

**Handläggare**  
Kristofer Tengliden  
08-508 26 374

**Till**  
Trafiknämnden  
2020-12-10

## Spårväg City, delgenomförande. Slutredovisning

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av delgenomförandet av projekt Spårväg City.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

Jenny Carlsson  
Enhetschef

### Sammanfattning

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner slutredovisning av delgenomförandet av Spårväg City.

Projektet med utbyggnad av Djurgårdslinjen initierades av SL 2007. En förstudie var klar 2008, och i samband med stadens remissvar fattade trafik- och renhållningsnämnden 2010-05-18 genomförandebeslut ”för nödvändiga utredningar för fortsatt utbyggnad av Spårväg City...”.

Spårväg City är en ny stadsspårväg mellan Djurgården och City med potential att förlängas till Ropsten och kopplas samman med Lidingöbanan. Projektet ägdes av regionen som därmed var den part som i huvudsak styrde framdriften och ansvarade för investeringen.

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 374  
Växel 08-508 27 200  
kristofer.tengliden@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

Enligt ett samverkansavtal skulle staden bekosta tid för egen personal på trafikkontoret och exploateringskontoret. Kontoren skulle bemanna styr- och arbetsgrupper samt genomföra olika utredningar. Enligt en gemensam tidplan från 2012 skulle hela sträckan Klarabergsgatan - Ropsten vara klar 2018.

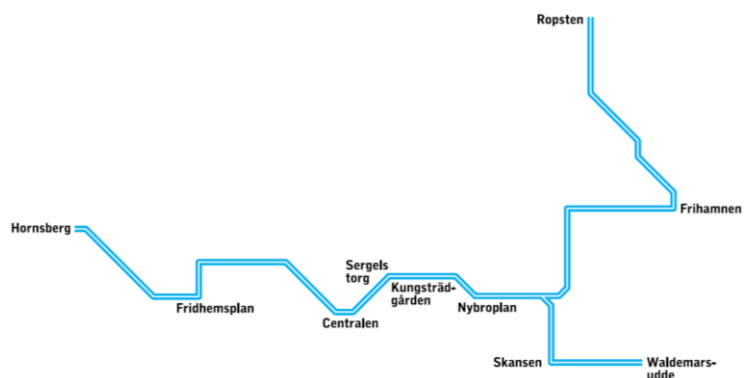
Förlängningen till Klarabergsgatan blev klar 2018, men regionen har skjutit utbyggnaden öster om Djurgårdsbron på obestämd tid. Då spårvägen innebär en så stor investering har trafikförvaltningen i en utredning 2017-2020 studerat olika alternativ för kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden.

Trafikkontoret bevakar utvecklingen aktivt, men bedömer inte att några investeringsåtgärder kommer att genomföras i närtid. Därför slutredovisar nu kontoret delgenomförandet av projektet för Spårväg City, eftersom stadens investeringsregler inte tillåter att ha investeringsprojekt vilande under en längre tid. Frågor om till exempel kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden och Spårväg City hanteras inom kontorets ordinarie trafikplaneringsverksamhet. När det åter blir aktuellt med stadens medverkan i regionens fortsatta arbete, kommer kontoret att starta ett nytt investeringsprojekt.

Av genomförandebeslutets 28 mnkr har 20,5 mnkr upparbetats.

## Bakgrund

Projektet med utbyggnad av Djurgårdslinjen initierades av SL 2007 då SLs styrelse beslutade att projektet skulle genomföras och en förstudie påbörjas. Initialt studerades endast sträckan från Stockholm City till Värtan, men under 2008 enades SL och staden om att utöka förstudien med en sträckning till Kungsholmen.



Figur 1. Planerad sträckning för Spårväg City enligt förstudien 2010

I samband med stadens remissvar på förstudien fattade trafik- och renhållningsnämnden 2010-05-18 genomförandebeslut om 31,5 mnkr ”för nödvändiga utredningar för fortsatt utbyggnad av Spårväg City...” (se <https://insynsverige.se/stockholm-trn/sammantrade?date=2010-05-18#agenda-16>). Av detta avsåg 3,5 mnkr stadens andel av utbyggnaden på Hamngatan (”etapp 1”). Etapp 1 utfördes i ett separat projekt och ingår inte i denna slutredovisning.

Detta tjänsteutlåtande utgör slutredovisning av de delar av spårvägsprojektet som hittills har genomförts. Andra delar av projektet återstår dock, och slutredovisningen utgör inget hinder för kontorets framtida deltagande i eventuella kommande projekt inom ramen för Spårväg City.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har skett med exploateringskontoret.

