

Stockholm-Mälarregionens infrastrukturprioriteringar och utfallet i Nationell plan 2026-2037

Innehåll

I korthet	3
1. Bakgrund	4
2. Nationell Plan	4
2.1 Omfattning och inriktning	4
2.2 Fokus på kostnadskontroll	7
3. EBS vs. NP	8
3.1 Prioriteringar för transportsystemets utveckling	8
3.2 Ingångna avtal och beslutade åtgärder	9
3.3 Prioriterade infrastrukturinvesteringar	10
3.4 Strategier för att möta utmaningarna och nå målen	11
3.5 Åtgärdsbehov	12
3.5.1 Södra Ostkuststråket	12
3.5.2 Norra Ostkuststråket	13
3.5.3 Norra Mälärstråket	15
3.5.4 Södra Mälärstråket	15
3.5.5 Nord-sydliga Bergslagsstråket	16
3.5.6 Östersjö- och Mälarsjöfarten	16
4. Slutord	18
Litteratur.....	19

I korthet

Den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037 omfattar totalt 1 171 miljarder kronor i 2025 års priser, vilket innebär en ökning med 21 procent jämfört med föregående plan. Det är den största infrastrukturesatsningen hittills i Sverige. Samtidigt är handlingsutrymmet för nya investeringar begränsat, då en betydande del av ramen binds upp av eftersatt underhåll, kostnadsökningar i pågående projekt samt krav kopplade till robusthet, beredskap och totalförsvar.

Av de 607 miljarder kronor som avsätts för utveckling av transportsystemet går 447 miljarder till namngivna investeringar. Stockholm-Mälarenregionen får fortsatt en betydande andel av dessa investeringar och flera centrala projekt fullföljs, såsom Ostlänken, fyrspårsutbyggnaden på Ostkustbanan, Tvärförbindelse Södertörn och satsningar kopplade till Arlanda samt stråket Stockholm–Oslo.

Planens inriktning innebär ett tydligt skifte mot ökat fokus på vidmakthållande, kostnads-kontroll och samhällsekonomisk nytta. Detta stärker tillförlitligheten i transportsystemet men innebär också att nya kapacitetshöjande investeringar i många fall skjuts på framtiden eller uteblir.

I jämförelse med behoven i En Bättre Sits systemanalys 2024 saknas flera prioriterade åtgärder, särskilt i systemkritiska delar av infrastrukturen såsom Mälarenbanan, Svealandsbanan och Hallsbergs bangård. Det saknas även ett samlat och tillräckligt omfattande trimningspaket för den storregionala tågtrafiken i Stockholm-Mälarenregionen.

Sammantaget innebär planen att redan beslutade investeringar i huvudsak genomförs, men i ett lägre tempo än önskat. Det kvarstår betydande kapacitetsbrister och flaskhalsar, vilket begränsar möjligheten att fullt ut realisera Stockholm-Mälarenregionens tillväxtpotential och omställningen till ett hållbart transportsystem. Det får även följeffekter i vad gäller transportsystemet som helhet och tillhörande samhällsutveckling, där systemnytta och följdinvesteringar riskerar att utebli.

Stockholm-Mälarenregionens prioriterade transportinfrastruktur bidrar till en mer integrerad och effektiv arbetsmarknadsregion, genererar ökade skatteintäkter och medför höjda fastighetsvärden. Den samhällsekonomiska nyttan av identifierade transportinfrastrukturbehov före 2035 har beräknats till 222 miljarder kronor.

Det finns därför ett tydligt behov av stärkt samverkan och nya överenskommelser mellan staten och regionens aktörer. För att möta framtidens krav krävs både ökade resurser och en mer samlad prioritering av åtgärder som stärker systemets kapacitet, robusthet och funktion i ett storregionalt perspektiv. En högre genomförandetakt, tillsammans med riktade satsningar på systemkritiska stråk och noder, är avgörande för att fullt ut realisera nyttorna av de prioriteringar som En Bättre Sits lyfter fram.

1. Bakgrund

Sju län – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotland – samverkar inom En Bättre Sits kring transportinfrastruktur och storregional utveckling. Fokus för arbetet är en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar människors vardag. Samarbetet värnar en hög nationell och internationell tillgänglighet för Stockholm-Mälarenregionen som bidrar till nationell och internationell konkurrenskraft.

Fyra av tio svenskar har sitt hem i Stockholm-Mälarenregionen och nära hälften av Sveriges BNP skapas här. I Stockholm-Mälarenregionen arbetspendlar 850 000 invånare över en eller flera kommungränser, och 150 miljoner ton gods går varje år till, från eller genom regionen som är landets största konsumentmarknad. 8 av 10 tåg startar eller slutar sin resa i Stockholm.

För att fullt ut ta tillvara Stockholm-Mälarenregionens tillväxtpotential och klara omställningen mot hållbara transporter är det nödvändigt att infrastrukturen underhålls och byggs ut i samma takt som behoven ökar. Det är helt avgörande att identifierade behov av åtgärder i EBS systemanalys 2024 genomförs.

Systemanalys 2024 beskriver regionens gemensamma behov och prioriteringar. Denna rapport jämför dessa behov med utfallet i Nationell plan 2026–2037.

2. Nationell Plan

2.1 Omfattning och inriktning

Regeringen har fastställt en nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 med en ekonomisk ram på totalt 1 171 miljarder kronor i 2025 års priser. Detta innebär en ökning med 203 miljarder kronor, eller 21 procent, jämfört med föregående plan.

De ekonomiska ramarna fördelas enligt följande:

- Vidmakthållande av statliga vägar: 354 miljarder kronor för drift, underhåll, re-investeringar, bärighet och tjälsäkring, samt statlig medfinansiering till enskilda vägar.
- Vidmakthållande av statliga järnvägar: 210 miljarder kronor för drift, underhåll och reinvesteringar. Trafikverket bedömer att stora delar av det eftersatta underhållet kan återtats under kommande planperioder genom en höjd ambitionsnivå i genomförandet.
- Utveckling av transportsystemet: 607 miljarder kronor. Denna del innefattar investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder, medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar, bidrag till farleder och slussar, driftstöd till icke-statliga flygplatser, samt medel för forskning och innovation. Regeringen ökar satsningen på trimnings- och miljöåtgärder med 26 pro-

cent, i fasta priser, till 62,5 miljarder kronor, jämfört med föregående plan. Trimnings- och miljöåtgärder avser åtgärder med en totalkostnad på högst 150 miljoner kronor, en höjning jämfört med tidigare gräns på 100 miljoner kronor. Till stora infrastrukturinvesteringar, s.k. namngivna objekt, fördelas 447 miljarder kronor under planperioden.

