



EXPLOATERINGSKONTORET
TRAFIKKONTORET
STADSBYGGNADSKONTORET

2010-05-07
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR E2008-330-01927
DNR T2008-330-04093
DNR S2008-14931-54

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

Erika Björnsson
Trafikkontoret, trafikplanering
Telefon: 08-508 265 41
erika.bjornsson@tk.stockholm.se

Karl-Johan Dufmats
Stadsbyggnadskontoret, planavdelningen
Telefon: 08-508 275 27
karl-johan.dufmats@sbk.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden
2010-05-20
Trafik- och renhållningsnämnden
2010-05-18
Stadsbyggnadsnämnden
2010-06-10

Förstudie för Spårväg City. Svar på remiss

1. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som stadens yttrande över Förstudie Spårväg City från SL.
2. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner för sin del delgenomförande-beslut om 31,5 miljoner kronor för nödvändiga utredningar för fortsatt utbyggnad av Spårväg City och hemställer att kommunfullmäktige utökar nämndens investeringsramar för 2011-2013 med sammanlagt 16,5 miljoner kronor.
3. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.
4. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden tillsänder ärendet till kommunfullmäktige för godkännande.

Krister Schultz

Magdalena Bosson

Susanne Lindh

Sammanfattning

Spårväg City är en ny stadsspårväg som kopplar exploateringsområdena i Norra Djurgårdsstaden och Kungsholmen med city och kollektivtrafiken vid Stockholms Centralstation, blivande Station City och T-centralen. Spårväg City bidrar till att öka kapaciteten i innerstadens gatunät genom att erbjuda kollektivtrafik med täta avgångar och högre kapacitet än busstrafik samt förbättra tvärförbindelsen genom Stockholm. Projektet drivs av Storstockholms Lokaltrafik (SL) i

samarbete med Stockholms stad. Kommunfullmäktige har fattat inriktningsbeslut samt godkänt yttrande över förstudien, 2009-05-25, samt godkänt projektets samverkansavtal, 2009-11-02. Arbetet med projektet har därefter fortskridit och nya förutsättningar, bl a gällande depå och studie av ytterligare sträckningsalternativ på Kungsholmen och i city gör att SL nu genomför ett nytt skriftligt samråd för hela sträckningen från Ropsten i öster till Hornsberg i väster.

Kontoren har följande förslag till beslut och fortsatt inriktning.

1. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden överlämnar och återopar detta tjänsteutlåtande som stadens yttrande över Förstudie Spårväg City från SL, vilket innebär att nämnderna
 - a) I huvudsak godkänner förstudiens förslag till linjesträckning, men föreslår att Gasverksområdet inkluderas samt att projektet avvaktar med beslut om linjesträckning väster om Fridhemsplan.
 - b) Ger kontoren i uppdrag att vid behov tillsammans med SL utreda en alternativ möjlighet för passage genom i city.
 - c) Ger kontoren i uppdrag att i samarbete med SL ta fram erforderligt underlag för att staden ska kunna teckna genomförandeavtal samt fatta genomförandebeslut.
 - d) Ger kontoren i uppdrag att ha en fortsatt dialog med SL gällande tidplanen för projektet.
2. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner för sin del delgenomförandebeslut om 31,5 miljoner kronor för nödvändiga utredningar för fortsatt utbyggnad av Spårväg City och hemställer att kommunfullmäktige utökar nämndens investeringsramar för 2011-2013 med sammanlagt 16,5 miljoner kronor.
3. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.
4. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden tillsänder ärendet till kommunfullmäktige för godkännande.

Bakgrund

Spårväg City är en modern stadsspårväg som kopplar exploateringsområdena i Norra Djurgårdsstaden och Kungsholmen med city och kollektivtrafiknätet vid Centralstationen, Station City och T-centralen. Projektet, som initierats och leds av Storstockholms Lokaltrafik (SL) bidrar till kollektivtrafikens roll som stomme i det växande Stockholms trafiksystem som skildras i Vision 2030 och konkretiseras i den nya Översiktsplanen. I enlighet med det samverkansavtal som har



träffats mellan Stockholms stad och SL, 2009-09-18, medverkar exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret i projektets planering.

Arbetet med förstudie för Spårväg City har pågått sedan 2007. Initialt studerades endast sträckan från Stockholms Central till Värtan. Under våren 2008 enades SL och Stockholms stad om att utöka förstudien med en spårvägssträckning till Kungsholmen. Staden har senast yttrat sig över förstudien hösten 2008.

