

Remissvar - Trafikverkets förslag till Nationell plan för infrastrukturen 2026 – 2037

Ert diarienummer: LI2025/01587

Trafikverket redovisade den 30 september 2025 förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037. Förslaget gick samtidigt på extern remiss och remissynpunkter lämnas till regeringen som beslutar om den nationell planen. Region Sörmland har tagit del av förslaget och ser positivt på flera aspekter men även utmaningar som kräver ett öppet samarbete mellan Trafikverket, regioner och kommuner för hur transportinfrastrukturen kan utvecklas på ett så effektivt sätt som möjligt.

Ny infrastruktur genom Sörmland - Ostlänken från Järna till Linköping

Region Sörmland välkomnar att hela det prioriterade och redan pågående projektet Ostlänken Järna-Linköping finns med i planförslaget. Att medel skjuts utanför planperioden får inte ytterligare påverka den redan förändrade tidplanen om driftsättning år 2037. Region Sörmland vill understryka vikten av att Ostlänken genomförs enligt plan och utan förseningar. Regioner och kommuner i stråket bidrar i projektets framdrift och nyttor skapas redan nu. Att ompröva Ostlänken i detta skede skulle få mycket stora konsekvenser för så väl kommuner och regioner som lokalt näringsliv och invånare. Det är viktigt att fortsatt se Ostlänken ur ett helhetsperspektiv för att få ut största möjliga nytta av den nya järnvägen.

Att Trafikverket även inkluderar uppställningsspåren i Norrköping och Linköping i planförslaget är positivt eftersom det är en förutsättning Ostlänken samt för att säkerställa Södra stambanans kapacitet. För att få ut nyttor så snabbt som möjligt behöver en dialog kring etappvis öppning aktualiseras och tidplanerna för de påbörjade entreprenaderna hållas.

För Sörmland innebär Ostlänken stora nyttor i de storregionala kopplingarna till både Östergötland och Stockholm. Den nya järnvägen ger med ökad kapacitet i stråket samt avlastning av Västra stambanan och Nyköpingsbanan. Restiderna i stråket Stockholm - Nyköping - Linköping kortas avsevärt, vilket bidrar till en regionförstoring och stora nyttor både avseende kollektivtrafik och godstransporter. Region Sörmland har en

förhoppning om att Nyköpingsbanan och Västra stambanan prioriteras för underhåll i samband med avlastningen genom Ostlänkens öppnande.

Pågående utveckling av viktiga stråk

Västra stambanan

Förbigångspår på Västra stambanan vid Katrineholm och Högsjö finns fortsatt med i planen vilket är av stor vikt för kapaciteten på sträckan Järna - Hallsberg och ger nytta både för persontrafik och godstrafik. Åtgärden vid Katrineholm är pågående och har bedömts som olönsam men Region Sörmland vill trycka på vikten av att denna åtgärd slutförs enligt plan och ses som en del av helhet i syfte att öka kapaciteten på Västra stambanan. Förbigångspåret vid Högsjö är robust lönsamt och förbereds för byggstart. Åtgärden bidrar även till att möta upp mot den kapacitetsbrist som finns på Västra stambanan mellan Järna och Hallsberg.

Väg 56

Utbyggnaden av 2+1 väg på sträckan Bie – Alberga är fortsättningen av samma åtgärd för sträckan Katrineholm – Bie. Produktion pågår och hela sträckan är planerad att öppna för trafik i december 2026. Region Sörmland följer produktionen och lyfter vikten av att tidplanen hålls.

Hjulstabron för ett effektivt genomförande

Det är välkommet att Trafikverket föreslår full finansiering av en ny eller ombyggd Hjulstabro riksväg 55 mellan Strängnäs och Enköping. Förutom att utgöra en viktig länk i transportsystemet över Mälaren möjliggör den utvecklade godstransporter på Mälaren och krävs för att dra full nytta av genomförda investeringar i Södertälje sluss, farleder i Mälaren, samt Västerås och Köpings hamnar. Hjulstabron är den kvarvarande flaskhalsen för att få de kapacitet som tidigare investeringar möjliggjort. Bron är även en del i det av Försvarsmakten utpekade stråket genom Sörmland.

