

**Utlåtande 2016:143 RI (Dnr 106-2021/2015)**

## **Möjligheten att agera tillsammans med Stockholms läns landsting för Värtabanan genom en utsedd förhandlingsman**

Motion (2015:90) av Rickard Wall (-)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Motion (2015:90) av Rickard Wall (-) om ”Möjligheten att agera tillsammans med Stockholms läns landsting för Värtabanan genom en utsedd förhandlingsman” anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Karin Wanngård** anför följande.

Ärendet

Rickard Wall (-) har i en motion begärt att Stockholms stad ska söka samverka med Stockholms läns landsting för att utse en förhandlingsperson som ges uppdraget att verka som koordinator för att säkra att markexploateringar längs med Värtabanans sträckning sker på ett sådant sätt att möjligheterna för en eventuell framtida tvåspårsdragning för Värtabanan hålls öppen.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, trafiknämnden och Östermalms stadsdelsnämnd.

*Stadsledningskontoret* konstaterar att stadens exploateringsprojekt längs med aktuell sträcka redan idag har täta kontakter med exempelvis Trafikverket kring Värtabanans funktion och vilka krav som behöver ställas för att bibehålla funktionen och anser därmed att en samordningsman enligt motionärens förslag inte är nödvändig och därför inte bör tillsättas.

*Exploateringsnämnden* anser att säkerställandet av mark redan finns inbyggd i den process som finns för framtagande av detaljplaner och som Stockholms stad arbetar utifrån.

*Trafiknämnden* anser sammantaget att säkerställandet av mark redan finns inbyggd i den process som finns för framtagande av detaljplaner och som Stockholms stad arbetar efter.

*Östermalms stadsdelsnämnd* är positiv till att utveckla Värtabanan för persontrafik och anser att det skulle vara en tillgång för bland annat boende i Norra Djurgårdsstaden och Hagastaden.

## Mina synpunkter

Spårbunden trafik är viktig för såväl regionen som Stockholms stad. Värtabanans industrispår förbinder idag hamnområdet vid Frihamnen/Värtahamnen med stambanan vid Tomtebodan. Idag trafikeras banan av godstrafik på väg till och från Frihamnen/Värtahamnen samt till Fortum, varav en del innehåller farligt gods. Värtabanans godsspår är viktiga för att möjliggöra godstrafik via järnväg istället för mindre miljövänliga alternativ som exempelvis lastbil. Efter att Fortums nya biokraftverk öppnats under våren har spåren en central roll för försörjningen av flis och pellets till det nya kraftverket.

Det är Trafikverket som ansvarar för Värtabanan. Ett av Trafikverkets grundläggande krav på anläggningar som byggs invid och över Värtabanan är att dessa inte ska omöjliggöra framtida persontågstrafik, men deras primära intresse i banan är godstrafik. Värtabanan passerar flera av stadens stadsutvecklingsområden samt Nationalstadsparken. Staden har lagt ned stora resurser i de stadsutvecklingsprojekt som pågår för att bibehålla samt utveckla Värtabanans funktion som industrispår. Vad gäller lokal persontrafik är det Stockholms läns landsting som är huvudman för kollektivtrafiken och därmed ansvarig för dess utbyggnad. En eventuell utveckling av Värtabanan för persontrafik är således landstingets uppgift att initiera. Staden deltar självfallet i de utredningar som behövs efter ett sådant initieringsbeslut.

## Bilaga

Motion (2015:90) av Rickard Wall (-) om ”Möjligheten att agera tillsammans med Stockholms läns landsting för Värtabanan genom en utsedd förhandlingsman”

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2015:90) av Rickard Wall (-) om ”Möjligheten att agera tillsammans med Stockholms läns landsting för Värtabanan genom en utsedd förhandlingsman” anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 14 september 2016

På kommunstyrelsens vägnar:  
KARIN WANNGÅRD

*Ulrika Gunnarsson*

## Remissammanställning

### Ärendet

Rickard Wall (-) har i en motion begärt att Stockholms stad skall söka samverka med Stockholms läns landsting för att utse en förhandlingsperson som ges uppdraget att verka som koordinator för att säkra att markexploateringar längs med Värtabanans sträckning sker på ett sådant sätt att möjligheterna för en eventuell framtida tvåspårsdragning för Värtabanan hålls öppna.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, trafiknämnden och Östermalms stadsdelsnämnd.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 4 maj 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Värtabanan är idag ett industrispår som förbinder hamnområdet vid Frihamnen/Värtahamnen med stambanan (Ostkustbanan och Mälarbanan) vid Tomtebodan. Banan passerar flera av stadens stadsutvecklingsområden men också Nationalstadsparken. Idag trafikeras Värtabanan av godstrafik på väg till och från Frihamnen/Värtahamnen samt till Fortum. Transporter med farligt gods förekommer. Banan är elektrifierad och klassad som riksintresse samt ingår i Rail Net Europe (TEN-T).

