

Samrådsredogörelse – inför beslut Nedläggning av Värtan Östras bangårdsdel inom Värtans bangård bangård i Stockholms Kommun, Stockholms län. Bandel 405.

Redogörelse

Intern remiss

Det interna samrådet inom Trafikverket genomfördes mellan 2020-04-15 och 2020-05-26. Internremisserna skickades enligt nedanstående.

JPj

PLtk

PLEk

PLnpp

PLnpa

US

PLsb

UHj

TRpl

arendeberedningTR@trafikverket.se

Synpunkter har inkom som har hanterats och som inte längre bedömds påverka ärendets fortsatta hantering.

Inkomna yttranden

JPje

- 1) JPje: Det framgår inte om bestämmelsen i 6 kap. 6 a § järnvägsförordningen har beaktats i ärendet. En utredning avseende paragrafens eventuella tillämplighet i ärendet bör göras innan hemställan sker hos regeringen.

I remisshandlingen konstateras att förutsättningarna för att kunna lägga ner de aktuella spåren inte korresponderar med de villkor som föreskrivs i regelverket (nedläggningsbestämmelserna och slopningsrutinen). Man har emellertid inte berört den nya bestämmelsen i 6 kap. 6 a § järnvägsförordningen som trädde i kraft den 1 mars 2020. Man har endast beaktat 4 och 6 §§, som gäller upphörande av underhåll respektive nedläggning. Man har dock nämnt SFS-nr, 2020:38, som inför 6 a §. Den paragrafen är tänkt att tillämpas t.ex. i situationer då järnvägsspår behöver flyttas för att göra plats för

bostäder. Vid paragrafens tillämpning är det inte en förutsättning att trafiken är av obetydlig omfattning. Trafikverket behöver heller inte först besluta om upphörande av underhåll, utan kan besluta om nedläggning direkt. En förutsättning för att den nya bestämmelsen ska vara tillämplig är att de funktioner som den del av järnvägsnätet som ska läggas ner har fyllt, och som fortsatt är aktuella, upprätthålls på en annan plats i det statliga järnvägsnätet (se PM från regeringskansliet 2019-07-08, I2019/01902/TP). Observera att den anläggning som ersätter den förlorade anläggningen måste vara belägen i det statliga järnvägsnätet. Privata spår får således inte tas med i denna bedömning. Det saknas en analys huruvida man beaktat 6 a § och i så fall vad denna analys resulterat i.

Åtgärd:

Bedömningen har varit att föreslagen åtgärd inte helt uppfyller kravet i JvF 6 kap. 6 a § med avseende på flytt av funktion. Funktionen uppställning blir mindre i de två redovisade nya spåralternativen för Västra bangården (ca 725 m resp. 1000 m mindre spårlängd i de nya spåralternativen) gentemot nuvarande bangårdsdelar. I det nu vidare arbete med lösningar så tillkommer ca 700 m spår i Lunda/Spånga. Alternativ 1:s spårbrist på 725 m ersätts med ca 700 m + ca 260 m i Lunda /Spånga. Därmed har fullt ut funktion och ersättningsspår tillskapats. Bedömningen är därför nu att ärendet kan hanteras enligt JvF 6 kap. 6 a §.

- 2) JPje: Det är svårt att förstå vad meningen ”Funktionen ”uppställning” har dock inte kunnat återskapas fullt ut” i remisshandlingen betyder och vad det innebär för trafikering efter åtgärden. I remisshandlingen anges att ”funktionen uppställning inte kunnat återskapas fullt ut.” Innebörden av uttalandet är oklar. Om det innebär att bedömning görs att det inte finns tillräcklig kapacitet för uppställning efter nedläggningen eller om uppställningskapaciteten minskar men trots detta är tillräcklig för behovet. I utredningen görs gällande att uppställningsspåren efter nedläggningen är anpassade efter operatörernas behov (sid. 17). Om kapaciteten inte är tillräcklig efter åtgärden framstår det som tveksamt om man ska hemställa om undantag hos regeringen. Vad innebär detta i så fall för kommande trafikering? Vad uttalas i intentionsavtalet om kapaciteten efter nedläggningen? Dessa frågor behöver förtydligas i remissen.

