

PM 2013:143 RII (Dnr 314-1081/2013)

**Samråd om förlängning av Spårväg City från
Kungsträdgården till Sergels torg/T-centralen**
Remiss från trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting
Remisstid den 30 september 2013

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Som svar på remissen ”Samråd om förlängning av Spårväg City från
Kungsträdgården till Sergels Torg/T-centralen” hänvisas till vad som sägs i
promemorian.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting samråder under perioden 3-30 juni 2013 med berörda och allmänhet om Spårväg Citys förlängning från Kungsträdgården till Sergels Torg/T-Centralen.

Den järnvägsplan som nu är på remiss behandlar en planerad delsträcka mellan en ny sluthållplats, Sergels Torg/T-Centralen på Klarabergsgatan och den befintliga ändhållplatsen Sergels Torg på Hamngatan. Genom att förlänga sträckan från den nuvarande sluthållplatsen kommer Spårväg City att ligga nära både T-Centralen och Citybanan, som öppnar år 2017. På så sätt underlättas byte mellan de olika trafikslagen spårväg, tunnelbana och pendeltåg.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och Norrmalms stadsdelsnämnd. Exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljöförvaltningen, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden har skrivit ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret anser att förlängningen av Spårväg City är positiv men att bygget ska samordnas med stadens övriga planering för trafikstörande arbeten. Staden har inte heller full rådighet över de fastigheter som spåren korsar mellan Kungsträdgården och den nya sluthållplatsen Klarabergsgatan.

Exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden ser positivt på förlängningen eftersom det möjliggör en bra omstigning till T-Centralen, Station City och Centralstationen. Nämnderna utgår från

att val rörande gestaltning av anläggningar som hör till spårvagnen styrs av att platsen utgör en mycket viktig publik miljö. Nämnderna anser att trafikförvaltningen behöver utreda hur buller och stomljud från spårvägen kan minimeras för intilliggande och underliggande verksamheter och rekommenderar att trafikförvaltningen att söka träffa överenskommelser med berörda fastighetsägare och tomträttsinnehavare för att säkra rätten att dra fram spårvägsanläggningen, inklusive fasadinfästningar.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser positivt på förlängningen eftersom det möjliggör en bra omstigning till T-Centralen, Station City och Centralstationen. Nämnderna utgår från att val rörande gestaltning av anläggningar som hör till spårvagnen styrs av att platsen utgör en mycket viktig publik miljö. Nämnden anser att trafikförvaltningen behöver utreda hur buller och stomljud från spårvägen kan minimeras för intilliggande och underliggande verksamheter och rekommenderar att trafikförvaltningen att söka träffa överenskommelser med berörda fastighetsägare och tomträttsinnehavare för att säkra rätten att dra fram spårvägsanläggningen, inklusive fasadinfästningar. Nämnden framhåller därutöver att en lösning där biltrafiken på Klarabergsgatan starkt begränsas är att föredra, att det i det fortsatta arbetet med Spårväg City även bör utredas om biltrafiken på Hamngatan kan begränsas, samt vikten av att cykellösningen på Klarabergsgatan fokuserar på tydliga och generösa cykelvägar där cyklister separeras från gående och eventuell biltrafik.

Norrmalms stadsdelsnämnd konstaterar att man ställer sig positiv till förslaget om utbyggnad och förlängning av Spårväg City, vilket bidrar till att uppnå målen enligt Stockholm stads framkomlighetsstrategi. Nämnden anser vidare att det är angeläget att möjligheten att göra delar av Klarabergsgatan bilfri utreds vidare i det fortsatta arbetet, eftersom en bilfri lösning även bidrar till måluppfyllelse av Stockholm som promenadstad enligt översiktsplanen.

Mina synpunkter

Det är glädjande att Spårväg City nu förlängs till den nya sluthållplatsen vid Stations Citys nya huvudentré, vilket kommer att underlätta pendlingsmöjligheter för stockholmarna och därmed även nyttjandet av kollektivtrafiken.

För att byggandet och förlängningen av Spårväg City ska bli så smidig som möjligt för stockholmarna och för att minimera framkomlighetsproblem för alla trafikslag, bör bygget av Spårväg City samordnas med stadens övriga planering för trafikstörande arbeten. Därutöver förutsätts att åtgärder kommer att vidtas för att minimera buller, stomljud och vibrationer som kan uppstå från spårvägen.

