



Stadsledningsförvaltningen

Tjänsteskrivelse

2024-04-04
KS/2024:113

Yttrande över Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att som eget yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen, för perioden 2026-2037, översända stadsledningsförvaltningens tjänsteskrivelse daterad 2024-04-04.

Kommunstyrelsen förklarar paragrafen omedelbart justerad.

Sammanfattning

I juni 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037. Trafikverket har nu tagit fram en rapport, *inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037*, som är ute på remiss till och med 15 april 2024. Inriktningsunderlaget är det första steget i planeringsprocessen. Det är först i nästa steg som planeringen konkretiseras bland annat med namngivna projekt.

Sammantaget framförs det i underlaget att det är angeläget att;

- rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen
- vidta åtgärder för att klara dels klimat- och trafiksäkerhetsmålen, dels klimatförändringar och yttre hot
- hushålla med resurser genom att minska kostnader, prioritera noga och besluta om nya satsningar först när kostnader och nyttor är väl utredda.

Förvaltningen har gjort bedömningen att det är viktigt att redan i detta skede av processen framföra vår syn på vad som är viktigt att beakta när det gäller förutsättningarna för utvecklingen inom kommunen som i sin tur bidrar till förutsättningarna i regionen och vidare omnejd. En viktig utgångspunkt i inriktningsunderlaget är att ”lagt kort ligger”, vilket innebär att påbörjade objekt, som finns i nuvarande infrastrukturplan, ska ligga kvar i planen 2026-2037. Redan i inriktningsunderlaget finns två objekt som direkt berör Solna stad och det är dels den redan påbörjade järnvägssträckan Tomtebodavägen-Kallhäll (Mälarbanan), dels Stockholm C-Tomtebodavägen som är ett projekt som utreds.

Förutom dessa två omnämnda projekt som delvis inkluderar Solna stad tas även regionalstågsstationen, den i RUFSS nämnda, Stockholm nord upp för att uppmana till att inkludera den i arbetet inför den kommande Nationella planen. Mer övergripande frågor som bedöms är viktiga att redan nu ge inspel till är också en del i yttrandet. Det handlar bland annat om miljö och klimatfrågor. Där det är viktigt att frågorna om natur- och kulturmiljöer, vatten, klimat och biologisk mångfald får en mer framskjuten roll och att det tydliggörs hur de uppsatta målen ska realiseras. En mycket viktig fråga för den fortsatta samhällsutvecklingen är kollektivtrafikens roll och en fortsatt utveckling av den är avgörande för regionens utveckling.

Alessanda Wallman
t.f. Stadsdirektör

Emelie Grind
Samhällsbyggnadschef

Marcus Schramm
Planarkitekt



Beslutet expedieras till:
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Bakgrund

I juni 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037. Den framtagna rapporten har av Landsbygds- och infrastrukturdepartementet skickat ut på remiss till och med 15 april 2024. Förslaget har inte gått direkt till Solna stads kommunstyrelse, eller något annan kommuns styrelse, utan har endast gått till landets regioner som ett första steg. Såväl Regionen, som kommunernas samarbetsorganisation i länet – Storsthlm - kommer att lämna ett eget yttrande där Solna stad medverkat i framtagandet. Med tanke på Solnas strategiska läge föreslår förvaltningen att staden även lämnar ett eget yttrande. Inriktningsunderlaget är ett första steg i arbetet mot en ny Nationell plan, som ska ersätta den nu gällande som behandlar åren 2022-2033, och syftar till att som ett nästa skede ge underlag till regeringens direktiv till Trafikverket om utarbetande av förslag till infrastrukturplan, som i sin tur utgör underlag för en kommande infrastrukturproposition.

Förslaget utgår från en rambudget på 959 miljarder, som beräknas utgöra en oförändrad ambitionsnivå, som i huvudsak avser medel för att upprätthålla funktionaliteten i infrastrukturen. Utrymmet för investeringar utöver pågående och bundna är mycket begränsat, men obundna investeringar för cirka 38 miljarder kronor kan genomföras.