Åtgärd:

Den kapacitet som anges saknas (ca 725 m) i ombyggnadsalternativen kommer att återskapas vid Lunda/Spånga. Ersättningsplatsen har accepterats av UHj. En trafikeringsstudie har genomförts för att verifiera den ombyggda Värtan Västra bangårdens funktion. Studien ger för handen att den ombyggda bangården bättre klarar att hantera den nuvarande och den bedömda framtida godstågtrafiken gentemot målpunkterna, Exergi och Stockholms Hamn.

- 3) JPje: Det saknas konsekvensbeskrivning av att det inte längre kommer finnas någon järnvägsanslutning till Frihamnen och Loudden

Åtgärd:

Verksamheterna vid Frihamnen och Loudden har avvecklats och flyttats. Staden har

avvecklat sin järnvägsanläggning mellan Östra bangården och Frihamnen samt Loudden. Behovet av den förbindelsen upphör därmed.

- 4) JPje: Juridik och Planprövning vill betona vikten av att det i ärenden av denna dignitet säkerställs att den som undertecknar avtal (intentions-, samverkans- och genomförandeavtal) har denna rätt enligt Trafikverkets arbetsordning.

Åtgärd:

Intentionsavtalet är undertecknat av CPLst.

Samverkansavtalet är undertecknat av CPLtsa.

Dessa undertecknare har delegerat att underteckna avtal på denna nivå.

- 5) JPje: Juridik och Planprövning har inte sakkompetens att bedöma vilket av de två alternativa förslagen till åtgärder som är lämpligast och avstår därför från yttrande i denna del.

Åtgärd:

Med anledning av andra inkomna synpunkter så har alternativ 1 valts som bangårdslösning att arbeta vidare med.

- 6) JPje: Som Juridik och Planprövning uppfattar det kommer nedläggningen av Värtan Östra medföra att järnvägsanslutning till de två hamnarna Frihamnen och Loudden kommer att upphöra. Det nämns inget i utredningen om eventuella konsekvenser av att det inte längre kommer finnas någon järnvägsanslutning till dessa hamnar.

Åtgärd:

Stockholms Kommun har helt avvecklat sin järnvägsanläggning mellan Östra bangården och Frihamnen samt Loudden, då dessa verksamheter har upphört och flyttat. Behovet av den förbindelsen upphör därmed.

- 7) JPje: Beträffande ärenden som det föreliggande måste det säkerställas att avtal (intentionsavtal, samverkansavtal, genomförandeavtal) undertecknas på rätt nivå enligt arbetsordningen. Ärendet handlar om nedläggning av del av bangård som är förlagd i ett strategiskt viktigt område. Som anförts i utredningen handlar det om en bana med riksintresse (Värtabanan) och som ingår i Godskorridor 5. Värtahamnen är dessutom en "Core-hamn".

Åtgärd:

Upprättade intentionsavtal och samverkansavtal är undertecknade av enligt arbetsordningen behöriga chefer.

Åtgärden har prövats genom intern och extern remiss. De synpunkter som framkommit från remisserna har hanterats och nöjdförklaring från synpunktslämnarna har erhållits. En trafikeringsstudie har genomförts för att verifiera den ombyggda bangårdens funktion. Studien ger för handen att den ombyggda bangården bättre klarar att hantera den nuvarande och den bedömda framtida godstågtrafiken.

