



Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Sammanfattning

Trafikverket har tagit fram ett förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Solna stad har bjudits in att svara på Trafikverkets remiss.

Ett av de utpekade objekten i den nationella planen som berör Solna är Mäljarbanan, Solna stad vill uppmärksamma att det förslag som Trafikverket hittills har redovisat i järnvägsplanen för Mäljarbanan, med spår i markläge genom Solna, är oacceptabelt för staden. Staden anser istället att en överdäckning av järnvägsanläggningen genom Solna är nödvändig. En överdäckning skapar förutsättningar för att minska den fysiska barriär som järnvägen innebär, att skapa en mer sammanhållen stad och att minimera järnvägens störningar för befintlig bebyggelse och omgivande miljö. Staden anser också att det behövs en pendeltågsstation i Huvudsta.

Synpunkter lämnas även på sex andra utpekade förslag i den nationella planen. Därutöver anser staden att den nationella planen borde kompletteras med namngivna objekt som en Huvudstaled i tunnel, ett antal åtgärder av miljökaraktär utmed de statliga vägarna och järnvägarna, följdinvesteringar för att få ut full kapacitet av citybanan, samt några ytterligare objekt som finns med i stadens översiktsplan 2030.

Generellt konstateras även att Stockholmsregionen är den snabbast växande regionen i landet med en stor inflyttning både från andra regioner och från utlandet. Den statliga medelstilldelningen riktad till regionen är därför tveklöst för låg i förhållande till den tillväxt som sker. Det måste vara ett statligt ansvar att medverka till en balanserad utveckling av landets mest betydande region beträffande befolkningstillväxt och framkomlighet i vägnätet. Det måste dessutom innefatta även medel för åtgärder i det som Trafikverket betecknar som regionala länkar, men som formellt ingår i det kommunala väg- och gatunätet.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att som eget svar på remissen överlämna stadsledningsförvaltningens tjänsteskrivelse.

Kristina Tidestav
Stadsdirektör

Anders Offerlind
Förvaltningschef

Bakgrund

Trafikverket har tagit fram ett förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Solna stad har bjudits in att svara på Trafikverkets remiss.

Parallellt med arbetet med den nationella planen har regeringen gett Länsstyrelsen i uppdrag att ta fram ny länsplan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029. Även länsplan är remitterad till Solna stad och ett särskilt svar kommer att lämnas.

Nuläge

Solna är en av Sveriges snabbast växande kommuner. Stadens befolkning har vuxit med 35 procent under perioden 2000 – 2017. Staden avser även fortsättningsvis att ta ett stort ansvar för regionens tillväxt i en takt som staden och solnaborna mäktar med. Solna stad har som målsättning i stadens översiktsplan att bygga 800 lägenheter per år fram till år 2030, vilket innebär att stadens invånartal kommer att överstiga 100 000 personer vid periodens slut. Parallellt med bostadsbyggandet möjliggörs byggandet av nya arbetsplatser. Idag arbetar 80 000 personer på arbetsplatser i Solna och vid periodens slut beräknas det kunna finnas lika minst lika många som antalet invånare, d v s över 100 000 arbetsplatser.

Redan idag har Solna en hög belastning på gatu- och vägnätet. Solna är en stor pendlingskommun med många in- och utpendlande. Flera stora genomfartsvägar korsar kommunen (E4, E18 och E20). Därutöver är det kommunala gatu- och vägnätet hårt belastat då de av Trafikverket klassas som regionala länkar, som förbinder olika stadsdelar i Stockholms stad och andra omgivande kommuner.

Solna har genomfört en framkomlighetsutredning utifrån de expansionsplaner som finns i Solna och angränsande områden i grannkommunerna. Det har konstaterats att dagens åtgärder inte räcker till, utan det måste till nya lösningar för att framtida bostadsbyggande, såväl i som utanför Solna, ska kunna förenas med en rimlig framkomlighet i trafiken.

För att minska trycket på gatu- och vägsystemet är en utbyggnad av kollektivtrafiken nödvändig. Stockholmsförhandlingen och därefter Sverigeförhandlingen innebär att staden får ytterligare en tunnelbanelinje från Odenplan till Arenastaden, med tre stationer i Solna. Det ska samtidigt byggas totalt 8500 lägenheter i tunnelbanans influensområde. Det planeras därför även för bättre förutsättningar för stombusstrafik och annan busstrafik, samt förbättring och utbyggnad av cykelstråken. Staden har föreslagit fortsatt utbyggnad av tunnelbanans gula linje till Bergshamra via Nya Ulriksdal och därefter vidare till nordostkommunerna. Därutöver har Solna i sin översiktsplan även reserverat mark för utbyggnad av tvärspårvägen.

