



PM 2010:132 RII (Dnr 314-770/2010)

## **Spårväg City – ny stadsspårväg i Stockholm (från nordvästra Kungsholmen till Norra Djurgårdsstaden)**

**Remiss från AB Storstockholms Lokaltrafik (SL)**

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Som svar på remissen ”Spårväg City – ny stadsspårväg i Stockholm (från nordvästra Kungsholmen till Norra Djurgårdsstaden)” hänvisas till denna promemoria.

**Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton** anför följande.

### *Ärendet*

Spårväg City är en ny stadsspårväg som kopplar exploateringsområdena i Norra Djurgårdsstaden och Kungsholmen med city och kollektivtrafiknätet vid Stockholms Centralstation, blivande Station City och T-centralen. Spårväg City bidrar 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 drivs av AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) i samarbete med Stockholms stad. Kommunfullmäktige har fattat inriktningsbeslut samt godkänt yttrande över förstudien den 25 maj 2009 samt godkänt projektets samverkansavtal den 2 november 2009. Arbetet med projektet har därefter fortskridit och nya förutsättningar, bl.a. gällande depå och studie av ytterligare sträckningsalternativ på Kungsholmen och i City gör att SL nu genomför ett nytt skriftligt samråd för hela sträckningen från Ropsten i öster till Hornsberg i väster.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden för yttrande. De tekniska kontoren har skrivit ett gemensamt tjänsteutlåtande.

*Stadsledningskontoret* anser att Spårväg City utgör ett viktigt tillskott och en omfattande kapacitetsförbättring av kollektivtrafiken i Stockholms innerstad. Byggnationen kommer dock att påverka trafiken i Stockholms innerstad, vilket kräver en god samverkansplanering. Vidare anser kontoret att det är viktigt att trafiksäkerheten garanteras och att stor hänsyn tas till framkomligheten för övriga trafikslag. Därutöver är kontoret tveksamt till realismen i tidplanen med ett slutgiltigt färdigställande 2014.

*Exploateringsnämnden* och *stadsbyggnadsnämnden* anser att Spårväg City bidrar till att öka kapaciteten i innerstadens gatunät genom att erbjuda kollektivtrafik med

täta avgångar och högre kapacitet än busstrafik samt förbättra tvärförbindelsen genom Stockholm.

*Trafik- och renhållningsnämnden* anser, utöver gemensamma synpunkter med exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden, att det är av största vikt att trafik-säkerheten beaktas och prioriteras så att tillräckliga åtgärder vidtas för gångtrafikanter, passagerare och cyklister. Vidare anser nämnden att sträckningen för Spårväg City även ska inkludera gasverkstomten samt att en eventuell koppling söderut, av grenen som trafikerar nordvästra Kungsholmen, ska utredas vidare i enlighet med det uppdrag trafikkontoret redan fått att tillsammans med SL, utifrån ett helhetsperspektiv, utreda vägnätets bästa förutsättningar utifrån trafikströmmarna hos samtliga trafikantgrupper. Nämnden anser därutöver att det är orealistiskt att projektet i sin helhet ska kunna vara klart till 2014, samtidigt som det är viktigt att de nya stadsutvecklingsområdena så snabbt som möjligt kan förses med kollektivtrafik.

#### *Mina synpunkter*

Spårväg City är ett viktigt tillskott av kollektivtrafik i Stockholms innerstad. Stockholm har en internationellt sett hög andel resenärer som använder kollektivtrafik 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. Även Stockholms mest besökta turistområde, Djurgården, kopplas ihop med övriga nämnda områden i och med cityspårvägen. Spårväg City bidrar till att öka kapaciteten i innerstadens gatunät genom att erbjuda kollektivtrafik med täta avgångar och högre kapacitet än busstrafik samt att förbättra tvärförbindelsen genom Stockholm. Projektet drivs av AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) i samarbete med Stockholms stad.

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. Ett helhetsperspektiv är angeläget, inte minst utifrån det faktum att stockholmarnas tålamod kommer att prövas under byggtiden. Tidplanen måste utformas så att alla aktörer kan känna en så stor trygghet med genomförandet som möjligt. Kommunikationen om cityspårvägen är också mycket viktig under hela genomförandetiden.

Mot bakgrund av detta instämmer jag i nämndernas syn på tidplanen för hela projektet. Det är samtidigt viktigt att de nya stadsutvecklingsområdena så snabbt som möjligt kan förses med kollektivtrafik. För att etablera positiva resmönster med kollektivtrafik i nya bostadsområden kan det därför bli aktuellt med tillfälliga kollektiv-

trafiklösningar på motsvarande sträckningar som den fullt utbyggda spårvagnslinjen kommer att ha.

Det är dessutom viktigt att sträckningen för Spårväg City även ska inkludera gasverkstomten samt att en eventuell koppling söderut av grenen som trafikerar nordvästra Kungsholmen, utreds vidare utifrån ett helhetsperspektiv.

Utöver vad som ovan anförts hänvisar jag till berörda nämnders synpunkter.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Som svar på remissen ”Spårväg City – ny stadsspårväg i Stockholm (från nordvästra Kungsholmen till Norra Djurgårdsstaden)” hänvisas till denna promemoria.

Stockholm den 21 oktober 2010

ULLA HAMILTON

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Remiss av ”Spårväg City – ny stadsspårväg i Stockholm (från nordvästra Kungsholmen till Norra Djurgårdsstaden)”

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Vi har svårt att se att just Spårväg city ska prioriteras högst när det gäller kollektivtrafiksatsningar i Stockholm. Undersökningar har visat att intresset hos resenärerna är lågt för en spårväg på Kungsholmen, där redan annan kollektivtrafik försörjer området. Vi anser att det finns viktigare prioriteringar så som Spårväg Syd, Tvärbanans förlängning till Kista och tunnelbana till Norra Stationsområdet/Karolinska sjukhuset.

Beredningen av Spårväg City har hanterats på ett förvånansvärt dåligt sätt för att vara ett så stort och kostsamt projekt. I samtliga ärenden, inklusive detta, saknas grundläggande beskrivningar på effekter av stadsbyggnads-, trafiksäkerhets-, framkomlighets-, och tillgänglighetsfrågor för rörelsehindrade samt inte minst av stadens kostnader och de samhällsekonomiska kostnaderna projektet ger. Material om trafiksäkerhetsfrågor för den första etappen har hemlighållits för nämnden, beskrivning av framkomlighetsproblemen med den första etappen kom ett år efter (!) att beslutet om utbyggnad togs. Tio-tals miljoner kronor har på grund av usel projektledning och dålig upphandling i landstinget slösats bort på första etappen, vilket också revisorerna i starka ordalag kritiserat.

