



Peter Granström
Avdelningen för projektutveckling
Telefon: 08-508 265 12
peter.granstrom@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2009-10-08

Spårväg City. Genomförandeavtal för etapp I.

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del genomförandeavtal för Spårväg City etapp 1.
2. Nämnden överlämnar ärendet till kommunfullmäktige för godkännande.
3. Besluten enligt ovan förklaras omedelbart justerade.

Krister Schultz

Gunnar Jensen

Lars Berglund

Sammanfattning

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) bedriver projektet Spårväg City, en stadsspårväg som kommer att binda samman Värtan och Hornsberg. I en första etapp önskar SL rusta upp befintlig Djurgårdslinje samt förlänga denna västerut på Hamngatan med en ny hållplats vid Kungsträdgården samt vidare längs Hamngatan med en hållplats under Malmskillnadsgatans viadukt. SL ansvarar för produktionen av spårvägens första etapp. Ansvar, kostnader och produktion regleras i ett genomförandeavtal mellan SL och staden, genom exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden.



Kontoret föreslår att Exploateringsnämnden för sin del godkänner genomförandeavtalet som tecknats mellan SL och Staden.

Bakgrund

AB Storstockholms lokaltrafik (SL) bedriver projektet Spårväg City, en stads-spårväg mellan Värtan och Hornsberg. I enlighet med den avsiktsförklaring som har träffats mellan staden och SL, och som godkändes av exploateringsnämnden vid sammanträde 2008-06-12 och av trafik- och renhållningsnämnden vid sammanträde 2008-09-16, och det samverkansavtal som har träffats mellan staden och SL, och som föreslås godkännas av exploateringsnämnden 2009-10-08 och trafik- och renhållningsnämnden 2009-10-13, medverkar exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret i projektets planering. Under hösten 2008 remitterade SL en förstudie för Spårvägen. Förstudien låg till grund för inriktningsbeslut i exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden respektive stadsbyggnadsnämnden i december 2008. Ärendet beslutades i kommunfullmäktige 2009-05-13.

Sedan inriktningsbeslutet har arbetet med förstudie, tekniskt underlag och detaljering av förutsättningar för spårvägsprojektet fortskridit. Den 16 juni 2009 beslutade SL:s styrelse om ny etappindelning samt ny tidplan för spårvägsprojektet. I en första etapp önskar SL rusta upp befintlig Djurgårdslinje samt förlänga denna västerut på Hamngatan med en ny hållplats vid Kungsträdgården samt vidare längs Hamngatan med en hållplats vid Malmskillnadsgatan. Spårvägen ska trafikeras med reguljär trafik. I samarbetsavtalet anges att utbyggnaden ska ske etappvis, och att tidplanen kan revideras om förutsättningarna ändras.

Kontoret anser att en satsning på spårbunden kollektivtrafik i Stockholms innerstad bidrar till Vision 2030:s mål att skapa en storstad i världsklass. Rätt utformad är spårväg ett modernt och miljövänligt transportmedel helt i linje med utvecklingen av nya täta miljövänliga och varierande stadsmiljöer. Stadsspårvägens föreslagna dragning stödjer väl stadens utveckling. Staden har som ambition att exploateringen i Hjorthagen-Värtan-Frihamnen-Loudden ska bli ett så kallat miljöprofilsområde, där särskild vikt läggs på att utveckla nya miljövänliga sätt att bo och arbeta som vägledande exempel för resten av Stockholm och världen. Genom att förena de nya stadsdelarna i Värtan med Centralstationen och Citybanans nya station 2017, City och Kungsholmen, ges möjligheter att utveckla sträckan till en öst-västlig centralaxel genom innerstaden. Korridoren Klarabergsgatan – Sergels Torg – Hamngatan, blir därmed också en tydlig centralaxel för utvecklingen av det nya City. Anläggandet av spårvägen ger möjlighet att

se över trafikprioriteringarna längs detta och andra öst-västliga stråk i City, samt att omdana stråket till en gata värd sin plats som Stockholms skyltfönster.



