

Landstingsstyrelsen

LANDSTINGSSTYRELSEN 12-08-28 00022

Motion 2011:33 av Gunilla Roxby Cromvall (V) om ibruktagande av befintliga spåranläggningar för persontrafik

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

Ärendebeskrivning

Motionären tar upp möjligheten att avlasta dagens kollektivtrafik genom att trafikera befintliga mestadels oanvända spår.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

Landstingsrådsberedningens motivering

Stockholm växer snabbare än prognoserna förutsett. Vi behöver tänka strategiskt för att hela länet ska ha en god kollektivtrafik, som svarar upp mot resenärernas behov.

Trafikering på Värtabanan mellan Stockholm C - Gärdet - Albano har diskuterats av och till under årens lopp. En möjlig dragning vari Värtabanan användes för persontrafik har också studerats i Spår- och stamnätsstrategin etapp 1. Analyserna visade dock att resandeströmmarna var svaga i förhållande till andra alternativa dragningar genom mer bebyggda områden.

Trafiknämnden deltar även aktivt i planeringsarbetet för Albanoområdet för att bland annat möjliggöra ett framtida stationsläge i området, som skulle kunna utgöra en bytespunkt med Roslagsbanan. Nämnden samarbetar också med Trafikverket för att studera möjligheten till ett framtida sta-

tionsläge i Hagastaden. Det finns dock några aspekter som måste vägas in vad gäller Värtabanan, dels ägs banan av Trafikverket och trafikeras i dag av godståg till och från Värtahamnen, dels utgörs banan av främst enkelspår vilket begränsar möjligheten till turtät kollektivtrafik. Nämnden kommer att fortsätta att delta i arbetet kring Värtabanan för att se ifall det i framtiden kommer att vara intressant och möjligt med en turtät och effektiv kollektivtrafik på Värtabanan.

Industrispåret Stockholm Södra - Norra Hammarbyhamnen - Stadsgården är ett fem kilometer långt enkelspår, som i dag är avelektrifierat. Att börja använda spåret skulle kräva omfattande uppgraderingsarbete, som med tanke på det resande, som skulle vara aktuellt inte kan ses som motiverat. Det finns inte heller utrymme för några plattformar och trafikantutbyte vid Stockholms södra och banan går i övrigt i ett läge där goda kopplingar till bostäder, arbetsplatser och övrig kollektivtrafik inte kan anses som tillräckligt bra. Enkelspåret gör också att en turtät och effektiv kollektivtrafik inte skulle kunna uppnås utan avsevärda investeringar i spåranläggningen.

Arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i den snabbt växande Ostsektorn pågår för närvarande. Trafiknämnden har tidigare i våras slutit en överenskommelse med Stockholms stad samt Nacka och Värmdö kommun om att utreda en utbyggnad av tunnelbanans Blå linje till Nacka.

I ett kortare perspektiv är det viktigt att framkomligheten för bland annat stombuss 4 förbättras för att avlasta tunnelbanans centrala delar. Trafiknämnden och Stockholms stad arbetar tillsammans för att förbättra framkomligheten för stombusstrafiken i innerstaden, vilket oaktat annan kollektivtrafik är en viktig åtgärd.

Enligt Trafiknämndens bedömningar finns mycket få om ens några obrukade spåranläggningar i länet som är i sådant skick eller ligger i så intressanta områden att de skulle lämpa sig för kollektivtrafik. Vi vill se en utbyggd och upprustad kollektivtrafik i hela länet, därför har landstinget tagit fram spår- och stamnässtrategin etapp 1 för innerstaden och den snart färdiga spår- och stamnässtrategin etapp 2 för övriga länet. Vi måste noga utreda hur vi på bästa sätt kan skapa ett framtida kollektivtrafiksystem som klarar av den stora tillströmningen av nya stockholmare.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 24 april 2012
Motion 2011:33

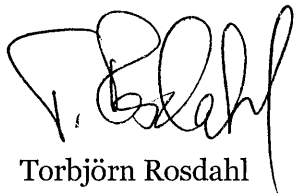
SKRIVELSE
2012-06-20

LS 1110-1338

Trafiknämndens protokollsutdrag den 27 mars 2012

V-ledamotens reservation

Trafiknämndens förvaltnings tjänsteutlåtande den 1 mars 2012



Torbjörn Rosdahl



Christer G Wennerholm



Hans-Erik Malmros

Landstingsstyrelsens förvaltning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2012-04-24