I ett flertal fall har rena faktafel legat till grund för besluten. Det kan illustreras av påståendet att 70 000 dagligen från år 2014 kommer att åka med spårvägen. Idag åker mellan 15-20 000 med bussarna via centralen till Djurgården och ett fåtal med motsvarande bussar på aktuell sträcka på Kungsholmen. År 2014 kommer ytterst få nya bostäder stå klara i norra Djurgårdsstaden. Dessutom på en plats där tunnelbanan är mer tillgänglig och snabbare. Den redovisade prognossiffran är således mer än fördubblad mot verkligheten, vilket visar att projektet inte längre bygger på en saklig grund utan utsatt för en oacceptabel politisk styrning på landstinget. Att dra in buss 47 visar leder också till att restiderna och kvaliteten på resandet

för barnfamiljer, rörelsehindrade och stora mängder besökare som ska ta sig ut till Waldemarsudde och Djurgården, kommer att fördröjas och försvåras. Slutsatsen är att Stockholmarna på undermåligt beslutsunderlag fortsätter att föras bakom ljuset och att ett stort antal frågeställningar inte är besvarade som måste få svar. För denna undermåliga hantering har den borgerliga landstings- och kommunledning det fulla ansvaret.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet *Per Bolund* (MP) enligt följande.

Spårvägsdragningen är viktig för stadens framtid och utvecklingsmöjligheter och det är angeläget att spårtrafiken kommer igång snabbt. Inför den kommande planeringen är det viktigt att projektets kostnader och ekonomiska risker både avseende provisoriska och permanenta linjesträckningar utreds och redovisas och att en tydlig tidsplan tas fram. Dessutom måste processen ha högre transparens än vad som hittills varit fallet vid utbyggnaden av Spårväg City. Den fortsatta planeringen bör ske i nära samarbete med de olika intressenterna och bra medborgardialoger bör genomföras. Det är viktigt att staden aktivt arbetar med detaljprojekteringen så att inte för stor del av ansvaret läggs på SL:s entreprenörer. Utformningen av den permanenta linjesträckningen kan behöva diskuteras och justeras i den vidare planeringen.

### **Kommunstyrelsen**

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

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

**Särskilt uttalande** gjordes av *Ann-Margarethe Livh* (V) enligt följande.

Vi i Vänsterpartiet är positiva till en utbyggd spårtrafik i Stockholms innerstad och vi anser att spårväg City är ett bra projekt. Spårväg City får dock inte ta ekonomiska resurser från andra mer angelägna projekt som spårväg Syd, tunnelbanan till Norra station/Nya Karolinska och utbyggnad av fler spår på Mälärbanan.

Projektet Spårväg City är tyvärr dock behäftat med avsevärda problem. Det största problemet är att man idag inte vet om gatunätet håller för att dra fram spårvägen hela vägen till T-Centralen och Centralen som det varit tänkt. För att Spårväg City inte ska bli en uppvisningssatsning krävs att den förlängas till Centralen/T-centralen. Om man inte lyckas få till stånd en anslutning till Centralen riskerar investeringen att bli mycket olönsam och i praktiken kommer spårvägen att ge en försämrad trafik jämfört med tidigare busstrafik. Den borgerliga majoriteten måste redovisa en lösning på problemet med dragningen via Sergels torg för att ha någon trovärdighet när det gäller ambitionerna för sträckan City-Västra Kungsholmen.

Spårväg Citys dragning genom Värtan är komplicerad eftersom området är under utbyggnad, nuvarande verksamheter ska fungera under byggtiden och nya verksamheter planeras in. Vi vill att de första som flyttar till in i området ska ha tillgång till bra kollektivtrafik, vanor är svåra att ändra och i ett miljöprofilsområde är det grundläggande att de som bor reser energisnålt och kollektivt. Samtidigt så innebär en öppning för trafik 2014 att provisoriska dragningar för Spårväg City är nödvändiga då gatunätet inte är klart och kommer att ändras. Vi anser att staden och SL måste hushålla med resurser och förorda en sträckning med minimalt antal provisoriska etapper genom Värtan.

För att lösa problemen vid T-centralen/Centralen och Värtan skulle exempelvis trådbussar som senare ersätts med spårvagn vara en lösning. Oavsett linjestreckning måste framkomlighet för cyklister, gångtrafikanter och övriga kollektivtrafikfordon garanteras (genom bilfria spårvägs-/gågator t.ex.) Spårvägen bör dras så att omstigning till/från andra trafikslag blir smidiga utan onödig gångtid.

Vi anser att i ett miljöprofilsområde som Norra Djurgårdsstaden är det viktigt att kollektivtrafiken får utrymme men att det inte sker på bekostnad av gående eller cyklister. Utrymmet för bilar och parkering bör däremot begränsas och de boende erbjudas bilpool som incitament för att inte äga egen bil.

Tillgängligheten till etapp 1 Spårväg City har kritiserats av handikapps rörelsen, vi förutsätter att SL och staden tar till sig av kritiken och förbättrar tillgängligheten till Spårväg City på samtliga delsträckor.

## ÄRENDET

Spårväg City är en ny stadsspårväg som kopplar exploateringsområdena i Norra Djurgårdsstaden och Kungsholmen med City och kollektivtrafiken vid Stockholms Centralstation, blivande Station City och T-centralen. Spårväg City bidrar 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 drivs av AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) i samarbete med Stockholms stad. Kommunfullmäktige har fattat inriktningsbeslut samt godkänt yttrande över förstudien den 25 maj 2009 samt godkänt projektets samverkansavtal den 2 november 2009. Arbetet med projektet har därefter fortskridit och nya förutsättningar, bl.a. gällande depå och studie av ytterligare sträckningsalternativ på Kungsholmen och i City gör att SL nu genomför ett nytt skriftligt samråd för hela sträckningen från Ropsten i öster till Hornsberg i väster.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden för yttrande. De tekniska kontoren har skrivit ett gemensamt tjänsteutlåtande.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 9 juni 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret delar uppfattningen att Spårväg City är ett viktigt tillskott till och utgör en omfattande kapacitetsförstärkning av kollektivtrafiken i Stockholms innerstad. En fortsatt utbyggd och väl fungerande kollektivtrafik är en viktig faktor för Stockholms fortsatta utveckling som hållbar och växande stad.

