

**Kommunstyrelsen****§ 198****Svar på motion av Björn Bränngård (-) angående
Mälarbanans breddning M:8/2025 (KS/2025:163)****Beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige förklara motionen besvarad.

Sammanfattning

Björn Bränngård (-) har till kommunfullmäktiges sammanträde den 31 mars 2025 § 79 inkommit med rubricerad motion. Motionen rör Trafikverkets planerade breddning av Mälarbanan genom Solna där två spår blir fyra och där staden har tecknat ett avtal med Trafikverket. Bygget är försenat och motionären föreslår att Solna stad begär omförhandling av avtalet med Trafikverket avseende Mälarbanans breddning.

Motionen har beretts av stadsledningsförvaltningen.

Kommunstyrelsen fattade vid sitt sammanträde den 16 juni 2025 § 144 beslut om ett tilläggsavtal till medfinansieringsavtalet. Anledningen är den kraftiga förseningen av utbyggnaden av Mälarbanan och den kostnad som staden därmed ålagts utan att själva ha möjlighet att påverka förseningarna som uppstått. Tilläggsavtalet innebär att Trafikverket ekonomiskt kompenserar staden för förseningen.

Stadsledningsförvaltningen instämmer i motionärens synpunkter om att staden blivit drabbad på ett ofördelaktigt sätt med anledning av förseningen av utbyggnaden av Mälarbanan. Staden ser däremot fortsatt ett värde i att utbyggnaden av Mälarbanan kommer till stånd samt att en pendeltågsstation upprättas i Huvudsta.

Om järnvägsanläggningen ska projekteras om bedöms stationen vara klar tidigast 2050 och om Solna stad ställer krav på att hela anläggningen ska ritas om riskerar staden att behöva ta ett betydligt större finansiellt ansvar. Breddningen av Mälarbanan från två till fyra spår är en angelägen investering för att säkerställa en tillförlitlig tågtrafik i regionen. Det förslag till lösning för hur järnvägen ska breddas är en teknisk lösning som tagits fram under flera års tid i dialog med solnabor. För att projektet ska kunna genomföras under överskådlig tid med ett begränsat ekonomiskt åtagande för Solna stad i förhållande till projektets totala kostnad, behöver arbetet fortgå med utgångspunkt från det förslag som finns framtaget.

Stadsledningsförvaltningen föreslår utifrån det som framförs i denna skrivelse att motionen förklaras besvarad.



Stadsledningsförvaltningen

Tjänsteskrivelse

2025-08-22
KS/2025:163

Svar på motion av Björn Bränngård (-) angående Mäljarbanans breddning M:8/2025

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige förklara motionen besvarad.

Sammanfattning

Björn Bränngård (-) har till kommunfullmäktiges sammanträde den 31 mars 2025 § 79 inkommit med rubricerad motion. Motionen rör Trafikverkets planerade breddning av Mäljarbanan genom Solna där två spår blir fyra och där staden har tecknat ett avtal med Trafikverket. Bygget är försenat och motionären föreslår att Solna stad begär omförhandling av avtalet med Trafikverket avseende Mäljarbanans breddning.

Motionen har beretts av stadsledningsförvaltningen.

Kommunstyrelsen fattade vid sitt sammanträde den 16 juni 2025 § 144 beslut om ett tilläggsavtal till medfinansieringsavtalet. Anledningen är den kraftiga förseningen av utbyggnaden av Mäljarbanan och den kostnad som staden därmed ålagts utan att själva ha möjlighet att påverka förseningarna som uppstått. Tilläggsavtalet innebär att Trafikverket ekonomiskt kompenserar staden för förseningen.

Stadsledningsförvaltningen instämmer i motionärens synpunkter om att staden blivit drabbad på ett ofördelaktigt sätt med anledning av förseningen av utbyggnaden av Mäljarbanan. Staden ser däremot fortsatt ett värde i att utbyggnaden av Mäljarbanan kommer till stånd samt att en pendeltågsstation upprättas i Huvudsta.

Om järnvägsanläggningen ska projekteras om bedöms stationen vara klar tidigast 2050 och om Solna stad ställer krav på att hela anläggningen ska ritas om riskerar staden att behöva ta ett betydligt större finansiellt ansvar. Breddningen av Mäljarbanan från två till fyra spår är en angelägen investering för att säkerställa en tillförlitlig tågtrafik i regionen. Det förslag till lösning för hur järnvägen ska breddas är en teknisk lösning som tagits fram under flera års tid i dialog med solnabor. För att projektet ska kunna genomföras under överskådlig tid med ett begränsat ekonomiskt åtagande för Solna stad i förhållande till projektets totala kostnad, behöver arbetet fortgå med utgångspunkt från det förslag som finns framtaget.

Stadsledningsförvaltningen föreslår utifrån det som framförs i denna skrivelse att motionen förklaras besvarad.



