

PM Rotel I (Dnr KS 2025/1531)

## **Trafikverkets förslag till ändringar gällande riksintresseanspråk för kommunikationer**

Remiss från Trafikverket  
Remisstid den 6 mars 2026

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.  
Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

### **Föredragande borgarrådet Karin Wanngård**

#### **Sammanfattning av ärendet**

Trafikverket har skickat ut remiss gällande *Förslag till ändringar gällande riksintresseanspråk för kommunikationer* bland annat till Stockholms stad för yttrande.

Trafikverket är ansvarig för redovisning av områden som bedöms utgöra riksintressen för kommunikationer för transporter. Trafikverket ser över riksintresseanspråken regelbundet och har remitterat ett förslag för revideringar av riksintresseanspråken. Ändringarna berör samtliga trafikslag, men de största ändringarna berör riksintresseanspråk för sjöfarten. De ändringar Trafikverket föreslår handlar framförallt om att några hamnar föreslås tas bort som riksintresse (berör inte Stockholms stad), kombiterminaler föreslås pekats ut separat, anslutningsvägar och anslutningsjärnvägar till noder föreslås justeras samt att flera ändringar vad gäller farleder, sjötrafikstråk och ankarplatser. Beskrivningar av framtida utveckling eller åtgärdsbeskrivning, föreslås också justeras.

#### **Beredning**

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. På grund av kort remisstid har kontoren svarat med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

*Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret* ställer sig positiva till att Trafikverket regelbundet ser över och reviderar riksintressena, men hade också önskat att

Trafikverket hade bjudit in staden i ett tidigare skede att arbeta med revideringen av riksintressen.

### Föredragande borgarrådets synpunkter

Stockholms stad ska bygga 140 000 bostäder till 2035 och har ett omfattande bostadsåtagande inom ramen för de statliga infrastrukturförhandlingarna Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen. För att Stockholm ska kunna fortsätta växa hållbart är det viktigt att stadsutvecklingen kan fortskrida enligt de program och planer som staden jobbar efter. Klassificeringen av riksintresse är för staden på flera områden en stor utmaning då det ger ett mycket starkt skydd som riskerar att hindra planerad utveckling av bostäder och arbetsplatser. Nationella intressen i infrastruktur behöver därför säkerställas i nära dialog mellan staden och Trafikverket.

Jag ser positivt på att Trafikverket regelbundet ser över och reviderar riksintressena. En framgångsfaktor är dock att staden bjuds in i ett tidigt skede i processen för att kunna bereda de ofta komplexa frågeställningarna på ett fullgott sätt. Riksintressena behöver bedömas och hanteras utifrån ett helhetsperspektiv och när nya eller kommande riksintressen tillförs bör befintliga ses över för att säkerställa att de är motiverade i sin nuvarande omfattning och lokalisering. På så sätt kan riksintressesystemet hållas aktuellt, ändamålsenligt och balanserat i förhållande till dagens och framtidens behov.

I övrigt hänvisar jag till kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.

Stockholm den 11 februari 2026

Karin Wanngård

### Bilaga

Remiss – Trafikverkets förslag till ändringar gällande riksintresseanspråk för kommunikationer, dnr KS 2025/1531-1.1

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

## Ärendet

Trafikverket är ansvarig för redovisning av områden som bedöms utgöra riksintressen för kommunikationer för transporter. Trafikverket ser över riksintresseanspråken regelbundet och har remitterat ett förslag för revideringar av riksintresseanspråken. I december 2024 fattade Trafikverket ett beslut om uppdaterad sektorsbeskrivning med kriterier, vilka ligger till grund för utpekande av riksintresseanspråk. Huvuddelen av de ändringar som föreslås i remissen beror på de reviderade kriterierna och omfattar samtliga trafikslag. De största ändringarna berör dock riksintresseanspråk för sjöfarten, där Trafikverket har gjort översynen i samverkan med Sjöfartsverket. De ändringar Trafikverket föreslår handlar framförallt om följande ändringar jämfört med gällande riksintresseutpekande:

- Några hamnar föreslås tas bort som riksintresse (berör inte Stockholms stad)
- Kombiterminaler föreslås pekats ut separat och inte bara som anläggning för tjänst
- Anslutningsvägar och anslutningsjärnvägar till noder föreslås justeras
- Flera ändringar vad gäller farleder, sjötrafikstråk och ankarplatser
- Beskrivningar av framtida utveckling eller åtgärdsbeskrivning, föreslås justeras.