Många människor passerar den aktuella sträckan dagligen. I syfte att skapa bra och attraktiva gångstråk är det viktigt att antalet stolpar minimeras i gatumiljön. Det vore därför en god idé att, som nämnderna påpekar, i första hand fästa kontaktledningarna in i fasad.

Det är också viktigt att poängtera att på sträckan mellan Kungsträdgården och den nya sluthållplatsen på Klarabergsgatan kommer spåren nästan uteslutande att gå över fastigheter som staden inte har full rådighet över. Överenskommelser bör därför träffas med berörda fastighetsägare och tomträttsinnehavare för att säkra rätten att dra fram spårvägsanläggningen.

Klarabergsgatan genomgår många förändringar och inom kort kommer frågan om gatans framtida utformning upp i trafik - och renhållningsnämnden för beslut.

Målsättningen är att göra denna gata i ett centralt område för shopping, kultur och nöjen tillgänglig och attraktiv för såväl stockholmare som besökare. Det är därför naturligt att som flera av remissinstanserna påpekar i detta arbete så långt det är möjligt begränsa biltrafiken på gatan, med hänsyn tagen till framkomligheten, och säkerställa adekvata trafiklösningar för såväl gående som cyklister.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Som svar på remissen ”Samråd om förlängning av Spårväg City från Kungsträdgården till Sergels Torg/T-centralen” hänvisas till vad som sägs i promemorian.

Stockholm den 11 september 2013

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Samråd om förlängning av Spårväg City från Kungsträdgården till Sergels torg/T-centralen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Karin Wanngård och Roger Mogert (båda S) enligt följande.

Vi välkomnar att Spårväg City, NK-expressen, förlängs och knyts ihop med tunnelbanan och pendeltågen. Det är givetvis nödvändigt att denna förlängning sker för att spårvägen ska kunna fylla sin funktion. Ärendet visar dock hur märklig och kostsam den första dragningen varit för stockholmarna. Det är orimligt och ekonomiskt djupt oansvarigt att lägga hundratals miljoner på ett bygge som redan efter ett par år ska rivs upp.

Vi ser också positivt på att övergången från busstrafik till spårvagn på sträckan förväntas sänka bullernivåerna. Av remissmaterialet följer att trafiklösningen ännu inte är beslutad, men att planerna medger såväl en lösning med biltrafik på Klarabergsgatan som en utan biltrafik. Vi vill i detta sammanhang påpeka att en lösning där biltrafiken på Klarabergsgatan starkt begränsas är att föredra, och att det i det fortsatta arbetet med Spårväg City även bör utredas om biltrafiken på Hamngatan kan begränsas.

Det framgår inte av remissmaterialet hur förändringarna av Klarabergsgatan kommer att påverka cyklister. Klarabergsgatan och området kring Sergels torg är en central punkt för shopping och nöjen. Vi vill därför betona vikten av tydliga och generösa cykelvägar där cyklister separeras från gående och eventuell biltrafik så att de inte tvingas dela på samma ytor.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Miljöpartiet är i huvudsak positivt till förslaget om Spårväg Citys utbyggnad från Hamngatan till Sergels torg/T-centralen. Förlängningen skulle bidra till ett förbättrat och naturligt byte mellan spårvägen och T-centralen och Citybanan. Dessutom beräknas utbyggnaden av Spårväg City endast ha mindre konsekvenser på stadsmiljön i området. Buller och stömljud behöver hanteras noga i planeringen.

Vidare är förslaget om att göra delar av Klarabergsgatan bilfri intressant. Detta skulle bidra till en minskning av biltrafiken i innerstaden, ge mer plats åt fotgängare och cyklister samt ytterligare förbättra bullersituationen i gatumiljön.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Karin Wanngård, Roger Mogert och Tomas Rudin (alla S) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (S) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (MP) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av Karin Rågsjö (V) enligt följande.

Behovet av utbyggd kollektivtrafik är mycket stort och under nuvarande förutsättningar motsvarar tillgängliga resurser bara en bråkdel av de investeringar i kollektivtrafiken som skulle behöva göras.

Det är positivt att spårvägen nu förlängs ytterligare. Den kan då fylla flera behov och framför allt skapa en bättre koppling mot T-centralen, Centralstationen, den nya pendeltågsstationen och bussterminalen. Vi ser detta som en viktig linje framför allt när den kommer att knytas an bättre mot Kungsholmen i ett senare skede. I samband med dragningen diskuteras ett bilfritt alternativ på Klarabergsgatan. Vänsterpartiet har sedan länge drivit bilfria gator i innerstaden och ser detta som ett bra tillfälle.

