namn och fokus till *Utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur*. Utrymmet inkluderar enligt planförslaget bytespunkter Gullmarsplan, Spånga och Brommaplan som är av strategisk betydelse och att det är viktigt att utredningar kring dessa bytespunkter fortgår. Bytespunkterna har i tidigare länsplaner varit namngivna objekt. Kontoren menar att det finns en otydlighet i vad som avses med åtgärdsområdet. Det behöver förtydligas vad som avser utredningar respektive investeringar. Kontoren noterar också att medlen ligger sent i planperioden.

Gällande Gullmarsplan har staden tillsammans med trafikförvaltningen arbetat fram ett planmoget förslag. För det framtagna åtgärdsförslaget har en samlad effektbedömning (SEB) genomförts som visar på god lönsamhet. Kontoren ser Gullmarsplan som en mycket viktig strategisk bytespunkt för såväl Stockholm som regionen, särskilt betydelsefull för den södra delen av länet. Bytespunkten utgör en central nod i det regionala kollektivtrafiksystemet och svarar mot ett stort behov av kapacitet och tillgänglighet i denna del av regionen. Även stadens pågående

och planerade stadsbyggnadsprojekt i södra Stockholm är i stort behov av att bytespunkten utvecklas. Därmed anser kontoren att bytespunkten vid länsplanens fastställande ska vara ett namngivet objekt i den senare delen av planperioden.

Kontoren anser att Spånga bytespunkt fortsatt ska vara ett namngivet objekt. Samtidigt vill kontoren betona trafikförvaltningens ansvar för planering och utredning av åtgärder för Spånga bytespunkt. Kontoren delar inte regionens syn på att Stockholms stad och regionen inte varit överens om finansieringslösning för objektet, men att det finns behov av förbättrad samverkan inför planering av åtgärder för Spånga bytespunkt.

Brommaplan är en viktig regional bytespunkt och kontoren välkomnar framtida utredningar.

Slutligen vill kontoren framföra att det finns en otydlighet i hur initiativ tas för att starta upp utredningar för att komma med förslag på hur brister och behov ska kunna lösas och finansieras. Region Stockholm behöver i samarbete med Stockholms stad ta ansvar för att driva en process och modell för genomförande av förbättrade bytespunkter. Det är av stor vikt att regionen genom trafikförvaltningen tydligt tar ett ansvar både ekonomiskt och att driva planeringen för att få objekt planmogna för att kunna genomföra utveckling av bytespunkter som exempelvis Spånga och Brommaplan.

Åtgärdsområden

I åtgärdsområdena för medfinansiering till kommun och kollektivtrafikmyndighet noteras att ramen för cykelåtgärder minskat jämfört med gällande plan, vilket kontoren anser är negativt då både Stockholms stad och regionen har höga ambitioner vad det gäller utbyggnaden av cykelinfrastrukturen i länet. Kontoren ser dock positivt på att åtgärdsområdena nu innefattar åtgärder upp till 75 miljoner kronor, då det ger större möjligheter till fler åtgärder.

Stockholm stad har mellan åren 2022-2024 återkommande sökt och fått medfinansiering för i snitt 30 miljoner kronor per år för cykelåtgärder. Dessa åtgärder blir till nytta för fler än bara Stockholms stads invånare. Kontoren ser att specifikt åtgärder inom Stockholms stad har en funktion som motor för att cykling ska kunna öka i hela länet. Det gäller inte bara på det kommunala cykelvägnätet utan även det statligt regionala cykelvägnätet. De flesta cykelresorna i länet börjar eller slutar i Stockholm stad och regioncentrum, vilket gör att åtgärder här ger störst hävstång för hela systemet. Trafikverket ansvarar för att genomföra de statliga

åtgärderna i nationell plan och länsplanerna, men har under de senaste åren inte lyckats göra detta i planerad takt. Riksrevisionen har i rapporten *Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken* (maj 2025) konstaterat att endast ungefär hälften av de avsatta medlen för cykelåtgärder i länsplanerna har använts. Kontoren önskar därmed att regionen verkar för att Trafikverket kraftigt ökar takten i planering och genomförande av cykelåtgärder på det statliga vägnätet i länet.

Inom åtgärdsområde miljö saknar kontoren att medlen även kan användas till medfinansiering av elektrifieringsåtgärder i vägsystemet vilket är särskilt viktigt för godstrafiken. Elektrifieringen är viktigt för att driva den stora omställningen mot minskad klimatpåverkan från trafiken. Det kommer även utökade EU-krav på utbyggnad av laddinfrastruktur.

Inom området sjöfart behövs strategiska kajlägen centralt i staden både för gods- och persontrafik. Länsplanen bör fastslå att statlig medfinansiering för kajanläggningar för regional kollektivtrafik även kan sökas av kommunalägda bolag och inte bara av kommuner och kollektivtrafikmyndighet förutsatt att det är förenligt med EU:s stadsstödsregler. Alternativt att kajlägen för regional kollektivtrafik bekostas av kollektivtrafikmyndigheten.

Brister och behov i Stockholms infrastruktur

Förslag till länsplan lyfter inte framtida brister och behov. Kontoren anser att identifiering av brister och behov är en viktig grund för att kunna planera och prioritera för planmogna objekt. Att länsplanen nu endast ska uppta namngivna planmogna objekt är i grunden bra för att planens ramar inte ska bli upptecknade. Men kontoren menar att planen då tappar en gemensam samsyn och prioritering av de större infrastrukturobjekten som det finns ett behov av ur ett strategiskt framtida perspektiv. Denna samsyn behöver därmed ske i en annan process, som det idag inte finns tydliga ramar för. Kontoren efterlyser en gemensam dialog kring detta.