Handlingar

- Motion av Björn Bränngård (-) angående Mäljarbanans breddning M:8/2025

Maria Rönnberg
Avdelningschef

Rebecka Engvall
Utredare

Beslutet expedieras till:
Kommunfullmäktige

Bakgrund

Björn Bränngård (-) lämnade vid kommunfullmäktiges sammanträde den 31 mars 2025 § 79 rubricerad motion. Motionen avser Trafikverkets planerade breddning av Mäljarbanan genom Solna där två spår blir fyra och där staden har tecknat ett avtal med Trafikverket. Bygget är försenat och motionären föreslår att Solna stad begär omförhandling av avtalet med Trafikverket avseende Mäljarbanans breddning.

Beredning

Motionen har överlämnats till stadsledningsförvaltningen för beredning.

Ärendet

Trafikverket planerar för utbyggnad av järnvägen mellan Tomtebodan och Kallhäll, innefattande utökning från två till fyra spår samt intunnling av järnvägen genom Sundbyberg och delar av Solna. I arbetet ingår framtagande av en ny järnvägsplan för sträckan. Solna stad tecknade i september 2018 ett medfinansieringsavtal avseende Mäljarbanans utbyggnad genom Solna. Genom medfinansieringsavtalet bidrar Solna stad med 600 miljoner kronor plus index för intunnling av järnvägen samt för den nya pendeltågstationen som ska byggas i Huvudsta.

Arbetet med järnvägsplanen har förskjutits och därmed även planerad byggstart för projektet. Tidplanen för fastställd järnvägsplan var tidigare år 2020 men är nu framflyttad till år 2027.

Projektets försening är föranlett av att förberedande arbeten inte kan göras innan järnvägsplanen vinner laga kraft, vilken Trafikverket ursprungligen hade antagit. Den nya tidplanen bygger på att den anläggning som Trafikverket och Solna stad tillsammans har projekterat och haft samråd och granskning av, både genom järnvägsplan och detaljplan, ligger kvar med mindre revideringar. Med de projektförutsättningarna kan Huvudsta station vara färdigställd år 2044. Om järnvägsanläggningen ska projekteras om bedöms stationen vara klar tidigast 2050 och om Solna stad ställer krav på att hela anläggningen ska ritas om riskerar staden att behöva ta ett betydligt större finansiellt ansvar. Breddningen av Mäljarbanan från två till fyra spår är en angelägen investering för att säkerställa en tillförlitlig tågtrafik i regionen. Det förslag till lösning för hur järnvägen ska breddas är en teknisk lösning som tagits fram under flera års tid i dialog med solnabor. För att projektet ska kunna genomföras under överskådlig tid med ett begränsat ekonomiskt åtagande för Solna stad i förhållande till projektets totala kostnad, behöver arbetet fortgå med utgångspunkt från det förslag som finns framtaget.



Kommunstyrelsen fattade vid sitt sammanträde den 16 juni 2025 § 144 beslut om ett tilläggsavtal till medfinansieringsavtalet. Anledningen är den kraftiga förseningen av utbyggnaden av Mäljarbanan och den kostnad som staden därmed ålagts utan att själva ha möjlighet att påverka förseningarna som uppstått.

Trafikverket åtar sig ansvar för fyra år av tidsförskjutningen som uppstått med hänvisning till felaktig bedömning om förtida arbeten från deras sida. Som kompensation för de fyra åren ersätter Trafikverket Solna stad med 90 miljoner kronor. I ersättningen ingår Solna stads kostnader för detaljplan, projektorganisation samt ersättning för ytor inom Solnas stads mark som belastas av Trafikverkets arbetsområden under en längre tid. Utöver det är Solna stad och Trafikverket överens om en extra ersättning om 10 miljoner kronor i utbyte mot att Trafikverket får utökad rådighet över Ekensbergsbron under byggskedet.

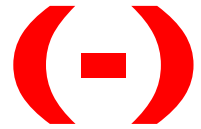
Ersättningen från Trafikverket till Solna stad ska erläggas med 10 miljoner kronor per år under en period av tio år. Den första utbetalningen sker när järnvägsplan, detaljplanerna för Mäljarbanan i Solna och Sundbyberg samt vattendom har vunnit laga kraft.

Stadsledningsförvaltningens synpunkter

Stadsledningsförvaltningen instämmer i motionärens synpunkter om att staden blivit drabbad på ett ofördelaktigt sätt med anledning av förseningen av utbyggnaden av Mäljarbanan. Staden har dock haft dialog med Trafikverket och genom det tilläggsavtal som kommunstyrelsen beslutade om vid sitt sammanträde i juni har en kompensatorisk lösning mellan staden och Trafikverket undertecknats.