Utöver detta finns en planeringsram på 63 miljarder kronor för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt där kapitalkostnaden finansieras med trängselskatt eller infrastrukturavgifter, för perioden 2010–2037.

Den ekonomiska ramen för länsplanerna fastställs till ca 60,6 miljarder kronor, vilket är en ökning med 20 procent i reala termer, jämfört med planperioden 2022–2033. Alla regioner har fått minst 10 procent i ökning jämfört med planperioden 2022–2033. Trafiksäkerhets- och cykelåtgärder på det regionala vägnätet ska nu planeras helt inom ramen för länsplanerna, varför även dessa medel ingår i länsplaneramarna. Av medlen tillfaller 40,6 % eller 24,6 miljarder kronor de sju länen i Stockholm-Mälardalenregionen, vilket är i nivå med regionens andel av rikets befolkning.

Nationell plan 2026–2037 innebär den största ekonomiska satsningen på svensk transportinfrastruktur hittills. Samtidigt är handlingsutrymmet för nya investeringar begränsat. En stor del av ramen binds upp av återtagande av eftersatt underhåll, kostnadsökningar i pågående projekt, färdigställande av redan beslutade objekt, robusthet, beredskap och totalförsvar samt riskreserv.

Planen markerar ett tydligt skifte mot:

- Vidmakthållande först: Underhåll av väg och järnväg prioriteras högre än tidigare. Staten bedömer att eftersatt underhåll under lång tid minskat tillförlitligheten.
- Samhällsekonomisk nytta: Regeringen och Trafikverket betonar nyttoperspektiv tydligare än tidigare planomgångar. Objekt med svag nytta, stora kostnadsökningar eller osäker genomförbarhet möter större motstånd än tidigare.
- Totalförsvar och robusthet: Nato-medlemskap, försörjningsberedskap och civilt försvar påverkar prioriteringarna tydligt.

Noterbart i övrigt:

- Namngivna objekt som tas upp som särskilt viktiga för **tillgängligheten till Arlanda** är bl.a. åtgärder på Ostkustbanan, fyra spår Uppsala, signaloptimering Solna–Skavstaby, Märsta station och bangård samt kapacitetsförstärkningar på E4. Ytterligare åtgärder kan komma i fråga i länsplan eller som trimningsåtgärder. Regeringen bedömer att dessa åtgärder sammantaget kommer att öka tillgängligheten till Stockholm-Arlanda flygplats och på så sätt även bidra till stärkt konkurrenskraft för flygplatsen, för svenskt näringsliv och för inrikesflyget.
- Att **sjöfarten** kan fungera året runt är av stor vikt för Sverige då sjöfart är helt avgörande för svensk utrikeshandel och varuförsörjning. Viktiga namngivna objekt som finns med i planen är Farled Södertälje–Landsort; Södertälje sluss, Mälaren samt Hjulsta, ny- eller ombyggnad av bro. Regeringen har även avsatt medel för att fortsätta förnyelsen av isbrytarflottan så att ytterligare isbrytare kan anskaffas – antingen en ny större isbrytare, eller två mindre isbrytare för högst samma belopp om det bedöms kunna lösa de verksamhetsmässiga utmaningarna mer kostnadseffektivt än med en ny isbrytare av större klass

- Regeringen ser positivt på att förutsättningarna för att öka kapaciteten på delar av flödet i **stråket Stockholm–Oslo** som är av nationellt strategiskt intresse förbättras. Bland annat avsätts 2,1 miljarder kronor till dubbelspår på Värmlandsbanan (Karlstad–Kil). Flera åtgärder längs stråket genomförs eller planeras, däribland mötesspår Kil–Charlottenberg, ombyggnad av Laxå bangård, kapacitetshöjningar Laxå–Arvika inklusive Karlstad centralstation, samt förbigångsspår vid Katrineholm och Högsjö och dubbelspår Hallsberg–Åsbro. Även kapacitetsökningen på Mäljarbanan (Tomtebodabangård–Kallhäll) bidrar. Därtill genomförs reinvesteringar, såsom upprustning av kontaktledningar och hastighetshöjande åtgärder, vilket förbättrar tillförlitligheten. Stråket ingår sedan 2024 i Scan-Med-korridoren inom TEN-T och bedöms ha fortsatt stor betydelse för gränsöverskridande transporter och totalförsvaret.
- För att sluta ringledden kring Stockholm och avlasta innerstaden och Essingeleden från biltrafik har regeringen även beslutat att som en följd av förhandlingen lägga in en miljard kronor i planen för att påbörja planering av **Östlig förbindelse**. Planeringen syftar till att objektet ska vara så väl utrett att en bedömning av Östlig förbindelse kan göras inför nästa planperiod.
- I ljuset av det förändrade omvärldsläget ökar behovet av robusthet och redundans vid **väggpassage av Södertälje kanal**. Södertäljepassagen utgör även en viktig transportlänk för svensk ekonomi och exportindustrins utveckling. Därför har regeringen beslutat att lägga in medel i planen för att ta fram ett aktualiserat underlag så att en bedömning av eventuella åtgärder för passage av Södertälje kanal kan göras inför nästa planperiod. Samtidigt ligger det nya objektet E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm kvar i den nationella planen enligt Trafikverkets förslag. Detta innebär bl.a. breddning av Södertäljebron från 2+2 till 3+3 körfält.
- För att öka tillgängligheten till verksamhetsområdet Finnslätten utanför Västerås, har regeringen beslutat att en **ny station på Mäljarbanan** vid Finnslätten ska ingå i planen. Regeringen anser att full extern finansiering är ett krav för objektets genomförande och att det är enligt den förutsättningen som objektet finns upptaget i planen.
- Regeringen har beslutat att omprioritera vissa åtgärder i förhållande till Trafikverkets planförslag. Som en följd av detta har delen **Tomtebodabangård utgått** i objektet Stockholm C och Tomtebodabangård.
- De ökade medlen till bärighet i planen innebär att utbyggnaden till den högsta bärighetsklassen, **BK4, påskyndas**; Trafikverkets ambition är att hela det statliga stamvägnätet ska vara upplåtet för BK4 år 2030, möjligen med vissa undantag i storstadsregionerna. Detta vägnät är även viktigt för totalförsvaret. För det statliga vägnätet som är upplåtet för BK1 är målsättningen att det ska vara upplåtet för BK4 vid planperiodens slut.
- **ERTMS ska vara infört 2042** på de högtrafikerade sträckorna dvs. koncentreras till det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). En betydande del av satsningen i planen, ca 20 miljarder kronor, utgör reinvesteringar och finansieras inom vidmakthållandeanslaget. Resterande del av satsningen, 29,3 miljarder kronor, finansieras inom utvecklingsanslaget. Införandet i Stockholmsområdet ligger tidsmässigt efter 2042, eftersom det i nuläget inte finns någon samlad bild av de krav som ställs på ett ERTMS-system för denna komplexa trafiknod. ATC-systemet (Automatic Train Control) behålls också på övrigt nät tills vidare,

förutom där ERTMS redan är beställt eller där det är nödvändigt för att undvika s.k. ATC-öar.