Kontoren vill härmed framföra de objekt som Stockholm stad anser har brister och behov som behöver lösas för att uppnå ett grönare och hållbarare Stockholm som erbjuder en god livsmiljö för invånare och en attraktiv miljö för företag och som idag inte är planmogna för att bli namngivna objekt i länsplanen för planperioden 2026-2037.

Kontoren ser Gullmarsplan bytespunkt som en mycket viktig strategisk bytespunkt för såväl Stockholm som regionen, särskilt betydelsefull för Söderort och den södra delen av länet.

Bytespunkten utgör en central nod i det regionala kollektivtrafiksystemet och svarar mot ett stort behov av kapacitet och tillgänglighet i denna del av regionen. Även stadens pågående och planerade stadsbyggnadsprojekt i södra Stockholm är i stort behov av att bytespunkten utvecklas.

Spånga bytespunkt är viktig bytespunkt på tvären i Västerort och har idag kapacitets- och funktionella brister både i bussterminal och station. Bristerna innebär att bytespunkten inte kommer att klara av framtida trafikering.

Brommaplan är en central bytespunkt för Ekerötrafiken och kommer på sikt att få en ännu större betydelse genom kopplingen till den nya stadsdelen Brommaparkstad. Resenärsmiljön är idag undermålig med bristande trygghetsaspekter.

Skärholmen är särskilt viktig ur ett regionalt perspektiv och utpekad som en regional kärna. När E4 Förbifart Stockholm tas i drift omkring 2030 med ny stombuss och den planerade Spårväg Syd är på plats, så kommer bytespunkten få en stärkt roll som regional nod. Bytespunkten behöver ses över i sin helhet för att de tillkommande funktionerna ska fungera tillsammans.

Kista har en central roll som en av stadens största arbetsplatsmotorer. Bytespunkten behöver utvecklas i takt med områdets tillväxt och den utökade kollektivtrafiken i form av Tvärbanan som ska vara färdigställd till år 2030. Bytespunkten har behov av en tydligare gestaltning som ökar tryggheten och underlättar för resenärerna. Helenelund/Kista är också ett framtida strategiskt läge för en regionaltågsstation norr om Stockholm. Det finns en potential för en framtida regionaltågsstation baserat på den stadsutveckling som sker i Kista med dess omnejd och Kista Science City som ett IKT- och innovationskluster.

Kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden genom Spårväg City behöver byggas för att ge en kapacitetsstark direktkoppling till City och komplettera den hårt belastade tunnelbanan och stombusslinjerna i norra innerstaden. Stockholms stad och Region Stockholm har tillsammans tecknat en avsiktsförklaring för Spårväg City.

Det finns ett behov av kapacitetsstark kollektivtrafik med attraktiva restider som knyter ihop det resenärstunga tvärgående stråket Skärholmen-Älvsjö-Gullmarsplan. Denna kapacitetsstarka kollektivtrafik skulle bidra till ett hållbart resande och bli konkurrenskraftigt gentemot biltrafiken.

Älvsjö är ett framtida strategiskt läge för en regional tågsstation söder om Stockholm. Redan idag är Älvsjö en stor bytespunkt mellan pendeltåg och bussar, vilket kommer förstärkas ytterligare med tunnelbanan till Älvsjö och den planerade bostadsbebyggelsen i Söderort. Staden planerar för cirka 7000-10 000 bostäder och 10 000-15 000 i Älvsjö.

Tvärförbindelse Södertörn är ett angeläget projekt för godstrafiken. Det är däremot bekymmersamt att de södergående ramperna till/från Tvärförbindelse Södertörn - E4/E20 riskerar att utgå när projektet fått i uppgift från regeringen att optimera anläggningen. Detta skulle avsevärt minska förbindelsens funktion för godstrafiken och kvarstår den inriktningen i nationell plan kommer det istället kräva satsningar i länsplanen för att säkra framkomligheten mellan Trafikplats Fittja och Trafikplats Masmo.

För godstrafiken är satsningar på Nynäsbanan med dubbelspår till Norviks hamn också en viktig framtida satsning som hjälper till att minska tunga transporter på väg.

Den beslutade reviderade TEN-T-förordningen identifierar flera viktiga transportkorridorer och infrastrukturprioriteringar i Stockholmsregionen. Dessa av EU redan framtagna stråk behöver enligt kontoren omhändertas. För att upprätthålla ett effektivt transport- och logistiksystem är det viktigt att prioritera infrastrukturen till regionens hamnar, vilket även öppnar fler möjligheter till att kombinera godsflöden via intermodala transporter (inlandssjöfart, lastbil eller järnväg).

Samverkan

Region Stockholm och Stockholm stad har ett gemensamt ansvar för infrastrukturplaneringen och kontoren vill betona vikten av en fortsatt samverkan kring brister och behov samt prioriteringar av transportinfrastrukturen i Stockholms stad.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att besvara remissen Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2026-2037 med vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets och Stockholms Stadshus ABs gemensamma tjänsteutlåtande.

Fredrik Jurdell
Stadsdirektör

Thomas Andersson
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Anna Hadenius
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Amanda Horwitz
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Gunilla Glantz
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Digitala signaturer

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Carl Fredrik Verner,Jurdell	2025-10-28
Anna Helena,Hadenius	2025-10-28
Gunilla Elisabeth,Glantz	2025-11-03
Kerstin Amanda,Horwitz	2025-11-03
Anders Thomas,Andersson	2025-10-28