LS 1110-1338

Landstingsstyrelsen

Ankom Stockholms läns landsting
2012 -04- 26
Dnr. LS 1110-1338

Rofel III

Yttrande över motion 2011:33 av Gunilla Roxby Cromvall (V) om ibruktagande av befintliga spåranläggningar för persontrafik

Ärendebeskrivning

Motionen tar upp möjligheten att avlasta dagens kollektivtrafik genom att trafikera befintliga mestadels oanvända spår.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 24 april 2012

Motion 2011:21

Tjänsteutlåtande och utdrag från protokoll Trafiknämnden 2012-03-27 § 46

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

Förvaltningens förslag och motivering

I motionen föreslås landstingsfullmäktige besluta att uppdra åt trafiknämnden att utreda hur dels Värtabanan och dels den idag obrukade banan från södra station via norra Hammarbyhamnen till statsgården kan komma till användning för persontrafik. Trafiknämnden föreslås återkomma med förslag på hur en spårväglösning längs sträckan kan utformas, tursättas och sammanknytas med den upprustade Saltsjöbanan/spårväg ost vid Danvikstull samt göra en kartläggning av länets samtliga obrukade spåranläggningar och utreda hur dessa kan komma till användning för persontrafik.

Trafiknämndens förvaltning anger i sitt yttrande att det inom ramen för stornätsstrategin etapp 1 studerades en dragning där Värtabanan användes för persontrafik. Analyserna visade att resandeströmmarna var svaga i förhållande till andra alternativa och mer bebyggelsenära sträckningar. SL kommer fortsatt delta i de studier som Trafikverket

genomför för att se vilka tekniska förutsättningar som finns för trafikering av Värtabanan. Utifrån resultatet från dessa studier kan det i ett senare skede vara intressant att titta på olika alternativ för trafikering av spåren med persontrafik.

Enligt yttrandet är det nedlagda spåret mellan Stockholm södra och Statsgården ett cirka 5 kilometer långt enkelspår som tidigare användes för transporter till och från hamnområdena. Att använda spåret för persontrafik skulle kräva ett omfattande uppgraderingsarbete som inte bedöms motiverat för det resande som skulle vara aktuellt på banan. Vad gäller kopplingen till Tvärbana ost och Saltsjöbanan så är utformningen av den framtida kollektivtrafiken i det området under utredning.

Inom ramen för stornätsstrategin 2 pågår en genomgång av utvecklingsbehoven för spår- och stombusstrafiken i hela länet i ett längre perspektiv. På samma sätt som Värtabanan studerades inom ramen för stornätsstrategin etapp 1 kan även obrukade eller lågtrafikerade spår utanför innerstaden som bedöms intressanta analyseras i etapp 2. En separat studie med speciellt fokus på obrukade spåranläggningar bedöms, enligt trafiknämndens förvaltning, inte ge ytterligare information.

Med hänvisning till det yttrande som trafiknämndens förvaltning har lämnat anser förvaltningen att motionen ska anses besvarad.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets miljöpolitiska program Miljöutmaning 2016 har hänsyn till miljön beaktats och bedömningen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbeskrivning i detta ärende.



Toivo Heinsoo
Landstingsdirektör



Vänsterpartiet

Stockholms läns landsting
2011-10-11

Ankom Stockholms läns landsting 2011-10-11 Dnr. LS 1110-1338

Rote III

2011:33

Motion av Gunilla Roxby Cromvall (V) om ibruktagande av befintliga spåranläggningar för persontrafik

För att möta behovet av resor hos länets snabbt växande befolkning måste kollektivtrafiken byggas ut och förbättras. I Stockholms innerstad är situationen besvärlig med överfulla tåg och bussar under morgon- och eftermiddagsrusningen. Kollektivtrafiksystemen har nått sitt kapacitetstak och en förstärkning är nödvändig. Samtidigt är resurserna begränsade och SL bör därför studera hur befintlig infrastruktur kan nyttjas för att öka kollektivtrafikens kapacitet.

