



PM 2010:152 RII (Dnr 314-2284/2010)

Spårväg City genom Värtan

Remiss från AB Storstockholms Lokaltrafik, SL

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Som svar på remissen "Spårväg City genom Värtan" hänvisas till vad som sagts i denna promemoria.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Under våren 2010 har SL i samråd med exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, Stockholms Hamn AB, Trafikverket och Fortum studerat olika alternativ för Spårväg City att passera Norra Djurgårdsstaden samt tidsaspekten av detta. SL har sammanställt utredningen samt förslag till linjesträckning i rapporten "Spårväg City genom Värtan. Fördjupad utredning till Förstudie Spårväg City – Ny stadsspårväg i Stockholm" (daterad den 1 oktober 2010). Staden har nu fått rapporten på remiss för att yttra sig över spårvägens linjesträckning genom Värtan.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, Östermalms stadsdelsnämnd och Stockholms Hamn AB. Samtliga nämnder och styrelser utgår från ett gemensamt tjänsteutlåtande från berörda förvaltningar och bolag.

Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, Östermalms stadsdelsnämnd och Stockholms Hamn AB anser att den föreslagna permanenta linjesträckningen bör utgöra utgångspunkt för fortsatt arbete. Vad gäller den provisoriska linjesträckningen för trafikstart år 2014 anser dock nämnderna och bolaget att det fortfarande återstår en del arbete innan slutgiltigt beslut om genomförande bör fattas.

Mina synpunkter

En fortsatt utbyggd och väl fungerande kollektivtrafik är en viktig faktor för Stockholms fortsatta utveckling som hållbar och växande stad. I det arbetet är Spårväg City ett viktigt tillskott till kollektivtrafiken i Stockholms innerstad.

Fullt utbyggd kommer Spårväg City att knyta ihop de nya stadsutvecklingsområdena och bidra till att öka kapaciteten i innerstadens gatunät genom att erbjuda kollektivtrafik med täta avgångar och högre kapacitet än busstrafik samt förbättra tvärförbindelsen genom Stockholm.

Framkomligheten kommer att vara en stor utmaning under de kommande åren mot bakgrund av alla stora infrastrukturprojekt som är på gång inom staden bl.a. Citybanan och Norra Länken. Därför är det av största vikt att planeringen av den fortsatta utbyggnaden av Spårväg City sker med beaktande av alla andra stora projekt. Ett helhetsperspektiv är angeläget, inte minst utifrån det faktum att stockholmarnas tålamod kommer att prövas under byggtiden. Tidplanen måste därför utformas så att alla aktörer kan känna en så stor trygghet med genomförandet som möjligt. Kommunikationen om cityspårvägen är också mycket viktig under hela genomförandetiden.

SL konstaterar i utredningen att sträckningen har flera tekniska och logistiska svårigheter. Det gäller både hur spårvägen fysiskt ska passas in i miljön samt hur påverkan på pågående och planerade verksamheter ska minimeras.

Det är viktigt att stadens representanter i projektet får fortsätta arbetet med Spårväg City i samverkan med SL, bl.a. gällande detaljerad utformning av spårsträckningen, utformning av Ropsten m.m. Genom en fortsatt nära dialog mellan staden och SL skapas bästa förutsättningar för att en fullt utbyggd Spårväg City ska vara på plats så fort det är möjligt. För stadens del är det naturligtvis väsentligt att utbyggnaden av spårvägen går i takt med byggnationen i området så att det när Norra Djurgårdsstaden står inflyttningsklar finns en spårväg på plats i området. Jag vill även passa på att framhålla vikten av att ett genomförandeavtal för hela Spårväg City mellan staden och SL kommer på plats.

Utöver vad som ovan anförts hänvisar jag till berörda förvaltningars utlåtanden.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Som svar på remissen ”Spårväg City genom Värtan” hänvisas till vad som sagts i denna promemoria.

Stockholm den 2 december 2010

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remiss av yttrande över utredning från SL om Spårväg City genom Värtan

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Carin Jämtin* och *Tomas Rudin* (båda S) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Besvara remissen med nedanstående.
2. I enlighet med stadens ansvariga förvaltningars tjänsteutlåtanden avstyrks föreslagen tidsplan om färdigställandetid till år 2014.
3. Därutöver anföras följande.

Av ärendet framgår att det är helt orealistiskt att klara en utbyggnad av spårväg city genom Värtan redan till år 2014. Att bygga provisoriska och tillfälliga spårdragningar genom området på flera delsträckor, som sedan några år senare måste rivas upp och etableras på andra avsnitt, kommer kosta många miljoner kronor helt i onödan. På samma sätt som spårväg city på Hamngatan, med sina extra 250 meter kostar lika mycket att bygga i antal miljoner kronor, och om några år rivs upp igen till en tredjedel, vore det fullständigt ansvarslost att göra om samma misstag i Värtan. Dessutom bör spåranslutningen till Centralen vara klar i samband med att anslutningen till Ropsten är färdigbyggd. Enligt trafikkontoret kommer detta ta minst tio år på grund av omfattande arbeten med Sergels torg.

Utöver de argument som anføres i ärendet finns det flera frågetecken att lösa, innan byggnationen av spårväg city kan påbörjas genom detta nya bostadsområde. Möjligheterna att bygga bostäder nära omfattande industribuller från hamnverksamheten måste klargöras. Det går inte att bortse från att industribuller har skarpare riktvärden än trafikbuller och det saknas möjligheter till så kallade "avsteg" från sådant buller. På samma sätt förutsätter en stor del av bostadsprojektet att Loudden kan avvecklas till år 2019. Stadens tidigare ansträngningar för att möjliggöra det har ännu inte gett resultat, även om flygbränslehanteringen kunde flytta från Loudden under den rödgröna majoritetsperioden.

Kommunledningen i Stockholm har varit obegripligt lama i sin dialog med SL och dess politiska ledning. Förgävesprojekteringar, tillfälliga spårdragningar, förseningar för norra länken, Värtan- projektet, Fortums nya anläggningar och Cementa, mm, kommer kosta hundratal miljoner kronor i onödan. Om tidsplanen för spårvägen till år 2014 skall gälla, så blir det skattebetalarna i länet som får stå för detta. Det kan inte accepteras. Trafiklandstingsrådet har klargjort i både radio och TV att spårvägen genom Värtan kan stå klar redan till år 2014, trots att samtliga förvaltningar i staden, liksom SL:s tjänstemän, beskrivit de orimliga konsekvenserna av detta. De borgerliga ledningarna i stad och landsting går uppenbarligen i otakt i detta ärende och det är av stor vikt att stadens ledning står upp för regionens medborgare och skattebetalare.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Per Bolund* (MP) enligt följande.

Det är angeläget att spårtrafiken till Norra Djurgårdsstaden och Ropsten kommer igång snabbt. Spårvägsdragningen är viktig för stadens framtid och utvecklingsmöjligheter. Mycket återstår emellertid fortfarande att utreda och klargöra. Projektets kostnader och ekonomiska risker både avseende provisoriska och permanenta linjesträckningar måste utredas och redovisas och en tydlig tidsplan måste tas fram. Dessutom bör processen ha högre transparens än vad som hittills varit fallet vid utbyggnaden av Spårväg City.

