



Anette Schiebe
Trafikplanering
08-508 26 149
anette.schiebe@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2009-09-24

Spårväg City. Genomförandebeslut etapp I

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att fatta genomförandebeslut för Spårväg City etapp 1.
2. Nämnden godkänner genomförandeavtal för Spårväg City etapp 1.
3. Nämnden överlämnar ärendet till kommunfullmäktige för godkännande.
4. Beslutet förklaras omedelbart justerat.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Staffan Forsell
Tf. avdelningschef

Sammanfattning

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) bedriver projektet Spårväg City, en stadsspårväg som kommer att binda samman Värtan och Hornsberg. I en första etapp önskar SL rusta upp befintlig djurgårdslinje samt förlänga denna västerut på Hamngatan med en ny hållplats vid Kungsträdgården samt vidare längs Hamngatan med en hållplats vid Malmskillnadsgatan. SL ansvarar för produktionen av spårvägens första etapp. Ansvar, kostnader och produktion regleras i ett genomförandeavtal mellan SL och staden. Tjänsteutlåtandet syftar till att möjliggöra igångsättande av spårvägens första etapp.



Kontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden fattar genomförandebeslut för Spårväg City etapp 1 och godkänner genomförandeavtalet som tecknats mellan SL och Staden.

Bakgrund

AB Storstockholms lokaltrafik (SL) bedriver projektet Spårväg City, en stadsspårväg mellan Värtan och Hornsberg. 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. Under hösten 2008 remitterade SL en förstudie för Spårvägen. Förstudien låg till grund för inriktningsbeslut i exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden respektive stadsbyggnadsnämnden i december 2008. Ärendet beslutades i kommunfullmäktige 2009-05-13.

Sedan inriktningsbeslutet har arbetet med förstudie, tekniskt underlag och detaljering av förutsättningar för spårvägsprojektet fortskridit. Den 16 juni 2009 beslutade SL:s styrelse om ny etappindelning samt ny tidplan för spårvägsprojektet. I en första etapp önskar SL rusta upp befintlig djurgårdslinje samt förlänga denna västerut på Hamngatan med en ny hållplats vid Kungsträdgården samt vidare längs Hamngatan med en hållplats vid Malmskillnadsgatan. Spårvägen ska även trafikeras med reguljär trafik. I avsiktsförklaringen anges att utbyggnaden ska ske etappvis, och att tidsplanen kan revideras om förutsättningarna ändras.

Kontoret anser att en satsning på spårbunden kollektivtrafik i Stockholms innerstad bidrar till Vision 2030:s 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. 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.



Föreliggande tjänsteutlåtande syftar till att möjliggöra igångsättande av spårvägens första etapp.

Analys och konsekvenser

Spårväg Citys första etapp utgörs av en förlängning av den befintliga Djurgårdslinjen längs Hamngatan, från Norrmalmstorg till Sergels torg vid Malmskillnadsgatan. Två hållplatser kommer att anläggas längs sträckan, en permanent vid Kungsträdgården och en provisorisk vid Malmskillnadsgatan. Den senare möjliggör ett smidigt byte till tunnelbanan vid T-centralen.

Produktion

SL ansvarar för själva produktionen. Ansvar och kostnader regleras i ett genomförandeavtal mellan SL och Staden, se bilaga 1. De inledande arbetena för etapp 1 innebär att kantstenen anpassas, gångbanor byggs om och ledningar flyttas eller sänks för att förbereda inför själva spårörläggningen. Vissa träd behöver flyttas eller ersättas. Den valda produktionsmetoden innebär att prefabricerade betongblock som rälsen skall ligga i placeras ut och fästs. Metoden är tidseffektiv, men kräver att tämligen stora områden är tillgängliga för arbete. Vid gynnsamma förhållanden kan under själva förläggningen upp till 100 meter betongblock



placeras ut per arbetspass. Av genomförandeavtalet (se bilaga 1) framgår planeringen av byggandet av Spårväg Citys etapp 1 mer i detalj.

Framkomlighet under byggskedet

Kontoret har varit mycket angeläget om att säkerställa en acceptabel framkomlighet under byggtiden. Under genomförandet ska minst ett körfält i vardera riktningen på berörda gator hålls öppna för allmän körtrafik under hela utbyggnadstiden, med undantag för 10 dygn under vecka 13 och 14, 2010, i anslutning till påsken, då endast ett körfält på sträckan Nybroplan-Kungsträdgårdsgatan är öppet. Under två nätter (18-06) denna period kommer en totalavstängning att behöva ske på sträckan på grund av produktionsmetoden.