Efter det senaste genomförda samrådet har arbetet med projektet fortskridit. Nya förutsättningar (bl a gällande depå) och studie av ytterligare sträckningsalternativ på Kungsholmen och i city gör att SL nu genomför ett nytt skriftligt samråd för hela sträckningen från Ropsten i öster till Hornsberg i väster, se bilaga 1 för samrådsbroschyr. I samrådet har alla som berörs av projektet möjlighet att komma med synpunkter. Målsättningen är trafikstart för hela Spårväg City sommaren 2014.

Senaste nämndhantering

Exploateringsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden har tidigare behandlat ett flertal ärenden gällande Spårväg City. Stadsbyggnadsnämnden har behandlat ärendet i samband med förvaltningarnas yttrande kring förstudien 2008-12-11. Ärendena har därefter gått till kommunfullmäktige, som har fattat inriktningsbeslut samt godkänt yttrande över förstudien, 2009-05-25, samt godkänt projektets samverkansavtal, 2009-11-02.

Etapp 1

Den 16 juni 2009 beslutade SL:s styrelse om ny etappindelning och ny tidplan för Spårväg City. Det innebär bl a att SL, som en första etapp, nu genomför en upprustning av befintlig Djurgårdslinje samt förlängning av denna västerut längs Hamngatan. Trafikstart är planerad till augusti 2010. Staden har fattat beslut om avtal och genomförande för etapp 1 (KF 2009-11-02).

SL:s upphandling

SL:s avsikt är att Spårväg City ska drivas som ett s.k. OPS-projekt där en eller flera privata aktörer genom ett särskilt projektbolag åtar sig att projektera, bygga, finansiera samt driva spårvägen, som minst under 15 år. SL svarar dock gentemot staden för samtliga rättigheter och skyldigheter enligt samverkansavtalet och kommande genomförandeavtal.

Framtida transportbehov

Stadens utveckling

Stadens och regionens snabbt ökande befolkning och utbyggnad av bostäder och arbetsplatser genererar ökad efterfrågan på transporter. En hållbar ökning av

resandet kräver både utbyggnad av ny infrastruktur och ett mer effektivt utnyttjande av befintlig kapacitet hos gatunätet så att fler kan transporteras på samma yta. Detta är särskilt fallet i Stockholms innerstad, där arbete med förtätning och utveckling av befintlig bebyggelse pågår och där möjligheten att öka den fysiska kapaciteten i gatunätet är mycket begränsad. Spårväg City bidrar till att öka kapaciteten i innerstadens gatunät genom att erbjuda kollektivtrafik med täta avgångar och högre kapacitet än busstrafik samt genom att förbättra tvärförbindelsen genom Stockholm. Med detta ökar attraktionskraften för kollektivt resande och transportbehovet med andra färdmedel minskar.

Utbyggnad av moderna stadsspårvägar är lika mycket stadsbyggnadsprojekt som transportprojekt och detta gäller också Spårväg City. Spårvägen kommer att innebära en förändring för såväl stadsbild som trafik längs hela det aktuella stråket. För att skapa goda förutsättningar för spårvägen krävs en översyn av trafikprioriteringarna längs detta och andra närliggande stråk i innerstaden. Spårvägen kommer att utgöra ett viktigt strukturellt inslag i miljöprofilsområdet Norra Djurgårdsstaden, och är avgörande för att områdets höga ambitioner om ett hållbart resande ska kunna uppnås.

Enligt ett beslut i SL:s styrelse i oktober 2009 ska en övergripande strategi tas fram som beskriver spårvägens roll som en del av kollektivtrafikens stomnät. Trafikkontoret har även fått i uppdrag av Trafik- och renhållningsnämnden (2010-04-19) att i samverkan med SL ta fram en strategi för stomkollektivtrafiken i Stockholm, dvs stombuss, spårväg och bus-rapid-system (BRT). I utredningarna arbetar staden och SL tillsammans för att skapa en gemensam strategi för att uppnå visionen om kollektivtrafiken som stommen i stadens trafiksystem. I arbetet ingår att klargöra förutsättningarna för hur en hållbar ökning av resande kan skapas och vad detta kan innebära för trafikprioriteringar i innerstadens gatunät. Första skedet i strategiarbetet beräknas vara klart i slutet av 2010.

Framtida resandemönster och trafikering för Spårväg City

Resandeprognoser för Spårväg City har tagits fram för år 2020. Detta är några år efter planerad trafikstart och förutsätter att utbyggnaden av Lindhagen i stort sett är klar, att utbyggnaden i Norra Djurgårdsstaden är i full gång och att Norra länken och Citybanan är i drift. Sammanfattningsvis visar analyserna att den östra delen av banan, mellan Centralen och Norra Djurgårdsstaden, kommer att få ett mycket högt resande, som en följd av den höga exploateringen i området. Under vardagsmorgonens högtrafikperiod kommer det att krävas en turtäthet på drygt tre minuter på Hamngatan och Strandvägen, och även då kan kapacitetstaket nås i högtrafik. Denna höga turtäthet förutsätter en bra framkomlighet för spårvägen. Den västra delen av banan, mellan Hornsberg och Centralen, kommer att användas av färre resenärer och där planeras en lägre turtäthet, ca 10 minuter.



