



Stadsledningsförvaltningen

Tjänsteskrivelse

2025-12-03
KS/2025:388

Yttrande över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att som eget yttrande över remiss för förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037, översända stadsledningsförvaltningens tjänsteskrivelse daterad 2025-11-25.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Sammanfattning

Solna stad har fått Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 på remiss. Planen omfattar en förstärkt ekonomisk ram på 1 200 miljarder kronor för att åtgärda eftersatt underhåll och genomföra nya satsningar. Fokus ligger på samhällsnytta, miljö- och klimatutmaningar, trafiksäkerhet och framkomlighet.

Förvaltningen är positiv till de namngivna objekten i nationell plan, särskilt kapacitetsåtgärder på Mälarbanan, men betonar behovet av tydlighet kring projektets genomförande och tidplan. Förvaltningen stödjer signaloptimering på Ostkustbanan, statlig medfinansiering av tunnelbaneutbyggnad samt Södra Hagalunds tunnelbanestation. Vidare understryker förvaltningen vikten av att Solna inkluderas i arbetet med ombyggnation av Tomtebodas bangård, då området är centralt för stadens utveckling. För Hagalunds bangård framhålls behovet av samverkan för att undvika negativa konsekvenser för planerade stadsutvecklingsprojekt och framtida bytespunkt vid Solna station.

Förvaltningen föreslår även nya objekt för framtida plan: utveckling av Solna station till regionalstågsstation (Stockholm nord), förbättrad bussframkomlighet vid statliga vägar, robusthets- och kapacitetshöjande åtgärder på E4/E20 och E18, trafiksäkerhetsåtgärder på Bergshamravägen, ny sträckning av E18 via Häggvik–Rosenkälla samt säkerställd kapacitet för underhåll och störningsreducering på Mälarbanan och pendeltågsnätet.

Alessandra Wallman
Stadsdirektör

Emelie Grind
Samhällsbyggnadschef

Karin von Sydow
Översiktsplanerare



Ärendebeskrivning och bakgrund

Solna stad har fått Trafikverkets *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* på remiss. Planen utgör grunden för hur Sveriges statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar ska underhållas och utvecklas under den kommande tolvårsperioden. Planen har utgångspunkt i de transportpolitiska målen och principerna, infrastrukturpropositionerna och regeringens direktiv. Jämfört med tidigare perioder omfattar planen en kraftigt förstärkt ekonomisk ram, där 1 200 miljarder ligger inom planperioden. Detta för att möjliggöra att både ta igen eftersatt underhåll och att genomföra nya satsningar. Den nationella planen har ett tydlig uppdelande mellan vidmakthållande av befintlig infrastruktur och utveckling och investering i nya- eller ombyggnadsobjekt. Planen betonar också vikten av att hantera miljö- och klimatutmaningar, öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten i hela landet. Grundprincipen för planförslaget är att göra största möjliga samhällsnytta av de medel som satsas på infrastrukturen. Planen revideras vart fjärde år.

Under 2024 var Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen 2026-2037 på remiss. Förvaltningen valde att svara på den för att föra fram sina synpunkter på förslagen till namngivna objekt samt ge inspel till ytterligare ett förslag. Förvaltningen var då positiva till utvecklingen av järnvägen Tomtebodavägen – Kallhäll (Mälarbanan) och tryckte på vikten av att planerade och medfinansierade objekt genomförs. För objektet Stockholm C- Tomtebodavägen bangård var förvaltningen positiva till att det utreds hur området ska användas framöver men framhöll att det är av stor vikt att Solna stad inkluderas i utredningsarbetet då objektet ligger inom kommunen samt att det pågår ett flertal större stadsutvecklingsprojekt i närområdet. Som sista inspel föreslog förvaltningen att ett nytt objekt ska läggas till i nationell plan, Stockholm nord - utveckling av Solna station till ny regionalstågsstation där fjärrtåg kan stanna.

Presenterade namngivna objekt som berör Solna stad

De namngivna objekten som berör Solna stad i förslag till nationell plan är:

- Åtgärder för ökad kapacitet på järnvägssträckan Tomtebodavägen – Kallhäll (Mälarbanan)
- Signaloptimering på järnvägssträckan Solna - Skavstaby (Ostkustbanan)
- Statlig medfinansiering till tunnelbaneutbyggnad
- Södra Hagalund tunnelbanestation
- Stockholm C delen Tomtebodavägen bangård
- Hagalunds bangårdsombyggnad

Förvaltningens bedömning

Samhällsbyggnadsförvaltningen har inhämtat synpunkter från tekniska förvaltningen.