Staden ser fortsatt ett värde i att utbyggnaden av Mäljarbanan kommer till stånd samt att en pendeltågsstation upprättas i Huvudsta. Utbyggnaden av Mäljarbanan från två till fyra spår innebär betydande förbättringar för solnaborna. Fyra spår möjliggör tätare och mer punktliga tågavgångar vilket är viktigt bland annat för arbetspendlingen ska fungera smidigt och tillförlitligt, både inom regionen och till andra delar av landet. Samtidigt skapar projektet möjligheter för stadsutveckling i staden med nya bostäder och arbetsplatser i centrala Huvudsta. För att projektet ska kunna genomföras under överskådlig tid med ett begränsat ekonomiskt åtagande för Solna stad i förhållande till projektets totala kostnad, anser stadsledningsförvaltningen att arbetet behöver fortgå med utgångspunkt från det förslag som finns framtaget.

Stadsledningsförvaltningen föreslår med anledning av upprättat tilläggsavtal med Trafikverket, samt vad som i övrigt framgår av denna tjänsteskrivelse, att motionen förklaras besvarad.



Solna den 31 mars 2025
Motion till kommunfullmäktige

MOTION angående Mälarbanans breddning

Trafikverket planerar att bredda Mälarbanan genom Solna från två till fyra spår. Ett avtal är tecknat med Trafikverket och med utgång från det fanns även principöverenskommelser med tre företag om att bygga kontor och bostäder på och vid järnvägen.

Bygget är nu mycket försenat och kommer antagligen inte att bli klart förrän tidigast 2042. Därför har de tre företagen sagt upp avtalen med Solna. Det ger Solna en anledning och möjlighet att även säga upp stadens avtal med Trafikverket. Det har nämligen tillkommit i hast och staden hade varken tid eller kapacitet att bemöta Trafikverkets, som det visat sig, osanna förutsättningar.

Det går visst att gräva ner järnvägen, även i Solna. Då skulle intunnlingens barriärverkan minska betydligt. Dessutom har förslaget försämrats från samrådshandlingen då det gick att förbinda Frösundaleden och Huvudstagatan med en gata ovanpå järnvägen. Då slipper man den nya föreslagna slingriga sträckningen av Oskarsrogatan.

Solna stad har också åtagit sig att betala 600 mkr för att bygga en pendeltågsstation i Huvudsta. En station som det inte finns några garantier för att den kommer att öppnas. Avstår Solna från denna station blir breddningen mindre och billigare och Solna bör i stället för att betala 600 mkr, få ersättning för Trafikverkets ökade markanvändning.

I ett faktablad från Bergshamrapartiet visas nackdelar med gällande förslag och hur det skulle kunna förbättras. Det är från 2018 men fortfarande aktuellt.

Faktablad från Bergshamrapartiet om Mäljarbanans breddning .



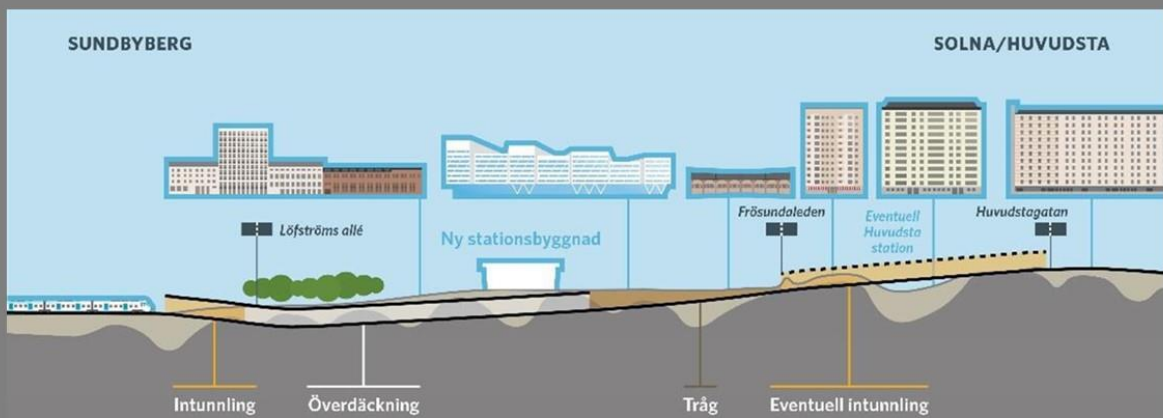
Mäljarbanan ska breddas från två till fyra spår.

I Sundbyberg blir den största delen nedgrävd och överdäckt.

I Solna ligger spåren kvar på samma nivå, men med bredare spårområde.

På en delsträcka bygger man över allt med en 8 meter hög betongtunnel.

Varför denna skillnad mellan städerna?