ÄRENDET

Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting samråder under perioden 3-30 juni 2013 med berörda och allmänhet om Spårväg Citys förlängning från Kungsträdgården till Sergels Torg/T-Centralen. Samrådsförslaget går att läsa i sin helhet i bilaga 2.

Den järnvägsplan som nu är på remiss behandlar en planerad delsträcka mellan en ny sluthållplats, Sergels Torg/T-Centralen på Klarabergsgatan och den befintliga ändhållplatsen Sergels Torg på Hamngatan. Genom att förlänga sträckan från den nuvarande sluthållplatsen kommer Spårväg City att ligga nära både T-Centralen och Citybanan, som öppnar år 2017. På så sätt underlättas byte mellan de olika trafikslagen spårväg, tunnelbana och pendeltåg.

Byggnationen av den utökade sträckningen är beräknad att påbörjas år 2018 och pågå i cirka ett år.

Spårväg Citys övriga planerade sträckor är:

- Förlängning av Spårväg City från Djurgårdsbron till Frihamnen.
- Fortsatt förlängning från Frihamnen till Ropsten.
- Upprustning och delvis utbyggnad av Lidingöbanan mellan Torsvik och Gåshaga brygga.

Den nuvarande spårvägen, linje 7, kommer att moderniseras ytterligare för att bli mer tillgänglig för alla resenärer.

Spårväg City blir en kapacitetsstark förbindelse mellan City, Norra Djurgårdsstaden och Lidingö. När hela sträckan är färdigbyggd kommer spårvägen att utgöra ett attraktivt alternativ till att resa med bil. Restiden mellan City och till exempel Frihamnen i Norra Djurgårdsstaden beräknas till cirka 15 minuter.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och Norrmalms stadsdelsnämnd. Exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden har skrivit ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 5 juli 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret ser positivt på förlängningen av Spårväg City från nuvarande slutstation vid Hamngatan till Klarastrands-gatan, vid det som kommer att bli Station Citys nya huvudentré. Förlängningen innebär att omstigningen förbättras även till T-Centralen och Centralstationen.

Spårväg City kommer vid den planerade framtida utbyggnaden österut mot hamnområdet och Ropsten att utgöra en viktig del i den stadsutveckling som pågår och planeras inom Norra Djurgårdsstaden. Spårvägsdragningen kommer därmed utgöra en viktig koppling för denna stadsdel till citykärnan.

Enligt gällande samverkansavtal från 2009 är det trafikförvaltningen i Stockholms läns

landsting som står för alla kostnader som är förknippade med spårvägsprojektet inklusive följdåtgärder som behöver göras i stadens anläggningar (gator m.m.). Stadsledningskontoret förutsätter att detta följs för denna utbyggnad.

I remissmaterialet beskrivs att det även fortsättningsvis kommer att finnas biltrafik på sträckan intill den nya hållplatsen vid Åhléns. Ett alternativ utan biltrafik har utretts av trafikkontoret. Beslut om trafiklösningen är ännu inte fattat men spårvägens föreslagna lösning medger såväl en gata med som utan biltrafik, vilket ses som positivt då handlingsutrymmet finns kvar.

Stadsledningskontoret anser att bygget av Spårväg City ska samordnas med stadens övriga planering för trafikstörande arbeten. Detta för att minimera framkomlighetsproblem för samtliga trafikslag. Vid projektering av spårvägen förutsätts att största möjliga hänsyn tas beträffande buller och stomljud. I stadens fastighet Skansen 23 ligger Kulturhuset och Stadsteatern. Föreställningar och verksamheter som bedrivs där får inte omöjliggöras eller störas.

Stadsledningskontoret vill lyfta fram att mellan hållplats Kungsträdgården och ny sluthållplats på Klarabergsgatan går spåren nästan uteslutande över fastigheter som antingen ägs av annan än staden eller som ägs av staden men upplåts med tomträtt till annan part. Staden har därmed inte full rådighet över dessa fastigheter. Stadsledningskontoret rekommenderar därför att trafikförvaltningen försöker träffa överenskommelser med berörda fastighetsägare och tomträttsinnehavare för att säkra rätten att dra fram spårvägsanläggningen, inklusive fasadinfästningar för kontaktledningar. Trafikförvaltningen bör vara uppmärksam på att överenskommelser med berörda tomträttsinnehavare för sin giltighet är beroende av exploateringsnämndens godkännande.

En förutsättning för ett sådant godkännande är att trafikförvaltningen tar på sig hela ansvaret för eventuella åtgärder för att minska störningar för berörda verksamheter på sådant sätt att staden hålls skadeslös.

