



STADSLEDNINGSKONTORET  
EXPLOATERINGSKONTORET  
TRAFIKKONTORET  
MILJÖFÖRVALTNINGEN  
STADSBYGGNADSKONTORET  
ÖSTERMALMS STADSDELSFÖRVALTNING  
STOCKHOLMS HAMN AB

2010-10-06  
TJÄNSTEUTLÅTANDE  
DNR **XXX**  
DNR E2008-330-01927  
DNR T2008-330-04093  
DNR MHN 2010-16625  
DNR S2008-14931-54  
DNR 2010-657-1.5.1  
DNR 10-00552/C30

Kontaktperson stadsledningskontoret  
Staffan Ingvarsson  
Telefon: 08-508 293 10  
[staffan.ingvarsson@stockholm.se](mailto:staffan.ingvarsson@stockholm.se)

Till

Kommunstyrelsen

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

Exploateringsnämnden  
2010-10-28

Trafik- och renhållningsnämnden  
2010-10-26

Kontaktperson trafikkontoret  
Erika Björnsson  
Trafikplanering  
Telefon: 08-508 265 41  
[erika.bjornsson@tk.stockholm.se](mailto:erika.bjornsson@tk.stockholm.se)

Miljö- och hälsoskyddsnämnden  
2010-11-16

Stadsbyggnadsnämnden  
2010-11-18

Kontaktperson miljöförvaltningen  
Jörgen Bengtsson  
Stadsmiljö  
Telefon: 08-508 289 34  
[jorgen.bengtsson@stockholm.se](mailto:jorgen.bengtsson@stockholm.se)

Östermalms stadsdelsnämnd  
2010-11-18

Styrelsen i Stockholms Hamn AB  
2010-11-16

Kontaktperson stadsbyggnadskontoret  
Eric Tedesjö  
Planavdelningen  
Telefon: 08-508 275 69  
[eric.tedesjo@sbk.stockholm.se](mailto:eric.tedesjo@sbk.stockholm.se)

Kontaktperson Östermalms stadsdelsförvaltning  
Leila Massih  
Parkmiljögruppen  
Telefon: 08-508 090 21  
[leila.massih@stockholm.se](mailto:leila.massih@stockholm.se)

Kontaktperson Stockholms Hamnar  
Kjell Karlsson  
Infrastruktur  
Telefon: 08-670 26 20  
[kjell.karlsson@stockholmshamnar.se](mailto:kjell.karlsson@stockholmshamnar.se)

2010-10-06  
TJÄNSTEUTLÅTANDE  
DNR FN 5.2-077/2010  
DNR EXPLN E2010-513-00941  
DNR SBN 2010-11724-54  
DNR TRN 2008/020/01762



## **Spårväg City genom Värtan. Yttrande över utredning från SL**



## Förslag till beslut

Kommunstyrelsen, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, Östermalms stadsdelsnämnd och Stockholms Hamn AB:s styrelse överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som stadens yttrande över rapporten ”Spårväg City genom Värtan”, vilket innebär att nämnderna och Hamnens styrelse

1. utifrån föreliggande utredning förordar förslaget till permanent linjesträckning.
2. ger kontoren och Hamnen i uppdrag att fortsätta arbetet med Spårväg City i samverkan med SL, bl a gällande detaljerad utformning av spårsträckningen, utformning av Ropsten och studie av möjligt läge för provisorisk depå.
3. ger kontoren och Hamnen i uppdrag att ha en fortsatt dialog med SL gällande tidplanen för projektet.
4. förklarar ärendet omedelbart justerat.

Irene Svenonius  
Stadsdirektör  
Stadsledningskontoret

Krister Schultz  
Förvaltningschef  
Exploateringskontoret

Magdalena Bosson  
Förvaltningschef  
Trafikkontoret

Gunnar Söderholm  
Förvaltningschef  
Miljöförvaltningen

Susanne Lindh  
Förvaltningschef  
Stadsbyggnadskontoret

Göran Månsson  
Stadsdelsdirektör  
Östermalms  
stadsdelsförvaltning

Henrik Widerståhl  
Tf VD  
Stockholms Hamn AB



## Sammanfattning

Under våren 2010 har SL i samråd med exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, Stockholms Hamn AB, Trafikverket och Fortum studerat olika alternativ för Spårväg City att passera Norra Djurgårdsstaden samt tidsaspekten av detta. SL har sammanställt utredningen samt förslag till linjesträckning i rapporten ”Spårväg City genom Värtan. Fördjupad utredning till Förstudie Spårväg City – Ny stadsspårväg i Stockholm” (daterad 2010-10-01). Staden har nu fått rapporten på remiss, för att yttra sig över spårvägens linjesträckning genom Värtan.