Sundbyberg får järnvägen nedgrävd genom hela centrala staden för 800 mkr. Sen letar sig spåren uppåt i ett tråg för att efter Frösundaleden ligga kvar på nuvarande nivå. Ingen nedgrävning, men en 450 m lång, 28 m bred och 8 m hög betongtunnel ovanför spåren och en station, som kanske inte ens kommer att öppnas. För det ska Solna betala 600 mkr.

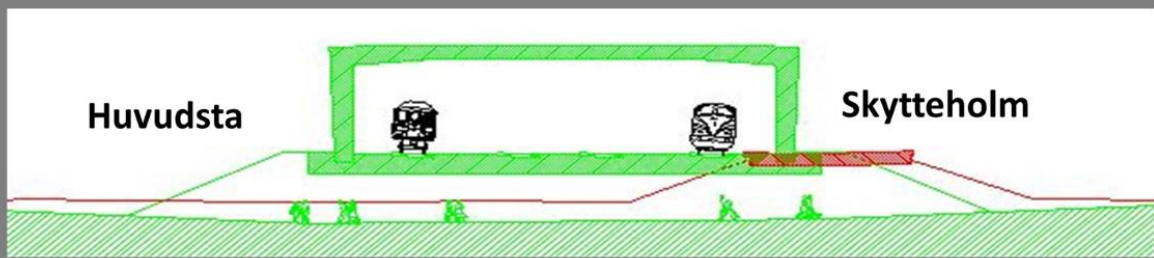
(Bild från Trafikverkets samrådshandling)



I Ljusgrått visas betongöverbyggnadens utbredning. 450 m lång, 28 m bred, 8 m hög.



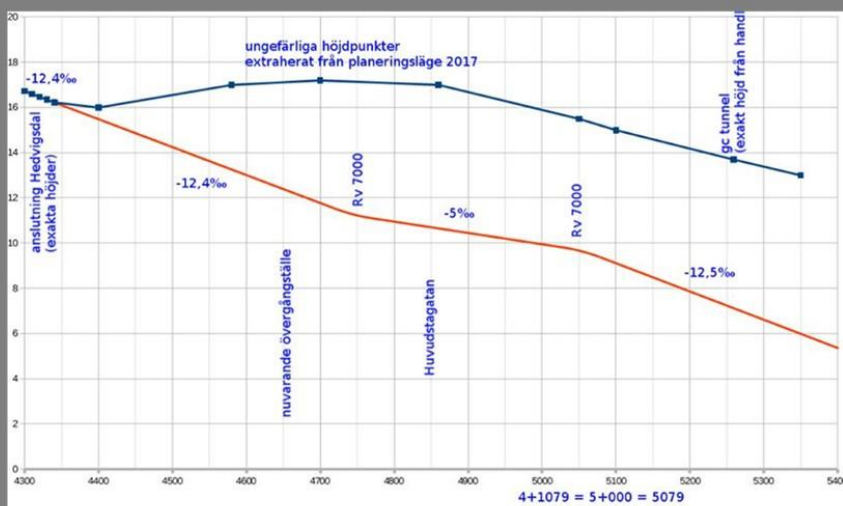
Faktablad från Bergshamrapartiet om Mälärbansans breddning .



Sektion genom gångtunneln mellan Huvudstafältet och Ankdammsgatan.
I rött nuvarande järnvägsbro med två spår.
I grönt föreslagen fyrspårig järnväg i betongtunnel (28 m bred och 8 m hög).

Enligt avtalet mellan Solna och Trafikverket skall gångtunneln mellan Huvudstafältet och Ankdammsgatan ligga kvar i nuvarande nivå, men den blir bredare (9 m) och mycket längre (30 m). Personen på bilden står mitt i den blivande gångtunneln.

Ovanpå järnvägen blir det en 8 m hög intunnling.



Efter Hedviksdal där järnvägsbron vid Tomtebodas landar stiger järnvägen igen med en högpunkt mellan övergångsstället vid Polishuset och Huvudstagan.

Om man istället fortsätter nedåt kan spåren sänkas rejält (mer än 6 m vid gångtunneln).

(Bild och beräkning gjord av Holger Motzkau)

Att djuparelägga spåren reducerar inte bara barriäreffekten utan även kostnaderna. Man kan spara g/c-tunneln, en ny bred banvall samt en hel del markstabilisering (det är dålig grund just där och man planerar för storskalig pålning med tusentals hål), mot att man behöver spränga lite djupare där det är berg (förhållandevis billigt).

Det är bedrägligt om man måste förlita sig på motsidans kompetens och vilja.

(Från Facebookinlägg av Holger Motzkau)



Med beaktande av ovan anförda synpunkter yrkar jag

att Solna begär omförhandling av avtal med Trafikverket gällande Mälarbanans breddning

A handwritten signature in black ink on a light background. The signature reads "Björn Bränngård" in a cursive script.

Björn Bränngård (-)