Den fortsatta planeringen bör ske i nära samarbete med de olika intressenterna inklusive Lidingö stad och en bra medborgardialog bör genomföras. Det är viktigt att staden aktivt arbetar med detaljprojekteringen så att inte för stor del av ansvaret läggs på SL:s entreprenörer. I det fortsatta arbetet bör framtida bytespunkter för kollektivtrafik på vatten planeras in. Det bör gälla både trafik med bilfärja och båtar för enbart persontrafik. Utformningen av den permanenta linjesträckningen kan behöva diskuteras och justeras i den vidare planeringen.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Carin Jämtin, Roger Mogert* och *Tomas Rudin* (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta att

1. Delvis bifalla föredragande borgarråds förslag till svar
2. Därefter anføra följande

Vi i Vänsterpartiet är positiva till en utbyggd spårtrafik i Stockholms innerstad och vi anser att spårväg City är ett bra och angeläget projekt. Projektet är dock behäftat med avsevärda problem. Det största problemet är att man idag inte vet om gatunätet håller för att dra fram spårvägen hela vägen till T-centralen och Centralen som det varit tänkt. Om inte spårväg City ska bli en förgävesinvestering måste spårvägen förlängas till både Ropsten (via Värtan) och till Centralen/T-centralen. Om man inte lyckas få till stånd en anslutning till Centralen riskerar investeringen att bli mycket olönsam och i praktiken kommer spårvägen att ge en försämrad trafik jämfört med tidigare busstrafik. Alliansen i Stockholm stad måste därför ta ett tydligare ansvar för sin del av projektet och se till att nödvändiga förstärknings- och tätningsarbeten vid Sergels torg genomförs.

Fokus för den Moderatledda alliansen i SL:s styrelse har varit att få klippa band innan valet. Det har inneburit att första etappen av Spårväg City hastats fram. Projektet har därför kommit att präglas av brister i såväl utredningar, underlag som i affärsmässighet. Bristerna i hanteringen har fördyrat projektet avsevärt. I praktiken har Stockholm fått ett par hundra meter ny spårväg för en kostnad av en miljon per meter. Det är inte den kapacitetsförstärkning av kollektivtrafiken som Stockholm behöver.

Spårväg Citys dragning genom Värtan är komplicerad eftersom området är under utbyggnad, nuvarande verksamheter ska fungera under byggtiden och nya verksamheter planeras in. Vi vill att de första som flyttar till in i området ska ha tillgång till bra kollektivtrafik, vanor är svåra att ändra och i ett miljöprofilsområde är det grundläggande att de som bor reser energisnålt och kollektivt. Samtidigt så innebär en öppning för trafik 2014 att provisoriska dragningar för Spårväg City är nödvändiga då gatunätet inte är klart och kommer att ändras. Vi anser att staden och SL måste hushålla med resurser och förorda en sträckning med minimalt antal provisoriska etapper genom Värtan.

Vi anser att i ett miljöprofilsområde som Norra Djurgårdsstaden är det viktigt att kollektivtrafiken får utrymme men att det inte sker på bekostnad av gående eller cyklister. Utrymmet för bilar och parkering bör däremot begränsas och de boende erbjudas bilpool som incitament för att inte äga egen bil.

Tillgängligheten till den del av Spårväg City som är färdig har kritiserats av handikappsrörelsen, vi förutsätter att SL och staden tar till sig av kritiken och förbättrar tillgängligheten till Spårväg City på samtliga delsträckor.

Särskilt uttalande gjordes av *Stefan Nilsson* och *Emilia Hagberg* (båda MP) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (MP) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Under våren 2010 har SL i samråd med exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, Stockholms Hamn AB, Trafikverket och Fortum studerat olika alternativ för Spårväg City att passera Norra Djurgårdsstaden samt tidsaspekten av detta. SL har sammanställt utredningen samt förslag till linjesträckning i rapporten ”Spårväg City genom Värtan. Fördjupad utredning till Förstudie Spårväg City – Ny stadsspårväg i Stockholm” (daterad 2010-10-01). Staden har nu fått rapporten på remiss för att yttra sig över spårvägens linjesträckning genom Värtan.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, Östermalms stadsdelsnämnd och Stockholms Hamn AB. Samtliga nämnder och styrelser utgår från ett gemensamt tjänsteutlåtande från berörda förvaltningar och bolag.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 28 oktober 2010 enligt kontorens och bolagets gemensamma förslag (se nedan).

Reservation anfördes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Emilia Hagberg (MP), *bilaga 1*.

Per Hallberg (M) har på grund av jäv inte deltagit eller varit närvarande vid handläggningen av detta ärende.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 26 oktober 2010 enligt kontorens och bolagets gemensamma förslag (se nedan).

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Mats Lindqvist (MP), *bilaga 1*.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 oktober 2010 enligt kontorens och bolagets gemensamma förslag (se nedan).

Reservation anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Tina Kratz (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Åsa Romson (MP), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 november 2010 enligt kontorens och bolagets gemensamma förslag (se nedan).

Reservation anfördes av vice ordföranden Teres Lindberg m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Anders Nordenskiöld (V), *bilaga 1*.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 17 november 2010 enligt kontorens och bolagets gemensamma förslag (se nedan).

Särskilt uttalande gjordes av ordförande Johan Sjölin m.fl. (M), ledamöterna Gunilla Gustafsson (FP) och Britt Westerlind (KD), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordförande Rolf Lindell m.fl. (S), ledamöterna Marion Sundqvist (MP) och Per Hamnström (V), *bilaga 1*.

Stockholms Hamn AB

Styrelsen i Stockholms Hamn AB beslutade vid sitt sammanträde den 16 november 2010 enligt kontorens och bolagets gemensamma förslag (se nedan).

Särskilt uttalande gjordes av Malte Sigemalm (S), Margarita Pulido (S), Anders Djerf (V) och Viviann Gunnarsson (MP), *bilaga 1*.

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets, miljöförvaltningens, Östermalms stadsdelsförvaltnings och Stockholms Hamn AB:s gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 6 oktober 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

Spårväg City är en modern stadsspårväg som ska koppla exploateringsområdena i Norra Djurgårdsstaden och Kungsholmen med city och kollektivtrafiknätet vid Centralstationen, Station City och T-centralen. Projektet har initierats och leds av Storstockholms Lokaltrafik (SL). I enlighet med det samverkansavtal som har träffats mellan Stockholms stad och SL, 2009-09-18, medverkar exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret i projektets planering. Enligt en överenskommelse mellan SL och Lidingö stad ska en spår-

vagnsdepå placeras i AGA-området på Lidingö.

Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden har senast behandlat projektet i samband med yttrande över "Förstudie för Spårväg City" (Explan 2010-05-20, Trn 2010-05-18 och Sbn 2010-06-10). I förstudien redovisas passagen genom Värtan endast som en korridor. Vidare anges målsättningen att en trafikstart för hela Spårväg City ska ske sommaren 2014. Kontoren konstaterade i tjänsteutlåtandet att projektet har en hög ambition gällande tidplanen och att ett flertal frågor återstår att lösa, bl a hur passagen genom stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden ska ske. Norra Djurgårdsstadens planerade gatustruktur skiljer sig väsentligt från dagens situation och infrastrukturen kommer inte att vara färdig i sitt slutläge vid planerat drifttagande av Spårväg City. Detta gör att Spårväg City inledningsvis kommer att behöva passera området i provisoriskt läge.

Mot bakgrund av ovanstående mm gav trafik- och renhållningsnämnden trafikkontoret i uppdrag att tillsammans med SL arbeta fram en ny, reviderad tidplan för att finna en bra avvägning mellan tid, kostnader och kvalitet.



Orienteringskarta respektive Pågående och planerade projekt (Källa: SL)

Hamnen har i en skrivelse till SL daterad 2010-04-19, som svar på ett samråd för fortsatt utbyggnad av Spårväg City, lämnat synpunkter gällande hur spårvägen kan passera genom hamnområdet på ett sätt som ger mest nytta för trafikanter och också skapar minst störningar och konflikter med andra verksamheter inom området. Hamnens synpunkter har i huvudsak sammanfallit med andra intressenters syn på spårdragningen genom området.

Under våren 2010 har SL i samråd med exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, Stockholms Hamn AB, Trafikverket och Fortum studerat olika alternativ för att passera Norra Djurgårdsstaden samt tidsaspekten av detta. SL har sammanställt utredningen samt förslag till linjesträckning i rapporten "Spårväg City genom Värtan. Fördjupad utredning till Förstudie Spårväg City – Ny stadsspårväg i Stockholm" (daterad 2010-10-01). Staden har nu fått rapporten på remiss, för att yttra sig över spårvägens linjesträckning genom Värtan.

