

Trafikverket på uppdrag av
Regeringskansliet, Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Er beteckning: LI2025/01587

Sammanfattning

Länsstyrelsen ställer sig positiv till val av åtgärder/objekt i förslag till nationell plan för aktuell planperiod. Vi bedömer att pågående och planerade åtgärder är viktiga för länets tillväxt och därmed ökade behov av kapacitetsstark persontrafik och effektiva gods-transporter.

Länsstyrelsen delar inte Trafikverkets bedömning att fler av länets större infrastrukturobjekt inte är ersättningsberättigade enligt [Förordning \(2022:41\) om ersättning till en länsstyrelse för arbete med ett omfattande infrastrukturobjekt | Sveriges riksdag](#). Det gäller främst Länsstyrelsen insatser för Förbifart Stockholm, Tvärförbindelse Södertörn, tunnelbaneutbyggnad Älvsjö-Fridhemsplan samt Roslagsbanan till City.

Allmänna synpunkter

I Stockholms län möts de största pendlingsströmmarna, flera av de mest belastade järnvägsstråken och de mest kritiska noderna för både nationella och internationella transporterna. En väl fungerande infrastruktur i Stockholms län är därför inte bara avgörande före regionens egen tillväxt, utan för hela Sveriges konkurrenskraft och sammanhållning.

Den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037 innebär viktiga steg för att stärka Sveriges och Stockholms framtida transportinfrastruktur. Länsstyrelsen välkomnar inslaget av tydligare rangordning av de namngivna investeringarna. Det innebär samhällsekonomisk lönsamhet tydligare lyfts fram som vägledande i

valet av åtgärder. Lika betydelsefullt är att rangordningen av objekt redovisas öppet och systematiskt. Den öppenheten stärker förtroendet för att medlen styrs dit de gör mest nytta.

De investeringar som planen lyfter fram är avgörande för länets konkurrenskraft, tillgänglighet och fortsatta utveckling. Att det tydligt öppnas upp för alternativa finansieringslösningar är också välkommet, då stora och strategiskt viktiga projekt i en växande storstadsregion ofta kräver kompletterande finansieringsmodeller. Samtidigt är det centralt att annonserade åtgärder nu genomförs i praktiken, och att även de åtgärder som pekas ut av Arlanda-samordnaren ([SOU 2025:67](#)) – som ligger utanför planen – realiseras.

Länsstyrelsen är positiv till att breddningen av E4 upp till Arlanda samt utvecklingen av Märsta station – tidigare framförda av Länsstyrelsen i remissyttrandet till den föregående planen – nu finns med i planförslaget. Dessa åtgärder är viktiga insatser för att stärka tillgängligheten till en av landets mest betydelsefulla flygplatser. Åtgärden kommer även att säkra regionens långsiktiga utvecklingskraft och internationella tillgänglighet.

Totalförsvarets behov

Länsstyrelsen ser positivt på att planförslaget beaktar totalförsvarets behov genom ökade medel för vidmakthållande och en fördubbling av medel för bärighetsåtgärder. Detta möjliggör tyngre transporter och utbyggnad av BK4-nätet, vilket sammantaget bidrar till ett mer robust transportsystem.

Länsstyrelsen ser även positivt på att Trafikverket har fört dialog med Södertälje kommun och Försvarsmakten om redundansbehoven för vägtrafiken som korsar Södertälje kanal. Vi hoppas att denna dialog kan bidra till en mer systematisk bedömning av kritiska flaskhalsar och omledningsmöjligheter, än vad som framgår i det nuvarande planförslaget. Detta behövs för att säkerställa att transportsystemet inte bygger in framtida sårbarheter. Särskilt mot bakgrund av bedömningen att nuvarande flaskhalsar kommer att förvärras.

Objekt som Länsstyrelsen bedömer kommer medföra behov av extra resurser för vår myndighetsutövning

Trafikverket har i tabell 8 (s. 110) föreslagit vilka projekt som ska vara ersättningsberättigade enligt [Förordning \(2022:41\) om ersättning till en länsstyrelse för arbete med ett omfattande infrastrukturobjekt](#). Länsstyrelsen har invändningar mot hur Trafikverket har gjort urvalet.