Tidplan

Byggnationen av etapp 1 kommer att påbörjas så snart Trafik- och renhållningsnämnden har fattat genomförandebeslut enligt detta tjänsteutlåtande. Senast den 31 maj 2010 skall ianspråktaga entreprenad- och arbetsområden som krävs för att anlägga spåren vara avetablerade. Färdigställande och avetablering på angivet datum är särskilt angeläget då ett stort antal besökare väntas till Stockholm och staden måste iordningställas för detta.

SL och stadens gemensamma ambition är att trafikeringen av etapp 1 skall starta till vintertidtabell hösten 2010.

Framkomlighet

Att införa ett nytt trafikslag i befintlig gatumiljö innebär ovillkorligen att fördelningen av utrymmet mellan olika trafikantslag förändras. Spårväg City etapp 1 kommer att innebära att Hamngatan får en ny karaktär.

Spårvagnen kommer att få relativt god framkomlighet då den på betydande delar av sträckan går i reserverat kollektivtrafikkörfält och med prioritet i eget signalsystem. Även kvarvarande busslinjer kommer att kunna dra nytta av denna förbättrade framkomlighet för kollektivtrafiken, vilket sannolikt kommer att stärka dess konkurrenskraft.

Kapaciteten för fordonstrafiken kommer med automatik att påverkas. När delar av den nuvarande kapaciteten omfördelas till spårvagnen minskar kapaciteten för fordonstrafiken. Framkomligheten för fotgängare kommer att påverkas till viss del genom att visst gångbaneutrymme tas i anspråk. I det aktuella stråket är dock fotgängarna och gatulivet prioriterade. Stora gångströmmar rör sig både längs

med och tvärs Hamngatan. Framkomligheten för cyklister försämras något då cykelfälten tas i anspråk vid hållplatserna.

Trafiksäkerhet

Att tillföra en spårvagn till den täta innerstadstrafiken ställer stora krav när det gäller trafiksäkra lösningar. Trafiksäkerheten är en viktig faktor i arbetet. En oberoende trafiksäkerhetsrevisor kommer att noga följa arbetet och granska föreslagna lösningar.

Ekonomi

Avtal

Genomförandavtal etapp 1

SL och Staden har tecknat ett genomförandavtal som reglerar förutsättningar och ansvar för genomförandet av etapp 1. För att avtalet ska vara giltigt krävs ett antagande i Trafik- och renhållningsnämnden, Exploateringsnämnden och Kommunfullmäktige. SL genomför och bekostar hela etappen 1 samt nödvändiga gatuombyggnader som är en direkt följd av etappen. Staden bekostar sin egen tid för deltagandet i projektet. Staden bekostar nödvändiga arbeten som inte är förknippade med själva spårvägsutbyggnaden. Längs de trängsta sektionerna kommer vissa träd att behöva flyttas eller ersättas. I genomförandavtalet regleras att SL:s ansvarar för kostnader för att flytta och omplantera träd, om så blir aktuellt, samt kostnader för eventuella skador på träd.

Drift och underhåll

Principiella former för ansvar och ansvarsfördelning av drift och underhåll framgår av genomförandavtalet för etapp 1. Ett särskilt drift- och underhållsavtal som i detalj reglerar ansvarsfördelningen mellan SL och staden kommer att utarbetas och tillställas nämnden.

Staden ansvarar för barmarks och vinterväghållning i samma utsträckning som för normal väghållning. Staden ansvarar även för trädbeskärning och grönytor på samma sätt som på andra ställen i staden, liksom för underhåll av området mellan spåren och vid sidan av spåren

SL eller part som SL överlåter spåranläggningen till ansvarar för drift och underhåll av själva spåranläggningen.

Sergels Torg och däckskonstruktioner

Tätskikten i Sergels Torgs betongdäck är i behov av renovering. I inriktningsbeslutet för Spårväg City påtalade staden att dessa tätskikt behöver



åtgärdas innan spår läggs ovanpå. Etapp 1 berörs endast i begränsad omfattning av dessa tätskiktsrenoveringar. Den del av sträckan (ca 150 meter inklusive en hållplats) som är placerad ovanpå däckskonstruktionerna kommer att utföras provisoriskt. När tätskikten skall åtgärdas tas spåren bort på den aktuella sträckan. Återställandet efter tätskiktsrenoveringen samordnas med produktion av kommande etapper av Spårväg City.

Enligt genomförandeavtalet för etapp 1 är SL ansvarigt för eventuella skador som den provisoriska spåranläggningen kan ha på underliggande tätskikt, konstruktioner och verksamheter.

Trafikkontorets förslag

Kontoret avser att återkommande rapportera till nämnden hur arbetet framskrider.

Kontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden fattar genomförandebeslut om Spårväg City etapp 1 och godkänner genomförandeavtalet som tecknats mellan SL och Staden.

Slut