Den nya spårvägen kommer att innebära vissa förändringar för busstrafiken i innerstaden. Redan vid trafikstart för etapp 1 kommer busslinje 47 att vända vid Centralen istället för att som idag fortsätta till södra Djurgården. Andra busslinjer kommer att läggas om, få ändrad turtäthet eller plockas bort när Spårväg City är fullt utbyggd. Studier av detta pågår.

Yttrande över Förstudie Spårväg City

SL håller för närvarande på att färdigställa förstudien för Spårväg City. I samband med detta genomförs ett skriftligt samråd för hela sträckningen från Ropsten i öster till Hornsberg i väster, se bilaga 1 för samrådsbroschyr. Nedan följer kontorens yttrande över förstudien.

Linjesträckning

Kontoren medverkar aktivt i projektet. Kontoren stödjer den i förstudien föreslagna linjesträckningen, men ser att det finns ett fortsatt behov av utredningar rörande trafiktekniska förutsättningar samt gällande hur vissa punkter bör utformas för att tillgodose stadens och SL:s önskemål.

Införandet av ett nytt trafikslag i ett redan hårt belastat gatunät kommer att påverka stadsbilden, framkomligheten, trafiksäkerheten samt åtkomligheten. Det kommer att behöva göras omprioriteringar i nyttjandet av det begränsade gatuutrymmet längs spårvägens sträckning genom city och på malmarna, för att ge spårvägen bra framkomlighet och därigenom öka kapaciteten för persontransporter.



Översiktsskarta linjesträckning (Källa: SL)

Planering pågår för att införliva spårvägen i gatumiljön, så att det blir en bra totallösning som tillgodoser projektets mål och stadens mål för transporter, väghållning och miljö. Kontoren ser goda möjligheter att skapa en bra kollektivtrafiklösning. Lösningen ser ut att kunna kombineras med tillräckliga utrymmen för fotgängare och cyklister samt god gestaltning. Eftersom gatuutrymmet inte räcker till för att tillgodose alla trafikantgruppers anspråk är det nödvändigt med kompromisser. Vissa funktioner kommer att få en lägre standard än i dagsläget. Exempel på detta är:

- angringsmöjligheter försvinner på trånga avsnitt, t ex vid hållplatsområden på många platser längs sträckan.
- vänstersvängar tas bort (t ex på Klarabergsviadukten och Fleminggatan) för att skapa bra säkerhet och bra framkomlighet för spårvagnen.
- flyttning eller borttagning av gatutråd som inte längre ryms om gatans primära trafikfunktioner ska kunna upprätthållas (Klarabergsgatan och i viss mån Fleminggatan).
- mer komplicerade korsningspunkter för gående.
- begränsad framkomlighet på sträckor där körfält försvinner eller där signal-samordning inte fullt ut kan utnyttjas (t ex Fleminggatan).

Kontoren anser att fördjupningar behöver ske inom områdena trafiksäkerhet, framkomlighet och stadsbild. Vidare behöver konstruktions- och produktions-tekniska förutsättningar klargöras.

Stadsbild

I större delen av innerstaden utgör spårvägen ett nytt element i stadsbilden, med spår, stolpar, ledningar, refuger och hållplatser som fasta element och med spårvagnarna som ett markant, rörligt tillskott i gaturummet. Hur detta upplevs som helhet är av stor betydelse för uppfyllelsen av de mål som staden har för några av sina viktigaste offentliga rum. Hållplatserna och kraftförsörjningen är de funktioner som tydligast markerar spårvagnen och som också påverkar stadsbilden mest. För hållplatserna med hållplatsskydd, möbler, räcken mm kommer ett gestaltungsprogram att tas fram.

Framkomlighet

En av de viktigaste kvalitetsfaktorerna för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft är god tidshållning. För buss- och spårvagnstrafiken är framkomligheten en av de främsta faktorerna som påverkar tidshållningen. En spårväg som inte får en bra framkomlighet kommer att ha svårt att locka resenärer. Projektets ambition är därför att åstadkomma god framkomlighet för spårvägen genom bl a kollektivkörfält samt signalprioritering i korsningar. Detta medför en minskad kapacitet för biltrafiken. En annan konsekvens är att vänstersvängande trafik i många korsningspunkter behöver tas bort, vilket skapar försämrade framkomlighet och nedsatt orienterbarhet i gatunätet. Enstaka, särskilt viktiga vänstersvängar, föreslås bibehållas.

