

Kommunledningskontoret  
Adam Hjorth

Kommunstyrelsen

## **Remissvar avseende förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037**

### **Ärendet**

På uppdrag av regeringen har Trafikverket remitterat förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.

Den nationella planen omfattar investeringar och underhåll i det statliga väg- och järnvägsnätet under perioden 2026–2037. Planen styr hur resurser för drift, underhåll, reinvesteringar och nybyggnation ska fördelas, med fokus på tillgänglighet, trafiksäkerhet, klimatmål och samhällsekonomisk nytta.

Stockholm Nordost har tagit fram ett gemensamt yttrande som svar på remissen. Utöver det kommungemensamma yttrande lyfter Danderyds kommuns det följande i sitt yttrande:

- E18 genom Danderyd
- Namngivna objekt
- Mindre åtgärder (trimnings- och miljöåtgärder)
- Investeringars (åtgärder) lönsamhet
- Klimatanpassning, buller och vattenmiljö
- Eftersatt underhåll

### **Kommunledningskontorets förslag till beslut**

#### **Kommunstyrelsens beslut**

Kommunstyrelsen antar Stockholm Nordosts gemensamma yttrande avseende remiss om förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037, daterat 2025-10-15, samt kompletterande yttrande, daterat 2025-11-17, som kommunens samlade svar på remissen från Trafikverket.

### **Bakgrund**

Revideringen av den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037 påbörjades efter att den föregående planen fastställdes i juni 2022. Regeringen gav då Trafikverket flera uppdrag att genomföra prioriterade utredningar, vilka har redovisats löpande. I juni 2023 fick Trafikverket uppdraget att ta fram ett inriktningsunderlag, som låg till grund för regeringens infrastrukturproposition ”Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur” (prop. 2024/25:28). Propositionen antogs i december samma år. I mars 2025 fick Trafikverket direktiv att ta fram ett planförslag, med utgångspunkt i transportpolitiska mål, etappmål för trafiksäkerhet och

Kommunledningskontoret  
Adam Hjorth

klimat, samt fyrstegsprincipen. Direktivet anger också ekonomiska ramar och hur medel ska fördelas.

Kortfattat om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen:

- Planen sträcker sig över 12 år och är en del av den långsiktiga nationella planeringen för Sveriges transportinfrastruktur. Planen ska vägleda investeringar och underhåll i hela landet. Investeringar omfattar vägar, järnvägar, farleder och slussar, och målet är att förbättra kapacitet, säkerhet och tillgänglighet i hela transportsystemet.
- Den undre beloppsgränsen för namngivna objekt höjdes efter regeringens direktiv från 100 till 150 miljoner kronor. Det innebär att allt under 150 miljoner kronor räknas som ”mindre” eller trimnings- och miljöåtgärder.
- Den ekonomiska ramen för nationell plan föreslås uppgå till 1 171 miljarder kronor för perioden 2026–2037. Det är en ökning på 203 miljarder kronor i fasta priser (2025 års prisnivå) jämfört med perioden 2022–2033, vilket motsvarar en ökning med 21 procent. Ökningen motiveras av de omfattande behov som finns av underhåll och reinvesteringar i det befintliga vägnätet.
- Trafikverkets förvaltningskostnader har i det nya planförslaget flyttats ut, och ska istället ingå i myndighetens förvaltningsanslag. Syftet är att förbättra konstandskontrollen.
- Underhåll är prioriterat i planen. Därmed läggs en stor andel medel på att förbättra befintlig infrastruktur, särskilt järnväg och väg. Målet är att minska störningar, öka säkerheten och förbättra tillgängligheten. Underhåll av vägar har bland annat fått ett ökat anslag med cirka 65 procent.
- Samhällsekonomisk lönsamhet har varit vägledande gällande val av åtgärder som ska ingå i planförslaget. Varje namngivet objekts samhällsekonomiska lönsamhet, samt en rangordning av objekten, redovisas. Totalt rangordnats cirka 160 objekt i den samhällsekonomiska rangordningen. Det ska bidra till en mer transparent och objektiv urvalsprocess.
- Trafikverket har omprövat, det vill säga omvärderat, äldre objekt och har därmed kunnat frigöra resurser till nya, mer lönsamma investeringar.
- Planen ska stödja totalförsvaret genom att infrastrukturen ska vara robust och kunna användas för försvar och krisberedskap. Det innebär att redundans och strategiska transportvägar prioriteras. Objekt (investeringar) som bidrar positivt till totalförsvaret har även vägt in vid valet av objekt som ska bli namngivna (prioriteras).

