



PM 2011:62 RII (Dnr 314-547/2011)

Järnvägsplan för ny spårväg sträckan Djurgårdsbron – Ropsten (Spårväg City)

Inbjudan till samråd från AB Storstockholms Lokaltrafik

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Järnvägsplan för ny spårväg sträckan Djurgårdsbron – Ropsten (Spårväg City)” hänvisas till denna promemoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Stockholms stad har mottagit inbjudan till samråd från AB Storstockholms Lokaltrafik angående järnvägsplan för ny spårväg sträckan Djurgårdsbron – Ropsten, Stockholm. Remisstiden sträcker sig till den 28 mars 2011. Staden har medgett ett visst anstånd att inkomma med svar.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Östermalms stadsdelsnämnd samt Stockholms Hamn AB. På grund av den korta remisstiden har samtliga remissinstanser avgett ett gemensamt kontorsyttrande.

Kontoren och Stockholms Hamn AB ser positivt på att en järnvägsplan tas fram för delsträckan. Järnvägsplanen visar på en slutgiltig sträckning som remissinstanserna anser är bra. Däremot anses inte Norra Hamnvägen vara en framkomlig väg ens för provisorier. Vidare framhålls att det i det fortsatta arbetet är av största vikt att trafiksäkerheten beaktas och prioriteras så att tillräckliga åtgärder vidtas för gångtrafikanter, passagerare och cyklister. Vidare måste spårvägen vara tillgänglig för alla. Remissinstanserna ser att det återstår en hel del utredningar för att säkerställa ett fungerande transportsystem för alla trafikanter. Det är viktigt att ta ställning till hur det framtida busslinjenätet ska se ut i kombination med spårvägen, t.ex. hållplatsutformning och prioriteringar i signaler.

Mina synpunkter

Spårväg City är ett viktigt tillskott av kollektivtrafik i Stockholms innerstad. Stockholm har en internationellt sett hög andel resenärer som reser kollektivt till och från arbetet. En fortsatt utbyggd och väl fungerande kollektivtrafik är en viktig faktor för Stockholms fortsatta utveckling som hållbar och växande stad.

Fullt utbyggd kommer Spårväg City att knyta ihop de nya stadsutvecklingsområdena i Norra Djurgårdsstaden, Hjorthagen och Värtan med City och nya stadsutvecklingsområdet på nordvästra Kungsholmen.

Cityspårvägens byggnation och drift kommer att innebära en stor och genomgripande förändring av trafiksituationen i Stockholm. Cityspårvägen är ett nytt trafikslag som ställer nya krav på samverkan med andra trafikslag. Det är därför av största vikt att trafiksäkerheten beaktas och prioriteras så att tillräckliga åtgärder vidtas för gångtrafikanter, passagerare och cyklister. Det är vidare självklart att det nya kollektivtrafikslaget ska vara tillgängligt för funktionshindrade. Spårvägen medför goda komfort- och tillgänglighetskvaliteter med sina låga insteg och det är viktigt att denna potential fullt ut kan tas tillvara.

Många stockholmare och näringsidkare kommer att ha nytta av spårvägen när den är färdigbyggd, men de kommer också att påverkas under byggtiden. Framkomligheten kommer att vara en stor utmaning under de kommande åren mot bakgrund av alla stora infrastrukturprojekt som är på gång inom staden bl.a. Citybanan och Norra Länken. Därför är det av största vikt att planeringen av den fortsatta utbyggnaden sker med beaktande av alla andra stora projekt. Under ärendets beredning har synpunkter inhämtats från Storstockholms brandförsvarsförbund. Förbundet har även deltagit i de av SL anordnade samrådsmötena och jag vill framhålla vikten av att deras synpunkter om spårvägens påverkan på framkomligheten vid utryckning och utryckningsmöjligheter från intilliggande fastigheter tas till vara, samt att SL i det kommande arbetet för en nära dialog med brandförsvarsförbundet för att möjliggöra bra lösningar på dessa frågor.

Jag vill, liksom stadens remissinstanser, framhålla att en provisorisk spårdragning i Norra Hamnvägen inte är en framkomlig väg. Flytten av Cementa till Energihamnen är nödvändig för att möjliggöra byggandet av omkring 900 lägenheter i det nya miljöprofilområdet Västra Liljeholmen. Cementa har som ovillkorlig förutsättning krävt att deras in- och utfart inte får blockeras av en spårvägsdragning i Norra Hamnvägen. Att Fortum samtidigt planerar att bygga ut sin verksamhet komplicerar situationen ytterligare.

