

Skrivelse till  
Regeringskansliet,  
Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet,  
Andreas Carlson, infrastruktur-  
och bostadsminister

## **Stadsutveckling i anslutning till Trafikverkets vägtunnlar**

### **Hemställan**

Stockholms stad hemställer om att regeringen:

- vidtar åtgärder för att möjliggöra stadsutveckling i anslutning till Trafikverkets vägtunnlar i Stockholm. Ett led i detta bör vara att uppdra åt Trafikverket att omedelbart göra erforderliga justeringar av Trafikverkets riktlinjer Handläggning av ärenden som berör ”skyddszon tunnlar”. Utgångspunkten för dessa justeringar bör bland annat vara att riktlinjernas definition av samhällsintresse innefattar bostadsbebyggelse och att säkerställa att riktlinjerna uppfyller kraven på legalitet, objektivitet och proportionalitet.
- uppdrar åt Trafikverket att återuppta samverkan med Stockholms stad och andra berörda kommuner i de stadsutvecklingsprojekt som planeras i anslutning till Trafikverkets anläggningar samt att verka för att föreslagen bostadsbebyggelse kan genomföras på ett ändamålsenligt sätt.

### **Skäl**

#### **Bakgrund**

Stockholms stad, nedan Staden, 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. Detta kommer bland annat till uttryck i mellan Staden och Trafikverket träffat genomförandeavtal för Förbifart Stockholm (§ 12) vari parterna konstaterar följande:

”Det finns ett stort samhällsintresse av en fortsatt stadsutveckling i anslutning till Förbifarten. Under förutsättning att det säkerställs att tunnelnarnas funktion, säkerhetsklassning, skyddszoner, säkerhet och bestånd samt framtida nyttjande, underhåll och förnyelse inte äventyras ska Trafikverket medverka i kommande planläggning för sådan bebyggelse. Staden ska verka för att säkerhetsklassningen av tunnelarna inte förändras till en lägre klass.”

Trafikverket har dock de senaste åren haft en avvisande inställning till att lämna tillstånd till nödvändiga åtgärder, för bland annat bostadsbebyggelse, inom vägtunnelnarnas skyddszoner. Även inom det så kallade riskområdet, som ligger utanför tunnelnarnas 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, nedan benämnda Riktlinjerna. Riktlinjerna anger hur Trafikverket avser hantera externa åtgärder som berör Trafikverkets driftsatta tunnlar och bergsanläggningar inklusive deras skyddszon.

Som framgår i det följande är det Stadens uppfattning att Riktlinjerna 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.

Det principiella ställningstagandet från Trafikverket som manifesterats i Riktlinjerna och dess tillämpning i enskilda ärenden påverkar inte bara Staden utan alla fastighetsägare och verksamhetsutövare som på ett eller annat sätt kommer i kontakt med Trafikverkets skyddszoner eller riskområden. Beslutets verkningar är därför långtgående.

För Staden medför Trafikverkets tillämpning av riktlinjerna och övriga agerande i dessa frågor 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 skyddszoner 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.

### **Trafikverkets agerande i stadsutvecklingsprojekt och Trafikverkets riktlinjer Handläggning av ärenden som berör ”skyddszon tunnlar”**

#### Beslut om antagande av Riktlinjerna

Trafikverket upprättade under år 2020 riktlinjer benämnda *Handläggning av ärenden som berör ”skyddszon tunnlar”*, se [bilaga 1](#). Dessa fastställdes i beslut den 1 november 2020 och justerades den 31 maj 2021, utan ändring i sakinhåll.

Riktlinjerna har som övergripande syfte att säkerställa att de viktiga samhällsintressen som Trafikverkets tunnlar och andra undermarksanläggningar utgör inte påverkas negativt av byggaktiviteter eller andra åtgärder i anläggningarnas närhet. Staden ifrågasätter inte behovet av att trygga och säkra dessa anläggningar, men däremot Trafikverkets begränsning av vid vilka tillfällen ett intrång i skyddszon kan tillåtas.

#### Möjligheten till åtgärder inom vägområde

För att kunna utföra en åtgärd inom ett konstaterat vägområde krävs det enligt 43 § väglagen, vilken delvis återges nedan, tillstånd av väghållaren.

”Inom ett vägområde får inte utan  
väghållningsmyndighetens tillstånd

1. uppföras byggnader, göras tillbyggnader eller utföras andra anläggningar,
2. vidtas andra åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten eller vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande [...]”