I länet finns ytterligare projekt som nämns i bilaga 1 till planen och vars totalkostnad överstiger 5 miljarder kronor. Det är rimligt att anta att flera av dessa projekt medför extraordinära insatser på grund av deras komplexitet. I första hand beroende på lokalisering i känslig stadsmiljö eller deras omfattning i allmänhet. Vissa av projekten har inte staten genom Trafikverket som huvudman. Länsstyrelsen bedömer dock inte att förordningen är begränsad till sådana projekt, eller att det är ett hinder att de även nämns i regionala infrastrukturplaner.

Länsstyrelsen anser att följande projekt ska tas upp i tabell 8.

- Tvärförbindelse Södertörn. Vägprojekt som kan innebära komplexa frågeställningar kring påverkan på naturmiljöer och bebyggda områden, vilket kan förväntas erfordra extraordinära tillsynsinsatser under främst byggtiden.
- Tunnelbaneutbyggnad Älvsjö-Fridhemsplan. Tunnelprojekt genom centrala delar av Stockholm med stor komplexitet i bebyggda miljöer. Projektet kan förväntas erfordra extraordinära tillsynsinsatser under främst byggtiden.
- Roslagsbanans förlängning till City. Spårtunnel delvis genom centrala Stockholm. Projektet innebär stor komplexitet på grund av lokaliseringen inom tätbebyggda områden och närheten till Nationalstadsparken. Projektet kan förväntas erfordra extraordinära tillsynsinsatser under främst byggtiden.
- Mälärlanans utbyggnad genom Sundbyberg (Huvudsta-Duvbo). Järnvägsprojekt som innebär djupa schakt i tätbebyggd miljö och nära ytvatten med risk för

föroreningsspridning. Projektet kan förväntas erfordra extraordinära tillsynsinsatser under främst byggtiden.

Länsstyrelsen upplyser också om den skyldighet som tillsynsmyndigheten har att ta ut avgift för tillsyn enligt 3 kap. 11 § förordning (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken. Det medför alltså ingen ekonomisk skillnad för ett enskilt projekt om det listas i tabell 8 eller ej. Skillnaden består i stället i att tillsynsavgiften tillfaller den berörda länsstyrelsen. Det finns därmed möjlighet att tillsätta de resurser som behövs för en effektiv tillsyn och som inte hindrar projektets framdrift av resursskäl.

Tvärförbindelse Södertörn

Väg 259 i södra Stockholm är en av länets mest olycksdrabbade vägsträckor. En redan lagakraftvunnen vägplan möjliggör en ny väg, Tvärförbindelse Södertörn, som ska öka trafiksäkerheten. I februari 2025 gav regering Trafikverket i uppdrag att med beaktande av samhällsekonomiska nyttor identifiera och om möjligt vidta lämpliga kostnadsreducerande åtgärder för bland annat Tvärförbindelse Södertörn. Bakgrunden är att kostnaden ökat kraftigt sedan regeringen fastställde den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033.

Projektet har för Länsstyrelsen muntligen redogjort för förslag till kostnadsbesparande utformningar, som skiljer sig från den vägplan vi tidigare har tillstyrkt. Vår bedömning är att förändringarna riskerar föranleda en ny vägplaneprocess. Detta för att avvikelserna från fastställd vägplan kan komma att anses vara väsentliga.

Tvärförbindelsen är tillsammans med väg E4 Förbifart Stockholm viktiga länkar för att binda samman norra och södra länshalvorna. Vägen behövs för att öka såväl trafiksäkerheten som tillgängligheten för både människor och gods. Vi befarar att förslagen till ny vägutformning kommer att leda till sämre trafikala lösningar, som inte kan åtgärdas i ett senare skede, och en kraftigt försenad byggstart pga. av omtag i planprocessen. Länsstyrelsen vill därför framhålla vikten av att regeringen inför kommande beslut beaktar hur besparingarna påverkar vägens funktionalitet och projektets tidsplan.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av tf länsöverdirektör Lotta Bredhe med handläggare Susann Sass Jonsson som föredragande. I den slutliga handläggningen har också tf avdelningschef Tatjana Joksimović, tf avdelningschef Anders Lindblom, avdelningschef Michael Jeppsson avdelningschef Anna Conzen, planeringschef Anna Borgs samt chefsjurist Shiva Norvad medverkat.