Trafikkontoret har bedömt att detta är lösningar där nyttan för spårvägen överväger olägenheterna för övrig gatutrafik. Kontoret planerar att genomföra utökade och fördjupade trafikanalyser i det fortsatta arbetet.

Det är inte tillåtet att ha oreglerade övergångsställen över spår. Dagens oreglerade övergångsställen behöver därför förändras till att antingen bli signalreglerade övergångsställen eller ommarkerade gångpassager. Trafikkontoret bedömer att flertalet kommer att signalregleras, vilket ger något försämrade framkomlighet för såväl fotgängare som övrig trafik. Trafikkontoret och SL har för avsikt att utforma typ-lösningar för tydliga, säkra och tillgängliga gångpassager och övergångsställen.

Tillgänglighet

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning påverkas då gatorna omdanas till spårväggator, t ex genom att det blir ytterligare ett trafikslag att beakta vid passage av gatan och att angöringsmöjligheten försvinner på vissa platser. Utformning av övergångsställen, hållplatser och tillgänglighet till spårvagnarna är viktiga frågor.

Handikapprådet har informerats och haft synpunkter gällande bristande tillgänglighet hos utformningen av etapp 1 och det är viktigt att deras synpunkter beaktas så långt möjligt i det fortsatta arbetet.

Trafiksäkerhet

Spårvagnar har andra egenskaper än annan trafik; den kan inte väja då den är bunden till räler och bromsförmågan är likartad bussarnas men sämre än biltrafikens. Andra trafikanter har också väjningsplikt mot spårvagnen vid oreglerade korsningar.

Trafikkontoret har låtit utföra trafiksäkerhetsrevisioner i förebyggande syfte. En trafiksäkerhetsrevision innebär en granskning av handlingar med fokus på trafiksäkerhet för att tidigt i processen identifiera svårigheter och därmed kunna åtgärda dem. Revisionerna har uppmärksammat ett flertal problemområden. Kontoret kommer i det fortsatta arbetet att verka för att lämpliga trafiksäkerhetsåtgärder vidtas i samband med projektet, exempelvis:

- nedsättning av hastighetsgränsen till 30 km/h på gator som trafikeras med spårvagn integrerat med övrig trafik (även om de är huvudgator).
- staket mellan spår på hållplatser som lokaliseras mittför varandra samt vid behov på andra platser där frekvensen av korsande gångtrafik är stor.
- signalanläggningar med eller utan ljud i befintliga och nya signalkorsningar.
- säkra cykelförhållanden längs sträckan, såväl på längden som på tvären.
- krav i specifikation för spårvagnstyp, t ex ISA (intelligent stöd för anpassning av hastighet) och bromsförmåga

Konstbyggnader

Ett flertal befintliga konstruktioner, såväl underbyggda ytor som broar, ligger utmed spårvägens sträckning. Generellt är stadens konstruktioner tillåtna att trafikeras av fordon i bärighetsklass 2, BK 2. Spårvagnars lastfördelning avviker från typfordon för BK 2, enligt VV publ 1998:98, varför trafikkontoret anser att kontrollberäkningar behöver göras för att säkerställa att konstruktioner och gator kan bära spårvagnstrafik. Utöver spårvagnen kan själva spåren och deras uppbyggnad leda till att gatans uppbyggnad och egentyngd ändras och att belastningen på berörda konstruktioner ökar. Detaljerna om spårens inverkan på gatans uppbyggnad ovanpå olika konstruktioner behöver klargöras.

Arbetet med bärighetsberäkningar pågår för närvarande i samarbete mellan SL och staden.

Kraftförsörjning

SL har översänt ett utkast till kraftförsörjningsstudie som initialt redovisar behovet av sju nya nätstationer inom staden. Kontoren kan i dagsläget inte ta

ställning till förslag på lokalisering, utan kan endast konstatera att framtida placeringar måste beakta en rad olika aspekter avseende befintlig stadsmiljö, försiktighetsprincipen mm. Det kan vidare inte uteslutas att placeringen av dessa stationer kräver ny detaljplan, vilket kan påverka tidplanen. Ur stadens perspektiv är en samlokalisering med tunnelbanans utrymmen att föredra.

Drift och underhåll

Spårvägen medför ökade krav och kostnader för drift och underhåll av gatunät, konstbyggnader och trafiksignaler. Det kommer också att krävas större framförhållning vid planerat underhåll, för att inte spårvägsdriften ska störas mer än nödvändigt. Ett särskilt drift- och underhållsavtal behöver tecknas mellan staden och SL.

