



Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Remiss från Infrastrukturdepartementet
Remisstid den 20 februari 2026

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs stadens promemoria.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård

Sammanfattning av ärendet

Trafikverket har på uppdrag av regeringen remitterat *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* bland annat till Stockholms stad för yttrande.

Trafikverkets förslag till ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 redovisar hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas under de kommande tolv åren. Förslaget till nationell plan omfattar 1 200 miljarder kronor under planperioden och beskriver hur pengarna ska fördelas till vägar, järnvägar, farleder med mer.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret i samråd med stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret, miljöförvaltningen och Stockholms Hamnar AB.

Stadsledningskontoret anser att planförslaget i flera avseenden ligger i linje med stadens prioriteringar.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Stockholm är en av de snabbast växande regionerna i Europa. Allt fler väljer att flytta hit samtidigt som vi lever längre och fler barn föds. Här lever, bor och arbetar en stor del av den befolkning som skapar tillväxt och utveckling i landet. En förutsättning för att Stockholm fortsatt ska kunna växa hållbart är att infrastrukturen och kollektivtrafiken byggs ut. Det fodrar en hög investeringstakt och en hög

ambitionsnivå i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.

I Stockholm finns flera infrastrukturprojekt som skapar nationell nytta för medborgare, näringsliv och totalförsvaret. De bidrar till en hållbar ekonomisk tillväxt, effektiva transporter med hög tillgänglighet samt till att nå lokala, regionala och nationella klimatmål. En utbyggd kollektivtrafik och en robust infrastruktur i Stockholm är avgörande för regionens konkurrenskraft, innovation, forskning, internationella anslutningar och krisberedskap. Infrastruktursatsningar i Stockholms län är inte enbart en regional fråga, utan också en nationell angelägenhet.

Förutsättningar för resor och transporter i Stockholms län skiljer sig från övriga delar av landet. I jämförelse med andra län och städer sker överlägset flest resor med kollektivtrafik. Det är därför viktigt att prioritera tvärförbindelser som knyter samman länets olika delar, utvecklade bytespunkter samt kapacitetshöjande åtgärder för både näringslivets transporter och kollektivtrafik.

Stockholm har, precis som staten, ambitiösa klimatmål för transportsektorn. Stockholm har som uttalat mål att öka framkomligheten med kollektiva transporter, cykel och gång samt att minska biltrafikarbetet med 30 procent från 2017 års nivå. På samma sätt som det målet är grunden för stadens planering anser vi att nationella investeringar tydligare måste utgå från ambitiösa klimatmål och att investeringarna i nationell plan tydligt ska prioriteras utifrån klimatnytta.

I det sammanhanget vill vi också särskilt peka på vikten av att de investeringar som behöver göras för att säkra kapaciteten i hamnverksamheter blir verklighet. Det handlar såväl om att ställa om till elektrifiering och fossilfrihet i själva trafiken som till att möjliggöra landtransporter som stärker sjöfartens andel av utförda transporter.

Det är välkommet att den ekonomiska ramen i den nationella planen har utökats med 20 procent och att flera betydande objekt i huvudstadsregionen finns med i förslaget. Resurserna räcker dock inte till det omfattande behov av investeringar som finns i vår region. Den ekonomiska ramen behöver stå i rimlig proportion till länets betydelse och storlek avseende både ekonomi och befolkning.

Den grundläggande principen för infrastrukturplaneringen behöver vara att objekt i gällande nationella plan så långt det är möjligt ligger fast, särskilt för projekt som är del av infrastrukturförhandlingar eller medfinansiering. Det innebär att utgångspunkten ska vara att befintliga objekt genomförs i sin helhet och pågående projekt slutförs. Framtida objekt ska prövas enligt ordinarie principer, med vägledning av fyrstegsprincipen och utifrån samhällsekonomisk nytta.

Avslutningsvis vill jag betona vikten av att hålla fast vid de nationella klimat- och transportmålen samt miljömål som beslutats. Den nationella planeringen ska i högre grad bidra till att klimatmålen nås, på ett sätt som gynnar både samhällsekonomi och

livskvalitet. En sådan inriktning stärker Stockholms förutsättningar att vara en långsiktigt hållbar och väl gestaltad stad.

Stockholm den 4 februari 2026

Karin Wanngård

Bilaga

Remiss - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037, dnr KS 2025/1242-1.1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande av borgarråden Christofer Fjellner och Dennis Wedin (båda M) enligt följande.

