

Utlåtande 2009:87 RI (Dnr 314-3011/2008)

Spårväg City – förstudie

Inriktningsbeslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande
Inriktningen för fortsatt arbete med Spårväg City i enlighet med exploateringsnämndens, stadsbyggnadsnämndens och trafik- och renhållningsnämndens förslag godkänns med beaktande av vad föredragande borgarrådet anför.

Föredragande borgarrådet Sten Nordin anför följande.

Ärendet

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) bedriver projektet Spårväg City, en stads-spårväg mellan Värtan och Hornsberg, också kallad Tvärbana City. I enlighet med en avsiktsförklaring mellan staden och SL, vilken godkänts av exploateringsnämnden den 12 juni 2008 och av trafik- och renhållningsnämnden den 16 september 2008, medverkar Stockholms stad i projektets planering.

Spårvägen planeras att ansluta till den befintliga Djurgårdslinjen vid Nybroplan och därifrån planeras en sträckning via Hamngatan, Klarabergsgatan, och Klarabergsviadukten till Stockholms Centralstation. Från Centralen ska spårvägen gå vidare till Kungsholmen via Kungsbron, Fleminggatan och Fridhemsplan vidare till Hornsberg. Vid Djurgårdsbron planeras en anslutning till Djurgårdslinjen mot Värtan/Frihamnen med en möjlig förlängning till Ropsten.

Syftet med den nya linjen är att förbättra kollektivtrafiken mellan Värtan, Stockholms Central och Fridhemsplan. Den planerade spårtrafiken förväntas kunna ersätta en del av busstrafiken mellan centrala Stockholm och Djurgården samt till Kungsholmen.

Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden har granskat den förstudie som gjorts av SL och lämnat synpunkter på denna. Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden överlämnar för sin del förslag på inriktning för det fortsatta arbetet till kommunfullmäktige för godkännande. I huvudsak föreslås att utredningsarbetet ska fortsätta med hög prioritet och att tidplanen justeras, vilket innebär att trafikstart planeras till 2013 istället för 2011.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att den föreslagna stadsspårvägen, rätt utformad och med långsiktigt hållbara lösningar ur framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt, kan bidra till att uppnå stadens Vision 2030 där staden har ett modernt och effektivt trafiksystem.

Stadsledningskontoret bedömer att det är mycket svårt att i dagsläget beräkna stadens kostnader för projektet, men anser liksom exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden att alla kostnader som är relaterade till spårvägen, såväl drift som investering, ska bäras av SL och/eller koncessionsinnehavaren som också bör stå för tidigareläggningen av kostnaderna för reparation av däckskonstruktionerna vid bland annat Sergels torg.

Mina synpunkter

Ett växande Stockholm ställer höga krav på bostadsbyggnadstakt och infrastrukturinvesteringar. Med en prognostiserad utveckling där Stockholm väntas växa till en miljonstad inom de närmaste två decennierna är det väsentligt att skapa gynnsamma förutsättningar för boende och företagande. Beslut måste fattas idag för att möjliggöra ett fortsatt vitalt Stockholm i morgon och i övermorgon.

Den täta och transporteffektiva storstaden är miljövänlig. Genom att människor bor och arbetar nära varandra uppnås både miljömässiga och ekonomiska vinster, samtidigt som den urbana livsstilen också tilltalar allt fler. Stockholmare utnyttjar också kollektivtrafiken i en exceptionellt hög utsträckning.

En förutsättning för att de ska fortsätta att göra det är att kollektivtrafiklösningarna är smidiga, effektiva och pålitliga. Med allt fler stockholmare fordras också ännu bättre kollektivtrafiklösningar och tvärförbindelser.

Det är därför mycket positivt att genom detta inriktningsbeslut med SL:s förstudie som grund ta ytterligare ett steg i förverkligandet av en ny tvärspårväg. Särskilt positivt är det att förslaget innebär en utbyggnad av spårväg i innerstadsmiljö, mellan två av stadens mest expansiva stadsutvecklingsområden: Nordvästra Kungsholmen och Norra Djurgårdsstaden. De positiva erfarenheterna av tvärbanan i Hammarby Sjöstad visar på hur en stadsspårväg kan bidra till modernt stadsbyggande i världsklass.

Det är angeläget att få till stånd en trafikstart för Spårväg City i en nära framtid. Som de berörda facknämnderna påpekar återstår dock ett antal väsentliga frågeställningar, avseende dels de praktiska trafiklösningarna och dels samordningsbehovet mellan SL, staden och fastighetsägarna när det gäller den del av spårvägen som avses löpa via Sergels torg. Det är av största vikt att det fortsatta projekteringsarbetet beaktar dessa frågor och hittar tillfredsställande lösningar.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Granskningshandling om förstudie för ny stadsspårväg i Stockholm

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Carin Jämtin* (s) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Bifalla föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Därutöver anför följande.

Socialdemokraterna ser positivt på förslaget under förutsättning att projektet trafiktekniskt är möjligt att genomföra. Förvånansvärt nog har förvaltningen varken studerat frågor om framkomlighet och trafiksäkerhet fast det måste anses vara grundläggande uppgifter för kommunfullmäktige att ställning till innan man fattar ett ekonomiskt betungande inriktningsbeslut i frågan.