Utredningen visar på en slutlig sträckning genom Värtan som det finns allmän acceptans för hos de berörda aktörerna. Lösningar som möjliggör trafik till år 2014 presenteras också för samtliga delsträckor. Sträckningen bedöms vara genomförbar även om vissa passager visar på tekniska och logistiska utmaningar. SL har också önskemål om att kunna anlägga en provisorisk spårvagnsdepå i Frihamnen, för att kunna trafikera Spårväg City och Lidingöbanan under AGA-depås ombyggnad. Läget för en eventuell depå är i dagsläget oklart.

Kontoren och Hamnen anser att den föreslagna permanenta linjesträckningen bör utgöra utgångspunkt för fortsatt arbete. Vad gäller den provisoriska linjesträckningen för trafikstart år 2014 anser dock kontoren och Hamnen att det fortfarande återstår en del arbete innan slutgiltigt beslut om genomförande bör fattas. SL konstaterar i rapporten att sträckningen har flera tekniska och logistiska svårigheter. Det gäller både hur spårvägen fysiskt ska passas in i miljön samt hur påverkan på pågående och planerade verksamheter ska minimeras, något som SL bedömer kan klaras genom en noggrann tidsplanering. Att göra denna planering och projektering är nästa steg i processen. Staden anser dock att tidplanen för Spårväg City bör anpassas mot tidplaner för andra pågående projekt i området.

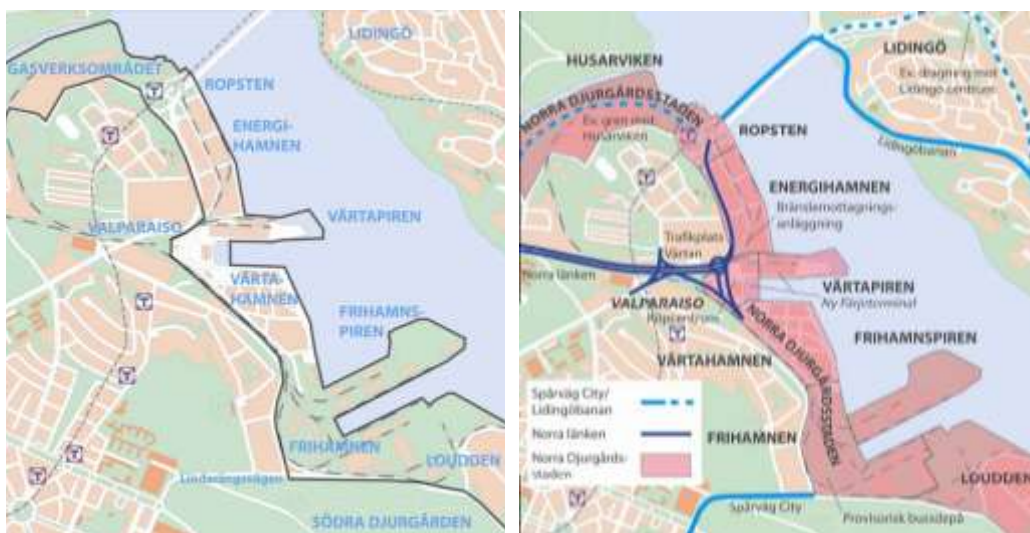
Kontoren och Hamnen föreslår att stadens representanter i projektet får i uppdrag att fortsätta arbetet med Spårväg City i samverkan med SL, bl a gällande detaljerad utformning av spårsträckningen, utformning av Ropsten och studie av möjligt läge för provisorisk depå, samt att ha en fortsatt dialog med SL gällande tidplanen för projektet.

## Bakgrund

Spårväg City är en modern stadsspårväg som ska koppla exploateringsområdena i Norra Djurgårdsstaden och Kungsholmen med city och kollektivtrafiken vid Centralstationen, Station City och T-centralen. Projektet har initierats och leds av Storstockholms Lokaltrafik (SL). I enlighet med det samverkansavtal som har träffats mellan Stockholms stad och SL, 2009-09-18, medverkar exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret i projektets planering. Enligt en överenskommelse mellan SL och Lidingö stad ska en spårvagnsdepå placeras i AGA-området på Lidingö.

Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden har senast behandlat projektet i samband med yttrande över ”Förstudie för Spårväg City” (Expln 2010-05-20, Trn 2010-05-18 och Sbn 2010-06-10). I förstudien redovisas passagen genom Värtan endast som en korridor. Vidare anges målsättningen att en trafikstart för hela Spårväg City ska ske sommaren 2014. Kontoren konstaterade i tjänsteutlåtandet att projektet har en hög ambition gällande tidplanen och att ett flertal frågor återstår att lösa, bl a hur passagen genom stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden ska ske. Norra Djurgårdsstadens planerade gatustruktur skiljer sig väsentligt från dagens situation och infrastrukturen kommer inte att vara färdig i sitt slutläge vid planerat drifttagande av Spårväg City. Detta gör att Spårväg City inledningsvis kommer att behöva passera området i provisoriskt läge.

Mot bakgrund av ovanstående mm gav trafik- och renhållningsnämnden trafikkontoret i uppdrag att tillsammans med SL arbeta fram en ny, reviderad tidplan för att finna en bra avvägning mellan tid, kostnader och kvaliteten.



Orienteringskarta respektive Pågående och planerade projekt (Källa: SL)



Hamnen har i en skrivelse till SL daterad 2010-04-19, som svar på ett samråd för fortsatt utbyggnad av Spårväg City, lämnat synpunkter gällande hur spårvägen kan passera genom hamnområdet på ett sätt som ger mest nytta för trafikanter och också skapar minst störningar och konflikter med andra verksamheter inom området. Hamnens synpunkter har i huvudsak sammanfallit med andra intressenters syn på spårdragningen genom området.

Under våren 2010 har SL i samråd med exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, Stockholms Hamn AB, Trafikverket och Fortum studerat olika alternativ för att passera Norra Djurgårdsstaden samt tidsaspekten av detta. SL har sammanställt utredningen samt förslag till linjesträckning i rapporten "Spårväg City genom Värtan. Fördjupad utredning till Förstudie Spårväg City – Ny stadsspårväg i Stockholm" (daterad 2010-10-01). Staden har nu fått rapporten på remiss, för att yttra sig över spårvägens linjesträckning genom Värtan.

I avsnitt "Remissen" nedan presenteras en sammanfattning av rapporten. Därefter följer "Kontorens och Hamnens yttrande".

### **Remissen**

Rapporten ("Spårväg City genom Värtan") utgör en fördjupning av pågående förstudie för hela Spårväg Citys sträckning. Studien omfattar den del av Norra Djurgårdsstaden, som i söder avgränsas av Lindarängsvägen och i norr av Ropstens kollektivtrafikknutpunkt. I rapporten studeras möjligheten att få till stånd en spårvägssträckning genom området som möjliggör trafikering år 2014. Målet med utredningen är att kartlägga och väga samman de intressen som finns på platsen och föreslå en sträckning för Spårväg City som är tekniskt genomförbar. Utredningen eftersträvar en lösning som möjliggör gena resor och god framkomlighet för spårtrafiken och samtidigt beaktar pågående och framtida verksamheters behov. Utredningen har skett i samarbete med representanter för de av planerna berörda parterna.

Linjesträckningen presenteras uppdelad på fem delsträckor, för vilka en slutsträckning redovisas. Även förslag till provisorisk sträckning som möjliggör trafikering till år 2014 presenteras.



Föreslagen sträckning uppdelat på olika delsträckor. (Källa: SL)

### Delsträcka 1 Ropsten

Förslaget innebär att ett spårvägstorget anläggs i gatunivå i anslutning till den befintliga bussterminalen vid tunnelbanestationens norra ände. Syftet med spårvägstorget är att skapa en samlad kollektivtrafikknutpunkt för buss, tunnelbana och spårvagn. Samtidigt möjliggörs en smidig anslutning av den planerade spårvägen norrut mot Hjorthagen. Spårvägstorget möjliggör därmed flexibel trafikering av spårvägen i samtliga riktningar.

För närvarande pågår en förstudie gällande järnvägsbronns framtida funktion och utformning. Resultatet av detta arbete kan medföra konsekvenser för utformningen av Ropsten.

### Delsträcka 2 Energihamnen

Fortum planerar en utveckling av sin verksamhet i området.