Spårvägs Citys byggnation och drift kommer dock att innebära stora och genomgripande förändringar av trafiken i Stockholms innerstad. Arbetet måste därför ske i nära samverkan med Stockholm stad. Trafiksäkerheten måste garanteras och framkomligheten för övriga trafikslag måste också säkras. Det senare gäller inte minst för gångtrafikanter och cyklister. De nya spårvagnarna måste ha hög tillgänglighet för funktionshindrade.

Stadsledningskontoret är tveksamt till att det slutgiltiga färdigställande ska kunna ske redan 2014. Det är dock angeläget att bland annat de nya stadsutvecklingsområdena så snabbt som möjligt kan förses med bra kollektivtrafik.

Stadsledningskontoret anser vidare att sträckningen för Spårväg City även ska inkludera gasverkstomten samt att en eventuell koppling söderut, av grenen som trafikerar nordvästra Kungsholmen, ska utredas vidare.

I övrigt hänvisar stadsledningskontoret till vad som anförts av exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden. Frågan om utökade investeringsramar för nämnderna avgörs i samband med behandlingen av budget för 2011.

### **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 20 maj 2010 följande:

1. Exploateringsnämnden överlämnar och åberopar kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som stadens yttrande över Förstudie Spårväg City från SL.
2. Exploateringsnämnden tillsänder ärendet till kommunfullmäktige för godkännande.
3. Exploateringsnämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m.fl. (S) och Ann-Margarethe Livh (V), *bilaga 1*.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 10 juni 2010 följande

1. Nämnden beslutar att överlämna och åberopa kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som stadens yttrande över Förstudie Spårväg City från SL.
2. Nämnden beslutar vidare att tillsända ärendet till kommunfullmäktige för godkännande.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Teres Lindberg m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Kristina Alvendal m.fl. (M), Abit Dundar (FP) och Göran Oljeqvist (KD), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Cecilia Obermüller (MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 18 maj 2010 följande:

1. Kontorets förslag godkänns i huvudsak.
2. Sträckningen för Spårväg City ska även inkludera gasverkstomten samt att en eventuell koppling söderut, av grenen som trafikerar nordvästra Kungsholmen, ska utredas vidare i enlighet med det uppdrag trafikkontoret redan fått att tillsammans med SL, utifrån ett helhetsperspektiv, utreda vägnätets bästa förutsättningar utifrån trafikströmmarna hos samtliga trafikantgrupper.
3. Därutöver anføres följande:

Spårväg City är ett viktigt tillskott och en omfattande kapacitetsförstärkning av kollektivtrafiken i innerstaden. Stockholm har en internationellt sett hög andel resenärer som använder kollektivtrafik till och från arbetet. En fortsatt utbyggd och väl fungerande kollektivtrafik är en viktig faktor för Stockholms fortsatta utveckling som hållbar och växande stad. Stockholm har utsetts till Europas första miljöhuvudstad av

EU-kommissionen. Den höga kollektivtrafikandelen tillmättes stor betydelse när Stockholm tilldelades utmärkelsen.

När projektet är färdigställt kommer Spårväg City knyta ihop de nya stadsutvecklingsområdena i Norra Djurgårdsstaden, Hjorthagen och Värtan med city och nya stadsutvecklingsområdet på nordvästra Kungsholmen. Även Stockholms mest besökta turistområde, Djurgården, kommer att kopplas ihop med övriga nämnda områden i och med cityspårvägen. Spårväg City bidrar till att öka kapaciteten i innerstadens gatunät genom att erbjuda kollektivtrafik med täta avgångar och högre kapacitet än busstrafik samt att förbättra tvärförbindelsen genom Stockholm. Projektet drivs av Storstockholms Lokaltrafik (SL) i samarbete med Stockholms stad.

Cityspårvägens byggnation och drift kommer innebära stor och genomgripande förändring av trafiksituationen i Stockholm. Cityspårvägen innebär ett nytt trafikslag som kommer ställa nya krav samverka 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.

På grund av de genomgripande förändringar som detta nya trafikslag innebär bedömer den borgerliga majoriteten det som realistiskt att projektet i sin helhet ska kunna vara klart till 2014, samtidigt som det är viktigt att de nya stadsutvecklingsområdena så snabbt som möjligt kan förses med kollektivtrafik. För att etablera positiva resmönster med kollektivtrafik i nya bostadsområden kan det även bli aktuellt med tillfälliga kollektivtrafiklösningar på motsvarande sträckningar som den fullt utbyggda spårvagnslinjen kommer att ha.

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. Ett helhetsperspektiv är angeläget, inte minst utifrån det faktum att stockholmarnas tålamod kommer att prövas under byggtiden. Tidsplanen måste mot bakgrund av detta utformas så att alla aktörer kan känna en så stor trygghet med genomförandet som möjligt. Kommunikationen om cityspårvägen är också mycket viktig under hela genomförandetiden.

Mot bakgrund av vad som ovan anförts ges trafikkontoret i uppdrag, att tillsammans med SL, gemensamt arbeta vidare för att ta fram en ny, reviderad tidsplan.

*Återremissyrkande* gjordes av vice ordförande Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.



*Reservation* anfördes av ledamöterna Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfelt (V) med hänvisning till kontorets förslag.

*Särskilt uttalande* gjordes av ledamoten Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

**Exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 7 maj 2010 har i huvudsak följande lydelse.

SL håller för närvarande på att färdigställa förstudien för Spårväg City. I samband med detta genomförs ett skriftligt samråd för hela sträckningen från Ropsten i öster till Hornsberg i väster, se bilaga 1 för samrådsbroschyr. Nedan följer kontorens yttrande över förstudien.

#### **Linjesträckning**

Kontoren medverkar aktivt i projektet. Kontoren stödjer den i förstudien föreslagna linjesträckningen, men ser att det finns ett fortsatt behov av utredningar rörande trafiktekniska förutsättningar samt gällande hur vissa punkter bör utformas för att tillgodose stadens och SL:s önskemål.

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 genom city och på malmarna, för att ge spårvägen bra framkomlighet och därigenom öka kapaciteten för persontransporter.

#### **Översiktskarta linjesträckning (Källa: SL)**

Planering pågår för att införliva spårvägen i gatumiljön, så att det blir en bra totallösning som tillgodoser projektets mål och stadens mål för transporter, väghållning och miljö. Kontoren ser goda möjligheter att skapa en bra kollektivtrafiklösning. Lösningen ser ut att kunna kombineras med tillräckliga utrymmen för fotgängare och cyklister samt god gestaltning. Eftersom gatuutrymmet inte räcker till för att tillgodose alla trafikantgruppers anspråk är det nödvändigt med kompromisser. Vissa funktioner kommer att få en lägre standard än i dagsläget. Exempel på detta är:

- angöringsmöjligheter försvinner på trånga avsnitt, t ex vid hållplatsområden på många platser längs sträckan.
- vänstersvängar tas bort (t ex på Klarabergsviadukten och Fleminggatan) för att skapa bra säkerhet och bra framkomlighet för spårvagnen.
- flyttning eller borttagning av gatuträd som inte längre ryms om gatans primära trafikfunktioner ska kunna upprätthållas (Klarabergsgatan och i viss mån Fleminggatan).
- mer komplicerade korsningspunkter för gående.
- begränsad framkomlighet på sträckor där körfält försvinner eller där signalanordning inte fullt ut kan utnyttjas (t ex Fleminggatan).