Trafikverket har också gjort några förändringar gällande värdebeskrivningar och ett antal generella justeringar. För samtliga trafikslag berör detta bland annat uppdateringar av hänvisning till vilket kriterium som varje anläggning är utpekad utifrån samt dess värdebeskrivning. Därutöver har namn för vissa riksintresseanspråk uppdaterats. Justeringar har gjorts om anläggningen gått från framtida till planerad anläggning alternativt färdigbyggd anläggning, som numera ingår i befintlig anläggning av riksintresse. Uppdateringar har också skett kring geografisk yta utifrån hur anläggningen har ändrats.

Anslutningsvägar och anslutningsjärnvägar till nod av riksintresse, exempelvis till hamn eller kombiterminal, föreslås uppdateras så att vägen eller järnvägen går ända fram till noden, för att det ska bli ett sammanhängande nät. Kombiterminaler har fått ett eget kriterium. För hamnar som idag enbart har en symbol i kartan har förslag till geografisk yta tagits fram. De nya ytorna är inte så exakta som de som tas fram i en separat riksintresseprecisering. Trafikverket ser ändå att ytorna ska fungera som planeringsunderlag inför bedömning av riksintressets markanspråk. Flera ändringar har gjorts för farleder och sjötrafikstråk. Riksintresset föreslås tas bort från de farleder som går till hamnar som inte är utpekade som riksintresse av någon myndighet. Farleder har markerats hela vägen fram till hamnarna och kajlägena.

I Stockholms län föreslås följande ändringar utöver de generella ändringar som föreslås:

## Väg

- Anslutning till Stockholms hamnar, Frihamnen och Värtahamnen. Riksintresset föreslås flyttas från Tegeluddsvägen till Södra Hamnvägen.
- Anslutningar till Rosersberg kombiterminal. Förslag på nytt riksintresse

## Järnväg

- Roslagsbanan. Förslag på uppdaterad text under Framtida utveckling.
- Anslutning till Södertälje hamn. Förslag på nytt riksintresse för planerad järnväg, som ska förbinda Södertälje hamns övre godsbangård med kombiterminalen i Södertälje hamn
- Citybanan. Förslag på nytt riksintresse för planerad järnväg, för ny tunnel med plattform vid Odenplan.
- Rosersberg kombiterminal. Området föreslås pekas ut som kombiterminal istället för anläggning för tjänst. Förslag på uppdaterad text under Framtida utveckling.
- Årsta kombiterminal/Älvsjö godsbangård. Området föreslås pekas ut som kombiterminal istället för anläggning för tjänst. Området föreslås få en ny geografisk yta.
- Brista depå. Förslag på uppdaterad text under Framtida utveckling

## Sjöfart

- Kapellskär hamn. Har i gällande riksintresseutpekande bara en symbol i kartan, föreslås nu få en yta.
- Norvik hamn. Har i gällande riksintresseutpekande bara en symbol i kartan, föreslås nu få en yta.
- Nynäshamn hamn. Har i gällande riksintresseutpekande bara en symbol i kartan, föreslås nu få en yta.

## Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. På grund av kort remisstid har kontoren svarat med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

**Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen,  
stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret**

**Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens,  
stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma** tjänsteutlåtande daterat  
den 20 januari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Enligt Stockholms stads budget 2026 så ska arbetet fortsätta med att bygga 140 000 bostäder till år 2035 i funktionsblandade stadsdelar. Stockholms stad har även omfattande bostadsåtaganden inom ramen för statliga förhandlingar (Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen). Det är viktigt för staden att stadsutvecklingen kan fortskrida i enlighet med de program och planer som har tagits fram. Klassificeringen riksintresse ger ett mycket starkt skydd där många och omfattande riksintressen kan riskera att hindra den planerade stadsutvecklingen i fråga om både bostäder och arbetsplatser. Kontoren vill lyfta fram att det inte alltid är nödvändigt med utpekanden av ett riksintresse med tillhörande riksintresseprecisering för att säkerställa en framtida infrastruktur. Nationella intressen i infrastrukturen för till exempel nya vägar kan säkerställas genom nära och konstruktiva arbetssätt mellan staden och Trafikverket.