Som svar på remissen ”Samråd om förlängning av Spårväg City från Kungsträdgården till Sergels torg/T-centralen” hänvisas till vad som har sagts i detta tjänsteutlåtande.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 augusti 2013 att som svar på remissen överlämna och återropa exploateringskontorets, fastighetskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafik- och renhållningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Åke Askensten m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets, fastighetskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafik- och renhållningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande, daterat den 5 juli 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoren ser positivt på förlängningen av Spårväg City fram till det som kommer att bli Station Citys nya huvudentré inom fastigheten Orgelpipan 6. Omstigningen förbättras till T-Centralen och Centralstationen. Spårväg City kommer vid den framtida utbyggnaden österut mot hamnområdet och Ropsten att utgöra en viktig del i stadsutvecklingen av Norra Djurgårdsstaden och vara en mycket viktig koppling för denna stadsdel till de allra mest

centrala delarna av Stockholm.

I remissmaterialet beskrivs att det kommer fortsätta finnas biltrafik på sträckan intill den nya hållplatsen vid Åhléns. Ett alternativ utan biltrafik har också utretts av trafikkontoret. Beslut om trafiklösningen är ännu inte fattat, men spårvägens föreslagna lösning medger såväl en gata med som utan biltrafik.

Avseende gestaltning av anläggningar som hör till spårvagnen, såsom stolpar för kontaktledningar och armatur, skärmtak, materialval på perronger etc., utgår kontoren från att val görs utifrån den mycket viktiga publika miljö som platsen utgör och där det finns stora kulturhistoriska värden, framför allt i området runt Sergels torg med både bebyggelse och publika rum. Ett gestaltungsprogram behöver tas fram i samarbete med representanter från staden.

Kontoren ser vidare positivt på att en del av den busstrafik som trafikerar Klarabergsgatan idag kan ersättas med spårvagn och därmed förbättra bullersituationen i gatumiljön, vilket på sikt kan ge bättre förutsättningar för ett ännu mer attraktivt stadsliv och samtidigt eventuellt också öppna upp för fler funktioner i angränsande bebyggelse som idag är helt dominerad av kontor och annan kommersiell verksamhet.

Beträffande buller, stomljud och vibrationer från spårvägen förutsätter kontoren att största möjliga hänsyn tas vid projekteringen av de dämpande åtgärderna. Inte bara bostäder, kontor och butiker kommer att beröras. I stadens fastighet Skansen 23 ligger Kulturhuset och Stadsteatern. Föreställningar och verksamheter som bedrivs där får inte omöjliggöras eller störas. Trafikförvaltningen behöver utreda hur buller och stomljud från spårvägen kan minimeras för intilliggande och underliggande verksamheter.

Kontoren anser att kontaktledningarna i första hand ska fästas in i fasad. På den aktuella sträckan är det mycket höga gångflöden och för att skapa bra och attraktiva gångstråk är det viktigt att minimera antalet stolpar i gatumiljön. Fasadinspända kontaktledningar behöver samordnas med befintliga belysningsinfästningar på ett sådant sätt att räddningstjänstens stegbilar kan användas på sträckan.

Slutligen har kontoren undersökt närmare frågan om rådighet över den mark där spårvägen är planerad att dras fram. Mellan hållplats Kungsträdgården och ny sluthållplats på Klarabergsgatan går spåren nästan uteslutande över fastigheter som antingen ägs av annan än staden eller som ägs av staden men upplåts med tomträtt till annan part. Staden har därmed inte full rådighet över dessa fastigheter. Stadens rätt att använda området för allmän körtrafik regleras i servituts- och tomträttsavtal. Det är osäkert om stadens rättigheter kan överföras på trafikförvaltningen. Kontoren rekommenderar därför starkt att trafikförvaltningen söker träffa överenskommelser med berörda fastighetsägare och tomträttshavare för att säkra rätten att dra fram spårvägsanläggningen, inklusive fasadinfästningar för kontaktledningar.

Trafikförvaltningen bör vara uppmärksam på att överenskommelser med berörda tomträttshavare för sin giltighet är beroende av exploateringsnämndens godkännande. En förutsättning för ett sådant godkännande är att trafikförvaltningen tar på sig hela ansvaret för eventuella åtgärder för att minska störningar för berörda verksamheter på sådant sätt att staden hålls skadeslös.