På flera plaster i länet finns helt eller delvis oanvända spåranläggningar som sannolikt kan tas i bruk för persontrafik. En stor kostnad vid nyanläggande av spårväg utgörs av tunneldrivning, terrassering och banunderbyggnad. Om befintliga spårsträckningar kan komma till användning kan dessa kostnader hållas låga.

Ett exempel är Värtabanan, där förutsättningar bör finnas att bedriva persontrafik mellan Stockholm C och Gärdet med en ny omstigningspunkt till Roslagsbanan vid Albano. Ett annat exempel är det industrispår som löper från Södra station österut under Södersjukhuset via Norra Hammarbyhamnen och vidare till Stadsgården där det ansluter till Saltsjöbanan. Spåret, som ägs av Stockholms stad, trafikerades tidigare med gods till Vikingterminalen. Idag är dock bara delar av sträckan farbara och används endast sporadiskt av Trafikverket.

En ny spårväg längs denna sträcka skulle innebära en möjlighet att till relativt låg kostnad förbättra kollektivtrafikförsörjningen av sydöstra Södermalm. Med hållplatslägen vid Skanstull, Södersjukhuset, Eriksdalshallen och Södra station skulle den nya spårvägen bidra till att avlasta tunnelbanans gröna linje vid Slussen samtidigt som Södra station skulle utnyttjas bättre än idag. Samtidigt kan såväl snitthastighet som turtäthet hållas höga då spårvägen på stora delar av sträckan löper på egen banvall istället för i gatumiljö.

Om SL efter utredning finner sträckan lämplig för spårvägstrafik utifrån resandeunderlag och kostnad, bör en sammanknytning ske med den upprustade Spårväg Ost/Saltsjöbanan för att därigenom skapa en ny förgrening av denna. En sådan lösning utgör sannolikt ett kostnadseffektivt alternativ till den kostsamma tunneldrivning genom Erstabergget som krävs för utökad spårkapacitet på sträckan mellan Danvikstull och Slussen. Samtidigt innebär lösningen en välkommen förbättring av tvärförbindelserna med nya bytesmöjligheter mellan spårväg, tunnelbana, pendeltåg och buss.

Vänsterpartiet föreslår Landstingsfullmäktige besluta

- att* uppdra åt Trafiknämnden att utreda hur dels Värtabanan, dels den idag obrukade banan från Södra station via Norra Hammarbyhamnen till Stadsgården, kan komma till användning för persontrafik,
- att* uppdra åt Trafiknämnden att återkomma med förslag på hur en spårväglösning längs sträckan kan utformas, tursättas och sammanknytas med den upprustade Saltsjöbanan/Spårväg Ost vid Danvikstull, samt
- att* uppdra åt Trafiknämnden att göra en kartläggning av länets samtliga obrukade spåranläggningar och utreda hur dessa kan komma till användning för persontrafik.


Gunilla Roxby Cromvall (V)

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

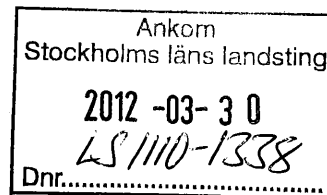
Nr 4/2012

Sammanträdesdatum

2012-03-27

Datum för justering 2012-03-27

Datum för anslag:



§ 46**Yttrande över motion 2011. 33 om ibruktagande av befintliga spåranläggningar för persontrafik**
(TN 1110-231)

I ärendet förelåg skrivelse 2012-03-01 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

- 1) bifall till förvaltningschefens förslag till beslut,
- 2) bifall till V-ledamotens förslag till beslut, bilaga 1

Ordföranden ställde proposition om yrkandena och fann att trafiknämnden bifallit förvaltningschefens förslag till beslut.

BESLUT*Trafiknämnden beslöt*

- att översända förvaltningschefens förslag till yttrande till Landstingsstyrelsens förvaltning, samt
- att förklara paragrafen omedelbart justerad

RESERVATION

V-ledamoten reserverade sig mot beslutet.