TRpl

- 1) Trafikplanering, genom undertecknad, lämnar svar på remissen genom att ansluta sig till de svar som kollegorna på PLek lämnat i bifogat granskningsprotokoll samt utredning. Kortfattat menar Trafikplanering att det är långsiktigt negativt att ta bort spårkapacitet inom Stockholmsområdet. Det är inte osannolikt att transporter till/från Värtan kan öka trots öppnandet av Norviks hamn. Därtill finns expansionsplaner hos Trafikförvaltningen samt även kommersiella persontrafikföretag inom kommande femårs perioden med tillförsel av ytterligare fordon. Spårkapacitet för hantering av dessa fordon är svårt att hantera redan idag, inte gör kommande ombyggnation av Hagalund flera år inte saken bättre. Trafikplanering, genom undertecknad, lämnar svar på remissen genom att ansluta sig till de svar som kollegorna på PLek lämnat i bifogat granskningsprotokoll samt utredning.

Åtgärd:

Den förlust (ca 700 m) av viss spårkapacitet som framgår av remissunderlaget har även noterats av Underhåll/Järnvägssystem. Därför kommer den förlorade spårkapaciteten att återskapas inom Lunda industriområde med tre uppställningsspår som motsvarar ca 700m. I det fall Västra och Östra bangårdn kvarstår såsom idag, så kommer bangården att praktiskt vara mycket olämplig för temporär uppställning av persontåg. Detta beroende på att det kommer vara intensiv växling av godståg på Västra bangårdsdelen samt växling av godståg mellan Västra bangårdsdelen och Östra bangårdsdelen. Värtabanan är enkelspårig, vilket begränsar tider för tåglägen på banan.

För dessa behov är en kompletterande ny bangården i Lunda/Spånga mer tillgänglig för annan typ av uppställning än godståg.

PLnptn

- 1) PLnptn: Ett flertal av de spår (3ö, 4ö, 5) som föreslås bli avvecklade nyttjas enligt uppgift i remisshandlingen idag, varför det ej föreligger förutsättningar som gör det möjligt för Trafikverket att påbörja en avvecklingsprocess för dessa spår med att besluta om underhållet ska upphöra. PLnptn instämmer därför med region Stockholms förslag om att hos regeringen begära (hemställa) om att få göra ett undantag från förordningen (SFS 2020:38) 6 kap. 4 §. Förslaget om hemställan grundar sig på att underhållet behöver upphöra på en del av det järnvägsnät som ägs och förvaltas av staten, trots att trafiken inte är av endast obetydlig omfattning.

Åtgärd:

Då ersättningsspår nu upprättas fullt ut på Värtan Västras bangård samt i Lunda/Spånga, så är bedömningen att beslut om nedläggning kan fattas av GD/TRV Styrelse i enlighet med kraven i JvF 6 kap, 6 a § med avseende på flytt av funktion.

- 2) PLnptn: Utredningen "Avveckling av bangårdsdel Värtan östra med anledning av stadsutveckling" ger dock vid handen att vissa av de aktuella spåren (1, 2ö, "Vågspår") inte nyttjas och PLnptn ställer sig då frågande till varför inte region Stockholm föreslår att Trafikverket självt fattar beslut om att underhållet ska upphöra för just dessa spår? I den fortsatta beredningen av förslaget bör regionen föreslå att Trafikverket med stöd av 6 kap. 4 § beslutar att underhållet upphör på de spår som inte nyttjas, förutsatt att uppgiften är korrekt, samt att tidpunkten för ikraftträdandet av sådant beslut redovisas.

Åtgärd:

Omständigheten ska betraktas utifrån ett framtidsbehov, och inte på historisk användning. Därför bedöms inte ett förslag om "upphörande av underhåll" accepteras vid en internremiss.