Att projektet med förslaget skjuts fram till tidigast 2013 visar att tidigare utspel från borgerliga politiker i bland annat SL saknade realism och saklig grund. Man lovar byggstart redan 2010. Tidsfristen i ärendet gör nu att ytterligare material kan tas fram vilket vi anser vara absolut nödvändigt innan slutliga beslut kan tas.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Spårväg City är ett steg i rätt riktning för att göra Stockholm till en spårstad. En del frågetecken kring marksituationen och ekonomin behöver lösas, men det är mycket angeläget att satsningen genomförs. Det är positivt att även den borgerliga alliansen ser fördelarna med spårtrafik och vill genomföra ett sådant projekt. För att skapa en spårstad krävs dock en helhetssyn där staden satsar på ett heltäckande spårnät istället för att som idag satsa på bilvägar som leder till att färre väljer kollektivtrafiken. Ett väl utbyggt spårnät gör det också möjligt att skapa goda kollektivtrafikförbindelser till orter utanför Stockholm så att staden inte behöver förtätas på bekostnad av dess viktiga grönområden.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Det är positivt att planeringsarbetet med Spårväg City framskrider men synd att byggstarten skjuts upp och trafikstart räknas till 2010 istället för 2011. I planerandet och byggandet av en hållbar stad är det fundamentalt att nya bostadsområden byggs parallellt med nya kollektivtrafikförbindelser till området om sådana inte redan finns. Vi anser att de som bosätter sig på Nordvästra Kungsholmen och i Norra Djurgårdsstaden inte ska behöva bil utan istället mycket goda kollektiva förbindelser. Det är av stor vikt att Spårväg City knyts ihop med tunnelbanan i Ropsten för att garantera bra förbindelser med det övriga kollektivtrafiknätet.

Vidare är vi skeptiska till att låta en privat aktör köra Spårväg City. Det finns flera exempel på att det är bättre med ett enhetligt system med bara en aktör. Stadens möjlighet till påverkan minskar också.

Vi är emot att bygga österleden och ser inget behov av ett reservat.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Inriktningen för fortsatt arbete med Spårväg City i enlighet med exploateringsnämndens, stadsbyggnadsnämndens och trafik- och renhållningsnämndens förslag godkänns med beaktande av vad föredragande borgarrådet anför.

Stockholm den 13 maj 2009

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ylva Tengblad

Reservation anfördes av *Carin Jämtin, Tomas Rudin, Malte Sigemalm* och *Abdo Goriya* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (mp) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (v) i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande.

Det är mycket glädjande att arbetet med Spårväg City kommit igång. Centerpartiet drev i valet 2006 frågan om spårvagnar och annan spårbunden kollektivtrafik i Stockholm. Till vår glädje kan vi nu se att antalet spårprojekt som påbörjats eller planeras nu börjar närma sig historiska nivåer.

ÄRENDET

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) bedriver projektet Spårväg City, en stads-spårväg mellan Värtan och Hornsberg, också kallad Tvärbana City. I enlighet med en avsiktsförklaring mellan staden och SL, vilken godkänts av exploateringsnämnden den 12 juni 2008 och av trafik- och renhållningsnämnden den 16 september 2008, medverkar Stockholms stad i projektets planering.

Spårvägen planeras att ansluta till den befintliga Djurgårdslinjen vid Nybroplan och därifrån planeras en sträckning via Hamngatan, Klarabergsgatan, och Klarabergsviadukten till Stockholms Centralstation. Från Centralen ska spårvägen gå vidare till Kungsholmen via Kungsbron, Fleminggatan och Fridhemsplan vidare till Hornsberg. Vid Djurgårdsbron planeras en anslutning till Djurgårdslinjen mot Värtan/Frihamnen med en möjlig förlängning till Ropsten.

Syftet med den nya linjen är att förbättra kollektivtrafiken mellan Värtan, Stockholms Central och Fridhemsplan. Den planerade spårtrafiken förväntas kunna ersätta en del av busstrafiken mellan centrala Stockholm och Djurgården samt till Kungsholmen.

Projektets förutsättningar och tidplan

Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden har identifierat ett antal frågeställningar och en knäckfråga som behöver lösas för att projektet ska kunna realiseras. Knäckfrågan gäller konstruktionstekniska förutsättningar som också påverkar tidplanen för projektet. För att utbyggnaden av spårvägen ska kunna starta måste fogar och tätskikt längs sträckan Klarabergsgatan, Sergels torg och Hamngatan repareras för att bro- och däckskonstruktioner inte ska brytas ner. Detta bör ske i samband med att spårvägen anläggs, vilket innebär att tidpunkten för trafikstart måste justeras från 2011 till 2013.

Frågor om framkomlighet, trafiksäkerhet, spårvägens angöring till Citybanan, depålösningar, stadsbild, planfrågor samt utformning av gaturum måste enligt nämnderna utredas vidare. Stadens och övriga ledningsägares tillgång till ledningar och andra konstruktioner som kommer att ligga under spårvägen måste också säkerställas. Den samlade bedömningen är att dessa frågor har hög prioritet och utgör viktiga förutsättningar och ska hanteras i det fortsatta arbetet. Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden anser att en förskjutning av tidplanen ger möjligheter att förbättra projektets förutsättningar också inom en rad andra områden. Exempelvis kan framkomlighets- och trafiksäkerhetsfrågor detaljstuderas och ut-

byggnaden kan samordnas bättre med övriga pågående infrastrukturprojekt och spårvägens roll i utvecklingen av innerstadens kollektivtrafik kan utredas vidare.

Ekonomiska konsekvenser

Fördelning av ansvar och kostnader mellan Stockholms stad och SL kommer att regleras i ett genomförandeavtal. Ett förslag till genomförandeavtal planeras i dagsläget att föreläggas trafik- och renhållningsnämnden under våren 2009. Utgångspunkten för avtalet är enligt exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden att alla kostnader som är relaterade till spårvägen, såväl drift som investering, ska bäras av SL. Detta innebär att alla utgifter för åtgärder som är direkt eller indirekt kopplade till spårvägen i form av gatuombyggnader längs den aktuella sträckningen och övriga delar av innerstaden för att möjliggöra spårvägen ska bäras av SL och/eller av koncessionsinnehavaren. SL bör också stå för tidigareläggningen av kostnaderna för reparation av däckskonstruktionerna vid bland annat Sergels torg samt de merkostnader som kan komma att uppstå under projektets gång. I ett genomförandeavtal ska också ansvaret för anläggningar på stadens gatumark samt tillgången för underhållsarbeten för såväl staden, koncessionsinnehavaren som ledningsägare noggrant regleras.