Staden för även diskussioner med Trafikverket om utbyggnad av Mälärbansans två nya spår mellan Tomtebodas och Sundbybergs station inklusive förutsättningarna för en ny pendeltågsstation i Huvudsta. Det pågår också en utredning av en tunnelförläggning av Huvudstaleden.

Stadsledningsförvaltningens synpunkter

Större tilldelning av medel till Stockholmsområdet

Stockholmsregionen är den snabbast växande regionen i landet med en stor inflyttning både från andra regioner och från utlandet. För att transportsystemet ska kunna fungera tillfredsställande utan orimligt långa restider och tilltagande trängsel måste infrastrukturen anpassa utifrån befolkningstillväxten. Den andel av den statliga medelstilldelningen som är riktad till Stockholmsregionen är tveklöst för låg i förhållande till den tillväxt som sker. Regionen är dessutom en motor för hela landet. Det måste vara ett statligt ansvar att medverka till en balanserad utveckling av landets mest betydande region beträffande befolkningstillväxt och framkomlighet i vägnätet. Det måste dessutom innefatta även medel för åtgärder i det som Trafikverket betecknar som regionala länkar, men som formellt ingår i det kommunala väg- och gatunätet.

Trafikverket konstaterar att utmaningarna i Stockholmsregionen är stora och att det även efter planperioden kommer att kvarstå betydande brister i transportsystemet. Solna stad anser att Stockholmsregionen, i förhållande till sitt invånartal, andelen arbetsplatser, andel av BNP, såväl i den nationella planen som i Länsplanen får en alltför låg andel av infrastrukturinvesteringarna.

Objekt som är med i planen

Det finns ett antal namngivna investeringsåtgärder som ligger i Solna eller berör staden. Det handlar om Mäljarbanan, E18 Bergshamra/Tomtebodan, det regionala cykelstråket Täbystråket, tunnelbaneutbyggnad Stockholm och Hagalunds tunnelbanestation, det regionala cykelstråket Norrtull-Kista, ombyggnad av Hagalunds bangård och ökad kapacitet på järnvägssträckan Stockholms C-Sörentorp.

Mäljarbanan

Ett angeläget nationellt och regionalt objekt är Mäljarbanan. Det förslag som Trafikverket hittills har redovisat i järnvägsplanen för Mäljarbanan med spår i markläge genom Solna anser staden vara oacceptabelt. Det strider mot inriktningen i den principöverenskommelse som staden har tecknat med Trafikverket om att järnvägsområdet ska utformas på ett sätt som minimerar störningarna för befintlig bebyggelse och omgivande miljö samt barriäreffekterna för gång- och cykeltrafiken. Det redovisar inte heller hur staden ska kunna utnyttja den obebyggda marken i anslutning till järnvägsområdet för exploatering. Samtidigt konstaterades att ett stort antal frågor behöver utredas vidare såsom möjligheten till en överdäckning av järnvägen mellan Frösundaleden och Huvudstagatan, huruvida det femte godsspåret faktiskt behövs, möjligheten till en station i Huvudsta och ombyggnaderna av Frösundaledens och Huvudstagatans broar över järnvägen. Resultatet av dessa utredningar är helt avgörande för hur staden ska ställa sig till Mäljarbanans utbyggnad genom Solna.

Staden anser att en överdäckning av järnvägsanläggningen genom Solna är nödvändig. En överdäckning skapar förutsättningar för att minska den fysiska barriär som järnvägen innebär, att skapa en mer sammanhållen stad och att minimera järnvägens störningar för befintlig bebyggelse och omgivande miljö. Staden anser också att det behövs en pendeltågsstation i Huvudsta.

E18 – Bergshamra/Tomtebodavägen

Det finns medel avsatta för ett antal åtgärder på E18 där Bergshamra berörs. I det ena stråket finns förbättrad kapacitet och säkerhet för sträckan Frescati-Bergshamra-Stocksundsbron med. Här förutsätter Solna stad att det ingår bullerdämpande åtgärder i de delar av Bergshamra som ligger utmed Roslagsvägen. Det är denna sträcka som genererar mest buller i östra Bergshamra, vilket är angeläget att åtgärda.

Bergshamravägen är idag hårt belastad av trafik ofta från och till E4. Det påverkar miljön i Bergshamra såväl vad gäller påverkan genom buller som på luft. Det finns inga namngivna investeringar vid Bergshamravägen, men det bör ingå medel i den nationella planen för att förbättra miljön i Bergshamra. För att minska buller och luftföroreningar från den trafik som kommer att finnas på Bergshamravägen även fortsättningsvis bör staten initiera lösningar i form av fler bullerplank eller liknande.

