

PM Rotel I (Dnr KS 2020/989)

## **Anmälan om svar på remiss av Nedläggning av spår inom Värtan östras bangårdsdel, med anledning av Stockholms Stads exploatering av Norra Djurgårdsstaden, Stockholms Län**

Remiss från Trafikverket

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.  
Anmälan om svar på remissen godkänns.

**Föredragande borgarrådet Anna König Jerlmyr** anför följande.

### Ärendet

Trafikverket har remitterat förslag till *Nedläggning av spår inom Värtan östras bangårdsdel, med anledning av Stockholms Stads exploatering av Norra Djurgårdsstaden, Stockholms Län* bland annat till Stockholms stad för yttrande.

Stockholms stad planerar för en omfattande stadsomvandling i Norra Djurgårdsstaden. För att kunna genomföra stadsomvandlingen vid Södra Värtan och Frihamnen önskar staden exploatera den mark där Värtans östra bangård idag ligger. Trafikverket har i intentionsavtal och samarbetsavtal med Stockholms stad (TRV 2013/84645) åtagit sig att vara behjälpligt med att finna förutsättningar för att möjliggöra detta.

Stockholms stad är genom exploateringsnämnden beställare av Trafikverkets arbete med nedläggning av spår inom Värtan östras bangårdsdel. Staden har ett pågående samarbete med Trafikverket i frågan.

Till Värtans västra bangård ansluter spår från Energihamnen och Värtapiren och till Värtans östra bangård ansluter spår från Frihamnen och Loudden. Funktionen av förbindelser mellan Värtans östra bangård och Frihamnen samt Loudden har upphört eftersom verksamheten på Loudden avvecklades 2019. Frihamnens verksamhet har våren 2020 flyttat till Norviks hamn. Staden har för avsikt att avveckla sitt förbindelsespår i dessa delar. Värtans östra bangård är också tekniskt omodern och kan inte hantera tåg med full längd.

På grund av kort remisstid har stadsledningskontorets tjänsteutlåtande skickats som stadens remissvar.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. Miljöförvaltningen och trafikkontoret har på grund av kort remisstid svarat med varsitt kontor-

sytttrande. Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har inte inkommit med svar.

### Mina synpunkter

Jag har inga synpunkter att framföra utöver de som framkommer i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, vilket jag hänvisar till.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Anmälan om svar på remissen godkänns.

Stockholm den 23 september 2020

ANNA KÖNIG JERLMYR

### Bilagor

1. Utredning Värtan Östra
2. Spårritning väster alt 1
3. Spårritning väster alt 2
4. Spårritning öster alt 1
5. Spårritning öster alt 2
6. Schematisk spårutformning

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

## Remissammanställning

### Ärendet

Trafikverket har remitterat förslag till *Nedläggning av spår inom Värtan östras bangårdsdel, med anledning av Stockholms Stads exploatering av Norra Djurgårdsstaden, Stockholms Län* bland annat till Stockholms stad för besvarande.

Stockholms stad planerar för en omfattande stadsomvandling i Norra Djurgårdsstaden. För att kunna genomföra stadsomvandlingen vid Södra Värtan och Frihamnen önskar staden exploatera den mark där Värtans östra bangård idag ligger. Trafikverket har i intentionsavtal och samarbetsavtal med Stockholms stad (TRV 2013/84645) åtagit sig att vara behjälpligt med att finna förutsättningar för att möjliggöra detta.

Stockholms stad är genom exploateringsnämnden beställare av Trafikverkets arbete med nedläggning av spår inom Värtan östras bangårdsdel. Staden har ett pågående samarbete med Trafikverket i frågan.

Till Värtans västra bangård ansluter spår från Energihamnen och Värtapiren och till Värtans östra bangård ansluter spår från Frihamnen och Loudden. Funktionen av förbindelser mellan Värtans östra bangård och Frihamnen samt Loudden har upphört eftersom verksamheten på Loudden avvecklades 2019. Frihamnens verksamhet har våren 2020 flyttat till Norviks hamn. Staden har för avsikt att avveckla sitt förbindelsespår i dessa delar. Värtans östra bangård är också tekniskt omodern och kan inte hantera tåg med full längd.

På grund av kort remisstid har...stadsledningskontorets tjänsteutlåtande skickats in som stadens remissvar.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskydds-nämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. Miljöförvaltningen och trafikkontoret har på grund av kort remisstid svarat med varsitt kontorsyttrande. Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har inte inkommit med svar.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 26 augusti 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2020 framgår att målet för bostadsbyggandet i Stockholm stad är att 140 000 bostäder byggs mellan åren 2010 och 2030 och 70 000 bostäder till 2025. En av stadens mest prioriterade uppgifter är att skapa förutsättningar för den höga ambitionen i bostadsbyggandet. Av budgeten framgår också att Stockholm stad vill skapa förutsättningar för många fler bostäder genom att öka utbudet av byggklar mark och genom att förenkla de byråkratiska regler som nu sätter käppar i hjulen för många bostadsplaner.

