



Erika Björnsson
Trafikplanering
08-508 265 41
erika.bjornsson@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2010-12-14

Korrekt redovisning av spårvägsfakta i Stockholm. Svar på skrivelse från Jan Valeskog (S)

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner redovisningen och överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på skrivelsen.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Staffan Forsell
Avdelningschef

Sammanfattning

Jan Valeskog (S) har i en skrivelse efterfrågat kostnader och resandetal för spårvägsdragningen på Kungsholmen. Kontoret konstaterar att prognoser visar på ett lågt resande med spårvägen på Kungsholmen. SL har beslutat att avvakta med utbyggnaden av Spårväg City på Kungsholmen och sträckningen kommer att utredas i pågående stamnätsstrategi (2010-11-23). SL har inte tagit fram någon kostnadskalkyl för denna del av projektet. Etapp 2 kommer att utgöras av sträckan Sergels Torg-Ropsten. SL bedömer kostnaden för denna del till 4 050-5 750 mnkr (sen trafikstart) och 4 500-6 550 mnkr (tidig trafikstart). I budgeten för tidig trafikstart inkluderas provisorier i Norra Djurgårdsstaden däremot inte eventuella evaktueringskostnader etc. SL:s styrelse har nu beslutat att genomföra projektet via traditionell finansiering med allmänna medel. Kontoret önskar återkomma till nämnden med en konsekvensanalys av föreslagen gatuutformning för Etapp 2 under våren 2011



Skrivelsen

Jan Valeskog (S) har i en skrivelse till trafik- och renhållningsnämnden ställt sig kritisk till hur underlagsmaterial gällande Spårväg City har redovisats i nämnder och styrelse. I skrivelsen efterfrågas särskilt kostnader och resandetal för spårvägsdragningen på Kungsholmen, se bilaga 1.

Trafikkontorets synpunkter

Trafik- och renhållningsnämnden har behandlat ärenden rörande Spårväg City ett flertal gånger, bl a yttranden över projektets förstudie, samverkansavtal staden-SL samt genomförande av Etapp 1.

Ekonomi

Enligt samverkansavtalet mellan staden och SL (Trn 2009-09-18) ska SL stå för utrednings-, projekterings- och byggkostnader som är direkt betingade av spårvägen, d v s avtalet är tydligt avseende att det åligger SL att bära kostnaderna för projektet. Staden bekostar egen tid för personal på exploaterings- och trafikkontoren. Trafik- och renhållningsnämnden godkände 2010-05-16 en justerad budget för trafikkontorets utredningsarbeten om 31,5 miljoner kronor, varav ca 3,5 miljoner kronor för Etapp 1.

En förutsättning för att Spårväg City ska kunna genomföras är att staden och SL träffar ett eller flera genomförandeavtal. Ett separat avtal har redan träffats avseende Etapp 1. Samverkansavtalet konstaterar att genomförandeavtalen i detalj ska reglera bland annat trafikföreling och utbyggnadstakt, gemensamma tidplaner, samordning med övriga projekt, kommunikation, detaljerad ansvars- och kostnadsfördelning mm. Förhandling om genomförandeavtal för Etapp 2 har påbörjats.

SL har inte presenterat en total budget för projektet. SL:s avsikt var tidigare att genomföra projektet via offentlig privat samverkan (OPS), vilket innebar att en eller flera privata aktörer skulle projektera, bygga, finansiera och driva spårvägen. Kontoret har påtalat att detta innebar att krav och förutsättningar måste vara klargjorda och ligga till grund för genomförandeavtalet mellan parterna (Trn 2010-05-16). SL:s styrelse har nu beslutat att i stället genomföra projektet via traditionell finansiering med allmänna medel (2010-11-23). Vidare beslutades att nästa etapp av projektet är sträckan Sergels Torg-Ropsten. En kostnadsuppskattning för denna delsträcka presenterades; 4 050-5 750 mnkr (sen trafikstart) och 4 500-6 550 mnkr (tidig trafikstart). I budgeten för tidig trafikstart inkluderas provisorier i Norra Djurgårdsstaden däremot inte eventuella evaktueringskostnader. För delen på Kungsholmen har ännu inte någon kostnadsuppskattning tagits fram.

Resandeunderlag

Vad gäller resandetalar stämmer det att prognoser visar på ett relativt lågt resande på Kungsholmen med en spårvägssträckning ner till Lindhagen. Prognoserna, som avser resande med Spårväg City år 2020, visar på ca 1 000 resor till/från Lindhagen jämfört med ca 5 000 resor till/från östra Östermalm under högtrafik kl 06.00-09.00. På grundval av detta har SL skissat på en turtäthet på 10-minuter vid Lindhagen jämför med 5-minuterstrafik vid Ropsten.

I stadens yttrande över förstudien maj 2010 påtalades att prognoserna visade på ett lågt resande med Spårväg City mellan Centralen och Fridhemsplan samt att gjorda kapacitetsstudier för föreslagen trafiklösning vid Lindhagensplan får stor påverkan på biltrafikens framkomlighet.

Mot bakgrund av detta föreslog kontoret att beslut om linjesträckning på Kungsholmen skulle avvakta resultatet av pågående stamnätsutredning. I nämndens beslut fick kontoret gehör för detta. Även SL:s styrelse har beslutat om detta (2010-11-23). I arbetet med stamnätsstrategin utreder kontoret och SL för närvarande vilken linjesträckning som är mest lämplig. Redovisning i nämnden planeras under 2011.

Fortsatt arbete

Under våren 2010 togs en programhandling fram med förslag till disponering av gaturummet längs Spårvägs Citys sträckning (exklusive passagen genom Norra Djurgårdsstaden). Då SL:s styrelse beslutat att Etapp 2 utgörs av en förlängning österut mot Ropsten föreslår kontoret att en konsekvensanalys av föreslagen gatuutformning för Etapp 2 redovisas i trafik- och renhållningsnämnden våren 2011. Gällande passagen genom Värtan kan det vara motiverat att även beskriva konsekvenserna av en tidig respektive sen utbyggnad.

Därtill genomför kontoret för närvarande en första uppföljning av Etapp 1 avseende trafiksäkerhet och framkomlighet, vilken förslagsvis återrapporteras till trafik- och renhållningsnämnden under våren 2011.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner redovisningen och överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på skrivelsen.

Slut