Bron byggdes år 1953 och är i behov av omfattande renoveringar då den i praktiken nått slutet av sin livslängd. Trafikverket bedömer att åtgärden är lönsam och prioriterar den mycket högt i den samhällsekonomiska rangordningen. Region Sörmland förordar en ny bro då ombyggnad av befintlig bro enbart bedöms vara i ca 20 år. Därefter är en ny bro oundviklig.

Region Sörmland möter upp en ny Hjulstabro med objektet Knäppinge - Märsön längs väg 55 i Länsplan för regional transportinfrastruktur. Objektet avsätts medel för Trafikverkets planprocess under år 2028 – 2031 vilket

stämmer bra in på tidplanen för ny Hjulstabro 2030. Med bakgrund av denna koppling framhåller Region Sörmland att det är viktigt att arbetet med den pausade vägplanen tar vid och det utreds vad OPS innebär för Hjulstabrons utförande samt att OPS förfarandet inte påverkar tidplanen.

Offentlig privat samverkan, OPS, beskrivs av Trafikverket som en utvecklad form för genomförandet där en annan aktör än Trafikverket bygger och ansvarar för driften efter färdigställandet i syfte att hitta effektiviseringsvinster. Hjulstabron är en av nio utpekade objekt som möjliga för OPS i planförslaget. Region Sörmland ser positivt på att samtliga utpekade objekt är fullt finansierade av nationell plan. OPS kan potentiellt leda till bättre kostnadsstyrning, innovation under produktion och ett effektivt genomförande, något som Region Sörmland välkomnar mot bakgrund av stora och återkommande förseningar i infrastrukturprojekt. Den utredning som pågår parallellt med remissperioden hade med fördel utförts tidigare för att resultatet skulle haft möjlighet att påverka urvalet till förslagen av objekt. Det hade även bidragit till en tydligare helhetsbild om vad genomförandeformen innebär för respektive objekt. Något som i stället har blivit en osäkerhet.

Region Sörmland vill vara tydliga med att osäkerheterna kring affärsformer inte får äventyra tidplanen för Hjulstabron. Det är av yttersta vikt att objektet utförs som planerat oavsett om det sker genom OPS eller inte. Region Sörmland ser inte en möjlig finansiering med brukaravgifter för den framtida driften av Hjulstabron.

Viktig infrastrukturutveckling i Södermanland skjuts på framtiden

E20

Utbyggnaden av 2+2 körfält på den drygt sju kilometer långa sträckan mellan trafikplatserna Gröndal och Årby är bedömd som lönsam. Objektet ligger på listan för om planen skulle utökas med 10% mer medel. Region Sörmland anser att åtgärden borde rymmas i förslaget till nationell plan dels med anledning av att sträckan är i behov av utökad kapacitet ur trafiksäkerhetssynpunkt, dels för att objektet innehåller en förberedande åtgärd för dubbelspår på Svealandsbanan. E20 passerar över Svealandsbanan på en bro som idag inte är anpassad för ett dubbelspår. Därför behöver bron byggas om innan ett dubbelspår kan komma till.

Svealandsbanan

Svealandsbanan mellan Folkesta och Rekarne är en av Sveriges mest belastade enkelspår och banan utgör en viktig funktion för gods- och persontrafik. Det är förvånande och oroande att objektet inte prioriteras högre av Trafikverket. Dubbelspåret Folkesta – Rekarne är utpekad i det storregionala samarbetet En Bättre Sits systemanalys som även beskriver den fortsatta kapacitetsbristen på Svealandsbanan mellan Strängnäs och Södertälje. Dubbelspårsutbyggnaden behövs för att möta den planerade utvecklingen av den storregionala kollektivtrafiken mellan viktiga noder i Mälardalen.

Trafikverket planerar för mindre åtgärder i Rekarne i form av förlängt mötesspår och ett tredje mötesspår, men dessa åtgärder ökar enbart kapaciteten gradvis utan att helt åtgärda bristen. I stället skjuts investeringsbehovet på en allt för avlägsen framtid vilket kommer att hejda utvecklingen av den storregionala kollektivtrafiken, godsets förutsättningar på järnvägen och riskera en ökad störningskänslighet på Svealandsbanan.

Dubbelspåret Folkesta – Rekarne tillsammans med utbyggnaden av E20 borde ses som en helhet för att lösa framkomlighetsproblemen på både väg och järnväg i den gemensamma geografin.

