

## Avsiktsförklaring

### avseende utbyggnad av "Tvärbana City" - stadsspårväg i Stockholm

mellan AB Storstockholms lokaltrafik, nedan kallat SL, och Stockholms stad, nedan kallad Staden, genom Trafik- och renhållningsnämnden.

#### 1. Mål

Parterna är ense om att effektiviteten i utnyttjandet av stadens gaturum främjas av utbyggnad av spårvägslinjer i innerstaden. Spårväg kan ges högre kapacitet än busstrafik och kan också öka attraktionskraften för kollektivt resande och därmed minska utrymmesbehovet för andra färdmedel.

Parterna är införstådda med att utbyggnaden kommer att ske under en längre tidsperiod och att en gemensam strategi för kollektivtrafikförsörjningen av innerstaden samt kringliggande exploateringsområden är en viktig förutsättning för effektiv planering och framgångsrikt genomförande.

Parterna är vidare införstådda med att kollektivtrafikens utrymmesbehov avseende depåanläggning mm behöver inordnas i stadens övergripande planering och skall verka för en i staden integrerad anläggning.

Denna avsiktsförklaring skall vara grund för samarbetet kring de första stegen i planeringen och det fortsatta arbetet. Här anges organisation för samverkan och huvudsaklig inriktning för planeringsarbetet.

Utbyggnaden sker etappvis.

Etapp 1 omfattar modernisering och förlängning av befintlig spårvägslinje från Norrmalmstorg till Djurgården. Förlängningen i etapp 1 omfattar sträckan Norrmalmstorg - Stockholms Central - Fridhemsplan/Kungsholmen.

Etapp 2 omfattar vidare utbyggnad från Djurgårdsbron mot Värtaområdet och Ropsten. SL skall tidigt i det fortsatta arbetet bidra med planeringsförutsättningar för stadsutvecklingsområdet Hjorthagen - Värtan, samt ta fram tidsplan för etapp 2.

Observera att tidsplanen kan revideras om förutsättningarna ändras.

För att möjliggöra trafikstart skall anordnas en depå med uppställningsmöjligheter, tvätt- och verkstadsplatser mm. För att möjliggöra trafikstart 2011 fordras att mark för sådan depå anvisas SL senast i augusti 2008 och att Staden då inleder arbete med detaljplan. Marken skall vara både lämplig ur trafikerings-, stadsbildsmässighets- samt ur kostnadseffektivitets synpunkt. Parterna är ense om att dessförinnan utreda möjligheten till provisorisk depålösning vid nuvarande spårvagnsdepå Alkärrshallen på Djurgården. Parterna är införstådda i att planering pågår avseende den intilliggande Gröna Lunds- och Aquariatomten.

Vid exploatering längs planerade spårvägssträckningar avser Staden verka för att skapa förutsättningar för attraktiv och lättillgänglig kollektivtrafik. För att stimulera hög marknadsandel för SL-trafiken avser SL att redan i tidigt skede i utbyggnaden erbjuda goda resmöjligheter. Ovan nämnda utbyggnad av den befintliga spårvägslinjen innebär att omfattande busstrafik ersätts av spårvagnstrafik med större kapacitet.

Utbyggnaden i cityområdet skall ske med hänsyn till andra pågående och planerade trafikpåverkande arbeten och så att så god framkomlighet som möjligt upprätthålls även under byggtiden.

## **2. Ansvarsuppdelning**

SL är, på uppdrag av Landstinget, huvudman för kollektivtrafiken i Stockholms län och svarar för förstudier och järnvägsplaner för utbyggnaden av spårsystemet och, genom upphandlade entreprenörer, för drift och underhåll av anläggningarna liksom för trafikdriften. SL ansvarar för de förstärkningsåtgärder som behövs för allmän plats.

Staden ansvarar genom Stadsbyggnadsnämnden för att ta fram detaljplaner, är genom Exploateringsnämnden huvudsaklig markägare och projektansvarig i exploateringsområden och är genom Trafik- och renhållningsnämnden väghållaren, med ansvarar för allmän platsmark, gator och ledningar. Staden ansvarar för planeringen och utvecklingen av bebyggelseområdena.

I denna avsiktsförklaring företräds Staden samordnat av Trafik- och renhållningsnämnden

## **3. Tidplan**

Anläggningsarbeten påbörjas 2009/2010 samordnat med planering och genomförande av övriga större samtidigt pågående projekt i Stockholms innerstad. SL och Staden har som gemensam ambition en trafikstart på sträckan Djurgården – Fridhemsplan /Kungsholmen under 2011.

SL genomför under 2008 och 2009 en koncessionsupphandling omfattande såväl utbyggnad av spårvägsanläggningen som underhåll av denna och trafikdrift under minst 15 år. Under 2009 planeras beslut om vilken grupp av företag som får uppdraget. SL och Staden avser, med utgångspunkt från denna avsiktsförklaring och från sina respektive ansvarsområden, samverka i förberedelserna för detta beslut och i genomförandet.

## **4. Förberedande åtgärder för utbyggnad av spårväg i innerstaden**

### *Planering och utredning*

SL är huvudansvarig för projektet, med Stadens medverkan. SL ansvarar för genomförandet av den framtida spårvägen. Staden ansvarar för att befintliga och tillkommande gaturum inklusive ledningar samordnas och planeras på så sätt att spårväg möjliggörs.