- Regeringen bedömer att ca 30 miljarder kronor bör avsättas under perioden 2026–2034 för investeringar i transportinfrastruktur som är prioriterade för det **militära försvaret**, vilket också kan öka totalförsvarsförmågan.
- Trafikverket har genomfört ett omfattande arbete inom ramen för det pågående långsiktiga regeringsuppdraget att göra en översyn med anledning av bristen på **säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken** längs större vägar. Trafikverket avser bl.a. att till 2027 ta fram en plan för konkreta trimningsåtgärder som förbättrar kapaciteten och säkerheten på rastplatserna. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att analysera och redovisa förutsättningarna för stationär laddning på Trafikverkets rastplatser.

2.2 Fokus på kostnadskontroll

Staten finansierar enklast möjliga lösning som löser kapacitetsbehov. Om kommuner eller regioner har andra önskemål är de möjliga att få genomförda i samarbete med Trafikverket om de betalar för såväl planering som merkostnad för tillkommande önskemål.

Genom planbeslutet har en central riskreserv införts i syfte att förbättra den nationella planens förmåga att hantera oförutsedda kostnadsökningar och därmed möjliggöra en mer stabil och förutsägbar planeringsprocess. För riskreserven har knappt 38 miljarder kronor avsatts, vilket motsvarar drygt 9 procent av de namngivna investeringarna i planen:

- Vid kostnadsökningar i ett namngivet objekt ska i första hand kostnadsreducerande åtgärder i det aktuella objektet prövas och dokumenteras av Trafikverket.
- Trafikverket ska i andra hand försöka balansera kostnadsökningar för enskilda namngivna objekt med kostnadsreducerande åtgärder eller kända budgetunderskridanden i andra objekt som samtidigt är föremål för byggstart.
- Trafikverket ska för varje enskilt namngivet objekt bedöma om den nya uppskattade totalkostnaden står i proportion till den samhällsnytta som det namngivna objektet förväntas bidra med. Om objektet fortsatt bedöms vara lämpligt att genomföra och andra kostnads- och innehållsförändringar har prövats av Trafikverket så kan det bli aktuellt att i tredje hand pröva om medel ur riskreserven ska användas för att täcka de återstående kostnadsökningarna.

Ett viktigt verktyg för kostnadskontroll är systemet med byggstartsbeslut. Eftersom det är av största vikt att kostnadskalkyler är så välunderbyggda som möjligt har regeringens tillämpning av detta verktyg skärpts. Eftersom det finns en stor osäkerhet i tidiga planeringsskeden anser regeringen, i likhet med Trafikverket, att objekt i den senare halvan av planperioden ska ses som utredningsobjekt, eller projekt under planering, och att definitiva beslut om genomförandet fattas först i samband med att regeringen beslutar om byte av byggstartsgrupp.

3. EBS vs. NP

Stockholm-Mälardalenregionen har en fortsatt stark närvaro i den nationella planen. Regionen får gehör för flera avgörande investeringar, såsom Ostlänken, fyrspårsutbyggnaden på Ostkustbanan, Tvärförbindelse Södertörn, Hjulstabron samt E22 Förbifart Söderköping. Även frågor kopplade till tillgängligheten till Stockholm Arlanda Airport och utvecklingen av stråket Stockholm–Oslo har fått ökat genomslag.

Samtidigt kvarstår betydande brister i systemkritiska delar av infrastrukturen, däribland Mälardalenregionen, Svealandregionen, kapaciteten vid Hallsbergs bangård, området kring Stockholm Centralstation/Tomtebodan samt frågan om stationsavgiften vid Arlanda.

Sammanfattningsvis kan följande konstateras:

- Regeringen fullföljer i huvudsak redan beslutade infrastruktursatsningar i regionen, men svarar i begränsad utsträckning upp mot de tillkommande prioriterade behov som lyfts av En Bättre Sitts.
- Den största skillnaden mellan behoven i Systemanalys 2024 och utfallet i nationell plan 2026–2037 är genomförandetakten. Flera projekt förskjuts i tid, i stor utsträckning till följd av kostnadsökningar och resursbegränsningar.
- Det finns ett fortsatt behov av mer kraftfulla satsningar på underhåll för att stärka tillförlitligheten i järnvägssystemet i Mälardalen, inklusive ökade resurser till mindre, snabbverkande åtgärder som kan avhjälpa lokala flaskhalsar.

Den samlade bedömningen är att Stockholm-Mälardalenregionen fortsatt har ett betydande genomslag i den nationella planeringen. Samtidigt hårdnar konkurrensen om framtida investeringsutrymme, vilket ställer ökade krav på tydliga prioriteringar och en stark koppling till nationell nytta i kommande planeringsomgångar.

3.1 Prioriteringar för transportsystemets utveckling

Gotlands tillgänglighet.

EBS: Staten måste säkra god tillgänglighet i färjetrafiken till och från Gotland. Färjetrafiken ska ses som en given del av den nationella infrastrukturen och som sådan få ta del av satsningar för ökad tillgänglighet och för omställning till fossilfrihet.

NP: Staten har gett Trafikverket i uppdrag att utreda nästa upphandling av Gotlandstrafiken (efter 2035), inklusive frågor om avtalsutformning, prissättning, beredskap och klimatkrav samt möjligheten med statligt ägda fartyg i kombination med upphandlad drift. Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2026. Någon tydlig systemförändring eller integrering av färjetrafiken som en del av den nationella infrastrukturen beslutas dock inte i planen.

Taket för trimningsåtgärder.

EBS: Potentialen i trimningsåtgärder behöver nyttjas i större utsträckning och regeringen behöver utreda en höjning av eller ökad flexibilitet i kostnadsgränsen som ett led i arbetet för effektivisering av infrastrukturplaneringen.

NP: Anslaget för trimnings- och miljöåtgärder ökar med 26 procent i fasta priser jämfört med föregående plan. Kostnadstaket för enskilda trimningsåtgärder har samtidigt höjts från 100 till 150 miljoner kronor. Någon mer genomgripande förändring av regelverket eller ytterligare flexibilitet i tillämpningen framgår dock inte.