Kontoren ställer sig positiva till att Trafikverket regelbundet ser över och reviderar riksintressena, men hade också önskat att Trafikverket hade bjudit in staden i ett tidigare skede att arbeta med revideringen av riksintressen. I Trafikverkets fortsatta arbete med att revidera riksintressena, ser kontoren att Trafikverket bjuder in tidigare i processen.

Det är viktigt att riksintressen bedöms och hanteras utifrån ett helhetsperspektiv och kontoren anser att detta synsätt behöver utvecklas. När nya eller kommande riksintressen tillförs är det nödvändigt att samtidigt pröva om befintliga riksintressen fortfarande är motiverade i sin nuvarande omfattning och lokalisering. En översyn behöver därför omfatta både tillkommande och befintliga riksintressen, inklusive möjligheten att justera, minska eller avveckla riksintressen där förutsättningarna har förändrats. På så sätt kan riksintressesystemet hållas aktuellt, ändamålsenligt och balanserat i förhållande till dagens och framtidens behov.

Kontoren anser att flera av Trafikverkets utpekade riksintressen inom staden behöver revideras.

I Stockholm sammanfaller många riksintressen för järnväg, väg, sjöfart och luftfart med många av stadens strategiska utvecklingslägen, till exempel de södra delarna av stadsutvecklingsprojektet Norra Djurgårdsstaden med Södra Värtan, Frihamnen och Loudden. Riksintressena pekar ut viktiga funktioner för staden och regionen men för att nå mål om bostadsförsörjning, klimatomställning och hållbara transporter krävs ett mer samordnat och dynamiskt synsätt, där riksintressena tillämpas i dialog med stadens översiktliga planering. Värdebeskrivningen ger i huvudsak skydd av befintliga och framtida transportfunktioner och liknar tidigare beskrivningar, vilket är värdefullt. Mark för viktiga samhällsfunktioner så som hamnverksamhet behöver säkras. För att inte låsa mark i centrala och kollektivtrafikhärlägen behöver funktioner utpekade som riksintressen i högre grad kunna samordnas med andra

allmänna intressen. Kontoren anser att valen av riksintressen och dess tillämpning måste göras så att de inte omöjliggör för andra allmänna intressen.

För vägar och leder utgår riksintressebedömningen i stor utsträckning från framkomlighet för bil- och godstrafik. I storstäder måste framkomlighet ses i ett helhetsperspektiv, där omprioritering mellan trafikslag och yteffektivitet är en del av lösningen, inte ett problem. Transporter av farligt gods är nödvändiga för en fungerande stad och en förutsättning för säkra transporter är att dessa styrs till det rekommenderade vägnätet, vilket sammanfaller med vägnätet som redovisas i remissförslaget.

I Stockholms stads översiktsplan föreslås förändringar av vissa objekt (riksintressen väg) i takt med att Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn färdigställs. Trafiksystemet som är utpekad som riksintresse ges en annan funktion och geografisk indelning i och med ledernas utveckling där Förbifartens trafikflöden vid in- och utfarter inte ska påverka stadens utvecklingspotential negativt. Denna förändring syftar till att skapa en mer sammankopplad stad, vilket gäller exempelvis Ulvsundavägen (väg 279) och dess koppling till stadsutveckling av Bromma flygfält, de mest centrala delarna av Nynäsvägen (väg 73) och Örbyleden. Kontoren kommer kontakta Trafikverket särskilt för dialog kring hur riksintressena kan revideras.

Stockholms stad arbetar med att utveckla en ny stadsdel med blandad bebyggelse på området där Bromma flygplats idag ligger. Stockholms stad har i avtal upplåtit området för flygverksamhet till år 2038. Översiktsplanen slår fast att en nedläggning av Bromma flygplats förutsätter att den nationella och internationella tillgängligheten till Stockholm säkerställs. Flygplatsen försvårar idag stadsutveckling genom restriktioner gällande höga byggnader, konstruktionsmaterial som gröna tak för dagvattenhantering, geometriska utformningar av byggnader, solcellsanläggningar, buller med mera. På sikt anser staden att riksintresset för flygplatsen hävs samt att den tillhörande Ulvsundavägens (väg 279) riksintresse hävs och att det arbetet sker i dialog med staden.

