

Regionledningskontoret
Malin Westlund

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-10-27

RS 2025-0992

Infrastruktur- och
regionplaneringsutskottet

Yttrande över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Regionledningskontorets förslag till beslut

Infrastruktur- och regionplaneringsutskottet föreslår
regionrådsberedningen föreslå att regionstyrelsen beslutar följande.

Utvecklingsdirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms
yttrande till landsbygds- och infrastrukturdepartementet över
Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen
2026–2037.

Sammanfattning

Region Stockholm ser positivt på att planförslaget innehåller utökade
ekonomiska ramar och att planförslagets prioriteringar kommer
Stockholmsregionen till del.

Infrastruktursatsningarna som föreslås i planen bidrar till ekonomisk
tillväxt och ökad tillgänglighet, inte bara i Stockholmsregionen, utan även
för landet som helhet.

Flera av de objekt som föreslås i planförslaget bidrar till ökad tillgänglighet
och kommer förbättra kapaciteten i flera stråk som är viktiga för stora delar
av landet, både för person- och godstransporter. Av ovanstående skäl ställer
sig Region Stockholm positiva till föreslagna åtgärder i Stockholms-
regionen. Det är angeläget att samtliga föreslagna åtgärder i Stockholms-
regionen behålls i den slutliga versionen av den nationella planen för
transportinfrastruktur.

Region Stockholm understryker att prövning av objekt ska göras med
vägledning av samhällsekonomisk nytta och utifrån transportpolitiska mål.

Planeringsförutsättningarna i storstadsregionerna skiljer sig ofta från
resten av Sverige, vilket behöver tydliggöras i nationell plan.
Storstadsregionerna har större och mer sammankopplade transportsystem
och behov av satsningar på kapacitetsstarka transporter.

Region Stockholm saknar Årstabergs bytespunkt som objekt i förslaget till nationell plan. Det är en viktig investering för transportsystemet i stort, och kommer påverka såväl pendel- som fjärrtågen samt kommande tunnelbaneutbyggnad positivt.

Bakgrund

Region Stockholm har på uppdrag av regeringen fått Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 på remiss.

Den långsiktiga planeringen av det statliga transportsystemet innefattar framtagande av en nationell plan och regionala länsplaner. Planerna innehåller medel till investeringar och drift och underhåll av transportsystemet, löper över tolv år och revideras vart fjärde år.

Förslag till nationell plan tas fram av Trafikverket och redovisas för regeringen, samtidigt som den sänds ut på remiss. Regeringen tar emot remissvar och beslutar slutligen om innehållet i nationell plan, inklusive eventuella ändringar av Trafikverkets planförslag.

Den nationella planen omfattar drift och underhåll samt riktade miljöåtgärder i hela det statliga vägnätet. Därutöver innehåller planen investeringar på statliga järnvägar, nationella stamvägar, farleder och slussar.

Den nationella planen innehåller medel till länsplanerna, men beslut om innehållet i länsplanerna fattas av regionerna.

Region Stockholms yttrande

Stockholmsregionen som tillväxtmotor

Stockholm är en huvudstadsregion som fyller både ekonomiska, administrativa, kulturella och sociala funktioner för samtliga delar av landet. Goda förbindelser i Stockholmsregionen, och mellan Stockholm och övriga landet, är därför av brett nationellt intresse. Stockholmsregionen har under de senaste två decennierna varit en av Europas snabbast växande regioner och är alltså den region i Sverige som växer snabbast i absoluta tal. En ökad befolkning kräver större infrastruktursatsningar för att stärka tillgängligheten inom regionen och till andra viktiga målpunkter nationellt och internationellt. Pendling, för både arbete och fritidsaktiviteter är särskilt omfattande inom närliggande regioner i Mälardalen. Region Stockholm ser därför positivt på att planförslaget innehåller utökade

ekonomiska ramar och att en stor del av planförslagets prioriteringar bidrar till att stärka Stockholmsregionens transportsystem.

Av ovanstående skäl är det därför angeläget att samtliga föreslagna åtgärder i Stockholmsregionen behålls i den slutliga versionen av den nationella planen för transportinfrastruktur.