Stockholm ska vara en stad som det är lätt att ta sig till från resten av Sverige och världen. Därför välkomnar vi det ökade fokuset på Arlanda i förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Vi hade önskat ett större fokus på fler av de förslag som presenterats i Arlandasamordningens slutbetänkande. Bland annat genom nya villkor för Arlandabanan, bättre vägförbindelser och större fokus på kollektiv vägtransport. Framgent behövs ett helhetsgrepp kring Arlanda och Stockholm som internationell flygghub – utvecklingen där allt fler direktlinjer försvinner är tillväxthämmande för Stockholmsregionen och resten av Sverige.

Men Stockholm ska också vara en stad som det är lätt att ta sig fram inom. Precis som finansborgarrådet skriver skiljer sig förutsättningarna för resor och transporter i Stockholm från övriga delar av landet. Det är därför utbyggd kollektivtrafik samt bättre gång- och cykelstråk behöver prioriteras samtidigt som Stockholms ringled byggs klart med Östlig förbindelse. Dels för att avlasta innerstan från tung genomfartstrafik, dels för att bidra till mer effektivt resande och transporter i hela regionen.

Därför beklagar vi att Östlig förbindelse inte ingår i Trafikverkets förslag. En komplett ringled har många fördelar: fler jobb, bättre logistik, fler bostäder och en större arbetsmarknad. Dessutom skulle Östlig förbindelse avlasta innerstan med upp till 55 000 fordon per dygn och förbättrar framkomligheten för blåljus, nyttotrafik och kollektivtrafik.

Kommunstyrelsen

Reservation av Gabriel Kroon (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Kommunstyrelsen avslår borgarrådsberedningens förslag till beslut.

2. Därutöver anför följande:

Sverigedemokraterna anser att den nationella transportplanen i större utsträckning ska utgå från investeringar som rör bil- och kollektivtrafik i storstäderna. Projekt som Östlig förbindelse är av högsta prioritet för minskade bilköer och en mer framkomlig storstad.

Särskilt uttalande av Christofer Fjellner, Johan Paccamonti och Sophia Granswed Baat (alla M) som är likalydande med Moderaternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Centerpartiet vill betona att den internationella tillgängligheten till Stockholm behöver förbättras. Det är särskilt viktigt att stärka kommunikationerna till närliggande huvudstadsregioner. För det så är behovet av förbättrade transporter till och från Arlanda oerhört viktigt. Flygplatsens tillgänglighet är avgörande för Stockholms konkurrenskraft och kräver robusta och attraktiva kollektivtrafiklösningar. Även ökade spårsatsningar, där tågen går, kommer i tid och där restiderna kan minska är viktigt för Stockholm.

Det är olyckligt att förutsättningarna för resor och transporter inom Stockholm skiljer sig från övriga delar av landet. Kollektivtrafik samt bättre gång- och cykelstråk behöver prioriteras betydligt högre i nationella planen för transportinfrastrukturen.

Ärendet

Trafikverkets förslag till ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 redovisar hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas under de kommande tolv åren. Den beskriver hur pengarna ska fördelas mellan drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar, åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan samt medel till forskning och innovation.

Förslaget till nationell plan omfattar 1 200 miljarder kronor under planperioden. Utgångspunkterna för framtagandet av planförslaget 2026–2037 är de transportpolitiska målen och principerna, infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv. Regeringen har i proposition och direktiv bland annat betonat vikten av underhåll av vägar och järnvägar, att totalförsvarets behov beaktas och att investeringsmedlen ska fördelas så att de ger största möjliga samhällsnytta.

Planen föreslår en stor satsning på underhåll av infrastrukturen och på vägar och järnvägar som klarar tyngre och längre fordon. Underhållet av järnvägen fortsätter med målet att Trafikverket ska vara ikapp med underhållet till 2050. Vägnätets underhåll ska åtgärdas under planperioden. Stora investeringar görs i nya järnvägssträckor och i järnvägens nya signalsystem. Omkring 80 procent av planens namngivna investeringar går till att utveckla järnvägen.

En grundprincip för planförslaget är att skapa största möjliga samhällsnytta av de medel som satsas på infrastrukturen. Ett antal objekt vars kostnader visat sig vara högre än deras nytta utgår i jämförelse med tidigare plan och istället har andra satsningar lagts till för att de beräknats ge mer nytta för pengarna.

Förslag i planen innehåller en stor satsning på bärighetsåtgärder på väg. Avsikten är till exempel att upplåta större delen av det statliga vägnätet för den högsta bärighetsklassen BK4 för att åtgärda de allvarligaste riskerna med ett ändrat klimat samt bidra till totalförsvarets transporter med tunga fordon.

