



Stort steg för Östlig förbindelse - Historisk infrastruktursatsning för Stockholmsregionen

En fungerande infrastruktur är inte ett mål i sig – det är förutsättningen för att människors vardag ska gå ihop. För pendlaren som ska hinna till jobbet i tid. För företaget som är beroende av att godset kommer fram. För ett samhälle som ska kunna hålla ihop även när det är kris. Under alltför lång tid har infrastrukturen i Stockholmsregionen och i hela Sverige fått förfalla – skulder som tillåtits växa och flaskhalsar som aldrig åtgärdats. Den moderatledda regeringen bryter nu den trenden med den största satsningen på transportinfrastruktur i svensk historia.

Den nationella planen för transportinfrastruktur 2026–2037 innebär totalt 1 171 miljarder kronor – en ökning med 27 procent i fasta priser jämfört med föregående plan. För Stockholmsregionen innebär planen planeringsmedel för Östlig förbindelse och Södertälje kanal, byggstartsbesked för Tvärförbindelse Södertörn och en rad kapacitetsförstärkningar längs E4:an, järnvägen och kollektivtrafiken. Det är ansvarsfull politik som sätter pendlare och näringsliv före prestige.

– När du gör rätt för dig ska staten göra rätt för sig. Men stockholmare som varje dag kämpar sig fram i ett av Europas mest trafikbelastade vägnät vet att det inte alltid stämmer. Essingeleden klarar inte mer och utan en östlig förbindelse saknar ringleden en avgörande länk. Nu lägger vi in 1 miljard kronor för att påbörja planeringen, så att vi kan fatta rätt beslut inför nästa planperiod. Det är skattepengar som används klokt – för vanliga människors vardag, säger Maria Stockhaus (M), riksdagsledamot för Stockholms län och gruppledare i trafikutskottet.

Östlig förbindelse – 1 miljard kronor för planering

Stockholms pendlare vet hur det känns. Essingeleden och innerstaden är hårt belastade varje dag, och utan en östlig förbindelse saknar Stockholm en sammanhängande ringled. Det är en brist som kostar tid, pengar och livskvalitet – för vanliga människor som bara försöker få vardagen att fungera. Regeringen tar nu ett konkret steg framåt.

- Syftar till att sluta ringleden kring Stockholm och avlasta innerstaden och Essingeleden från biltrafik
- Planeringen syftar till att objektet ska vara så väl utrett att en bedömning kan göras inför nästa planperiod
- Stärker framkomligheten och minskar trängseln i ett av landets mest belastade vägnät

Södertälje kanal – breddad bro och ny vägpassage

Södertälje är hem för några av Sveriges viktigaste tillverkningsföretag. Industrin i Södertälje är direkt beroende av fungerande infrastruktur och bron är Stockholms enda storskaliga vägförbindelsen för tung trafik och genomfartstrafik söder om Stockholm. Ändå är bron i dag bara 2+2 körfält – en trång sektor i ett av landets mest kritiska godsstråk. Det är inte hållbart för tillväxten, och det är inte hållbart för säkerheten. Regeringen tar nu ansvar för båda.



E4/E20 Södertäljebron, kapacitetsförstärkning

Bron breddas från 2+2 till 3+3 körfält, vilket ökar kapaciteten med runt 30 procent. Det minskar köer, kortar restider för pendlare och yrkestrafik och gör att trafikstörningar vid broöppningar kan avvecklas snabbare. För den exportindustri som har Södertälje som nav är det en direkt förbättring av förutsättningarna.

Aktualiserat underlag för ny passage av Södertälje kanal

Bron är ändå bara en passage. I dag finns ingen alternativ vägförbindelse över kanalen – en sårbarhet som i ett försämrat omvärldsläge riskerar att bli allvarlig för både totalförsvaret och varuförsörjningen. Regeringen avsätter medel för att ta fram ett aktualiserat underlag så att en bedömning av eventuella åtgärder kan göras inför nästa planperiod.

- Södertäljebron bär i dag över 61 000 fordon per dygn och utgör en kritisk länk för svensk exportindustri och tillverkningssektorn
- En breddning till 3+3 körfält ökar kapaciteten med runt 30 procent och förbättrar framkomligheten för både pendlare och godstransporter
- I dag finns ingen alternativ vägpassage – avspärning, olycka eller angrepp slår omedelbart ut en central länk i det nationella vägnätet
- Underlaget för ny passage syftar till att möjliggöra rätt beslut inför nästa planperiod, med hänsyn till både tillväxt, robusthet och totalförsvaret

– Tillverkningsindustrin i Södertälje är en ryggrad i svensk export – men den är beroende av att godset faktiskt kommer fram. Över 61 000 fordon passerar bron varje dag på bara 2+2 körfält. Det är för trångt för tillväxten, och det är för sårbart för ett land som tar sin säkerhet på allvar. Nu breddar vi bron och tar fram underlaget för en ny vägförbindelse. Det kallar jag för ansvar – för jobben, för tillväxten och för beredskapen, säger Kristina Axén Olin (M), riksdagsledamot för Stockholms stad.