Ambition om ett hållbart och transporteffektivt samhälle

Transportsystemets utveckling ska bidra till att uppfylla den nationella målsättningen om klimatneutralitet till år 2045. Totalt beräknas planförslaget minska de ackumulerade utsläppen med cirka en halv procent av transportsektorns utsläpp fram till 2037. Trafikverket bedömer att det nationella målet för transportsektorn till 2030 inte kommer att uppnås och sannolikt inte heller målet om klimatneutralitet till 2045 utan ytterligare styrmedel. Region Stockholm anser att det är viktigt att regeringen håller fast vid de klimat- och transportmål som sedan tidigare är beslutade. Regeringen behöver tydligt visa hur den nationella planen på ett trovärdigt sätt ska kunna bidra till att nå klimatmålen och öka transporteffektiviteten i Sverige.

Region Stockholms mål är att andelen resor med hållbara transporter ska öka till 75 procent år 2035. För att nå både nationella och regionala mål är det viktigt att framtida utredningar och infrastrukturplanering utgår från strategiska vägval som bidrar till att nå nationella och regionala mål.

Region Stockholm understryker att prövning av objekt ska göras med vägledning av samhällsekonomisk nytta och utifrån transportpolitiska mål.

Praktisera fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt vid investeringar i transportinfrastruktur. 2024 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag på hur villkoren för statlig medfinansiering av infrastrukturåtgärder i steg 1 och 2 av fyrstegsprincipen kan förtydligas. I båda dessa uppdrag föreslår Trafikverket att åtgärdsstyper som "trafikinformation" och "resplaner och program (Mobility Management)" inte kan finansieras från nationell plan och länsplaner.

Regeringen har betonat fyrstegsprincipens betydelse, men i nationell plan saknas fortfarande verktyg för att finansiera dess två första steg. För att länsplaneupprättarna ska kunna säkerställa en modern och effektiv transportplanering bör regelverket uppdateras så att länsplanerna kan finansiera åtgärder i fyrstegsprincipens samtliga fyra steg.

Dagens regelverk begränsar finansieringen till steg 3 och steg 4, vilket leder till dyrare och mindre flexibla lösningar och att åtgärdsvalsstudier resulterar i kostnadsdrivande steg 3- och steg 4-åtgärder.

Synliggör storstadsregionernas särskilda förutsättningar

Planeringsförutsättningarna i storstadsregionerna skiljer sig ofta från resten av Sverige, vilket behöver tydliggöras i nationell plan. Enligt Trafikverkets förslag väntas resor med tåg, övrig spårtrafik (såsom tunnelbana och spårväg) och buss öka med 47 procent, 42 procent respektive 8 procent fram till 2045. Det är en utveckling som i huvudsak berör storstäderna i Sverige.

I Region Stockholms regionala utvecklingsplan prioriteras kapacitetsstarka och yteffektiva färdmedel i form av gång, cykel och kollektivtrafik, i syfte att bidra till att nå nationella och regionala mål. Därför är det viktigt att investeringar för framkomlighet och kapacitet i kollektivtrafiken prioriteras i nationell plan i ännu högre grad, för att både möjliggöra hållbara resor och minska trängseln.

Eftersom både förutsättningar och behov skiljer sig åt mellan landets storstadsregioner och övriga delar av landet, där Stockholmsregionen står för en betydande del av befolkningstillväxten, ekonomisk tillväxt samt potential för hållbart resande, finns det goda skäl att nationell plan prioriterar kapacitetsstarka transporter i storstäderna genom att fortsätta finansiera utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik.

I storstadsregionerna är statliga, regionala, mellankommunala och kommunala ansvar tätt sammanflätade och investeringar bärs sällan av enskilda aktörer. Därutöver finns stora utmaningar när underhåll och reinvesteringar ska ske samtidigt som transportsystemets grundläggande funktioner behöver säkerställas. Nationell finansiering av infrastruktur behöver anpassas för paket- och samverkanslösningar som är vanliga och nödvändiga i Stockholms län. I Stockholmsregionen finns särskilt stora behov av kollektivtrafikutbyggnad där ett gemensamt ansvarstagande för finansieringen är nödvändigt.