ERTMS en förutsättning med utmaningar

Upptäckningen för utrullning av ERTMS är av största vikt och det är angeläget att använda ERTMS som ett verktyg för att höja infrastrukturens kapacitet. En tydlig plan för ERTMS-utrullningen är viktig eftersom osäkra prognoser för införandet påverkar tågforetagens installationsplanering. Under utrullningen är det nödvändigt att reinvesteringar i ATC-systemet tillåts så att arbetet med tågtrafikens utveckling och ökad robusthet inte pausas i väntan på det nya signalsystemet.

För att kunna nyttja ERTMS till fullo behöver den tekniska lösningen infarten till Stockholm komma på plats vilken saknas i Trafikverkets planförslag. Region Sörmland förutsätter att Sverige driver på i utvecklingen för att möjliggöra helheten i systemet. Begränsningarna i infarten till Stockholm behöver bli färre och inte fler.

Det är positivt på att en subventionering säkerställs för ERTMS ombordutrustning. Det måste finnas en långsiktighet i denna subventionering då inköp av tåg och ombyggnationer av befintliga tåg är en långsiktig satsning. Region Sörmland anser att det behövs ett förtydligande om anslagna medel även avser projektering av ombordutrustning eller

enbart byte av själva tekniken. Det framgår av underlagsrapporten ”Stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS, TRV 2025/17432” att det enbart är möjligt att få beviljat stöd för uppgradering från ATC till ETC BL3. Region Sörmland anser att även omställning till BL4 bör beviljas stöd då BL3 riskerar att snabbt bli obsolet och en uppgradering kommer oavsett behöva göras under planperioden.

Återtagande av underhållsskulden

I planförslaget avsätts 564 miljarder för återtagande av underhållsskulden på väg och järnväg. Region Sörmland ställer sig bakom denna satsning och trycker på vikten av framdrift i arbetet. Trafikverket presenterar även målår för när underhållsskulden ska vara betalt, 2037 för väg och 2050 för järnväg.

En prognos för när underhållsskulden ska vara betald är positivt men Region Sörmland ser att målåren är försiktigt satta och det innefattar stora osäkerheter. Att medel avsätts är en del men att enbart 10% av järnvägens underhållsskuld återtas under planperioden och resterande 90% kvarstår på nästkommande planperiod är en fördelning som skapar rum för mycket osäkerhet. Hänvisningarna till att det i kommande planer behöver finnas en ökad satsning och en teknisk utveckling för att nå målåren 2037 och 2050 når bara så långt. Det finns en tredje aspekt som inte beaktas i och med förslaget till nationell plan, vilket är Trafikverkets möjlighet att omsätta medel till åtgärder. Trafikverket behöver säkerställa att myndigheten är rustad för att hantera den omfattande underhållssatsningen. Arbetssätt och prioriteringsgrunder måste ses över för att möjliggöra ett snabbare och flexibelt genomförande. Satsningen måste ske i ett bredare perspektiv än enbart ökade medel i nationell plan.

Framdrift och samplanering

Återtagandet av underhållsskulden innebär en ökad andel arbeten på infrastrukturen i landet och länet. För bästa möjliga framdrift av underhållsarbeten krävs god samverkan mellan Trafikverket, regionen och kommuner. Region Sörmland ser en möjlighet att skapa förutsättningar för ett effektivare genomförande av åtgärder genom att ta en tydligare roll i planeringen. Genom bra samverkan kan persontrafiken på järnvägen under perioder ersättas med effektiv busstrafik för att frigöra tider i spår för underhållsarbeten. Den typen av avstängningar behöver planeras strategiskt för att få ut så mycket nytta som möjligt under perioderna. God dialog är även viktig för att regionen ska kunna uppfylla sin roll som regional kollektivtrafikmyndighet och bedriva en tillgänglig kollektivtrafik under

pågående arbeten. Att hänsyn tas till kollektivtrafiken är viktigt för att dess konkurrens gentemot andra transportsätt inte ska påverkas.