Enligt gällande samverkansavtal från 2009 är det trafikförvaltningen som står för alla kostnader som är förknippade med spårvägsprojektet inklusive följdåtgärder som behöver göras i stadens anläggningar (gator m.m.).

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa exploateringskontorets, fastighetskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafik- och renhållningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av ledamoten Sebastian Wiklund (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Jakob Dalunde m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Bengt Sandberg m.fl. (S), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets, fastighetskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafik- och renhållningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 5 juli 2013 har i huvudsak följande lydelse (se ovan).

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2013 att som svar på remissen besluta enligt förslag från ordföranden Per Ankersjö (C), vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), ledamoten Jonas Nilsson m.fl. (M) och ledamoten Karin Karlsbro (FP):

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningarnas gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.
3. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att därutöver anföra följande.

Vi välkomnar att Spårväg City förlängs och knyts ihop med tunnelbanan och pendeltågen. Vi ser också positivt på att övergången från busstrafik till spårvagn på sträckan förväntas sänka bullernivåerna. Av remissmaterialet följer att trafiklösningen ännu inte är beslutad, men att planerna medger såväl en lösning med biltrafik på Klarabergsgatan som en utan biltrafik. Vi vill i detta sammanhang påpeka att en lösning där biltrafiken på Klarabergsgatan starkt begränsas är att föredra, och att det i det fortsatta arbetet med Spårväg City även bör utredas om biltrafiken på Hamngatan kan begränsas.

Det framgår inte av remissmaterialet hur förändringarna av Klarabergsgatan kommer att påverka cyklisterna. Klarabergsgatan och området kring Sergels torg är en central punkt för shopping och nöjen. Vi vill därför betona vikten av tydliga och generösa cykelvägar där cyklister separeras från gående och eventuell biltrafik så att de inte tvingas dela på samma ytor.

Reservation anfördes av ledamoten Mikael Magnusson m.fl. (S) och ledamoten Stellan F Hamrin (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mikael Magnusson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Stellan F Hamrin (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets, fastighetskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafik- och renhållningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 5 juli 2013 har i huvudsak följande lydelse (se ovan).

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 augusti 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa exploateringskontorets, fastighetskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafik- och renhållningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättare Sebastian Wiklund (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets, fastighetskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafik- och renhållningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 5 juli 2013 har i huvudsak följande lydelse (se ovan).

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 augusti 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa exploateringskontorets, fastighetskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafik- och renhållningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande .

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mark Klamberg (FP) och ledamoten Jonas Naddebo (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Annika Ödebrink m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Tobias Johansson (V), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Göran Oljeqvist (KD), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets, fastighetskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafik- och renhållningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 5 juli 2013 har i huvudsak följande lydelse (se ovan).

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 augusti 2013 att som svar på remissen överlämna och återopa Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Anita Lindskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Shadi Larsson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 1 augusti 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiv till förslaget om utbyggnad och förlängning av Spårväg City. Enligt förvaltningen bidrar till den till att uppnå målet enligt Stockholms stads framkomlighetsstrategi om att kollektiv- gång- och cykeltrafik ska prioriteras i gaturummet.

Förvaltningen anser att det är angeläget att möjligheten att göra delar av Klarabergsgatan bilfri utreds vidare i det fortsatta arbetet. Enligt förvaltningen bidrar en bilfri lösning även till måluppfyllelse av Stockholm som promenadstad enligt översiktsplanen.

Enligt samrådshandlingen har spårvägens påverkan på stads- och kulturmiljö studerats i ett särskilt gestaltungsprogram. Förvaltningen ser positivt på att särskild omsorg har lagts på att minimera antalet stolpar i gaturummet genom att samutnyttja belysnings- och kontaktledningsstolpar och att använda bärlinor som fästs på fasad.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) enligt följande.

Vi har ingenting i sig att invända mot det gemensamma remissvaret som kontoren har skrivit. Förlängningen av Spårväg City/NK-expressen till T-centralen är nödvändig för att göra spårvagnen användbar. Under det moderata styret i Stockholms stad och län har kollektivtrafiken varit kraftigt misskött och felprioriteringar som Spårväg City/NK-expressen är tyvärr inte det enda exemplet. Vi vill se satsningar på projekt som verkligen svarar på stockholmarnas behov. De ska vara samhällsekonomiskt lönsamma som tunnelbana till Nya Karolinska/Hagastaden och till Nacka.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Åke Askensten m.fl. (MP) enligt följande.