Kommunledningskontoret  
Adam Hjorth

- Transportsektorns klimatpåverkan ska minska genom elektrifiering, energieffektivisering och klimatanpassning av infrastrukturen. Transportinfrastrukturen ska även bidra till klimatmål genom minskade utsläpp och ökad klimatanpassning.
- Stärkt kostnadskontroll är en prioriterad fråga för regeringen som Trafikverket har arbetat med. Det innebär att Trafikverket har striktare rutiner för att säkerställa att investeringar håller sig inom ekonomiska ramar, samt att projekt som överskrider budgeten ska omprövas.
- Ett krav är att namngivna objekt (investeringar) ska vara genomförbara inom planperioden. Det betyder att olika utmaningar, såsom ekonomiska, tekniska eller juridiska, ska vara hanterade.
- Trafikverket har fått direktiv att testa alternativ finansiering för vissa större projekt, inklusive sådana som byggs av andra än Trafikverket. I planen finns förslag på investeringsobjekt som kan vara aktuella för offentlig-privat samverkan (OPS).

### **Nya namngivna objekt**

Trafikverket har i arbetet med objekten (investeringar) först identifierat vilka objekt som är bundna och därmed måste ingå i planförslaget. Dessa inkluderar objekt som regeringen redan beslutat om byggstart för, samt objekt som Trafikverket tidigare föreslagit ska byggstartas. Även vissa större investeringar där regeringen nyligen fattat beslut bedöms som bundna, exempelvis Fyra spår Uppsala, Norrbotniabanan, ny järnväg Göteborg–Borås, Hässleholm–Lund och Sydostlänken. För Sydostlänken har regeringen under våren 2025 godkänt att projektet, vilket gör att det kvarstår i planen trots kostnadsökningar och låg lönsamhet.

Objekt i gällande plan som bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma har fått kvarstå. Det finns också objekt i gällande plan där lönsamheten är lägre än för tilltänkta nya kandidater. För nya kandidater råder dock ofta större osäker gällande lönsamhet, då de inte blivit utredda tillräckligt. Denna aspekt har därför beaktats vid prioriteringen (rangordningen).

27 nya objekt med hög kostnadseffektivitet har tagits med i planförslaget, efter det att nio befintliga objekt tagits bort (olönsamma), samt att omtag sker i två objekt. De nya namngivna objekten i planförslaget presenteras nedan enligt Trafikverkets rangordning. Fetmarkerade är de objekt som berör Stockholms län (NNV betyder nettonuvärdet och är Trafikverkets huvudindikator för samhällsekonomisk lönsamhet):

1. Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder; cirka 300 mnkr.
2. En ny isbrytare; cirka 4 100 mnkr.
3. **E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm; cirka 600 mnkr; NNV 11,64.**