I avsnitt "Remissen" nedan presenteras en sammanfattning av rapporten. Därefter följer "Kontorens och Hamnens yttrande".

Remissen

Rapporten ("Spårväg City genom Värtan") utgör en fördjupning av pågående förstudie för hela Spårväg Citys sträckning. Studien omfattar den del av Norra Djurgårdsstaden, som i söder avgränsas av Lindarängsvägen och i norr av Ropstens kollektivtrafikknutpunkt. I rapporten studeras möjligheten att få till stånd en spårvägssträckning genom området som möjliggör trafikering år 2014. Målet med utredningen är att kartlägga och väga samman de intressen som finns på platsen och föreslå en sträckning för Spårväg City som är tekniskt genomförbar. Utredningen eftersträvar en lösning som möjliggör gena resor och god framkomlighet för spårtrafiken och samtidigt beaktar pågående och framtida verksamheters behov. Utredningen har skett i samarbete med representanter för de av planerna berörda parter-

na.

Linjesträckningen presenteras uppdelad på fem delsträckor, för vilka en slutsträckning redovisas. Även förslag till provisorisk sträckning som möjliggör trafikering till år 2014 presenteras.



Föreslagen sträckning uppdelat på olika delsträckor. (Källa: SL)

Delsträcka 1 Ropsten

Förslaget innebär att ett spårvägstorg anläggs i gatunivå i anslutning till den befintliga bussterminalen vid tunnelbanestationens norra ände. Syftet med spårvägstorget är att skapa en samlad kollektivtrafikknutpunkt för buss, tunnelbana och spårvagn. Samtidigt möjliggörs en smidig anslutning av den planerade spårvägen norrut mot Hjorthagen. Spårvägstorget möjliggör därmed flexibel trafikering av spårvägen i samtliga riktningar.

För närvarande pågår en förstudie gällande järnvägsbronns framtida funktion och utformning. Resultatet av detta arbete kan medföra konsekvenser för utformningen av Ropsten.

Delsträcka 2 Energihamnen

Fortum planerar en utveckling av sin verksamhet i området.

Spårväg City föreslås ges en permanent dragning öster om Lidingövägen. Sträckan får karaktären av snabbspårväg på egen banvall, vilket ger god framkomlighet och trafiksäkerhet. Den föreslagna sträckningen är det alternativ som innebär minst påverkan på Fortums verksamhet. Vidare studier av risker kopplade till Fortums verksamhet och eventuellt behov av skyddsåtgärder behöver utföras.

I södra delen gör spårvägens läge intrång på de arbets- och etableringsområden som upprättats för byggandet av Norra Länken och som planeras att nyttjas åtminstone till sommaren 2014. För att möjliggöra trafikstart år 2014 behöver därför spårvägen ges en tillfällig sträckning. Rapporten föreslår att det gamla godsspårsområdet längs Norra Hamnvägen nyttjas.

Delsträcka 3 Valparaíso

I sitt slutläge föreslås spårvägen dras ovanpå den utfyllda hamnbassängen. En hållplats förläggs centralt i området. Detta är dock inte möjligt förrän ombyggnaden av hamnområdet är klar (år 2016-2018) och fram tills dess föreslås ett provisorium.

Förläggningen av den provisoriska spårvägen innebär ianspråktagande av ytor som fram till 2014-2015 är uppdelad mellan två intressen – TallinkSiljas färjeverksamhet och byggandet av Norra Länken. Trafikplats Värtan beräknas vara färdig sommaren 2014, då kontrakten för etableringsområdena går ut. Färjeverksamheten ska hela tiden kunna fortskrida. Detaljstudier krävs av hur logistik, korsningspunkter mm ska utformas. För att få markåtkomst krävs intrång på både Trafikverkets etableringsområde som Stockholms Hamns område.

Delsträcka 4 Värtan Östra

På sträckan krävs en tillfällig spårdragning under lång tid i avvaktan på att gatustrukturen färdigställs. På sträckan föreslås ett provisorium där Spårväg City går med enkelspår i bangården Värtan östra. För att Trafikverket ska kunna acceptera ett sådant spårån behöver Värtabangårdens funktion tryggas genom att Trafikverket får ersättningsspår i området.

Delsträcka 5 Frihamnen

Rapporten föreslår att spårvägen förläggs på egen banvall. Ett hållplatsläge anläggs så nära Frihamnsterminalen som möjligt. Förutom detaljprojekteringen behöver plan- och tillståndsfrågorna drivas vidare. Ett antal pågående verksamheter påverkas. Trafiksäkerhet och framkomlighet för samtliga trafikanter behöver studeras vidare.

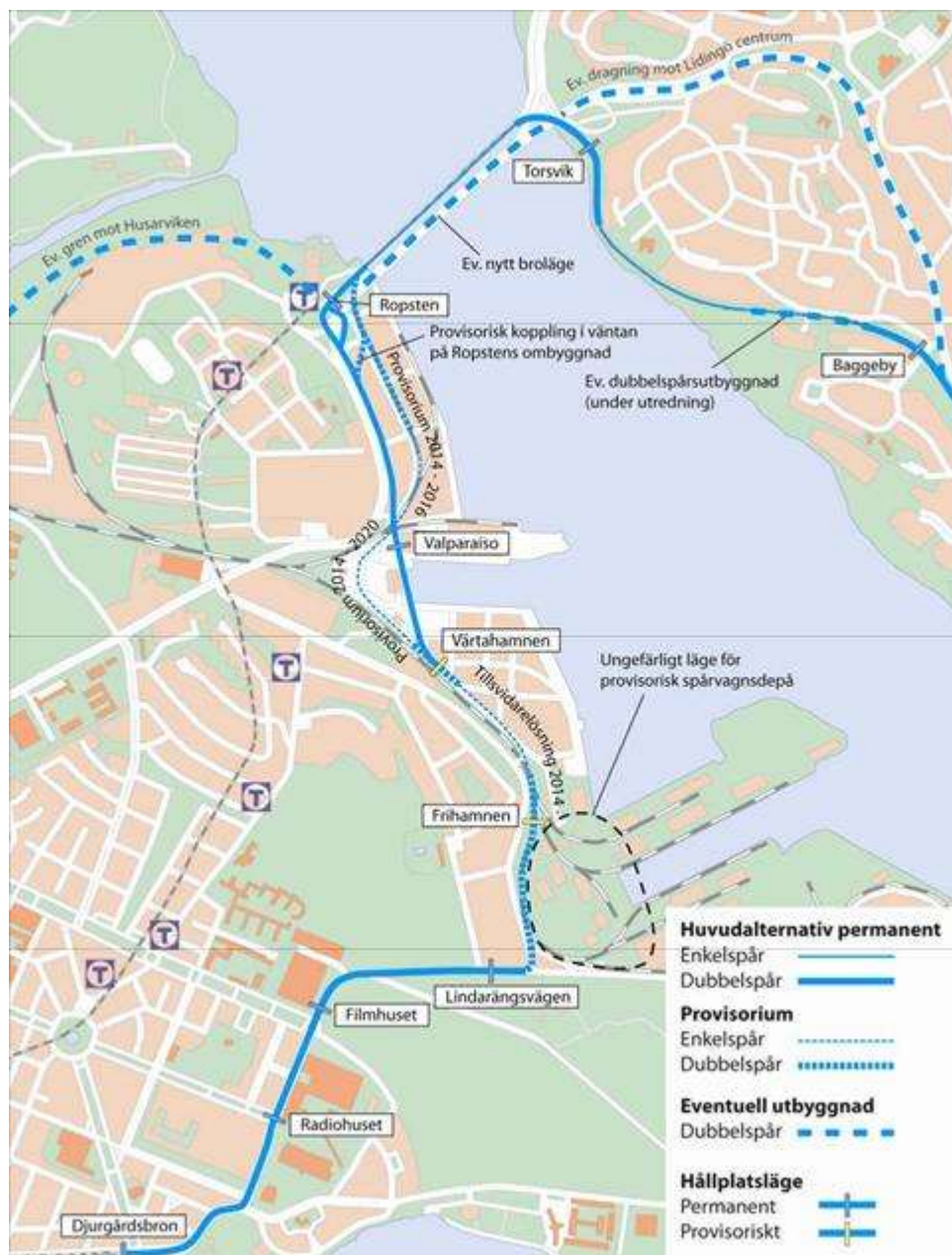
Depå

För att kunna trafikera Spårväg City mellan Sergels Torg och Gåshaga brygga år 2014 behövs en spårvagnsdepå. Den nya AGA-depån ska under samma period byggas på samma plats som den befintliga depån för Lidingöbanan, vilket gör att den behöver evakueras.