Analys och konsekvenser

Spårväg Citys första etapp utgörs av en förlängning av den befintliga Djurgårdslinjen längs Hamngatan, från Normalmstorg till Sergels torg vid Malmskillnadsgatan. Två hållplatser kommer att anläggas längs sträckan, en permanent vid Kungsträdgården och en provisorisk på Hamngatan under Malmskillnadsgatans viadukt. Den senare möjliggör ett smidigt byte till tunnelbanan vid T-centralen.

Produktion

SL ansvarar för själva produktionen. Ansvar och kostnader regleras i ett genomförandeavtal mellan SL och Staden, se bilaga 1. De inledande arbetena för etapp 1 innebär att kantstenen anpassas, gångbanor byggs om och ledningar flyttas eller sänks för att förbereda inför själva spårförläggningen. Vissa träd behöver flyttas eller ersättas. Den valda produktionsmetoden innebär att prefabricerade betongblock som rälsen skall ligga i placeras ut och fästs. Metoden är tidseffektiv, men kräver att tämligen stora områden är tillgängliga för arbete. Vid gynnsamma förhållanden kan under själva förläggningen upp till 100 meter betongblock placeras ut per arbetspass. Av genomförandeavtalet (se bilaga 1) framgår planeringen av byggandet av Spårväg Citys etapp 1 mer i detalj.



Tidplan

Byggnationen av etapp 1 kommer att påbörjas så snart Trafik- och renhållningsnämnden har fattat genomförandebeslut enligt detta tjänsteutlåtande. Senast den 31 maj 2010 skall ianspråktagna entreprenad- och arbetsområden som krävs för att anlägga spåren vara avetablerade. Färdigställande och avetablering på angivet datum är särskilt angeläget då ett stort antal besökare väntas till Stockholm och staden måste iordningställas för detta.

SL och stadens gemensamma ambition är att trafikeringen av etapp 1 skall starta till vintertidtabell hösten 2010.

Ekonomi

Avtal

SL och staden har tecknat ett genomförandeavtal som reglerar förutsättningar och ansvar för genomförandet av etapp 1. För att avtalet ska vara giltigt krävs ett antagande i Trafik- och renhållningsnämnden, Exploateringsnämnden och Kommunfullmäktige. SL genomför och bekostar hela etappen 1 samt nödvändiga gatuombyggnader som är en direkt följd av etappen. Staden bekostar sin egen tid för deltagandet i projektet. Staden bekostar nödvändiga arbeten som inte är förknippade med själva spårvägsutbyggnaden. Längs de trängsta sektionerna kommer vissa träd att behöva flyttas eller ersättas. I genomförandeavtalet regleras att SL:s ansvarar för kostnader för att flytta och omplantera träd, om så blir aktuellt, samt kostnader för eventuella skador på träd.

Drift och underhåll

Principiella former för ansvar och ansvarsfördelning av drift och underhåll framgår av genomförandeavtalet för etapp 1. Ett särskilt drift- och underhållsavtal som i detalj reglerar ansvarsfördelningen mellan SL och staden kommer att utarbetas och tillställas trafik- och renhållningsnämnden. SL eller part som SL överlåter spåranläggningen till ansvarar för drift och underhåll av själva spåranläggningen.

Sergels Torg och däckskonstruktioner

Tätskikten i Sergels Torgs betongdäck är i behov av reovering. I inriktningsbeslutet för Spårväg City påtalade staden att dessa tätskikt behöver åtgärdas innan spår läggs ovanpå. Etapp 1 berörs endast i begränsad omfattning av dessa tätskiktsreoveringar. Den del av sträckan (ca 150 meter inklusive en hållplats) som är placerad ovanpå däckskonstruktionerna kommer att utföras provisoriskt. När tätskikten skall åtgärdas tas spåren bort på den aktuella sträckan.



Återställandet efter tätskiktsreoveringen samordnas med produktion av kommande etapper av Spårväg City.

Enligt genomförandeavtalet för etapp 1 är SL ansvarigt för eventuella skador som den provisoriska spåranläggningen kan ha på underliggande tätskikt, konstruktioner och verksamheter.

Exploateringskontorets förslag

Kontoret föreslår att Exploateringsnämnden godkänner genomförandeavtalet som tecknats mellan SL och Staden.

Slut