Kommunledningskontoret  
Adam Hjorth

4. **Knivsta plankorsning; cirka 300 mnkr; NNK -0,81**
5. **Stockholm C och Tomtebodabangård, delen Tomtebodabangård; cirka 4 200 mnkr.**
6. **Ostkustbanan Solna-Skavstaby, Signaloptimering; cirka 600 mnkr; NNK 11,63.**
7. Göteborg–Alingsås, högre kap., etapp Olskroken–Partille – endast lokaliseringstudier; cirka 4500 mnkr; NNK 0,47.
8. E4 Trafikplats Ekshagen; cirka 700 mnkr; NNK 2,22.
9. E6 Trafikplats Alnarp–Trafikplats Lomma, additionskörväg; cirka 500 mnkr; NNK 1,96.
10. Väst kustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår; cirka 200 mnkr; NNK 2,5.
11. E4 Trafikplats Ättekulla; cirka 200 mnkr; NNK 2,1.
12. **Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra länken; cirka 500 mnkr; NNK 1,05.**
13. Rv 26,40 Trafikplats Hedenstorp; cirka 400 mnkr; NNK 1,71.
14. **E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm; cirka 1 100 mnkr; NNK 1,64.**
15. **E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm; cirka 1 300 mnkr; NNK 1,64.**
16. Väst kustbanan, Tyllered, förbigångsspår; cirka 100 mnkr; NNK 1,7.
17. SgöN Umeå C–Umeå Ö dubbelspår; cirka 700 mnkr; NNK 1,68.
18. Ystadbanan, Skurup–Rydsgård, dubbelspår; cirka 700 mnkr; NNK 1,32.
19. Norge–Vänerbanan, Kil–Skälebol, mötesspår; cirka 100 mnkr; NNK 0,36.
20. Ostlänken, Uppställningsspår Norrköping, följdinvestering; cirka 400 mnkr; NNK 1,09.
21. Ostlänken, Uppställningsspår Linköping, följdinvestering; cirka 500 mnkr; NNK 1,21.
22. Värmlandsbanan, Kil–Charlottenberg, mötesspår; cirka 800 mnkr; NNK 0,86.
23. Kalmar C, spår och plattformar; cirka 300 mnkr.
24. Helsingborg C–Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder; cirka 800 mnkr.
25. **Märsta station och bangårdsombyggnad; cirka 1 400 mnkr; NNK 0,73.**
26. Befintliga banor, hastighetsh. 250 km/h Öxnered–Lund; cirka 1 100 mnkr; NNK 0,97.

Datum  
2025-10-28

Diarienummer  
KS 2025/0333

Kommunledningskontoret  
Adam Hjorth

27. E45 Vänersborg–Mellerud, deletapp Liden–Frändefors, ombyggnad  
2+1. cirka 1 200 mnkr; NNK 0,9

Verksamhet	Nationell plan	Länsplaner
Drift och underhåll	<ul style="list-style-type: none"> <li>Det statliga vägnätet, dvs både nationella stamvägar och regionala vägar</li> <li>Det statliga järnvägsnätet</li> <li>Statsbidrag till enskild väghållning</li> </ul>	
Övriga effektiviseringar av transportsystemet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Finansieras i sin helhet i nationell plan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan</li> </ul>
Åtgärdsområde trimning	<ul style="list-style-type: none"> <li>Det statliga järnvägsnätet</li> <li>Nationella stamvägar</li> <li>Uttekat nationellt kollektivtrafikanät för personer med funktionsnedsättning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan</li> <li>Detta gäller ej samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet och inte heller cykelåtgärder på och längs det regionala vägnätet</li> </ul>
Åtgärdsområde miljö	<ul style="list-style-type: none"> <li>Det statliga järnvägsnätet</li> <li>Det statliga vägnätet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan</li> </ul>
Namngivna investeringar	<ul style="list-style-type: none"> <li>Det statliga järnvägsnätet</li> <li>Nationella stamvägar</li> <li>Strategiska slussar och farleder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regionala statliga vägar</li> <li>Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan</li> </ul>
Statlig medfinansiering	<ul style="list-style-type: none"> <li>Statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.</li> <li>Statlig medfinansiering till drift av flygplatser</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.</li> <li>Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan</li> <li>Statlig medfinansiering till drift av utpekade flygplatser</li> </ul>

Figur 1: illustration över vilka verksamheter som nationell plan respektive länsplanen hanterar. Källa: Trafikverket, 2025.