SL har önskemål om att kunna anlägga en provisorisk spårvagnsdepå i Frihamnen, för att kunna trafikera Spårväg City och Lidingöbanan under AGA-depåns ombyggnad. Läget för en eventuell depå är i dagsläget oklart.

Slutsats

Utredningen visar på en slutlig sträckning genom Värtan som det finns allmän acceptans för hos de berörda aktörerna. Lösningar som möjliggör trafik till år 2014 presenteras också för samtliga delsträckor. Sträckningen bedöms vara genomförbar även om vissa passager visar på tekniska och logistiska utmaningar.



Föreslagen sträckning, permanent och provisorisk (Källa: SL)

Kontorens och Hamnens yttrande

Spårväg Citys föreslagna sträckning genom Norra Djurgårdsstaden innebär att stadsutvecklingsområdet tidigt får en god kollektivtrafikförsörjning. Detta är positivt för området dels utifrån hamnens verksamhet med färjeterminaler och stora trafikströmmar, dels då befintlig och ny bebyggelse i form av kontor, bostäder och annan verksamhet, kommer att kunna nyttja Spårväg City. Dessutom avlastas tunnelbanans röda linje till och från Ropsten. Samtidigt komplicerar en tidig framdrift av Spårväg City genomförandet av andra pågående och planerade aktiviteter i området.

Kontoren och Hamnen tycker att rapporten på ett bra sätt beskriver de svårigheter som finns på sträckan. I synnerhet i passagen av Valparaiso där Trafikverket har etableringsområde för bygget av Norra Länken fram till 2015 och att resterande marken i Valparaiso sannolikt är ianspråktagen för byggandet av den nya Värtapiren.

Kontoren och Hamnen anser att den föreslagna permanenta linjesträckningen är bra och att den bör utgöra utgångspunkt för fortsatt arbete. Genom områdets södra delar krävs en

tillfällig spårdragning under lång tid i väntan på att gatustrukturen i stadsutvecklingsprojektet Norra Djurgårdsstaden ska färdigställas. Färdigställandet är i tid beroende på friställande av mark och flyttning av i området nu befintliga verksamheter. Vidare studier behövs gällande detaljer i utformningen, men kontoren och Hamnen ställer sig bakom de föreslagna principlösningarna.

Vad gäller den provisoriska linjesträckningen i den norra delen (Valparaíso-Ropsten) anser kontoren och Hamnen dock att det fortfarande återstår en del arbete innan slutgiltigt beslut om genomförande bör fattas om trafikstart år 2014. SL konstaterar i rapporten att sträckningen har flera tekniska och logistiska svårigheter. Det gäller både hur spårvägen fysiskt ska passas in i miljön samt hur påverkan på pågående och planerade verksamheter ska minimeras, något som SL bedömer kan klaras genom en noggrann tidsplanering. Att göra denna planering och projektering är nästa steg i processen.

Det utredningsarbete som föreligger i rapporten pekar på goda möjligheter att nå genom Frihamnen och Värtan Östra till år 2014, men att det är risk för fördröjningar för såväl Spårväg City som de intilliggande projekten Värtapiren, Norra Länken och Energihamnen inkl inrymmande av Cementa, om Spårväg City forceras genom provisorier på resterande sträcka. I det fortsatta arbetet behöver en kostnads kalkyl, som redovisar såväl SL:s åtaganden som andra parter, tas fram. Kontoren och Hamnen ser i dagsläget inga skäl till ett forcerande av tidplanen som innebär stora merkostnader, vilket innebär att staden anser att sådana kostnader skall bäras av SL. Eventuella förgäveskostnader på grund av provisorier behöver klargöras. Detaljer runt det tekniska genomförandet behöver preciseras samt att samordnade tidplaner mellan olika aktörer krävs, för att säkerställa att pågående projekt kan fortlöpa. Dessutom behöver tidsutsträckningen för de olika provisorierna fastslås.

Kontoren och Hamnen hade gärna sett ett resonemang om för- och nackdelar med alternativa år för trafikstart i rapporten samt även gällande en etappvis utbyggnad genom området.

Spårvägen leds genom ett kommande miljöprofilområde vilket ställer särskilda krav på utformningen. Delar av spåret kommer att gå nära bostäder och andra platser och byggnader som är känsliga för buller och vibrationer. Det är av avgörande betydelse att eventuella störningar orsakade av buller och vibrationer elimineras.

Delsträcka 1 Ropsten

Det är mycket viktigt att Ropsten blir en bra och välfungerande bytespunkt för trafikanterna samt att övriga trafikslag får bra framkomlighet. För stadens räkning är det dessutom viktigt att spårvägens sträckning inkräktar så lite som möjligt på de exploaterbara ytorna. Kontoren anser att den föreslagna principlösningen skapar goda förutsättningar för detta.

Det är viktigt med en flexibel marklösning, som möjliggör en framtida förlängning av spårvägen genom gasverksområdet och eventuellt vidare mot Östra Station. Denna förlängning är viktig för exploateringen i Hjorthagen (Gasverksområdet) och kontoren anser att den bör inrymmas i projekt Spårväg City. Stadsutvecklingsprojekt Norra Djurgårdsstaden har miljöprofil och en väl utvecklad kollektivtrafik är av stor vikt för området.

Kontoren har påbörjat en dialog med Lidingö, som har intresse i bytespunkten gällande såväl kollektivtrafik som infartsparkeringar.

Delsträcka 2 Energihamnen

Kontoren och Hamnen anser att den föreslagna permanenta sträckningen mellan Lidingövägen och Fortum är en bra lösning, men att fortsatta studier krävs för att säkerställa genomförbarheten.

Kontoren och Hamnen anser att en permanent spårdragning i Norra Hamnvägen är olämplig dels då det innebär konflikter med Fortums verksamheter, dels då kvaliteten på stråken blir mindre bra då ytterligare ett trafikslag ska inrymmas på en begränsad yta. Dessutom behöver det regionala cykelstråket som idag är belägen i Norra Hamnvägen flyttas,

något det för närvarande inte finns någon alternativ plats för. En permanent spårdragning i Norra Hamnvägen riskerar även att äventyra omlokaliseringen av Cementas anläggning från Liljeholmen till Energihamnen. Flytten av Cementa till Energihamnen är nödvändig för att möjliggöra byggandet av omkring 1300 lägenheter i Lövholmen. Att Fortum samtidigt planerar att bygga ut sin verksamhet komplicerar situationen ytterligare.

För att klara trafikstart år 2014 föreslås i rapporten en provisorisk spårvägsdragning i Norra Hamnvägen. Denna spårvägsdragning riskerar med största sannolikhet att skapa samma problem som listats i stycket ovan, även om det gamla godsspårsområdet nyttjas. Kontoren anser att innan beslut fattas om att bygga en provisorisk spårvägsdragning i Norra Hamnvägen behöver konsekvenserna för övriga trafikslag samt för Fortums verksamheter nog utredas. Staden kan inte acceptera vare sig temporär eller permanent sträckning som äventyrar möjligheten att omlokalisera Cementa från Lövholmen till Energihamnen.

En linjesträkning väster om Lidingövägen har avförts på grund av att intrånget i parken skulle bli för stort. Dessutom medförde den lösningen att kopplingen till Hjorthagen (Gasverksområdet) i Ropsten blev ytkrävande och mindre bra. Kontoren ställer sig bakom avfärdandet.