Den uppskattade kostnaden för renoveringen kring Sergels torg är 390 miljoner kronor samt ersättningskostnader till butiksinnehavare på ett par hundra miljoner kronor. Detta innebär en tidigareläggning av kostnader för staden jämfört med plan. Beroende av ambitionsnivån för omdaning av gator där spårvägen dras, kan utgifter vara av karaktären att de inte kan kopplas till spårvägen och därmed komma att belasta stadens investeringsbudget. Nämnderna bedömer att till exempel en omdaning av stråket Klarabergsgatan, Sergels torg och Hamngatan kan medföra utgifter för staden i storleksordningen 100-500 miljoner kronor.

Kostnaderna för det fortsatta utredningsarbetet bedöms till två miljoner kronor.

Ett förslag till genomförandeavtal kommer att presenteras för trafik- och renhållningsnämnden våren 2009. Dessförinnan kommer nämnden att föreläggas en fördjupad utredning om hur olika trafikslag påverkas av Spårväg City.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 11 december 2008 att överlämna och återopa kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som yttrande rörande granskningshandling för förstudie från SL, att för egen del fatta inriktningsbeslut och överlämna ärendet till kommunfullmäktige för godkännande, samt att uppdra åt kontoret att utreda det fortsatta projektet.

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

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 11 december 2008 att i huvudsak bifalla kontorens förslag till beslut, samt att därutöver anförda följande.

Spårvagnen är drygt 50 år efter nedläggningsbeslutet på väg tillbaka till Stockholm. Stadsbyggnadsnämnden är förväntansfull inför att i vår stad få återse detta traditionsrika men samtidigt moderna och miljövänliga trafikmedel, som tjänar så många andra europeiska metropolers invånare väl.

Vi är också glada över hur den nya linjen kan sammanbinda de två stadsutvecklingsområdena Nordvästra Kungsholmen och Värtahamnen, men oroas av hur tidsplanen för utbyggnaden påverkar och samordnas med omdaning av Sergels torg. Många av fastighetsägarna kring torget står i startgroparna för att påbörja större och mindre projekt i syfte att förnya city och det är väldigt viktigt att dessa, ofta ytterst efterlängtrade, arbeten inte fördröjs. Samordning måste ske mellan SL, stadsbyggnadskontoret och berörda fastighetsägare så att inte ytterligare tid tas från den mycket angelägna utvecklingen av fastigheterna kring Sergels torg medan spårvägen planeras, förbereds och byggs.

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

Reservation anfördes av ledamoten Cecilia Obermüller (mp) samt ledamoten Maria Hannäs (v), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Lukas Forslund (c), *bilaga 1*.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 16 december 2008 att i huvudsak godkänna kontorens förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande.

Spårvagnen är drygt 50 år efter nedläggningsbeslutet på väg tillbaka till Stockholm. Det är ett modernt och miljövänligt trafikmedel, som bidrar till att skapa en storstad i världsklass. Nämnden ser positivt på projektet och anser att spårvagnen ska komma i drift så fort som möjligt, förbehållet att frågeställningar som trafiktekniska förutsättningar, framkomlighet, trafiksäkerhet, depålösning, stadsbild och gatuformning prövats och klargjorts.

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

Reservation anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) samt ledamoten Kajsa Stenfelt (v), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 28 november 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

AB Storstockholms lokaltrafik (SL) bedriver projektet Spårväg City, en stadsspårväg mellan Värtan och Hornsberg, också kallad Tvärbana City. I enlighet med den avsiktsförklaring som har träffats mellan staden och SL, och som godkändes av exploateringsnämnden vid sammanträde 2008-06-12 och av trafik- och renhållningsnämnden vid sammanträde 2008-09-16, medverkar exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret i projektets planering. Exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret har delgivit granskningshandlingen av SL:s förstudie gällande spårvägssträckningen och de trafiktekniska lösningarna. Förstudien är ännu ej helt klar. SL har efterfrågat stadens synpunkter så skyndsamt som möjligt p.g.a SL:s pågående upphandling av koncessionär. Till tjänsteutlåtandet bifogas SL:s handling: Ny stadsspårväg i Stockholm, som redovisades i trafik- och renhållningsnämnden 2008-09-16.

Projektets första skede omfattar:

- i) en upprustning av den befintliga Djurgårdslinjen från Norrmalmstorg till Waldemarsudde via Hamngatan, Nybroplan, Strandvägen, Djurgårdsbron och Djurgårdsvägen för att möjliggöra en trafikering med moderna låggolvsvagnar;
- ii) en förlängning av den befintliga banan österut via Strandvägen, Oxenstierns-

gatan, Lindarängsvägen och Tegeluddsvägen till en ny spårvagnsdepå i Frihamnen; och

- iii) en förlängning av den befintliga banan västerut via Hamngatan, Sergels torg, Klarabergsgatan, Kungsbron, Fleminggatan, Drottningholmsvägen och Lindhagensgatan till Hornsberg, i Nordvästra Kungsholmen.



Spårväg Citys planerad sträckning

I ett senare skede planeras linjen förlängas genom exploateringsområdena kring Frihamnen, Värtan och Hjorthagen, via en anslutning till tunnelbanestationen vid Ropsten. En sammankoppling med Lidingöbanan och eventuell fortsättning norr- och/eller västerut ska inte omöjliggöras.

SL har inlett en koncessionsupphandling för spårvägen. Avsikten är att en koncessionär kommer att projektera, bygga, driva och förvalta hela spårvagnssystemet med tillhörande fordon under en 15-årsperiod. SL ersätter koncessionären löpande. Detta innebär att staden kommer att upplåta gatuutrymme för en extern trafikutövare. Genomförandeavtal för spårvägen kommer att tecknas mellan staden och SL.