### **Redovisning av projektet**

Spårväg City är en ny stadsspårväg mellan Djurgården och City med potential att förlängas till Ropsten och kopplas samman med Lidingöbanan. Spårväg City skulle bidra till att öka kapaciteten i innerstadens gatunät genom att erbjuda kollektivtrafik med täta avgångar och högre kapacitet än busstrafik samt förbättra tvärförbindelsen genom Stockholm.

Projektet ägdes av regionen som därmed var den part som i huvudsak styrde framdriften och ansvarade för investeringen. Enligt samverkansavtalet (se bilaga 1) ska SL (nuvarande trafikförvaltningen) stå för utrednings-, projekterings- och byggkostnader som är *direkt betingade* av spårvägen. Med direkt betingat avses sådana utredningar, åtgärder och utgifter med mera som inte skulle behöva utföras eller uppstå om inte Spårväg City planerades eller genomfördes.

Enligt samverkansavtalet skulle staden bekosta tid för egen personal på trafik- och exploateringskontoren. Kontoren skulle bemanna styr- och arbetsgrupper samt genomföra olika utredningar. Staden skulle tillsammans med SL

- utreda alternativa passager genom City

- ta fram erforderligt underlag för genomförandavtal och genomförandebeslut
- ha en fortsatt dialog om tidplanen.

### Viktiga beslut och händelser i projektet

Nedan listas viktiga beslut, händelser och underlag i projektet.

#### **2007**

- SLs styrelse fattade beslut om utbyggnad av Djurgårdslinjen.

#### **2008**

- Avsiktsförklaring avseende utbyggnad av Tvärbana City – stadsspårväg i Stockholm.
- Förstudie sträckan Hornsberg - Frihamnen. Svar på remiss och inriktningsbeslut.

#### **2009**

- Samverkansavtal för Spårväg City.

#### **2010**

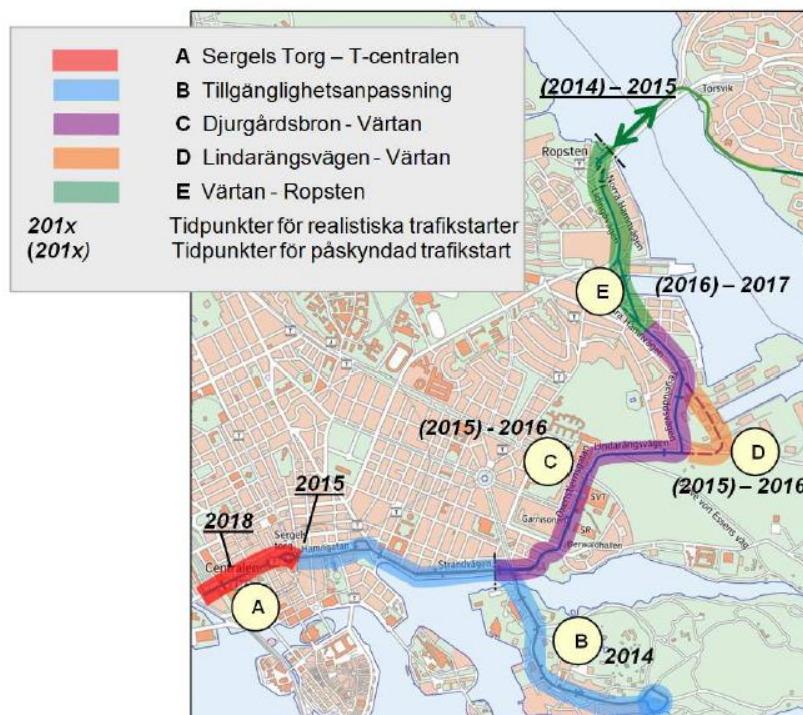
- Förstudie sträckan Hornsberg - Ropsten. Svar på remiss och genomförandebeslut.
- Utbyggnad till Hamngatan ("etapp 1").

#### **2011**

- Trafikkontoret och trafikförvaltningen tar fram gemensamt underlag gällande tidplan för fortsatt utbyggnad av Spårväg City.
- Genomförandebeslut i landstingets trafiknämnd för sträckan T-centralen - Gåshaga Brygga.

#### **2012**

- Trafikkontoret startar projekt Sergels Torg för att renovera tätskikten och utföra konstruktionsförstärkningar för spårvägen åt trafikförvaltningen.
- Tilläggsavtal till Samverkansavtal.
- Besparingskrav i landstingets budget; budgeten för Spårväg City minskas från 5,4 mdkr till 4,3 mdkr.



