

Remiss Nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037

Stockholms Handelskammare

Diarienummer: LI2025/01587

December 2025



Sammanfattning

Stockholms Handelskammare (härefter SHK) tillstyrker Trafikverkets förslag till ny Nationell plan för transportinfrastruktur. Vi vill lyfta fram fem saker som är särskilt bra:

1. Fokus på underhåll och underhållsskulden. Att ta hand om det vi redan har är nästan alltid ekonomiskt fördelaktigt.
2. Prioritering av samhällsnytta har fått en större betydelse i detta förslag än tidigare. Det är bra och ger en tydlighet till vilka kriterier som ska gälla i val mellan olika objekt.
3. Omprioritering i befintlig plan. Att ta bort eller göra omtag i redan beslutade objekt där samhällsnyttan är svårmotiverad och/eller där kostnaderna har ökat markant är nödvändigt för att använda våra gemensamma resurser på bästa sätt.
4. Öppnandet för alternativ finansiering är ett stort steg åt rätt håll. Att konkurrensutsätta Trafikverket och skapa alternativa genomförandeformer kan ge mer infrastruktur för pengarna. Detta är ett bra första steg mot ett effektivare genomförande av infrastruktur.
5. Flera objekt rörande norra Stockholm och Arlanda flygplats intilliggande infrastruktur finns med i förslaget och får inte prioriteras bort. Arlanda flygplats är en nationell angelägenhet och en förutsättning för Sveriges och Stockholms konkurrenskraft.

SHK vill också lyfta fram fem saker som är mindre bra i föreslagen plan:

1. När i princip hela underhållsskulden för väg sägs kunna hanteras under kommande planperiod är ambitionen att endast 10–15 procent av järnvägsunderhållet ska kunna ske på samma tidsperiod. Det är en ambitionsnivå som är för låg där man inte tar hänsyn till ny teknik, effektivare arbetssätt och bättre upphandlingar.
2. Prioriteringen av samhällsnytta hade kunnat göras i större utsträckning och mer pengar frigjorts till nya investeringar. Det finns flertalet objekt med tveksam samhällsekonomisk kalkyl som skulle kunna omprioriteras.
3. Östlig förbindelse finns inte med i planen. Objektet måste åtminstone tilldelas medel för vidare utredning och prospektering. Det blir en oerhört viktig punkt när regeringen fastställer planen våren 2026.
4. Även om vi är positiva till att förslaget innehåller delar med alternativ finansiering så är det ganska passivt. Fler objekt borde kunna vara aktuella och även objekt som idag saknar finansiering i planen. Det framstår också som att Trafikverket inte är särskilt entusiastisk över tanken på att lämna från sig kontroll till andra aktörer. SHK ser detta som bekymmersamt.
5. Infrastrukturens roll i Sveriges beredskap och totalförsvar är inte tillräckligt omfattande belyst i det liggande förslaget.

Övergripande synpunkter

SHK biträder Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastruktur för perioden 2026–2037 med vissa invändningar.

På ett övergripande plan är förslaget bra och svarar mot regeringens direktiv samt mot av riksdagen fastställd utgiftsram. Särskilt fokuset på samhällsekonomi, återställande av underhållsskuld samt öppnandet för alternativ finansiering är tydligt bra förslag.

Infrastrukturpropositionen omfattar rekordstora 1 171 miljarder kronor. Trots de rekordstora anslagen finns endast minimalt med resurser till investering i ny, inte beslutad, infrastruktur. Kostnadsökningarna inom infrastrukturprojekt är betydande och här ligger Trafikverkets stora utmaning. Hur får vi inte bara mer pengar till infrastruktur utan också mer infrastruktur för pengarna?

Att en stor del av resurserna går till vidmakthållande av befintligt transportsystem samt att återta eftersatt underhåll är en god prioritering. Det är nästan alltid samhällsekonomiskt effektivare att ta hand om det som redan finns än att bygga nytt.

Trafikverkets roll är inte att föreslå sätt för Sverige att finansiera framtidens behov av investeringar utan att prioritera i det finansiella ramverk som infrastrukturpropositionen tillhandahåller. Det har man gjort på ett huvudsakligen bra sätt. Däremot behöver regeringen och framtida regeringar fundera över hur svensk konkurrenskraft ska kunna upprätthållas och hur finansieringen av Sveriges stora behov av transportinfrastruktur ska finansieras.