Steg 1 och 2-åtgärder.

EBS: Regeringen bör utfärda direktiv som gör det möjligt för Trafikverket att finansiera och hantera steg 1- och steg 2-åtgärder.

NP: Fyrstegsprincipen ligger fortsatt till grund för planeringen och steg 1- och 2-åtgärder lyfts fram i styrningen. Det konkreta finansiella genomslaget är dock begränsat, och investeringar i steg 3–4 dominerar även fortsättningsvis resursfördelningen.

Stationsavgift Arlanda.

EBS: Staten behöver skyndsamt inleda en förhandling med A-Train i syfte att avveckla stationsavgiften vid Arlanda C.

NP: Stationsavgiften kvarstår. Frågan är kopplad till befintliga avtal och behandlas inte inom ramen för nationell plan. Någon lösning eller konkret förhandlingsprocess redovisas inte.

Övningsanläggningar.

EBS: Regeringen behöver rikta uppdrag och anslag till Trafikverket om att etablera en eller flera järnvägstekniska övningsanläggningar i Stockholm-Mälardalenregionen.

NP: Kompetensförsörjningen inom järnvägsområdet uppmärksammas på en övergripande nivå. Däremot saknas konkreta uppdrag eller investeringar kopplade till etablering av övningsanläggningar i planen.

3.2 Ingångna avtal och beslutade åtgärder

EBS: Stockholm-Mälardalenregionen förutsätter att ingångna avtal och redan beslutade åtgärder i nu gällande Nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033 genomförs enligt tidsplan och utan förseningar.

NP: Staten står i huvudsak fast vid ingångna avtal och prioriterar att fullfölja redan beslutade åtgärder. Samtidigt präglas genomförandet av återkommande förseningar, kostnadsökningar och omprioriteringar. Vissa finansieringsgap har hanterats, men planeringsprocesser drar ofta ut på tiden och beslut om byggstart försenas.

Det finns fortsatt risk för ytterligare tidsförskjutningar i flera större projekt, däribland Ostlänken, fyrspårsutbyggnaden på Ostkustbanan samt Hjulstabron. Sammantaget innebär detta att skillnaden mellan planerad och faktisk genomförandetak kvarstår, vilket bidrar till att kapacitetsbrister består och att regionens utvecklingspotential inte fullt ut kan realiseras. Att Ostlänken inte fullföljs hela vägen in i Linköping påverkar därtill möjligheten till en effektiv regiontågtrafik.

3.3 Prioriterade infrastrukturinvesteringar

Trimningspaket: Förstärkt trimningspaket i nära samverkan med Trafikverket för att möjliggöra den storregionala tågtrafik som regionerna genom bland annat Mälardalstrafik bedriver, inklusive utveckling av pendeltågstrafiken och anpassning till nya och längre fordon.

NP: För trimnings- och miljöåtgärder avsätts 62,5 miljarder kronor, vilket motsvarar en ökning med 26 procent i fasta priser jämfört med föregående plan. Specifika medel är dock inte riktade mot ett sammanhållet trimningspaket för den storregionala tågtrafiken i Stockholm-Mälardalenregionen.

Ostkustbanan: Ny station för regionaltåg i Solna, med anslutning till pendeltåg, tunnelbana och spårväg samt åtgärder för bättre vändkapacitet, utökad fordonsuppställning och serviceplattformar på Uppsala central.

NP: Ny regionaltågsstation i Solna ingår inte i planen. Inte heller specificeras några samlade investeringar för kapacitetsåtgärder vid Uppsala central i den omfattning som efterfrågas. Vissa åtgärder kan komma att genomföras inom ramen för trimningsåtgärder eller i anslutning till utbyggnaden av fyrspar mellan Uppsala och Stockholm, men utan tydlig prioritering eller samlad finansiering.

Mälardalenbanan: Kapacitet för utökad trafik på sträckan Kolbäck-Hovsta genom fullständigt dubbelspar, till nytta även för en utökad trafik på Svealandsbanan. Därtill ombyggnad av spar genom Örebro samt ny bro över spar och ombyggnad av spar vid Västerås resecentrum för att hantera kapacitetsbrister och frigöra kapacitet för gods.

NP: Sträckan Kolbäck–Hovsta återfinns i behovsbild och planeringsunderlag men ingår inte som ett sammanhållet, finansierat projekt för fullt dubbelspar. Det saknas även kapacitetshöjande åtgärder i Västerås och Örebro. Sammantaget innebär detta att centrala delar av stråket kvarstår som kapacitetsbegränsande.

Svealandsbanan: Kapacitet för utökad trafik på sträckan Folkesta-Rekarne, till nytta även för trafiken med UVEN samt för att knyta samman Eskilstuna kombiterminal med Mälardalenhamnarna. Därtill åtgärder i och omkring Eskilstuna för att hantera kapacitetsbrister för en utvecklad person- och godstrafik.

NP: Några samlade kapacitetshöjande investeringar i linje med ambitionen ingår inte i planen. Åtgärder kan förekomma i begränsad omfattning, men utan tydlig inriktning mot att lösa de identifierade systembristerna.

Hallsberg gods- och personbangård: Ökad kapacitet på rangerbangården och personbangården, vilket är en förutsättning för ökad andel gods på järnväg samt för att möjliggöra trafik med längre tåg.

NP: Omfattas av vissa systemåtgärder, såsom införande av ERTMS och anpassningar för längre tåg (LTS). Däremot saknas ett bredare, samlat kapacitetslyft av bangården i linje med ambitionen, vilket begränsar möjligheten att fullt ut utveckla nodens funktion.

E4: Utökad kapacitet norr om Förbifart Stockholm och till Arlanda, som annars blir en flaskhals i en redan hårt belastad infrastruktur.

NP: Åtgärder på sträckan behandlas huvudsakligen som utredningsobjekt. Det saknas därmed beslut om genomförande och tilldelad finansiering inom planperioden, vilket innebär att risken för framtida kapacitetsbrister kvarstår.

3.4 Strategier för att möta utmaningarna och nå målen

Använd transportsystemet mer effektivt!

NP: Svagt till måttligt uppfyllt.

Nationell plan utgår formellt från fyrstegsprincipen, men i praktiken dominerar steg 3–4-åtgärder, det vill säga underhåll och nyinvesteringar, över steg 1–2-åtgärder som syftar till att påverka efterfrågan och optimera användningen av befintlig infrastruktur. De så kallade stads-miljöavtalen, som tidigare främjat överflyttning till kollektivtrafik, cykel och hållbara godstransporter, har avslutats som ansökningsbart instrument.