Stockholms- och Sverigeförhandling

Region Stockholm konstaterar att kostnadsökningar för Stockholms- och Sverigeförhandlingen inte är med i förslag till nationell plan. Nu när en överenskommelse finns på plats förutsätter regionen att aktuella medel

inryms i den slutgiltiga planen. Detta utan att tränga undan de objekt som nu ligger med i förslaget kopplat till Stockholms län.

Positivt med ökad kostnadskontroll

Region Stockholm stödjer Trafikverkets förslag att förbättra kostnadsstyrning och kostnadskontroll i planeringen och genomförandet av infrastrukturobjekt. Det är viktigt att det finns en effektiv och kostnads-effektiv infrastrukturplanering varför Region Stockholm i huvudsak ställer sig positiv till detta förhållningssätt samt utgångspunkterna i planförslaget.

Region Stockholm välkomnar att regeringen tydligt lyft fram att projekt ska prövas utifrån samhällsekonomisk nytta, och att Trafikverket numera omprövar de projekt som drabbats av stora kostnadsökningar i utredningsprocessen och där nyttorna inte ökar i motsvarande grad.

Det är bra att Trafikverket väger samman de samhällsekonomisk värderbara effekterna med de icke värderbara effekterna, samt att detta tydliggörs och motiveras i bedömningarna.

Inom Region Stockholm genomförs större investeringar främst till följd av otillräcklig kapacitet samt viljan att möjliggöra större exploateringsprojekt. Den samhällsekonomiska kalkylmetodiken har bland annat svårt att värdera bostadsexploatering och samhällsutveckling. Dessutom har befintliga prognosystem för resandeprognoser svårt att hantera trängsel i fordonen i kollektivtrafiken. I och med detta är det svårt att göra bra samhällsekonomiska analyser av de större investeringsprojekten i Stockholm. Modellen är heller inte anpassad för att hantera cykelinvesteringar eller räkna ut nyttor med dessa. Region Stockholm anser att Trafikverket behöver fortsätta att utveckla den samhällsekonomiska metodiken inom dessa områden för att möjliggöra effektiva projekt.

Prioritera vidmakthållande av järnvägssystemet

Region Stockholm står bakom planens prioritering att värna befintlig infrastruktur genom tydligt fokus på underhåll och reinvestering.

Region Stockholm anser dock att Trafikverket behöver ha en högre ambition för järnvägsunderhållet än vad som nu redovisas. Det finns stora brister i Stockholmsregionens järnvägsinfrastruktur där häften av pendeltågstrafikens inställda avgångar beror på brister i den befintliga infrastrukturen.

Underhållsskulden på järnvägarna i Stockholms län orsakar idag betydande samhällskostnader. Det är därför av yttersta vikt att planen prioriterar

utökade ekonomiska ramar till underhåll av järnväg. Trafikverkets bedömning är att underhållet i järnvägssystemet kommer att återtas i sin helhet under perioden 2037 till 2050. Region Stockholm anser att en förutsättning för att underhållet ska kunna åtgärdas i sin helhet till 2050 är att en betydligt högre andel av anläggningen vidmakthålls under kommande planperiod än de 10 procent som föreslås.

Det gäller även behovet av att utföra klimatanpassning av järnvägsanläggningen. Region Stockholm anser att Trafikverket bör ha en högre ambition för klimatanpassning av järnväg än vad som nu redovisas i planen, inte minst i Stockholms län.

Bristerna i dagens underhåll handlar dock inte enbart om att säkerställa tillräckliga budgetmedel, utan även om organisation, planering och kompetens hos infrastrukturförvaltarna samt samverkan med järnvägsföretagen. Det handlar i grunden om att öka kapaciteten och innovationstakten hos Trafikverket för att kunna öka järnvägsunderhållet.

Prioriterade investeringar i järnvägssystemet

Järnvägens konkurrenskraft behöver stärkas ur ett trafikslagsövergripande perspektiv. Nuvarande kapacitet inom Stockholms län och ut mot angränsande län är underdimensionerad och det kommer vara svårt att garantera punktlighet och möta framtida behov utan att utöka järnvägskapaciteten genom nya spår eller olika trimningsåtgärder. Fler spår ger även bättre förutsättningar för hantering av det eftersatta underhållet.