Det är positivt att denna spårvägssatsning – som är väl i linje med de motioner som lagts av Miljöpartiet i stadshuset och landstingshuset – får en fortsättning, i första hand till T-centralen och senare till Ropsten och Lidingö. Som MP tidigare föreslagit bör också en sträckning till Kungsholmen utredas.

Fastighetsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Sebastian Wiklund (V) enligt följande.

Att i huvudsak godkänna förslaget.

Att gå vidare med förslaget om att göra gatan bilfri längs spåret på Klarabergsgatan.

Det är positivt att spårvägen nu förlängs ytterligare. Den kan då fylla flera behov och framför allt skapa en bättre koppling mot T-centralen, Centralstationen, den nya pendeltågsstationen och bussterminalen. Vi ser detta som en viktig linje framför allt när den kommer att knytas an bättre mot Kungsholmen i ett senare skede. I samband med dragningen diskuteras ett bilfritt alternativ på Klarabergsgatan. Vänsterpartiet har sedan länge drivit bilfria gator i innerstaden och ser detta som ett bra tillfälle. Därför ska detta förslag prioriteras och prövas.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Jakob Dalunde m.fl. (MP) enligt följande.

Vi är mycket positiva att kollektivtrafiken byggs ut. Även om det funnits en del frågetecken kring processerna och kostnaderna för spårväg Spårväg City, så är vi ändå i grunden positiva till att projektet utvecklas. Att inte låta spårvägen fortsätta västerut från Hamngatan vore ett stort slöseri med redan investerade resurser. En fortsättning till T-Centralen är naturlig och innebär förbättrad omstigning till annan kollektivtrafik.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Bengt Sandberg m.fl. (S) enligt följande.

Det är givetvis nödvändigt att denna förläning av spårväg city, NK-expressen, sker för att spårvägen ska kunna fylla sin funktion. Ärendet visar dock hur märklig och kostsam den första dragningen varit för stockholmarna. Det är orimligt och ekonomiskt djupt oansvarigt att lägga hundratals miljoner på ett bygge som redan efter ett par år ska rivs upp.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Mikael Magnusson m.fl. (S) och ledamoten Stellan F Hamrin (V) enligt följande.

Mikael Magnusson m.fl. (S) och Stellan F Hamrin (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förvaltningarnas gemensamma förslag.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mikael Magnusson m.fl. (S) enligt följande.

Vi har ingenting i sig att invända mot remissvaret som förvaltningarna har skrivit. Förlängningen av NK-expressen till T-centralen är nödvändig för att göra spårvagnen användbar. För under den borgliga ledningen har kollektivtrafiken under flertalet år varit kraftigt misskött med flera felprioriteringar som NK-expressen. Istället för att satsa på projekt som verkligen gynnar stockholmarna och är samhällsekonomiskt lönsamma som tunnelbana till Nya Karolinska/Hagastaden och Nacka.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) enligt följande.

Det är positivt att Spårväg City nu kan förlängas från Kungsträdgården fram till T-Centralen. Men det är i sammanhanget viktigt att även fortsätta förberedelserna för en fortsatt dragning av Spårväg City över till Kungsholmen.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Stellan F Hamrin (V) enligt följande.

Behovet av utbyggd kollektivtrafik är mycket stort och tillgängliga resurser f.n. otillräckliga särskilt så länge projektet Förbifarten inte stoppas. Vi är positiva till en utbyggd trafik enligt förslaget men reserverar oss för att andra och viktigare projekt kan tvingas gå före.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättare Sebastian Viklund (V) enligt följande.

Att i huvudsak godkänna förslaget

Att gå vidare med förslaget om att göra gatan bilfri längs spåret på Klarabergsgatan

Det är positivt att spårvägen nu förlängs ytterligare. Den kan då fylla flera behov och framför allt skapa en bättre koppling mot T-centralen, Centralstationen, den nya pendeltågsstationen och bussterminalen. Vi ser detta som en viktig linje framför allt när den kommer att knytas an bättre mot Kungsholmen i ett senare skede. I samband med dragningen diskuteras ett bilfritt alternativ på Klarabergsgatan. Vänsterpartiet har sedan länge drivit bilfria gator i innerstaden och ser detta som ett bra tillfälle. Därför ska detta förslag prioriteras och prövas.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S) enligt följande.