Det är Trafikverket som ansvarar för Värtabanan. Ett av Trafikverkets grundläggande krav på anläggningar som byggs invid och över Värtabanan är att dessa inte ska omöjliggöra framtida persontågstrafik, men deras primära intresse i banan är godstrafik.

Stadsledningskontoret anser att spårbunden trafik är mycket viktig för såväl regionen som Stockholms stad. Det gäller såväl gods- som persontrafik (kollektivtrafik). Staden har lagt ned stora resurser för att bibehålla samt utveckla Värtabanans funktion som industrispår, exempelvis i arbetet med Hagastaden. Godsspåren är viktiga för att möjliggöra godstrafik via järnväg istället för alternativ som exempelvis lastbil. De är även viktiga för Fortums försörjning av bioenergi som flis och pellets.

Värtabanan har under åren ett flertal gånger utretts för persontrafik men resultaten har i princip kommit till samma slutsats, att det inte är att föredra. Dels är det av säkerhetsskäl svårt att förena med en effektiv godstrafik, dels finns en rad andra

försvarande och fördyrande omständigheter. Exempelvis eventuell kapacitetsbrist på stambanan samt att Värtabanan då behöver byggas ut till dubbelspår genom Nationalstadsparken.

Stockholms läns landsting är huvudman för kollektivtrafiken och därmed ansvarig för dess utbyggnad. Detta sker i dialog med kommunerna, exempelvis Stockholms stad. En eventuell utveckling av Värtabanan för persontrafik åvilar därmed landstinget att initiera.

Stadens exploateringsprojekt längst med aktuell sträcka har redan idag täta kontakter med exempelvis Trafikverket kring Värtabanans funktion och vilka krav som behöver ställas för att bibehålla funktionen. Därför anser stadsledningskontoret att en samordnings-man enligt motionärens förslag inte är nödvändig och därför inte bör tillsättas.

Motion (2015:90) av Rickard Wall (-) om ”Möjligheten att agera tillsammans med Stockholms läns landsting för Värtabanan genom en utsedd förhandlingsman” anses besvarad med hänvisning till vad som sagts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 19 maj 2016 följande.

Exploateringsnämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 26 april 2016 har i huvudsak följande lydelse.

### **Värtabanan**

Värtabanan, ett industrispår som förbinder hamnområdet med stambanan (Ostkustbanan och Mälarbanan) vid Tomtebodan, passerar genom några av stadens utvecklingsområden (Hagastaden, Albanoområdet, Norra Djurgårdsstaden) men även Kungliga Nationalstadsparken. Idag trafikeras Värtabanan av godstrafik på väg till och från Energihamnen, Värtahamnen, Frihamnen och Containerhamnen. Transporter med farligt gods förekommer. Banan är elektrifierad och klassad som riksintresse och ingår i Rail Net Europe.



### Förutsättningar för persontrafik på Värtabanan

Ett av Trafikverkets grundläggande krav på anläggningar som byggs invid och över Värtabanan är att dessa inte ska omöjliggöra framtida persontågstrafik, men deras primära intresse i banan är godstrafik. Som vägledning för vilka hänsyntaganden som måste göras vid genomförande av exploateringar utmed Värtabanan för att inte omöjliggöra framtida persontrafik har Trafikverket i en förstudie redovisat tänkbara linjedragningar och stationslägen längs banan. Banan är elektrifierad men enkelspårig och för att kunna köra persontåg på en effektiv tidtabell krävs dubbelspår på hela sträckan. Det finns idag ingen planering för idriftsättning av persontrafik på Värtabanan hos Trafikverket. Att utveckla och säkra bra kollektiv trafik inom staden och länet åligger i huvudsak Trafikförvaltningen inom Stockholms Läns Landsting.

I Promenadstaden, Översiktsplanen för Stockholms stad, omnämns möjligheten att i framtiden ha persontrafik på Värtabanan.

De linjedragningar som redovisas i Trafikverkets förstudie är hypotetiska och exploateringskontoret anser att den linjedragning öster om Lill-Jans skogen som redovisas är realistisk, inom de delar som berör stadens mark inom kommunen.