Om mantrat under planperioden ska vara effektiva åtgärder i infrastrukturen med låga kostnader och höga nyttor ser Region Sörmland att samverkan mellan underhålls-, investerings- och planeringsorganisationen på Trafikverket är av stor vikt. Genom en sådan samverkan kan underhållsåtgärder samplaneras med åtgärder för att utveckla infrastrukturen. Region Sörmland ser stor potential i effektivare planering av banarbeten, samt i att kombinera underhållsåtgärder med trimningsåtgärder för ett ökad genomförande. En tydlig koppling mellan underhåll, trimningsåtgärder och långsiktiga investeringar behövs för att bygga ett kapacitetsstarkt och pålitligt järnvägssystem med högre genomförandetakt.

Nyttor från infrastruktur kombinerat med samhällsutveckling

I förslaget till nationell plan har Trafikverket tolkat direktivet som att samhällsekonomisk nytta ska vara styrande snarare än vägledande. Den tolkningen gör att hur den samhällsekonomiska nyttan avgörs är extremt viktig. Idag beräknas nyttan centralt genom arbetet med SEB, samhällsekonomiska bedömningar, där modellerna saknar möjligheten att ta upp nyttor som kommer av följdinvesteringar i samhället. Utveckling av infrastruktur bidrar till så mycket mer än enbart de nyttor som återfinns i Trafikverkets SEB. Region Sörmland ser att samhällsekonomisk nytta är viktig och att det ska vara vägledande men att den behöver bedömas korrekt och ses i en helhet för att objekt ska kunna bedömas korrekt gentemot varandra.

Genom det tydliga ställningstagandet att utmana ”lagt kort ligger” ser Region Sörmland att Trafikverket behöver utveckla sin samverkan med andra aktörer i samhället för att få med de i planeringsprocessen. Hur säkerställer man att investeringar inte sker i onödan då objekt kan tas bort vid nästa planrevidering. Trafikverket blir en mer isolerade kring den statliga infrastrukturen i nationell plan.

Mer infrastruktur för pengarna anser Region Sörmland vara en bra inriktning men får att nå upp till detta krävs samverkan. Trafikverket kan inte enbart driva isolerade objekt i nationell plan för att lyckas med detta. Regioner och kommuner behöver vara med för att kunna samplanera objekt och åtgärder i den statliga såväl som regionala och den anslutande kommunala infrastrukturen. Det finns stora effektiviseringsvinster i det samarbetet men det sätter krav på Trafikverkets interna kommunikation,

tydlighet och en förståelse på regional och kommunal nivå. Region Sörmland ser fram emot ett sådant samarbete.

Utredningar för framtidens infrastruktur

Region Sörmland har tidigare avsatt medel i sin länsplan för utredningar, syftet har varit att stötta Trafikverkets resursbrist för att få en bättre framdrift. Trafikverket meddelar i sitt remissvar på länsplanen vid denna revidering att det inte är möjligt och att finansiering ska ske genom förvaltningsanslaget. Att nationella och regionala utredningar ska konkurrera om finansiering av samma anslag som dessutom blir mindre ser Region Sörmland inte som en väg mot effektivare arbetssätt. Det kommer sänka tempot och riskerar att bidra till en situation där vi inte har möjliga åtgärder att utföra. För att utveckla infrastrukturen i den takt det krävs så har varken Trafikverket, regioner eller kommuner råd med stillestånd.

Att spara in på förvaltningsanslaget samtidigt som man stoppar in fler delar under det är inte rätt väg att gå. En stor satsning på infrastrukturen kan inte enbart göras på en front genom nationell plan. Den behöver ske brett. Trafikverket måste få bättre förutsättningar för att planera och genomföra åtgärder samtidigt som regioner och kommuner måste få möjlighet att bidra. Utveckling av arbetssätt kräver tid och resurser som i dagsläget inte finns på Trafikverket. Utan utveckling, nya arbetssätt och innovation spelar det ingen roll hur stora satsningar man gör genom nationell plan.

BK4 i det statliga nätet men till vilket syfte?

Satsningar på BK4 ligger inom underhållssatsningen och det är av stor vikt att dessa åtgärder kommer på plats. BK4 innebär flera nyttor för gods, lantbruk och totalförsvaret. Högre bärighet på större delar av vägnätet innebär att tunga transporter kan köras mer effektivt och på så vis ger en lägre miljöpåverkan.