Det är givetvis nödvändigt att denna förlängning av spårväg city, NK-expressen, sker för att spårvägen ska kunna fylla sin funktion. Ärendet visar dock hur märklig och kostsam den första dragningen varit för stockholmarna. Det är orimligt och ekonomiskt djupt oansvarigt att lägga hundratals miljoner på ett bygge som redan efter ett par år ska rivs upp.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Miljöpartiet är i huvudsak positivt till förslaget om Spårväg Citys utbyggnad från Hamngatan till Sergels torg/T-centralen. Förlängningen skulle bidra till ett förbättrat och naturligt byte mellan spårvägen och T-centralen och Citybanan. Dessutom beräknas utbyggnaden av Spårväg City endast ha mindre konsekvenser på stadsmiljön i området. Buller och stömljud behöver hanteras noga i planeringen.

Vidare är förslaget om att göra delar av Klarabergsgatan bilfri intressant. Detta skulle bidra till en minskning av biltrafiken i innerstaden, ge mer plats åt fotgängare och cyklister samt ytterligare förbättra bullersituationen i gatumiljön.

Trafik- och renhållningsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mark Klamberg (FP) och ledamoten Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Vi välkomnar att Spårväg City förlängs och knyts ihop med tunnelbanan och pendeltågen. Vi ser också positivt på att övergången från busstrafik till spårvagn på sträckan förväntas sänka bullernivåerna. Av remissmaterialet följer att trafiklösningen ännu inte är beslutad, men att planerna medger såväl en lösning med biltrafik på Klarabergsgatan som en utan biltrafik. Vi vill i detta sammanhang påpeka att en lösning där biltrafiken på Klarabergsgatan starkt begränsas är att föredra, och att det i det fortsatta arbetet med Spårväg City även bör utredas om biltrafiken på Hamngatan kan begränsas.

Det framgår inte av remissmaterialet hur förändringarna av Klarabergsgatan kommer att påverka cyklisterna. Klarabergsgatan och området kring Sergels torg är en central punkt för shopping och nöjen. Vi vill därför betona vikten av tydliga och generösa cykelvägar där cyklister separeras från gående och eventuell biltrafik så att de inte tvingas dela på samma ytor.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Annika Ödebrink m.fl. (S) enligt följande.

Vi välkomnar att Spårväg City förlängs och knyts ihop med tunnelbanan och pendeltågen. Vi ser också positivt på att övergången från busstrafik till spårvagn på sträckan förväntas sänka bullernivåerna. Av remissmaterialet följer att trafiklösningen ännu inte är beslutad, men att planerna medger såväl en lösning med biltrafik på Klarabergsgatan som en utan biltrafik. Vi vill i detta sammanhang påpeka att en lösning där biltrafiken på Klarabergsgatan starkt begränsas är att föredra, och att det i det fortsatta arbetet med Spårväg City även bör utredas om biltrafiken på Hamngatan kan begränsas.

Det framgår inte av remissmaterialet hur förändringarna av Klarabergsgatan kommer att påverka cyklisterna. Klarabergsgatan och området kring Sergels torg är en central punkt för shopping och nöjen. Vi vill därför betona vikten av tydliga och generösa cykelvägar där cyklister separeras från gående och eventuell biltrafik så att de inte tvingas dela på samma ytor.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

Miljöpartiet är i huvudsak positivt till förslaget om Spårväg Citys utbyggnad från Hamngatan till Sergels torg/T-centralen. Förlängningen skulle bidra till ett förbättrat och naturligt byte mellan spårvägen och T-centralen och Citybanan. Dessutom beräknas utbyggnaden av Spårväg City endast ha mindre konsekvenser på stadsmiljön i området. Buller och stömljud behöver hanteras noga i planeringen.

Vidare är förslaget om att göra delar av Klarabergsgatan bilfri intressant. Detta skulle bidra till en minskning av biltrafiken i innerstaden, ge mer plats åt fotgängare och cyklister samt ytterligare förbättra bullersituationen i gatumiljön.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Tobias Johansson (V) enligt följande.

Behovet av utbyggd kollektivtrafik är mycket stort och under nuvarande förutsättningar motsvarar tillgängliga resurser bara en bråkdel av de investeringar i kollektivtrafiken som skulle behöva göras.

Generellt är vi positiva till utbyggnader av kollektivtrafiken. Men då behovet måste vara det som styr ser att det kan bli nödvändigt att prioritera andra projekt före en utbyggnad av Spårväg City.

Ersätтарыttrande

Göran Oljeqvist (KD) instämmer i det särskilda uttalandet från ledamoten Mark Klamberg (FP) och ledamoten Jonas Naddebo (C).

Norrmalms stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Anita Lindskog m.fl. (S) enligt följande.