Av namngivna objekt i Stockholms län kommer samtliga att fullföljas från tidigare plan med undantag av att ledverk på Essingeleden tas bort.

Nya namngivna objekt

- Ostkustbanan Solna–Skavstaby
- Stockholm C och Tomtebodas bangård, delen Tomtebodas bangård
- Märsta station och bangårdsombyggnad
- E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda
- E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro
- E4/E20 Södertäljebron
- Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra länken

Prioriterade utredningar

- Stockholms central (pågående)

- Uppställningskapacitet för tåg
- Anpassningar för kapacitet och bytespunkter i anslutning till utbyggnad av tunnelbana och ny spårbunden trafik i Stockholm

Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 19 november 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Inriktning och prioriteringar

Stadsledningskontoret vill lyfta fram att det i Stockholms stad och länets övriga kommuner bor, lever och arbetar en stor del av den befolkning som skapar tillväxt och utveckling i hela landet. I Stockholms län finns många infrastruktursatsningar som har nationell nytta för medborgare och näringsliv. De bidrar till ekonomisk tillväxt, effektiva transporter och hög tillgänglighet. Stockholms län har också stor betydelse för arbetsmarknaden, innovation och forskning, internationella anslutningar, totalförsvar och krisberedskap.

Stadsledningskontoret anser att infrastrukturen för arbetspendling, godstransporter och fritidsresor behöver utvecklas samordnat och strategiskt. Infrastrukturplaneringen måste även hänga ihop med stadsutvecklingen genom att den utgår från kommunernas kunskap och bedömning av medborgarnas och näringslivets behov.

Infrastrukturens utmaningar i Stockholms län

Stadsledningskontoret vill belysa att goda och hållbara kommunikationer är ett krav för att Stockholms län ska fungera som en god livsmiljö för människor och vara en attraktiv region för företag och andra verksamheter. Idag finns brister i vägar och järnvägar som dagligen påverkar människor och näringsliv negativt genom trängsel, störningar och förseningar. Den nationella infrastrukturplaneringen har stor betydelse för Stockholmsregionens möjlighet att uppnå både nationella och regionala och lokala klimat- och transportmål.

Stadsledningskontoret vill föra fram att förutsättningar för resor och transporter i Stockholms län skiljer sig från övriga delar av landet. I jämförelse med andra län och städer sker överlägset flest resor med kollektivtrafik. Det är därför viktigt att prioritera tvärförbindelser som binder samman länets olika delar, utvecklade bytespunkter samt kapacitetshöjande åtgärder för både näringslivets transporter och kollektivtrafik.

Prioriteringar bör göras utifrån vilka åtgärder som ger störst nytta per resenär. I Stockholms län ställer den omfattande trafiken stora krav på infrastrukturens fortsatta utveckling samt drift och underhåll. Idag finns brister i vägar och järnvägar som dagligen påverkar människor och näringsliv negativt genom trängsel, störningar och förseningar.

Ekonomisk fördelning och ramar

Utifrån Stockholms läns stora behov av och betydelse för resor och transporter så behöver statliga investeringar i infrastrukturen stå i proportion till länets storlek utifrån ekonomi och befolkning.

Stadsledningskontoret välkomnar därför att den ekonomiska ramen i den nationella planen har utökats med 20 procent och särskilt att flera betydande objekt i huvudstadsregionen finns med i förslaget.

Stadsledningskontoret anser att planförslaget i flera avseenden ligger i linje med stadens prioriteringar. Förslaget har därmed potential att stärka produktivitet, tillväxt och konkurrenskraft i Stockholm och därmed i hela Sverige. Många av de namngivna objekten i Stockholms län visar hög samhällsekonomisk lönsamhet och stora nyttor.

Stadsledningskontoret anser att den grundläggande principen bör vara att objekt i gällande nationella plan så långt det är möjligt ligger fast, särskilt för projekt som är del av infrastrukturförhandlingar eller medfinansiering. Det innebär att utgångspunkten ska vara att befintliga objekt genomförs och pågående projekt slutförs.

Stockholms- och Sverigeförhandlingarna är exempel på infrastrukturförhandlingar som genomförts utifrån ett statligt initiativ. Båda avtalen innehåller stora kollektivtrafikobjekt och ett omfattande bostadsbyggande. Stadsledningskontoret vill därför framföra att det är av avgörande betydelse att samtliga parter som ingår i avtal och överenskommelser om medfinansiering och samarbete står fast vid och tar ansvar för finansiering, planering och genomförande.