Tillståndskravet enligt 43 § väglagen innebär att väghållaren har rätt att motsätta sig byggnader och andra anläggningar inom ett vägområde. Att väghållaren getts denna rätt är naturligt med tanke på behovet att säkerställa en trygg och säker funktion av vägarna. Några kriterier eller grunder för väghållarens beslut beträffande byggnader och andra anläggningar anges dock inte i bestämmelsen. Det finns heller inget angivet om vilken typ av anläggning som ska kunna få tillstånd. Bestämmelsen måste anses ha innebörden att byggnader och andra anläggningar kan uppföras inom vägområdet men att väghållaren först måste bedöma om det går att göras på ett säkert och ändamålsenligt sätt. Bestämmelsen kan dock inte tolkas som ett totalförbud mot allt anläggande inom vägområden eller en begränsning av för vilka ändamål en fastighetsägare kan nyttja sin mark.

#### Ingår skyddszoner i vägområdet?

Trafikverket anger att med skyddszon avses ett utrymme i berget runt tunnelanläggningen vars funktion är att skydda anläggningen från intrång eller störning utifrån.

Trafikverket utgår ifrån att skyddszonen ingår i vägområdet, som väganordning, och att Trafikverket därför har möjlighet att motsätta sig åtgärder inom densamma. Inom vägområde krävs, som angetts ovan, väghållningsmyndighetens tillstånd för utförande av byggnad, anläggning m.m.

Begreppet skyddszon är inte en egen rättsfigur eller särskild form av nyttjanderätt utan får definieras från fall till fall utifrån den rättighet som föreligger samt dess innehåll. Vilken rättighet som föreligger kan vara olika beroende på vilken lagstiftning som ligger till grund för genomförandet av den tunnel som behöver skyddas. När det gäller Trafikverkets vägtunnlar är normalt väglagen tillämplig.

Definitionen av ett vägområde återfinns i 3 § väglagen, där anges att området ”utgörs av den mark eller det utrymme som har tagits i anspråk för väganordning.” Det avgörande där är begreppet

”väganordning”. Definitionen av väganordning hittas i 2 §, andra stycket väglagen.

”Anordning, som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande och som kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne, är väganordning [...]”

Trafikverket anser att skyddszonen runt en tunnel utgör väganordning och därmed del av väg. Det kan dock argumenteras för att med en anordning avses något fysiskt som anbringas, anläggs eller på annat sätt skapas. Exempel som brukar ges är slänt, bankett, dike, upplagsplats, trumma, skyddsvärn, vägmärke, bro, stängsel, tryckbank, avschaktning, täckt in- eller utlopp för trumma, vändplats, trafikplats, permanent snöskärm, hållplats, parkeringsplats och rastplats, vilka alla utgör något slag av fysisk ”närvaro”. Detta överensstämmer också med hur begreppet används i annan lagstiftning som ledningsrättslagen och jordabalken. Det finns därför anledning att ifrågasätta om en skyddszon i sig kan utgöra en väganordning. Om det inte är en väganordning så gäller inte heller 43 § väglagen.

Staden anser sammantaget att en skyddszon inte kan anses ingå i ett vägområde och att det saknas stöd för Trafikverkets uppfattning.

Om skyddszonen i sig ändå skulle anses utgöra en väganordning bör man utgå från att Trafikverkets rättighet följer vägplanen. Undantag kan dock tänkas föreligga om det i vägplanen redovisats utrymme som inte ianspråktagits av Trafikverket eller som inte stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande, till exempel om de utrymmen som redovisats i vägplanen för skyddszon inte fullt ut överensstämmer med den faktiskt utbyggda anläggningens behov. Med tanke på att förutsättningarna för den anlagda vägen inte behöver överensstämma med det uppskattade behov som presenterats inför antagandet av vägplanen kan det finnas delar av en skyddszon som objektivt sett inte är nödvändig och det blir därför nödvändigt att avgöra detta från fall till fall. Det kan alltså inte slentrianmässigt anges att skyddszonen i planeringsstadiet alltid utgör vägområde.

### Riktlinjernas överensstämmande med förvaltningslagen

Trafikverket är en statlig förvaltningsmyndighet vilket innebär att förvaltningslagen (2017:900) gäller för handläggningen av Trafikverkets ärenden.