### Albano

I Albano påbörjades intunnling av Värtabanan i november 2015. Byggnationen beräknas pågå under två år. Tunneln är förberedd för att möjliggöra persontrafik och i tunnelns östra ände finns plats för en eventuell station som kan angöra Albanoområdet och en eventuell omstigningsstation till Roslagsbanan.

### Hagastaden

Genom en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan från ett kvarter väster om Solnabron till Norrtullsplatsen försvinner dagens barriärer i form av motorväg och järnväg. Fördjupad översiktsplan för området Karolinska - Norra Station antogs av kommunfullmäktige 2008. Den fördjupade översiktsplanen förutsätter överdäckning av motorväg och järnväg och ger därmed förutsättningar för en levande och attraktiv stadsdel som förenar Stockholm och Solna.

Stadsdelens innehåll utgör en blandning av bostäder, kontor, handel, Life science, vård och kultur. Det nya universitetssjukhuset i Solna integreras i staden och en tät stadsstruktur skapas. Kvarteren adderas till en sammanhängande stad med påtaglig storstadskarakter och urban atmosfär. Genom området anläggs ett nytt parkstråk som utgör Vasastadens och Vetenskapsstadens nya länk mellan Hagaparken och Karlberg.

Den första detaljplanen, som omfattar området från Solnabron till Norrtullsplatsen (hela överdäckningen), vann laga kraft 2011.

I enlighet med genomförandeavtal med Banverket görs intunnlingen av Värtabanan för järnvägsanläggningens omfattning vid tidpunkten för avtalet, 2009.

Järnvägsanläggningen består av ett genomgående spår samt två uppställningsspår. Järnvägsbron över Norrtullsplatsen, som byggts inom projekt Norra länken, innehåller ett spår.

Entreprenaden för järnvägstunneln har startat och beräknas vara färdigställd hösten 2017.

### Norra Djurgårdsstaden

Ett övergripande program för stadsutvecklingsområdet Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden presenterades 2001. Programområdet (idag Norra Djurgårdsstaden) besitter en potential att inrymma minst 12.000 nya bostäder samt 35.000 arbetsplatser med tillhörande social och kommersiell service. Ett remiss- och samrådsförfarande kring programmet genomfördes under 2002-2003. Stadsbyggnadsnämnden beslutade, med samrådsförfarandet, som grund att fortsätta planeringen för vissa avgränsade områden i Gasverksområdet och Södra Värtahamnen. Samråd för Fördjupat program för Södra Värtahamnen (Dp 2009-19210-53) genomfördes januari-mars 2012.



Stockholms Hamn AB presenterade under 2004 Vision 2015 som ett försöka att

samordna hamnens och stadens långsiktiga utvecklingsbehov. Utredningen utgör underlag för samordning med myndigheter och övriga berörda inför planeringen av området Norra Djurgårdsstaden, men med fokus på området Värtahamnen-Frihamnen-Loudden. Visionen illustrerar en maximalt utbyggd hamnkapacitet i området som en del i att möta regionens framtida behov av person- och godstransporter. Visionen bygger på att den tyngre hamnverksamheten i området flyttas till andra hamnlägen i regionen. Containerterminalen planeras att flyttas till Norvik i Nynäshamn och oljehantering på Loudden är uppsagd för avflytt 2019.

Inom och i anslutning till Södra Värtahamnens programområde finns två bangårdar ("Värtan västra" och "Värtan östra") som del av tågfunktionen Värtabanan. Bangårdarna används dels för rangering och uppställning men även för tågtransporter till Containerhamnen, Värtapiren och Energihamnen (Norra Värtahamnen). Järnvägsinfrastrukturen ingår som en del i riksintresset Stockholms hamn. Riksintresset är inte statiskt, utan kan ändras ex om verksamheten flyttar. En ansökan om ändring av riksintresset Stockholms hamn har inlämnats till Trafikverket.

Värtan västra ligger i dalgången mellan Hjorthagsberget och Storängsbotten. Den byggdes om och moderniserades i samband med genomförandet av Norra Länken. "Värtan östra" ligger inom Södra Värtahamnens programområde, mellan Gärdets bebyggelse och Södra Värtan. Denna del av bangården kopplar till ett industrispår som förser containerterminalen i Frihamnen med tågförbindelse. Eftersom containerverksamheten är planerad att flyttas till Norvik kommer industrispåret i framtiden inte längre ha någon funktion. Läget på den östra bangården är dessutom perifert i tågsystemet och används i liten utsträckning. Anläggningen består av korta spårlängder som är svåra att utnyttja effektivt. Med denna bakgrund har ett gemensamt arbete mellan Trafikverket och Exploateringsnämnden påbörjats för att utveckla den västra bangården, med kapacitet jämförbar med dagens spårlösning, till förmån för en avvecklad östra bangård. I programmet för Södra Värtahamnen ersätts bangården med en ny huvudgata, som även inrymmer Spårväg City.

