



Kontaktperson

Anders Eklind

Avdelningen för trafikplanering

Telefon: 08-508 261 21

anders.eklind@tk.stockholm.se

Till

Trafiknämnden 2005-10-25

**Lägesredovisning av spårvägsprojekt i staden.
Skrivelse från Per Ohlin (v) och Ann-Marie Strömberg
(v)**

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar att som svar på denna skrivelse överlämna och åberopa detta utlåtande.

Per Aronson

Anette Scheibe

Sammanfattning

I en skrivelse från Per Ohlin (v) och Ann-Marie Strömberg (v) önskas en lägesredovisning av följande spårvägsprojekt i staden.

- Tvärbanan, utbyggnaden mot Slussen och Saltsjöbanan
- Tvärbana Norr
- Tvärbana sydväst
- Djurgårdslinjen, utbyggnaden mot Centralstationen och Kungsholmen

Tvärbanans utbyggnad mot Slussen och Saltsjöbaden har kommit längst i planeringen. Förstudien är avslutad och spårsträckningen är beslutad. Byggstart är planerad till år 2010. Tvärbana Norr: För tvärbanans utbyggnad mot *Solna* avslutas förstudien under hösten 2005. SL anser en byggstart vara

realistisk någon gång mellan 2010-2012. Det är för närvarande ovisst när Tvärbanans utbyggnad mot *Kista* ligger i tiden. I projektet "Tvärbana sydväst (Spårväg Syd)" har endast en översiktlig banstudie genomförts. SL anger att en byggstart tidigast kan ske cirka år 2015. För projektet "Djurgårdslinjen" har förstudier genomförts. Byggstart för detta projekt kan, enligt SL, också ske cirka 2015.

Bakgrund

I skrivelsen från Per Ohlin (v) och Ann-Marie Strömberg (v) önskas en lägesredovisning av följande spårvägsprojekt i staden.

- Tvärbanan, utbyggnaden mot Slussen och Saltsjöbanan
- Tvärbanan, utbyggnaden mot Solna
- Tvärbana sydväst
- Djurgårdslinjen, utbyggnaden mot Centralstationen och Kungsholmen

Tvärbanan, utbyggnaden mot Slussen och Saltsjöbaden

I den fortsatta utbyggnaden av Hammarby sjöstad ingår ett spårvägsprojekt och ett vägprojekt. De måste genomföras samtidigt eftersom spårvägen ska läggas på nuvarande Värmdöleden, som flyttas in i berget där nuvarande Saltsjöbanan går.

Tidsplan

Samråd och remiss i detaljplaneläggningen har skett under första halvåret 2005. SL har ännu inte tagit beslut om att upprätta en järnvägsplan för Tvärbaneförlängningen, eftersom investeringen för närvarande inte finns med i SL:s budget. Byggstart för Tvärbanan anger SL till år 2010.

Kostnader/finansiering

Kostnaderna beräknas uppgå till ca 1,1 miljarder kronor, inkluderande ombyggnaden av Lugnets trafikplats. Även en ombyggnad av Henriksdals reningsverk ingår i summan.

För spårvägsprojektet ger Banverket statsbidrag för 50 procent av kostnaderna. I Banverkets investeringsplan har bidrag till Tvärbanan tagits upp med 680 miljoner kronor i den del som sträcker sig över sexårsperioden 2010-2015.

Väganläggningarna belastar exploateringskalkylen för Danvikslösen och delas mellan Stockholm och Nacka. För att kunna genomföra utbyggnaden har Stockholm och Nacka dock bedömt det som nödvändigt att någon typ av statsbidrag skall utgå. I den regionala planen som länsstyrelsen fastställde i april 2004 ingår ett belopp om 50 miljoner kronor för trafikplats Lugnet. Beloppet är upptaget under treårsperioden 2013-2015. Stockholm och Nacka

kommer att behöva förskottera dessa 50 miljoner kronor om tidsplanen för Danvikslösen skall kunna hållas.

Under 2004 har Stockholm, Nacka och SL sett över projektet för att försöka finna nya alternativ som är acceptabla, men som ger lägre kostnader. Samtliga studerade nya alternativ bedömdes dock som sämre än huvudalternativet, som därför förordades, dock något reviderat och bantat.

Kontoret har redovisat översynen för gatu- och fastighetsnämnden 2004-10-12 i tjänsteutlåtandet "Danvikslösen. Lägesredovisning och inriktningsbeslut". (Dnr 03-511-573). Nämnden beslöt då att godkänna såväl redovisningen som kontorets förslag till inriktning av fortsatt arbete med Danvikslösen.

Tvärbana Norr

Tvärbana Norr, utgörs av en snabbspårväg med två grenar: Alvik - Kista – Stockholm Nord och Alvik – Sundbyberg – Solna station.