Det finns i inriktningsunderlaget flera alternativa budgetramar där det framgår vad en minskning respektive höjning av budgeten innebär;

- I -10 och -20-procentsnivån genomförs endast redan pågående och bundna namngivna investeringar. Det begränsade utrymmet för vidmakthållande innebär ett successivt försämrat tillstånd för infrastrukturen.
- I +10-procentsnivån (+96 miljarder kronor) ges möjlighet att återta en del av det eftersatta underhållet. Utrymmet för nya investeringar ökar, men många projekt i befintlig plan måste fortfarande senareläggas eller omprövas.
- I +20-procentsnivån (+192 miljarder kronor) skapas möjlighet att återta det eftersatta underhållet så långt det är genomförbart samt bygga ut BK4-nätet fullt ut. De stora järnvägsinvesteringarna i Skåne, Västra Götaland och Norrland kan inrymmas liksom övriga investeringar i gällande plan. Därutöver finns ett utrymme på ca 10 miljarder för ytterligare satsningar.

Trafikverkets uppdrag är att skapa god tillgänglighet i hela landet där människor, gods och varor kommer fram smidigt, grönt och tryggt. Trafikverket har inlett ett intensivt arbete för att minska kostnaderna för att bygga och underhålla infrastruktur – inte minst genom innovationer och samverkan. Men trots det kommer hårda prioriteringar att krävas när den nationella planen revideras.

Den framtagna rapporten utgår ifrån ett antal principer, dels transportpolitiska, dels den för utvecklingsarbetet viktiga fyrstegsprincipen.

**Vägledande för transportplaneringen är de transportpolitiska principerna:**

- Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras.
- Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former.
- Samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas.
- Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas.
- Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

Och utvecklingen av transportsystemet ska utgå från fyrstegsprincipen, som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska provas stegvis enligt följande.

- Överväg åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.
- Överväg åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur.
- Överväg vid behov begränsade ombyggnationer.
- Om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen, överväg nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder.

Förvaltningens synpunkter

Investeringar i infrastrukturen inom huvudstadsområdet är något som är del i hela landets framtida utveckling. Med en modern och välfungerande infrastruktur i denna region skapas potential till omfattande ekonomisk, social och strategisk nytta på både lokal och nationell nivå.

Förvaltningen är positiv till att inriktningsunderlaget fokuserar på underhåll, effektivisera, modernisera och göra reinvestering i befintliga anläggningar, men det är nödvändigt att det även finns utrymme att göra nyinvesteringar. För att skapa utrymme till utveckling och att det samtidigt ska vara realistiskt att uppfylla de mål som anges i underlaget, ser förvaltningen budgetalternativet +20 som det enda alternativet där förutsättningar skapas för att bidra till en fortsatt samhällsutveckling och öka den samhällsekonomiska nyttan. Förvaltningen stödjer föreslagna åtgärder som kan ge en bättre kostnadsstyrning och kostnadskontroll, då en bättre kostnadskontroll skapar förutsättningar för att både vidmakthålla och utveckla transportinfrastrukturen.

Projekt i Solna

Underlaget namnger två projekt (Tomtebodavägen – Kallhäll och Stockholm C – Tomtebodavägen bangård) inom Solna stad på vilka synpunkter framförs. Förvaltningen vill även föra fram ett, för den Nationella planen, nytt projekt (Stockholm nord) som även det är viktigt i den nationella planeringen och utvecklingen.

Tomtebodavägen-Kallhäll

Förvaltningen ser mycket positivt på att projektet Tomtebodavägen-Kallhäll, som idag klassas som pågående, fortsatt planeras under perioden samt att den påbörjade utbyggnaden därefter fullföljs. Förvaltningen förutsätter därmed att ”lagt kort ligger” för delsträckan genom Solna. Projektet har en mycket viktig funktion i den fortsatta utvecklingen av kommunen, regionen och även i ett vidare perspektiv. Att projektets status (som något som ska genomföras) klargörs är viktigt för att få stabilitet och framförhållning i utvecklingen av infrastrukturen som också anpassas till den övriga samhällsplaneringen och kommunernas fysiska utveckling med exempelvis bostadsbyggande och följdinvesteringar i transportsystemet. Förutsägbarheten är också viktig för



näringslivet som behöver tydlighet för att bedriva och utveckla sina verksamheter. Detta är särskilt viktigt nu när tidplanen för projektet, delsträcka genom Solna, Huvudsta – Duvbo, har flyttats fram och som en följd av det enligt Trafikverket, delvis har ett genomförande av projektet efter år 2037. Senareläggningen av projektets genomförande har dessutom en negativ påverkan på Solna stads medfinansiering då vi under en längre tid behöver ligga ute med investeringsmedel från första delbetalningen tills nyttorna av projektet kan börja realiseras.