Enligt 5 § första stycket förvaltningslagen, som ger uttryck för legalitetsprincipen, får en myndighet *endast vidta åtgärder som har stöd i rättsordningen*. Legalitetsprincipen brukar framhållas som ett skydd mot en nyckfull och godtycklig maktutövning från det allmännas sida. Medan principen inte är enhetligt definierad så brukar den vanligtvis uppfattas som ett krav på att ingripanden mot enskilda ska ha ett klart författningsstöd och att myndigheten i sin verksamhet ska vara *saklig och opartisk*.

I 5 § andra stycket förvaltningslagen framgår objektivitetsprincipen innebärande ett förbud för myndigheten att låta sig vägledas av andra intressen än dem som de är satta att tillgodose eller att grunda sina avgöranden på hänsyn till andra omständigheter än sådana som enligt tillämpliga författningar får beaktas vid prövning av ett ärende.

Slutligen anges i 5 § tredje stycket förvaltningslagen ett krav på proportionalitet. Detta innebär att myndigheten får ingripa i ett enskilt intresse endast om åtgärden kan antas leda till det avsedda resultatet. Åtgärden får aldrig vara mer långtgående än vad som behövs och får vidtas endast om det avsedda resultatet står i rimligt förhållande till de olägenheter som kan antas uppstå för den som åtgärden riktas mot.

Sammanfattningsvis anger 5 § förvaltningslagen de grundläggande krav på legalitet, objektivitet och proportionalitet som gäller i myndigheternas verksamhet. Bestämmelsen gäller i all verksamhet som en myndighet bedriver, således vid handläggning av och beslutsfattande i enskilda ärenden samt så kallad faktiskt handlande.

Beslut eller andra åtgärder som Trafikverket vidtar, till exempel antagandet av Riktlinjerna och tillämpningen av dessa, måste uppfylla de grundläggande kraven i förvaltningslagen. Vad gäller riktlinjerna kan det starkt ifrågasättas om det finns ett behov av vaga riktlinjer för skyddszoner. Även om behovet funnits strider Riktlinjerna mot 5 § förvaltningslagen då de saknar ordentligt stöd i rättsordningen. Riktlinjerna försvårar vidare samarbetet med andra parter och utvecklandet av andra samhällsintressen än de som Trafikverket godtyckligt värnar om. De inskränker även andra parters rättigheter och intressen utan att det behövs för att säkra vägtunnlarna. Dessa brister redovisas ytterligare nedan.

#### Riktlinjernas brister

Riktlinjerna ska vara ett stöd för Trafikverkets tjänstepersoner för att avgöra när det är möjligt att tillåta ett intrång i vägområdet vad gäller just skyddszoner och hur en sådan bedömning ska göras.

Riktlinjerna medför dock ett ogrundat begränsande av de tillfällen när ett intrång i skydds zoner kan ske.

Den första bristen kan noteras i definitionen av skydds zon i avsnitt 3. Skydds zon anges vara ett ”område som är avsett att skydda en anläggning från intrång eller störning utifrån. Inom området får åtgärder inte vidtas utan Trafikverkets tillstånd för väg eller medgivande för järnväg.” Skrivningen antyder att hela skydds zonen utgör vägområde enligt 3 § väglagen. Som anförts ovan anser Staden att det är tveksamt om en skydds zon över huvud taget kan anses utgöra en väganordning enligt 2 § andra stycket väglagen. Det kan i vart fall ifrågasättas om hela den i förväg bestämda skydds zonen faktiskt stadigvarande behövs för vägen när denna har byggts. Skydds zonen bör vidare enbart syfta till att hålla undan åtgärder eller anläggningar som utgör en fara eller oacceptabel risk mot vägen och inte begränsa godtagbara anläggningar såsom den kategoriskt utformade definitionen antyder.

Det anges vidare i avsnitt 5.1.1 att åtgärder inom definierad skydds zon inte får ske. Det är formulerat som ett absolut förbud vilket får anses vara högst vilseledande och inkonsekvent. Även om det framgår indirekt av avsnitt 5.2 att åtgärder trots allt får ske är formuleringen av det absoluta hindret i avsnitt 5.1.1 olämpligt. Vidare tar sig Trafikverket i samma avsnitt friheten att etablera skydds zoner till tolv meter från tunnel eller bergsanläggning om inte annat avstånd angetts. Det finns inget stöd för detta godtyckliga avstånd och det framstår som att det valts enbart för att värna Trafikverkets intressen utan att väga in övriga intressenters behov, inte minst fastighetsägarens. Riktlinjerna innebär att Trafikverket ensidigt tillskansat sig rätten till allt utrymme inom tolv meter från sin tunnel eller bergsanläggning utan stöd av beslut eller avtal. Detta anspråk görs dessutom utan stöd i vägplanen, där all mark som ianspråk tas för vägen ska redovisas.