Spårväg City föreslås ges en permanent dragning öster om Lidingövägen. Sträckan får karaktären av snabbspårväg på egen banvall, vilket ger god framkomlighet och trafiksäkerhet. Den föreslagna sträckningen är det alternativ som innebär minst påverkan på



Fortums verksamhet. Vidare studier av risker kopplade till Fortums verksamhet och eventuellt behov av skyddsåtgärder behöver utföras.

I södra delen gör spårvägens läge intrång på de arbets- och etableringsområden som upprättats för byggandet av Norra Länken och som planeras att nyttjas åtminstone till sommaren 2014. För att möjliggöra trafikstart år 2014 behöver därför spårvägen ges en tillfällig sträckning. Rapporten föreslår att det gamla godsspårsområdet längs Norra Hamnvägen nyttjas.

### **Delsträcka 3 Valparaiso**

I sitt slutläge föreslås spårvägen dras ovanpå den utfyllda hamnbassängen. En hållplats förläggs centralt i området. Detta är dock inte möjligt förrän ombyggnaden av hamnområdet är klar (år 2016-2018) och fram tills dess föreslås ett provisorium.

Förläggningen av den provisoriska spårvägen innebär ianspråktagande av ytor som fram till 2014-2015 är uppdelad mellan två intressen – TallinkSiljas färjeverksamhet och byggandet av Norra Länken. Trafikplats Värtan beräknas vara färdig sommaren 2014, då kontrakten för etableringsområdena går ut. Färjeverksamheten ska hela tiden kunna fortskrida. Detaljstudier krävs av hur logistik, korsningspunkter mm ska utformas. För att få markåtkomst krävs intrång på både Trafikverkets etableringsområde som Stockholms Hamns område.

### **Delsträcka 4 Värtan Östra**

På sträckan krävs en tillfällig spårdragning under lång tid i avvaktan på att gatustrukturen färdigställs. På sträckan föreslås ett provisorium där Spårväg City går med enkelspår i bangården Värtan östra. För att Trafikverket ska kunna acceptera ett sådant spår lån behöver Värtabangårdens funktion tryggas genom att Trafikverket får ersättningspår i området.

### **Delsträcka 5 Frihamnen**

Rapporten föreslår att spårvägen förläggs på egen banvall. Ett hållplatsläge anläggs så nära Frihamnsterminalen som möjligt. Förutom detaljprojekteringen behöver plan- och tillståndsfrågorna drivas vidare. Ett antal pågående verksamheter påverkas. Trafiksäkerhet och framkomlighet för samtliga trafikanter behöver studeras vidare.

