

*Regeringskansliet (Landsbygds-
och infrastrukturdepartementet)
LI2025/01587*

Yttrande om nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Storsthlm lämnar synpunkter på remissen utifrån Storsthlms roll som samverkansorganisation för Stockholms läns kommuner.

Sammanfattning av Storsthlms synpunkter

- Storsthlm ser positivt på 20 procent utökad ram och anser att förslaget har potential att stärka produktivitet, tillväxt och konkurrenskraft i Stockholms län, och därmed i hela Sverige. Hög tillväxt tillsammans med omfattande trängsel och sårbarhet gör att ambitionen för fler åtgärder i Stockholms län behöver vara hög. Den samhällsekonomiska lönsamheten från investeringar i infrastruktur i länet är generellt hög.
- Trimnings- och miljöåtgärder liksom ramar för länsplanerna föreslås öka. För att möta ökade anslag anser Storsthlm att genomförandetakten behöver öka. Ett sätt är att förbättra synergier genom kontinuerlig dialog och samplanering där stat, region och kommuner ingår.
- Storsthlm välkomnar Trafikverkets stärkta fokus på kostnadskontroll och samhällsekonomisk lönsamhet, med bland annat omprövning av objekt där lönsamheten är för låg. För att upprätthålla långsiktighet, tillit och stabila planeringsförutsättningar måste dock redan ingångna avtal mellan stat och kommuner hanteras med stor respekt, särskilt när kommuner medfinansierar statlig infrastruktur.
- Storsthlm välkomnar de utredningar som prioriteras, såsom *Anpassningar till utbyggd tunnelbana* och om *Centralstationen i Stockholm*. Storsthlm ser dock behov av fler utredningar för att i god tid kunna fastställa kommande behov av åtgärder.
- En utbyggd spårtrafik i länet är avgörande för klimatomställning, effektiv pendling och hållbara godstransporter. Storsthlm välkomnar därför satsningen på ökad kapacitet. Järnvägssystemet i länet är hårt belastat och dess funktion är en förutsättning för att investeringar i järnväg i övriga landet ska få full effekt.
- Storsthlm anser att förslagen till förstärkt kapacitet på väg i anslutningar till Förbifart Stockholm är angelägna. Åtgärderna förbättrar kapaciteten genom länet och till Arlanda. Dock saknas kapacitetshöjande åtgärder för att möta förbifartens spridningseffekter med ökad trängsel på anslutande leder och i deras förlängningar.
- Tvärförbindelse Södertörn är enligt Storsthlms uppfattning fortsatt underfinansierat, trots ökad ram i planförslaget. För att objektet ska kunna ge avsedd nytta för pendling, godstransporter, sjöfart och bostadsutveckling behöver full finansiering enligt vägplan säkerställas.
- Stockholmsförhandlingens och Sverigeförhandlingens tilläggsavtal om ökad finansiering för utbyggd tunnelbana samt Spårväg syd behöver finansieras inom nationell plan.
- Storsthlm anser att en ny passage under Södertälje kanal bör inrymmas i nationell plan. En ny passage skapar redundans för regional och nationell trafik.

Beskrivning av synpunkterna Storsthlm och transportinfrastruktur

Storsthlm:s yttrande tar utgångspunkt i det gemensamma [positionsrapport \(2023\)](#) som länets kommuner antagit för att prioritera infrastrukturens utveckling.

Storsthlm är ett förbund som ägs och styrs av de 26 kommunerna i Stockholms län. Här bor och arbetar 2,5 miljoner människor – en fjärdedel av Sveriges befolkning. Länet står för en betydande andel av den tillväxt och produktivitet som driver landets ekonomi. Här finns anläggningar och system med avgörande nationell betydelse, exempelvis tung exportindustri, finans, forskning och innovation. Länet är även centrum för myndigheter, totalförsvaret, riksdag och regering. Stockholm är Sveriges knutpunkt för internationella förbindelser.