Exploateringskontorets, trafikkontorets, och stadsbyggnadskontorets synpunkter

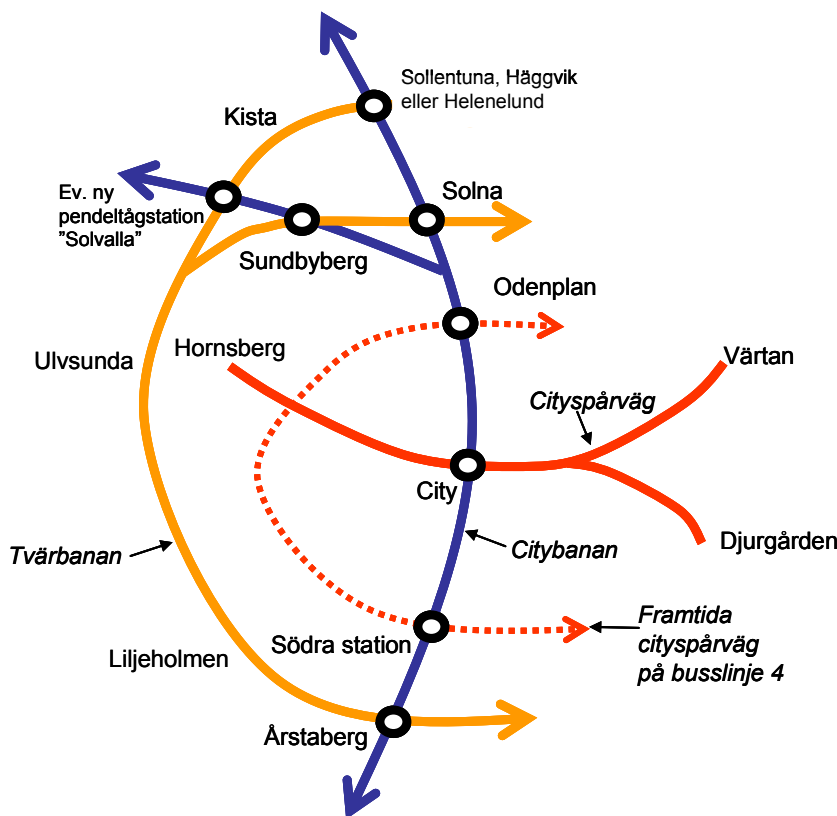
Allmänt

Kontoren anser att en satsning på spårbunden kollektivtrafik i Stockholms innerstad bidrar till Vision 2030s mål att skapa en storstad i världsklass. Rätt utformad är spårväg ett modernt och miljövänligt transportmedel helt i linje med utvecklingen av nya täta miljövänliga och varierande stadsmiljöer. Spårväg är betydligt mer kapacitetsstark

än buss, är ett utmärkt komplement till tunnelbana eftersom ”nätet blir finmaskigare”, vilket det finns goda exempel på i flera europeiska städer. Många trafikanter föredrar också att färdas ovan mark.

Stadsspårvägens föreslagna dragning stödjer väl stadens utveckling. Staden har som ambition att exploateringen i Hjorthagen-Värtan-Frihamnen-Loudden ska bli ett så kallat miljöprofilsområde, där särskild vikt läggs på att utveckla nya miljövänliga sätt att bo och arbeta som vägledande exempel för resten av Stockholm och världen. Genom att förena de nya stadsdelarna i Värtan med centralstationen och Citybanans nya station 2017, City och den nya stadsdelen Nordvästra Kungsholmen, ges möjligheter att utveckla sträckan till en öst-västlig centralaxel genom innerstaden. Korridoren Klarabergsgatan – Sergels Torg – Hamngatan, blir därmed också en tydlig centralaxel för utvecklingen av det nya City. Anläggandet av spårvägen ger möjlighet att se över trafikprioriteringarna längs detta och andra öst-västliga stråk i City, samt att omdana stråket till en gata värd sin plats som Stockholms skyltfönster. Sammanfattningsvis kan konstateras att kontoren finner det angeläget att projektet Spårväg City genomförs.

I sammanhanget vill kontoren även nämna stadsspårvägens roll i en framtida utbyggnad av kollektivtrafiken. Tillsammans med den pågående planeringen för en utbyggnad av tvärbanorna och en framtida konvertering av stombuss 4 till spårväg kan detta synliga och kapacitetsstarka kollektivtrafikstråk bli en viktig del i ett stomnät som stödjer Citybanans roll i Stockholms regioncentrum.



Ett koncept för hur cityspårvägen kan utgöra en del av ett stomnät i regioncentrum som stödjer Citybanan

Inledning förutsättningar

Kontoren arbetar med hög prioritet för att i nära samarbete med SL klargöra förutsättningarna för att projektet ska kunna genomföras effektivt och framgångsrikt. Det finns ett antal frågor som behöver lösas. De flesta av dem är av karaktären att det är normalt att de uppstår vid projekt av denna omfattning, men frågorna går att hantera i det fortsatta arbetet. Under utredningsarbetet har också en s.k. knäckfråga kunnat urskiljas från de övriga. Den gäller de konstruktionstekniska förutsättningarna som redogörs för nedan, och som påverkar tidsplanen för genomförandet av projektet. Nedan följer även en genomgång av övriga viktiga förutsättningar. Kontoren anser att goda lösningar är en förutsättning för ett framgångsrikt projekt. Kontoren fortsätter med hög prioritet att hantera dem i fortsatt nära samarbete med SL.

Konstruktionstekniska förutsättningar

Hela den centrala delen av den föreslagna sträckan, från korsningen Hamngatan/Regeringsgatan till Kungsholmen ligger på olika bro- och däckkonstruktioner. Dessa konstruktioner uppfördes under mitten av 60-talet och många är nu i behov av

omfattande renovering.

Betongdäck i City

Axeln Klarabergsgatan – Sergels torg – Hamngatan utgör en del av det primära vägnätet, och har stor betydelse för kollektivtrafiken och gångtrafikanter. Däckkonstruktionerna under denna sträcka består av 16 separata betongskivor i varierande storlek. Fogarna mellan skivorna 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 utan att åtgärda betongkonstruktionernas tätskikt medföra stor risk för accelererande nedbrytning och nedsatt bärighet som följd. Detta arbete är av sådan omfattning att ytorna både över och under det aktuella reparationsområdet måste utrymmas. Gränserna mellan vägytorna, betongskivorna och de underliggande lokalerna sammanfaller inte och reparationen av detta betongdäck utgör därmed ett komplext pussel.