Förvaltningen kan inledningsvis konstatera att infrastrukturplaneringen bedrivs i flera olika processer och av olika aktörer. Nationella planen ger en bild av de åtgärder som pågår men behöver kompletteras med de objekt som finns i länsplanen, de som tillkommit från Sverige- och Stockholmsförhandling och de objekt som kommunerna själva planerar och utför. Vissa av åtgärderna medfinansieras både i nationell plan och länsplanen men där det i nationell plan inte specificeras finansieringsdel till ett specifikt objekt, till exempel för tunnelbaneutbyggnaden.



Förvaltningen välkomnar den föreslagna inriktningen med förstärkt vidmakthållande och ökad ram för trimnings- och miljöåtgärder. För att uppnå hög samhällsnytta i storstadsregionen behöver planen tydligare prioritera åtgärder som förbättrar framkomlighet, trafiksäkerhet och hållbara resval i en tät stad. Trimnings- och miljöanslaget bör till exempel omfatta medfinansiering av gång- och cykelåtgärder i storstad, särskilt vid korsningar och barriärer längs statliga vägar. Detta är avgörande för trafiksäkerhet och klimatmål. Förvaltningen vill också lyfta fram vikten av att framöver hålla en högre takt i genomförandet. Det behöver säkerställas att planerade åtgärder realiseras inom lagd planperiod. En tydligare kontinuerlig samverkan mellan stat, region och kommunerna kan bidra till att genomförandetakten blir högre och att medel arbetas upp inom given tidsperiod.

Solna stad är medlem i föreningen klimatkommunerna. Ett separat yttrande över planen kommer ske genom föreningen som förvaltningen står bakom. Det finns några särskilda ställningstaganden i det yttrandet som förvaltningen vill lyfta fram även här:

- Behovet av storsatsning på järnvägen. Det finns ett tydligt behov av ökade investeringar i järnvägsinfrastruktur, både för att säkerställa ett väl fungerande underhåll och för att möjliggöra nybyggnation. Ur ett historiskt och internationellt perspektiv är de svenska satsningarna på järnväg och infrastruktur generellt för låga. En långsiktig och omfattande satsning är avgörande för att nå klimatmålen, stärka konkurrenskraften och skapa ett robust transportsystem som möter framtidens behov. Utifrån Solnas perspektiv är detta högst relevant när det gäller till exempel utveckling av Solna station till Stockholm nord med stopp för fjärrtåg samt genomförande av Mälarbanans ökade kapacitet.
- De nationella klimatmålen och transportpolitiska målen behöver få ett större genomslag i den nationella infrastrukturplaneringen. Nuvarande infrastrukturplanering styrs av prognoser om ökat bilresande, vilket motverkar dessa mål. För att ändra detta bör Trafikverkets instruktioner och relevanta förordningar kompletteras så att planeringen baseras på scenarier för ett transporteffektivt samhälle med minskad bil-, lastbils- och flygtrafik. Trafikverket bör även ges uppdrag att stödja åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt samt möjliggöra statlig medfinansiering för åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1 och 2.
- Återinförandet av stödsystem för lokala satsningar. Efter avvecklingen av stadsmiljöavtalen, som bidrog till att kommuner kunde genomföra projekt som främjar hållbara transporter, har finansiering för gång- och cykeltrafik minskat. Ett nytt stödsystem bör införas där staten delfinansierar lokala åtgärder för ett transporteffektivt samhälle. Avtalen bör omfatta paket av steg 1- och 2-åtgärder, med högre finansieringsgrad för insatser riktade till sårbara grupper. Trafikverket bör ges uppdrag att stödja dessa åtgärder och underlätta försöksverksamhet. Dessutom bör en större andel av infrastrukturplaneringsbudgeten öronmärkas för gång- och cykeltrafik, och cykel erkännas som ett eget trafikslag med krav på friliggande cykelvägar vid ny- och ombyggnation.



Synpunkter på namngivna objekt och behov av tillkommande objekt i planen

Förvaltningen framför nedan synpunkter på namngivna förslag och lyfter även fram behov av nya objekt som på sikt kan inrymmas i nationell plan.