Kontoren anser att fördjupningar behöver ske inom områdena trafiksäkerhet, framkomlighet och stadsbild. Vidare behöver konstruktions- och produktionstekniska förutsättningar klargöras.

#### **Stadsbild**

I större delen av innerstaden utgör spårvägen ett nytt element i stadsbilden, med spår, stolpar, ledningar, refuger och hållplatser som fasta element och med spårvagnarna som ett markant, rörligt tillskott i gaturummet. Hur detta upplevs som helhet är av stor betydelse för uppfyllelsen av de mål som staden har för några av sina viktigaste offentliga rum. Hållplatserna och kraftförsörjningen är de funktioner som tydligast markerar spårvagnen och som också påverkar stadsbilden mest. För hållplatserna med hållplatsskydd, möbler, räcken mm

kommer ett gestaltungsprogram att tas fram.

### *Framkomlighet*

En av de viktigaste kvalitetsfaktorerna för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft är god tidshållning. För buss- och spårvagnstrafiken är framkomligheten en av de främsta faktorerna som påverkar tidshållningen. En spårväg som inte får en bra framkomlighet kommer att ha svårt att locka resenärer. Projektets ambition är därför att åstadkomma god framkomlighet för spårvägen genom bl a kollektivkörfält samt signalprioritering i korsningar. Detta medför en minskad kapacitet för biltrafiken. En annan konsekvens är att vänstersvägande trafik i många korsningspunkter behöver tas bort, vilket skapar försämrad åtkomlighet och nedsatt orienterbarhet i gatunätet. Enstaka, särskilt viktiga vänstersvägar, föreslås bibehållas.

Trafikkontoret har bedömt att detta är lösningar där nyttan för spårvägen överväger olägenheterna för övrig gatutrafik. Kontoret planerar att genomföra utökade och fördjupade trafikanalyser i det fortsatta arbetet.

Det är inte tillåtet att ha oreglerade övergångsställen över spår. Dagens oreglerade övergångsställen behöver därför förändras till att antingen bli signalreglerade övergångsställen eller ommarkerade gångpassager. Trafikkontoret bedömer att flertalet kommer att signalregleras, vilket ger något försämrad framkomlighet för såväl fotgängare som övrig trafik. Trafikkontoret och SL har för avsikt att utforma typlösningar för tydliga, säkra och tillgängliga gångpassager och övergångsställen.

### *Tillgänglighet*

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning påverkas då gatorna omdanas till spårväggator, t ex genom att det blir ytterligare ett trafikslag att beakta vid passage av gatan och att angöringsmöjligheten försvinner på vissa platser. Utformning av övergångsställen, hållplatser och tillgänglighet till spårvagnarna är viktiga frågor.

Handikapprådet har informerats och haft synpunkter gällande bristande tillgänglighet hos utformningen av etapp 1 och det är viktigt att deras synpunkter beaktas så långt möjligt i det fortsatta arbetet.

### *Trafiksäkerhet*

Spårvagnar har andra egenskaper än annan trafik; den kan inte väja då den är bunden till räler och bromsförmågan är likartad bussarnas men sämre än biltrafikens. Andra trafikanter har också väjningsplikt mot spårvagnen vid oreglerade korsningar.

Trafikkontoret har låtit utföra trafiksäkerhetsrevisioner i förebyggande syfte. En trafiksäkerhetsrevision innebär en granskning av handlingar med fokus på trafiksäkerhet för att tidigt i processen identifiera svårigheter och därmed kunna åtgärda dem. Revisionerna har uppmärksammat ett flertal problemområden. Kontoret kommer i det fortsatta arbetet att verka för att lämpliga trafiksäkerhetsåtgärder vidtas i samband med projektet, exempelvis:

- nedsättning av hastighetsgränsen till 30 km/h på gator som trafikeras med spårvagn integrerat med övrig trafik (även om de är huvudgator).
- staket mellan spår på hållplatser som lokaliseras mittför varandra samt vid behov på andra platser där frekvensen av korsande gångtrafik är stor.
- signalanläggningar med eller utan ljud i befintliga och nya signalkorsningar.
- säkra cykelförhållanden längs sträckan, såväl på längden som på tvären.
- krav i specifikation för spårvagnstyp, t ex ISA (intelligent stöd för anpassning av hastighet) och bromsförmåga

### *Konstbyggnader*

Ett flertal befintliga konstruktioner, såväl underbyggda ytor som broar, ligger utmed spårvägens sträckning. Generellt är stadens konstruktioner tillåtna att trafikeras av fordon i

bärighetsklass 2, BK 2. Spårvagnars lastfördelning avviker från typfordon för BK 2, enligt VV publ 1998:98, varför trafikkontoret anser att kontrollberäkningar behöver göras för att säkerställa att konstruktioner och gator kan bära spårvagnstrafik. Utöver spårvagnen kan själva spåren och deras uppbyggnad leda till att gatans uppbyggnad och egentyngd ändras och att belastningen på berörda konstruktioner ökar. Detaljerna om spårens inverkan på gatans uppbyggnad ovanpå olika konstruktioner behöver klargöras.

Arbetet med bärighetsberäkningar pågår för närvarande i samarbete mellan SL och staden.

### *Kraftförsörjning*

SL har översänt ett utkast till kraftförsörjningsstudie som initialt redovisar behovet av sju nya nätstationer inom staden. Kontoren kan i dagsläget inte ta ställning till förslag på lokalisering, utan kan endast konstatera att framtida placeringar måste beakta en rad olika aspekter avseende befintlig stadsmiljö, försiktighetsprincipen mm. Det kan vidare inte uteslutas att placeringen av dessa stationer kräver ny detaljplan, vilket kan påverka tidplanen. Ur stadens perspektiv är en samlokalisering med tunnelbanans utrymmen att föredra.