Evakuering av butikerna kräver en noggrann planering för att ge goda förutsättningar för butiksägarna och att undvika alltför höga ersättningskostnader. Exploateringskontoret bedömer att förhandlingarna med berörda fastighetsägare i bästa fall tar ca nio månader med ytterligare 12 månaders uppsägningstid för hyresgästerna. Avstängning av det ovanliggande gatuutrymmet måste också planeras för att upprätthålla en basframkomlighet, inte minst för ersättningstrafiken för tunnelbanans blå linje sommaren 2009, -11 och -12. Trafikkontoret bedömer att detta arbete tar ca 32 månader, även med ganska stora begränsningar av vägkapaciteten. Med ett inriktningsbeslut december 2008 kan arbetet därmed stå klart tidigast hösten 2013. Trafikkontoret uppskattar kostnaderna för att renovera däck till ca 390 mnkr. Denna finansiering finns inte i nuvarande budgetramar. Trafikkontoret vill understryka att kostnaderna är en bedömning. Noggranna kalkyler krävs. Ersättningskostnader för utrymning av butiker är ännu inte uppskattad, men rör sig troligtvis om några hundratals miljoner kronor.

Trafikkontoret har undersökt möjligheten att genomföra renoveringen i två skeden. I ett första skede skulle arbetet begränsas till den del där spårvägsspår ska placeras. Det andra skedet skulle komma senare, efter spårvägen tas i drift, och omfatta resterande delen. Skede 1 beräknas kosta, utan ersättningskostnader för butiker, 300 mnkr. Förhandlingarna och uppsägningstider för butikerna beräknas fortfarande till 21 månader och, genom att komplexiteten att upprätthålla framkomligheten kvarstår, beräknas arbetet ta ca 32 månader och stå klart tidigast hösten 2013. Skede 2 kostar ytterligare 150 mkr, plus ersättningskostnader för butiker, och kan också eventuellt vara störande för trafiken, inklusive spårvägstrafiken. En senareläggning av detta arbete skulle begränsa möjligheterna till en fortsatt omdaning av området, samt ge ökade driftkostnader.

Sammanfattningsvis skulle en renovering i två skeden inte ge någon möjlighet till en tidigareläggning av idrifttagande av spårvägen, men skulle medföra högre kostnader och mer omfattande störningar. Kontoren rekommenderar att hela gatudäcket åtgärdas innan en spårväg tas i drift.

I den fortsatta planeringen för spårvägen måste hänsyn tas till stadens konstruktio-

ner vid infästning av stolpar, luftledningar och elskydd. Hänsyn måste även tas till fortplantning av buller i gatudäck från spårvägstrafik.

Västra City

Spårvägens angoring till Citybanan och dess stationsläge är av yttersta vikt. Förstudien redovisar tre alternativa sätt att dra spårvägen förbi bangården, från Klarabergsviadukten till Kungsbron. Två av de redovisade lägena går på planerade, ännu icke byggda, brokonstruktioner – Västra Järnvägsgatan och Blekholmsgatan. Västra Järnvägsgatan kan troligtvis inte byggas förrän 2017 på grund av en underliggande arbetstunnel för Citybanan. Blekholmsgatan är planlagd men endast som gångyta, utan koppling till varken Klarabergsgatan eller Kungsgatan. Detaljplaneändring krävs och påverkan för under- och intilliggande hyresgäster är oklar.

Det tredje alternativet, Blekholmsterrassen har en komplex konstruktionsstruktur med underliggande lokaler och intilliggande bostäder som redan idag störs av trafikbuller och vibrationer. Undersökningar pågår men arbetet för att ljudisolera fastigheterna blir omfattande. SL har goda förhoppningar om att lösa detta.

Ledningar under gatan

Ledningar, ledningstunnlar och andra konstruktioner finns under körytan längs hela den förslagna sträckan. Ledningarna är av en sådan omfattning att det blir orimligt kostsamt och störande att flytta de ledningar som ligger under sträckan där spåren kommer att anläggas. Kontoren föreslår att spåren läggs över ledningarna. Ledningsägarnas behov av tillgång till vägnätet kan därmed påverka spårvägen och den övriga trafiken i ungefär samma utsträckning som idag.

Trafiktekniska förutsättningar

Spårväg City gör att antalet kollektivresenärer kan öka på sträckan. Införandet av ett nytt trafikslag i ett redan hårt belastat gatunät kommer att innebära en del konsekvenser för framkomligheten, trafiksäkerheten, gatubilden och prioriteringar i nyttjandet av ett begränsat gatuutrymme.

Framkomlighet

Framförallt får biltrafiken försämrad framkomlighet utmed spårvägssträckan, men även cyklisters och gåendes framkomlighet kommer att påverkas. Avsmalningar av fordonskörfält, cykel- och gångbanor kan bli aktuella. Ett antal övergångsställen måste tas bort eller signalregleras, då spårvagn inte har väjningsplikt. Samtidigt är det mycket viktigt att själva spårvägen får en rimlig framkomlighet om den ska utgöra ett attraktivt alternativt färdssätt. Konsekvenserna av detta både längs själva sträckan, och omprioriteringar längs andra sträckor i City måste utredas vidare. Trafikkontoret kommer att förelägga trafik- och renhållningsnämnden en fördjupad utredning om konsekvenserna för framkomligheten för olika trafikslag.

Trafiksäkerhet

Särskilda krav ställs för att få god trafiksäkerhet. Kontoren anser att detta är av yttersta vikt. I syfte att nå god säkerhet har trafikkontoret inlett ett nära samarbete såväl med SL:s säkerhetsavdelning som med expertis med erfarenhet från Göteborg. Syftet är att dra lärdom av erfarenhet från tvärbanans sträckor i blandtrafik i Stockholm samt från andra projekt i övriga Sverige och Europa. Spårvägar har delvis andra förutsättningar en annan trafik. En spårvagn är tung, har svårare att bromsa än andra fordon och kan omöjligen väja för oväntade hinder. Därför ställs höga krav på utformning av spår, hållplatser och fordon.

