

Trafiknämnden

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum
2012-03-01Identitet
TN 1110-231

Handläggare:
Jens Plambeck
08-686 1651

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

Bakgrund

Gunilla Roxby Cromvall (V) har inkommit med en motion (bifogas) om ibruktagande 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 stamnätsstrategin 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 förebereds 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 spärgeometrin 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 trafikeringslösningen 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 tunnlar, 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 Tvärbana 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 RUF 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

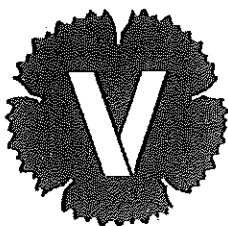
att förklara paragrafen omedelbart justerad

Anders Lindström
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk Utveckling

Bilaga

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



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 Erstaberget 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)