Spårvägen bör byggas direkt i ett permanent läge genom Ropsten. Staden och SL bör skapa gemensamma planeringsförutsättningar för Ropsten. Ny stadsstruktur är under planering. Spårvägen samt dess planerade vändspår i Ropsten bör samordnas med den nya kvartersstrukturen och ett nytt läge för bussterminalen.

Jag instämmer med remissinstansernas synpunkt att det är olyckligt att miljökonsekvensbeskrivning inte kunnat presenteras i samrådsskedet. Det medför att miljöfrågorna är bristfälligt belysta i samrådsmaterialet och miljökonsekvenserna måste vägas in i den fortsatta projekteringen.

Utöver vad som ovan anförts hänvisar jag till kontorens och Stockholms Hamn AB:s synpunkter.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Järnvägsplan för ny spårväg sträckan Djurgårdsbron – Ropsten (Spårväg City)” hänvisas till denna promemoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 28 mars 2011

ULLA HAMILTON

Bilaga

Samråd för järnvägsplan för Spårväg city, sträckan Djurgårdsbron - Ropsten

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Per Bolund* (MP) enligt följande.

1. delvis bifalla svaret på remissen
2. därutöver anför följande

Spårväg City är ett angeläget kollektivtrafikprojekt. Det är viktigt att spårtrafiken till Norra Djurgårdsstaden och Ropsten kommer igång snabbt för att finnas på plats när de första boende flyttar in och de många nya arbetsplatserna etableras. Då skapas hållbara resmönster från början.

Om det är nödvändigt med en preliminär spårdragning för att spårtrafiken ska hinna komma igång i tid är det viktigt att hitta en lösning för det. Spårvägsdragningen är viktig för stadens framtid och utvecklingsmöjligheter. Planering för förlängning av Spårväg City till de nya bostadsområdena i Hjorthagen bör finnas med.

Den fortsatta planeringen bör ske i nära samarbete med de olika intressenterna inklusive Lidingö stad och en bra medborgardialog bör genomföras. Det är viktigt att staden aktivt deltar i detaljprojekteringen så att inte för stor del av ansvaret läggs på SL:s entreprenörer. Bytespunkter för kollektivtrafik på vatten ska planeras in. Det bör gälla både trafik med bilfärja och båt för enbart persontrafik. Projektets miljökonsekvenser måste tydligt redovisas i den fortsatta planeringen.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Roger Mogert* och *Tomas Rudin* (båda S) enligt följande.

Den planerade etapp 2 av Spårväg City kommer bland annat att förse Hjorthagen, en del av Norra Djurgårdsstaden, med kollektivtrafik. 2020 beräknas Hjorthagen vara färdigbyggd vilket innebär att området får 5000 nya lägenheter, kulturkluster och stora nya verksamhetsytor. Hela området kommer att ha en tydlig och ambitiös miljöprofil och efterfrågan på bra kollektivtrafik kommer att vara hög. Det är givetvis otroligt viktigt att Hjorthagen redan tidigt kan kollektivtrafikförsörjas och således bra att planeringen går framåt. Samtidigt är det olyckligt att ingen miljökonsekvensanalys av projektet Spårväg City etapp 2 har presenterats i detta skede och att inga nämnder i Stockholms stad har getts möjlighet att lämna yttranden om planerna.

Kontoren och hamnen lyfter i sitt gemensamma yttrande flera viktiga aspekter som måste hanteras i det fortsatta planerandet av Spårväg Syd, etapp 2. Förutom miljökonsekvensanalys saknas i dagsläget även en seriös trafikprognos, inklusive översyn av busslinjenätet, för att säkerställa att framkomligheten inte minst vid de punkter där vägar korsas.

Sträckan genom Kungliga Nationalstadsparken ställer särskilda krav på spårvägen. Nationalstadsparken är ett riksintresse och intrång bör undvikas. Det finns flera planerade projekt längst den planerade spårvägssträckan och det är av yttersta vikt att spårvägen planeras i nära samråd med och med hänsyn till dessa.