### *Drift och underhåll*

Spårvägen medför ökade krav och kostnader för drift och underhåll av gatunät, konstbyggnader och trafiksignaler. Det kommer också att krävas större framförhållning vid planerat underhåll, för att inte spårvägsdriften ska störas mer än nödvändigt. Ett särskilt drift- och underhållsavtal behöver tecknas mellan staden och SL.

### *Passage genom Kungliga Nationalstadsparken*

Spårväg Citys sträckning passerar genom Kungliga Nationalstadsparken när den följer Lindarängsvägens dragning över Gärdets öppna sportfält. På sträckan kommer frågeställningarna kring gestaltning, strömtillförsel, ianspråktagande av mark mm att vara mycket betydelsefulla. Viktigt är att spårvägen kan passera utan att göra intrång i parken, för att inte hamna i strid med miljöbalkens bestämmelser. Kontoren ser en fördel om Spårväg City nyttjar planlagt vägområde, även om det inte är helt säkerställt att hela det utrymme som finns i gällande detaljplan går att nyttja.

### *Passage genom Värtan-Frihamnen*

Det är SL:s avsikt att lokalisera spårvagnsdepån på Lidingö. Detta medför att Spårväg City behöver sträcka sig genom hamnområdet från Lindarängsvägen till Ropsten och Lidingöbron redan vid trafikstart. Sträckningen innebär att stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden tidigt får en kollektivtrafikförsörjning som är positiv för området. Stora trafikströmmar från hamnens färjeterminaler och blivande kontor, bostäder och annan verksamhet kommer att kunna nyttja Spårväg City och den kommer även att fungera som ett samlande element i stadsutvecklingen och kan komma att överbrygga barriäreffekter mellan Gärdet och hamnområdet.

Norra Djurgårdsstadens planerade utbyggnad av kontor, bostäder och andra funktioner i södra Värtahamnen sker i en framtida struktur som skiljer sig väsentligt från dagens situation, bl a avseende väg- och spårdragningar. Tidplanen för drifttagande av Spårväg City siktar på en tidpunkt då infrastrukturen i Värtan ännu inte är färdig i sitt slutläge, vilket gör att Spårväg City inledningsvis behöver passera området i provisoriskt läge.

I Norra Djurgårdsstaden pågår andra projekt, vilka staden redan avtalat om. Av dessa kan till exempel nämnas:

- Norra Länken med genomförandeavtal och ytor.
- Avtal med Fortum om Energihamnens framtid och deras behov för omställning till biobränsle.
- Utbygganden av kvarteret Valparaiso och Värtapiren med Stockholms hamnars kryssningsterminal.

### **Orienteringskarta (Källa: SL)**

Staden (Tk, Explk, Sbk och Stockholms Hamnar), SL, Fortum och Trafikverket är samtliga involverade i diskussioner kring möjliga lösningar. Den föreslagna tidplanen innebär att möjligheterna för diskussion och förankring avseende de komplicerade markanspråk och infrastrukturanläggningar som finns i området begränsas. Miljödomarna och pågående överklagandeprocesser för Norviksudden och för Värtapiren gör att tidplanerna för färdigställande av gatustrukturen i Värtan förskjuts.

Gasverksområdet (nordväst om Ropsten) kommer med start under 2010 att byggas ut med ca 500 lägenheter/år och är av kommunfullmäktige utpekad som miljöprofilområde. En väl utbyggd kollektivtrafik är i detta sammanhang en mycket viktig fråga för Stockholm som miljöhuvudstad. Gatusektioner mm tar idag hänsyn till en eventuell framtida spårväg genom området. Kontoren föreslår att SL bör överväga att även ta med Gasverksområdet i Spårväg City-projektet.

### *Sergels Torg mm*

Sträckan Klarabergsgatan – Sergels Torg – Hamngatan utgör en del av det primära vägnätet och har stor betydelse för främst kollektivtrafiken och gångtrafikanter. Under Citybans byggnation trafikerar sträckan periodvis av ersättningstrafik för tunnelbanan. Trafikverket har dessutom en större etableringsyta på Klarabergsviadukten samt att arbeten med Station City kommer att utföras mot Klarabergsgatan. Jernhusen genomför för närvarande en ombyggnad av Centralstationen samt planerar även för en första etapp av Västra City mot Klarabergsviadukten ca 2012.

Hela sträckan ligger på olika bro- och däckkonstruktioner, varav många är i behov av renovering. Fogarna 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 City utan att åtgärda betongkonstruktionernas tätskikt medför stor risk för accelererande nedbrytning med nedsatt bärighet som följd. Att senarelägga en renovering till efter det att Spårväg City tagits i bruk skulle också innebära ett långvarigt stopp för spårvagnstrafiken.

### **Tätskiktens och konstruktionernas utbredning.**

Renoveringen av tätskikten behöver därför tidigareläggas på grund av Spårväg City. Arbetena är stadens angelägenhet, men samtidigt en förutsättning för spårvägsprojektet. Tätskiktsrenoveringen ingår inte i OPS-upphandlingen utan utförs i stadens regi, med SL och berörda fastighetsägare som sidoparter.

Gränserna mellan gatudäckens olika delar som bär trafiken och gränserna mellan de underliggande lokalerna sammanfaller inte. Reparationen av betongdäcket utgör därför ett komplext pussel där hänsyn behöver tas både till trafikanternas framkomlighet och till verksamheterna under gatudäcket. Arbetet är av sådan art och omfattning att ytorna både över och under aktuella reparationsområden måste utrymmas. Sammantaget är genomförandet av tätskiktsrenoveringen ett komplicerat och tidskrävande projekt. Föreslagen tidplan för Spårväg City innebär ett mycket forcerat genomförande.

### *Alternativa sträckningar i City*

Kontoren anser att huvudsträckningen sammantaget är det bästa alternativet för passage genom city. Om bärighetsberäkningarna resulterar i att det av tids- eller kostnadsskäl blir svårt att gå via Klarabergsgatan och Klarabergsviadukten ser kontoren att alternativen via Vasagatan ur stadens perspektiv kan fungera. Fördjupade studier krävs dock för att säkerställa ett möjligt genomförande.

### *Kungsholmen*

Prognoser visar på ett relativt lågt resande med Spårväg City mellan Centralen och Fridhemsplan. Samtidigt visar preliminära kapacitetsstudier att föreslagen trafiklösning får stor påverkan på biltrafikens framkomlighet vid Lindhagensplan.

För närvarande pågår arbetet med en stornätsstrategi. I det arbetet kommer stråk med

högst antal resande definieras och utifrån det kommer prioriterade kollektivtrafikstråk att identifieras. Kontoren föreslår att beslut om linjesträckning från Fridhemsplan och västerut avvaktar resultatet från stommåtsstrategin, för att se om någon annan sträckning än sträckan Fridhemsplan-Hornsberg lämpar sig bättre med hänsyn till resandeunderlag.