Samtidigt ökar anslagen till trimnings- och miljöåtgärder samt till länsplaner, vilket bidrar till effektivare användning i vissa delar av systemet, men utan ett samlat grepp i den skala som efterfrågas. Även tydlig hantering av konkurrensneutralitet mellan trafikslag saknas. Frågor som avveckling av stationsavgiften vid Arlanda C eller införande av gemensam nationell biljettstandard för kollektivtrafik omfattas inte heller av planen. Bristen på uppställningsplatser längs större vägar uppmärksammas delvis och är föremål för fortsatt utredning.

Öka robustheten i transportsystemet!

NP: Delvis uppfyllt.

Planramen ökar med 21 procent (203 miljarder kronor) jämfört med föregående plan, med tydligt fokus på att åtgärda eftersatt underhåll och färdigställa redan beslutade investeringar. Satsningar görs även på införande av BK4, utrullning av ERTMS, klimatanpassning samt åtgärder kopplade till beredskap och totalförsvar.

Regeringen betonar behovet av ett mer tillförlitligt och motståndskraftigt transportsystem, bland annat genom bättre underhåll och ökad användning av data för att följa anläggningens status. Samtidigt innebär kvarstående flaskhalsar och kapacitetsbrister att robustheten främst stärks lokalt eller stråkvis, snarare än på systemnivå.

För att stärka intermodalitet och hållbara transportlösningar avsätts 1,2 miljarder kronor i samverkan med näringslivet. Förnyelse av isbrytarflottan ingår också i planen. Däremot hanteras inte fullt ut frågor som långsiktig redundans i Gotlandstrafiken, inklusive behovet av reservhamn.

Ställ om transporterna!

NP: Relativt tydligt genomslag.

Klimat- och hållbarhetsperspektivet är tydligt integrerat i planen, med satsningar på järnväg, elektrifiering, digitalisering och alternativa drivmedel. Regeringen lyfter särskilt behovet av ett transportsystem som möjliggör ökad elektrifiering och teknikutveckling.

Samtidigt begränsas möjligheten till faktisk överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart av kvarstående kapacitetsbrister och bristande incitament. Systemkritiska investeringar i kapacitetsstarka noder och stråk genomförs inte i tillräcklig omfattning eller i tillräckligt tempo. Den förda politiken vad gäller reduktionsplikt, bränslekostnader och elektrifiering har därtill på senare år delvis motverkat ambitionen att ställa om transporterna.

Stationsavgiften vid Arlanda C kvarstår och utgör fortsatt en tröskel för ett ökat kollektivt resande till flygplatsen, även om investeringar i anslutande järnvägsinfrastruktur bidrar positivt.

Stärk kompetensförsörjningen!

NP: Inte uppfyllt.

Kompetensförsörjningsfrågan uppmärksammas på nationell nivå, men konkreta satsningar kopplade till infrastrukturplaneringen är begränsade. Några tydliga besked om exempelvis etablering av järnvägstekniska övningsanläggningar saknas.

Regeringen betonar behovet av ökad effektivitet och produktivitet inom anläggningssektorn, bland annat genom förbättrade plan- och byggprocesser. Trafikverket har även haft i uppdrag att föreslå åtgärder för stärkt kompetensförsörjning inom järnvägsområdet, vilket redovisades 2025.

Sammantaget hanteras frågan främst på en övergripande nivå och inte som en integrerad del av infrastruktursatsningarna.

Utveckla infrastrukturen!

NP: Delvis uppfyllt.

Planen möjliggör genomförande av flera redan beslutade investeringar, men genomförandet präglas av förseningar. Samtidigt kvarstår betydande brister i systemkritiska delar av infrastrukturen, där prioriterade åtgärder saknas eller genomförs i otillräcklig omfattning. Det gäller bland annat delar av Mälarbanan, Svealandsbanan, kapaciteten vid Hallsbergs bangård samt Ostkustbanan.

Anslaget till trimnings- och miljöåtgärder har ökat med 26 procent i fasta priser, och kostnadstaket för trimningsåtgärder har höjts från 100 till 150 miljoner kronor. Dock saknas ett samlat och tillräckligt omfattande trimningspaket för den storregionala tågtrafiken i Stockholm-Mälarregionen.

Införandet av ERTMS har en tydlig men utdragen tidplan, och satsningar på bärighet innebär att utbyggnaden av BK4-nätet accelereras. Vidare genomförs åtgärder för att stärka internationella kopplingar, i Öresundsregionen bland annat i ljuset av Fehmarn Bält-förbindelsen samt mot Norge.

Sammantaget präglas infrastrukturuområdet av betydande investeringar, men med bristande genomförandetakt och otillräckligt systemperspektiv.

3.5 Åtgärdsbehov

3.5.1 SÖDRA OSTKUSTSTRÅKET

Åtgärdsbehov före 2035, pågående	Utfall NP 2026-2037
Ostlänken. Ökad och frigjord kapacitet i järnvägssystemet samt kortare restider genom ny järnväg mellan Södertälje-Linköping med stationer i Vagnhärad, Nyköping, Skavsta, Norrköping och Linköping. Behöver vara klart senast år 2035 för att inte försena nyttorna.	Pågående investering. Begränsas till att avse den sträcka som ingår i den korridor för vilken regeringen i juni 2018 beslutade om tillfällighet enligt 17 kap. miljöbalken. I och med det kommer dagens anslutning till Stångådals- och Tjustbanorna att vara kvar. Objektet har genom planbeslutet utökats med de kostnader som uppstår till följd av att de nya spåren behöver ansluta till befintlig bana på ny plats. Som en följd av ändringarna har uppställnings-spår Linköping, följdinvestering, utgått. 88 miljarder kronor avsatt under planperioden.
E4 Förbifart Stockholm. Ökad tillgänglighet och framkomlighet mellan norra och södra Stockholm genom ny motorväg i tunnel Kungens Kurva-Häggvik. Beräknas vara klar 2030.	Pågående investering. Beräknas vara klar för öppning 2030. 2 miljarder kronor avsatt under planperioden.