Slutlig spårsträckning måste stämmas av mot ISPS (internationellt regelverk för sjöfartsskydd) och hamnskyddsreglerna.

Delsträcka 3 Valparaíso

Kontoren och Hamnen önskar betona att delsträckan är mycket komplex med avseende såväl samordning mellan intressenter som tekniska lösningar. På denna plats har Trafikverket etableringsytor för bygget av Norra Länken fram till sommaren 2014. Dessutom kommer Stockholms Hamn att driva bygget av Värtapiren på denna plats samtidigt som TallinkSilja ska ha en pågående färjeverksamhet och staden kommer att bygga Hamnpåfarten.

Kontoren och Hamnen ser stora fördelar med att avvakta med bygget av Spårväg City genom Valparaíso till dess att Trafikverket avetablerat sina ytor för Norra Länken samt att utbyggnaden av Värtapiren påbörjats. Fortsatta studier krävs för att klargöra hur genomförandet ska ske.

Delsträcka 4 Värtan Östra

Kontoren och Hamnen har inget att erinra mot den tillfälliga lösning som föreslås i rapporten, men kan konstatera att behovet av ersättningsspår för trafikverket behöver lösas innan ett slutgiltigt ställningstagande görs. Passagen av Värtan Östra innebär att en byggnad på kvarteret mellan Södra Bassängvägen och Södra Hamnvägen behöver rivas.

Stadens långsiktiga ambition och planeringsinriktning är att spårvagnens sträckning genom Värtan Östra och Frihamnen ska anordnas i en allé/boulevard. Kontoren kan dock konstatera att det idag inte går att fastställa en permanent lösning, utan att anpassning kommer att behöva ske till stadsutvecklingens planer. Det är viktigt att övergången från provisoriskt till permanent läge kan ske smidigt.

Delsträcka 5 Frihamnen

I passagen av Frihamnen föreslår SL att delar av Värtan Östras bangård flyttas till del av Frihamnen. Kontoren och Hamnen har inget emot det som ett provisorium, men för närvarande är denna mark ett vägreservat för Österleden (Östlig förbindelse). Åtkomligheten till marken behöver stämmas av med Trafikverket. Det utredningsarbete som gjorts visar att Trafikverket behöver fatta beslut om vilket av alternativen för Östlig Förbindelse som skall vara aktuellt, för att kunna ge besked om vilka delar av Frihamnen som kommer att beröras av ramper, tunnlar och vägar för förbindelsen.

På samma sätt som för Värtan Östra är stadens långsiktiga planeringsinriktning att Spårväg City ska ledas i en allé/boulevard, centralt belägen för att försörja både befintlig och planerad bebyggelse.

Depå

SL har träffat en överenskommelse med Lidingö kommun om depå för Spårväg City, eftersom den yta som markanvisats på "Banantomten" i Frihamnen inte kunde inrymma nog med spårvagnar. Rapporten för fram ett önskemål om en provisorisk depå inom Frihamnen. Kontoren och Hamnen har för avsikt att medverka i utredningsarbetet för att finna ett provisoriskt depåläge med hänsyn till att befintliga verksamheter ska kunna fortskrida.

Avsikten är att den provisoriska depån i Frihamnen även ska nyttjas för Lidingöbanan under den period som AGA-depån byggs om. Staden och Hamnen anser att det som ett parallellt spår bör utredas hur en tillfällig lösning kan anordnas på Lidingö om en depå i Frihamnen inte blir åtkomlig från Lidingö i tid.

Förslag till beslut

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

Kommunstyrelsen, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, Östermalms stadsdelsnämnd och Stockholms Hamn AB:s styrelse överlämnar och återopar detta tjänsteutlåtande som stadens yttrande över rapporten "Spårväg City genom Värtan", vilket innebär att nämnderna och Hamnens styrelse

1. utifrån föreliggande utredning förordar förslaget till permanent linjesträckning.
2. ger kontoren och Hamnen i uppdrag att fortsätta arbetet med Spårväg City i samverkan med SL, bl a gällande detaljerad utformning av spårsträckningen, utformning av Ropsten och studie av möjligt läge för provisorisk depå.
3. ger kontoren och Hamnen i uppdrag att ha en fortsatt dialog med SL gällande tidplanen för projektet.
4. förklarar ärendet omedelbart justerat.

Slut

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m.fl. (S) enligt följande.

Exploateringsnämnden avslår kontorets förslag till beslut samt därutöver anför följande:

Vi anser fortfarande att både Spårväg Syd och Tvärspårvägens förlängning till Kista borde ha prioriterats före Spårväg City. De centrala delarna av staden har en relativt bra kollektivtrafikförsörjning redan nu, däremot saknas det tvärförbindelser i ytterstaden.

Detta är ett projekt där det finns en stor risk att kostnaderna drar iväg och där det blir svårt att kalkylera rätt.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Exploateringsnämnden beslutar att delvis bifalla kontorens förslag till beslut, därefter anför följande:

Vi i Vänsterpartiet är positiva till en utbyggd spårtrafik i Stockholms innerstad och vi anser att spårväg City är ett bra och angeläget projekt. Projektet är dock behäftat med avsevärda problem. Det största problemet är att man idag inte vet om gatunätet håller för att dra fram spårvägen hela vägen till T-centralen och Centralen som det varit tänkt. Om inte spårväg City ska bli en förgävesinvestering måste spårvägen förlängas till både Ropsten (via Värtan) och till Centralen/T-centralen. Om man inte lyckas få till stånd en anslutning till Centralen riskerar investeringen att bli mycket olönsam och i praktiken kommer spårvägen att ge en försämrad trafik jämfört med tidigare busstrafik. Alliansen i Stockholm stad måste därför ta ett tydligare ansvar för sin del av projektet och se till att nödvändiga förstärknings- och tätningssarbete vid Sergels torg genomförs.

Fokus för den Moderatledda alliansen i SL:s styrelse har varit att få klippa band innan valet. Det har inneburit att första etappen av Spårväg City hastats fram. Projektet har därför kommit att präglas av brister i såväl utredningar, underlag som i affärsmässighet. Bristerna i hanteringen har fördyrat projektet avsevärt. I praktiken har Stockholm fått ett par hundra meter ny spårväg för en kostnad av en miljon per meter. Det är inte den kapacitetsförstärkning av kollektivtrafiken som Stockholm behöver.

Spårväg Citys dragning genom Värtan är komplicerad eftersom området är under utbyggnad, nuvarande verksamheter ska fungera under byggtiden och nya verksamheter planeras in. Vi vill att de första som flyttar till in i området ska ha tillgång till bra kollektivtrafik, vanor är svåra att ändra och i ett miljöprofilsområde är det grundläggande att de som bor reser energisnålt och kollektivt. Samtidigt så innebär en öppning för trafik 2014 att provisoriska dragningar för Spårväg City är nödvändiga då gatunätet inte är klart och kommer att ändras. Vi anser att staden och SL måste hushålla med resurser och förorda en sträckning med minimalt antal provisoriska etapper genom Värtan.

Vi anser att i ett miljöprofilsområde som Norra Djurgårdsstaden är det viktigt att kollektivtrafiken får utrymme men att det inte sker på bekostnad av gående eller cyklister. Utrymmet för bilar och parkering bör däremot begränsas och de boende erbjudas bilpool som incitament för att inte äga egen bil.

Tillgängligheten till den del av Spårväg City som är färdig har kritiserats av handikapps- rörelsen, vi förutsätter att SL och staden tar till sig av kritiken och förbättrar tillgängligheten till Spårväg City på samtliga delsträckor.

Särskilt uttalande gjordes av Emilia Hagberg (MP) enligt följande.