Parkering & angöring

På vissa håll längs den förslagna sträckan kommer det att vara nödvändigt att ta bort parkerings- och angöringsplatser. Detta för att ge plats åt spårvägen, eller för att på annat sätt omfördela ett begränsat gatuutrymme för att uppnå bra trafiksäkerhet eller framkomlighet.

Stadsbild

Många europeiska städer har framgångsrikt lyckats kombinera spårvägsutbyggnad med satsningar på stadsmiljön. Tillsammans med den pågående utvecklingen av cityområdet kan attraktiva gaturum skapas. Det är därför viktigt att staden garanteras inflytande över linjens utformning i gaturummet. Delar av sträckan passerar genom kulturhistoriska värdefulla områden, och kontoren anser att ett gestaltungsprogram där utformning av stolpar, hållplatser med väderskydd och räcken visas, bör tas fram för hela linjen.

Depåläge

Exploateringsnämnden anvisade mark till en spårvagnsdepå i Frihamnen vid sammanträde 2008-10-09. Depån bör förläggas så lågt som möjligt för att möjliggöra en sammanhängande gatustruktur. Depåplaceringen måste anpassas mot hamnspåret och hamnens verksamheter, samt ta hänsyn till reservat för en anslutning till östlig förbindelse och stadens utbyggnadsplaner för gator och kvarter. Diskussioner har påbörjats med Stockholms Hamn och Vägverket för att säkerställa dessa funktioner.

De stora osäkerheterna kring anpassning av depån till trafikplatsen för en eventuellt kommande östlig förbindelse och till hamnspåret och Tegeluddsvägen har gjort att några fastställanden av stadens åtgärder för depån inte finns att tillgå. Depåns byggkostnader är av SL uppskattade till 400- 500 mnkr. Kontoren förutsätter att SL står för samtliga åtgärder som depån medför samt anpassningar enligt ovan.

Enligt avsiktsförklaringen skall staden överlåta/upplåta marken för depån till för ändamålet marknadsmässig nivå. Anläggningen kan komma att utgöra en tredimensionell fastighet där staden äger fastigheten ovanför depån.

Exploateringskontoret bedömer att exploateringen av depån är acceptabel för staden. All ekonomisk risk avseende byggherrens del av projekteringen åvilar SL. Även staden har risk för förgävesprojektering, vilken staden själva står för.

Den föreslagna depån utformas för att rymma de vagnar som krävs för att trafikera linjen mellan Hornsberg och Frihamnen. Läget har valts främst med hänsyn till tidsplanen som redovisades i avsiktsförklaringen. Att hitta en hållbar depålösning för en vidareutbyggnad av denna och ytterligare spårvägar i Stockholms innerstad blir en svårlöst fråga.

Planfrågor

Den föreslagna sträckningen ligger nästan uteslutande på gatumark. Därför krävs ingen detaljplaneändring för själva banan. Depån i Frihamnen kräver detaljplaneändring och ny plan är beställd enligt beslut i Exploateringsnämnden i samband med markanvisningen.

Spårvägen berör på delsträckor Nationalstadsparken, där förenligheten med lag-skyddet i miljöbalken kommer att prövas i beslut om järnvägplanen. På Lindarängsvägen ligger spårvägen inom Nationalstadsparken från Valhallavägen till Sandhammsgatan, och på Strandvägen gränsar spårvägen till Nationalstadsparken invid Nobelparken.

Förutsättningarna för spårvägen att på Lindarängsvägen passera det öppna Gärdet utan att medföra intrång eller skada på det historiska landskapets värden behöver redovisas i förstudien. Enligt kontorens bedömning handlar det främst om att klargöra eventuellt ökade bullerstörningar, att hantera en förstärkt barriäreffekt i rekreativområdet samt om att utforma spår, stolpar, luftledning m.m. i landskapsrummet. Det behöver även klargöras om en spårväg kommer att kunna ersätta befintlig busstrafik på Lindarängsvägen, varvid effekterna i parkrummet mildras. Vid Nobelparken ingår spårvägen i ett etablerat stadsrum, där de hänsyn som allmänt kommer att ställas på utformningen kan tillämpas.

Reservat för trafikplats till östlig förbindelse och järnvägsspåren till och från hamnområdet utgör riksintresse och samordning med det föreslagna depåläget är under utredning. I dagsläget ser kontoren att denna fråga går att lösa.

Stadsbyggnadskontoret avser att återkomma under början av nästa år med en separat startpromemoria för planläggningen av spårvagnsdepån. I promemorian kommer miljöaspekter, stadsbild och hur riksintressena reserverat för Östlig förbindelse och spåranslutning till Stockholms hamn berörs belysas ytterligare.

Tidplan

Den avsiktsförklaring som tecknades juni 2008 redovisar en gemensam ambition för trafikstart på spårvägen 2011. Renoveringsbehovet av betongdäcken vid Sergels torg, Hamngatan och Klarabergsgatan beskrivs som en riskfaktor i tidsplaneringen, som måste utredas vidare. De utredningar som trafikkontoret och exploateringskontoret har utfört tillsammans med SL, och som har beskrivits ovan, visar att

- i) det går inte att anlägga spåren utan att renoveringen sker, och
- ii) renoveringen kan stå klart tidigast hösten 2013.

Detta betyder att ett idrifttagande av spårvägen förbi Sergels torg kan ske först efter hösten 2013.