- 3) PLnptn: Utöver ovan nämnda förslag föreslår även region Stockholm att Trafikverket begär om undantag från förordningen (SFS 2020:38) 6 kap. 6 § om nedläggning för samtliga spår där underhållet föreslås upphöra. PLnptn har ingen invändning mot att spåren föreslås bli föremål för begäran om undantag genom en hemställan till regeringen. Det kan antas vara motiverat utifrån behovet av att beslutet om nedläggning behöver träder ikraft i samband med beslutet om underhållets upphörande, det vill säga i strid med kravet om att minst tre år ska ha passerat från tidpunkten för nämnda beslut. Förutom uppgiften om att nedläggningsbeslutet föreslås bli gällande med en betingelse om att järnvägsplanen först ska ha vunnit laga kraft, saknas en motivering till varför avvecklingsprocessen i så hög grad måste skyndas på.

Åtgärd:

Bedömningen nu är att beslut om nedläggning kan fattas av GD/TRV Styrelse i enlighet med kraven i JvF 6 kap, 6 a § med avseende på flytt av funktion.

- 4) PLnptn: Sammantaget finner dock PLnptn det utpekade skälet till avvecklingen motiverat, då dels a) intressena för berörda järnvägsrelaterade verksamheter har tagits tillvara i och med att nya spårfunktioner föreslås tillkomma, som kompenserar för nedläggningen, samt dels b) att den nämnda utredningen kommit fram till slutsatsen att avvecklingen inte medför någon form av negativ påverkan på järnvägens funktion och prestanda på vare sig kort eller lång sikt. Förutsatt att ingen motsägende uppgift, om att t ex funktionen eller prestandan skulle påverkas negativt, inkommer vid den interna remissomgången, så har inte PLnptn något att invända mot förslaget.

Åtgärd:

Konstaterande från PLnptn. Ingen åtgärd.

- 5) PLnptn: När det gäller de nya spåralternativen uppges båda alternativ ha utformats så att anläggningens kapacitet och funktion bibehålls, undantaget funktionen 'uppställning' som inte har kunnat återskapas fullt ut, men alternativ 2 uppges medge en mer rationell hantering vid växling till och från hamnen än alternativ 1 samtidigt som konflikterna med omgivande objekt möjligen är mindre. Inför den externa remissen vore det önskvärt att det vid rubriceringen av remisshandlingen tydliggörs vilka bestämmelser det är som Trafikverket avser att begära om att få göra ett undantag ifrån genom sin hemställan.

Åtgärd:

Både alt. 1 och alt 2 medger rationellare hanterg av tåg mot Exergi och hamnen. Alt. 1 ger något mer kapacitet än alt. 2 (då alla spår medger 580m). Alt 2 inkräktar inte på Kungliga Tennishallen, men dock desto mer på Nationalstadsparken.

PLsb

Inga synpunkter

Åtgärd: Ingen åtgärd

HRfm

Inga synpunkter.

Åtgärd:

Ingen åtgärd.

PLek

- 1) Förutsättningar (sid 8): Att målet för ombyggnaden av Värtan Västra skulle vara att frigöra "så mycket som möjligt av den mark där Värtans Östra bangård är belägen" är inte en korrekt beskrivning. Det handlar i själva verket om det motsatta förhållandet, nämligen att utföra en tillbyggnad av Värtan Västra för att möjliggöra en fullständig nedläggning av Värtans Östra bangård (dvs all järnvägsmark). Motivet följer längre fram i texten: Möjliggöra exploatering som Stockholms stad arbetar för.

Åtgärd:

Texten i rapporten säger i sak samma sak men uttrycks ur en annan synvinkel.

För övrigt behålls en del av uppställningen på Värtan Östra genom spåren 12-15, totalt ca 1000 m.

- 2) Förutsättningar framtida trafik (sid 8): Texten beskriver ett nytillkommet behov av uppställningsspår för Cementas vagnar, men det finns inget förslag på var detta spår ska kunna anläggas samt anslutas till övriga spår. Uppgifter om spårlängd saknas också.

Åtgärd:

Kapacitet för Cementas vagnar finns. Operatörerna väljer själva sedan hur de vill nyttja kapaciteterna. Den genomförda trafikeringsstudien utvisar hur Cementas vagnar kan hanteras på den föreslagna ombyggda bangården (Alt. 1 optimerad utformning).