I avsnitt 5.2.1 anges det att intrång bara kan godtas i skydds zonen om anläggningen som ska uppföras är av ”så stort samhällsintresse att det kan motivera intrång i skydds zonerna och eventuell påverkan på dem.” Ingenstans i lagtext, förarbeten eller praxis har det antytts att tillstånd enligt 43 § väglagen enbart ska kunna ges om det avser stora samhällsintressen. Visserligen kan de flesta anläggningar tillskrivas något samhällsintresse men det är Stadens ståndpunkt att det ligger utanför Trafikverkets mandat att på egen hand ställa kravet på att enbart stora samhällsintressen kan medföra tillstånd för ett intrång.

Det kan vidare noteras att Trafikverket i avsnitt 3 har definierat samhällsintressen som utgörande ”[i]nfrastruktur, anläggningar och

strukturer som säkrar grundläggande funktioner i samhället och bidrar till den regionala- eller nationella utvecklingen. Framförallt avses system för transport av varor, personer och tjänster samt för energi och VA-anläggningar.” Här har den stora mängden samhällsintressen drastiskt reducerats till att i princip enbart gälla infrastruktur. Fastighetsägaren till den mark där tunneln är förlagd har legitima, för att inte säga grundlagsstadgade, rättigheter att så långt möjligt kunna nyttja sin egendom, även om detta inte kan kategoriseras som ett samhällsintresse. Trafikverket har inte rätt att begränsa för vilka ändamål en fastighet nyttjas, så länge det inte äventyrar vägens funktion och bestånd.

Staden anser att Trafikverket inte ensidigt kan definiera vad som utgör samhällsintressen och att verkets definition stänger ute många verksamheter som utgör stora samhällsintressen. Det kan till exempel nämnas att utbyggnaden av bostäder, normalt betraktat som ett viktigt samhällsintresse, uttryckligen uteslutits som samhällsintresse av Trafikverket. I detta kan bland annat ses till 3 kap. 4 § miljöbalken, där det anges att jord- och skogsbruk är av nationell betydelse och endast får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose *väsentliga samhällsintressen*. Som exempel på väsentligt samhällsintresse ges bland annat bostadsförsörjningsbehovet, se prop. 1985/86:3 sid. 53.

Huruvida åtgärder som föreslås inom den av Trafikverket definierade skyddszonen inte påverkar Trafikverkets anläggning, vare sig under byggtiden eller förvaltningsskedet, synes alltså sakna betydelse för Trafikverkets bedömning i de fall bakomliggande skäl faller utanför Trafikverkets definition av samhällsintresse. Stadens uppfattning är att det är bergets beskaffenhet, geotekniska förhållanden och andra tekniska förutsättningar som ska ligga till grund för bedömningen om hur nära och vad som kan anläggas invid en tunnel eller bergsanläggning.

Vidare kan anges att enligt avsnitt 5.1.3 gäller begränsningar även inom det s.k. ”riskområdet” och i brist på annan bestämning ska detta åtminstone sträcka sig 50 meter utanför skyddszonen. Samma invändningar mot skyddszoners relation till vägområde kan göras för riskområde och Staden anser att Trafikverket saknar rätt att ensidigt fastslå vad som ska gälla för riskområden.

Slutligen innebär förfarandet i avsnitt 5.3.3 ett moment 22. Trafikverkets handläggning av tillståndsfrågor förutsätter att projektet har kommit så pass långt att utredning av de tekniska förutsättningarna kan förebringas som visar att åtgärden uppfyller Trafikverkets övriga krav. Trafikverket ska i enlighet med



riktlinjerna ta ställning till ansökan först i ett sådant sent skede. Typiskt sett kan inte detta inträffa förrän efter antagande av detaljplan. Enligt 4 kap. 36 § plan- och bygglagen (2010:900) krävs att en detaljplan ska vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande. Har sådan hänsyn inte tagits och planens genomförande därför inte säkerställts kan planen komma att upphävas vid en överprövning. En detaljplan borde därför inte kunna antas utan sådant tillstånd, eftersom planmyndigheten då inte kan garantera planernas genomförbarhet. För att kunna uppfylla Trafikverkets utredningskrav behöver Staden och andra sökanden få stöd av Trafikverket, vilket inte är möjligt då Trafikverket väljer att inte kommentera underlaget, och i övrigt medverka, med hänvisning till att det ändå inte går att få tillstånd inom skyddszon. Förfarandet utgör ett hinder för en effektiv planering och genomförande av stadsutveckling som står i direkt konflikt med statens målsättning att minska onödig byråkrati och att korta ledtiderna i stadsbyggnadsprocessen.