Namngivna objekt i planen:

- **Åtgärder för ökad kapacitet på järnvägssträckan Tomtebodaboda – Kallhäll (Mälarbanan):** Förvaltningen ser mycket positivt på att projektet Tomtebodaboda-Kallhäll, som idag klassas som pågående, fortsatt planeras under perioden samt att den påbörjade utbyggnaden därefter fullföljs. 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 att det enligt Trafikverket, delvis har ett genomförande av projektet efter år 2037.
- **Signaloptimering på järnvägssträckan Solna - Skavstaby (Ostkustbanan):** Förvaltningen är positiv till att detta genomförs.
- **Statlig medfinansiering till tunnelbaneutbyggnad:** Förvaltningen är positiv till att nationell plan stödjer genomförandet av beslutade kollektivtrafikprojekt och förutsätter att slutfinansieringen av åtgärder inom Stockholmsförhandlingen enligt den överenskommelse som för närvarande ligger för beslut hos parterna inryms i planen.
- **Södra Hagalund tunnelbanestation:** Förvaltningen är positiv till att Hagalunds tunnelbanestation och finansieringen av densamma i liggande förslag till överenskommelse efter förhandling 2025 överförs från storstadsavtal 6 i Sverigeförhandlingen till Stockholmsförhandlingen.
- **Stockholm C delen Tomtebodaboda bangård:** Tomtebodaboda bangård 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 Tomtebodaboda bangård kan användas i framtiden. Solna stad behöver vara ytterligare delaktiga i den pågående utredningen *”Prioriterad utredning Stockholm C och Tomtebodaboda bangård”*, då staden är en mycket viktig part för att genomföra föreslagna utveckling av området framöver. Detta dels med anledning av att Tomtebodaboda bangård 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 bostäder



och en sammanhängande stadsstruktur. Om Tomtebodas bangård 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 för att klargöra områdets framtida roll och markanvändning.

- **Hagalunds bangårdsombyggnad:** Förvaltningen ser att det finns ett stort behov att framöver delta i diskussioner om utveckling av området. Om ombyggnaden innebär att nya funktioner placeras på så sätt att bullernivåer ökar eller behov av riskavstånd till exempelvis bostäder eller kontor behöver införas är det problematiskt för Solna och de planer som finns i bangårdens närhet. Staden har som inriktning att Solna station ska utvecklas till en framtida storregional bytespunkt. En ombyggnation av bangården får inte försvåra den möjligheten. Även i detta område föreligger behov av att minska depåns barriäreffekt i samhället. Förvaltningen föreslår en ökad samverkan mellan Trafikverket, Jernhusen och staden i frågan.

Förslag till nya objekt att lyfta in i nationell plan

Förvaltningen ser att det finns ett antal förslag till åtgärder och objekt som framöver kan få utrymme i nationell plan. Förvaltningen föreslår:

- Att Solna station kan utvecklas till Stockholms norra stopp på ostkustbanan, Stockholm nord. Området vid Solna station är det givna alternativet för en placering av en storregional tågstation på den norra sidan av Stockholms central med sin mycket höga koncentration av arbetstillfällen, huvudkontor, nationalarena och andra besöksintensiva målpunkter. Staden deltar redan idag i det ÄVS-arbetet som har påbörjats för Solna station och har löpande dialog med näringslivets aktörer för möjligheten att inför tågstopp vid stationen för tåg som går till Arlanda.
- Att nationell plan bör ge utrymme för åtgärder som förbättrar bussframkomlighet i anslutning till statliga vägar, exempelvis ramplösningar och signalprioritering.
- Att robusthets- och kapacitetshöjande åtgärder (ITS, signalprioritering, incidenthantering) i E4/E20 och E18 genom Solna säkerställs. Dessa stråk är kritiska för regional pendling och godstransporter.
- Att det arbetas fram förslag som kan öka trafiksäkerheten och framkomligheten på Bergshamravägen. Detta är något staden gärna arbetar med tillsammans med Trafikverket.
- Att E18 får en ny sträckning via Häggvik och länsväg 365 till trafikplats Rosenkälla när Förbifart Stockholm öppnas. Detta för att minska miljöpåverkan och förbättra boendemiljön i tätbebyggda, regioncentrala områden. Detta skulle minska tung godstrafik genom bostadsområden och bidra till en mer hållbar stadsutveckling.



- Att planen bör säkerställa kapacitet för underhåll och störningsreducerande insatser för att upprätthålla punktlighet på Mälarbanan och pendeltågsnätet genom Stockholm som idag är hårt belastade.