Vid protokollet
Sara Catoni

Utdragsbestyrkande
Ingela Svanberg Ohlsson

TN 1110-231

BILAGA 1

VÄNSTERPARTIET

FÖRSLAG TILL BESLUT

2012-03-27

Ärende nr 17 (TN 1110-231)

Yttrande över motion 2011:33 om i bruktagande av befintliga spåranläggningar för persontrafik

Vi tackar för det utförliga svar som ges på motionen. SL står inför mycket omfattande investeringar under de kommande åren. För att kostnadseffektivitet och trafikantnytta ska bli så stora som möjligt måste utbyggnaden av kollektivtrafiken ske samordnat och föregås av grundliga utredningar. Vi ser därför positivt på det arbete som nu pågår med framtagandet av *Spårvägs- och stamnätsstrategi etapp 1 och 2*.

SL bör inte låsa sig vid konvertering av befintliga stombusslinjer till spårväg, utan måste även studera alternativa sträckningar och trafikslag i syfte att öka resandeunderlaget och/eller minska kostnaderna. Vi utgår därför från att såväl den pågående utredningen beträffande Ostsektorn, som det fortsatta arbetet med stamnätsstrategierna, inkluderar studier i enlighet med motionens intentioner.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta att föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige

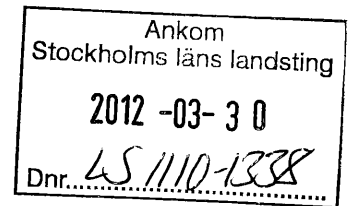
att bifalla motionen.

Trafiknämnden

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum
2012-03-01Identitet
TN 1110-231

Handläggare:
Jens Plambeck
08-686 1651



Yttrande över motion 2011: 33 om ibruktage av befintliga spåranläggningar för persontrafik

Bakgrund

Gunilla Roxby Cromvall (V) har inkommit med en motion (bifogas) om ibruktage av befintliga spåranläggningar för persontrafik. I motionen tas möjligheten att med trafikering av befintliga mestadels oanvända spår avlasta dagens kollektivtrafik. Två konkreta exempel som bör studeras vidare tas upp:

- Trafikering av Värtabanan, för trafikering mellan Stockholm C och Gärdet via Albano
- Industrispåret mellan Stockholm Södra och Stadsgården via Norra Hammarbyhamnen

Motionen innehåller även förslag att genomföra en kartläggning av länets obrukade spåranläggningar och utreda hur dessa kan användas för spårtrafik.

SL:s huvudsakliga ståndpunkter och förslag till yttrande

Värtabanan

Trafikering med persontrafik på Värtabanan diskuteras ofta, och en del utredningsarbete har genomförts. Inom ramen för stommåtsstrategin etapp 1 studerades en dragning där Värtabanan användes för persontrafik. Analyserna visade dock att resandeströmmarna var svaga i förhållande till andra alternativa och mer bebyggelsenära sträckningar.

För närvarande arbetas det med att, i samband med att Albanoområdet förbereds för exploatering, möjliggöra för ett framtida stationsläge som skulle kunna utgöra en framtida bytespunkt med Roslagsbanan. En ytterligare station på Roslagsbanan vid Albano skulle på grund av spårgeometrin kräva vissa omdragningar av Roslagsbanans sträckning. SL deltar även i ett arbete där Trafikverket studerar möjligheten att göra plats för ett framtida stationsläge vid Hagastaden. Detta skulle möjliggöra trafikering i ett intressant stråk, och trafikeringens lösningen för detta skulle då vara aktuell att studera för att skapa ett komplement till dagens spårtrafik. För det arbetet finns ett antal omvärldsfaktorer som behöver vägas in:

- Värtabanan ägs av Trafikverket och trafikeras i dagsläget av godstågstrafik till och från Värtahamnen, en trafik som ej planeras upphöra och som även innefattar transport av farligt gods. Även om mängden godståg på banan är begränsat idag, så måste framtida persontrafik och stationer/hållplatser utformas för att kunna fungera tillsammans med tung godstrafik. Banan ingår i TEN, det Transeuropeiska transportnätet och kommer enligt Trafikverket troligen att klassas in i EU:s järnvägsfraktkorridor 3 mellan Stockholm och Palermo.
- Värtabanan utgörs främst av enkelspår långa sträckor, vilket begränsar möjligheten till turtät persontrafik. Möjligheten till eventuella kompletteringar med mötesspår finns, men begränsas av sträckningen genom tunnlår, över broar och genom nationalstadsparken.