### **Depå**

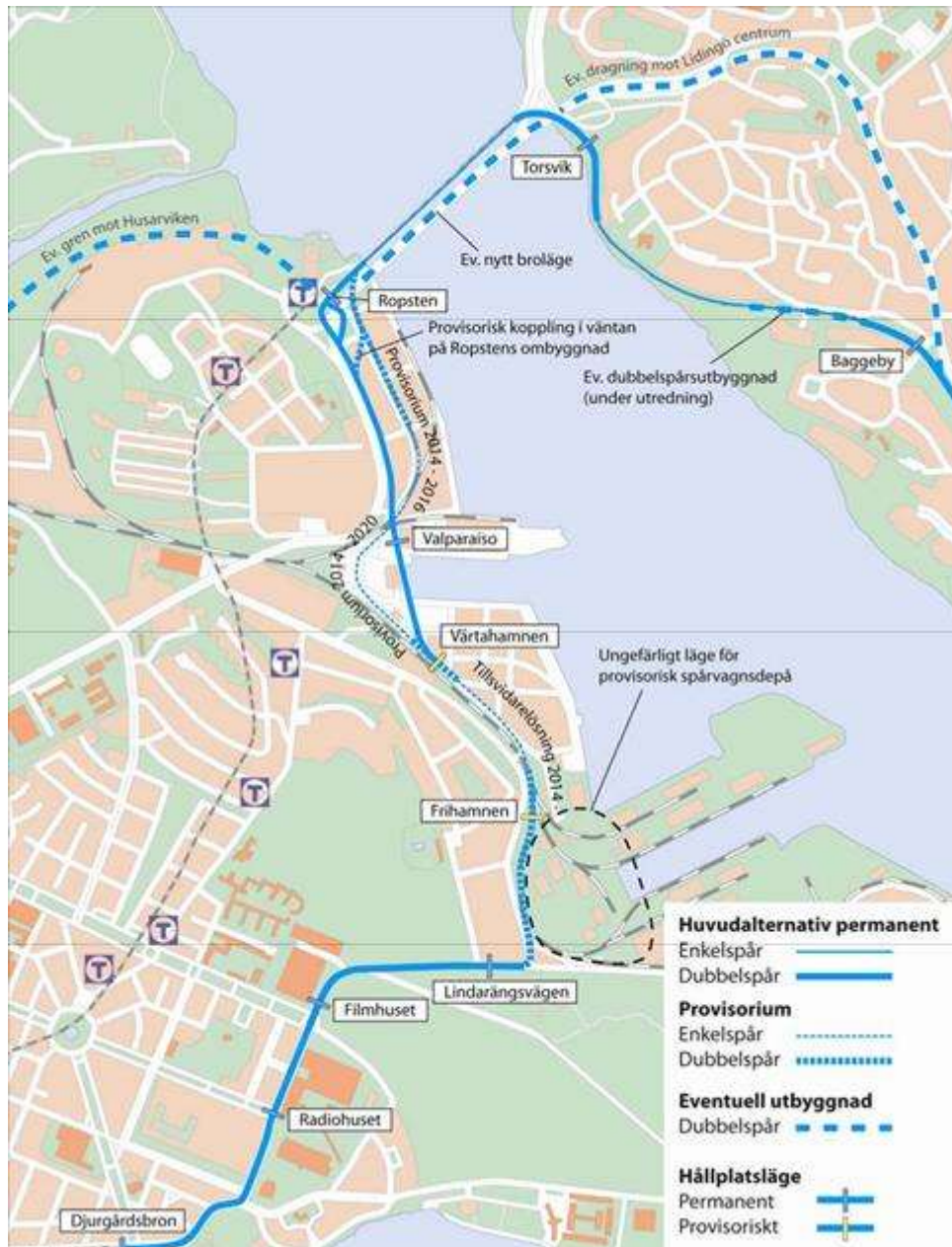
För att kunna trafikera Spårväg City mellan Sergels Torg och Gåshaga brygga år 2014 behövs en spårvagnsdepå. Den nya AGA-depån ska under samma period byggas på samma plats som den befintliga depån för Lidingöbanan, vilket gör att den behöver evakueras.

SL har önskemål om att kunna anlägga en provisorisk spårvagnsdepå i Frihamnen, för att kunna trafikera Spårväg City och Lidingöbanan under AGA-depåns ombyggnad. Läget för en eventuell depå är i dagsläget oklart.



### Slutsats

Utredningen visar på en slutlig sträckning genom Värtan som det finns allmän acceptans för hos de berörda aktörerna. Lösningar som möjliggör trafik till år 2014 presenteras också för samtliga delsträckor. Sträckningen bedöms vara genomförbar även om vissa passager visar på tekniska och logistiska utmaningar.



Föreslagen sträckning, permanent och provisorisk (Källa: SL)



## **Kontorens och Hamnens yttrande**

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 Spårväg City. Dessutom avlastas tunnelbanans röda linje till och från Ropsten. Samtidigt komplicerar en tidig framdrift av Spårväg City genomförandet av andra pågående och planerade aktiviteter i området.

Kontoren och Hamnen tycker att rapporten på ett bra sätt beskriver de svårigheter som finns på sträckan. I synnerhet i passagen av Valparaiso där Trafikverket har etableringsområde för bygget av Norra Länken fram till 2015 och att resterande marken i Valparaiso sannolikt är ianspråktagen för byggandet av den nya Värtapiren.

Kontoren och Hamnen anser att den föreslagna permanenta linjesträckningen är bra och att den bör utgöra utgångspunkt för fortsatt arbete. Genom områdets södra delar krävs en tillfällig spårdragning under lång tid i väntan på att gatustrukturen i stadsutvecklingsprojektet Norra Djurgårdsstaden ska färdigställas. Färdigställandet är i tid beroende på friställande av mark och flyttning av i området nu befintliga verksamheter. Vidare studier behövs gällande detaljer i utformningen, men kontoren och Hamnen ställer sig bakom de föreslagna principlösningarna.

Vad gäller den provisoriska linjesträckningen i den norra delen (Valparaiso-Ropsten) anser kontoren och Hamnen dock att det fortfarande återstår en del arbete innan slutgiltigt beslut om genomförande bör fattas om trafikstart år 2014. SL konstaterar i rapporten att sträckningen har flera tekniska och logistiska svårigheter. Det gäller både hur spårvägen fysiskt ska passas in i miljön samt hur påverkan på pågående och planerade verksamheter ska minimeras, något som SL bedömer kan klaras genom en noggrann tidsplanering. Att göra denna planering och projektering är nästa steg i processen.