Den första etappen av Spårväg City har präglats av stora problem. Den färdigställda och trafikerade sträckan har under vintern 2010/2011 haft svåra problem med buller. Det är givetvis orimligt och den nya spårvägen ska konstrueras på ett sådant sätt att den fungerar som tänkt.

Kostnaderna för den första etappen av Spårväg City blev 67 % högre än planerat. Det berodde inte minst på den dåliga planeringen. Besluten hastades fram och beslutsunderlaget var

undermåligt. Det har varit fråga om en mycket slarvig och omdömeslös hantering av skattebetalarnas pengar vilket skapar viss oro inför nästa etapp.

Vi konstaterar att Stockholms stad har såpass kort tid att svara på remissen angående Spårväg City etapp 2 att inga nämnder har hunnit behandla ärendet vilket mot bakgrund av den första etappen känns oroväckande.

När Stockholm nu går vidare med planerna på Spårväg City måste budgeten hålla. Notan för den första etappen blev 380 miljoner kronor, långt mer än vad den ursprungliga kostnads-kalkylen beräknade. Det kan under inga omständigheter upprepas.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson* och *Emilia Hagberg* (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Roger Mogert* (S) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (S) i borgarrådsberedningen.

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

Satsningen på kollektivtrafiken i Stockholm är viktig. Den planerade etapp 2 av Spårväg City utgör en del av denna satsning. Det är emellertid olyckligt att besluten hastas fram och att inte stadens nämnder fått möjlighet att yttra sig på grund av den korta remisstiden. Risken är också uppenbar att projektets miljökonsekvenser inte redovisas på ett adekvat sätt. I dagsläget har ingen miljökonsekvensanalys redovisats över huvud taget. Den fortsatta planeringen måste ske i nära samarbete med berörda parter och en dialog med medborgarna bör inledas.

ÄRENDET

Stockholms stad har mottagit inbjudan till samråd från AB Storstockholms Lokaltrafik angående järnvägsplan för ny spårväg sträckan Djurgårdsbron – Ropsten, Stockholm. Remisstiden sträcker sig till den 28 mars 2011. Staden har medgett ett visst anstånd att inkomma med svar.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Östermalms stadsdelsnämnd samt Stockholms Hamn AB. På grund av den korta remisstiden har samtliga remissinstanser avgett ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, stadsdelsförvaltningen Östermalm och Stockholms Hamn AB

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, stadsdelsförvaltningen Östermalms och Stockholms Hamn AB:s gemensamma kontorsyttrande daterat den 14 mars 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Generellt

Kollektivtrafiken skall utgöra stommen i stadens transportsystem. Införandet av ett nytt trafikslag i ett redan hårt belastat gatunät kommer att påverka stadsbilden, framkomligheten, trafiksäkerheten samt åtkomligheten. Det kommer att behöva göras omprioriteringar i nyttjandet av det begränsade gatuutrymmet längs spårvägens sträckning för att ge spårvägen bra framkomlighet och därigenom öka kapaciteten för persontransporter.

För staden är det av största vikt att Spårväg City verkligen blir attraktiv för resenärerna och bidrar till en hög kollektivtrafikandel i stadsutvecklingsområdet. Därför måste mycket stor vikt läggas vid faktorer som restid, turtäthet och omstigningsmöjligheter. Spårvägen måste vara snabb, smidig och det måste vara enkelt att byta mellan olika trafikslag. Utformningen av Ropsten är av avgörande betydelse.

I det fortsatta arbetet är det av största vikt att trafiksäkerheten beaktas och prioriteras så att tillräckliga åtgärder vidtas för gångtrafikanter, passagerare och cyklister. Vidare måste självklart spårvägen vara tillgänglig för alla. Staden ser att återstår en hel del utredningar för att säkerställa ett fungerande transportsystem för alla trafikanter. Det är viktigt att ta ställning till hur framtida busslinjenätet skall se ut i kombination med spårvägen, tex hållplatsutformning och prioriteringar i signaler.

Kontoren och Hamnen ser positivt på att en järnvägsplan tas fram för delsträckan. Järnvägsplanen visar på en slutgiltig sträckning som kontoren och Hamnen anser är bra. Däremot anses inte Norra Hamnvägen vara en framkomlig väg ens för provisorier.