Märsta station

Det är positivt att Märsta station och bangårdsombyggnad finns med i planförslaget. Stationen har idag trafiksäkerhetsbrister och ett eftersläpande underhåll. För att täcka pendeltågstrafikens behov bör den planerade utformningen för stationen kompletteras med ytterligare uppställning. En investering i Märsta station är också viktigt för resandet till och från Arlanda och för ökad redundans i transportsystemet.

Stockholms Central/Tomtebodabangård

Det är positivt att åtgärder vid Stockholms Central (Tomteboda) har lyfts in i planförslaget. I objektet Tomteboda bangård ingår stora förbättringar som innebär nya möjligheter för uppställning och service av tåg, något som kommer att avlasta Stockholms Centralstation. Det är en värdefull investering för den nationella och regionala tågtrafiken och därmed gynnar tillgängligheten till Stockholm. Region Stockholm anser att tågtrafikens

behov ska prioriteras och ser behov av en fortsatt dialog mellan Trafikverket och Solna stad kring utvecklingen av Tomtebodan.

Ostlänken/Mälarbanan/Fyrspår Uppsala

Ur ett storregionalt perspektiv välkomnar Region Stockholm att Mälarbanan, Ostlänken och Fyrspår Uppsala–Stockholm finns med som objekt med full finansiering. Genom att knyta samman arbets-, studie- och bostadsmarknaderna i Stockholm-Mälarregionen stärks hela denna geografis konkurrenskraft. Samtidigt tas Stockholm-Mälarregionens mångfald av attraktiva boendemiljöer, kompetenser och näringsmässig specialisering tillvara. Region Stockholm vill understryka att möjligheter till tidigare färdigställande av Mälarbanan fortsatt behöver prövas.

Årstabergs bytespunkt

Region Stockholm saknar Årstabergs bytespunkt som objekt i förslaget till nationell plan. I planförslagets scenario med tio procent högre ram finns dock objektet med. För Årstabergs pendeltågstation finns en överenskommen samfinansiering mellan länsplan och nationell plan. I Region Stockholms förslag till reviderad Länsplan som nu är ute på remiss finns Årstaberg med under förutsättning att det även tillkommer finansiering från nationell plan. Objektet är en viktig investering för hela regionens transportsystem eftersom objektet skulle öka kapaciteten i stationsmiljön och vid plattformarna. Åtgärden skulle också skapa effektiva byten mellan buss, spårvagn och pendeltåg, förbättra resandemiljön och förstärka förutsättningar för en robust utveckling av pendeltågstrafiken. Den skulle också påverka kommande tunnelbaneutbyggnad positivt.

Oslo-Stockholm

Samtliga järnvägskopplingar mellan Sverige och Norge har idag påtagliga brister, trots att Norge är viktigt för vår handel och ekonomi. Kortare restider mellan Oslo och Stockholm kan bidra med betydande utsläppsminskningar genom att utgöra ett bättre alternativ på sträckan som idag till stor del trafikeras av flyg. En snabbare järnvägsförbindelse i stråket skulle även gagna arbetspendling, näringslivet och Stockholmsregionens tillväxt. Nationell plan bör innehålla tydliga lösningar för att utveckla stråket Oslo–Stockholm, med en utredning om en ny gränsbana mellan Sverige och Norge och mer investeringar längs med Mälarbanan. Studien som levererades av Trafikverket och Jernbanedirektoratet i oktober år 2022, rekommenderade att en ny gränsbana bör utredas vidare med hänvisning till stora resenärs och klimatnyttor. Region Stockholm anser att stråket Oslo–Stockholm ska lyftas som en prioriterad utredning i planförslaget.