Kommunledningskontoret  
Adam Hjorth

### **Kommunledningskontorets utredning**

Stockholm Nordost har gemensamt tagit fram ett remissvar som svar på remissen. Stockholm Nordost är en frivillig sammanslutning av kommunerna i nordost dvs Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker. Därutöver föreslås i detta ärende att Danderyds kommun genom ett eget yttrande uppmärksamma regeringen om att:

- E18 genom Danderyd
- Namngivna objekt
- Mindre åtgärder (trimnings- och miljöåtgärder)
- Investerings (åtgärder) lönsamhet
- Klimatanpassning, buller och vattenmiljö
- Eftersatt underhåll

### **Kommunledningskontorets bedömning**

Danderyds kommuns synpunkter anges i kommunstyrelsens yttrande, och i Stockholm Nordosts (stono) kommungemensamma yttrande.

Stonos yttrande för fram synpunkter som är viktiga att regeringen tar med i det fortsatta arbetet, såsom Stockholmsregionen roll i Sveriges tillväxt och utveckling, stärkt tillgänglighet till Arlanda genom en förlängning av Roslagsbanan, samt hanteringen av kapacitetsbrister på Norrortsleden och E4. Det handlar om utveckling och behovet av åtgärder bland annat för att bidra till öka kollektivtrafiksandelen, robusthet, och att åstadkomma redundans och avlastningseffekter i transportsystemet. Stonos yttrande behandlades på Stockholm nordost ledningsgruppsmöte 15 oktober 2025.

Som kompletterande synpunkter lyfter kommunen behovet av särskilda utredningsmedel för kommande åtgärder. Det är positivt att nya namngivna objekt planeras för Stockholmsområdet, då behoven av systemviktiga åtgärder i länet är stora. Vidare är det positivt att samhällsekonomisk lönsamhet är vägledande vid urvalet av åtgärder. Kommunen framhåller också behovet av klimatanpassningsåtgärder för att minska sårbarheten. Därtill behöver medlen för åtgärdsområdena buller och vatten ökas. Det är även positivt att det prioriteras att ta hand om eftersatt underhåll.

### **Konsekvenser för barn och unga**

Kommunens svar på remissen medför inga negativa konsekvenser för barn och unga. Nationell plan finansierar projekt inom väg, järnväg, kollektivtrafik, cykel, sjöfart och luftfart. De ämnar till att bidra till beslutade mål, samt framför allt förbättra tillgängligheten och vidmakthålla transportinfrastrukturen i landet. Åtgärder bedöms bidra på ett positivt sätt för barn och ungas möjligheter att kunna resa och ta sig till olika målpunkter. Enligt barnkonventionen, särskilt artikel 3 (barnets bästa) och artikel 6 (rätten till liv och utveckling), behöver barns behov beaktas i samhällsplaneringen.

**Datum**  
2025-10-28**Diarienummer**  
KS 2025/0333

Kommunledningskontoret  
Adam Hjorth

**Ekonomiska konsekvenser**

Genom att kommunens svarar på remissen bedöms det inte medför några direkta ekonomiska konsekvenser.

Carina Lundberg Uudelepp  
Kommundirektör

Stefan Sorpola  
Samhällsutvecklingsdirektör

**Handlingar i ärendet**

1. Tjänsteutlåtande, Remissvar avseende förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037
2. Yttrande, Remissvar avseende förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037, daterat 2025-10-10
3. Stockholm Nordost beslut, daterat 2025-10-15
4. Yttrande från Stockholm Nordost avseende förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037, daterat 2025-10-15
5. Remissmissiv, daterat 2025-09-30
6. Remiss, Remiss Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037, daterat 2025-10-14

**Expedieras**

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, [li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se) och kopia till [li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se). Ange diarienummer LI2025/01587 och Danderyd i ämnesraden på e-postmeddelandet. Skicka remissvaret i word- och pdf-format.