Passage genom Kungliga Nationalstadsparken

Spårväg Citys sträckning passerar genom Kungliga Nationalstadsparken när den följer Lindarängsvägens dragning över Gärdets öppna sportfält. På sträckan kommer frågeställningarna kring gestaltning, strömtillförsel, ianspråktagande av mark mm att vara mycket betydelsefulla. Viktigt är att spårvägen kan passera utan att göra intrång i parken, för att inte hamna i strid med miljöbalkens bestämmelser. Kontoren ser en fördel om Spårväg City nyttjar planlagt vägområde, även om det inte är helt säkerställt att hela det utrymme som finns i gällande detaljplan går att nyttja.

Passage genom Värtan-Frihamnen

Det är SL:s avsikt att lokalisera spårvagnsdepån på Lidingö. Detta medför att Spårväg City behöver sträcka sig genom hamnområdet från Lindarängsvägen till Ropsten och Lidingöbron redan vid trafikstart. Sträckningen innebär att stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden tidigt får en kollektivtrafikförsörjning som är positiv för området. Stora trafikströmmar från hamnens färjeterminaler och blivande kontor, bostäder och annan verksamhet kommer att kunna nyttja Spårväg City och den kommer även att fungera som ett samlande element i stadsutvecklingen och kan komma att överbrygga barriäreffekter mellan Gärdet och hamnområdet.

Norra Djurgårdsstadens planerade utbyggnad av kontor, bostäder och andra funktioner i södra Värtahamnen sker i en framtida struktur som skiljer sig väsentligt från dagens situation, bl a avseende väg- och spårdragningar. Tidplanen för drifttagande av Spårväg City siktar på en tidpunkt då infrastrukturen i Värtan ännu inte är färdig i sitt slutläge, vilket gör att Spårväg City inledningsvis behöver passera området i provisoriskt läge.

I Norra Djurgårdsstaden pågår andra projekt, vilka staden redan avtalat om. Av dessa kan till exempel nämnas:

- Norra Länken med genomförandeavtal och ytor.
- Avtal med Fortum om Energihamnens framtid och deras behov för omställning till biobränsle.
- Utbygganden av kvarteret Valparaiso och Värtapiren med Stockholms hamnars kryssningsterminal.



Orienteringskarta (Källa: SL)

Staden (Tk, Explk, Sbk och Stockholms Hamnar), SL, Fortum och Trafikverket är samtliga involverade i diskussioner kring möjliga lösningar. Den föreslagna tidplanen innebär att möjligheterna för diskussion och förankring avseende de komplicerade markanspråk och infrastrukturanläggningar som finns i området begränsas. Miljödomarna och pågående överklagandeprocesser för Norviksudden och för Värtapiren gör att tidplanerna för färdigställande av gatustrukturen i Värtan förskjuts.

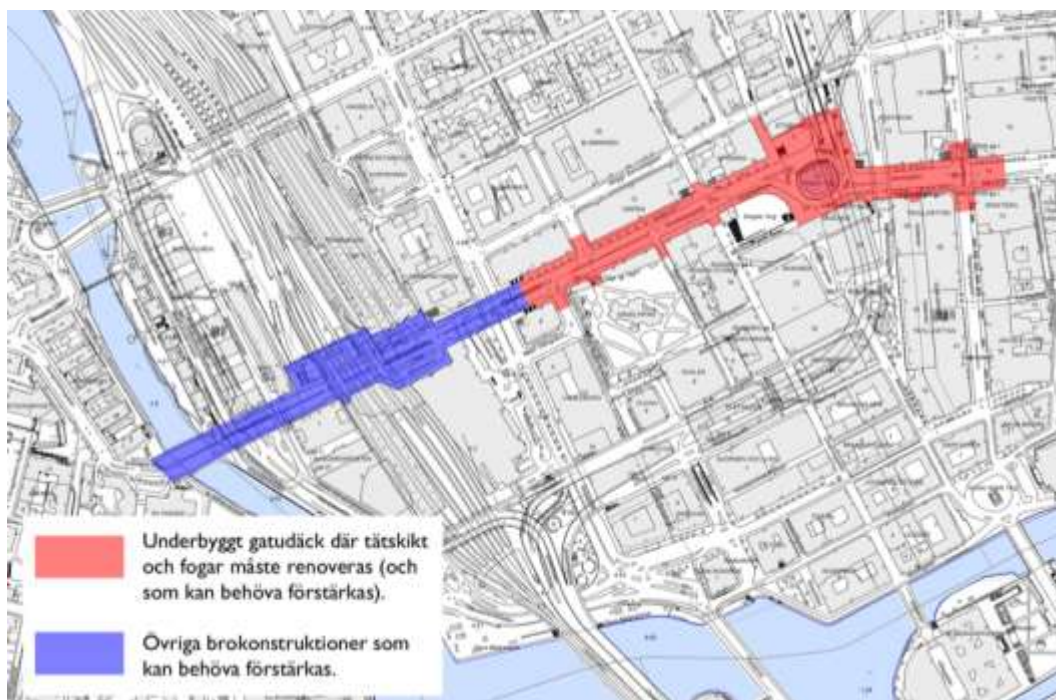
Gasverksområdet (nordväst om Ropsten) kommer med start under 2010 att byggas ut med ca 500 lägenheter/år och är av kommunfullmäktige utpekad som miljöprofilområde. En väl utbyggd kollektivtrafik är i detta sammanhang en mycket viktig fråga för Stockholm som miljöhuvudstad. Gatusektioner mm tar idag hänsyn till en eventuell framtida spårväg genom området. Kontoren föreslår att SL bör överväga att även ta med Gasverksområdet i Spårväg City-projektet.

