

Handläggare
Hillevie Jernberg
08-508 264 37**Till**
Exploateringsnämnden
2016-05-19**Möjligheten att agera tillsammans med
Stockholms läns landsting för Värtabanan
genom utsedd förhandlingsman. Motion
(2015:90) av Rickard Wall (-). Svar på remiss****Exploateringskontorets förslag till beslut**

Exploateringsnämnden godkänner och överlämnar kontorets
tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Håkan Falk
Förvaltningschef

Gunilla Wesström
Tf Avdelningschef

Staffan Lorentz
Enhetschef

Sammanfattning

Värtabanan är ett industrispår som förbinder Värtahamnen, Frihamnen och Containerhamnen med stambanan (Ostkustbanan och Mälarbanan) vid Tomtebodan. Banan passerar genom några av stadens utvecklingsområden (Hagastaden, Albanoområdet, Norra Djurgårdsstaden) men även Kungliga Nationalstadsparken. Trafikverket redovisar i en förstudie om framtida persontrafik på Värtabanan tänkta linjedragningar och stationslägen. En förutsättning för framtida persontrafik på Värtabanan är att den förses med dubbelspår längs hela sträckan, vilket inte finns idag. I stadens utvecklingsområden gör Staden förberedelser som syftar till att inte omöjliggöra en framtida persontrafik på

Exploateringskontoret
Avdelningen för Stora projekt

Fleminggatan 4
Box 8189
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 264 37
Växel 08-508 276 00
hillevie.jernberg@stockholm.se
exploateringskontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se/exploateringskontoret

Värtabanan. I Albano påbörjades intunnling av Värtabanan i november 2015. Tunneln är förberedd för att möjliggöra persontrafik och i tunnelns östra ände finns plats för en eventuell station. I Hagastaden görs intunnling av ett genomgående spår samt två uppställningsspår. Järnvägsbron över Norrtullsplatsen, som byggts inom projekt Norra länken, innehåller ett spår. Inom och i anslutning till Norra Djurgårdsstadens finns två bangårdar ("Värtan västra" och "Värtan östra") som del av tågfunktionen Värtabanan. 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 perifert i tågsystemet och används i liten utsträckning. Trafikverket och Exploateringsnämnden har påbörjat ett gemensamt arbete för att utveckla den västra bangården, till förmån för en avvecklad östra bangård.

I Stockholm har persontrafik på Värtabanan inte redovisats som en prioriterad satsning av vare sig Stockholms Läns Landsting eller Stockholms Stad.

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

Bakgrund / Remissen

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

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av exploateringskontoret i samråd med Trafikkontoret.

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 orealistisk, 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 storstadskaraktär 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 genomförandavtal 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 oljehanteringens 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.

Bilaga

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

Slut