Tvärförbindelse Södertörn och kapacitetsförstärkningar längs E4:an

Infrastruktur som planeras men aldrig byggs är inte infrastruktur – det är löften utan täckning. Moderaterna håller vad de lovar. Nu ger regeringen byggstartsbesked för Tvärförbindelsen Södertörn och genomför en rad kapacitetsförstärkningar längs E4:an som är avgörande för regionens framkomlighet, robusthet och konkurrenskraft. Det handlar om att få ut mest möjlig samhällsnytta av varje satsad krona – till gagn för de människor och företag som är beroende av att vägnätet faktiskt fungerar.

Tvärförbindelse Södertörn

Regeringen ger Trafikverket klartecken att upphandla byggentreprenaden för Tvärförbindelsen Södertörn under planperiodens tre första år. Det sker efter att Trafikverket arbetat fram kostnadsbesparingar som förväntas minska kostnaderna med cirka 2 857 miljoner kronor för Tvärförbindelsen och E4/E20 Hallunda–Vårby sammantaget.



- Tvärförbindelsen Södertörn färdigställer TEN-T-förordningens planerade väglänk i det övergripande vägnätet och utgör en del i förbindelsen med Stockholm–Nynäshamn, en kusthamn i det övergripande TEN-T-nätet
- Stärker robustheten, redundansen och konkurrenskraften för hela Stockholmsregionen
- E4/E20 Hallunda–Vårby, delen Fittja–Vårby, kapacitetsförstärkning (594 mnkr) får också byggstartsbesked år 1–3

– Bristande infrastruktur är inte en abstrakt fråga – det är tid som försvinner för pendlaren i Haninge och gods som inte kommer fram för företaget i Södertörn. Infrastruktur som planeras men aldrig byggs är bara löften utan täckning. Vi håller vad vi lovar. Nu ger vi byggstartsbesked för Tvärförbindelsen Södertörn, säger Kristina Axén Olin (M).

Kapacitetsförstärkningar längs E4:an

Förbifart Stockholm förändrar trafikflödena i regionen – och det kräver att det omgivande vägnätet är rustat för det. Planen innehåller en rad kapacitetsförstärkningar längs E4:an som säkerställer att hela systemet håller:

- E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda, kapacitetsförstärkning
- E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning
- E4/E20 Södertäljebron, kapacitetsförstärkning
- E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, kapacitetsförstärkning
- E4/E20 Hallunda–Vårby, delen Hallunda–Fittja, kapacitetsförstärkning
- E4 Förbifart Stockholm

– Arlanda är inte bara Stockholms flygplats – det är hela Sveriges nav ut i världen. Om förbindelserna dit inte håller måttet hotas jobb och tillväxt i hela landet, inte bara i regionen. Nu säkrar vi kapaciteten: signaloptimering på Ostkustbanan, en upprustad Märsta station och förstärkningar längs E4:an. Det är skattepengar som används klokt – för pendlaren, för näringslivet och för ett Sverige som håller ihop, säger Maria Stockhaus (M).

Övriga satsningar i Stockholmsregionen

Utöver de prioriterade åtgärderna innehåller planen en bred palett av investeringar i järnväg, kollektivtrafik, väg och sjöfart – åtgärder som var och en bidrar till att fler stockholmare och företag kan röra sig snabbare, säkrare och mer pålitligt genom regionen.

Järnväg

- Tomtebodavägen–Kallhäll, ökad kapacitet: en av planens enskilt största satsningar, som avlastar ett av landets mest hårt belastade järnvägsstråk
- Ostkustbanan Solna–Skavstaby, signaloptimering: ökar tillgängligheten till Stockholm–Arlanda flygplats
- Ostkustbanan fyra spår Uppsala



- Märsta station och bangårdsombyggnad: stärker kapaciteten i Arlandastråket
- Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan
- Årstaberget–Flemingsberg, signalåtgärder och optimering
- Västra stambanan, Flemingsberg–Järna, upprustning tunnlar
- Västra stambanan (Södertälje–Katrineholm), framkomlighet för 750 m långa godståg

Kollektivtrafik

- Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering): ett resultat av förhandlingen om kollektivtrafik i Stockholm som möjliggör fortsatt utbyggnad för en växande region
- Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik (statlig medfinansiering)
- Tvärsårväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)
- Därtill finansierar nationell plan ett antal cykel- och kollektivtrafikåtgärder i enlighet med Sverigeförhandlingens storstadsavtal

Väg

- E20 Norra Länken
- E20 trafikplats Hovsjö
- Väg 75, brandbekämpningssystem i Södra länken

Sjöfart

- Farled Södertälje–Landsort
- Södertälje Sluss, Mälaren

Länsplanen för Stockholms län uppgår till 14 120 miljoner kronor – en ökning med 19 procent jämfört med föregående planperiod. Det är pengar som når hela länet och som gör skillnad för den som bor och arbetar utanför de stora stråken. Projekten är en del av den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037, totalt 1 171 miljarder kronor. Samhällsekonomisk lönsamhet är den vägledande principen, inte politiska prestigeprojekt.

För mer information, kontakta: Maria Stockhaus, Moderaterna, 072-538 39 51 eller Kristina Axén Olin, Moderaterna, 072-467 61 11.