Sergels Torg mm

Sträckan Klarabergsgatan – Sergels Torg – Hamngatan utgör en del av det primära vägnätet och har stor betydelse för främst kollektivtrafiken och gångtrafikanter. Under Citybanans byggnation trafikeras sträckan periodvis av ersättningsstrafik för tunnelbanan. Trafikverket har dessutom en större etableringsyta på

Klarabergsviadukten samt att arbeten med Station City kommer att utföras mot Klarabergsgatan. Jernhusen genomför för närvarande en ombyggnad av Centralstationen samt planerar även för en första etapp av Västra City mot Klarabergsviadukten ca 2012.

Hela sträckan ligger på olika bro- och däckkonstruktioner, varav många är i behov av renovering. Fogarna är skadade och vatten läcker in i underliggande butiker. Trafikkontoret bedömer att fogarna måste repareras och tätskikten ersättas inom 5-10 år. Att anlägga Spårväg City utan att åtgärda betongkonstruktionernas tätskikt medför stor risk för accelererande nedbrytning med nedsatt bärighet som följd. Att senarelägga en renovering till efter det att Spårväg City tagits i bruk skulle också innebära ett långvarigt stopp för spårvagnstrafiken.



Tätskiktens och konstruktionernas utbredning.

Renoveringen av tätskikten behöver därför tidigareläggas på grund av Spårväg City. Arbetena är stadens angelägenhet, men samtidigt en förutsättning för spårvägsprojektet. Tätskiktsrenoveringen ingår inte i OPS-upphandlingen utan utförs i stadens regi, med SL och berörda fastighetsägare som sidoparter.

Gränserna mellan gatudäckens olika delar som bär trafiken och gränserna mellan de underliggande lokalerna sammanfaller inte. Reparationen av betongdäcket utgör därför ett komplext pussel där hänsyn behöver tas både till trafikanternas framkomlighet och till verksamheterna under gatudäcket. Arbetet är av sådan art och omfattning att ytorna både över och under aktuella reparationsområden måste



utrymmas. Sammantaget är genomförandet av tåtskiktsrenoveringen ett komplicerat och tidskrävande projekt. Föreslagen tidplan för Spårväg City innebär ett mycket forcerat genomförande.

Alternativa sträckningar i City

Kontoren anser att huvudsträckningen sammantaget är det bästa alternativet för passage genom city. Om bärighetsberäkningarna resulterar i att det av tids- eller kostnadsskäl blir svårt att gå via Klarabergsgatan och Klarabergsviadukten ser kontoren att alternativen via Vasagatan ur stadens perspektiv kan fungera. Fördjupade studier krävs dock för att säkerställa ett möjligt genomförande.

Kungsholmen

Prognoser visar på ett relativt lågt resande med Spårväg City mellan Centralen och Fridhemsplan. Samtidigt visar preliminära kapacitetsstudier att föreslagen trafiklösning får stor påverkan på biltrafikens framkomlighet vid Lindhagensplan.

För närvarande pågår arbetet med en stamnätsstrategi. I det arbetet kommer stråk med högst antal resande definieras och utifrån det kommer prioriterade kollektivtrafikstråk att identifieras. Kontoren föreslår att beslut om linjesträckning från Fridhemsplan och västerut avvaktar resultatet från stamnätsstrategin, för att se om någon annan sträckning än sträckan Fridhemsplan-Hornsberg lämpar sig bättre med hänsyn till resandeunderlag.