Stadsledningskontoret anser att Trafikverkets rapport *Avveckling av bangårdsdel Värtan östra med anledning av stadsutveckling TRV 2013/84645* överensstämmer med det samarbete som bedrivits tillsammans med staden.

Stadsledningskontoret vill betona att nedläggningen av Värtans östra bangård är direkt avgörande för möjligheten att gå vidare med planerad stadsutveckling i Södra Värtan. Nedläggningen är också en viktig förutsättning för att på bästa sätt hantera fordons-, gång- och cykel- samt kollektivtrafik från stadsutvecklingsområdena i Loudden och Frihamnen.

Stadsledningskontoret skulle helst se att en utbyggnad av Värtans västra bangård kunde undvikas med hänsyn till kostnads-, utrymmes och tidsaspekter. Stadsledningskontoret ser det dock som positivt att alla spårmetrar som idag finns på anläggningen inte behöver ersättas. Det har under arbetsprocessen förekommit skilda uppgifter om hur många tågrörelser Värtans västra bangård behöver dimensioneras för och hur stora de framtida behoven verkligen är. Stadsledningskontoret vill betona vikten av att Värtans västra bangård inte överdimensioneras ur samhällskostnads- och markhushållningsperspektiv samt påverkan på externa verksamheter.

Stadsledningskontoret vill även påpeka att båda de alternativ för ny spårutbyggnad som presenteras medför ett intrång i nationalstadsparken.

Stadsledningskontoret stödjer Trafikverkets förslag om att hemställa hos regeringen om undantag från *förordning om ändring i järnvägsförordningen* 6 kap 4 och 6 §§ (...) med hänsyn till att Värtans östra bangård behöver avvecklas så fort som möjligt. Staden behöver fortsätta arbetet med detaljplaner i Södra Värtan som en viktig del i stadens bostadsförsörjning.

Stadsledningskontoret anser remissen besvarad i enlighet med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## **Miljöförvaltningen**

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 26 augusti 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen har miljö- och hälsofrågor att bevaka i ärendet. Förvaltningen ser följande frågor som aktuella:

- Möjligheten att nyttja tåg vid godstransporter nu och i framtiden.
- Eventuell ökning av bullerstörningar samt elektromagnetiska fält från tågtrafiken till närboende vid Värtan västra bangård.

Miljöförvaltningen ser inte att dessa miljö- och hälsofrågor blir ett problem vid en nedläggning av Värtan östra bangård. Detta utvecklas nedan.

Den östra bangården ansluter enligt Trafikverkets redovisning spår till Loudden och Frihamnen. Det finns inte längre behov av denna anslutning då de spårbundna verksamheterna i dessa områden har avvecklats. Inför behovet av att utöka den västra bangården utgår Trafikverket i sin utredning från de verksamheter som idag och i framtiden kan komma att utnyttja bangården dvs. Stockholm Exergi, hamnen samt Heidelberg Cement. Miljöförvaltningen har ingen anledning att ifrågasätta Trafikverkets bedömning av möjligheten att klara den framtida kapaciteten med endast den västra bangården. Förvaltningen är positiv till att tågtrafik från hamnen tas med i beräkningarna avseende kapaciteten. Denna tågförbindelse används inte idag, men det måste finnas en beredskap för att detta transportsätt kan efterfrågas i framtiden.

Vid en utbyggnad av den västra bangården finns det risk för att bullernivåer samt elektromagnetiska fält ökar inom närområdet. Detta måste beaktas vid utformningen av verksamheter och bostäder i bangårdens närhet. Utökningen väntas enligt planerna bli mot söder där det idag finns sportanläggningar och även planeras för det i framtiden. Det finns inga planer på bostäder på platsen. Bostäder planeras dock norr om anläggningen, i kvarteret Ängsbotten. Då

planen för Ängsbotten ännu inte är antagen och då planarbetet för sportanläggningen vid Storängsbotten precis är påbörjat finns det enligt miljöförvaltningen goda möjligheter att beakta dessa frågor i den fortsatta planeringen.

### **Trafikkontoret**

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 21 augusti 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Nedläggningen av Värtans östra bangård är direkt avgörande för möjligheten att gå vidare med planerad stadsutveckling i Södra Värtan. Nedläggningen är en mycket viktig förutsättning för att kunna hantera all trafik av motorfordon, gående, cyklister samt kollektivtrafik till och från olika delar av stadsutvecklingsområdena inom Loudden och Fnhamnen.

Det har under arbetsprocessen förekommit skilda uppgifter om hur många tågrörelser västra bangården behöver dimensioneras för. Kontoret vill betona vikten ur ett markhushållningsperspektiv att bangården inte överdimensioneras.

Avseende processen kring järnvägsplan har kontoret ingen uppfattning, men vill påminna om vikten av att östra bangården kan avvecklas så fort som möjligt. Staden behöver fortsätta arbetet med detaljplaner i Södra Värtan som en viktig del i stadens bostadsförsörjning. Bangården begränsar idag stadens möjlighet till utbyggnation av en ny huvudgata med kapacitetsstark kollektivtrafik, pendlingscykelstråk samt det gatunät som krävs för en fortsatt utveckling av Frihamnspiren.