Det utredningsarbete som föreligger rapporten pekar på goda möjligheter att nå genom Frihamnen och Värtan Östra till år 2014, men att det är risk för fördröjningar för såväl Spårväg City som de intilliggande projekten Värtapiren, Norra Länken och Energihamnen inkl inrymmande av Cementa, om Spårväg City forceras genom provisorier på resterande sträcka. I det fortsatta arbetet behöver en kostnadskalkyl, som redovisar såväl SL:s åtaganden som andra parter, tas fram. Kontoren och Hamnen ser i dagsläget inga skäl till ett forcerande av tidplanen som innebär stora merkostnader, vilket innebär att staden anser att sådana kostnader skall bäras av SL. Eventuella förgäveskostnader på grund av provisorier behöver klargöras. Detaljer runt det tekniska genomförandet behöver preciseras samt att samordnade tidplaner mellan olika aktörer krävs, för att säkerställa att pågående projekt kan fortlöpa. Dessutom behöver tidsutsträckningen för de olika provisoriererna fastslås.



Kontoren och Hamnen hade gärna sett ett resonemang om för- och nackdelar med alternativa år för trafikstart i rapporten samt även gällande en etappvis utbyggnad genom området.

Spårvägen leds genom ett kommande miljöprofilområde 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.

### **Delsträcka 1 Ropsten**

Det är mycket viktigt att Ropsten blir en bra och välfungerande bytespunkt för trafikanterna samt att övriga trafikslag får bra framkomlighet. För stadens räkning är det dessutom viktigt att spårvägens sträckning inkräktar så lite som möjligt på de exploaterbara ytorna. Kontoren anser att den föreslagna principlösningen skapar goda förutsättningar för detta.

Det är viktigt med en flexibel marklösning, som möjliggör en framtida förlängning av spårvägen genom gasverksområdet och eventuellt vidare mot Östra Station. Denna förlängning är viktig för exploateringen i Hjorthagen (Gasverksområdet) och kontoren anser att den bör inrymmas i projekt Spårväg City. Stadsutvecklingsprojekt Norra Djurgårdsstaden har miljöprofil och en väl utvecklad kollektivtrafik är av stor vikt för området.

Kontoren har påbörjat en dialog med Lidingö, som har intresse i bytespunkten gällande såväl kollektivtrafik som infartsparkeringar.

### **Delsträcka 2 Energihamnen**

Kontoren och Hamnen anser att den föreslagna permanenta sträckningen mellan Lidingövägen och Fortum är en bra lösning, men att fortsatta studier krävs för att säkerställa genomförbarheten.

Kontoren och Hamnen anser att en permanent spårdragning i Norra Hamnvägen är olämplig dels då det innebär konflikter med Fortums verksamheter, dels då kvaliteten på stråken blir mindre bra då ytterligare ett trafikslag ska inrymmas på en begränsad yta. Dessutom behöver det regionala cykelstråket som idag är belägen i Norra Hamnvägen flyttas, något det för närvarande inte finns någon alternativ plats för. En permanent spårdragning i Norra Hamnvägen riskerar även att äventyra omlokaliseringen av Cementas anläggning från Liljeholmen till Energihamnen. Flytten av Cementa till Energihamnen är nödvändig för att möjliggöra byggandet av omkring 1300 lägenheter i Lövholmen. Att Fortum samtidigt planerar att bygga ut sin verksamhet komplicerar situationen ytterligare.

För att klara trafikstart år 2014 föreslås i rapporten en provisorisk spårvägsdragning i Norra Hamnvägen. Denna spårvägsdragning riskerar med största sannolikhet att skapa samma problem som listats i stycket ovan, även om det gamla godsspårsområdet nyttjas. Kontoren anser att innan beslut fattas om att bygga en provisorisk spårvägsdragning i Norra



Hamnvägen behöver konsekvenserna för övriga trafikslag samt för Fortums verksamheter nogga utredas. Staden kan inte acceptera vare sig temporär eller permanent sträckning som äventyrar möjligheten att omlokalisera Cementa från Lövholmen till Energihamnen.