För att upprätthålla ett effektivt transport- och godssystem är det viktigt att prioritera infrastrukturen till regionens hamnar, vilket även möjliggör fler intermodala transporter (inlandssjöfart, lastbil eller järnväg) på rätt plats. Värdebeskrivningen och den geografiska avgränsningen ger starkt skydd för sjötrafik och hamnar i centrala lägen, vilket försvårar successiv omvandling och effektivare markanvändning, vilket är nödvändigt i en växande storstad. Stockholm är en stad formad av vatten som är en resurs som bidrar till livskvalitet och stadens långsiktiga utveckling. Närheten till Mälaren och Saltsjön är en bärande del av stadens identitet och en kvalitet som kan utvecklas. Genom att stärka tillgängligheten till vattnet och integrera vattennära miljöer kan Stockholm skapa attraktiva, hållbara och sammanhängande stadsmiljöer med rum för vistelse för huvudstadens besökare och boende.

Samtidigt sammanfaller stora delar av Stockholms vattennära miljöer med riksintressen för sjöfart och hamnverksamhet. Dessa funktioner är viktiga för nationella transporter och försörjning, men behöver i en växande huvudstad samspara

med stadens utveckling. Kontoren anser att riksintressena behöver tillämpas på ett sätt som möjliggör samexistens, där riksintressen för sjöfart och hamnverksamhet säkras samtidigt som stadsutveckling kan ske.

Den planering som Stockholm stad genomför för bostäder i Norra Djurgårdsstadens projekt Värtahamnen, Frihamnen och Loudden, innebär att bostäder planeras byggas i direkt närhet till Frihamnen. Kontoren ser en risk att Frihamnens status som riksintresse försvårar utbyggnad av bostäder i den omfattning som staden planerar för. Möjligheten att uppfylla stadens bostadsförsörjningsmål riskerar att försvåras i och med detta. Kontoren har för avsikt att till Trafikverket föreslå en framtida revidering av riksintresset för Frihamnen. Detta avser både geografisk yta för hamnområdet och farledens utbredningsområde i vatten.

För Masthamnen gäller att färjetrafiken anlöper och utgår från lägen norr om Erstaklippan. I värdebeskrivningen lyfts sjöfartens roll för Sveriges export fram, med förmågan att hantera transporter av stora volymer över längre avstånd. Denna funktion är vid Masthamnen koncentrerad till sträckan mellan mynningen av Danvikskanalen och mot Fotografiska museet. Övriga utpekade hamnområden, det vill säga kajerna längs Danvikskanalen, kajen längs Stadsgårdsleden väster om Fotografiska, Slussen och Skeppsbron har förvisso funktioner kopplade till sjöfarten, men inte av det slag som beskrivs i värdebeskrivningen. Kontoren anser att riksintresset i Masthamnen och Stadsgården i vissa delar ska revideras och de geografiska ytorna minska.

Bostäder och annan stadsmässig bebyggelse beskrivs som störningskänslig och potentiellt konfliktfylld i närhet till järnväg och stationer. Detta står i kontrast till Stockholms översiktsplan, där förtätning i kollektivtrafiknära lägen är en grundläggande strategi. Stationsnära stadsutveckling är en förutsättning för ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem där riskhantering och utveckling av byggnadsteknik möjliggör samexistens mellan stad och infrastruktur. Stora och generella buller-, risk- och influensområden, särskilt kopplade till järnväg samt farligt gods, riskerar att skapa osäkerhet i planeringen och hämma investeringar. Skydd för framtida behov behöver vara tydligt motiverat, proportionerligt och tidssatt. Staden vill även betona att klimatomställning och energiförsörjning är nationella intressen som måste beaktas i avvägningen.

### Synpunkter kring Trafikverkets justering

Kontoren har noterat att kartunderlaget inte stämmer i sin helhet med de förändringar som föreslås i övrigt underlag samt att det är otydligt vad justeringen avser för många av objekten.