När en så stor del av landets befolkning ska få vardagen att fungera är en välplanerad, kapacitetsstark och tillförlitlig infrastruktur en av de mest avgörande förutsättningarna. En modern och robust infrastruktur i huvudstadsregionen stärker både den ekonomiska motståndskraften och den sociala sammanhållningen. Investeringar här ger en hög samhällsekonomisk avkastning på nationell nivå. Investeringar i Stockholms läns infrastruktur är investeringar i hela landets framtid.

Det kommunala ansvaret för bostadsförsörjning och fysisk planering innebär att våra kommuner behöver delta aktivt i den nationella planeringen av transportinfrastrukturen. I ett hållbart samhälle måste bostäder, arbetsplatser och service planeras i samklang med investeringar i väg, järnväg, kollektivtrafik och cykelinfrastruktur. I rådande säkerhetsläge är det angeläget att skapa ett mer robust transportsystem med bättre redundans i huvudstadsregionen.

Planeringsförutsättningarna i Stockholms län skiljer sig från övriga delar av landet. Tätt bebyggelse, markbrist och högt kapacitetsutnyttjande kräver yteffektiva lösningar och god framkomlighet. Cykel, gång och kollektivtrafik är avgörande för det. I jämförelse med andra län och städer sker överlägset flest resor med kollektivtrafik i Stockholms län. Storsthlm prioriterar särskilt tvärförbindelser som binder samman länets olika delar, utvecklade bytespunkter i kollektivtrafiken, kapacitetshöjande åtgärder för både näringslivets transporter och kollektivtrafik samt ett ökat fokus på hållbara resor och transporter. Vi ser också behov av höjd standard för väg- och järnvägsnätet i hela länet. Länet behöver förbättrade kopplingar till omkringliggande arbetsmarknadsregioner, Sverige och världen. För den internationella konkurrenskraften behöver landtransporterna till och från Arlanda bli mer robusta och hållbara.

Övergripande om Stockholms län i förslaget till nationell plan

Storsthlm välkomnar att den nationella planens ekonomiska ram har utökats med 20 procent och att flera betydande objekt i huvudstadsregionen finns med i förslaget. Planförslaget ligger i flera avseenden i linje med Storsthlm:s prioriteringar. Förslaget har potential att stärka produktivitet, tillväxt och konkurrenskraft i Stockholm, och därmed i hela Sverige. Kortare restider och förbättrade möjligheter till arbetspendling skapar direkt samhällsnytta. Pålitliga transporter gynnar näringslivet. Robustheten är förutsättning för Sveriges motståndskraft i kris och krig - det som fungerar dåligt i vardagen fungerar ännu sämre vid störning.

Den höga nyttjandegraden av infrastrukturen innebär att varje investering snabbt ger stora nyttor. Många av de namngivna objekten i länet visar hög samhällsekonomisk lönsamhet, vilket motiverar fortsatta åtgärder för ökad kapacitet.

Höjda ramar för trimnings- och miljöåtgärder

De föreslagna ramarna för icke-namngivna trimnings- och miljöåtgärder ökar med nära 50 procent till 70 miljarder kronor. Att beloppsgränserna för icke-namngivna åtgärder har höjts till 150 miljoner kronor är bra eftersom det kan leda till effektivt åtgärdande av brister i transportsystemet.

Realisera åtgärderna effektivt – tillsammans med kommuner

För att nyttja mer tilldelade resurser är det avgörande att hålla en högre takt i genomförandet. Trafikverket behöver säkerställa att planerade åtgärder faktiskt realiseras inom planperioden. Trimnings- och miljöåtgärder är områden där det ökade anslaget föranleder än mer effektivt genomförande. Likaså gäller det upparbetning i länsplanerna som fått 20 procent ökade anslag. Ett sätt för att öka takten i genomförandet är att förbättra synergier genom kontinuerlig dialog och platsbaserad samplanering där stat, region och kommuner ingår.

