



Exploateringskontoret
Trafikkontoret
Stadsbyggnadskontoret
Miljöförvaltningen
Fastighetskontoret

Tjänsteutlåtande
Dnr E2013-330-01152
Dnr T2013-330-03583
Dnr 2013-09414-50
Dnr MF2013-008338
Dnr 1.6-285/2013
Sida 1 (5)
2014-10-01

Handläggare

Exploateringskontoret

Christina Norén
Projektutveckling
08-508 269 17

Stadsbyggnadskontoret

Martin Schröder
Planavdelningen
08-508 26 628

Fastighetskontoret

Annika Alered
Fastighetsavdelningen
08-508 26 947

Handläggare

Trafikkontoret

Kristofer Tengliden
Trafikplanering
08-508 263 74

Miljöförvaltningen

Magnus Lindqvist
Plan och Miljö
08-508 289 37

Till

Exploateringsnämnden
2014-10-16

Trafiknämnden
2014-10-23

Stadsbyggnadsnämnden
2014-10-30

Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2014-10-21

Fastighetsnämnden
2014-10-21

Utställning av järnvägsplan för förlängning av Spårväg City till Sergels Torg/T-Centralen. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden, trafiknämnden, stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt fastighetsnämnden beslutar var för sig att godkänna kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Exploateringsnämnden, trafiknämnden, stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt fastighetsnämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Trafikkontoret

Trafikplanering

Fleminggatan 4

Box 8311

104 20 Stockholm

Telefon 08-508 263 74

Växel 08-508 272 00

kristofer.tengliden@stockholm.se

trafikkontoret@stockholm.se

Org nr 212000-0142

stockholm.se

Krister Schultz
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Juan Copovi-Mena
Förvaltningschef
Fastighetskontoret

Anette Scheibe Lorentzi
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Sammanfattning

Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting har ställt ut järnvägsplan för en förlängning av Spårväg City från Kungsträdgården till Sergels torg/T-Centralen.

Kontoren ser positivt på förlängningen eftersom det möjliggör en bra omstigning till T-Centralen, Station City och Centralstationen.

Kontoren utgår från att val rörande gestaltning av anläggningar som hör till spårvägen styrs av att aktuell sträcka utgör en mycket viktig publik och frekventerad miljö. Trafikförvaltningen behöver utreda hur buller och stomljud från spårvägen kan minimeras för intilliggande och underliggande verksamheter.

Kontoren anser att det är nödvändigt att trafikförvaltningen träffar överenskommelser med berörda fastighetsägare och tomträttshavare för att säkra rätten att dra fram spårvägsanläggningen, inklusive fasadinfästningar för kontaktledningar.

Remissen

Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting ställde under perioden 16 juni till 22 augusti 2014 ut järnvägsplan för Spårväg Citys förlängning från Kungsträdgården till Sergels torg/T-Centralen. Ärendet har remitterats till staden från trafikförvaltningen. Staden har fått förlängd remisstid.

Bakgrund

Sommaren 1991 öppnades Djurgårdslinjen mellan Norrmalmstorg och Waldemarsudde. Linjen försåg staden med museitrafik under vår, sommar och höst. 2009 och 2010 moderniserades Djurgårdslinjen och förlängdes från Norrmalmstorg till Sergels torg. Den 23 augusti 2010 invigdes sträckan som Spårväg Citys första del, med trafik året runt.

Denna järnvägsplan behandlar en planerad delsträcka mellan en ny sluthållplats, Sergels torg/T-Centralen på Klarabergsgatan och den befintliga ändhållplatsen Sergels torg på Hamngatan. Genom att förlänga sträckan från den nuvarande sluthållplatsen kommer Spårväg City att ligga nära både T-Centralen, Centralstationen och pendeltågstationen Stockholm City som öppnar 2017. Därmed underlättas byte mellan spårväg, tunnelbana, järnväg och pendeltåg.

Spårväg Citys övriga planerade sträckor är:

- Förlängning av Spårväg City från Djurgårdsbron till Frihamnen
- Fortsatt förlängning från Frihamnen till Ropsten
- Upprustning och delvis utbyggnad av Lidingöbanan mellan Torsvik och Gåshaga brygga.

Den nuvarande spårvägen, linje 7, kommer också att moderniseras ytterligare så att den blir mer tillgänglig för alla resenärer.

