



Stefan Eriksson
Innerstad
Telefon: 08-508 270 01
stefan.eriksson@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2008-06-12

Tvärbana City - stadsspårväg i Stockholm. Avsiktsförklaring

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner bifogad avsiktsförklaring.
2. Exploateringsnämnden uppdrar åt exploateringskontoret att utreda och anvisa lämplig mark för spårvagnsdepå under hösten 2008.
3. Trafik- och renhållningsnämnden ansvarar för fortsatt utredning av utbyggnad av Tvärbana City.

Krister Schultz

Stefan Eriksson

Sammanfattning

Diskussioner pågår mellan AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholm stad om möjligheterna att införa stadsspårväg. Utgångspunkten är moderniseringen av den s.k. Djurgårdslinjen. Nyckelfrågor i diskussionerna har varit samordning med stadens övriga pågående och planerade arbeten som påverkar framkomligheten för trafikanterna, projektets omfattning samt läge för en spårvagnsdepå. Tjänsteutlåtandet redovisar den avsiktsförklaring som tecknats mellan SL och staden. Syftet är att klargöra förutsättningarna för en fortsatt planering av projektet.

Bakgrund

Sedan en tid tillbaka pågår diskussioner mellan AB Storstockholms lokaltrafik (SL) och Stockholm stad om möjligheterna att införa stadsspårväg. Utgångspunkten är museispårvägen linje 7, som sedan 1991 trafikerar sträckan Djurgården – Norrmalmstorg under sommarhalvåret. I juni 2007 föreslog SL:s styrelse en förlängning av linjen från Norrmalmstorg till Centralen. Därefter gick SL ut med anbudsförfrågan. Under hösten 2007 hölls samråd. Diskussionerna mellan staden och SL har i första hand handlat om samordning med övriga arbeten som planeras eller pågår i staden, projektets omfattning samt depåläge. Gemensamma tidsplaner har studerats. Det ursprungliga förslaget har utvecklats till ett mer omfattande projekt som på sikt kan knyta samman två av stadens större utvecklingsområden Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden och nordvästra Kungsholmen.

Vision 2030 beskriver hur Stockholm ska utvecklas till en storstad i världsklass där nya täta, miljövänliga och varierade stadsmiljöer skapas i och kring innerstaden. Stockholm är centrat i en storstadsregion som kommer att växa till närmare 3,5 miljoner invånare. Även fortsättningsvis ska staden ha en hög andel kollektivtrafikresenärer i ett modernt och effektivt trafiksystem. När Citybanan öppnar år 2017 blir den pulsådern i regionens gemensamma arbets- bostads och utbildningsmarknad. Utvecklingen kommer att skapa nya resmönster med nya krav på ett välfungerande och attraktivt trafiksystem. Att förse alla delar av den nya, större innerstaden med kapacitetstarka förbindelser av hög kvalitet, med kopplingar till Citybanans stationer, blir därför ytterst viktigt.

Föreslagen utbyggnad

Den etapputbyggnad som diskuteras utgår från lämplig samordning med stadens övriga projekt, möjligheterna att använda spårväg som ersättningstrafik under utbyggnaden av Citybanan, samt SL:s förutsättningar.

Den första etappen är tänkt att omfatta modernisering av den befintliga spårvägslinjen Norrmalmstorg till Djurgården, samt förlängning till Stockholms Central - Fridhemsplan/Kungsholmen. Linjen är tänkt att trafikeras med moderna låggolvsvagnar som är anpassade till innerstadsmiljön. Ambitionen är att spårvägens första etapp, mellan Fridhemsplan och Norrmalmstorg kan vara i drift redan maj 2011. Tunnelbanans blå linje mellan Rådhuset och Kungsträdgården kommer att vara avstängd under tre fyramånadersperioder 2009, 2011 och 2012 på grund av bygget av Citybanan. Om tidsplanen 2011 är möjlig så kan spårvägen ersätta tunnelbanans blå linje under två perioder. Den andra etappen är tänkt att omfatta vidare utbyggnad från Djurgårdsbron mot Värtaområdet och Ropsten.