Djurgårdsbron – Lindarängsvägen

Strandvägen vid Djurgårdsbron är idag rörig och svårorienterad. Föreslagen trafiklösning är positiv för säkerheten och trafikbilden i området. Omdaningen är även positiv för stadsbil-

den.

Spårväg i blandtrafik längs Oxenstiernsgatan med stopphållplatser innebär inskränkt framkomlighet för övrig trafik. Konsekvenserna för framkomligheten måste utredas. Innan detta kan göras behövs trafikprognoser för kollektivtrafiken samt översyn av busslinjenätet. Egen bana längs Oxenstiernsgatan innebär stora intrång på fastighetsmark men ger också snabbare och smidigare resor med spårvägen. För- respektive nackdelar för trafik, tillgänglighet samt miljö och stadsbild måste utredas vidare innan ställning kan tas till vilken lösning som förordas.

Sträckan genom Kungliga Nationalstadsparken ställer särskilda krav på spårvägen. Målsättningen skall vara att spårvägen inte gör ett intrång i nationalstadsparken utan nyttjar planlagt vägområde. Om intrång inte kan undvikas måste det minimeras och utformas efter platsens förutsättningar.

Lindarängsvägen – Ropsten

Spårväg Citys föreslagna sträckning genom Norra Djurgårdsstaden innebär att stadsutvecklingsområdet tidigt får en god kollektivtrafikförsörjning. Detta är positivt för området dels utifrån hamnens verksamhet med färjeterminaler och stora trafikströmmar, dels då befintlig och ny bebyggelse i form av kontor, bostäder och annan verksamhet, kommer att kunna nyttja spårvägen.

Kontoren och Hamnen ser risker för kapacitetsproblem på Tegeluddsvägen mellan Lindarängsvägen och Frihamnsporten. Korsningspunkterna måste kapacitetsstuderas noggrant för att minimera dessa problem. Trafikverkets uppställningsspår föreslås nyttjas som tillfällig lösning förbi Värtahamnen. Kontoren och Hamnen har inget att erinra mot detta. Kontoren och Hamnen anser att Södra Hamnvägen inte är ett alternativ för provisorisk dragning av spårvägen.

Kontoren och Hamnen önskar betona att delsträckan genom Valparaíso är mycket komplex med avseende på såväl samordning mellan intressenter som tekniska lösningar. Kontoren och Hamnen ser svårigheter med att korsa rampen från Norra länken i plan och en sådan lösning måste analyseras innan beslut fattas.

Kontoren och Hamnen anser att den föreslagna permanenta sträckningen mellan Lidingövägen och Fortum är en bra lösning. Rampen mellan Lidingövägen och Norra Hamnvägen är viktig för den tunga trafiken till Värtahamnen, varför en lösning där spårvägen korsar rampen planskilt förordas.

En provisorisk spårdragning i Norra Hamnvägen är, enligt kontoren och Hamnen, inte en framkomlig väg. Flytten av Cementa till Energihamnen är nödvändig för att möjliggöra byggandet av omkring 900 lägenheter i Lövhöjden. Cementa har som ovillkorlig förutsättning krävt att deras in- och utfart inte får blockeras av en spårvägsdragning i Norra Hamnvägen varför en dragning här ej är ett alternativ. Att Fortum samtidigt planerar att bygga ut sin verksamhet komplicerar situationen ytterligare.

Staden förordar att spårvägen direkt byggs i ett permanent läge genom Ropsten. Staden och SL bör skapa gemensamma planeringsförutsättningar för Ropsten. Ny stadsstruktur är under planering. Spårvägen samt dess planerade vändspår i Ropsten bör samordnas med den nya kvartersstruktur och ett nytt läge för bussterminalen.

I Hjorthagen pågår redan utbyggnaden av nya bostäder och verksamheter och då det är ett miljöprofilområde anser kontoren och Hamnen är det viktigt med god kollektivtrafikförsörjning vid första inflyttning. Detta för att stävja bilresande och istället ge möjlighet till

attraktiv kollektivtrafik. Utan spårväg till området måste busstrafiken utökas avsevärt, helst med ett miljövänligt alternativ. Redan hösten 2012 behöver kollektivtrafiken förstärkas till området.