Kontoren anser däremot att en sådan förlängd tidsplan ger andra möjligheter att ytterligare förbättra projektets förutsättningar i en del andra områden:

- spårvägens passage förbi Västra City kan planeras i samband med den pågående utvecklingen av projektet för att ge en mer optimal lösning;
- de trafiktekniska förutsättningarna kan detaljstuderas ordentligt så att de bästa möjliga lösningarna för framkomlighet, säkerhet och tillgänglighet kan tas fram;
- ett gestaltungsprogram kan tas fram med syfte att förbättra stadsmiljön i samband med spårvägens tillkomst;
- depåläget kan studeras vidare för att tillförsäkra en långsiktig hållbar lösning;
- utbyggnaden kan bättre samordnas med andra pågående stora infrastruktur och exploateringsprojekt i innerstaden, t.ex. Citybanan, Nordvästra Kungsholmen och Hjorthagen-Värtan-Frihamnen-Loudden;
- kontoren kan tillsammans med SL studera vidare spårvägens roll i den strategiska utvecklingen av innerstadens kollektivtrafik.

Genomförandeavtal

SL har inlett en koncessionsupphandling för spårvägen. En koncessionär kommer att projektera, bygga, driva och förvalta hela spårvagnssystemet med tillhörande fordon under en 15-årsperiod. Ett genomförandeavtal för spårvägen kommer att behöva tecknas mellan staden och SL. Flera viktiga frågor måste klargöras i avtalet.

Ansvarsfördelning

Projektet innebär att staden kommer att upplåta gatuutrymme för en extern trafikutövare. Detta medför frågor kring vem som ska ansvara för underhåll, städning osv. av anläggningar på stadens gatumark samt vilken tillgång till gatumark koncessionsinnehavaren kan få för omfattande underhållsarbete. Gatuarbete utfört av staden eller andra ledningsägare kommer att påverka spårvägstrafikens framkomlighet och kan leda till avstängningar. Detta kommer att medföra ekonomiska konsekvenser för koncessionsinnehavaren och hantering av sådana situationer måste också regleras i genomförandeavtalet.

Ekonomiska konsekvenser

Kontoren förutsätter att alla utgifter för åtgärder, som är direkt eller indirekt kopplade till spårvägen i form av gatuombyggnader längs den aktuella sträckan och i övriga delar av innerstaden för att möjliggöra spårvägen, ska bäras av SL och/eller koncessionären. Omfattningen av sådana utgifter är däremot ännu inte känd eftersom utformning av nödvändiga följdinvesteringar inte är klar. Risken till följd av i dagsläget okända kostnader bör bäras av SL.

Kontoren anser även att drift- och underhåll av spårområdet samt tillhörande konstruktioner helt ska bäras av SL och/eller koncessionären.

Vissa nödvändiga ombyggnader, såsom den vid Sergels torg, måste ske oavsett

spårvägens tillkomst. Om Spårväg City ska kunna tas i bruk behöver utgifter för nämnda ombyggnader tidigareläggas. Kontoren anser att denna tidigareläggning bör finansieras av SL. Medel i egen budget för tidigareläggning saknas.

Beroende på ambitionsnivån för omdaning av gatorna där spårvägen dras, kan vissa utgifter vara av karaktären att de inte kan kopplas direkt till spårvägen, till exempel ombyggnader som syftar på att höja kvalitén på stadsmiljön, i form av trädplantering, anläggande av särskilt material osv. Om staden i samband med spårvägsutbyggnaden avser omdana stråket Klarabergsgatan Sergels torg – Hamngatan torde detta medföra betydande utgifter i storleksordningen 100-500 mkr. Utgiftsspannet beror som nämnts på i vilken omfattning gatuomdaning beslutas ske i samband med anläggandet av spårväg.

Förutsättningarna för att inrymma dessa åtgärder i ekonomiska ramar för 2010 och följande år får prövas i kommande budgetarbete. Gatuinvesteringarna kommer i sin tur att medföra drift- och underhållskostnader. Beroende på materialval och utformning är omfattningen svår att förutse men kan röra sig om flera miljoner kr per år.

För såväl koncessionären, SL som staden tillkommer osäkerheten om vilken prisutveckling som kommer att gälla när arbeten i och intill spårvägsprojektet ska upphandlas. Erfarenheter från genomförda projekt under senaste högkonjunktur är att det kan röra sig om stora förändringar i prisläge.

Utredningskostnader

Kontoren bedömer att kostnader för det kommande utredningsarbetet till ca 2 mnkr.

Kontorens förslag

Avslutningsvis vill kontoren åter konstatera att de ser positivt på Spårväg City. Nyckelfrågan är renoveringen av däckskonstruktionen och därmed tidsplanen. Kontoren har svårt att göra någon annan bedömning än att däckerna måste renoveras i sin helhet. Kontoren föreslår att utredningsarbetet fortsätter med hög prioritet samt att tidsplanen justeras för renoveringen av däckskonstruktionen vid Sergels torg. En justering innebär att trafikstart planeras till 2013 istället för till 2011. Kontoren föreslår att utbyggnadsetapperna planeras med SL så att de kan genomföras så effektivt som möjligt.

Kontoren föreslår att exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som synpunkter på granskningshandling för förstudie från SL. Kontoren föreslår vidare att exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden för sin del fattar inriktningsbeslut och överlämna detta tjänsteutlåtande till kommunfullmäktige för att fatta inriktningsbeslut samt ger de tre kontoren i uppdrag att utreda det fortsatta projektet.

Nästa tillfälle för exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden att fatta beslut är när ett förslag till genomförandeavtal presenteras under våren 2009.

För stadsbyggnadsnämnden fattas nästa beslut i samband med startpromemorian för planläggning av spårvagnsdepån.

Trafik- och renhållningsnämnden kommer att föreläggas en fördjupad utredning om konsekvenserna för framkomligheten för olika trafikslag under tidig vår 2009.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 februari 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att den föreslagna stadsspårvägen, rätt utformad och med långsiktigt hållbara lösningar ur framkomlighets och trafiksäkerhetssynpunkt, kan bidra till att uppnå stadens Vision 2030 där staden har ett modernt och effektivt trafiksystem. Genom spårvägen binds två av stadens utvecklingsområden Nordvästra Kungsholmen och Värtan samman av en ny kollektivtrafikförbindelse.