Problemet som kvarstår och som Trafikverket förbiser i sitt planförslag är att ett utbyggt BK4 nät inte får ut alla sina nyttor om inte parallella satsningar sker i det kommunala nätet. Många transporter börjar och slutar på det kommunala vägnätet vilket gör dess bärighet till den begränsande faktorn. Bärighetsåtgärder är kostsamma både i utredning och genomförande. Det är en stor kostnad som många kommuner kommer få svårt att bära och därav kommer utbyggnaden utebli. Region Sörmland anser att det borde vara möjligt för kommuner att ansöka om stöd för utbyggnad av BK4 i det kommunala nätet för att få ut de riktiga nyttorna av satsningen i det statliga vägnätet.

Alternativ finansiering

En utgångspunkt för en gemensam, långsiktig och sammanhållen transportinfrastrukturplanering är finansiering via den nationella transportinfrastrukturplanen och dess planeringsprocess. Grunden måste vara att den nationella planen inklusive länstransportplanerna ska bära kostnaderna för sina respektive investeringar. Att undersöka alternativa finansieringsformer, däribland brukaravgifter, lånefinansiering och EU-finansiering, är betydelsefullt för att skapa ökade medel till infrastruktursatsningar. Då man tittar på alternativa finansieringar är det viktigt att det finns en strategi för hur frigjorda medel återförs till nationell plan och infrastrukturen.

Vid analys och dialog om eventuell alternativ finansiering, särskilt med OPS-avtal eller liknande avtal, är det viktigt att gå tillbaka till och dra lärdom av erfarenheter från tidigare genomförda projekt, som exempelvis Arlandabanan. Framtagandet av alternativa finansieringsformer ska alltid ske i dialog med berörda regioner och kommuner och måste utredas för varje enskilt objekt. Detta för att säkerställa affärsmodeller och upplägg som effektivt löser behoven samt styr mot önskade effekter såväl långsiktigt som kortsiktigt.

Finansiering av steg 1 och 2 i Fyrstegsprincipen

Regeringen har betonat fyrstegsprincipens betydelse, men i nationell plan saknas fortfarande verktyg för att finansiera dess två första steg. Dagens regelverk begränsar finansieringen till steg 3 och steg 4, vilket leder till dyrare och mindre flexibla lösningar samt att åtgärdsvalsstudier resulterar i kostnadsdrivande steg 3- och steg 4-åtgärder.

För att länsplaneupprättarna ska kunna säkerställa en modern och effektiv transportplanering finns ett behov av att regelverket uppdateras så att länsplanerna kan finansiera åtgärder i alla fyrstegsprincipens samtliga fyra steg.

Planförslaget utanför Södermanland

Tomteboda bangård och Stockholm C

Investeringarna i Tomteboda bangård är positiva, likaså att Stockholm C ska utredas. 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 både den nationella och regionala tågtrafiken, och en viktig del av den framtida utvecklingen av centralstationen.

Västra stambanan

Region Sörmland ställer sig bakom Västra Götalandsregionen och Västra stambanegruppens prioritering av sträckan Göteborg – Allingsås och lyfter den tecknade avsiktsförklaringen för ökad kapacitet på Västra stambanan. Västra stambanan ska vara en robust och tillförlitlig järnväg med en kapacitet som möjliggör en expansiv utveckling av dagliga och långväga personresor samt godstransporter.

Järna – Flemingsberg

Stråket från Järna in mot Stockholm C utgör en trång sektor vilket innebär stor påverkan på trafiken söder om Mälaren samt västra och södra Sverige. Västra och Södra stambanan, Svealandsbanan och Ostlänken kräver insatser på stråket in mot Stockholm. Åtgärder för att hantera kapacitetsbristen i stråket behöver prioriteras.

Stockholm - Mälardalen

Region Sörmland är en del i det storregionala samarbetet En Bättre Sits i Stockholm – Mälardalen. Sörmland ställer sig bakom deras remissvar och de prioriteringar som systemanalysen visar. Nyttanalysen av de investeringar som prioriteras av En Bättre Sits visar på stora nyttor i regionen samtidigt som investeringar i Stockholm – Mälardalen bidrar till nyttor i hela Sverige.

REGION SÖRMLAND
Christoffer Öqvist (M)
Regionstyrelsens ordförande

Magnus Johansson
Regiondirektör