Innehållet i Riktlinjerna och Trafikverkets tillämpning av dessa strider mot principerna angivna i 5 § förvaltningslagen då de inte har stöd i gällande rätt och onödigt försvårar och begränsar enskilda fastighetsägares rätt, utan att det finns försvarliga skäl till detta.

Det ska vidare noteras att Riktlinjerna också har utformats på sådant sätt att de är ägnade att uppfattas som bindande för alla Trafikverkets ställningstaganden.

Ovan redogjorda brister konstituerar ett ingrepp i egendomsskyddet. Väg ska enligt 13 § väglagen ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. I likhet med annan tvångsvis åtkomst till mark gäller att den inte får ske med mer tvång än vad som är nödvändigt. Detta gäller också storleken på skyddszon runt en tunnelanläggning. För berörd markägare förutsätts att det - när väl vägen är utbyggd - alltså finns möjlighet att erhålla tillstånd för åtgärder inom vägområdet. Att åtgärden måste uppfylla av Trafikverket sakligt ställda krav på säkerhet för vägen är givetvis en förutsättning men att tillstånd faktiskt kan ges är, och har varit, en förutsättning vid vägens utförande som mildrar det intrång berörda markägare orsakas. Att genom ett principiellt ställningstagande, som i praktiken beskär tillämpningen av 43 §, ytterligare begränsa enskilda markägares möjlighet att nyttja sin fastighet innebär en tyngre belastning för markägaren och ett mer långgående ingrepp i egendomsskyddet än vad som följer av väglagen. En sådan extensiv tolkning av 43 § kommer därmed i konflikt med egendomsskyddet.

Sammanfattningsvis kan då anges att Riktlinjerna begränsar det utrymme inom vilket tillstånd kan erhållas enligt 43 § väglagen och att beslutet att anta Riktlinjerna står i strid med principer och grundläggande krav på legalitet, objektivitet och proportionalitet. Trafikverkets hantering och den avsaknad på samverkan och dialog från Trafikverkets sida som Riktlinjerna resulterat i, omöjliggör i praktiken en saklig prövning av önskade åtgärder för bostäder inom vägområden. Trafikverkets beslut påverkar inte bara Staden utan alla fastighetsägare och verksamhetsutövare som på ett eller annat sätt kommer i kontakt med Trafikverkets skydds zoner eller riskområden och beslutets verkningar förväntas bli långtgående.

### **Konsekvenserna för stadsutvecklingen i Stockholms stad**

Det principiella ställningstagandet från Trafikverket som manifesterats i Riktlinjerna och dess tillämpning medför stora konsekvenser för Stadens pågående och framtida stadsutvecklingsprojekt och möjligheter att klara regionens bostadsförsörjning och Stadens uppsatta bostadsmål på 140 000 nya bostäder till år 2030 samt bygga en tätare stadsbygd, i och nära innerstaden.

Skulle ett totalförbud gällande intrång i skydds zoner och vägområden bli verklighet, vilket Trafikverkets principiella ställningstagande tyder på, blir problemet mycket allvarligt. Totalt handlar det i närtid om minst 10 000 bostäder i ett trettiotal projekt som på ett eller annat sätt kan komma att beröras av ett sådant principbeslut.

Staden, regionen och staten har i Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen ingått avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av infrastruktur. Stockholms stad har i överenskommelserna åtagit sig gentemot staten att uppföra 45 900 respektive 49 000 fram till 2035. Många av de bostäder som påverkas av Trafikverkets principiella ställningstagande utgör en betydande och viktig del av Stadens åtaganden i överenskommelserna. Genom Trafikverkets ställningstagande ändrar Staten i efterhand Stadens förutsättningar att uppnå dessa åtaganden.

Även i tidigare uppgörelser om finansiering av såväl Södra Länken som Norra Länken har en viktig förutsättning varit att möjliggöra ett ökat bostadsbyggande inom Staden.

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.

Det finns idag 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.

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 är det nödvändigt att regeringen skyndsamt vidtar åtgärder i enlighet med Stadens hemställan.

Fredrik Jurdell

Stadsdirektör i Stockholms stad