Hela Hjorthagen med 5000 nya lägenheter, 50 000 kvm ny verksamhetsyta samt ett scenkluster med stora mängder besökare, väntas vara färdigt utbyggt kring år 2020. Huvudgatan längs Gasverksområdet planeras med eget körfält för spårväg. Tidplanen för färdigställande av gata och spår område matchas mot utbygganden av Spårväg City till Ropsten. Trafikanalysen visar att resandeefterfrågan kommer att bli så pass hög i Norra Djurgårdsstaden att det behövs ett vändspår i Ropsten eller dess närhet. Kontoren och Hamnen anser att det är lämpligt att vändspåret förläggs till Gasverksområdet då det också finns en trafikuppgift här. En sådan lösning är också gynnsam för Norra Djurgårdsstaden som helhet, som på så sätt hålls ihop och trafikförsörjs med ett gemensamt trafiksystem.

Miljö

Spårvägen leds bl. a. genom en ny stadsdel med tydlig miljöprofil, vilket ställer särskilda krav på utformningen. Delar av spåret kommer att gå nära bostäder och andra platser och byggnader som är känsliga för buller och vibrationer. Det är av avgörande betydelse att eventuella störningar orsakade av buller och vibrationer elimineras. Ett vanligt problem med spårtrafik är kurvskrik som uppstår i snäva kurvradier. Det är svårt att prognostisera i planerings- och beräkningsskedena men särskild uppmärksamhet bör ägnas åt problemet.

Det är olyckligt att miljökonsekvensbeskrivningen inte kunnat presenteras i detta samrådsstadium. Det medför att miljöfrågorna är bristfälligt belysta i samrådsmaterialet. Miljökonsekvenserna är en av flera viktiga parametrar att väga in i den fortsatta projekteringen.

Gestaltning

Längs större delen av sträckan utgör spårvägen ett nytt element i stadsbilden, med spår, stolpar, ledningar, likriktarstationer, refuger och hållplatser som fasta element och med spårvagnarna som ett markant, rörligt tillskott i gaturummet. Stadslandskapet längs sträckan är av olika karaktär med äldre och nyare stadsrum samt grönområden. Det är en utmaning att omhänderta befintliga värden samtidigt som nya ska utvecklas. Det är angeläget att spårvägen inte upplevs som ett isolerat tillägg i stadsbilden, utan att det fungerar visuellt och funktionellt med övriga komponenter i den omgivande miljön. Spårvägen bör också utformas med så få barriärer i stadslandskapet som möjligt. Staden vill poängtera vikten av att det fortsatta arbetet, gällande utformning och gestaltning, sker i nära samarbete mellan SL och Staden.

Tidplan och ekonomi

Många stockholmare och näringsidkare kommer att ha nytta av spårvägen när den är färdigutbyggd, men de kommer att påverkas under byggtiden. Framkomligheten kommer att vara en stor utmaning under de kommande åren mot bakgrund av alla stora infrastrukturprojekt som är på gång inom staden. Staden anser att tidplanen för Spårväg City måste samplaneras med andra pågående projekt i området. Detaljer runt det tekniska genomförandet behöver preciseras för att möjliggöra denna samordning av tidplaner mellan olika aktörer och på så sätt säkerställa att pågående och planerade projekt kan fortlöpa.

Kontoren och Hamnen ser stora fördelar med att avvakta med bygget av Spårväg City genom Valparaiso till dess att Trafikverket avetablerat sina ytor för Norra Länken samt att utbyggnaden av Värtapiren påbörjats.

Spårvagnsdepå planeras på Lidingö. Kontoren och Hamnen förordar att utbyggnaden av spårvägen samordnas med tidplanen för ombyggnaden av AGA-depån. Möjligheten till tillfälliga uppställningsspår i Frihamnen behöver diskuteras med kontoren och Hamnen.

Ökad trafikering av spårvägen innebär ytterligare krav på vändmöjligheter vid Sergels torg. Sannolikt kommer ytterligare vändspår att behövas där tätskiktsreovering skall genomföras. Det är viktigt att samordna anläggandet av vändspåret med tätskiktsreoveringen.

Enligt Samverkansavtalet, 2009-09-18, ska SL stå för utrednings-, projekterings- och byggkostnaderna som är direkt betingat av spårvägen. Det innebär att kontoren förutsätter att alla utgifter för åtgärder, även sådant som är indirekt kopplat till spårvägen, ska bäras av SL.