Tidsplan

SL kommer att avsluta sin förstudie för utbyggnaden mot *Solna* under hösten 2005. Arbetet med att ta fram förslag om spårsträckning påbörjas så snart förstudien är avslutad. SL anser att en byggstart någon gång mellan 2010-2012 är realistisk. För utbyggnaden av delen mot *Kista* finns en påbörjad förstudie. Det finns två möjliga vägar för fortsättningen av denna del. Antingen avslutas den påbörjade förstudien, eller också så påbörjas en ny förstudie när Solnautbyggnaden har kommit längre i planeringen. Detta ger staden och SL möjlighet att ta fram en heltäckande lösning för tvärbanans utbyggnad mot Kista. Tidpunkten för en byggstart av Kistadelen ligger tidigast någon gång mellan 2013-2015.

Kostnader/finansiering

I Banverkets järnvägsplan ligger de statliga bidragen till finansieringen av Tvärbana Norr under perioden 2010-2015. Ett bidrag om 470 miljoner kr finns upptaget och anges avse sträckan Alvik - Solna. Statsbidrag kan lämnas med 50 procent av kostnaderna för projektet.

SL har i en särskild skrivelse utfäst sig att, under förutsättning att statliga bidrag utgår, påbörja utbyggnaden av Tvärbana Norr, mellan Alvik och Solna, och utbyggnad av Tvärspårväg Norr till Kista/Stockholm Nord. Detta skedde 2003 i samband med arbetet med att träffa en överenskommelse mellan länsstyrelsen och kommunerna, om statsbidrag till ökat bostadsbyggande i länet.

Tvärbana sydväst (Spårväg Syd)

Spårväg Syd har sträckningen Älvsjö – Kungens kurva / Skärholmen – Flemingsberg. Spårvägen ingår i Stockholms och Huddinges översiktsplaner samt i den nya regionplanen.

Som ett led i arbetet med att stärka den södra regiondelen, togs under 2003 en översiktlig banstudie för Spårväg Syd fram, i samverkan mellan Regionplane- och trafikkontoret, Stockholms Stad och Huddinge kommun. Utredningen redovisades i tjänsteutlåtandet "Spårväg Syd. Översiktlig sträckningsstudie" (Dnr 07-334-4441 Gfn och Dnr 2002-05317-32 Sbn). Det godkändes av gatu- och fastighetsnämnden 2002-05-07 och av stadsbyggnadsnämnden 2002-05-16. Utredningen har överlämnats till SL.

SL utfäste sig i en särskild skrivelse att påbörja en utredning av Snabbspårväg Syd mellan Älvsjö och Flemingsberg. Detta skedde år 2003 i samband med arbetet att träffa en överenskommelse mellan länsstyrelsen och staden om ett ökat bostadsbyggande i länet. Under 2004 har SL genomfört en trafikanalys för en alternativ sträckning av spårvägen genom Sättra.

Markkontoret har på uppdrag av Stadsbyggnadsnämnden tittat på en alternativ dragning på sträckan mellan Älvsjö och Telefonplan. Detta görs i samband med planeringen av området Solberga. Resultatet av detta arbete kommer att presenteras under hösten 2005. Trafikkontoret kommer att delta i det vidare arbetet.

Kostnader/finansiering

SL har påbörjat arbetet genom att ta fram idéskisser för den framtida sträckningen, men ännu är ingen förstudie påbörjad. Inte heller finns det någon finansieringsbild framtagen. Byggstart för detta spårvägsprojekt är, enligt SL, tidigast 2015.

Djurgårdslinjen, utbyggnaden mot Centralstationen och Kungsholmen

Vid ett möte 2005-04-08 mellan Stockholms stad, gatu- och fastighetsnämndens kollektivtrafikutskott och SL:s centrala regionstyrelse, uppdrogs åt dåvarande gatu- och fastighetskontoret och SL att fortsätta arbetet med att ta fram ett förslag om spårvagnstrafik på sträckan Centralen-Djurgården-Värtan. Förslaget ska redovisas i SL:s styrelse och i trafiknämnden. Arbetet pågår, men något datum för denna redovisning är inte bestämt.

På delen mellan Hjorthagen och Värtan har sträckningsstudier genomförts i Hjorthagen. En liknande studie kommer att genomföras för Värtanområdet.

Tidsplan

Byggstart för projektet anges av SL till cirka 2015.

Kostnader/finansiering

Kostnaderna beräknas till ca 800 miljoner kronor.

Kontorets synpunkter

Kontoret anser att det är av största vikt att de som bor och arbetar i staden får förbättrade resmöjligheter. För att staden ska kunna utvecklas måste det finnas goda möjligheter att resa med kollektiva trafikslag. Enligt "Vision Stockholm 2030 - en plattform för dialog om Stockholms utveckling" (ett diskussionsunderlag framtaget av stadsbyggnadsnämnden) kommer staden att öka med 150 000 invånare. Även länet som helhet växer kraftigt vad gäller invånare. För att tillgodose önskemålen från invånare och näringsliv är det nödvändigt med en bra och väl utbyggd kollektivtrafik, med trafiklösningar som medger tvärförbindelser.

Kontoret kommer även fortsättningsvis att kontinuerligt delta i planeringsarbetet tillsammans med stadens övriga berörda förvaltningar och SL.

Kontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden som svar på skrivelsen överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande.

SLUT