ERTMS

Det är positivt att Trafikverket inser komplexiteten i att införa ERTMS i Stockholmsområdet. De redan genomförda och planerade investeringarna kommer att leda till att pendeltågstrafiken i huvudsak bedrivs på egna spår med begränsade beroenden mot regional- och fjärrtåg. För att fullt ut kunna realisera de investeringarna behöver signalsystemet i Stockholmsområdet ha egenskaper som motsvarar tunnelbanans signalsystem. Det skulle kunna vara möjligt med ett utvecklat ERTMS nivå3/hybrid system, men det saknas idag i Trafikverkets standarder. Av det skälet är det klokt att som i planförslaget föreslås avvakta med en ERTMS-utrullning med nuvarande specifikationer i Stockholmsområdet. I planförslaget föreslås nationell plan kunna medfinansiera ERTMS-utrustning på fordon, vilket är positivt eftersom den nya tekniklösningen flyttar signalkostnader från fast infrastruktur till fordon.

Prioriterade investeringar i väginfrastruktur

Många av objekten som finns med i förslaget bidrar till ökad tillgänglighet och kommer förbättra framkomligheten i flera stråk som är viktiga för stora delar av landet, både för persontransporter och för näringslivets transporter.

Brandbekämpningssystemet i Södra länken

Region Stockholm välkomnar föreslagna åtgärder på Södra länken, väg 75. Det är en av landets mest trafikerade vägtunnlar och saknar helt och hållet ett sprinklersystem. Med ett sprinklersystem ökar framkomligheten genom kortare restider och minskad restidsosäkerhet. Dessutom skapas bättre skydd mot anläggningsskador vid händelse av brand. Åtgärden kommer att öka trafiksäkerheten samt trafiksystemets robusthet, vilket är positivt.

E4:an norr om Stockholm

Kapacitetsbristen på E4 norr om Stockholm resulterar i förlängda res- och transporttider. Vägsnittet är idag hårt belastad och kapacitetstaket överskrids regelbundet under morgon- och eftermiddagsrusningarna. På sträckan förväntas trafiken öka kraftigt, bland annat till följd av Förbifart Stockholms öppnande. Breddningen mellan trafikplats Häggvik och åtgärderna mellan trafikplats Glädjen – trafikplats Arlanda ökar kapaciteten, och kan därigenom begränsa problem med köer och trängsel samt störningskänslighet för näringslivets transporter. Region Stockholm vill samtidigt betona betydelsen av att kollektivtrafiken ges utrymme inom de föreslagna åtgärderna på E4, exempelvis genom kollektivtrafikkörfält.

Förbindelse E4/E20 Södertälje

Även infarterna i södra Stockholm påverkas väsentligt av Förbifartens öppnande. Därför är investeringarna för att förbättra och bredda Södertäljebron viktig. Sträckan på E4/E20 mellan trafikplats Saltskog och trafikplats Moraberg är idag hårt belastad samtidigt som störningskänsligheten är stor. Åtgärden tillsammans med andra kapacitetsförstärkningar (E4/E20 Hallunda-Vårby) ger en förbättrad framkomlighet på E4/E20 mellan Stockholm och Södertälje.

Region Stockholm konstaterar att det finns ett behov av utökad kapacitet och minskad störningskänslighet för passagen vid Södertälje kanal, både utifrån den stora betydelsen för transporter till och från Stockholm och förutsättningarna för Södertäljes internationella näringsliv. I nationell plan behöver långsiktiga behov för en robust infrastruktur i denna passage lyftas som prioriterad utredning. Denna utredning behöver samtidigt ta hänsyn till de nyttor som redan skapas genom åtgärden att förbättra och bredda Södertäljebron.

Objekt i nuvarande plan

Det är angeläget att objekten från tidigare plan finns kvar och genomförs. Detta gäller bland annat E4/E20 Hallunda-Vårby, E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg och E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn.