Det är angeläget att spårtrafiken till Norra Djurgårdsstaden och Ropsten kommer igång snabbt. Spårvägsdragningen är viktig för stadens framtid och utvecklingsmöjligheter. Mycket återstår emellertid fortfarande att utreda och klargöra. Projektets kostnader och ekonomiska risker både avseende provisoriska och permanenta linjesträckningar måste utredas och redovisas och en tydlig tidsplan måste tas fram. Dessutom bör processen ha högre transparens än vad som hittills varit fallet vid utbyggnaden av Spårväg City.

Den fortsatta planeringen bör ske i nära samarbete med de olika intressenterna inklusive Lidingö stad och en bra medborgardialog bör genomföras. Det är viktigt att staden aktivt arbetar med detaljprojekteringen så att inte för stor del av ansvaret läggs på SL:s entreprenörer. Utformningen av den permanenta linjesträckningen kan behöva diskuteras och justeras i den vidare planeringen.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

- 1 Förvaltningarnas redovisning godkänns.
- 2 I enlighet med förvaltningarna avstyrks föreslagen tidsplan om färdigställandetid till år 2014.
- 3 Därutöver anføres följande:

Av ärendet framgår att det är helt orealistiskt att klara en utbyggnad av spårväg city genom Värtan redan till år 2014. Att bygga provisoriska och tillfälliga spårdragningar genom området på flera delsträckor, som sedan några år senare måste rivas upp och etableras på andra avsnitt, kommer kosta många miljoner kronor helt i onödan. På samma sätt som spårväg city på Hamngatan, med sina extra 250 meter kostar lika mycket att bygga i antal miljoner kronor, och om några år rivs upp igen till en tredjedel, vore det fullständigt ansvarslost att göra om samma misstag i Värtan.

Dessutom bör spåranslutningen till Centralen vara klar i samband med att anslutningen till Ropsten är färdigbyggd. Enligt trafikkontoret kommer detta ta minst tio år på grund av omfattande arbeten med Sergels torg.

Utöver de argument som anføres i ärendet finns det flera frågetecken att lösa, innan byggnationen av spårväg city kan påbörjas genom detta nya bostads-område. Möjligheterna att bygga bostäder nära omfattande industribuller från hamnverksamheten måste klargöras. Industribuller har skarpare riktvärden än trafikbuller och dessutom finns inga möjligheter till så kallade "avsteg" från sådant buller.

Dessutom förutsätter en stor del av bostadsprojektet att Loudden kan läggas ned till år 2019, vilket i sin tur enligt staten förutsätter att en ny ersättnings-terminal finns klar och i funktion, rimligtvis i norra Stockholms län. Någon sådan plats finns inte utpekad och än mindre beslutad, projekterad, tillstånds-prövad eller påbörjad. Liknande sådana nya projekt visa att det tar ca 10 år.

Kommunledningen i Stockholm har varit obegripligt försiktiga i sin dialog med SL och dess omdömeslösa ordförande. Även om kostnaderna för förgäves-projekteringar, tillfälliga spårdragningar, förseningar för norra länken, Värtan projektet, Fortums nya anläggningar och Cementa, mm, kommer kosta hundratals miljoner kronor i onödan, om tidsplanen för spårvägen till år 2014 skall gälla, så blir det skattebetalarna i länet som får stå för detta. Det kan självklart inte accepteras.

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

- 1 Delvis bifalla kontorens och hamnens förslag till beslut.
- 2 Därutöver anføres följande:

Vi i Vänsterpartiet är positiva till en utbyggd spårtrafik i Stockholms innerstad och vi anser att spårväg City är ett bra och angeläget projekt. Projektet är dock behäftat med avsevärda problem. Det största problemet är att man idag inte vet om gatunätet håller för att dra fram spåren hela vägen till T-centralen och Centralen som det varit tänkt. Om inte spårväg City ska bli en förgävesinvestering måste spårvägen förlängas till både Ropsten (via Värtan) och till Centralen/T-centralen. Om man inte lyckas få till stånd en anslutning till Centralen riskerar investeringen att bli mycket olönsam och i praktiken kommer spårvägen att ge en försämrad trafik jämfört med tidigare busstrafik.

Alliansen i Stockholm stad måste därför ta ett tydligare ansvar för sin del av projektet och se till att nödvändiga förstärknings- och tätningsarbeten vid Sergels torg genomförs. Fokus för den Moderatledda alliansen i SL:s styrelse har varit att få klippa band innan valet. Det har inneburit att första etappen av Spårväg City hastats fram. Projektet har därför kommit att präglas av brister i såväl utredningar, underlag som i affärsmässighet. Bristerna i hanteringen har fördyrat projektet avsevärt. I praktiken har Stockholm fått ett par hundra meter ny spårväg för en kostnad av en miljon per meter. Det är inte den kapacitetsförstärkning av kollektivtrafiken som Stockholm behöver.

Spårväg Citys dragning genom Värtan är komplicerad eftersom området är under utbyggnad, nuvarande verksamheter ska fungera under byggtiden och nya verksamheter planeras in. Vi vill att de första som flyttar till in i området ska ha tillgång till bra kollektivtrafik, vanor är svåra att ändra och i ett miljöprofilsområde är det grundläggande att de som bor reser energisnålt och kollektivt. Samtidigt innebär en öppning för trafik 2014 att provisoriska dragningar för Spårväg City tvingas fram då gatunätet inte är färdigplanerat.

Vi anser att staden och SL måste hushålla med resurser och förorda en sträckning med minimalt antal provisoriska etapper genom Värtan. Vi anser att i ett miljöprofilsområde som Norra Djurgårdsstaden är det viktigt att kollektivtrafiken får utrymme men att det inte sker på bekostnad av gående eller cyklister. Utrymmet för bilar och parkering bör däremot begränsas och de boende erbjudas bilpool som incitament för att inte äga egen bil.

Tillgängligheten till den del av Spårväg City som är färdig har kritiserats av handikappsrörelsen, vi förutsätter att SL och staden tar till sig av kritiken och förbättrar tillgängligheten till Spårväg City på samtliga delsträckor.

Särskilt uttalande gjordes av Mats Lindqvist (MP) enligt följande.

Vi anser att ifrågavarande spårvägsdragning är viktig för stadens framtid och utvecklingsmöjligheter. Den innehåller viktiga möjliga sammankopplingar med den tidigare avsnörpta Lidingöbanan, samt möjliggör framtida spårvägsdragningar ända till Östra station. Men det är viktigt att man från stadens sida får ett professionellare förhållningssätt till hur planprocesserna runt denna spårvägsdragning ska bedrivas. En tydlig tidsplan måste skapas. Samrådet kring placeringen av depåerna för denna spårvägssträcka får inte hanteras lika undermåligt så som skedde vid Ulvsunda.

Slutligen måste de för staden faktiska kostnaderna för Spårväg city genom Värtan, både permanenta och provisoriska, bättre redovisas och uppvisa en högre transparens än vad som hittills förevarit rörande andra delar av Spårväg City.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande.

- 1 Godkänna förvaltningarnas redovisning
- 2 I enlighet med förvaltningarna avstyrka föreslagen tidsplan om färdigställande tid till år 2014
- 3 Därutöver anföra följande:

Av ärendet framgår att det är helt orealistiskt att klara en utbyggnad av spårväg city genom Värtan redan till år 2014. Att bygga provisoriska och tillfälliga spårdragningar genom området på flera delsträckor, som sedan några år senare måste rivas upp och etableras på andra

avsnitt, kommer kosta många miljoner kronor helt i onödan. På samma sätt som spårväg city på Hamngatan med sina extra 250 meter kostar lika mycket som att bygga tunnelbana, för att om några år rivas upp igen till en tredjedel, vore det fullständigt ansvarslost att göra om samma misstag i Värtan. Dessutom bör spåranslutningen till Centralen vara klar i samband med att anslutningen till Ropsten är färdigbyggd. Enligt trafikkontoret kommer det ta minst tio år på grund av omfattande arbeten med Sergels torg.

Utöver de argument som anförs i ärendet finns det flera frågetecken att lösa, innan byggnationen av spårväg city kan påbörjas genom detta nya bostadsområde. Möjligheterna att bygga bostäder nära omfattande industribuller från hamnverksamheten måste klargöras.