- 3) Tabeller (sid 14-15): Att bara räkna ihop antalet spårmeter ger inte en helt rättvisande bild vid en jämförelse mellan nuläge och ombyggt läge (utan Värtan Östra). På en

bangård spelar antalet spår och deras respektive längder samt själva spårkonfigurationen en betydligt större roll. Att addera längderna på de korta "spårstumparna" 2ö-5ö är inte jämförbart med ex-vis två långa tågspår som Värtan Östra kan erbjuda. Den totala skillnaden mellan nuläge och alternativ 2 är f ö nästan 1 000 m vilket är anmärkningsvärt mycket.

Åtgärd:.

Alternativ 2 är förkastat med anledning av större kapacitetspåverkan än alternativ 1. Den spårförlust (Alt. 1, ca 700 m) av viss spårkapacitet som framgår av remissunderlaget har även noterats av Underhåll/Järnvägssystem (UHj) och Trafik (TRpl). Därför kommer den förlorade spårkapaciteten att återskapas inom Lunda industriområde med tre uppställningsspår som motsvarar ca 700 m.

UHj

- 1) UHj: Att lägga ner Värtan Östra kan inte vara för Trafikverkets bästa intresse!
Det finns stort behov av spår för olika typer av uppställning.
Att avyttra marken vid Värtan Östra kommer att ge en än mer trängd situation då det kommer att behövas avsevärt fler spår för uppställning under många år framöver.
Tomteboda, Hagalund och Cst ska byggas om. Det är redan idag för ont om plats i de befintliga anläggningarna, så om något borde man rusta och bygga ut i Vn för att kunna tillgodose såväl det befintliga behovet som det än mer ökade behovet av uppställning av tåg.

Åtgärd:

Synpunkten anger brist på uppställningsspår i regionen.
Förutsättningar för funktionen "uppställning" framgår i remissens följebrev samt rapporten. Remissen redovisar att uppställningsfunktion i spårutformningen inte ersätts fullt ut. Förändringen av uppställningskapaciteten är en del av kommande beslut. De nya spårutformningsförslagen har tagit hänsyn till kända aktörers uppställningsbehov i Värtan. Synpunkten beaktar inte att merparten av Östra bangårdens kapacitet flyttas till Västra bangården.

För att kompensera förlusten av spårkapacitet motsvarande ca 700 m för ombyggnadsalternativet 1, så tillskapas motsvarande spårkapacitet inom Lunda industriområde. UHj har lämnat accept på en sådan funktion/kapacitet förläggning.

- 2) UHj: Vad är det för konflikter/lösningar? Framgår inte ens ur AKJ'n att de har funnits eller hur de har lösts?

Åtgärd:

Konfliktpunkterna består framför allt av geografiska begränsningar. Dessa begränsningar har studerats och bedömts kunna hanteras i nästa skede. Vilka konfliktpunkter som berörs framgår på sidan 9 i rapporten.

- 3) UHj: Intressant att man tar upp att tar upp att ktl till del är rustad men i övrigt åldersstigen och signalsystemet är det mycket information om. Spåranslagningens status

och skick är däremot inte omnämnd överhuvudtaget, där behövs stor upprustning ske om man vill ändra användningen så markant. Det är inte "bara att flytta" spår och växlar.

Åtgärd:

Dagens anläggning beskrivs endast översiktligt i rapporten. Rapporten beskriver inte heller vilka delar av anläggningen som behöver förnyas.

Östra bangårdsdelen är i mycket nedgången skick och det materieleet går naturligtvis inte att återanvända. Ersättande anläggningar kommer att byggas med nytt materiel.

- 4) UHj: Behov av uppställning av andra aktörer (SJ, GC, TRV Entreprenörer...) finns ej med i uppställningen. Har de tillfrågats och har ej behov eller har man förbisett ev. ytterligare behov?