En linjesträckning väster om Lidingövägen har avförts på grund av att intrånget i parken skulle bli för stort. Dessutom medförde den lösningen att kopplingen till Hjorthagen (Gasverksområdet) i Ropsten blev ytkrävande och mindre bra. Kontoren ställer sig bakom avfärdandet.

Slutlig spårsträckning måste stämmas av mot ISPS (internationellt regelverk för sjöfartsskydd) och hamnskyddsreglerna.

### **Delsträcka 3 Valparaiso**

Kontoren och Hamnen önskar betona att delsträckan är mycket komplex med avseende såväl samordning mellan intressenter som tekniska lösningar. På denna plats har Trafikverket etableringsytor för bygget av Norra Länken fram till sommaren 2014. Dessutom kommer Stockholms Hamn att driva bygget av Värtapiren på denna plats samtidigt som TallinkSilja ska ha en pågående färjeverksamhet och staden kommer att bygga Hamnpåfarten.

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. Fortsatta studier krävs för att klargöra hur genomförandet ska ske.

### **Delsträcka 4 Värtan Östra**

Kontoren och Hamnen har inget att erinra mot den tillfälliga lösning som föreslås i rapporten, men kan konstatera att behovet av ersättningsspår för trafikverket behöver lösas innan ett slutgiltigt ställningstagande görs. Passagen av Värtan Östra innebär att en byggnad på kvarteret mellan Södra Bassängvägen och Södra Hamnvägen behöver rivras.

Stadens långsiktiga ambition och planeringsinriktning är att spårvagnens sträckning genom Värtan Östra och Frihamnen ska anordnas i en allé/boulevard. Kontoren kan dock konstatera att det idag inte går att fastställa en permanent lösning, utan att anpassning kommer att behöva ske till stadsutvecklingens planer. Det är viktigt att övergången från provisoriskt till permanent läge kan ske smidigt.

### **Delsträcka 5 Frihamnen**

I passagen av Frihamnen föreslår SL att delar av Värtan Östras bangård flyttas till del av Frihamnen. Kontoren och Hamnen har inget emot det som ett provisorium, men för närvarande är denna mark ett vägreservat för Österleden (Östlig förbindelse). Åtkomligheten till marken behöver stämmas av med Trafikverket. Det utredningsarbete som gjorts visar att Trafikverket behöver fatta beslut om vilket av alternativen för Östlig Förbindelse som skall vara aktuellt, för att kunna ge besked om vilka delar av Frihamnen som kommer att beröras av ramper, tunnlar och vägar för förbindelsen.



På samma sätt som för Värtan Östra är stadens långsiktiga planeringsinriktning att Spårväg City ska ledas i en allé/boulevard, centralt belägen för att försörja både befintlig och planerad bebyggelse.

### **Depå**

SL har träffat en överenskommelse med Lidingö kommun om depå för Spårväg City, eftersom den yta som markanvisats på "Banantomten" i Frihamnen inte kunde inrymma nog med spårvagnar. Rapporten för fram ett önskemål om en provisorisk depå inom Frihamnen. Kontoren och Hamnen har för avsikt att medverka i utredningsarbetet för att finna ett provisoriskt depåläge med hänsyn till att befintliga verksamheter ska kunna fortskrida.

Avsikten är att den provisoriska depån i Frihamnen även ska nyttjas för Lidingöbanan under den period som AGA-depån byggs om. Staden och Hamnen anser att det som ett parallellt spår bör utredas hur en tillfällig lösning kan anordnas på Lidingö om en depå i Frihamnen inte blir åtkomlig från Lidingö i tid.

### **Förslag till beslut**

I det följande konkretiserar kontoren och Hamnen förslag till beslut och fortsatt inriktning.

Kommunstyrelsen, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, Östermalms stadsdelsnämnd och Stockholms Hamn AB:s styrelse överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som stadens yttrande över rapporten "Spårväg City genom Värtan", vilket innebär att nämnderna och Hamnens styrelse

1. utifrån föreliggande utredning förordar förslaget till permanent linjesträckning.
2. ger kontoren och Hamnen i uppdrag att fortsätta arbetet med Spårväg City i samverkan med SL, bl a gällande detaljerad utformning av spårsträckningen, utformning av Ropsten och studie av möjligt läge för provisorisk depå.
3. ger kontoren och Hamnen i uppdrag att ha en fortsatt dialog med SL gällande tidplanen för projektet.
4. förklarar ärendet omedelbart justerat.

### **Slut**