Åtgärdsbehov före 2035, beslutade	Utfall NP 2026-2037
Tvårförbindelse Södertörn. Ökad framkomlighet till Norviks hamn genom ny motortrafikled med separat gång- och cykelväg Kungens Kurva-Flemingsberg-Jordbro. Byggstart 2025-2027.	Namngiven investering. Byggstart år 1-3. 19,5 miljarder kronor avsatt under planperioden.
E22 Förbifart Söderköping. Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet genom ny mötesseparerad väg med dragning väster om Söderköping. Byggstart 2025-2027.	Pågående investering. 1,9 miljarder kronor avsatt under planperioden.
Åtgärdsbehov före 2035, tillkommande	Utfall NP 2026-2037
Södra stambanan. Ökad kapacitet och bättre tåglägen genom trimningsåtgärder samt fler förbigångsmöjligheter och mötesspår.	Inga namngivna åtgärder annat än i Skåne och Småland. Trv noterar att det finns lönsamma åtgärder som inte kunnat inrymmas.
Västra stambanan Järna-Stockholm C. Ökad kapacitet genom trimningsåtgärder och utbyggnad med ytterligare två spår.	Endast pågående investering i upprustning av tunnlar Flemingsberg-Järna med i NP.
Åtgärdsbehov 2035-2045, tillkommande	Utfall NP 2026-2037
Linköping-Malmö/Göteborg. Ökad och frigjord kapacitet samt kortare restider genom ny järnväg, inledningsvis Linköping mot Mjölby.	Ej med i NP, men prioriterad utredning som Trv avser genomföra om resurser finns. Trv noterar att i syfte att skapa bättre förutsättningar för främst regional arbetspendling och godstrafik på järnväg i södra Sverige behöver en fördjupad analys av bl a sträckan Linköping-Mjölby, genomföras.
Södra stambanan. Ökad kapacitet och bättre tåglägen genom trimningsåtgärder samt fler förbigångsmöjligheter och mötesspår.	Inga namngivna åtgärder annat än i Skåne och Småland. Trv noterar att det finns lönsamma åtgärder som inte kunnat inrymmas.
E4-Norrköpings hamn-E22. Ökad tillgänglighet till Norrköpings hamn genom ny väganslutning.	Ej med i NP.
Åtgärdsbehov efter 2045, tillkommande	Utfall NP 2026-2037
Älvsjö. Bättre samordning mellan pendel- och regionaltåg och funktion som bytespunkt genom ny station för regionaltåg som kompletterar den i Flemingsberg.	Ej med i NP.
Östlig förbindelse. Komplettera tidigare utredningar om att knyta samman Norra och Södra länken i Stockholm med utredning av alternativ med ökad tillgänglighet genom stärkt nord-sydlig östlig kollektivtrafikförbindelse i Stockholm, med syfte att öka kollektivtrafikandelen samt för att bidra till uppfyllelse av beslutade klimatmål. Utredning enligt ovan bör ske under den kommande planperioden.	Regeringen har lagt in en miljard kronor i NP för att påbörja planering. Planeringen syftar till att objektet ska vara så väl utrett att en bedömning av Östlig förbindelse kan göras inför nästa planperiod.

3.5.2 NORRA OSTKUSTSTRÅKET

Åtgärdsbehov före 2035, pågående	Utfall NP 2026-2037
Stockholm C. Förbättrad plattformskapacitet för utvecklad tågtrafik genom anpassningar efter Citybanans färdigställande.	Pågående investering. 0,15 miljarder kronor avsatta under planperioden.
Åtgärdsbehov före 2035, beslutade	Utfall NP 2026-2037
Ostkustbanan Uppsala till länsgränsen Stockholm/Uppsala. Ökad tillgänglighet, kapacitet och tillförlitlighet genom två nya spår och två nya stationer. Byggstart 2027-2029.	Namngiven investering. Förberedelse för eventuell byggstart, år 4–6. 15,6 miljarder kronor avsatt under planperioden.
Riksväg 56 Sala-Heby. Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet genom mötesfri väg. Byggstart 2025-2026.	Pågående investering. 0,19 miljarder kronor avsatta under planperioden.

Riksväg 77 länsgränsen Knivsta/Rimbo-anslutning E18. Ökad kapacitet och trafiksäkerhet genom ombyggnad Uppsala länsgräns-Eknäs samt ny vägsträcka Eknäs trafikplats Leding. Byggstart 2024 resp. 2027	Ej namngiven i NP (trimningsåtgärd <150 mnkr) Uppsala länsgräns-Eknäs beräknas vara klar 2026. Eknäs-trafikplats Ledinge är i planeringsskedet och Trv tar fram en vägplan. Planerad byggstart är tidigast 2028.
Åtgärdsbehov före 2035, tillkommande	Utfall NP 2026-2037
Dalabanan. Uppsala-Sala. Ökad kapacitet genom hastighetshöjande åtgärder för direktåg.	Avslut med smärre reståtgärder: Uppsala-Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1 Pågående investering: Åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid. 0,2 miljarder kronor avsatt under planperioden. Namngiven investering: Mötespår Heby. För beredelse för eventuell byggstart, år 4–6. 0,2 miljarder kronor avsatt under planperioden.
Ostkustbanan Knivsta. Upprätthållen funktionalitet genom upprustning av befintlig banvall. Behövs för att säkra fyra funktionella spår på hela sträckan Stockholm-Uppsala.	Endast Knivsta plankorsning namngiven i NP Utredningsobjekt. Inga medel avsatta under planperioden.
Ostkustbanan Märsta station. Ökad kapacitet, trafiksäkerhet och robusthet samt förbättrad bytespunktsfunktion genom bangårdsombyggnad.	Namngiven investering Utredningsobjekt. Inga medel avsatta under planperioden.
Ostkustbanan Solna station. Bättre samordning mellan pendel- och regionaltåg och funktion som bytespunkt.	Ej med i NP.
Ostkustbanan Upplands Väsby station. Ökad kapacitet och bättre samordning mellan pendel- och regionaltåg genom ombyggnad till fyra plattformsspår.	Ej med i NP.
Ostkustbanan Uppsala C. Förbättrad funktionalitet genom åtgärder för bättre vändkapacitet, utökad fordonsuppställning och serviceplattformar samt snabba till- och fränkopplingar.	Endast Uppsala plankorsningar namngivet i NP (pågående investering). Överlappar med fyrspåret Uppsala till länsgränsen mot Stockholm, vars totalkostnad även kan inkludera åtgärder på Uppsala C.
Ostkustbanan Uppsala-Gävle. Ökad kapacitet och bättre tåglägen genom partiella fyrspår.	Ej med i NP.
Sala bangård. Ökad kapacitet för att klara tågmöten för fyra tåg samtidigt.	Ej med i NP.
Stockholm C och Tomtebodabangård. Kapacitet att hantera en omfattande och komplex spårtrafik genom fler och ombyggda plattformar, samt nytt ställverk på Stockholm C, samt genom spår, plattformar och övrig anläggning för omloppsnära tjänster och uppställning vid Tomteboda.	Namngiven investering. Utredningsobjekt vad gäller delen Tomteboda bangård. Därutöver med bland +10 procent alternativen (utredningsobjekt). Inga medel avsatta under planperioden. Regeringen har beslutat att omprioritera vissa åtgärder i förhållande till Trafikverkets planförslag. Som en följd av detta har objektet Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård utgått (2,2 miljarder kronor var avsatta i Trv förslag)
E4 norr om Förbifart Stockholm till Arlanda. Ökad kapacitet.	Namngiven investering Utredningsobjekt. Inga medel avsatta under planperioden.
Väg 56 Tärnsjö-Valbo. Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet genom mötesfri väg.	Ej med i NP.
Åtgärdsbehov 2035-2045, tillkommande	Utfall NP 2026-2037
Ostkustbanan. Stockholm C-Skavstaby. Ökad kapacitet genom trimningsåtgärder.	Endast signaloptimering Solna-Skavstaby namngivet i NP (utredningsobjekt, inga medel avsatta under planperioden).