Stockholm C – Tomtebodabangård

Tomtebodabangård har sedan lång tid tillbaka varit ett järnvägsområde med lågt nyttjande. Trots det är områdets utbredning omfattande och dess centrala läge i Stockholms inre delar gör att planer på förtätning av bostäder och arbetsplatser på båda sidor om spårområdet kan komma att påverkas. Förvaltningen ser därför positivt på att det utreds hur Tomtebodabangård kan användas i framtiden. Det är hög tid att bestämma sig för vad bangårdsområdet ska användas till. Solna stad ser sig som en viktig part i den pågående utredningen, dels med anledning av att Tomtebodabangård är belägen i kommunen, dels att dess framtid och funktion är en viktig planeringsförutsättning i Solnas fortsatta utvecklingsresa. Inom bangårdens närområde har Solna stad flera stadsutvecklingsområden, Karolinska institutet och östra delen av Huvudsta, där bangården kan ha påverkan på möjligheterna att skapa t. ex. bostäder. Om Tomtebodabangård ska nyttjas som en del i att avlasta Stockholms centralstation måste Solna stad få möjlighet att påverka hur det ska kunna genomföras utan att möjligheten att nå stadens ambition om att bygga bort barriärer och länka ihop stadsdelar för att skapa en bättre och mer sammanhållen stad påverkas negativt. Solna stad förutsätter därmed att staden inkluderas i det fortsatta utredningsarbetet.

”Stockholm nord”

Det är först i nästa skede som specifika objekt fastställs, men förvaltningen vill ändå redan i detta skede föreslå att det skapas utrymme i den kommande Nationella planen för att möjliggöra en regionalstågsstation, längs Ostkustbanan vid Solna station. Området med Solna station och Arenastaden har utvecklats till Stockholms norra centrum med funktioner och förutsättningar som motiverar en placering av ”Stockholm nord” där. I Regional Utvecklingsplan För Stockholmsregionen (RUF) finns den beskriven och Solna stad anser att den nu även ska inkluderas som ett objekt i den Nationella planen. Området vid Solna station är det givna alternativet för en placering av en regionalstågsstation på den norra sidan av Stockholms central med sin mycket höga koncentration av arbetstillfällen, huvudkontor, nationalarena och andra besöksintensiva målpunkter såsom Mall of Scandinavia. ”Stockholm nord” föreslås tas med som en del i den fortsatta processen mot en ny Nationell plan, för åren 2026-2037.

Övergripande infrastrukturplanering

Den nationella infrastrukturplaneringen har stor betydelse för Stockholmsregionens möjlighet att uppnå både nationella och regionala klimat- och transportmål samt en hållbar samhällsplanering. Flera delar av Trafikverkets inriktningsunderlag kan innebära flytt av ansvar från nationell plan till länsplanerna. Den förändrade ansvarsfördelningen kräver en motsvarande höjning av medel till länsplanerna för att inte tränga undan andra viktiga investeringar på regional nivå. I övergången till miljövänliga transportalternativ, genom att prioritera elektrifiering, forskning och utveckling, samt klimathänsyn, bör fokus ligga på Stockholmsområdet. Det med anledning av att investeringar i Stockholms län historiskt sett är en investering i hela landets framtida utveckling.



En välfungerande och modern infrastruktur i huvudstadsområdet kan även fortsatt generera en omfattande ekonomisk, social och strategisk nytta på både lokal och nationell nivå. Det skapar bättre förbindelser mellan olika områden och städer och som i sin tur bidrar till ökad effektivitet och nytta på nationell nivå.

För att lyckas göra samhället mindre bilberoende så är en pålitlig, trygg och konkurrenskraftig kollektivtrafik något som bör prioriteras. Kollektivtrafik, gång och cykel är ofta yt-, kostnads- och miljöeffektiva sätt att skapa hög tillgänglighet, i synnerhet i täta stadsmiljöer. Det möjliggör även att medborgare kan åtnjuta hög tillgänglighet utan att ha tillgång till bil vilket utgör en förutsättning för en mer miljövänlig mobilitet. Det är viktigt inte minst för barn. Idag görs omkring tre fjärdedelar av personresandet med bil och transporter på vägnätet står för cirka hälften av länets totala klimatpåverkan. Regionen har goda förutsättningar för hållbart resande med cykel och kollektivtrafik.