### **Depå**

Projekt Spårväg City har valt att arbeta vidare med depå Lidingö, vilket innebär att arbetet med att söka depålokalisering i Stockholm har avbrutits på SL:s initiativ. En depå på Lidingö medför att Värtanområdet behöver passeras innan Norra Länken samt stadsutvecklingsprojektets planer är klara. Kontoren har inga synpunkter på detta förfarande, men ser att främst tidplanen innebär en rad provisorier samt konflikter med flera riksintressen och pågående omvälvningar i stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden.

I SL:s samrådshandling kvarstår depålaget i Frihamnen, som staden har markanvisat till SL. Kontoren anser att placeringen är förknippad med vissa svårigheter. En placering av spårvagnsdepån kan inte ske här förrän Östlig förbindelses vägtunnel och trafikplats är låst i höjd och profil. En annan synpunkt är att SL i andra utredningar pekar på att etablering av en mindre bangård i detta läge kan vara en lösning på Trafikverkets behov av uppställningsspår under den period spårvägen samtrafikerar med annan spårverksamhet. Staden använder idag ytan som markanvisats till SL som massupplag.

### **Val av spårvagnstyp**

SL håller för närvarande på att utarbeta en vagnspecifikation inför upphandlingen. Staden har för avsikt att delta med synpunkter, för att kunna påverka spårvagnens utformning med avseende på bl a stadsbild, hållplatslängd, trafiksäkerhet (bromsförmåga, ISA, skydd för oskyddade trafikanter, sikt mm), tillgänglighet (av- och påstigning), och körareans utbredning i kurva och korsningar. Dessutom är vikt/lastfördelning över brokonstruktioner samt buller och vibrationer viktiga frågor för staden. Andra frågor att utreda är möjlighet till trådlös framdrift korta sträckor samt utrustning för signalprioritering.

### **Hållplatser**

En bekväm, säker och tillgänglig av- och påstigning är viktig för spårvägens attraktivitet. Ett starkt önskemål från SL är att hållplatser för spårvagn och buss ska kunna samutnyttjas. Fördelen med detta är enkla byten och tydlighet i systemet. En komplikation är att buss och spårvagn har olika instegshöjd i fordonen. För att lösa tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning kommer därför plattformarna att delas in i två sektioner med olika kantsteshöjd.

Kontoren vill poängtera vikten av att såväl spårvagnar som vägen till och från hållplats blir tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Trafikkontoret och SL har för avsikt att ta fram en typlösning över hur hållplatserna bör utformas med avseende på gestaltning, säkerhet och tillgänglighet.

### **Tidplan**

I förstudien redovisas att målsättningen är att trafikstart för hela Spårväg City ska ske sommaren 2014. Kontoren kan konstatera att projektet har en hög ambition gällande tidplanen. Utifrån stadens horisont är tiden fram till tecknande av genomförandavtal och utskick av förfrågningshandling mycket viktig. Fortfarande återstår att ta fram underlagsmaterial, som ska hålla hög kvalitet<sup>1</sup>. Några andra faktorer som kontoren identifierat och som kan påverka tidplanen negativt är framtagandet av bärighetsberäkningar samt planering och ge-

---

<sup>1</sup> Upphandlingsformen OPS medför att en annan aktör kommer att projektera, bygga och bedriva trafik på stadens anläggning. Förutom själva spårvägen kommer operatören även att genomföra fysiska åtgärder, vilka staden ska ta över och ansvara för. Då SL:s upphandling av OPS-operatören är slutförd och kontrakt har tecknats kommer det endast att finnas mycket små utrymmen för justering av projektet. För staden är det därför viktigt att krav och förutsättningar tydliggjorts och ligger till grund för kommande avtal mellan SL och staden.

nomförande av tätskiktsreoveringen runt Sergels Torg. Kontoren anser även att tiden för genomförande är kort för ett projekt av denna omfattning, som ska passera hela innerstaden. För att tidplanen ska kunna följas förutsätts att mycket stora trafikbegränsningar under byggtiden accepteras.

Kontoren föreslår att SL och staden har en fortsatt dialog om tidplanen, för att finna en bra avvägning mellan tid, kostnader och kvalitet.

*Ärendets fortsatta hantering*

### *Planprocessen*

Nästa steg i planprocessen för Spårväg City är upprättandet av en järnvägsplan. Kontoren kommer liksom hittills att medverka till framtagandet av denna handling samt framföra synpunkter utifrån stadens intressen och myndighetsansvar.

### *Genomförandeavtal och -beslut*

En förutsättning för att spårvägsprojektet ska kunna genomföras är att staden och SL träffar ett eller flera genomförandeavtal. I samverkansavtalet konstateras att dessa genomförandeavtal i detalj ska reglera bland annat trafikföring och utbyggnadstakt, gemensamma tidplaner, servitut, tillfälliga och permanenta markupplåtelse, behov av ledningsomläggningar mm, samordning med övriga projekt, trafik under byggtiden med fokus på framkomligheten i kombination med ett effektivt byggande, rutiner för granskning och kontroll, kommunikation, mer detaljerad ansvars- och kostnadsfördelning mm. Kontoren anser att genomförandeavtal och genomförandeavtal måste behandlas och godkännas i berörda nämnder och kommunfullmäktige innan SL kan tillåtas inleda upphandling av OPS-operatör.

Exploateringskontoret har påbörjat förhandling om genomförandeavtal med SL. Parallellt med avtalsförhandlingarna måste en rad utredningar tas fram, vilka ska ligga till grund för avtalet. Det handlar bland annat om fastslå gatuutformning på nivå av en förenklad systemhandling, bärighetsberäkningar av samtliga konstruktioner där spåren ska dras fram, gestaltungsprogram etc. Ansvar för att dessa utredningar tas fram ligger helt på SL.

Parallellt med att genomförandeavtalet tas upp i exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden kommer trafik- och renhållningsnämnden för stadens räkning att få ta ställning till genomförandeavtalet. Genomförandeavtalet kommer framförallt att behandla:

- Stadsmiljö - Förslag till utformning av trafik- och gatumiljön
- Drift och underhåll – konsekvenser
- Konstruktion – resultat av beräkningar och behov av eventuella förstärkningsåtgärder
- Ledningssamordning – resultat av preliminär ledningssamordning
- Produktionsförutsättningar inklusive påverkan under byggskedet och passage genom Värtan

- Tätskikt Sergels Torg

### *Ekonomi*

Enligt Samverkansavtalet, 2009-09-18, ska SL stå för utrednings-, projekterings- och byggkostnader som är direkt betingade av spårvägen. Med direkt betingat avses sådana utredningar, åtgärder och utgifter mm som inte skulle behöva utföras eller uppstå om inte Spårväg City planerades eller genomfördes.