Alternativ finansiering har länge spelat en underordnad roll i Sveriges investeringsprocess. Efter Öresundsbron som är en stor framgång har vi endast två större projekt i Sverige – Arlandabanan och bygget av Nya Karolinska. Båda har efter färdigställandet visat upp fina resultat men dragit på sig en hel del kritik. Att frågan återigen är på bordet är bra och förhoppningen är att det kommer att bidra till bättre genomförande av infrastrukturinvesteringar i framtiden. Vi tycker dock att Trafikverket kunnat göra mer än att föreslå nio objekt. Claes Norgrens utredning blir därför en viktig pusselbit för framtiden. I nuläget kommenterar vi endast Trafikverkets förslag.

Stockholms betydelse

Stockholm är Sveriges tillväxtmotor. Med sina 24 procent av Sveriges invånare står regionens 32 procent av landets BNP. Under de senaste 20 åren har Stockholm också stått för drygt 40 procent av landets tillväxt. Ett välmående Stockholm är således en avgörande faktor för att landets utveckling.

Stockholm är också den nordiska stad som har överlägset flest globala huvudkontor – nitton mot Helsingfors nio, Köpenhamns åtta och Oslos sex. Det är först när de tre huvudstäderna går ihop som de samlar fler globala huvudkontor än Stockholm.

Stockholms län (nu Region Stockholm) har från 2020 ökad sin befolkning från ca 1,8 miljoner till nästan 2,5 miljoner 2024. Prognosen för 2060 är en befolkning på 2,9 miljoner.

Befolkningsprognoser är en osäker skattning där mycket spelar in. Bland annat är tillgången till bostäder en avgörande faktor där Stockholm har stora utmaningar. Den fysiska transportinfrastrukturen är en annan faktor där det idag finns stora behov som påverkar Stockholm väldigt mycket. Inte minst kan satsningar i det regionala järnvägsnätet göra att arbetsmarknadsregionen förstoras där bristen på bostäder i vissa hänseenden kan kompenseras.

Med ovanstående konstaterat är det tydligt att satsningar på Stockholm gynnar hela landets utveckling.

Några namngivna objekt som berör Stockholm som finns med i planförslaget

Märsta station och bangårdsombyggnad

Projektet innebär en omfattande ombyggnad av Märsta station och bangård för att öka kapaciteten på sträckan mot Arlanda och Uppsala. Åtgärderna omfattar längre plattformar, nya spår och förbättrad signalstyrning. Detta stärker den regionala pendlingen och förbättrar möjligheterna till anslutning mot Arlanda. Projektet är strategiskt viktigt för att integrera arbetsmarknaden i norra Mälardalen och för att avlasta kapacitetsproblem vid Stockholm C.

E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda

Denna kapacitetsförstärkning på E4 mellan Glädjen och Arlanda syftar till att minska flaskhalsar i norrgående trafikflöden. Det är en central sträcka för gods- och persontransporter till Arlanda, Sveriges viktigaste internationella flygplats. Åtgärden är avgörande för att upprätthålla tillförlitlighet i logistikkedjor och stärka Arlandas roll som nav. Projektet stödjer SHK:s tidigare krav på effektivare flygplatsaccess.

Ostkustbanan Solna–Skavstaby, signaloptimering

Projektet innebär digitalisering och modernisering av signalsystemet för att öka kapacitet, säkerhet och punktlighet på Ostkustbanan. Sträckan är en av landets mest belastade, med pendel-, regional- och fjärrtrafik i samma korridor. Signaloptimering är en kostnadseffektiv metod för att öka kapacitet utan nya spår – en viktig effektivitetssatsning.

E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro

E4-sträckan mellan Häggvik och Rotebro är en av Sveriges mest trafikerade vägar. Åtgärden förstärker kapaciteten och förbättrar trafiksäkerheten, vilket får direkt effekt på godsflöden till/från Arlanda och nordliga industriområden. För näringslivet innebär det minskade restider och ökad tillförlitlighet i leveranser.

Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2

Utbyggnaden till dubbelspår ökar kapaciteten och turtätheten på Roslagsbanan, vilket kraftigt förbättrar kollektivtrafikens attraktivitet i norra förorterna. För näringslivet ger detta förbättrad tillgänglighet till arbetsplatser och möjliggör en förtätning längs banan. Projektet är en central del av den regionala kollektivtrafikstrategin.

Fyrspår Uppsala-Stockholm

Åtgärden ökar kapaciteten med säkrad finansiering. Utbyggnaden omfattar cirka 23 kilometer järnväg mellan Uppsala och länsgränsen. Syftet är att öka kapaciteten, robustheten och tillgängligheten. Fyrspåret förväntas göra pendling mellan Uppsala och Stockholm betydligt enklare och bidrar till en utvidgad arbetsmarknadsregion.

E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg

Åtgärden syftar till att förstärka vägkapaciteten i den västra delen av Stockholm och knyta ihop E4 och E18 med Förbifart Stockholm. Det förbättrar genomströmningen för tung trafik och minskar trängsel i innerstaden. Projektet är viktigt ur både försörjningsberedskap och konkurrenskraftsperspektiv.

Södertäljebron

Breddning av bron som väntas öka kapaciteten på en av regionens mest känsliga passager. Denna åtgärd kommer ge betydande förbättringar för både persontransporter såväl som gods. Den tar dock inte hand om det redundansproblem som finns för en av de viktigaste passagerarna i hela Mälardalsregionen är det ett stort steg framåt.

Hagalund, bangårdsombyggnad

Hagalunds bangård byggs om för effektivare tågflyttning, uppställning och underhåll. Detta ökar kapaciteten i hela Stockholms järnvägsnät och är avgörande för punktlighet i pendel- och fjärtrafiken.

Tomtebodas–Kallhäll, ökad kapacitet

Utbyggnaden syftar till att öka antalet tåglägen och förbättra flödet in mot Stockholm från nordväst. Projektet bidrar till en robustare infrastruktur och minskar sårbarheten vid störningar. Det stärker pendlingen från nordvästra förorterna och minskar restidsvariationer.

E4 Förbifart Stockholm

Ett av Sveriges största infrastrukturprojekt, med syfte att förbinda norra och södra Stockholm utan att passera city. När den tas i drift väntas den minska genomfartstrafiken i innerstaden med upp till 30 %, vilket gynnar både företag och boende genom minskad restid och bättre luftkvalitet. För näringslivet innebär Förbifarten ökad förutsägbarhet för transporter och distribution.

Stockholm C och Tomtebodas bangård

Projektet skapar nya uppställnings- och servicekapaciteter för tåg, vilket avlastar Stockholm C. Det möjliggör fler avgångar, högre punktlighet och effektivare trafikledning.

Samhällsnytta och prioritering

Ett av de bärande direktiven Trafikverket har varit att samhällsnytta ska vara vägledande i prioriteringen mellan objekt. SHK menar att den föreslagna planen är överlag väldigt bra. Genom omprioritering i den nu gällande planen har Trafikverket frigjort resurser till investering i ny, mer prioriterad, infrastruktur. Det är en god ordning och utifrån vår uppfattning så som planprocessen från börjad var avsedd att fungera. SHK väljer här att se detta som ett första steg där vi i kommande planer förväntar oss att se betydande omprioriteringar utifrån vad som förväntas ge mest samhällsnytta. När processerna från plan till genomförande blir så långa som de är idag hinner samhällsutvecklingen inte sällan ifatt och förbi – då krävs det ibland att vissa projekt får utgå för att andra ska kunna komma till. Det betyder inte nödvändigtvis att det första beslutat var fel när det togs men att saker hinner hända under tiden ett projekt går från utredning till genomförande. Det är en klok ordning.

SHK vill särskilt belysa hur omprioriteringen i detta planförslag innebär att flera viktiga objekt på E4 norrut från Stockholm kommer med i plan. Det är bra för Sverige, det är bra för Stockholm och det är bra för Arlanda flygplats.