3.5.3 NORRA MÄLARSTRÅKET

Åtgärdsbehov före 2035, pågående	Utfall NP 2026-2037
Mälarbanan Tomtebodav-Kallhäll. Ökad kapacitet genom fyrsparutbyggnad. Pausade arbeten på sträckan Spånga-Huvudsta innebär stora förseningar och oklarheter kring tidsplan för färdigställande.	Pågående investering. 15,1 miljarder kronor avsatta under planperioden.
Åtgärdsbehov före 2035, tillkommande	Utfall NP 2026-2037
Godsstråket genom Bergslagen Örebro. Ökad kapacitet genom ombyggnad av spår genom Örebro och stationer.	Ej med i NP.
Mälarbanan Kolbäck-Hovsta. Ökad kapacitet och kortare restider genom dubbelsparutbyggnad och bättre anslutning mellan Mälarbanan och Godsstråket genom Bergslagen.	Ej med i NP. Förbigångsspår i Hovsta med bland +10 procent alternativen.
Mälarbanan Västerås C. Ökad kapacitet genom ny bro över spår vid resecentrum och ombyggnad av spårområde.	Ej med i NP. För att öka tillgängligheten till verksamhetsområdet Finnsletten utanför Västerås har regeringen däremot beslutat att en ny station på Mälarbanan vid Finnsletten ska ingå i planen (utredningsobjekt), under förutsättning att den är fullt externt finansierad.
E18 Genomfart Västerås. Ökad kapacitet, trafiksäkerhet och framkomlighet.	Ej med i NP.
E18 Genomfart Örebro. Ökad kapacitet, trafiksäkerhet och framkomlighet.	Ej med i NP.
Åtgärdsbehov 2035-2045, tillkommande	Utfall NP 2026-2037
Nobelbanan. Ökad tillgänglighet Västerås-Örebro-Karlstad samt kortare restider Stockholm-Oslo genom ny järnväg Örebro-Kristinehamn.	Ej med i NP.
Åtgärdsbehov efter 2045, tillkommande	Utfall NP 2026-2037
Arosstråket Enköping-Uppsala. Ökad tillgänglighet och kortare restider till Uppsala och Arlanda genom ny järnväg.	Ej med i NP.
Mälarbanan Västerås-Kallhäll. Ökad kapacitet och kortare restider.	Ej med i NP.
E18 Ståket-Stockholm. Ökad kapacitet.	Ej med i NP.

3.5.4 SÖDRA MÄLARSTRÅKET

Åtgärdsbehov före 2035, pågående	Utfall NP 2026-2037
Västra stambanan Laxå bangård. Ökad kapacitet och förbättrad säkerhet genom ombyggnad av bangård och station. Byggstart 2025-2027.	Namngiven investering. Byggstart år 1-3. 0,5 miljarder kronor avsatta under planperioden.
Åtgärdsbehov före 2035, tillkommande	Utfall NP 2026-2037
Svealandsbanan Eskilstuna. Ökad kapacitet och bättre anslutningar vid och omkring Eskilstuna central och Folkesta kombiterminal genom trimningsåtgärder.	Ej med i NP.
Svealandsbanan Folkesta-Rekarne. Ökad kapacitet genom utbyggnad till dubbelspar.	Ej med i NP.
Svealandsbanan Strängnäs-Södertälje. Ökad kapacitet.	Ej med i NP.
Västra stambanan. Ökad kapacitet och bättre tåglägen genom trimningsåtgärder och fler förbigångsmöjligheter enligt kapacitetsanalys för södra Sverige, inklusive pågående investeringar i Katrineholm och Högsjö.	Namngivna är endast Katrineholm förbigångsspår (pågående investering, ca 0,3 miljarder kronor avsatt under planperioden) och Högsjö västra, förbigångsspår (förberedelse för eventuell byggstart, år 4-6, ca 0,3 miljarder kronor avsatt under planperioden) samt LTS;

	Södertälje Katrineholm (planering, 0,3 miljarder kronor avsatt under planperioden)
Västra stambanan. Gnesta bangård. Ökad kapacitet för regional- och pendeltåg.	Ej med i NP.
Åtgärdsbehov 2035-2045, tillkommande	Utfall NP 2026-2037
Svealandsbanan Eskilstuna-Härad. Ökad kapacitet genom bl. a. nytt mötesspår.	Ej med i NP.
Åtgärdsbehov efter 2045, tillkommande	Utfall NP 2026-2037
(Eskilstuna-) Kvicksund-Västerås. Kortare restider och ökad kapacitet genom ny järnväg.	Ej med i NP.
E20 Eskilstuna-Arboga. Ökad kapacitet och trafiksäkerhet.	Ej med i NP.