Detta innebär att kontoren förutsätter att alla utgifter för åtgärder, även sådant som är indirekt kopplat till spårvägen, ska bäras av SL. Den totala omfattningen av sådana utgifter är ännu inte känd eftersom utformning av nödvändiga följdinvesteringar inte är klar. Risken till följd av i dagsläget okända utgifter bör bäras av SL.

I enlighet med samverkansavtalet bekostar staden egen tid för personal på exploaterings- och trafikkontoren. Kontoren bevakar stadens intressen samt genomför ett antal utredningar. För att kunna genomföra projektet har, förutom egen personal, ett antal konsulter upphandlats. Konsulter har också upphandlats för övriga åtaganden som lyder under nämndernas

ansvar som exempelvis olycksanalys, trafiksimuleringar mm. I inriktningsbeslutet, Trn 2008-12-16, budgeterades 2 Mnr. Det har visat sig att projektet kräver betydligt större personella resurser i planerings- och projekteringskedet än vad som tidigare prognostiserats. Trafikkontoret föreslår ett delgenomförandebeslut för fortsatt utredningsarbete för Spårväg City om 31,5 miljoner kronor, varav ca 3,5 miljoner kronor för etapp 1. Trafikkontoret bedömer att det är svårt att inrymma utgifterna för kvarstående utredningsarbete. Kontoret har för år 2009 och 2010 inrymt 15 miljoner kronor och föreslår därför att trafik- och renhållningsnämnden hemställer att kommunfullmäktige utökar nämndens investeringsramar för åren 2011-2013 med sammanlagt 16,5 miljoner kronor.

## RESERVATIONER M.M.

### Exploateringsnämnden

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m.fl. (S) och Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Exploateringsnämnden beslutar att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut samt därutöver anför följande:

Vi har svårt att se att just Spårväg city ska prioriteras först när det gäller kollektivtrafiksatsningar i Stockholm. Framförallt har vi svårt att tänka att den lilla snutten spårväg som nu håller på att byggas, skall vara ”den största kollektivtrafiksatsningen” i modern tid.

Vi anser fortfarande att det finns viktigare prioriteringar. Spårväg Syd, Tvärbanans förlängning till Kista och tunnelbana till NKS anser vi är viktigare prioriteringar när det gäller utbyggnad av kollektivtrafik.

### Stadsbyggnadsnämnden

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Teres Lindberg m fl (S) enligt följande.

1. Att nämnden beslutar att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut, samt därutöver anför följande:

Vi har svårt att se att just Spårväg city ska prioriteras först när det gäller kollektivtrafiksatsningar i Stockholm. Framförallt har vi svårt att tänka att den lilla snutten spårväg som nu håller på att byggas, skall vara ”den största kollektivtrafiksatsningen” i modern tid.

Vi anser fortfarande att det finns viktigare prioriteringar. Spårväg Syd, Tvärbanans förlängning till Kista och tunnelbana till Nya Karolinska Sjukhuset (NKS) anser vi är viktigare prioriteringar när det gäller utbyggnad av kollektivtrafik.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Kristina Alvendal m.fl. (M), Abit Dundar (FP) och Göran Oljeqvist (KD) enligt följande.

Spårväg City är ett viktigt tillskott och en omfattande kapacitetsförstärkning av kollektivtrafiken i innerstaden. Stockholm har en internationellt sett hög andel resenärer som använder kollektivtrafik till och från arbetet. En fortsatt utbyggd och väl fungerande kollektivtrafik är en viktig faktor för Stockholms fortsatta utveckling som hållbar och växande stad. Stockholm har utsetts till Europas första miljöhuvudstad av EU-kommissionen. Den höga kollektivtrafikandelen tillmättes stor betydelse när Stockholm tilldelades utmärkelsen.

När projektet är färdigställt kommer Spårväg City knyta ihop de nya stadsutvecklingsområdena i Norra Djurgårdsstaden, Hjorthagen och Värtan med city och nya stadsutvecklingsområdet på nordvästra Kungsholmen. Även Stockholms mest besökta turistområde, Djurgården, kommer att kopplas ihop med övriga nämnda områden i och med cityspårvägen. Spårväg City bidrar till att öka kapaciteten i innerstadens gatunät genom att erbjuda kollektivtrafik med täta avgångar och högre kapacitet än busstrafiksamt att förbättra tvärförbindelsen genom Stockholm. Projektet drivs av Storstockholms Lokaltrafik (SL) i samarbete med Stockholms stad.

Cityspårvägens byggnation och drift kommer innebära stor och genomgripande förändring av trafiksituationen i Stockholm. Cityspårvägen innebär ett nytt trafikslag som kommer ställa



nya krav samverkan med andra trafikslag. Det är därför av största vikt att trafiksäkerheten beaktas och prioriteras så att tillräckliga åtgärder vidtas för gångtrafikanter, passagerare och cyklisterna. 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.

På grund av de genomgripande förändringar som detta nya trafikslag innebär bedömer den borgerliga majoriteten det som realistiskt att projektet i sin helhet ska kunna vara klart till 2014, samtidigt som det är viktigt att de nya stadsutvecklingsområdena så snabbt som möjligt kan förses med kollektivtrafik. För att etablera positiva resmönster med kollektivtrafik i nya bostadsområden kan det även bli aktuellt med tillfälliga kollektivtrafiklösningar på motsvarande sträckningar som den fullt utbyggda spårvagnslinjen kommer att ha.

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. Ett helhetsperspektiv är angeläget, inte minst utifrån det faktum att stockholmarnas tålamod kommer att prövas under byggtiden. Tidsplanen måste mot bakgrund av detta utformas så att alla aktörer kan känna en så stor trygghet med genomförandet som möjligt. Kommunikationen om cityspårvägen är också mycket viktig under hela genomförandetiden.

*Särskilt uttalande* gjordes av Cecilia Obermüller (MP) enligt följande.

Miljöpartiet kan konstatera att tjänsteutlåtandet förtjänstfullt belyser flera angelägna problem men även goda lösningar till desamma. Det kan vara klokt att redan nu se över alternativa sträckningar förbi Klarabergsviadukten men nämnden vill understryka att denna sträckning klart är att föredra och att man bör hålla fast vid denna som det allt övergripande alternativet.

Miljöpartiet ställer sig även helt bakom förslaget om en dragning till Gasverksområdet.