Figur 2. Planerad sträckning och tidplan enligt samverkansavtalets tilläggsavtal 2012.

### 2013

- PM Sammanfattning av studerade korridorer och spårplaceringar delen Djurgårdsbron - Frihamnen.
- Järnvägsplan förlängning från Djurgårdsbron till Frihamnen. Svar på remiss.
- Trafikförvaltningen påbörjar planering för tillgänglighetsanpassning av hållplatsen vid Nybroplan. Trafikkontoret vill samordna med egna åtgärder vid Nybroplan för gång-, cykel- och kollektivtrafiken.

### 2014

- Järnvägsplan förlängning till T-centralen. Svar på remiss.
- Trafikförvaltningen tillgänglighetsanpassar hållplatser på Djurgården.
- Enligt budgetbeslut i landstingsfullmäktige skjuts utbyggnaden öster om Djurgårdsbron upp till efter år 2019.

### 2016

- Järnvägsplan förlängning till T-centralen vinner laga kraft.
- Samordnade hållplatsåtgärder samt åtgärder för gående och ökad trafiksäkerhet genomförs vid Styrmansgatan.

### 2017

- Genomförandeavtal om förlängning till Klarabergsgatan.
- Utredningsstudie om kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden startar.

**2018**

- Utbyggnad till Klarabergsgatan klar.
- Trafikförvaltningen påbörjar planeringen för upprustning av spåren på Strandvägen för utförande 2019.
- Trafikförvaltningen avbryter planeringen för tillgänglighetsanpassning av Nybroplan.

**2019**

- Spårvagnsdepån Alkärrshallen på Djurgården börjar byggas ut och renoveras för att kunna ta emot nya vagnar som levereras 2020.
- Trafikförvaltningen avbryter planeringen för upprustning av spåren på Strandvägen.
- Trafikkontoret fortsätter utan trafikförvaltningen planeringen av gång-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder vid Nybroplan.

**2020**

- Regionens utredning om kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden godkänd i regionens trafiknämnd i oktober.

**Genomförd lösning**

Vissa delar av spårvägsprojektet har nu genomförts (bland annat utbyggnad till Klarabergsgatan, ombyggnad av hållplatserna vid Styrmansgatan samt ny depå i Lidingö) medan andra återstår (såsom utbyggnad till Ropsten och sammankoppling med Lidingöbanan).

Kontorets projekt har i huvudsak gått ut på att tillsammans med trafikförvaltningen planera hur spårvägen kan integreras i gatorna på ett sätt som både tar hänsyn till trafiksäkerhet och framkomlighet för de olika trafikslagen.



*Figur 3. Klarastråket september 2018.*

Inom projekt Sergels Torg utförde staden i samband med tätskiktsreoveringen konstruktionsförstärkningar för spårvägen, och vid Styransgatan bekostade staden tillgänglighets- och trafiksäkerhetsåtgärder i samband med trafikförvaltningens ombyggnad av hållplatserna.

Projektet har krävt stora personella resurser hos staden under de tio år som projektet pågått. I samverkan med trafikförvaltningen har en mängd trafikanalyser tagits fram samt ritningar på bygghandlings- eller systemhandlingsnivå för hela sträckan Klarastråket - Frihamnen. Projektet har även till viss del stöttat exploateringskontorets projekt Norra Djurgårdsstaden med planeringsresurser för spårvägsdragningen mellan Frihamnen och Ropsten.

Utbyggnaden mellan Djurgårdsbron och Ropsten har ännu inte påbörjats. Då spårvägen innebär en så stor investering har trafikförvaltningen i en utredning 2017-2020 studerat olika alternativ för kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden. Fem åtgärds paket med olika kombinationer av spårvägs- och busslösningar har utvärderats. Det alternativ som förordas innebär bland annat trafikering med 40-meterståg tillsammans med framkomlighets- och kapacitetshöjande åtgärder för busstrafiken. I oktober 2020 godkände regionens trafiknämnd utredningen, och gav förvaltningschefen i uppdrag att föra samtal med berörda aktörer i syfte att skapa förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling i Norra Djurgårdsstaden.

Trafikkontoret bevakar utvecklingen aktivt, men bedömer inte att några investeringsåtgärder kommer att genomföras i närtid. Därför slutredovisar nu kontoret delgenomförandet av projektet för Spårväg City, eftersom stadens investeringsregler inte tillåter att ha investeringsprojekt vilande under en längre tid. Frågor om till exempel kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden och Spårväg City hanteras inom kontorets ordinarie trafikplaneringsverksamhet. När det åter blir aktuellt med stadens medverkan i regionens fortsatta arbete, kommer kontoret att starta ett nytt investeringsprojekt.

