



Kontaktperson exploateringskontoret  
Staffan Lorentz  
Stora Projekt  
Telefon: 08-508 260 81  
staffan.lorentz@expl.stockholm.se

Till  
Exploateringsnämnden  
2008-12-11  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2008-12-16  
Stadsbyggnadsnämnden  
2008-12-11

Kontaktperson trafikkontoret  
Staffan Forsell  
Trafikplanering  
Telefon: 08-508 266 85  
staffan.forsell@tk.stockholm.se

Kontaktperson stadsbyggnadskontoret  
Karl-Johan Dufmats  
Planavdelningen  
Telefon: 08-508 275 27  
karl-johan.dufmats@sbk.stockholm.se

## Spårväg City – förstudie. Svar på remiss och inriktningsbeslut.

1. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som synpunkter på granskningshandling för förstudie från SL.
2. Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden för sin del fattar inriktningsbeslut och överlämnar ärendet till Kommunfullmäktige för godkännande.
3. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, och stadsbyggnadsnämnden ger de tre kontoren i uppdrag att utreda det fortsatta projektet.

Krister Schultz  
Förvaltningschef, Exploateringskontoret

Magdalena Bosson  
Förvaltningschef, Trafikkontoret

Ingela Lindh  
Förvaltningschef, Stadsbyggnadskontoret



## Sammanfattning

AB Storstockholms lokaltrafik (SL) bedriver projektet Spårväg City, en stadsspårväg mellan Värtan och Hornsberg, också kallad Tvärbanan City. En koncessionär kommer att projektera, bygga, driva och förvalta hela spårvagnssystemet med tillhörande fordon under en 15-årsperiod. SL har delgivit exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret granskningshandlingarna av förstudien. Tjänsteutlåtandet innehåller kontorens synpunkter på granskningshandlingarna samt anger förslag till inriktning för det fortsatta arbetet.

Kontoren 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. Kontoren finner projektet angeläget att genomföra.

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 utredas vidare, framför allt de trafiktekniska förutsättningarna, framkomlighet, trafiksäkerhet, depålösning, stadsbild och gatutformning. Kontoren bedömer att goda lösningar går att nå i det fortsatta arbetet.

Under utredningsarbetet har också en s.k. knäckfråga kunnat urskiljas från de övriga. Den gäller de konstruktionstekniska förutsättningarna, framför allt däckskonstruktionerna längs sträckan Hamngatan, Sergels torg och Klarabergsgatan. Trafikkontoret bedömer att fogarna måste repareras och tätskikten ersättas inom 5-10 år. Om spårvägen anläggs utan att tätskikten åtgärdas finns stor risk för accelererande nedbrytning med nedsatt bärighet som följd. Renoveringen bör ske i samband med anläggandet av spår, vilket påverkar tidsplanen för projektet. Kostnaderna för renoveringen bedöms till ca 390 mnkr. Dessa kostnader finns inte i nuvarande budgetramar. Ersättningskostnader för utrymning av butikerna under Sergels torg är ännu inte uppskattad, men rör sig troligtvis om hundratals miljoner kronor. Om Spårväg City ska kunna tas i bruk inom en snar framtid behöver utgifter för nämnda ombyggnader tidigareläggas. Kontoren anser att denna tidigareläggning bör finansieras av SL.



Ansvarsfördelning och kostnadsfördelning för projektet mellan parterna kommer att regleras i ett genomförandeavtal. Alla kostnader relaterade till spårvägen, såväl drift som investering, förutsätts bäras av SL. Storleken på stadens egna kostnader beror på i vilken utsträckning följdinvesteringar görs för att rusta stadsmiljö och gaturum. Stadens kostnader för det fortsatta utredningsarbetet bedöms till ca 2 mnkr.

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.

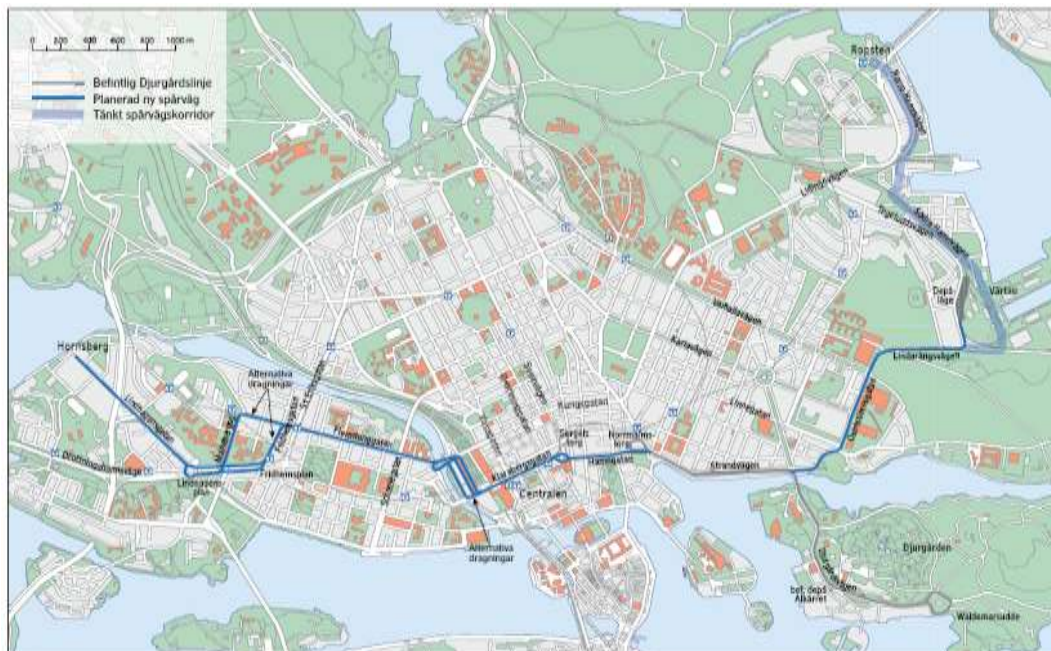
Kontoren föreslår att utbyggnadsetapperna planeras med SL så att de kan genomföras så effektivt som möjligt.

### **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 delgivits 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 låggolvsagnar;
- ii) en förlängning av den befintliga banan österut via Strandvägen, Oxenstiernsgatan, 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.





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 butikerna är ännu inte uppskattad, men rör sig troligtvis om några hundratal 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 konstruktioner vid infästning av stolpar, luftledningar och elskydd. Hänsyn måste även tas till fortplantning av buller i gatudäck från spårvägstrafik.

#### Västra City

Spårvägens anslutning 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 fordonskörväg, 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 färd sätt.

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. Spårvagnar 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 gestaltningsprogram 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 lagskyddet i miljöbalken kommer att prövas i beslut om järnvägplanen. På Lindarängsvägen ligger spårvägen inom Nationalstadsparken från Valhallavägen till Sandhamnsgatan, 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 reservat 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.

**Slut**