Investeringar i järnväg för klimat och kapacitet

Storsthlm välkomnar den inriktning som betonar ökad kapacitet, tillförlitlighet och robusthet i järnvägssystemet. Trots sin centrala betydelse för klimatomställning, effektiv pendling och hållbara godstransporter har järnvägen under lång tid varit eftersatt i såväl underhåll som kapacitet. Flera föreslagna och pågående investeringar i järnväg berör Stockholms län och dess omgivning. Tillgänglighet till Arlanda med spårtrafik kommer att kunna förbättras med förslaget. Pågående och föreslagna åtgärder är viktiga och fler behöver tillkomma. Stockholms centralstation är landets viktigaste järnvägsknutpunkt för det nationella transportsystemet. Investeringar för att öka kapacitet, och minska konsekvenser av flaskhalsar, i Stockholms län är betydande för att investeringar i järnväg i andra delar av landet ska ge full effekt. Förbättrad kapacitet och utvecklade nyckelfunktioner i järnvägssystemet i Stockholms län är därför av stor betydelse för hela Sverige.

Stärkt kapacitet på vägar – ett långsiktigt behov behöver mötas i god tid

Trängsel i vägnätet är i huvudsak ett storstadsproblem, särskilt i Stockholm. Det är positivt att flera av de nya namngivna vägobjekten syftar till att stärka kapaciteten och minska trängseln på E4 genom Stockholms län. Även tillgängligheten till Arlanda förbättras, vilket är av nationell betydelse. Planeringen behöver samtidigt ta höjd för de omfattande systemeffekter som Förbifart Stockholm kommer att medföra. En förbättrad kapacitet på E4 genom länet kommer att leda till ökade trafikflöden och därmed risk för ny trängsel på anslutande leder och i deras förlängningar. Mer behöver därför göras i den nationella planen för att motverka dessa effekter, särskilt där det redan idag är känt att trängseln kommer att förvärras under lång tid framöver.

Välkommet med kostnadskontroll och ökad samhällsekonomisk lönsamhet

Storsthlm välkomnar Trafikverkets arbete för att skärpa kostnadskontroll och effektivisera genomförandet av investeringar. Effektiv och kostnadsmedveten infrastrukturplanering är en förutsättning för att nå största möjliga samhällsekonomiska lönsamhet. Det är positivt att Trafikverket samtidigt väger samman samhällsekonomiskt värderbara med effekter som inte kan värderas ekonomiskt och att dessa nu kommuniceras mer transparent än tidigare. Utöver det mätbara prioriteras objekt med betydelse för större delar av systemets komplexitet samt vidmakthållande.

De verktyg för kostnadskontroll som beskrivs i nationell plan kan enligt Storsthlm bidra till bättre beslutsunderlag och nödvändiga justeringar i tidiga skeden. Att ompröva projekt som under utredningsfasen visat betydande kostnadsökningar utan motsvarande ökning av nytta är både rimligt och nödvändigt.

Införandet av en riskreserv på tio procent för namngivna objekt är en ny åtgärd. Det är viktigt att tillämpningen omgärdas av tydliga regler och politiska beslut så att medlen används effektivt och transparent utan undanträngningseffekter.

Det är av stor betydelse att upprätthålla långsiktighet i samhällsplaneringen. Framför allt gäller detta när kommuner medfinansierar i statlig och regional infrastruktur. De statligt initierade 2013-års Stockholmförhandling och Sverigeförhandlingens stadsavtal är exempel på sådana. Långsiktig tillit och goda planeringsförutsättningar mellan kommun, region och stat är ett måste.

Prioriterade utredningar – men fler behövs

Trafikverket föreslår att ett begränsat antal utredningar ska genomföras inför kommande planrevidering. Storsthlm välkomnar att utredningen *Anpassningar till utbyggd tunnelbana* initierats för att möta ökade resenärslöden och fler byten mellan trafikslag. Vi delar bedömningen att bred samverkan mellan Trafikverket, Region Stockholm och länets berörda kommuner är nödvändigt för utbyggnaden. Det är även positivt att planförslaget lyfter behovet av fortsatt utredning av förutsättningarna för *Centralstationen* i Stockholm. Storsthlm ser också positivt på den pågående dialogen, som inkluderar Försvarsmakten, kring redundansbehoven för vägtrafiken över *Södertälje kanal*. Storsthlm ser behov av fler utredningar och att dessa planeras in. Utredningarna behövs för att i god tid kunna fastställa framtida behov av åtgärder, exempelvis utökad spårkapacitet och utvecklade bytespunkter för kollektivtrafiken.