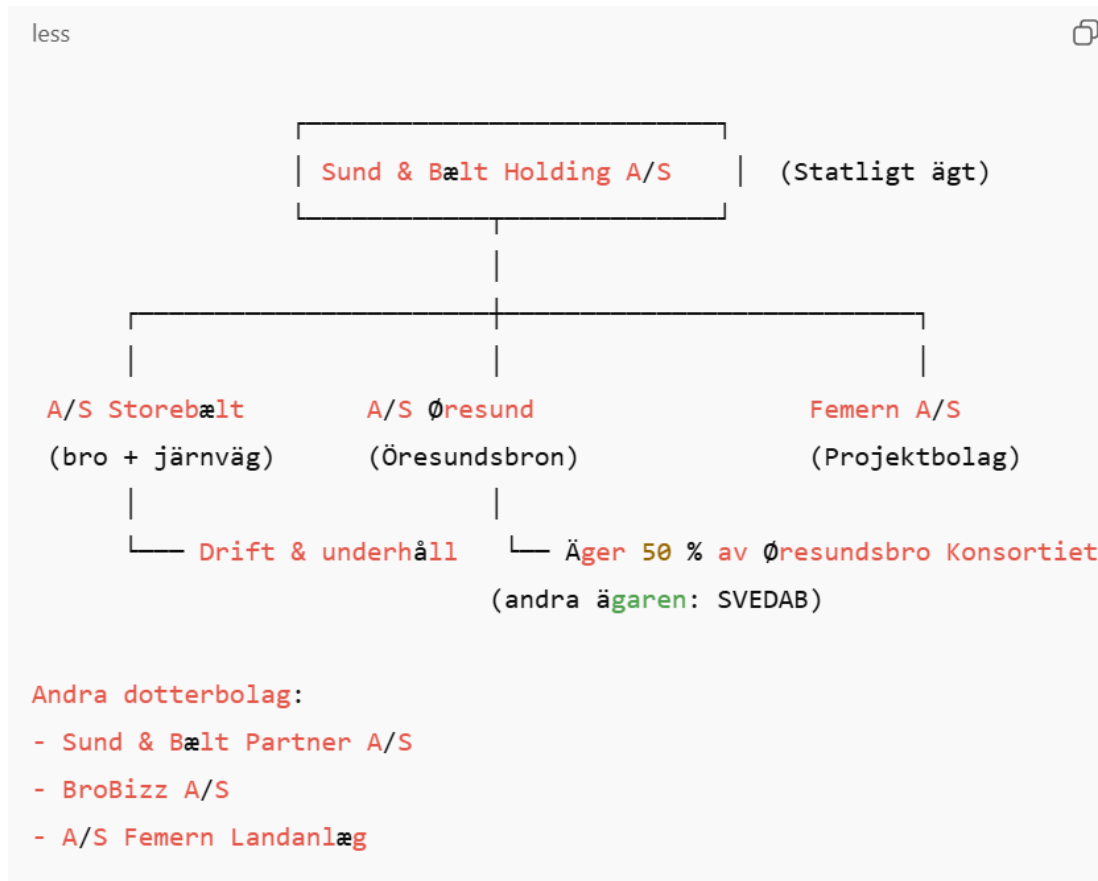
Alternativ finansiering

SHK har länge arbetat för behovet av alternativ finansiering av infrastruktur. När riksdagen fastställde infrastrukturpropositionen står det att "alternativa finansieringsformer bör prövas om det kan leda till snabbare och mer kostnadseffektivt genomförande...". Det är ett stort steg i rätt riktning. Sverige har begränsat med erfarenhet kring alternativa finansieringsformer men det har prövats. Bland annat genomfördes både Öresundsbron och Arlandabanan med olika typer av alternativ finansiering. Både Öresundsbron och Arlandabanan är ur ett genomförandeperspektiv stora framgångar. I efterhand kan man naturligtvis ha synpunkter på prissättningen, kanske framför allt avseende Arlandabanan, men det är också frågor som kan och bör hanteras redan i den upphandlande fasen. Även Öresundsbron, ska sägas, har höga avgifter för varje passage.

Öresundsbron är som bekant en succé och genomfördes snabbare än planerat och på budget. SVEDAB (Svensk-Danska Broförbindelsen AB) tillskapades och är ägare av den svenska delen av förbindelsen. I Danmark skapades Sund & Bælt Holding A/S och dotterbolaget A/S Øresund som i sin tur äger den danska delen av bron. Efter att bron

färdigställts har SVEDAB förvaltat det svenska ägarskapet av bron och överskottet har gått in i de svenska statsfinanserna. I den danska motsvarigheten har överskottet gått till Sund & Bælt som i sin tur investerat i ny infrastruktur likt Femern A/S som är tunnelförbindelsen till Tyskland som beräknas vara färdigställd 2030. De har framgångsrikt byggt vidare på succén med Öresundsbron och gjort dem via alternativ finansiering och genomförande.