Åtgärd:

Fråga till andra externa aktörer görs i den kommande "Externa remiss" som kommer efter denna remiss.

Nuvarande aktörer i Värtan (Exergi, Stockholms Hamn, Cementa, Green Cargo, Hector Rail) har varit delaktiga i utredningsarbetet.

UHtm

UHtm: Inga synpunkter

Åtgärd:

Ingen åtgärd.

HRfm

- 1) HRfm: Inga synpunkter

Åtgärd:

Ingen åtgärd.

Extern remiss

Det externa samrådet genomfördes mellan 2021-07-02 och 2021-09-11.
Externremisserna skickades enligt nedanstående.

HKV Försvarsmakten	Stockholm Vatten och avfall
Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap	Svenska Kraftnät AB
Transportstyrelsen	Vattenfall
Post- och Telestyrelsen	Stockholm Stad
Energimyndigheten	Tågföretagen (Almega)
Luftfartsverket	SJ AB
Sjöfartsverket	MÄLAB AB
Länsstyrelsen Stockholms Län	Green Cargo
Livsmedelsverket	Hector Rail
Folkhälsomyndigheten	
Region Stockholm/Trafikförvaltningen	
Statens Maritima och Transporthistoriska museer	

Inkomna yttranden

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erindra.

Åtgärd: Ingen åtgärd

Svar kompletteringsremiss 1:

”Försvarsmakten avstår från att yttra sig avseende den reviderade remissen och hänvisar i övrigt till myndighetens tidigare yttrande FM2021-15649:3.”

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Avstyrker avveckling. En krisberedskapsutredning efterlyses
MSB saknar beskrivning av anläggningens funktion ur ett krisberedskapsperspektiv och vilken roll järnvägssträckan och Värtan östra spelar ur ett totalförsvarsperspektiv.

Åtgärd:

Dialog har hållits med MSB. MSB har därefter lämnat nöjdförklaring.

Elsäkerhetsverket

Inget svar.

Åtgärd: Ingen åtgärd.

Energimyndigheten

Inga remissynpunkter

Åtgärd: Ingen åtgärd.

Livsmedelsverket

Inga remissynpunkter

I och med att verksamheten i frihamnen har flyttat så är vår bedömning att varken livsmedelsverkets verksamhet och den livsmedelsinport via container som sker via sjöfart till Sthlm inte längre berörs av de förändringar som är beskrivna i remissen

Åtgärd: Ingen åtgärd.

Folkhälsomyndigheten

Inga remissynpunkter

Folkhälsomyndigheten är en nationell myndighet och utgör inte en instans för remisser/samråd gällande regionala och lokala planfrågor. Myndigheten lämnar därför remissen/samrådet utan åtgärd. Nationell myndighet/Myndigheten lämnar därför remissen/samrådet utan åtgärd.

Åtgärd: Ingen åtgärd

Transportstyrelsen Väg och Järnväg

Inga remissynpunkter

När det gäller remisser rörande specifikt upphörande av underhåll, nedläggning samt upplåtelse har Transportstyrelsen ytterst sällan synpunkter att lämna utifrån vår roll som just totalförsvarsmyndighet. Av det skälet har vi vid telefonmöte 2018-09-27 stämt av hur vi framöver hanterar remisser enligt nämnda bestämmelser, att Transportstyrelsen får remisserna för kännedom och att vi därigenom ges tillfälle att lämna synpunkter men att Trafikverket inte nödvändigtvis förväntar sig ett svar.

Åtgärd: Ingen åtgärd

Luffartsverket LfV

Inga remissynpunkter

LfV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot upphörandet av underhållet eller hemställa om undantag från Järnvägsförordningen. Ej heller har LfV något att erinra i ärendet ur totalförvarssynpunkt.

Åtgärd: Ingen åtgärd

Sjöfartsverket

Tillräcklig kapacitet måste bevakas för framtida utvecklig kring godstrafiken på sjö.