Depå

Projekt Spårväg City har valt att arbeta vidare med depå Lidingö, vilket innebär att arbetet med att söka depålokalisering i Stockholm har avbrutits på SL:s initiativ. En depå på Lidingö medför att Värtanområdet behöver passeras innan Norra Länken samt stadsutvecklingsprojektets planer är klara. Kontoren har inga synpunkter på detta förfarande, men ser att främst tidplanen innebär en rad provisorier samt konflikter med flera riksintressen och pågående omvälvningar i stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden.

I SL:s samrådshandling kvarstår depåläget i Frihamnen, som staden har markanvisat till SL. Kontoren anser att placeringen är förknippad med vissa svårigheter. En placering av spårvagnsdepån kan inte ske här förrän Östlig förbindelses vägtunnel och trafikplats är låst i höjd och profil. En annan synpunkt är att SL i andra utredningar pekar på att etablering av en mindre bangård i detta läge kan vara en lösning på Trafikverkets behov av uppställningsspår under den period spårvägen samtrafikerar med annan spårverksamhet. Staden använder idag ytan som markanvisats till SL som massupplag.

Val av spårvagnstyp

SL håller för närvarande på att utarbeta en vagnspecifikation inför upphandlingen. Staden har för avsikt att delta med synpunkter, för att kunna påverka spårvagnens utformning med avseende på bl a stadsbild, hållplatslängd, trafiksäkerhet (bromsförmåga, ISA, skydd för oskyddade trafikanter, sikt mm), tillgänglighet (av- och påstigning), och körarens utbredning i kurva och korsningar. Dessutom är vikt/lastfördelning över brokonstruktioner samt buller och vibrationer viktiga frågor för staden. Andra frågor att utreda är möjlighet till trådlös framdrift korta sträckor samt utrustning för signalprioritering.

Hållplatser

En bekväm, säker och tillgänglig av- och påstigning är viktig för spårvägens attraktivitet. Ett starkt önskemål från SL är att hållplatser för spårvagn och buss ska kunna samutnyttjas. Fördelen med detta är enkla byten och tydlighet i systemet. En komplikation är att buss och spårvagn har olika instegshöjd i fordonen. För att lösa tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning kommer därför plattformarna att delas in i två sektioner med olika kantstenshöjd.

Kontoren vill poängtera vikten av att såväl spårvagnar som vägen till och från hållplats blir tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Trafikkontoret och SL har för avsikt att ta fram en typlösning över hur hållplatserna bör utformas med avseende på gestaltning, säkerhet och tillgänglighet.

Tidplan

I förstudien redovisas att målsättningen är att trafikstart för hela Spårväg City ska ske sommaren 2014. Kontoren kan konstatera att projektet har en hög ambition gällande tidplanen. Utifrån stadens horisont är tiden fram till tecknande av genomförandeavtal och utskick av förfrågningshandling mycket viktig. Fortfarande återstår att ta fram underlagsmaterial, som ska hålla hög kvalitet¹. Några andra faktorer som kontoren identifierat och som kan påverka tidplanen negativt är framtagandet av bärighetsberäkningar samt planering och genomförande av tätskiktsrenoveringen runt Sergels Torg. Kontoren anser även att tiden för genomförande är kort för ett projekt av denna omfattning, som ska passera hela innerstaden. För att tidplanen ska kunna följas förutsätts att mycket stora trafikbegränsningar under byggtiden accepteras.

¹ Upphandlingsformen OPS medför att en annan aktör kommer att projektera, bygga och bedriva trafik på stadens anläggning. Förutom själva spårvägen kommer operatören även att genomföra fysiska åtgärder, vilka staden ska ta över och ansvara för. Då SL:s upphandling av OPS-operatören är slutförd och kontrakt har tecknats kommer det endast att finnas mycket små utrymmen för justering av projektet. För staden är det därför viktigt att krav och förutsättningar tydliggjorts och ligger till grund för kommande avtal mellan SL och staden.

Kontoren föreslår att SL och staden har en fortsatt dialog om tidplanen, för att finna en bra avvägning mellan tid, kostnader och kvalitet.

Ärendets fortsatta hantering

Planprocessen

Nästa steg i planprocessen för Spårväg City är upprättandet av en järnvägsplan. Kontoren kommer liksom hittills att medverka till framtagandet av denna handling samt framföra synpunkter utifrån stadens intressen och myndighetsansvar.

Genomförandeavtal och -beslut

En förutsättning för att spårvägsprojektet ska kunna genomföras är att staden och SL träffar ett eller flera genomförandeavtal. I samverkansavtalet konstateras att dessa genomförandeavtal i detalj ska reglera bland annat trafikföring och utbyggnadstakt, gemensamma tidplaner, servitut, tillfälliga och permanenta markupplåtelser, behov av ledningsomläggningar mm, samordning med övriga projekt, trafik under byggtiden med fokus på framkomligheten i kombination med ett effektivt byggande, rutiner för granskning och kontroll, kommunikation, mer detaljerad ansvars- och kostnadsfördelning mm. Kontoren anser att genomförandeavtal och genomförandeavtal måste behandlas och godkännas i berörda nämnder och kommunfullmäktige innan SL kan tillåtas inleda upphandling av OPS-operatör.