Nedan finns en skiss på hur Danmark organiserar sina genomförandebolag för infrastruktur:



Det är hög tid att Sverige påbörjar ett mer systematiskt arbete med alternativ finansiering. I förslaget till nationell plan pekas nio objekt ut som lämpliga att testa för alternativ finansiering och genomförande. Det är bra men vi hade önskat att fler objekt skulle kunna vara aktuella och att de inte endast var objekt som redan finns med i nationell plan och därmed redan har en finansiering. Att låta externa finansiärer se vilka lämpliga objekt som finns och om det finns möjliga externa intäktskällor (brukarfinansiering) hade varit mer innovativt och kunnat tillskapa mer infrastruktur. Vår förhoppning är att detta är ett första steg där Trafikverket testat sig fram för att mer organiserat kunna arbeta med alternativ finansiering i framtiden.

Vid sidan av de nio objekten som finns med i förslaget till nationell plan pågår också en utredning kring alternativa finansieringsformer som leds av Claes Norgren. Den utredningen ska lämna sitt slutbetänkande 15 december och vi följer med intresse vad den kommer fram till. Kanske klarnar bilden lite när även den finns på bordet.

SHK vill framhålla att den största vinsten med alternativ finansiering troligen finns i genomförandet. Genom att ett projekt lyfts ut från Trafikverket till en annan aktör (privat, statlig eller en kombination) kan genomförandet bli effektivare. Har alla parter incitament för att ett objekt ska bli klart i tid och med god kvalitet så talar internationella och svenska exempel för att genomförandet blir mer effektivt. När kostnaden för ett objekt startar redan vid byggstart men intäkterna kommer först vid öppnandet finns det klara incitament för alla parter att det ska gå så snabbt och effektivt som möjligt. Är koncessionen konstruerad på ett sätt som gör parterna ansvariga för underhållet under hela avtalstiden finns också goda incitament att objektet byggs på ett sätt för att optimera livstidskalkylen. Det kan således var ekonomiskt klokt att välja dyrare och robustare byggsätt för att sänka den totala underhållskostnaden under hela perioden.

Mer pengar till infrastruktur, mer infrastruktur för pengarna

Framtidens behov

Sverige har stora behov av infrastrukturinvesteringar. Varje regering de senaste mandatperioderna har varje gång påtalat att den nya infrastrukturpropositionen innehåller mer pengar än den tidigare. Det må vara sant men utfallet är sällan att vi tar några stora språng mot att "investera för framtiden". Mycket, på goda grunder, går till att vidmakthålla den befintliga infrastrukturen och det mesta som blir kvar efteråt är till objekt som redan är beslutade i planen. Samtidigt har Sverige som stort och glesbefolkat land i norra Europas utkanter stora utmaningar att upprätthålla sin konkurrenskraft och locka till sig investeringar. Sverige behöver investera mer för framtiden. Det här är en fråga som inte direkt berör den liggande planen men på en strategisk nivå är det något politiken behöver titta på för framtiden. Hur ska Sverige klara av att investera i den takt som näringslivet behöver? Det gäller tågförbindelser, vägar och inte minst flyg och sjöfart. Utöver detta kommer stora investeringsbehov i energiinfrastruktur, beredskap och försvar. SHK vill härmed uttrycka sin oro kring hur detta ska gå till och skicka en tydlig signal till politiken, oavsett ideologisk härkomst, att sätta sig ner och ta fram en plan för det Sverige vi vill ha i framtiden.

Avslutande kommentarer

Avslutningsvis vill SHK vidhålla att de övergripande principerna i förslaget till ny nationell plan är ett stort steg i rätt riktning. Geografisk fördelning bör som huvudregel underordnas

samhällsekonomisk nytta. Sverige har stora behov och resurserna behöver användas där det bidrar mest till svensk konkurrenskraft och tillväxt.

För Stockholms Handelskammare:

Daniella Waldfogel, vd

David Stenergard, näringspolitisk expert