Åtgärd:

Trafikeringsstudie påvisar att en ombyggd Västra bangård har motsvarande eller bättre funktionalitet än nuvarande spåranläggning. Trafikeringsstudien har, utöver dagens godstrafik, tagit hänsyn till en eventuell framtida ökning av godståg i form av ytterliggare tåg till energihanen, cementtransporter, färjetåg (750m), biltåg/trailertåg.

Region Stockholm/Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningens bedömning är att förslaget att avveckla Värtans bangård, Östra bangårdsdelen, väl överensstämmer med intentionerna i RUFSS genom att möjliggöra den av Stockholms stad planerade stadsutvecklingen.

Persontrafik på Värtabanan bedöms inte kunna utgöra bas för kollektivtrafiksörjningen av Norra Djurgårdsstaden. Detta stärker slutsatsen från genomförd utredning avseende kollektivtrafiksörjningen av området, som pekar på att annan kapacitetsstark kollektivtrafik behöver tillföras området och beredas utrymme i gatunätet.

Värtabanan och Värtans bangård är viktig infrastruktur. Det viktigt att godstrafiken framtida förutsättningar säkerställs.

Åtgärd: Ingen åtgärd.

Länstyrelsen Stockholms Län

Inga remissynpunkter

Utifrån givna förutsättningar och utredningens slutsatser har Länsstyrelsen inga invändningar mot att bangårdsdelen Värtan östra läggs ned, till förmån för Stockholms stads stadsutveckling.

Åtgärd: Ingen åtgärd.

Stockholm Stad

Tillstyrker men synpunkter på dimensionering

Stadsledningskontoret anser det viktigt att Värtans västra bangård inte överdimensioneras ur samhällskostnads- och markhushållningsperspektiv samt påverkan på externa verksamheter.

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

Åtgärd:

Dimensioneringen har tagit hänsyn till en framtida trafikering som har bedömts tillsammans med lokala intressenter.

Att inte påverkan sker på externa verksamheter har senare förtyligats av staden att det avser "minimeras".

Trafikeringsstudie tas fram för att verifiera dimensionering.

Bristen avseende de ca 725 m ersätts inom Lunda industriområde (Spånga)

Trafikeringsstudie är framtagen.

Stockholm Stad förhandlar gentemot förvaltare av nationalstadsparken avseende erforderliga intrång.

Post- och Telestyrelsen

Inga remissynpunkter

PTS har med utgångspunkt från myndighetens verksamhetsområde inga synpunkter med anledning av vad som föreslås i remissen.

Åtgärd: Ingen åtgärd

Vattenfall Eldistribution AB

Inga remissynpunkter

Vattenfall eldistribution AB har ingen elnätanläggning inom området eller dess direkta närområde och har därmed inget att erinra i ärendet.

Åtgärd: Ingen åtgärd

Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har inga intressen som berörs av det aktuella förslaget. Den aktuella järnvägssträckan kan vara av intresse ur beredskapssynpunkt, remissen bör därför omfatta Vattenfall El-distribution AB och Ellevio som ser ut att ha anläggningar i området. De föreslagna åtgärderna får inte heller riskera att negativt påverka Stockholm Exergis verksamhet i Värtanverket, Svenska kraftnät emotser fortsatt dialog med Trafikverket i denna fråga.

Åtgärd: Ingen åtgärd.

Stockholms Hamnar

Inga synpunkter.
Nöjdförklaring lämnad.

Åtgärd: Ingen åtgärd

Stockholm Exergi

Synpunkter på spårlösningar.