Vi socialdemokrater har varit väldigt engagerade när det gäller att försöka skapa attraktiva möjligheter till kollektivresande med hänsyn till kostnaderna för skattebetalarna. Därför har vi varit mycket kritiska såväl i Norrmalms Stadsdelsnämnd som i Stockholms kommunfullmäktige till hela hanteringen av kommunikationen mellan centrala Stockholm och Djurgården som vi ansett vara skandalöst hanterad. 380 mkr kostade det att mycket skyndsamt före valet bygga ett par hundra meter spårväg till Sergels torg samt rusta upp spåren till Djurgården. Detta skedde fast det enligt SL inte fanns ett sådant upprustningsbehov av museispårvägen. Spårvägen blev därmed dyrare att bygga än det är att bygga tunnelbana motsvarande sträcka. Dessutom måste cirka 100 meter spårväg rivas upp ånyo, för att bygga om Sergels torg, om spårvägen ska dras fram till Centralen. Därutöver lades busslinje 47 ned för att få upp resandetalen till dagens relativt låga 7 000 per dag på spårvagnen, trots att tillgängligheten därigenom försämrades väsentligt för de många personer som kommer via pendeltåg och fjärrtåg dagligen och ska ut till Djurgården. Vi har vid ett flertal tillfällen tagit upp det orimliga att turisterna, våra äldre och handikappade samt övriga trafikanter ska tvingas gå nästan en kilometer till spårvagnen vid Sergels Torg/NK från Centralen alternativt först ta buss för att sen byta till spårvagn vilket uppenbarligen är en klar försämring gentemot tidigare.

Även om det nu tar ytterligare tid innan spårvagnslinjen kan tas i bruk mellan Centralen och Djurgården måste man beakta de mycket kostsamma investeringar som redan gjorts i spårvägen. Stockholms attraktionskraft påverkas negativt av att man inte kan erbjuda en förbindelse mellan Djurgårdens attraktioner och Centralen under de år det tar att färdigställa spårvägen. De för resenärernas negativa omständigheter enligt ovan av alliansens förda politik bör reduceras via en tillfällig bussförbindelse till sträckan färdigställts. Därför bör SL under tiden det tar till den extra sträckan färdigställs upprätta en direkt förbindelse mellan

Centralen och södra Djurgården som, om inte annat, är i bruk under de perioder av året då antalet besökande i området är särskilt omfattande.

Det innebär att vi trots att vi anser att frågan är skandalöst handlagd såväl ur resenärernas synpunkt som skattebetalarnas synpunkt, så kan vi inte bara säga ”vad var det vi sa” utan vi agerar ansvarsfullt med rådande nedlagda kostnader och accepterar att man utreder vad den extra kostnaden för att bygga ut nu befintlig spårväg mellan Sergels Torg och Centralen blir. Det är dock anmärkningsvärt att det saknas någon som helst kostnadsredogörelse i materialet som vi har att yttra oss om! För övrigt tycker vi att det är viktigt att man i möjligaste mån försöker separera trafikslagen (gående, biltrafikanter, spårväg, bilar, cyklister). Detta är viktigt inte minst ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Shadi Larsson m.fl. (MP) enligt följande.

Vi ställer oss mycket positiva till förslaget om förlängning av Spårväg City. Spårvagnar har högre kapacitet än bussar i förhållande till utrymmesbehovet. Eldrift och energisnålhet är andra bra egenskaper. Bilister i gemen visar också större respekt för spårvagnar, vilket förbättrar framkomligheten ännu mer.

Möjligheten att göra delar av Klarabergsgatan bilfri måste förstas utredas. En bilfri passage för gångtrafikanter mellan affärsstråken norr och söder om Klarabergsgatan vid Åhléns skulle binda ihop dessa viktiga stråk i den mest folkfyllda delen av Norrmalm.

Miljöpartiet har tidigare påtalat vikten av att få direkta och bekväma förbindelser mellan Centralen och de stora turistmålen på Djurgården. Den föreslagna spårvagnssträckningen kan bli en delösning i detta. Men vi vill också i det här sammanhanget påpeka det önskvärda i att en utredning kommer igång om förutsättningarna för en ytterligare förlängning av spårvagnslinjen västerut, från Klarabergsgatan till Västra Kungsholmen, med syfte att få en sammanhängande tvärförbindelse med stor kapacitet genom hela centrala staden. Och då är det väsentligt att inga beslut tas nu, i samband med den föreslagna förlängningen av linjen till Sergels Torg/T-centralen, som kan försvåra en senare utbyggnad västerut.