Yttrande om namngivna objekt som är prioriterade av Storsthlm

Storsthlms yttrande om namngivna objekt tar utgångspunkt i det gemensamma [positionsnummer \(2023\)](#) som medlemskommuner antagit för att prioritera utvalda infrastruktursatsningar i Stockholms län.

• E4 och E18 – kapacitetsförstärkningar efter Förbifart Stockholm

Storsthlm ställer sig positiva till föreslagna objekt med avsikt att åtgärda kapacitetsbrist på delar av E4 till följd av ökad total kapacitet med Förbifart Stockholm. Vägsnittet är redan i dag hårt belastat och kapacitetstaket överskrids regelbundet under morgon- och eftermiddagsrusningar. De föreslagna kapacitetsförstärkningarna på E4 är, tillsammans med pågående åtgärder, viktiga för att minska trängsel, stärka robusthet och skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafik med buss. Störningskänsligheten i näringslivets transporter minskar.

Åtgärderna leder även till förbättrad tillgänglighet till Arlanda flygplats, vilket har stor betydelse för hela Sverige. Med anledning av Förbifart Stockholms spridningseffekter kommer ytterligare förstärkningar att behöva göras i andra delar av länet. Storsthlm saknar bland annat förslag till kapacitetsförstärkning av Löttingetunneln på Norrortsleden. Storsthlm konstaterar att den tidigare föreslagna påfartsrampen vid E18 och Barkarby trafikplats inte ingår i planförslaget, trots att den ingick i vägplanens samråd där stat och kommun var överens. Förbifart Stockholms kapacitet och länets långsiktiga utveckling måste fullföljas.

- **Tvärförbindelse Södertörn**

Storsthlm anser att Tvärförbindelse Södertörn ska tilldelas full finansiering enligt vägplan och att byggstartsbeslut behöver fattas omgående av regeringen. Tvärförbindelse Södertörn möjliggör utveckling av bostäder och näringsliv, arbetspendling, redundans och omställning av godstransporter till sjöfart via Stockholm Norvik hamn. Medlen för Tvärförbindelse Södertörn har utökats jämfört med tidigare plan, vilket är positivt. Samtidigt får Tvärförbindelse Södertörn enligt förslaget i nationell plan inte full finansiering, vilket innebär konsekvenser med minskade nyttor och förseningar.

- **Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)**

Storsthlm noterar att kostnadsökningar kopplade till Stockholms- och Sverigeförhandlingen inte beaktats i förslaget till nationell plan. Det är angeläget att dessa medel inryms i den slutliga nationella planen, i enlighet med de nyligen tecknade tilläggsavtalen om ökad finansiering för tunnelbanan inom Stockholmsförhandling 2013 och för Spårväg syd inom Sverigeförhandlingen.

- **En ny passage under Södertälje kanal**

Ny passage under Södertälje kanal behöver inrymmas i nationell plan. Nuvarande passage för E4/E20 över Södertälje kanal är en av landets mest betydande och sårbara vägsträckor. Vägen kommer att bli än mer belastad när förbifart Stockholm öppnas. Det saknas redundans för vägtrafiken som korsar Södertälje kanal vilket gör att gods- och persontransporter till hela länet och Mälardalen riskeras att slås ut vid störningar, olyckor och kriser. Passagen har även en vital funktion ur ett totalförsvarsperspektiv. En ny passage i tunnel medför ett robust transportsystem som står emot störningar och möjliggör näringslivets fortsatta utveckling. Trafikverket föreslår i nationell plan en utredning av breddning av befintlig bro. En breddning av befintlig bro förutsätter omledning av trafiken och det har tidigare visat sig vara mycket svårt.

Med vänlig hälsning

Mats Gerdau
Förbundsordförande
Storsthlm

Johan von Sydow
Förbundsdirektör
Storsthlm