Stadsledningskontoret anser liksom exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden att en förskjutning av trafikstart från 2011 till 2013 är en förutsättning för projektets genomförande. Den förskjutning av tidplanen som presenterats anser stadsledningskontoret vara realistisk och borgar för att projektet kan genomföras på ett bättre sätt.

Stadsledningskontoret instämmer med trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden att frågor om ansvar och ekonomi ska regleras i ett genomförandebeslut. Stadsledningskontoret delar också nämndernas uppfattning om att alla kostnader som är relaterade till spårvägen, såväl drift som investering, ska bäras av SL som också bör stå för tidigareläggningen av kostnaderna för reparation av däckskonstruktionerna vid bland annat Sergels torg. Vidare bör SL stå för de merkostnader som kan komma att uppstå under projektets gång.

Stadsledningskontoret konstaterar att ett genomförandebeslut i detta fall ersätter ett genomförandebeslut.

Stadsledningskontoret poängterar att vissa av de av nämnderna angivna förutsättningar som bör utredas vidare är av sådan strategisk karaktär att dessa samt nämndernas tänkta lösningar bör redovisas i samband med beslut i kommunfullmäktige om genomförandebeslut. Detta gäller framförallt projektets förutsättningar och påverkan på framkomlighet och trafiksäkerhet samt samordningen med andra pågående infrastrukturprojekt och de driftstörningar i kollektivtrafiken som uppstår i samband med utbyggnaden av framför allt Citybanan. Genom en god planering och nära samverkan mellan staden och SL kan konstruktiva lösningar nås.

Stadsledningskontoret föreslår att den fördjupade studien kring framkomlighet som ska presenteras för trafik- och renhållningsnämnden ska biläggas till kommunfullmäktige för godkännande senast i samband med att genomförandebeslutet tas upp för beslut.

Stadsledningskontoret anser att det är mycket svårt att i dagsläget bedöma stadens kostnader för projektet. Nämnderna redovisar att utgiften för staden för projekt Spår-

väg City är 390 miljoner kronor för reparation av däckskonstruktioner längs sträckan Klarabergsgatan, Sergels Torg och Hamngatan samt ersättningskostnader till butiker för ett par hundra miljoner kronor. Beroende på ambitionsnivån på omdaning av gaturum där vissa utgifter är av karaktären att de inte kan kopplas direkt till spårvägen kan detta komma att medföra kostnader i storleksordningen 100 till 500 miljoner kronor beroende på omfattning.

Det fortsatta utredningsarbetet bedöms till 2 miljoner kronor och stadsledningskontoret förutsätter att trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden inrymmer kostnaden inom tilldelad budgetram.

Stadsledningskontoret föreslår kommunfullmäktige besluta att godkänna trafik- och renhållningsnämndens och exploateringsnämndens inriktningsbeslut samt att i övrigt beakta vad som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

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

1. Kontorets förslag till beslut godkänns i huvudsak.
2. Därutöver anføres följande:

Socialdemokraterna ser positivt på förslaget under förutsättning att projektet trafiktekniskt är möjligt att genomföra. Förvånansvärt nog har förvaltningen varken studerat frågor om framkomlighet och trafiksäkerhet fast det måste anses vara grundläggande uppgifter för kommunfullmäktige att ställning till innan man fattar ett ekonomiskt betungande inriktningsbeslut i frågan.

Att projektet med förslaget skjuts fram till tidigast 2013 visar att tidigare utspel från borgerliga politiker i bland annat SL saknade realism och saklig grund. Man lovar byggstart redan 2010. Tidsfristen i ärendet gör nu att ytterligare material kan tas fram vilket vi anser vara absolut nödvändigt innan slutliga beslut kan tas.

Stadsbyggnadsnämnden

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

1. Kontorets förslag till beslut godkänns i huvudsak.
2. Därutöver anføres följande:

Socialdemokraterna ser positivt på förslaget under förutsättning att projektet trafiktekniskt är möjligt att genomföra. Förvånansvärt nog har förvaltningen varken studerat frågor om framkomlighet och trafiksäkerhet fast det måste anses vara grundläggande uppgifter för kommunfullmäktige att ställning till innan man fattar ett ekonomiskt betungande inriktningsbeslut i frågan.

Att projektet med förslaget skjuts fram till tidigast 2013 visar att tidigare utspel från borgerliga politiker i bland annat SL saknade realism och saklig grund. Man lovar byggstart redan 2010. Tidsfristen i ärendet gör nu att ytterligare material kan tas fram vilket vi anser vara absolut nödvändigt innan slutliga beslut kan tas.

Reservation anfördes av ledamoten Cecilia Obermüller (mp) samt ledamoten Maria Hannäs (v) enligt följande

Stadsbyggnadsnämnden beslutar i enlighet med kontorets förslag till beslut.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Lukas Forslund (c) med instämmande i Kristina Alvendals m.fl. beslut.

Trafik- och renhållningsnämnden

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

1. Kontorets förslag till beslut godkänns i huvudsak.
2. Därutöver anføres följande:

Socialdemokraterna ser positivt på förslaget under förutsättning att projektet trafiktekniskt är möjligt att genomföra. Förvånansvärt nog har förvaltningen varken studerat frågor om framkomlighet och trafiksäkerhet fast det måste anses vara grundläggande uppgifter för kommunfullmäktige att ställning till innan man fattar ett ekonomiskt betungande inriktningsbeslut i frågan.

Att projektet med förslaget skjuts fram till tidigast 2013 visar att tidigare utspel från borgerliga politiker i bland annat SL saknade realism och saklig grund. Man lovar byggstart redan 2010. Tidsfristen i ärendet gör nu att ytterligare material kan tas fram vilket vi anser vara absolut nödvändigt innan slutliga beslut kan tas.

Reservation anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) samt ledamoten Kajsa Stenfelt (v) enligt följande

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar i enlighet med kontorets förslag till beslut.