*Särskilt uttalande* gjordes av Maria Hannäs (V) enligt följande.

Spårväg City är en välkommen satsning, vi tycker att det är positivt att gatutrymmet i Stockholms innerstad byggs om för kollektiva transporter istället för privatbilism. Däremot så anser vi att projektet med Spårväg City hittills är dåligt skött och att den borgerliga majoriteten i staden och landstinget pressat fram utbyggnaden längs Hamngatan för att kunna säga att de gjort en satsning på kollektiva förbindelser innan mandatperiodens slut. Vår prioritering på spårvägsutbyggnader hade också sett annorlunda ut och projekt som Spårväg Syd och förlängning av tunnelbanan till Norra Station/Karolinska hade hamnat före en satsning på Spårväg City. Projektet Spårväg City har också tagit onödigt mycket ekonomiska resurser i anspråk eftersom tidsplanen varit så pressad.

Vi är positiva till en utredning av hela Spårväg Citys sträckning från Nordvästra Kungsholmen via City till Norra Djurgårdsstaden då vi menar att det är fundamentalt för nya bostadskvarter att det planeras och byggs in bra kollektivtrafik från början. För boende i Norra Djurgårdsstaden som är ett miljöprofilsområde måste självklart de kollektiva transporterna utgöra förstahandsalternativ för resor och inte resor med egen bil.

För att Spårväg City ska bli ett lyckat projekt med stor fyllnadsgrad måste spårtrafiken få egna körfält, inte gå i blandtrafik. Gång- och cykeltrafikanter måste ges gott utrymme och hållplatser och övergångar göras tillgängliga för funktionshindrade. Vi tror att Spårväg City har förutsättningar att bli ett välkommet inslag i Stockholm gatubild och kunna bidra till målet att öka andelen kollektivtrafikresenärer om den utformas på rätt sätt, och med en realistisk och ansvarsfull tidsplan.

Vi anser inte att OPS-lösningar är bra när det gäller utbyggnad av kollektivtrafik och avvisar bestämt att Spårväg City ska byggas av en privat aktör.

## **Trafik- och renhållningsnämnden**

*Återremissyrkande* gjordes av vice ordförande Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

Ärendet återremitteras för beredning av grundläggande stadsbyggnads- trafiksäkerhets- framkomlighets- och tillgänglighetsfrågor innan kommunfullmäktige får ta ställning till ärendet och remissen besvaras

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

- 1 Nämnden uttalar att mot bakgrund av mycket låga resandetal och allvarliga konsekvenser för stadsbilden avstyrka den föreslagna spårvagnsdragningen på Kungsholmen.
- 2 Nämnden uttalar att en utbyggnad av hela sträckan Centralen – Ropsten kan motiveras om och när andra etappen i Djurgårdsstaden börjar bli färdigställd, dvs efter 2025.
- 3 Nämnden uttalar att buss 47 av tillgänglighetsskäl måste fortsätta att gå via centralen till och från Djurgården
- 4 Därutöver anfördes följande:

Hantering av förslaget om spårväg City har hanterats på ett för staden historiskt uselt sätt för att vara ett sådan kostsam och så stark påverkande projekt för stadsbilden som den är. I samtliga ärenden, inklusive detta, saknas grundläggande beskrivningar på effekter av stadsbyggnadsfrågor, av trafiksäkerhetsfrågor, av framkomlighetsfrågor, av tillgänglighetsfrågor för rörelsehindrade samt inte minst stadens kostnader och de samhällsekonomiska kostnaderna.

Material om trafiksäkerhetsfrågor för den första etappen har hemlighållits för nämnden, beskrivning av framkomlighetsproblemen med den första etappen kom ett år efter (!) att beslutet om utbyggnad togs. Totalt miljoner kronor har pga usel projektledning och dålig upphandling i landstinget slösats bort på första etappen, vilket också revisorerna i starka ordalag kritiserat.

Den politiska styrningen av projektet påminner om rent ”ryska” metoder där inte fakta presenteras för beslutsfattare och allmänhet, demokratiska beslutsprocesser och dialog åsidosätts, fakta och prognoser fabuleras. Det sistnämnda kan illustreras av påståendet att 70 000 dagligen från år 2014 kommer att åka med banan. Idag åker mellan 15-20 000 med bussarna via centralen till Djurgården och ett förhållandevis litet fåtal med motsvarande bussar på aktuell sträcka på Kungsholmen. År 2014 kommer ytterst få nya bostäder stå klara i norra Djurgårdsstaden. Dessutom på en plats där tunnelbanan är mer tillgänglig och snabbare. Den redovisade prognossiffran är således mer än fördubblad mot verkligheten, vilket visar att projektet inte längre bygger på en saklig grund utan utsatt för en oacceptabel politisk styrning på landstinget.

Att dra in buss 47 visar också på att grundläggande tillgänglighet till goda transporter till Djurgården är underordnat behovet av tvinga resande till längre restider med en spårvagn. De flesta besökare till Djurgården kommer via tåg från centralen och tusentals resenärer som kommer med tåg eller pendeltåg tvingas nu ta en annan (okänd) buss från centralen till NK, för därefter byta till spårvagn. Skall man vidare till Waldermarsudde får man byta en ytterligare gång, sammanlagt två gånger! Restiderna och kvaliteten på resandet för barnfamiljer, rörelsehindrade och stora mängder besökare från övriga länet kommer att fördröjas och försvåras. Detta är mycket upprörande.

Slutsatsen är att Stockholmarna på undermåligt beslutsunderlag fortsätter att föras bakom ljuset och att ett stort antal frågeställningar inte är besvarade som måste få svar. För denna undermåliga hantering har den borgerliga landstings- och kommunledning det fulla ansvaret.

*Särskilt uttalande* gjordes av ledamoten Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

Spårväg City är tyvärr på väg att genomföras, trots att det finns många, mycket mer angelägna projekt som borde prioriteras före denna innerstadssatsning. När man nu ändå lägger ner så mycket resurser på detta projekt borde man också studera möjligheten att göra spårvägsgatan från Värtan till Kungsholmen bilfri.

Detta skulle innebära ökat utrymme för cyklister, gående och kollektiv- och nyttotrafik, fler skulle nyttja spårvägen som därmed också skulle bli ett ekonomiskt mer motiverat projekt. Bilfria delar i staden är befrämjande för handel, stadsliv och kultur, men framförallt bidrar det till en bättre luftkvalitet, och är helt i linje med den trafik och miljöpolitik som ansvarsfulla politiker måste föra i Stockholm för att inte belasta framtida generationer med vår miljöskuld.