Regionalt cykelstråk, Täbystråket

Det är positivt att det regionala cykelstråket fortsatt är en namngiven investering i den nationella planen. Det är angeläget att hela stråket kommer till stånd och inte minst att den erforderliga gång- och cykelbron över Ålkistan kan genomföras. Hittills har det inte funnits avsatta medel för denna del av stråket, vilket varit olyckligt. Det kan även finnas skäl för Trafikverket att samverka med Ellevio i denna fråga, eftersom de för närvarande arbetar med en eventuell brolösning för genomförandet av del av markförläggning av kablar inom ramen för Stockholms ström. En samordning av de olika nyttigheterna i en gemensam bro kan vara en möjlig lösning.

Tunnelbaneutbyggnad Stockholm och Hagalunds tunnelbanestation

Den statliga delen av finansiering av tunnelbaneutbyggnaden inklusive Hagalunds tunnelbanestation finns med som namngivna investeringar. Denna finansiering följer av tidigare överenskommelser. Det finns dock inga medel avsatta för följdinvesteringar, vilket planen bör kompletteras med. Det kommer att finnas behov av anslutningar och kopplingar till andra trafikslag vid stationerna för att kunna få full effekt av investeringen.

Regionalt cykelstråk, Norrtull-Kista

Det är positivt att det regionala cykelstråket är en namngiven investering i den nationella planen. Det bör noteras att det i Solna stads cykelplan, och även i det regionala cykelkansliets kartor, benämns Hagastråket. Märstastråket har en annan sträckning genom Solna. För den del som i Trafikverkets förslag som passerar genom Solna finns det åtgärder som bör diskuteras.

Hagalunds bangård, ombyggnad

En generell utgångspunkt för Solnas övergripande planering är att stadens centrala läge skapar förutsättningar för en tät bebyggelse med bostäder och arbetsplatser i kollektivtrafiknära lägen. Större ytkrävande anläggningar, som exempelvis en bangård, lämpar sig bättre i andra områden än i Solna. Hagalunds bangård är ett riksintresse och därmed har staden varit tvungen att förhålla sig till det och den finns givetvis med i stadens översiktsplan. Staden ser därför i första hand att staten försöker att hitta en ny lokalisering för en bangård. De nu aktuella investeringarna skulle därmed kunna undvikas.

Om staten ändå vill fullfölja investeringen är det viktigt att åtgärder även vidtas för att hantera dagvatten så att avrinningen till Brunnsviken sker på ett sätt som inte leder till påverkan på vattenkvaliteten. Det gäller då givetvis även avrinning till Råstasjön, som i sin tur rinner vidare mot Brunnsviken. För dessa åtgärder bör Trafikverket öronmärka investeringsmedel.

Solna stad anser att Solna station ska utvecklas till en regiontågsstation. Planeringen av en regionalstågsstation bör lämpligen ske i samband med andra åtgärder i närområdet. Anslag av medel för att genomföra detta kan lämpligen samordnas med åtgärder på bangården.

Ökad kapacitet ostkustbanan Stockholms C-Sörentorp

Det är viktigt att genomförandet av en ökad kapacitet på Ostkustbanan sker med stor hänsyn till befintliga verksamheter och övriga nyttigheter som finns i anslutning till spårområdet. Det är nödvändigt att Trafikverket samverkar med berörda parter och att möjligheterna att förtäta i kollektivtrafiknära lägen inte påverkas negativt. Solna stad förutsätter att denna åtgärd även anpassas till kapaciteten på Citybanan så att även fler pendeltåg kan köra på sträckan och i sin tur möjliggöra fler avgångar till/från Ulriksdals station i högtrafik.

Kompletteringar av objekt och inriktningar

Solna stad saknar några viktiga investeringsobjekt i den nationella planen. Staden anser att en Huvudstaled i tunnel måste finnas med i den nationella planen. Det bör även lyftas upp ett behov av medel för statliga åtgärder på och utmed de statliga vägarna och spårområdena för att minska miljöpåverkan. Följdinvesteringar till citybanan, som nu är färdigställd, men inte kan användas till sin fulla kapacitet är ytterligare en åtgärd som bör tas med.

Huvudstaleden i tunnel

En åtgärd som Solna vill framhålla som särskilt viktig att genomföra är en nybyggnad av en Huvudstaleden i tunnel. Huvudstaleden har varit aktuell i planeringen av infrastruktur sedan decennier tillbaka och innebär att en öst-västlig tunnel byggs mellan Karlberg och Huvudstabron under Huvudsta i Solna. Den kan också förlängas från Huvudstabron till Bergslagsvägen i Stockholm, något som Stockholms stad nu har med som en framtida vägetablering i sitt utställda förslag till översiktsplan.