De är sparsamt beskrivna och många saknar information om vad ändringen innebär. Exempelvis saknas redovisning av Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn som framtida riksintresse. Kontoren har följande synpunkter för de förändringar som föreslås.

Anslutning till Stockholms hamnar, Frihamnen och Värtahamnen. Riksintresset föreslås flyttas från Tegeluddsvägen till Södra Hamnvägen. Riksintresset, anslutning till Stockholms hamnar, Frihamnen och Värtahamnen föreslås flyttas från Tegeluddsvägen till Södra Hamnvägen. Tidigare har en dialog mellan Trafikverket och Stockholms stad hållits gällande revidering av riksintresset hamn i Frihamnen sett till att staden planerat flytta containerverksamheten från Frihamnen till Norvik samt att staden byggt ut kapacitet att ta emot färjor i Värtahamnen och Kapellskär för att ersätta färjetrafik till Frihamnen. Dessa hamnar är nu utbyggda och en revidering av samtliga riksintressen, väg, spår och hamn kopplat till Frihamnen bör ses över i ett gemensamt arbete. En revidering av riksintresset i Frihamnen är viktig sett till staden. Kontoren ser negativt på flytten av riksintresset för kommunikation från Tegeluddsvägen till Södra Hamnvägen innan noggranna utredningar är framtagna. Södra Hamnvägen har idag begränsad kapacitet och gatan är tänkt att utgöra en huvudgata inom ett stadsutvecklingsområde. Vägens kapacitet är beroende av framtida utformning på Värtans Östra bangård vilken idag är osäker. Att flytta riksintresset i detta skede kan hindra utvecklingen av Södra Hamnvägen och hindra stadsutvecklingen inom Norra Djurgårdsstaden.

Roslagsbanan. Förslag på uppdaterad text under Framtida utveckling. Kontoren anser att det ska framgå av texten att det befintliga riksintresset till Stockholm Östra ska tas bort. Förslaget riskerar att få negativa konsekvenser för den fortsatta utvecklingen av Albano genom att begränsa möjligheten att utnyttja redan beslutade byggrätter. Kontoren anser att den geografiska avgränsningen av riksintresset ska förtydligas för att undvika oklarheter och oavsiktliga planeringskonsekvenser.

Citybanan. Förslag på nytt riksintresse för planerad järnväg, för ny tunnel med plattform vid Odenplan

Kontoren anser att detta förslag behöver studeras mer noggrant för att se vilka de positiva och negativa konsekvenserna av förslaget är. Detta riksintresse behöver synkroniseras med de arbeten som planeras vid Odenplan som exempelvis Roslagsbanan till city.

Årsta kombiterminal/Älvsjö godsbangård. Området föreslås pekas ut som kombiterminal istället för anläggning för tjänst. Området föreslås få en ny geografisk yta

Kontoren har inga synpunkter på att området pekas ut som kombiterminal. Däremot behöver den nya utbredningen studeras noggrant för att säkerställa att den inte får negativa konsekvenser för andra närliggande verksamheter. Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) kommer att använda delar av området i samband med utbyggnaden av tunnelbanans nya gren Älvsjö-Fridhemsplan. De ändringar som föreslås för platsen får inte innebära några hinder för tunnelbanans utveckling och FUTs arbeten.

Kapellskär hamn, Norvik hamn och Nynäshamns hamn, har i gällande riksintresseutpekande bara en symbol i kartan, föreslås nu få en yta



Kapellskär hamn, Norvik hamn och Nynäshamns hamn var tidigare endast markerade med en symbol och föreslås nu få en geografisk yta. Kontoren anser att det är positivt att hamnarnas geografiska utbredning tydliggörs. Däremot har delar av Norvik hamn (bild 1) samt Kapellskär hamn (bild 2) inte tydliggjorts i denna precisering. Markerade ytor ingår i hamnområdena och ska således omfattas av riksintresset.