Spårväg City blir en kapacitetsstark förbindelse mellan City, Norra Djurgårdsstaden och Lidingö. När hela sträckan är färdigbyggd kommer spårvägen att utgöra ett bra komplement till dagens busstrafik och ett attraktivt alternativ till att resa med bil. Restiden mellan City och till exempel Frihamnen i Norra Djurgårdsstaden beräknas till cirka en kvart.

Ärendets beredning

Ärendet har remitterats till staden från trafikförvaltningen.

Exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen samt fastighetskontoret har fått ärendet och berett det gemensamt.

Kontorens synpunkter

Kontoren ser positivt på förlängningen av Spårväg City fram till det som kommer att bli station Stockholm Citys nya huvudentré inom fastigheten Orgelpipan 6. Omstigningen förbättras till T-Centralen och Centralstationen.

Avseende gestaltning av anläggningar som hör till spårvägen, såsom stolpar för kontaktledningar och armatur, skärmtak, materialval på perronger etc., så utgår kontoren från att val görs utifrån den mycket viktiga publika miljö som platsen utgör och där det finns stora kulturhistoriska värden, framför allt i området runt Sergels torg med både bebyggelse och publika rum. Området har även en hög andel besökare, från staden, regionen men även nationellt och internationellt. Detta understryker vikten av en hög arkitektonisk kvalitet i anläggningens utformning, såväl i helhet som i detalj.

Kontoren ser vidare positivt på att en del av den busstrafik som trafikerar Klarabergsgatan idag kan ersättas med spårvagn och därmed förbättra bullersituationen i gatumiljön, vilket på sikt kan ge bättre förutsättningar för ett ännu mer attraktivt stadsliv och samtidigt eventuellt också öppna upp för fler funktioner i angränsande bebyggelse som idag är helt dominerad av kontor och annan kommersiell verksamhet.

Beträffande buller, stömljud och vibrationer från spårvägen förutsätter kontoren att största möjliga hänsyn tas vid projekteringen av de dämpande åtgärderna. Inte bara bostäder, kontor och butiker kommer att beröras. I stadens fastighet Skansen 23 ligger Kulturhuset och Stadsteatern. Föreställningar och verksamheter som bedrivs där får inte omöjliggöras eller störas. Utredningar har visat att det krävs omfattande åtgärder och hänsyn för att minimera stömljud och buller från spårvägen för intilliggande och underliggande verksamheter. Det är viktigt att ansvar och finansiering för detta tryggas.

Kontoren anser att kontaktledningarna på Klarabergsgatan mellan Drottninggatan och Vasagatan ska fästas in i fasad. På den aktuella sträckan är det mycket höga gångflöden och för att skapa bra och attraktiva gångstråk är det viktigt att minimera antalet stolpar i gatumiljön. På en gata som Klarabergsgatan skulle kontaktledningsstolpar bli mycket påträngande visuellt vilket vore mycket olyckligt. Fasadinspända kontaktledningar behöver samordnas med befintliga belysningsinfästningar på ett sådant sätt att räddningstjänstens stegbilar kan användas på sträckan.

Slutligen har kontoren närmare undersökt frågan om rådighet över den mark där spårvägen är planerad att dras fram. Mellan hållplats Kungsträdgården och ny sluthållplats på Klarabergsgatan går spåren nästan uteslutande över fastigheter som antingen ägs av annan än staden eller som ägs av staden men upplåts med tomträtt till annan part. Staden har därmed inte rådighet över dessa fastigheter. Stadens rätt att använda området för allmän körtrafik regleras i servituts- och tomträttsavtal. Sannolikt kan dessa rättigheter inte överföras på trafikförvaltningen. Kontoren anser därför att det är nödvändigt att trafikförvaltningen träffar överenskommelser med berörda fastighetsägare och tomträttshavare för att säkra rätten att dra fram spårvägsanläggningen, inklusive fasadinfästningar för kontaktledningar.

Trafikförvaltningen bör vara uppmärksam på att överenskommelser med berörda tomträttshavare för sin giltighet är beroende av exploateringsnämndens godkännande. En förutsättning för ett sådant godkännande är att trafikförvaltningen tar på sig hela ansvaret för åtgärder för att minska störningar för berörda verksamheter på sådant sätt att staden hålls skadeslös.

Enligt gällande samverkansavtal från 2009 är det trafikförvaltningen som står för alla kostnader som är förknippade med spårvägsprojektet inklusive följdåtgärder som behöver göras i stadens anläggningar (gator m.m.).

Slut