Tjänsteutlåtandet redovisar den avsiktsförklaring som tecknats mellan SL och Trafikkontoret i Stockholm stad. Syftet är att klargöra förutsättningarna för en

fortsatt planering. Avsiktsförklaringen kommer att följas av ett inriktningsbeslut hösten 2008.

Kontorets synpunkter

Kontoret anser att trafikförsörjningen och möjligheten att skapa goda och effektiva förbindelser mellan innerstadens utvecklingsområden, Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden, där stadens finansplats utvecklas, och Nordvästra Kungsholmen/Lindhagen, via en ny station i city och Centralstationen är högst intressant. Kontorets bedömning är att en modern stadsspårväg ökar den totala trafikkapaciteten i detta stråk samt ökar attraktionen i att resa kollektivt. Spårvägstrafik kan gynna miljön, bl.a. för att inga emissioner uppstår. Med en varsam utformning kan en god stadsmiljö skapas.

Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden planeras som en förebild för hållbart stadsbyggande, med minimal energianvändning och klimatpåverkan. Tvärbana City bidrar till denna ambition.

Om tidsplanerna så tillåter finner kontoret det särskilt attraktivt om spårvägens första etapp kan utgöra ersättningstrafik för de perioder som tunnelbanans blå linje stängs av under 2011 och 2012.

Viktiga planeringsfrågor

I ett fortsatt planeringsarbete vill kontoret framhålla de aspekter som är särskilt viktiga.

Kontoret konstaterar att det är en komplex situation att få in en ny spårvagnsdepå i en tät innerstadsmiljö. Marken som anvisas för en depå skall vara lämplig både gestaltungsmissigt samt vara kostnadseffektiv lösning. Merparten av anläggningen kan komma att behöva placeras under jord.

Större delen av föreslagen sträckning genom stadens centrala delar ligger på stadens konstbyggnader, dvs. broar, överdäckningar och liknande konstruktioner. De berörda konstruktionernas skick behöver utredas noggrant i samarbete med SL.

Framkomligheten för övrig trafik under genomförandetiden måste beaktas. Tidsplanen för utbyggnaden måste samordnas med övriga planerade och pågående arbeten i staden. Här kan nämnas reparationerna av nord-sydaxeln, Citybanans utbyggnad samt projekt som planeras i anslutning till Sergels torg, såväl

renovering av gatudäck som en fortsatt inglasning av Sergels torg. Fördjupade studier är nödvändigt.

Framkomligheten för alla trafikslag måste beaktas vid spårvägens utformning. Kompletterande åtgärder kan behövas för att underlätta för motorfordon, cyklister och gående. En översyn av trafikprioriteringar i angränsande gator i city är nödvändig, främst i öst-västlig riktning.

Trafiksäkerheten för framför allt oskyddade trafikanter måste beaktas. Längs denna sträcka pågår ett myllrande gatuliv och antalet fotgängare är stort. Moderna lösningar för trafiksäkra stadsspårvägar i andra städer bör studeras.

Många europeiska städer har framgångsrikt lyckats kombinera spårvägsutbyggnad med satsningar på stadsmiljön. Tillsammans med den planerade utbyggnaden av city kan attraktiva gaturum skapas. Klarabergsgatan utgör axeln i utvecklingen av cityområdet, särskilt när Citybanan öppnar 2017. Det är därför viktigt att staden garanteras inflytande över linjens utformning i gaturummet.

En utbyggnad av en Tvärbana City måste kopplas samman med den strategiska planeringen för kollektivtrafikförsörjning i Stockholm.

Kontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden godkänner förslaget till avsiktsförklaring samt ger kontoren i uppdrag att fortsätta utredningsarbetet i enlighet med detta tjänsteutlåtande. Exploateringskontoret föreslås få i uppdrag att utreda och anvisa lämplig mark för spårvagnsdepå under hösten 2008. Avvägningar kommer att behöva göras gentemot påverkan på befintlig stadsmiljö och pågående exploatering. Utöver detta är nyckelfrågor strategisk trafikförsörjning, linjedragning, utbyggnadstakt, framkomlighet och påverkan på övriga trafikslag, miljöaspekter kopplade till trafik samt trafiksäkerheten i samband med spårväg. Trafikkontoret bör ansvara för fortsatt utredning avseende Tvärbana City i nära samarbete med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret.

Slut