1. Max tåglängd för 30 vagnar fliståg är 630 m (två lok och 30 vagnar) och inte 580 som det står i utredningen.
2. Alternativ 2 är sämre än alt 1 då spår 2 blir kort och i princip oanvändbart. Föreslår istället kombination av alt 1 och alt 2.
3. säkerställ att fordonsprofile får plats på spår 1.
4. Tågsimulering bör göras för 630 m långa tåg. Exergi önska ta del av tågsimulering.
5. Önskar samråd för att säkerställa att spårlösning fungerar för planerad verksamhet

Åtgärd:

En dialog med Exergi, Hector Rail och Green Cargo har förts avseende lämnade synpunkter. Trafikeringsstudie för en ombyggd Värtan Västra bangård är genomförd som påvisar att den ombyggda bangården kan hantra de godståg och de tåglängder som Exergi avseer att köra. Efter dialogen så har Stockholm Exergi lämnat en gemensam nöjdförklaring.

Tåg företagen

Tåg företagen svarar genom Hector Rail.

Åtgärd:

En dialog med Exergi, Hector Rail och Green Cargo har förts avseende lämnade synpunkter. Nöjdförklaring har sedermera lämnats via Stockholm Exergi, se Stockholm Exergi.

Hector Rail

Synpunkter befarar kapacitetsbrist

Av remissen har vi svårt att se att tillräckliga överväganden gjorts för framtida trafikbehov, framförallt med avseende på spårkapacitet i Värtan västra för:

1. uppställning av ankommande och avgående tågsätt.
2. uppställningsbehov av vagnar och lok för att kunna utföra växling effektivt.
3. att utföra reparationer/underhåll av fordon.
4. vad ERTMS kan innebära för kapacitetsbegränsningar samt möjliggöra bedömning av framtida integrationsproblem för olika loktyper.

Åtgärd:

En dialog med Exergi, Hector Rail och Green Cargo har förts avseende lämnade synpunkter. Gemensam nöjdförklaring har sedermera lämnats via Stockholm Exergi, se Stockholm Exergi.

Green Cargo

Synpunkter befarar kapacitetsbrist

Med tilltäckt kapacitet i remissen avseende avveckling av Värtans östra bangård finns det risk för brist på kapacitet för att kunna bedriva nuvarande affärer i samma omfattning i Värtan. Det omöjliggör även för utveckling av verksamheten med miljövänliga tågtransporter till området. Detta kommer att innebära att fler transporter kommer att få läggas över på lastbil.

Åtgärd: En dialog med Exergi, Hector Rail och Green Cargo har förts avseende lämnade synpunkter. Gemensam nöjdförklaring har sedermera lämnats via Stockholm Exergi, se Stockholm Exergi.

SJ

Ej svarat.

Åtgärd: Ingen åtgärd

MTR

Ej svarat.

Åtgärd: Ingen åtgärd

Mälaby

Ej svarat.

Åtgärd: Ingen åtgärd

Structon Rail

Inga synpunkter

Åtgärd: Ingen Åtgärd

Sammanfattning

Vid både den interna och externa remissen har synpunkter inkommit som har bedömts att behöva hanteras.

Synpunkterna har i stort handlat om den spårförlust om ca 700 m som remissunderlaget redovisade för en ombyggd Västra bangård, samt huruvida remissförslagets ombyggda Västra bangård skulle klara av att hantera bedömd framtida godstrafik.

Spårförlusten som en nedlagd Östra bangård och en utvecklad Västra bangård medför, har hanterats genom att ny kompletterande bangårdsutbyggnad om 700 meter uppställningsspår anläggs inom Lunda industriområde, Spånga.

I en trafikeringsstudie har det kunnat påvisas att en ombyggd Västra bangård bättre klarar av att hantera godståg fram till målpunkterna Energihamnen och Värtahamnen, än den nuvarande bangård.

Nöjdförklaringar har erhållits från synpunktslämnarna avseende de lösningar som redovisats.

Trafikverket Region Stockholm bedömer/rekomenderar att beslutas tas **om nedläggning av Trafikverkets bangårdsdel Värtan Östra, som i samma stund ersätts med trafikeringsbara statligt ägda spår på en ombyggd Värtan Västra (Alternativ 1) samt ny bangård i Lunda/Spånga**, inom Stockholms Kommun, Stockholms län.