I samrådsredogörelsen framgår att Länsstyrelsen och Trafikverket anser att staden behöver visa att bangårdens funktion kan tillgodoses på annan plats, för att undvika negativ påverkan på riksintresset hamn.

Planeringen av Södra Värtahamnen sker i samarbete med SLL och Trafikverket.

I Trafikverkets förstudie för framtida persontrafik finns inga hållplatslägen eller linjesträckningar längs Värtans östra bangård. Den linjedragning som Trafikverket redovisar i Hjorthagen är orealistisk då topografin och befintlig bebyggelse inte medger denna.

## Planprocessen

Samtlig planering som exploateringskontoret företar av områden längs med Värtabanan sker i enlighet med PBL och enligt den process som finns lagstadgad för framtagande av detaljplan. Som underlag till detaljplan ska det framgå vilka fastigheter som berörs av planen. När kommunen har tagit fram planförslaget får fastighetsägare, hyresgäster som berörs av förslaget, länsstyrelsen, kommunala myndigheter och andra som har intresse av förslaget möjlighet att lämna synpunkter på förslaget i form av ett samråd. Samrådet är till för att samla information i ett tidigt skede av processen. Synpunkter på förslaget till en detaljplan ska lämnas i skriftlig form. Synpunkterna sammanställs i en samrådsredogörelse.



## Sverigeförhandlingen

I Sverigeförhandlingens uppdrag ingår att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Stockholm, Göteborg och Skåne. Kommuner och regioner har under 2015 skickat in nyttoanalyser till Sverigeförhandlingen som redovisade kvantitativa och kvalitativa uppgifter om vilken nytta en infrastrukturåtgärd förväntas ha med avseende på bostäder, restider, arbetsmarknad, näringsliv, miljö och sociala nyttor som vissa prioriterade satsningar på kollektivtrafik skulle medföra, regionalt och lokalt. I Stockholmsregionen pågår förhandling om ett antal tunnelbanesträckningar, Spårväg Syd och Östlig förbindelse. För dessa förhandlingar finns en utpekad förhandlingsorganisation som verkar mellan kommuner, stat och landsting. I Stockholm har persontrafik på Värtabanan inte redovisats som en av dessa prioriterade satsningar.

## Exploateringskontorets förslag / Remissmaterialet

Kontoret anser att säkerställandet av mark redan finns inbyggd i den process som finns för framtagande av detaljplaner och som Stockholms stad arbetar utifrån.

Kontoret föreslår därför att motion (2015:90) av Rickard Wall (-) om möjligheten att agera tillsammans med Stockholms läns landsting för Värtabanan genom en utsedd förhandlingsman avslås och anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i exploateringskontorets tjänsteutlåtande.

## Trafiknämnden

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 19 maj 2016 följande.

Trafiknämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 7 april 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Värtabanan, ett industrispår som förbinder hamnområdet med stambanan (Ostkustbanan och Mäljarbanan) vid Tomtebodan, passerar genom några av stadens utvecklingsområden (Hagastaden, Albanoområdet, Norra Djurgårdsstaden) men även Kungliga Nationalstadsparken. Idag trafikeras Värtabanan av godstrafik på väg till och från hamnen. Transporter med farligt gods förekommer. Banan är elektrifierad och klassad som riksintresse. Banan ingår i Rail Net Europe.

Nedan redogör kontoret för de omständigheter som föreligger på och längs Värtabanas sträckning idag samt de hänsynstaganden som görs inom ramen för tillkommande exploateringar.

### *Förutsättningar för persontrafik på Värtabanan*

I Promenadstaden, Översiktplanen för Stockholm stad, omnämns möjligheten att i framtiden ha persontrafik på Värtabanan.