Beredskap

Stadsledningskontoret anser att investeringar i transportinfrastruktur i huvudstadsområdet är nödvändigt för att bygga upp totalförsvarets motståndskraft och förmåga att möta hot och kriser till exempel har spår- och väginfrastrukturen en avgörande roll i skyddet av civilbefolkningen. I rådande säkerhetsläge är det angeläget att skapa ett mer robust transportsystem med bättre redundans i huvudstadsregionen.

Vidare vill stadsledningskontoret lyfta fram att Sveriges befintliga avtal om världsstöd med Nato och som medlem i Nato innebär att vi behöver ha en förmåga att kunna ta emot utländska förband med kort varsel. Utländska förband som rör sig genom Stockholm behöver ha tillgång till robust infrastruktur som klarar tunga

transporter, goda kopplingar till väginfrastruktur, hamnar och nödvändiga logistiktor. Stadsledningskontoret efterlyser även en analys av beredskapens krav på fordonsflottans utveckling för dess behov av stödjande infrastruktur samt klimatpåverkan.

Klimat och miljömål samt hållbara transporter Stadsledningskontoret anser att det är viktigt att hålla fast vid de nationella klimat- och transportmål samt miljömål som är beslutade. Stadsledningskontoret vill därför framhålla vikten av att den nationella planeringen i högre grad styr mot klimatmålen på ett sätt som gynnar både samhällsekonomi och livskvalitet. En sådan inriktning stärker förutsättningarna för en långsiktigt hållbar och väl gestaltad stad.

Stadsledningskontoret håller med om att det är angeläget att medel till riktade miljöåtgärder bör uppgå till minst den nivå som föreslås i planförslaget och helst med en ännu högre ambitionsnivå. Trafikverkets egna analyser som bland annat presenteras i planens miljökonsekvensbedömning visar att trimnings- och miljöåtgärder vanligen är samhällsekonomiskt lönsamma och väl motiverade.

Stadsledningskontoret vill också framhålla vikten av att fortsätta satsa på utvecklingen av statlig cykelinfrastruktur och kollektivtrafik i Stockholmsregionen, vilket behöver göras parallellt med reinvesteringar i befintlig infrastruktur.

Namngivna objekt

Stockholm C och Tomtebodabangård

Stadsledningskontoret ser det som positivt att upprustningen av Tomtebodabangård ingår i nationell plan som namngivet objekt då det kan avlasta Stockholm central. Stadsledningskontoret anser dock att det är olyckligt att hela objektet tillsammans med Stockholm C kapacitetsförstärkningar och ombyggnad inte är ett namngivet objekt i planförslaget.

Stockholms central har en stor betydelse i det nationella transportsystemet. Det är 80 procent av alla tågresor i Sverige som har sin start- eller slutpunkt i huvudstaden vid Stockholm central och det är cirka 200 000 människor som passerar varje dag. Utvecklingen av Stockholm central och Tomtebodabangård behövs för att möta framtidens behov av kapacitet och hållbar mobilitet. Tillkommande kapacitet på Tomtebodabangård bör vara tillräcklig för att även möjliggöra en utveckling av Värtans Östra bangård i Norra Djurgårdsstaden.

Regionaltågsstationer Helenelund/Kista och Älvsjö

Kapacitetsutvecklingen på Stockholms central bidrar även till att Älvsjö och Helenelund/Kista kan utvecklas till regionaltågsstationer, båda platserna utgör strategiskt viktiga lägen för Stockholms stad och Stockholmsregionens utveckling.

Årstabergets bytespunkt

Staden har tillsammans med regionen och Trafikverket arbetat för att förbättra och utveckla kapaciteten i Årstabergets bytespunkt vilket nu ger avtryck i förslag till länsplan för Stockholms där objektet är namngivet. Objektet i länsplan ska samfinansieras med nationell plan men där saknas det. Stadsledningskontoret anser att ändring behöver göras i nationell plan genom att Årstabergets bytespunkt lyfts in så att det kan samfinansieras med länsplan och genomföras.

Dubbelspår Nynäsbanan till Norviks hamn

Nynäsbanan mellan Nynäshamn och Stockholm behöver bli en järnväglänk för gods som kan överföras mellan sjöfart och järnväg för färre lastbilstransporter. En ökad överflyttning av godstransporter från väg till järnväg är en angelägen klimat- och kapacitetsåtgärd, inte minst mot bakgrund av stadens satsningar på hamninfrastruktur i Stockholm Norvik Hamn.

