



## Stadsutveckling i anslutning till Trafikverkets vägtunnlar

### Hemställan till regeringen

#### Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Hemställan till regeringen om *Stadsutveckling i anslutning till Trafikverkets vägtunnlar* enligt vad som sägs i stadens promemoria inklusive bilaga till promemorian, godkänns.

#### Föredragande borgarrådet Karin Wanngård

##### Sammanfattning av ärendet

Behovet av bostäder i Stockholm är stort och det finns idag få självklara och enkla lägen för nybyggnation. Stockholms stad och Trafikverket har tidigare samarbetat i stadsutvecklingsprojekt invid och ovan Trafikverkets vägtunnlar.

Trafikverket har de senaste åren haft en avvisande inställning till att lämna tillstånd till nödvändiga åtgärder, för bland annat bostadsbebyggelse, inom vägtunnlarnas skyddszoner. Även inom det så kallade riskområdet, som ligger utanför tunnlnarnas skyddszon, anser sig Trafikverket ha rätt att neka åtgärder.

Trafikverkets ändrade förhållningssätt sammanfaller med Trafikverkets beslut att anta riktlinjerna *Handläggning av ärenden som berör "skyddszon tunnlar"*, publiceringsdatum 2020-09-22.

Av kommunfullmäktiges budget för 2023 framgår att det långsiktiga målet i Stockholms stad är att skapa förutsättningar för att 140 000 bostäder ska byggas mellan 2010 och 2030. Staden har stora åtaganden för medfinansiering av ett antal statliga infrastrukturprojekt.

Stadsledningskontoret anser att Trafikverkets riktlinjer inte har stöd i lag och begränsar det utrymme inom vilket tillstånd kan erhållas enligt 43 § väglagen och att Trafikverkets beslut att anta riktlinjerna står i strid med principer och grundläggande krav på legalitet, objektivitet och proportionalitet.

Stadsledningskontoret vill lyfta fram att ett totalförbud gällande intrång i skyddszoner och vägområden blir mycket allvarligt för staden. Enbart i närtid handlar det om minst 10 000 bostäder i ett trettiotal projekt som berörs.

Slutligen noterar stadsledningskontoret att Trafikverket har avfärdat alla stadens försök att diskutera riktlinjerna och nya projekt som på ett eller annat sätt innebär ett intrång i skyddszon eller vägområde. Mot bakgrund av detta anser stadsledningskontoret att det är nödvändigt att regeringen skyndsamt vidtar åtgärder i enlighet med stadens hemställan.

## Beredning

Ärendet har initierats av stadsledningskontoret.

## Föredragande borgarrådets synpunkter

I Stockholm finns ett stort behov av fler bostäder. En viktig förutsättning för att stockholmarna ska kunna bli fler är att nya bostäder och arbetsplatser byggs och att infrastrukturen utvecklas. Bostadsbyggandet är också centralt för att kunna minska trångboddheten. Vi har höga ambitioner för stadsutvecklingen med fokus på att bygga attraktivt, hållbart och tätt samt att vara en levande, sammankopplad och socialt hållbar stad.

Ett hinder för stadsutvecklingen i Stockholm är dock Trafikverket. Den statliga myndigheten har nämligen ändrat förhållningssätt som tyder på ett totalförbud att lämna tillstånd till nödvändiga åtgärder inom vägtunnlars så kallade skyddszoner och riskområden. Detta påverkar enbart i närtid fler än 10 000 bostäder i ett trettiotal projekt, varav en betydande del redan är försenade på grund av Trafikverkets agerande. Även bullerplank och andra externa anläggningar inom vägområden hindras vilket avsevärt försämrar möjligheten till goda boendemiljöer.

Stadsutvecklingen i Stockholm bygger på att flera funktioner kan samsas och överlagras för att hushålla med stadens markresurser. Att Trafikverket inte är villiga att dela eller justera onödigt stora skyddszoner och vägområden, trots att ingen skada uppkommer på Trafikverkets anläggningar, är oacceptabelt.