Huvudstaleden ger en ökad tillgänglighet till arbetsplatser och bostäder i framför allt Solna, Sundbyberg och västra Stockholm. Denna öst-västliga axel gör att trafik som tidigare har tagit sig fram via Drottningholmsvägen, Solnavägen/Torsgatan, Frösundaleden eller, Uppsalavägen mot Essingeleden, Norra länken och innerstaden erhåller ett snabbare och kortare alternativ. En förlängning av tunnel vidare i Stockholm förstärker effekterna.

Såväl Solna, Stockholm som Sundbyberg har omfattande planer för utbyggnad av bostäder och arbetsplatser under de kommande åren. För att kunna möta denna tillväxt behövs en utbyggnad av Huvudstaleden, som komplement till den utbyggnad av kapacitetsstark kollektivtrafik, som har beslutats i Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen. Med en Huvudstaled i tunnel kan dessutom mark frigöras för ytterligare bostadsbyggande, utöver det som redan är planerat idag.

Åtgärder utmed statliga vägar och spårområden för att minska miljöpåverkan

De statliga vägarna och järnvägarna medför, som de allra flesta vägar och spår, viss negativ påverkan på sin omgivning. Bullret är ett sådant och Solna stad anser att den nationella planen borde omfatta medel för att minska dessa effekter. Bullerplank, men också sänkta hastigheter kan minska bullret utmed de statliga vägarna. Solna stad anser att det bör finnas en särskild inriktning i planen för att åtgärda detta.

Påverkan på luft är en annan. Vi förutsätter att staten är beredda att etablera och bekosta mätstationer för luftföroreningar utmed de statliga vägarna. Om det visar sig finnas överskridanden av nuvarande gränsvärden förutsätter Solna att det avsätts statliga medel för att trafikverket ska kunna åtgärda överskridandena.

Med vattendirektiven, som innebär att åtgärder ska vidtas för att inte försämra vattenkvaliteten i våra vattendrag, har staten ett betydande ansvar för att rena dagvatten från statliga vägar. Staden vill därför att det i den nationella planen avsätts medel för att Trafikverket ska kunna ta detta ansvar. För Solnas del är det bland annat Brunnsviken som berörs genom sin närhet till såväl E4 som E18 och med Ostkustbanan och Hagalunds bangård, vars dagvatten mynnar i Brunnsviken. Solna stad anser att det bör finnas en särskild inriktning i planen för att åtgärda denna problematik.

Följdinvesteringar till citybanan

Citybanan är en betydande statlig investering i Stockholmsregionen. Avsikten har varit att väsentligt öka kapaciteten på järnvägsnätet inte minst för fjärrtrafik och ge pendeltågstrafiken egna spår i tunneln. Investeringen i sig har varit bra och lyckad, men det har visat sig att den kapacitetsökning som var avsedd inte går att genomföra utan följdinvesteringar längre ut i tågsystemet. Det har bland annat fått effekten att antalet pendeltågsavgångar i högrafik har minskat på vissa stationer istället för att öka, vilket var förväntningarna. Solna stad anser att fler följdinvesteringar än de som anges i remissförslaget måste genomföras. Citybanans hela kapacitet måste kunna utnyttjas.

Övrigt

Därutöver vill Solna stad lyfta fram vikten av en spårförbindelse mellan Bergshamra och Solna station. Kollektivförbindelsen mellan Bergshamra och övriga stadsdelar i Solna utgörs idag busslinjer. Under högrafik innebär detta långa restider på grund av köbildningen på vägnätet. Solna stad ser därför att stort behov av en spårförbindelse som kan knyta samman Bergshamra med övriga Solna. Förbindelsen kan utföras antingen som planerad förlängning av tvärbanan från Solna station eller som en förlängning av en eventuell tunnelbanelinje från Arenastaden. Staden anser att det ska inrymmas under planperioden.

Solna station bör bli en regionaltågsstation. För att det ska bli möjligt behövs ett antal investeringar vid stationsområdet. Solna stad anser att dessa åtgärder bör finnas med och finansieras i den nationella planen 2018-2029.

Trafikverkets bedömning av att de utpekade regionala cykelstråken inte kommer att vara fullt utbyggda vid planperiodens slut är olyckligt och kommer att påverka möjligheten att nå målet, om att cykelns ska svara för 20 procent av de totala resorna i länet, negativt. En full utbyggnad av de regionala stråken beräknades, när den regionala cykelplanen gjordes, till 2,2 miljarder kronor. I länsplanen avsätts cirka 300 miljoner kronor som medfinansiering till cykelinvesteringar för åren 2018-2025.

Det innebär att de regionala stråken skulle kunna vara färdigställda om knappt 30 år, förutsatt att kommunerna har möjlighet att finansiera lika mycket som staten. Det är inte troligt, eftersom kommunerna med nuvarande befolkningsökning snarare behöver använda kommunala medel för investeringar i nya skolor och förskolor. Solna stad anser att detta tydliggör behovet av ytterligare statliga medel för cykelinvesteringar.