Tvärförbindelse Södertörn

För objektet Tvärförbindelse Södertörn förespråkar Region Stockholm att vägen genomförs i sin helhet utan omfattande kostnadsbesparingar, för att bibehålla de nyttor och kapacitetsförstärkningar som krävs i transportsystemet, inte minst för kollektivtrafikens framkomlighet. I gällande RUF 2050 finns mål om att öka kollektivtrafikens attraktivitet mellan de regionala stadskärnorna. Trafikverkets optimeringsförslag innebär en tydlig försämring jämfört med ursprungligt förslag, vilket i sin tur minskar förutsättningarna för kollektivtrafikens framkomlighet. Förslaget kommer med stor sannolikhet även ha negativ påverkan på andra regionala mål om trafikbuller, luftkvalitet och klimatpåverkan. Borttagande av Tvärförbindelsens södergående ramper vid Masmo innebär att södergående trafik hänvisas till Botkyrkaleden, och att trafikalstringen på den här leden kommer att öka markant. Botkyrkaleden utgör ett viktigt stråk för nuvarande busstrafik och framtida planerad Expressbuss. Även förslaget om att ta bort östlig koppling till väg 226 vid Flemingsberg innebär stor risk för betydande framkomlighetsproblem och köbildning på 226 Huddingevägen, vilket bland annat påverkar tillgängligheten till

Flemingsbergs stadskärna. Förslaget innebär stor påverkan på busstrafiken, inte minst kommande expressbusslinjer. Vidare innebär förslaget också att den viktiga tvärkopplingen mellan Norviks hamn och E4 försvagas, och att tung trafik kommer att gå genom tätbebyggda områden.

Investeringar i komplexa tunnelsystem

Region Stockholm anser att det vore positivt om fler investeringar och satsningar för komplexa tunnelsystem i storstäder ingår i nationell plan. Förutsättningarna för att förbättra befintlig infrastruktur i komplexa miljöer som i storstäder är begränsade i de regionala planerna. Utifrån ett trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv, och med så stor påverkan på trafiksystemets redundans bör ett antal av Stockholms vägsnitt som inte ingår i det nationella stamvägnätet omtolkas. Några av vägsnitten i Stockholms län, påverkar övriga stamnätet i stor utsträckning, varför det blir sårbart om dessa åtgärder ska hanteras i regionala länsplaner.

OPS-objekt i nationell plan

Planförslaget pekar ut ett par möjliga objekt för Offentlig-privat samverkan-finansiering (OPS). Marknaden för OPS är utvecklad och det är viktigt att en OPS-lösning inte leder till fördröjda tidplaner. Utmaningen med den sortens långa kontrakt är att det är svårt att förutse framtida behov av infrastruktur-tjänsten, där ett exempel med betydande utmaningar är Arlandabanan. Det kan leda till ett suboptimalt utnyttjande av infrastrukturen eftersom kontraktet formades i en kontext som 20–30 år senare inte längre är aktuell. Ska en OPS-finansiering väljas behöver ersättningsmodellens drivkrafter beaktas och möjligheter till olika former av utvecklingssteg utöver det som först förutsågs tas hänsyn till. Region Stockholm vill också påpeka att vid ett eventuellt genomförande där OPS-finansiering föreligger i Stockholms län så behöver Region Stockholm i ett tidigt skede involveras i planeringen eftersom regionen är huvudman för kollektivtrafiken i länet.

Behov av att stärka Arlandas konkurrenskraft och tillgänglighet

Region Stockholm vill betona att utvecklingen av Arlanda är en fråga av nationell betydelse och är därför positiva till flera av de föreslagna åtgärderna i förslaget till nationell plan. Ökad tillgänglighet behöver bidra till målsättningar om ett ökat hållbart resande. Detta bidrar till att stärka Arlandas konkurrenskraft och tillgänglighet.

Förutom åtgärderna i nationell plan behöver staten även lösa ut avtalet med A-train för att öppna upp Arlandabanan för fler operatörer och finansiera

ett borttagande av stationsavgiften för att komma till rätta med de höga biljettpiserna och bidra till en högre andel kollektivtrafikresor till Arlanda. Det är viktigt att Arlanda blir en flygplats dit kollektivtrafik, flyg och resurser kan centreras. Vid en eventuell avveckling av Bromma flygplats behöver samhällsviktiga funktioner säkerställas på Arlanda.