Industribuller har skarpare riktvärden än trafikbuller och dessutom finns inga möjligheter till så kallade "avsteg" från sådant buller. Dessutom förutsätter bostadsprojektet (vid etapp 5) att Loudden kan läggas ned till år 2019, vilket i sin tur enligt staten förutsätter att en ny ersättningsterminal finns klar och i funktion, rimligtvis i norra Stockholms län. Någon sådan plats finns inte utpekad och än mindre beslutad, projekterad, tillståndsprövad eller påbörjad. Liknande projekt visa att sådant tar ca 10 år.

Kommunledningen i Stockholm har varit obegripligt försiktiga i sin dialog med SL och dess omdömeslösa ordförande. Även om kostnaderna för förgävesprojekteringar, tillfälliga spårdragningar, förseningar för norra länken och Värtan projektet, Fortums nya anläggningar, Cementa, mm, kommer kosta hundratals miljoner kronor i onödan, om tidsplanen till år 2014 skall gälla, så blir det skattebetalarna i länet som får stå för detta. Det kan självklart inte accepteras.

Reservation anfördes av Tina Kratz (V) enligt följande.

Delvis bifalla kontorens och hamnens förslag till beslut, samt att därutöver anförda följande:

Vi i Vänsterpartiet är positiva till en utbyggd spårtrafik i Stockholms innerstad och vi anser att spårväg City är ett bra och angeläget projekt. Projektet är dock behäftat med avsevärda problem. Det största problemet är att man idag inte vet om gatunätet håller för att dra fram spårvägen hela vägen till T-centralen och Centralen som det varit tänkt. Om inte spårväg City ska bli en förgävesinvestering måste spårvägen förlängas till både Ropsten (via Värtan) och till Centralen/T-centralen. Om man inte lyckas få till stånd en anslutning till Centralen riskerar investeringen att bli mycket olönsam och i praktiken kommer spårvägen att ge en försämrad trafik jämfört med tidigare busstrafik. Alliansen i Stockholm stad måste därför ta ett tydligare ansvar för sin del av projektet och se till att nödvändiga förstärknings- och tätningsarbeten vid Sergels torg genomförs.

Fokus för den Moderatledda alliansen i SL:s styrelse har varit att få klippa band innan valet. Det har inneburit att första etappen av Spårväg City hastats fram. Projektet har därför kommit att präglas av brister i såväl utredningar, underlag som i affärsmässighet. Bristerna i hanteringen har fördyrat projektet avsevärt. I praktiken har Stockholm fått ett par hundra meter ny spårväg för en kostnad av en miljon per meter. Det är inte den kapacitetsförstärkning av kollektivtrafiken som Stockholm behöver.

Spårväg Citys dragning genom Värtan är komplicerad eftersom området är under utbyggnad, nuvarande verksamheter ska fungera under byggtiden och nya verksamheter planeras in. Vi vill att de första som flyttar till in i området ska ha tillgång till bra kollektivtrafik, vanor är svåra att ändra och i ett miljöprofilsområde är det grundläggande att de som bor reser energisnålt och kollektivt. Samtidigt så innebär en öppning för trafik 2014 att provisoriska dragningar för Spårväg City är nödvändiga då gatunätet inte är klart och kommer att ändras. Vi anser att staden och SL måste hushålla med resurser och förorda en sträckning med minimalt antal provisoriska etapper genom Värtan.

Vi anser att i ett miljöprofilsområde som Norra Djurgårdsstaden är det viktigt att kollektivtrafiken får utrymme men att det inte sker på bekostnad av gående eller cyklister. Utrym-

met för bilar och parkering bör däremot begränsas och de boende erbjudas bilpool som incitament för att inte äga egen bil.

Tillgängligheten till den del av Spårväg City som är färdig har kritiserats av handikappsrörelsen, vi förutsätter att SL och staden tar till sig av kritiken och förbättrar tillgängligheten till Spårväg City på samtliga delsträckor.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Åsa Romson (MP) enligt följande.

Vi anser att ifrågavarande spårvägsdragning är viktig för stadens framtid och utvecklingsmöjligheter. Den innehåller viktiga möjliga sammankopplingar med den tidigare avsnörpta Lidingöbanan, samt möjliggör framtida spårvägsdragningar ända till Östra station.

Men det är viktigt att man från stadens sida får ett professionellare förhållningssätt till hur planprocesserna runt denna spårvägsdragning ska bedrivas. Samrådet kring placeringen av depån för denna spårvägssträcka får inte hanteras lika undermåligt så som skedde vid Ulvsunda.

Slutligen måste de för staden faktiska kostnaderna för Spårväg city genom Värtan bättre redovisas och uppvisa en högre transparens än vad som hittills förevarit rörande andra delar av Spårväg City.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Teres Lindberg m.fl. (S) enligt följande.

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att godkänna redovisningen, att i enlighet med tjänsteutlåtandet avstyrka föreslagen tidsplan om färdigställandetid till år 2014, samt att därutöver anföras följande:

Vi socialdemokrater anser att både spårväg Syd och Tvärbanans Kistagren ska prioriteras före spårväg city. Innerstaden har relativt sett ett hyggligt kollektivtrafiknät som dessutom skulle avlastas med tvärförbindelser i ytterstaden.

Dessutom är det helt orealistiskt att klara en utbyggnad av spårväg city genom Värtan redan till år 2014. Att bygga provisoriska och tillfälliga spårdragningar genom området på flera delsträckor, som sedan några år senare måste rivas upp och etableras på andra avsnitt, kommer kosta många miljoner kronor helt i onödan. På samma sätt som spårväg city på Hamngatan, med sina extra 250 meter kostar lika mycket att bygga i antal miljoner kronor, och om några år rivs upp igen till en tredjedel, vore det fullständigt ansvarslöst att göra om samma misstag i Värtan.

Spåranslutningen till Centralen bör vara klar i samband med att anslutningen till Ropsten är färdigbyggd. Enligt trafikkontoret kommer detta ta minst tio år på grund av omfattande arbeten med Sergels torg.

Utöver de argument som anføres i ärendet finns det flera frågetecken att lösa innan byggnationen av spårväg city kan påbörjas genom Värtan. Möjligheterna att bygga bostäder nära omfattande industribuller från hamnverksamheten måste klargöras. Industribuller har skarpare riktvärden än trafikbuller och dessutom finns inga möjligheter till så kallade ”avsteg” från sådant buller.

Dessutom förutsätter en stor del av bostadsprojektet att Loudden kan läggas ned till år 2019, vilket i sin tur enligt staten förutsätter att en ny ersättningsterminal finns klar och i funktion, rimligtvis i norra Stockholms län. Någon sådan plats finns inte utpekad och än mindre beslutad, projekterad, tillståndsprövad eller ens påbörjad. Liknande nya projekt visar att det tar ca 10 år.

Kommunledningen i Stockholm har varit obegripligt försiktiga i sin dialog med SL och dess styrelse. Även om kostnaderna för förgävesprojekteringar, tillfälliga spårdragningar, förseningar för norra länken, Värtan projektet, Fortums nya anläggningar och Cementa, mm, kommer kosta hundratals miljoner kronor i onödan, om tidsplanen för spårvägen till år 2014 skall gälla, så blir det skattebetalarna som till syvende och sist som får stå för detta. Det är oacceptabelt.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (MP) enligt följande.

Miljöpartiet stöder kontorets tjänsteutlåtande avseende förslag till permanent linjesträckning. Alternativa trafikslag kan dock vara möjliga under en övergångsperiod om inte permanent linjesträckning kan åstadkommas från första början.

Utbyggd spårtrafik i Stockholms innerstad är synnerligen viktigt och om Norra Djurgårdsstaden ska kunna uppnå högt satta miljöambitioner måste det vid inflyttning finnas utbyggd och väl fungerande kollektivtrafik. Det ska vara glasklart var den permanenta stäckningen av spårvägen ska förläggas innan gaturummet utformas.