I Solna pågår många projekt för att förbättra möjligheterna att resa kollektivt. Det är inte bara järnvägssträckan genom kommunen som är en del av projektet Tomtebodavägen – Kallhäll, det är också en utveckling av tunnelbanan och busstrafiken för att möta det ökade behovet av kollektivtrafik. Det är viktigt att de påbörjade tunnelbaneobjekten fullföljs och busstrafiken förbättras. Förvaltningen anser att det även bör finnas utrymme som möjliggör kompletteringar av den befintliga infrastrukturen, exempelvis genom att använda befintliga stationer effektivare och medverka till att öppna nya stationsentréer som gynnar utvecklingen av bostadskvarter och arbetsplatser i stationernas närhet. Även nya bytespunkter för kollektivtrafiken kan skapa ytterligare möjligheter som främjar ett kollektivt resande.

För att underlätta för fler att ta cykeln som färdmedel, och få ett minskat bilberoende som följd, behöver det både tas nya grepp i planeringen och ske en översyn av lagstiftningen. Just nu håller stadsmiljöavtalen på att fasa ut vilket är en stor försämring för Solna stad och andra kommuner. Om utfasningen av stadsmiljöavtalen fullföljs behöver nya och långsiktiga finansieringsformer skapas vilka kan ge förutsättningar att utveckla hälsosamma och hållbara miljöer med god framkomlighet. Idag innebär Trafikverkets juridiska tolkning av väglagen att statliga cykelvägar inte kan byggas frikopplat från befintlig infrastruktur. För ett ökat cyklande behöver väglagen ge möjligheter till en utbyggnad av statliga cykelvägar med finansiering genom nationell plan eller länsplan. Som ett exempel krävs förändringar så att Trafikverket kan bygga statlig cykelinfrastruktur oavsett plantillhörighet.

Den befintliga infrastrukturen och användandet samt nyanläggandet av den påverkar landskapet och dess natur-, kulturmiljö och upplevelsevärden. Klimatanpassning, biologisk mångfald och anpassningar till befintliga miljöer framförs i inriktningsunderlaget som något Trafikverket strävar efter att på ett bättre sätt värna om och inkludera i arbetet med deras projekt. Förvaltningen tycker att det är positiva mål. Men vill förstärka att dessa viktiga frågor bör få en mer framskjuten roll i den framtida planeringen och i arbetet med upprustning av befintliga anläggningar. I underlaget behöver det konkretiseras hur Trafikverket i framtida processer ska realisera intentionerna för att stå bättre rustade inför framtiden.

Som framförs i inriktningsunderlaget instämmer förvaltningen i att vatten är en av de viktigaste resurser vi har och är något som ska värnas. Dock saknar förvaltningen hur Trafikverket ska hantera frågan om dagvatten från deras anläggningar, som är bland det smutsigaste vatten vi har. Det vattnet rinner idag oftast direkt ut i våra recipienter. Dessa recipienter som många gånger har miljö kvalitetsnormer som inte uppfyller uppsatta mål. Att verka för miljöskyddande åtgärder är



något som stat, region och kommun gemensamt behöver arbeta med på lång sikt för att kunna förbättra vattenkvaliteten och uppfylla de uppsatta miljökvalitetsnormerna. Förvaltningen efterfrågar en konkretisering av hur vattnet från Trafikverkets anläggningar ska kunna renas så att vi gemensamt kan uppfylla de uppsatta miljökvalitetsnormerna och få en förbättrad vattenkvalitet.

Slutligen vill förvaltningen ta upp att en utveckling av infrastrukturen i Stockholms län har ytterligare en viktig funktion. Länet har en central roll i landets totalförsvaret genom att fungera som navet för beslutsfattande, ledning, kommunikation och internationell representation. Investeringar i transportinfrastruktur i huvudstadsområdet är nödvändigt för att bygga upp totalförsvarets motståndskraft och förmåga att möta hot och kriser.