Kommunikationer Arlanda

För den internationella konkurrenskraften behöver landtransporterna till och från Arlanda bli mer hållbara och robusta. Stadsledningskontoret är därför positivt till att planförslaget innehåller flera kapacitetshöjande åtgärder i stråket mot Arlanda både på järnväg och väg. Det skapar bättre förutsättningar för kollektivtrafik med buss och tåg samt minskar störningskänsligheten för näringslivets transporter. Åtgärderna leder även till förbättrad tillgänglighet till Arlanda flygplats, vilket har stor betydelse för hela Sverige.

Stockholm – Oslo 2.55

Stadsledningskontoret anser att en utbyggnad av järnvägen mellan Stockholm och Oslo saknas i planförslaget. Den förbättrade tågförbindelsen syftar till att förbättra järnvägen mellan de båda huvudstäderna. Det skulle stärka den gränsöverskridande tillgängligheten och bidra till ett mer sammanlänkat Norden.

Tvärförbindelse Södertörn

Stadsledningskontoret vill understryka att Tvärförbindelse Södertörn bör tilldelas full finansiering i nationell plan. Det är av avgörande betydelse att samtliga delar i vägprojektet ingår vid ett genomförande för att den nya vägen ska fungera för godstransporter till exempel från Norviks hamn. Med den nu förslagna optimeringen av vägen, med borttagna ramper, minskar funktionen för godstrafik.

Södertäljebron - kapacitetsförstärkning

Det är positivt att objektet breddning av Södertäljebron (E4/E20) finns med som namngivet objekt i nationell plan.

Passagen över Södertälje kanal (E4/E20) är den väg som förbinder Stockholm med södra Sverige och vidare mot Europa. Den utgör en viktig del i regionens övergripande vägnät och är av stor betydelse för näringslivets transporter samt arbets- och rekreationsresor. Stråket behöver ha en robust och tillförlitlig konstruktion med förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet.

Satsningar på anslutning till hamnar

Stadsledningskontoret konstaterar att satsningarna på sjöfarten i nationell plan är klart begränsade och anser att insatser krävs för att främja godstransporter på vatten. Statens satsningar bör ligga i linje med det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som identifierar flera viktiga transportkorridorer och infrastrukturprioriteringar i Stockholmsregionen. 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).

BK4 på stamvägnätet

Stadsledningskontoret ser positivt på planförslagets ambition om att hela stamvägnätet ska vara upplåtet för BK4 år 2030. Planförslaget anger dock att denna möjligen kan inkludera vissa undantag i storstadsregionerna med hänsyn till andra pågående projekt och trafiksituationen. Staden anser att det är av vikt att planförslaget säkerställer möjlighet till medfinansiering för åtgärder i samband med omklassning till BK4 av stadens vägnät, särskilt i samband med omfattande reinvesteringar i stadens broar. Särskild vikt bör läggas på sammanhängande godsstråk som är viktiga för näringslivet och ur beredskapsperspektiv.

Prioriterade utredningar

Anpassningar utbyggd tunnelbana och spårbunden trafik

Stadsledningskontoret är positivt till förslaget om att utreda anpassningar till utbyggd tunnelbana och annan spårbunden trafik i Stockholm. Den nya kollektivtrafiken påverkar bland annat kapaciteten och utformningen av bytespunkter och stationsmiljöer. Både utbyggnaden av tunnelbanan och en god kapacitet i bytespunkter är mycket viktigt för Stockholms transportsystem.

Stockholms central

Stadsledningskontoret ställer sig också positivt till att utredningarna för Stockholms central fortsätter i samarbete med staden och Jernhusen. Samordningen med stadens planarbete för Centralstaden är avgörande för att gemensamt utveckla entrén till Sveriges huvudstad.

Trängselskatt

Stadsledningskontoret önskar även att Trafikverket får i uppdrag att utreda ett utvecklat trängselskattesystem i Stockholmsområdet tillsammans med Stockholms stad. Stadsledningskontoret anser att en större förändring av trängselskattesystemet utifrån dess trafikstyrande effekter samt grund för finansiering av kollektivtrafik i Stockholmsregionen behöver utredas.

EU:s luftkvalitetsdirektiv

Stadsledningskontoret noterar att de kommande förändringarna i luftkvalitetsdirektivet innebär att kommunerna, från och med 2026, får ansvar för att ta fram och besluta om åtgärdsprogram vid överskridanden av miljökvalitetsnormer (MKN) för luft. Detta ställer ökade krav på samordning mellan staden och Trafikverket eftersom överskridanden, på ett flertal platser, sker längs statliga vägar och inom tätbebyggda områden. Konsekvenser och anpassningar till EU:s luftkvalitetsdirektiv i städer bör vara en av Trafikverkets prioriterade utredningar.