Värtabanas läge mellan stambanan och den framtida Spårväg City samt att den

passerar genom några av stadens utvecklingsområden kan göra den intressant för framtida persontrafik. Dessutom finns förslag i Sverigeförhandlingen på en spårvägslösning i förslaget för Östlig förbindelse som skulle kunna öppna upp möjligheterna till persontrafik mellan Tvärbanan-Östlig förbindelse-Spårväg City-Värtabanan-stambanan. Även kopplingen Lidingöbanan-Spårväg City-Värtabanan-stambanan är möjlig. Banorna har dock olika strömsystem vilket skulle kunna vara ett hinder för dessa upplägg. Eventuell kapacitetsbrist på stambanan kan vara ytterligare ett hinder samt att Värtabanan behöver byggas ut till dubbelspår genom Nationalstadsparken. Dessutom finns inga beslut på att genomföra Östlig förbindelse och inga resenärs- eller nyttoanalyser på något av dessa upplägg.

Ett av Trafikverkets grundläggande krav på anläggningar som byggs invid och över Värtabanan är att dessa inte ska omöjliggöra framtida persontågstrafik, men deras primära intresse i banan är godstrafik. Som vägledning för vilka hänsyntaganden som måste göras vid genomförande av exploateringar utmed Värtabanan för att inte omöjliggöra framtida persontrafik har Trafikverket i en förstudie redovisat tänkbara linjedragningar och stationslägen längs banan. Banan är elektrifierad men enkelspårig och för att kunna köra persontåg på en effektiv tidtabell krävs dubbelspår på hela sträckan. Det finns idag ingen planering för idriftsättning av persontrafik på Värtabanan hos Trafikverket. Att utveckla och säkra bra kollektivtrafik inom staden och länet åligger i huvudsak Stockholms läns landsting (Trafikförvaltningen).

#### *Norra Djurgårdsstaden*

Värtabanan avslutas idag vid Värtan i två bangårdar (Värtan västra och Värtan östra). Från dessa bangårdar finns industrispår till Containerterminalen i Frihamnen samt industrispår till Värtapiren och Fortums hamnområde.

Containerterminalen ska enligt planerna flyttas till Norvik i Nynäshamn och oljeverksamheten vid Loudden är uppsagt för avflytt till 2019. När dessa verksamheter har flyttat kommer det industrispåret inte att behövas.

Värtan västra, den västra bangården, ska enligt förslaget behållas och utvecklas. Från denna bangård går industrispåret som förbinder Värtapiren och Fortums hamnområde med Värtabanan. I nära samarbete mellan exploateringskontoret och Trafikverket har förslag utarbetats på hur Värtan västra kan utvecklas för att kunna avveckla Värtan östra. Avsikten är att kapaciteten på Värtan västra ska vara tillräcklig för den godstrafik som blir kvar. Planerna för Norra Djurgårdsstaden är att den östra bangården i Värtan ska avvecklas till förmån för en allé som inrymmer bland annat Spårväg City.

Planeringen av Södra Värtahamnen sker i nära samarbete med trafikkontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, Fortum, Stockholms hamnar, Trafikförvaltningen på Stockholms läns landsting och Trafikverket.

#### *Albano*

Bygget av Värtabanans tunnel under Albano pågår. Tunneln byggs med tillräcklig bredd för att möjliggöra dubbelspår. En framtida hållplats för persontrafik möjliggörs också.

#### *Hagastaden*

Bygget av Värtabanans tunnel under Hagastaden påbörjas nu under våren 2016. I det

projektet byggs ett genomgående spår samt två uppställningsspår. Möjligheten att bygga ut till dubbelspår i tunnelmynningarna kommer inte att finnas.

#### *Övrigt*

I arbetet med framtagandet av de olika detaljplanerna på sträckan utmed Värtabanan har bland annat Trafikverket medverkat och tillräckligt utrymme har sparats för att kunna göra banan dubbelspårig förutom vid Hagastaden.

Kontoret anser sammantaget att säkerställandet av mark redan finns inbyggd i den process som finns för framtagande av detaljplaner och som Stockholms stad arbetar efter.

#### **Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att motion (2015:90) av Rickard Wall (-) om möjligheten att agera tillsammans med Stockholms läns landsting för Värtabanan genom en utsedd förhandlingsman anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i trafikkontorets tjänsteutlåtande.

### **Östermalms stadsdelsnämnd**

**Östermalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 18 maj 2016 följande.

Motionen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande

**Östermalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 20 april 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till att utveckla Värtabanan för persontrafik och anser att det skulle vara en tillgång för bland annat boende i Norra Djurgårdsstaden och Hagastaden. Enligt förvaltningen är det angeläget att frågan tas om hand samt att Stockholms stad samarbetar med Stockholms läns landsting för att driva utvecklingen och att det fastställs en organisation för det.