Region Stockholm anser att Arlandas utvecklingsförutsättningar bör stärkas genom ett samlat grepp, i vilket ansvarsfördelning, finansiering och målbild utreds i nära samverkan mellan staten, berörda regioner och kommuner. Det är en nödvändig förutsättning för att säkerställa Arlandas långsiktiga konkurrenskraft samt stärka Sveriges internationella tillgänglighet och beredskapsförmåga. Det är också viktigt att Arlanda ges förutsättningar för att kunna bli ett föredöme för framtidens flygtrafik och bidra till utvecklingen av en fossilfri luftfart. Detta är nödvändigt för att nå målet om att luftfarten ska vara fossilfri till 2045.

Främja ökad cykling

Region Stockholm anser att nationell plan behöver ta hänsyn till flera av åtgärderna som lyfts fram i Riksrevisionens rapport "Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken (RiR 2025:11)", nämligen:

- Lämna förslag till riksdagen som i större utsträckning än idag gör det möjligt att bygga friliggande statliga cykelvägar, företrädesvis genom att åtgärda de begränsningar som följer av tolkningen av begreppet allmän samfärdsel
- Utreda hur den statliga planerings- och genomförandeprocessen för mindre eller medelstora infrastrukturåtgärder kan effektiviseras så att de cykelåtgärder som planeras också genomförs
- Utveckla verktyg för samhällsekonomiska analyser för cykelåtgärder

Region Stockholm framhäver särskilt att genomförandet av statliga cykelinvesteringar skyndsamt behöver stärkas och effektiviseras. Många beslutade cykelobjekt blir idag försenade eller ej genomförda.

Region Stockholm vill även påpeka att nuvarande tolkning av väglagen förhindrar utbyggd cykelinfrastruktur längs motorvägar, vilket bromsar utvecklingen för ökad och säker cykling i länet. Dessutom behöver en större andel av den nationella planen satsas på cykelinfrastruktur för att bidra till målen om hållbart resande på lokal, regional och nationell nivå.

Stadsmiljöavtal

Region Stockholm delar Trafikverkets bedömning att medfinansiering från stadsmiljöavtal har bidragit till ett mer hållbart resande. Flera av regionens

beviljade åtgärder i stadsmiljöavtalen har förseningar i genomförandet bortom utgången av år 2027. Det vore därför önskvärt om det gick att senarelägga sluttiden inom stadsmiljöavtalen för att få en möjlighet att färdigställa såväl åtgärder som motprestationer i avtalen. För att täcka det fortsatta behovet av satsningar på hållbara transporter och stadsmiljöer i Sveriges storstäder behöver en utfasning av stadsmiljöavtalen kompenseras genom utökad finansiering för dessa ändamål.

Prioriterade utredningar

Trafikverket föreslår att ett begränsat antal utredningar bör genomföras inför kommande planrevidering.

Anpassningar till utbyggd tunnelbana med mera syftar till att klargöra ansvarsfördelningen avseende funktioner och kostnader mellan berörda parter. Region Stockholm anser att det är positivt att en sådan utredning initieras och delar åsikten att en bred samverkan mellan Trafikverket, Region Stockholm och länets kommuner behövs.

Region Stockholm är positiv till föreslagen utredning kring *åtgärder för ökad redundans i järnvägssystemet*. Region Stockholm vill dock framhålla att redundans inte enbart består av fysisk infrastruktur, utan även kan inbegripa andra delar av den tekniska anläggningen, operativ förmåga samt teknisk kompetensnivå.

Region Stockholm är positiv till förslaget om utredning kring *uppställningskapacitet*. Utredningen har som ändamål att analysera hur ett effektivt kapacitetsutnyttjande av uppställningskapaciteten ska åstadkommas i storstadsområdena, bland annat med hänsyn till utvecklingen av Tomtebodabangård.

Utöver förslagen ovan är Region Stockholm positiv till fortsatt utredning av dels förutsättningarna för *Centralstationen* i Stockholm, dels redundansbehoven för vägtrafiken som korsar *Södertälje kanal*.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

Mikael Ranhagen
Enhetschef infrastruktur

Beslutsunderlag

1. Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 – Huvudrapport
2. Bilaga till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037
3. Bilaga Regeringsbeslut om uppdrag till Trafikverket om att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen
4. Miljökonsekvensbeskrivning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2037

Beslutsexpediering

1. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Godkänd av Anton Västberg, 2025-10-27