

Handläggare
Pierre Savard
08-508 262 41**Till**
Trafiknämnden
2016-05-19

Möjligheten att agera tillsammans med Stockholms läns landsting för Värtabanan genom utsedd förhandlingsman. Motion (2015:90) från Rickard Wall (-). Svar på remiss från kommunstyrelsen.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefCamilla Byström
Enhetschef

Sammanfattning

I en motion från Rickard Wall föreslås att staden och landstinget samverkar och genom en förhandlingsman ser till så att möjligheten till en tvåspårdragning av Värtabanan hålls öppen.

Värtabanan, ett industrispår som förbinder hamnområdet med stambanan (Ostkustbanan och Mälärbanan) 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.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 262 41
Växel 08-508 272 00
pierre.savard@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

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

Bakgrund

Trafiknämnden har fått motion (2015:90) om möjligheten att agera tillsammans med Stockholms läns landsting för Värtabanan genom utsedd förhandlingsman från Rickard Wall (-) på remiss av kommunstyrelsen. Remisstiden sträcker sig till och med den 2 juni 2016. I motionen framförs i huvudsak följande. Idag fraktas enbart gods, främst nattetid på Värtabanan. Värtabanans sträckning har dock den unika fördelen att den löper rakt igenom flera framväxande klusterbildningar med bostäder och verksamhet som Norra Djurgårdsstaden och Storängsbotten. Ska dessa områden kollektivtrafikförsörjas med buss blir linjedragningen ineffektiv och krokig. I nuvarande situation är det inte aktuellt att landstinget engagerar sig i ett nytt spårprojekt men om 10 år kan läget vara ett annat. Skulle persontrafik önskas är två spår ett måste. Markexploateringar längs sträckan riskerar tränga ut denna möjlighet. Mot bakgrund av detta föreslås 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 öppna.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av trafikkontoret i dialog med exploateringskontoret.

Trafikkontorets synpunkter

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 Värtabanans 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.

Värtabanans 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 spårväglösning 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 hänsynstaganden 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 tunnelmyningarna 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.

Slut

Bilagor

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