3.5.5 NORD-SYDLIGA BERGSLAGSSTRÅKET

Åtgärdsbehov före 2035, pågående	Utfall NP 2026-2037
Godsstråket genom Bergslagen Hallsberg-De-gerön. Ökad kapacitet genom utbyggnad av dubbelspår. Klart 2031.	Pågående investering Hallsberg-Åsbro (totalt sex delprojekt, där fem projekt är klara och det sista är i produktion). Beräknas vara klart 2031. 4,6 miljarder kronor avsatta under planperioden. Därtill planering för LTS längs stråket.
Åtgärdsbehov före 2035, beslutade	Utfall NP 2026-2037
Väg 50 Nykyrka-Brattebro backe. Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet genom mötesfri väg. Byggstart 2025-2027.	Namngiven investering. För beredelse för eventuell byggstart, år 4–6. 1,2 miljarder kronor avsatt under planperioden.
Åtgärdsbehov före 2035, tillkommande	Utfall NP 2026-2037
Bergslagsspendeln Västerås-Fagersta. Ökad kapacitet och kortare restider.	Ej med i NP.
Godsstråket genom Bergslagen Hallsberg. Ökad kapacitet genom ombyggd gods- och personbangård.	Omfattas av vissa systemåtgärder, såsom införande av ERTMS och anpassningar för längre tåg (LTS). Däremot saknas ett bredare, samlat kapacitetslyft av bangården.
Godsstråket genom Bergslagen Storvik-Frövi. Ökad kapacitet genom förbigångsspår, mötesstationer och partiellt dubbelspår.	Pågående investering (kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken-Kungsgården mötesstation). 0,6 miljarder kronor avsatta under planperioden. Därtill planering för LTS längs stråket.
Väg 50 Lindesberg-Storå. Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet genom mötesfri väg.	Ej med i NP.
Åtgärdsbehov efter 2045, tillkommande	Utfall NP 2026-2037
Godsstråket genom Bergslagen Örebro. Ökad kapacitet genom ny järnväg genom/runt Örebro, inklusive godsförbifart.	Örebro C, förlängda plattformslängder med bland +10 procent alternativen (utredningsobjekt). Därtill planering för LTS längs stråket.

3.5.6 ÖSTERSJÖ- OCH MÄLARSJÖFARTEN

Åtgärdsbehov före 2035, pågående	Utfall NP 2026-2037
Hjulstabron. Ökad kapacitet/tonnagestorlek för Mälarsjöfarten genom ny bro.	Namngiven investering. Utredningsobjekt. Inga medel avsatta under planperioden. Regeringen bedömer att åtgärden skulle kunna prövas för OPS.

Södertälje. Farled till Landsort (byggstart 2025-2027) samt säkrad kapacitet E4/E20 över/under Södertälje kanal (i samband med Trafikplats Hovsjö, byggstart 2028-2033).	Namngiven investering. För beredelse för eventuell byggstart, år 4–6. 0,4 miljarder kronor avsatt under planperioden. Regeringen har lagt in medel i planen för att ta fram ett aktualiserat underlag så att en bedömning av eventuella åtgärder för passage av Södertälje kanal kan göras inför nästa planperiod. Samtidigt ligger det nya objektet E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm kvar i den nationella planen enligt Trafikverkets förslag. Detta innebär bl.a. breddning av Södertäljebron från 2+2 till 3+3 körfält.
Åtgärdsbehov 2035-2045, tillkommande	Utfall NP 2026-2037
Norvik hamn. Ökade förutsättningar för Mälarsjöfarten och avlastning av landinfrastrukturen genom IVV (inre vattenväg)-farled och anslutningar.	Ej med i NP.
Övrigt	Utfall NP 2026-2037
Gotlands färjetrafik. Långsiktiga förutsättningar samt ökad och robust tillgänglighet.	Staten har gett Trafikverket i uppdrag att utreda nästa upphandling av Gotlandstrafiken (efter 2035), inklusive frågor om avtalsutformning, prissättning, beredskap och klimatkrav samt möjligheten med statligt ägda fartyg i kombination med upphandlad drift. Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2026. Någon tydlig systemförändring eller integrering av färjetrafiken som en del av den nationella infrastrukturen beslutas dock inte i NP.

4. Slutord

Inriktningen för Nationell plan 2026–2037 ligger i flera avseenden i linje med En Bättre Sits prioriteringar, inte minst genom fokus på järnväg, robusthet och ett ökat vidmakthållande av befintlig infrastruktur. Planen innebär också att ett flertal viktiga och sedan tidigare beslutade investeringar i Stockholm-Mälardalenregionen fullföljs. Samtidigt är det samlade utfallet endast delvis i linje med de behov och ambitioner som formuleras i systemanalys 2024.

Allokeringen av resurser är fortsatt otillräcklig i relation till identifierade behov, både när det gäller att återta eftersatt underhåll och att utveckla transportsystemet. Detta är en utmaning som berör hela landet, men får särskilt stora konsekvenser i Stockholm-Mälardalenregionen där kapacitetsutnyttjandet redan är högt. Kostnadsökningar, förseningar och en begränsad genomförandetak bidrar till kvarstående flaskhalsar, försämrad tillförlitlighet och ökade samhällsekonomiska kostnader.

Planens tydliga prioritering av kostnadskontroll och genomförbarhet innebär att objekt med hög osäkerhet eller stora investeringsbehov i ökad utsträckning skjuts på framtiden. Detta förstärker skillnaden mellan identifierade behov och faktisk utbyggnad, särskilt i de delar av systemet där kapacitetsbristerna är som störst. Därmed försvåras också möjligheterna att nå transportpolitiska mål och att genomföra den nödvändiga omställningen till hållbara transporter.

Stockholm-Mälardalenregionen har fortsatt en central roll i Sveriges ekonomi och transportsystem, men investeringarna motsvarar inte fullt ut regionens betydelse för nationell tillväxt och konkurrenskraft. Den infrastrukturskuld som byggts upp riskerar att hämma den långsiktiga utvecklingen om inte ytterligare åtgärder vidtas.

Den samhällsekonomiska nyttan av identifierade transportinfrastrukturbehov före 2035 har beräknats till 222 miljarder kronor. Merparten av dessa nyttor utgår från persontrafikresor med kollektivtrafik (cirka 102 miljarder kronor), följt av persontrafikresor med vägtrafik (cirka 92 miljarder kronor), yrkesresor med vägtrafik (cirka 17 miljarder kronor) och godstransporter (cirka 12 miljarder kronor). Allt utgående från Trafikverkets metoder för samhällsekonomiska beräkningar.

Stockholm-Mälardalenregionens prioriterade transportinfrastruktur bidrar till en mer integrerad och effektiv arbetsmarknadsregion, genererar ökade skatteintäkter och medför höjda fastighetsvärden. Det finns därför ett tydligt behov av stärkt samverkan och nya överenskommelser mellan staten och regionens aktörer. För att möta framtidens krav krävs både ökade resurser och en mer samlad prioritering av åtgärder som stärker systemets kapacitet, robusthet och funktion i ett storregionalt perspektiv. En högre genomförandetak, tillsammans med riktade satsningar på systemkritiska stråk och noder, är avgörande för att fullt ut realisera nyttorna av de prioriteringar som En Bättre Sits lyfter fram.

Litteratur

Mälardalsrådet (2024) Systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen.

Mälardalsrådet (2025) Nyttöanalys av Systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen.

Mälardalsrådet (2025) Yttrande över Trafikverkets förslag till Nationell transportinfrastrukturplan 2026-2037

Regeringen (2026) Nationell planering för transportinfrastrukturen 2026–2037

Regeringen (2022) Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Trafikverket (2025) Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037