Trafikverkets riktlinjer har inte stöd i lag. Trafikverkets beslut att anta riktlinjerna står även i strid med principer och grundläggande krav på legalitet, objektivitet och proportionalitet. Det är även upprörande att Trafikverket har avfärdat alla stadens försök att diskutera frågan och projekt som påverkas.

Jag ser mycket allvarligt på att staten genom Trafikverket hindrar tusentals bostäder i Stockholm. Det är nödvändigt att regeringen skyndsamt vidtar åtgärder i enlighet med stadens hemställan.

Stockholm den 23 augusti 2023

Karin Wanngård

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Bilaga

Stadsutveckling i anslutning till Trafikverkets vägtunnlar, dnr KS 2023/707-1.1

**Kommunstyrelsen**

**Särskilt uttalande** av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Centerpartiet välkomnar stadsledningskontorets initiativ att förklara för Trafikverket hur myndighetens allt mer hämmade inställning till stadsutveckling påverkar Stockholms och andra storstäders möjlighet till att bygga bostäder och en attraktiv och hållbar stad. När Stockholm växer måste hårdgjord yta tas tillvara i största möjliga mån. Trafikverket verkar ha missat regeringens strategi för levande städer där vikten av stadsgrönka slås fast. Vi menar att Trafikverket borde välkomna möjligheten att bygga stad på och intill trafikerade och hårdgjorda ytor för att också bidra till de mål som återfinns i regeringens egen strategi.

Även om vi ser positivt på denna hemställan och att vänstermajoriteten inser vikten av att kunna bygga på de platser som nu Trafikverket nekar, så anser vi också att staden själv inte bara ska klaga på staten utan ta ett eget helhetsgrepp på detta. Tyvärr röstade den styrande majoriteten nej i kommunfullmäktige till Centerpartiets förslag om en överdäckningsstrategi så sent som i juni i år.

## Ärendet

Stockholms stad och Trafikverket har tidigare samarbetat i stadsutvecklingsprojekt invid och ovan Trafikverkets vägtunnlar. Behovet av samarbete har varit, och är fortfarande, stort då kopplingen mellan människor och infrastruktur närmast kan beskrivas som symbiotisk. Staden och staten, genom Trafikverket, har genom flera gemensamma avtal och samarbeten gällande bland annat Södra länken, Norra länken och Förbifart Stockholm möjliggjort en fortsatt utveckling av det snabbt växande Stockholmsområdet.

Behovet av bostäder är stort och det finns få idag självklara och enkla lägen för nybyggnation. Bostadsbebyggelse i de centrala delarna av regionen är också en förutsättning för att skapa en samlad region med hållbar utveckling inom infrastruktur för teknisk försörjning och minskat bilresande. Stadens medverkan genom gemensam planering, detaljplaneändringar, tillhandahållande av mark och annan samverkan har varit en förutsättning för infrastrukturprojektens genomförande. Att bostadsbebyggelse ska kunna ske i anslutning till dessa har varit en given förutsättning och tidigare inte ifrågasatts.

Trafikverket har de senaste åren haft en avvisande inställning till att lämna tillstånd till nödvändiga åtgärder, för bland annat bostadsbebyggelse, inom vägtunnlarnas skyddszoner. Även inom det så kallade riskområdet, som ligger utanför tunnarnas skyddszon, anser sig Trafikverket ha rätt att neka åtgärder. I såväl planerings- som genomförandeskedan har därför osäkerhet och hinder uppstått gällande genomförandet av de åtgärder som behöver utföras i närheten av Trafikverkets anläggningar.