SL kommer att fortsatt delta i de studier som Trafikverket genomför för att se vilka tekniska förutsättningar som finns för trafikering av Värtabanan. Utifrån resultatet från dessa studier kan det i ett senare skede vara intressant att titta på olika alternativ för trafikering av spåren med persontrafik.

Industrispåret Stockholms södra – Norra Hammarbyhamnen - Stadsgården

Det nedlagda industrispåret mellan Stockholms södra och Stadsgården är ett ca 5 km långt enkelspår som tidigare användes för transporter till och från hamnområdena och som anslutning till Saltsjöbanans spår. Spåret passerar även Södersjukhusets underjordiga katastrofmedicinska centrum via tunnel innan anslutningen till Stockholms södra från Skanstull. Delar av spåret har behållits i användbart skick, dock är hela banan avelektrifierad.

Att använda spåret för persontrafik skulle kräva ett omfattande uppgraderingsarbete som inte bedöms motiverat för det resande som skulle vara aktuellt på banan. Det finns i dagsläget inget utrymme för plattformar och trafikantutbyte vid Stockholms södra, och banan går i övrigt i ett läge där kopplingarna till bostäder, arbetsplatser och övrig kollektivtrafik inte bedöms vara tillräckligt bra för att ge stora resenärsnyttor och locka till sig resenärer. Den långa sträckan enkelspår innebär att turtätheten på en eventuell linje skulle bli låg med omkring en avgång per halvtimme i vardera riktning om inte kompletteringar med mötesspår sker. Banan skulle behöva elektrifieras och det skulle även vara nödvändigt att installera ett signalsystem och byta ut stora delar av de spår som legat oanvända länge längs banan.

Vad gäller framtida koppling till Tvärbanan ost och Saltsjöbanan så är utformningen av den framtida kollektivtrafiken i det området under utredning. Det alternativ som i slutändan väljs för ostsektorns spårtrafik kommer att påverka kollektivtrafikförsörjningen av östra södermalm och trafikantmängderna vid Slussen.

För den närmaste tiden bedöms den mest effektiva åtgärden för att avlasta tunnelbanans centrala delar vara att förbättra kvaliteten och framkomligheten i stombusstrafiken, främst i linje 4:s sträckning.

SL har tillsammans med Stockholms stad en ambition om att väsentligt förbättra framkomligheten och medelhastigheten för stombusstrafiken i innerstaden, och diskussioner förs kring ett gemensamt utredningsarbete om detta.

Kartläggning av länets obrukade spåranläggningar

SL bedömer att det finns mycket få om ens några obrukade spåranläggningar som är i sådant skick och ligger i så intressanta lägen att de skulle lämpa sig för persontrafik. Att uppgradera nedlagda och obrukade spåranläggningar till trafikerbart skick och modern standard är förknippat med stora kostnader, även om det kan vara mindre investeringar än att skapa helt nya spårdragningar. Vid investeringar för spårtrafik så ska, förutom kostnader för nya spårdragningar, även investeringar göras i nya fordon och depåer. Det är därför viktigt att spårinvesteringar sker där de gör störst trafiknytta och där det finns ett stort resandeunderlag.

Inom ramen för stornätsstrategin etapp 2 pågår en genomgång av utvecklingsbehoven för spår- och stombusstrafiken i hela länet i ett längre perspektiv. På samma sätt som Värtabanan studerades inom ramen för stornätsstrategins etapp 1 kan även obrukade eller lågtrafikerade spår utanför innerstaden som bedöms intressanta analyseras i etapp 2. Arbetet med etapp 2 genomförs tillsammans med länets samtliga kommuner för att identifiera och analysera såväl spårinvesteringar som nämns i RUFSS 2010 som alternativa objekt. En separat studie med speciellt fokus på obrukade spåranläggningar bedöms därför ej ge ytterligare information.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

- att översända förvaltningschefens förslag till yttrande till Landstingsstyrelsens förvaltning, samt
- att förklara paragrafen omedelbart justerad

Anders Lindström
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk Utveckling

Bilaga

Motion 2011:33 av Gunilla Roxby Cromvall om ibruktagande av befintliga spåranläggningar