Samverkansavtalet för Spårväg City (se bilaga 1) fortsätter att gälla även om kontorets investeringsprojekt nu avslutas.

#### Projektets måluppfyllelse, genomförande och tidplan

Enligt förstudien 2010 var SLs målsättning trafikstart på hela sträckan Hornsberg - Ropsten 2014. Kontoret ansåg att projektet hade en ”hög ambition” gällande tidplanen och föreslog en dialog om denna för att hitta en balans mellan tid, kostnad och kvalitet.

SLs avsikt var då att projektet skulle bedrivas som ett s.k. OPS-projekt (offentlig-privat samverkan); en eller flera privata aktörer skulle åta sig att projektera, bygga, finansiera samt driva spårvägen under minst 15 år. Senare utgick planerna på OPS-lösningen samt även sträckningen mot Kungsholmen.

I tilläggsavtalet till samverkansavtalet 2012 justerades tidplanen så att sträckan Klarabergsgatan - Ropsten skulle vara klar 2018 (se figur 2).

Förutsättningarna för detta ändrades sedan när landstingsfullmäktige i ett budgetbeslut i december 2014 sköt utbyggnaden för sträckan Djurgårdsbron - Ropsten till att påbörjas tidigast år 2020. Mellan 2017 och 2020 gjordes en utredning om kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden.

Kontorets huvudsakliga uppgifter i projektet har varit att bevaka stadens intressen samt möjliggöra spårvägsutbyggnaden. Detta har gjorts exempelvis genom deltagande i projektmöten, genomförande av utredningar och planering av hur spårvägen på bästa sätt kan integreras i gatorna. Kontoret har också ansvarat för renoveringen vid Sergels Torg och konstruktionsförstärkningen för spårvägen.



Vid förlängningen till Klarabergsgatan anser kontoret att målen om att skapa en bra kollektivtrafiklösning med tillräckliga utrymmen för gående och cyklister samt god gestaltning har uppnåtts. Antalet resande med Spårväg City ökade med 40 % efter förlängningen.

Något som återstår är att träffa ett drift- och underhållsavtal med trafikförvaltningen, där parternas ansvarsområden och mellanhavanden för spårvägssträckorna i staden regleras. Arbetet med det avtalet pågår.

### Intressenthantering och kommunikation

Trafikförvaltningen och trafikkontoret samverkade kring kommunikationen. Arbetet leddes av ett kommunikationsråd och en gemensam kommunikationsplan togs fram.

### Ekonomi

Dåvarande trafik- och renhållningsnämnden fattade 2010-05-18 genomförandebeslut om 31,5 mnkr för stadens medverkan i Spårväg City. Beslutet, som kallades ”delgenomförandebeslut”, avsåg utgifter om 28 mnkr för fortsatt utredningsarbete samt stadens andel om 3,5 mnkr för utbyggnaden på Hamngatan år 2010 (”etapp 1”). Etapp 1 utfördes i ett separat projekt och ingår inte i denna slutredovisning.

Då beslutet fattades var kontorets avsikt att för varje delsträcka av utbyggnaden återkomma med genomförandevalt och genomförandebeslut; därav benämningen ”delgenomförandebeslut”. Under projektets gång blev dock detta endast aktuellt för utbyggnaden till Klarabergsgatan.

Av genomförandebeslutets budget för utredningsarbetet (28 mnkr) har 20,5 mnkr upparbetats, varav huvuddelen avser egen tid samt utredningsarbete. I det upparbetade beloppet ingår även 2,3 mnkr för tillgänglighets- och trafiksäkerhetsåtgärder i samband med trafikförvaltningens ombyggnad av hållplatserna vid Styrmansgatan.

Projektets utgifter sammanfattas av nedanstående tabell.

|  | <b>Utfall<br/>(mnkr)</b> |
|--|--------------------------|
| <b>Utgifter</b>                                  |                          |
| Utredning och projektering                       | 7,4                      |
| Byggherrekostnader inkl.<br>byggledning och risk | 10,6                     |
| Entreprenad                                      | 2,3                      |
| Övrigt   | 0,2                      |
| <b>Summa utgifter</b>                            | <b>20,5</b>              |

**Slut**

### **Bilagor**

1. Samverkansavtal för Spårväg City samt Tilläggsavtal nr.1  
(sammanställning)