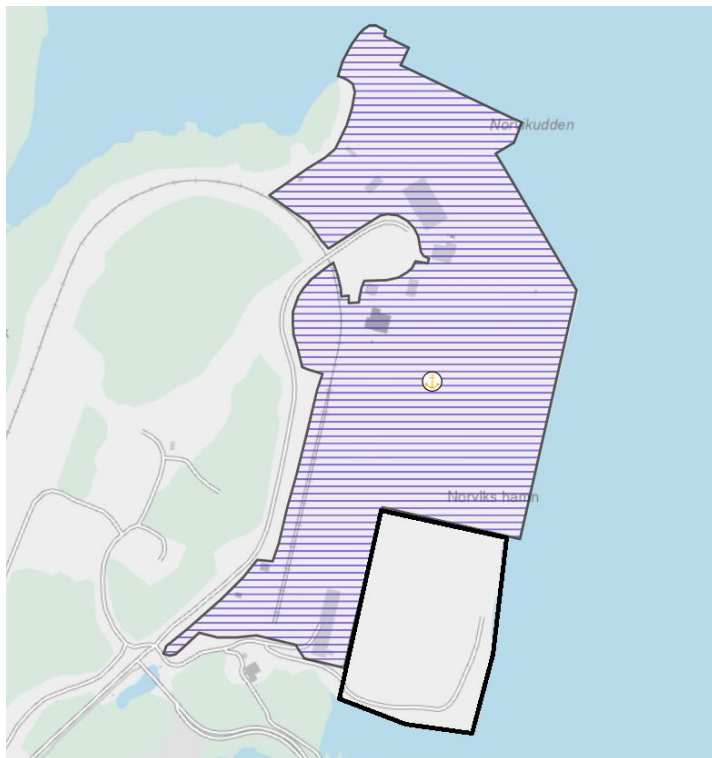


Bild 1 Område markerat med svart ingår i Norvik hamn.

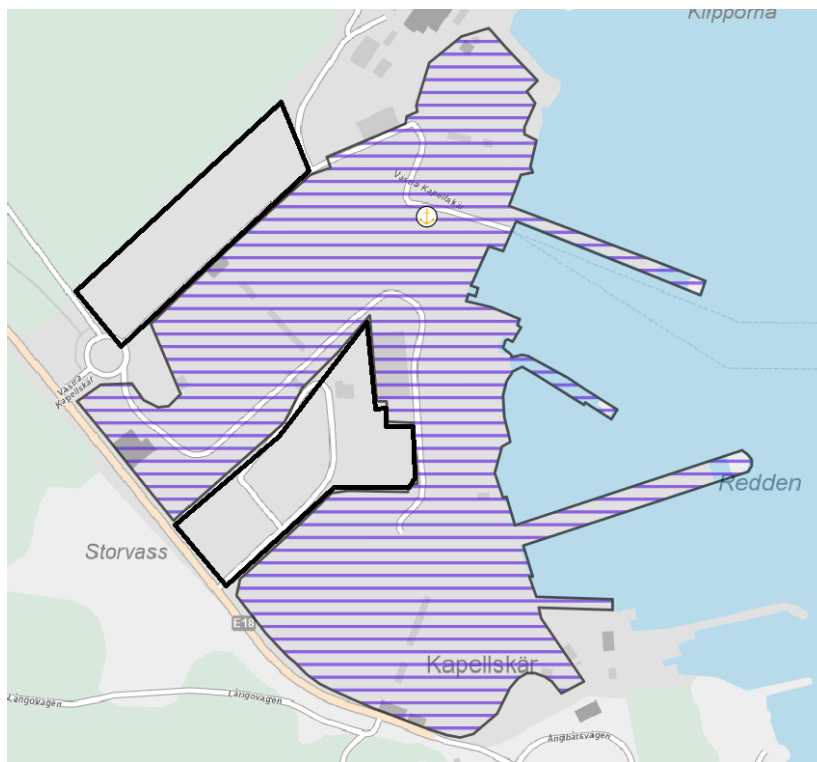


Bild 2 Område markerat med svart ingår i Kapellskär hamn.

#### Farledernas vattenanspråk fram till kaj

I remissförslaget har farleder och yta på vatten markerats ända fram till hamnarna och kajlägena. Det framgår inte tydligt vad det nya utpekade området innebär och hade behövts en dialog mellan kontoren och Trafikverket innan detta fördes in på kartan. Detta anser kontoren behöver studeras vidare innan det eventuellt inför. Kontoren är tveksam till denna ändring. Detta kan komma att påverka andra verksamheter i anslutning till vattnen.