Vi vill aldrig mer behöva se en felplanering och ett resursslöseri som det blir frågan om vid Lindhagensgatan när dyra ombyggnationer av den nyligen iordningställda gatan kommer att behövas vid anpassning till spårvägsdragningen. Ledningar och ledningsgravar måste nu flyttas, planteringar och trädtrader grävas upp för att möjliggöra för spårvägsdragning.

Det bör för övrigt fortfarande hållas öppet för en alternativ dragning via Kungsgatan västerut, om det visar sig att dragningen via Sergels Torg är allt för problematisk och kostsam. Anslutning via centralen blir god även med en sådan sträckning.

Oavsett linjesträckning måste framkomlighet för cyklister, gångtrafikanter och övriga kollektivtrafikfordon garanteras (genom bilfria spårvägs-/gångator t.ex.) Spårvägen bör dras så att omstigning till/från andra trafikslag blir smidiga utan onödig gångtid.

Spårvägen ska dras i blandtrafik och ej på inhägnad spårvall i stadsmiljön.

Särskilt uttalande gjordes av Anders Nordenskiöld (V) enligt följande.

Vänsterpartiet är positivt till en utbyggd spårtrafik i Stockholms innerstad. Spårväg City får dock inte ta ekonomiska resurser från andra mer angelägna projekt som spårväg Syd, tunnelbanan till Norra station/Nya Karolinska och utbyggnad av fler spår på Mälarbanan.

Projektet Spårväg City är tyvärr dock behäftat med avsevärda problem. Det största problemet är att man idag inte vet om gatunätet håller för att dra fram spårvägen hela vägen till T-Centralen och Centralen som det varit tänkt. För att Spårväg City inte ska bli en uppvisningssatsning krävs att den förlängas till Centralen/T-centralen. Om man inte lyckas få till stånd en anslutning till Centralen riskerar investeringen att bli mycket olönsam och i praktiken kommer spårvägen att ge en försämrad trafik jämfört med tidigare busstrafik. Den borgerliga majoriteten måste redovisa en lösning på problemet med dragningen via Sergels torg för att ha någon trovärdighet när det gäller ambitionerna för sträckan City-Västra Kungsholmen.

Spårväg Citys dragning genom Värtan är komplicerad eftersom området är under utbyggnad, nuvarande verksamheter ska fungera under byggtiden och nya verksamheter planeras in. Vi vill att de första som flyttar till in i området ska ha tillgång till bra kollektivtrafik, vanor är svåra att ändra och i ett miljöprofilsområde är det grundläggande att de som bor reser energisnålt och kollektivt. Samtidigt så innebär en öppning för trafik 2014 att provisoriska dragningar för Spårväg City är nödvändiga då gatunätet inte är klart och kommer att ändras. Vi anser att staden och SL måste hushålla med resurser och förorda en sträckning med minimalt antal provisoriska etapper genom Värtan.

För att lösa problemen vid T-centralen/Centralen och Värtan skulle exempelvis trådbussar som senare ersätts med spårvagn vara en lösning. Oavsett linjesträckning måste framkomlig-

het för cyklister, gångtrafikanter och övriga kollektivtrafikfordon garanteras (genom bilfria spårvägs-/gågator t.ex.) Spårvägen bör dras så att omstigning till/från andra trafikslag blir smidiga utan onödig gångtid.

Vi anser att i ett miljöprofilsområde som Norra Djurgårdsstaden är det viktigt att kollektivtrafiken får utrymme men att det inte sker på bekostnad av gående eller cyklister. Utrymmet för bilar och parkering bör däremot begränsas och de boende erbjudas bilpool som incitament för att inte äga egen bil.

Tillgängligheten till etapp 1 Spårväg City har kritiserats av handikappsreformen, vi förutsätter att SL och staden tar till sig av kritiken och förbättrar tillgängligheten till Spårväg City på samtliga delsträckor.

Detta förslag tar inte upp utbyggnaden av spår i den del av Djurgårdsstaden som redan nu påbörjats, dvs. området runt gasklockorna och det inre av Husarviken. En spårdragning här är helt nödvändig och nämns endast som en eventuell utbyggnad från Ropsten mot Östra station. Resvanemönster etableras tidigt. En spårdragning via Erik Dahlbergsgatan över Lidingövägen mot kvarteren vid gasklockorna via bostadsområdena längs Husarviken skulle kunna vara ett vettigt alternativ för att befolkningen i de nya bostadsområdena tidigt skulle börja använda spårvagn. Kapaciteten på tunnelbanan kommer inte att vara tillräcklig.

Östermalms stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av ordförande Johan Sjölin m.fl. (M), ledamöterna Gunilla Gustafsson (FP) och Britt Westerlind (KD) enligt följande.

Vi ställer oss bakom den föreslagna permanenta linjesträckningen. I ärendet pekar man vidare på en eventuell framtida spårförbindelse mellan Husarviken och Ropsten. Vi vill starkt understryka vikten av att denna sträckning verkligen genomförs för att därigenom ge den moderna, innovativa och miljöanpassade stadsdelen vid Husarviken i norra Hjorthagen en miljöriktig spårbunden kollektivtrafik. Då de första inflyttningarna börjar redan 2012 är det viktigt att en sådan förbindelse kan stå klar senast då linjesträckningen till Ropsten står klar.

Vi uppskattar att man i ärendet så noga redovisat projektets svårighetsgrad i de olika etapperna, men att man också visat på möjligheter att tekniskt lösa detta. Vi vill understryka vikten av noggrann uppföljning av detta komplicerade projekt och hur projektet framskrider så att eventuellt nödvändiga korrigeringar snabbt kan vidtagas.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordförande Rolf Lindell m.fl. (S), ledamöterna Marion Sundqvist (MP) och Per Hamnström (V) enligt följande.

Tjänsteutlåtandet från de olika förvaltningarna visar på ett tydligt sätt förutsättningar och problem med att dra den nya spårvägen genom Värtan mot Ropsten. Dock menar vi att det är beklagligt att det inte ens överslagsmässigt redovisas ekonomiska konsekvensanalyser för de olika alternativen.

Vi vill särskilt stryka under att om Norra Djurgårdsstaden ska kunna leva upp till de höga miljömål som gäller, är det ytterst viktigt att hela området får en kollektivtrafikförsörjning i allra högsta klass. Det innebär att om fördröjningar av spårtrafik uppkommer medan bostads- och arbetsplatsområdet växer fram måste andra miljöanpassade transportalternativ, t.ex. eldrivna bussar för matartrafik inom området, sättas in i avvaktan på en permanent spårlösning. Även kollektiva båtförbindelser bör kunna tidigareläggas.

Stockholms Hamn AB

Särskilt uttalande gjordes av Malte Sigemalm (S), Margarita Pulido (S), Anders Djerf (V) och Viviann Gunnarsson (MP) enligt följande.

Det är angeläget att spårtrafiken till Norra Djurgårdsstaden och Ropsten kommer igång snabbt. Spårvägsdragningen är viktig för framtida bostadsområden och andra utvecklingsmöjligheter. Mycket återstår emellertid fortfarande att utreda och klargöra. Projektets kostnader och ekonomiska risker både avseende provisoriska och permanenta linjesträckningar måste utredas vidare och redovisas med en tydlig tidsplan.

Det är viktigt med ett fördjupat samarbete mellan staden och SL under den detaljerade projekteringen.

Processen bör ha högre transparens än vad som hittills varit fallet vid utbyggnaden av Spårväg City. Den fortsatta planeringen bör ske i nära samarbete med de olika intressenterna inklusive Lidingö stad och en bra medborgardialog bör genomföras. I det sammanhanget är det mycket viktigt att analysera vilka förändringar avseende trafikbuller som kommer att uppstå. Detta är en mycket angelägen fråga för boende i området.

I det fortsatta arbetet bör framtida lägen för kollektivtrafik på vatten planeras in. Det bör gälla både trafik med bilfärja och båtar för enbart persontrafik.