Exploateringskontoret har påbörjat förhandling om genomförandeavtal med SL. Parallellt med avtalsförhandlingarna måste en rad utredningar tas fram, vilka ska ligga till grund för avtalet. Det handlar bland annat om fastslå gatuutformning på nivå av en förenklad systemhandling, bärighetsberäkningar av samtliga konstruktioner där spåren ska dras fram, gestaltningsprogram etc. Ansvar för att dessa utredningar tas fram ligger helt på SL.

Parallellt med att genomförandeavtalet tas upp i exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden kommer trafik- och renhållningsnämnden för stadens räkning att få ta ställning till genomförandeavtal. Genomförandeavtalet kommer framförallt att behandla:

- Stadsmiljö - Förslag till utformning av trafik- och gatumiljön
- Drift och underhåll – konsekvenser
- Konstruktion – resultat av beräkningar och behov av eventuella förstärkningsåtgärder
- Ledningssamordning – resultat av preliminär ledningssamordning
- Produktionsförutsättningar inklusive påverkan under byggskedet och passage genom Värtan
- Tätskikt Sergels Torg

Ekonomi

Enligt Samverkansavtalet, 2009-09-18, ska SL stå för utrednings-, projekterings- och byggkostnader som är direkt betingade av spårvägen. Med direkt betingat avses sådana utredningar, åtgärder och utgifter mm som inte skulle behöva utföras eller uppstå om inte Spårväg City planerades eller genomfördes.

Detta innebär att kontoren förutsätter att alla utgifter för åtgärder, även sådant som är indirekt kopplat till spårvägen, ska bäras av SL. Den totala omfattningen av sådana utgifter är ännu inte känd eftersom utformning av nödvändiga följdinvesteringar inte är klar. Risken till följd av i dagsläget okända utgifter bör bäras av SL.

I enlighet med samverkansavtalet bekostar staden egen tid för personal på exploaterings- och trafikkontoren. Kontoren bevakar stadens intressen samt genomför ett antal utredningar. För att kunna genomföra projektet har, förutom egen personal, ett antal konsulter upphandlats. Konsulter har också upphandlats för övriga åtaganden som lyder under nämndernas ansvar som exempelvis olycksanalys, trafiksimuleringar mm. I inriktningsbeslutet, Trn 2008-12-16, budgeterades 2 Mnkr. Det har visat sig att projektet kräver betydligt större personella resurser i planerings- och projekteringsskedet än vad som tidigare prognostiserats. Trafikkontoret föreslår ett delgenomförandebeslut för fortsatt utredningsarbete för Spårväg City om 31,5 miljoner kronor, varav ca 3,5 miljoner kronor för etapp 1. Trafikkontoret bedömer att det är svårt att inrymma utgifterna för kvarstående utredningsarbete. Kontoret har för år 2009 och 2010 inrymt 15 miljoner kronor och föreslår därför att trafik- och renhållningsnämnden hemställer att kommunfullmäktige utökar nämndens investeringsramar för åren 2011-2013 med sammanlagt 16,5 miljoner kronor.

Förslag till beslut och fortsatt inriktning

I det följande konkretiserar kontoren förslag till beslut och fortsatt inriktning.

1. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden överlämnar och återoppar detta tjänsteutlåtande som stadens yttrande över kompletterad förstudie från SL, vilket innebär att nämnderna
 - a) I huvudsak godkänner förstudiens förslag till linjesträckning, men föreslår att Gasverksområdet inkluderas samt att projektet avvaktar med beslut om linjesträckning väster om Fridhemsplan.
 - b) Ger kontoren i uppdrag att vid behov tillsammans med SL utreda en alternativ möjlighet för passage genom i city.



- c) Ger kontoren i uppdrag att i samarbete med SL ta fram erforderligt underlag för att staden ska kunna teckna genomförandeavtal samt fatta genomförandebeslut.
 - d) Ger kontoren i uppdrag att ha en fortsatt dialog med SL gällande tidplanen för projektet.
2. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner för sin del delgenomförandebeslut om 31,5 miljoner kronor för nödvändiga utredningar för fortsatt utbyggnad av Spårväg City och hemställer att kommunfullmäktige utökar nämndens investeringsramar för 2011-2013 med sammanlagt 16,5 miljoner kronor.
 3. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.
 4. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden tillsänder ärendet till kommunfullmäktige för godkännande.

Slut