Trafikverkets ändrade förhållningssätt sammanfaller med Trafikverkets beslut att anta riktlinjerna *Handläggning av ärenden som berör "skyddszon tunnlar"*, 2020-09-22. Riktlinjerna anger hur Trafikverket avser hantera externa åtgärder som berör Trafikverkets driftsatta tunnlar och bergsanläggningar inklusive deras skyddszon.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 19 juni 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget för 2023 framgår att det långsiktiga målet i Stockholms stad är att skapa förutsättningar för att 140 000 bostäder ska byggas mellan 2010 och 2030. Staden har stora åtaganden för medfinansiering av ett antal statliga infrastrukturprojekt med syfte att kunna genomföra angelägna satsningar på väg- och spårtrafiken i Stockholm. Stadens långsiktiga planering för samhällsutvecklingen innebär att ett växande Stockholm blir tätare och mer sammankopplat.

Stadsledningskontoret anser att Trafikverkets riktlinjer inte har stöd i lag och begränsar det utrymme inom vilket tillstånd kan erhållas enligt 43 § väglagen och att

Trafikverkets beslut att anta riktlinjerna står i strid med principer och grundläggande krav på legalitet, objektivitet och proportionalitet. Centralt för riktlinjerna och direkt avgörande för den uppkomna situationen är att Trafikverket avser att bedöma motivet till den sökta åtgärden. Trafikverket har härvid tagit sig rätten att definiera vilka intressen som utgör samhällsintressen. Trafikverkets definition inrymmer i allt väsentligt endast annan infrastruktur och utesluter således andra intressen, däribland bostadsbebyggelse och arbetsplatser.

Stadsledningskontoret vill lyfta fram att det principiella ställningstagandet från Trafikverket som manifesterats i riktlinjerna och dess tillämpning i enskilda ärenden påverkar inte bara stadens exploateringsprojekt utan alla fastighetsägare och verksamhetsutövare som på ett eller annat sätt kommer i kontakt med Trafikverkets skydds zoner eller riskområden. Beslutets verkningar är därför långtgående.

Stadsledningskontoret vill särskilt betona att Trafikverkets tillämpning av riktlinjerna och övriga agerande i dessa frågor medför omfattande konsekvenser för pågående och framtida stadsutvecklingsprojekt och för möjligheten att möta Stockholmsregionens stora behov av bostäder genom att bygga en tätare stadsbygd, i och nära innerstaden. Det försvårar också stadens möjlighet att klara åtaganden om ökat bostadsbyggande i Stockholms- och Sverigeförhandlingarna.

Skulle ett totalförbud gällande intrång i skydds zoner och vägområden bli verklighet, vilket Trafikverkets principiella ställningstagande tyder på, blir problemet således mycket allvarligt. Enbart i närtid handlar det om minst 10 000 bostäder i ett trettiotal projekt som på ett eller annat sätt kan komma att beröras, varav en betydande del redan är försenade på grund av Trafikverkets agerande. Utöver en förlust av tusentals bostäder skulle ett förbud mot externa anläggningar inom vägområden som till exempel bullerplank också avsevärt försämra möjligheten till goda boendemiljöer.

Stadsledningskontoret kan informera om att det idag finns få självklara och enkla lägen för nybyggnation av bostäder i Stockholm. Samtidigt är behovet av bostäder mycket stort. Detta ställer nya krav på planeringen. Stadsutvecklingen i Stockholm bygger därför på att flera funktioner kan samsas och överlagras för att hushålla med stadens markresurser. Att Trafikverket i ett sådant läge inte är villiga att dela eller justera onödigt stora skydds zoner och vägområden, trots att ingen skada uppkommer på Trafikverkets anläggningar, är oacceptabelt.

Slutligen noterar stadsledningskontoret att Trafikverket har avfärdat alla stadens försök att diskutera riktlinjerna och nya projekt som på ett eller annat sätt innebär ett intrång i skydds zon eller vägområde. Mot bakgrund av detta anser stadsledningskontoret att det är nödvändigt att regeringen skyndsamt vidtar åtgärder i enlighet med stadens hemställan.

Stadsledningskontoret föreslår att Kommunstyrelsen beslutar att Stadsutveckling i anslutning till Trafikverkets vägtunnlar - hemställan, i enlighet med bilaga till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, godkänns.