Parterna är överens om att innebörden av Stadens respektive SL:s ansvar skall regleras i särskilt genomförandebrev som tecknas senast november 2008, se vidare punkt 8.

Omfattande planeringsinsatser behövs för att uppsatta mål skall uppfyllas. Parterna har ett gemensamt planerings- och utredningsansvar och åtar sig att avsätta nödvändiga resurser och att planera och genomföra utbyggnaden i nära samverkan.

Parterna bekostar sin egen tid. SL står för kostnader för framtagande av järnvägsplan.

Tätskikten under Hamngatan, Klarabergsgatan, Sergels torg och eventuellt vid andra överbyggda sträckor behöver bytas ut och förstärkningsåtgärder kan behöva genomföras. Detta är en riskfaktor i tidsplanen och behöver utredas ytterligare. Parterna är överens om att samordning skall ske inför Stadens arbeten med renovering av tätskikt vid Sergels torg. Särskilt avtal om planering och genomförande skall senast i september 2008 tecknas mellan parterna. Dessa arbeten och övrig tidsmässig samordning av Stadens och SL:s arbeten ska ske för att minska behov av störande arbeten och för att möjliggöra utbyggnad enligt bifogad tidplan.

## **5. Principiell dragning och utformning av spårvägen Norrmalmstorg - Stockholms Central – Fridhemsplan/Kungsholmen och spårvagnsdepå.**

Utbyggnaden sker genom förlängning av befintliga spårvägen från Norrmalmstorg via Hamngatan, Klarabergsgatan, Klarabergsviadukten till Stockholms central och vidare via Kungsbron och Fleminggatan till Fridhemsplan/Kungsholmen. Vändmöjlighet för spårvagnar skall ordnas.

Nya hållplatser för den förlängda spårvägen, dess lägen och placering i gaturummet skall beslutas av SL och Staden gemensamt i samband med järnvägsplanearbetet.

SL och Staden kommer i de kompletterande trafiktekniska utredningarna enligt punkt 4 ovan studera framkomligheten för de olika trafikslagen. En förutsättning i detta arbete ska vara att spårvägsfordonen kan ges hög prioritering i trafiksignalssystemet på liknande vis som dagens stombusstrafik har i Stockholms innerstad.

Spårvägen skall utformas för att uppnå fullgod trafiksäkerhet.

I arbetet med järnvägsplan skall särskilt beaktas en estetisk och stadsmässig utformning av spår- kontaktlednings- och hållplatsanläggningarna.

Spårvagnsdepå skall rymma totalt 22-25 spårvägsfordon varav i tidigt skede ca 12-15. Ett effektivt markutnyttjande med hänsyn till stadsmässighet skall eftersträvas. Merparten av anläggningen kan komma att behöva placeras under jord om så kan medges enligt gällande arbetsmiljölagstiftning. Anläggningen kan komma att utgöra en tredimensionell fastighet där Staden äger fastigheten ovan anläggningen. Den skall i sådant fall dimensioneras för att klara framtida överbyggnadsmöjligheter.

Ytbehovet är starkt beroende på tomtens läge och geometriska utformning.

## **6. Markupplåtelser mm**

Under förutsättning att Staden disponerar mark för spår- och depåområdet, upplåtes/överlåtes den till för ändamålet marknadsmässig nivå. Om marken redan är upplåten med nyttjanderätt

eller servitut för anläggande, bibehållande och drift av spårvägen gäller de villkor som träffats i samband med dessa upplåtelser.

En gemensam strävan skall vara att begränsa ytor för etablering och arbetsområden till vad som är nödvändigt för genomförandet med avseende på geografisk utbredning och tidsutsträckning.

Den närmare avgränsningen av spårtrafikområdet sker utifrån kommande planering.

## **7. Genomförandeavtal mm**

Parterna är införstådda med att ytterligare frågor kommer att behöva regleras i avtal avseende bl.a. detaljprojektering och genomförande. Inför eventuell upphandling av gemensamma entreprenader skall Staden och SL senast i november 2008 träffa genomförandeavtal. Parterna är medvetna om att avsiktsförklaringen i sig inte är ett juridiskt bindande dokument.

Genomförandeavtal skall särskilt reglera:

- Trafikföring och utbyggnadstakt
- Gemensamma tidplaner
- Servitut
- Markanspråk
- Ekonomisk reglering
- Behov av ledningsomläggningar mm
- Samordning med övriga projekt
- Trafiklösning under byggtiden med fokus på framkomligheten
- Ansvars- och kostnadsfördelning

## **8. Organisation**

Arbetet med utbyggnad av spårvägen skall ske i nära samverkan mellan SL och Staden. En gemensam politisk styrgrupp skapas och en exekutiv ledningsgrupp. Parterna ska även tillsätta för arbetet nödvändiga arbetsgrupper.

Kontaktperson för SL är: Lars Nordstrand, Trafikdirektör

Kontaktperson för Staden är: Magdalena Bosson, Förvaltningschef, Trafikkontoret

## **9. Villkor**

Denna avsiktsförklarings giltighet förutsätter att

- den behandlats och godkänts av Trafik- och Renhållningsnämnden
- den godkänts av SL:s styrelse

senast före utgången av augusti månad 2008.

Denna avsiktsförklaring har upprättats i två exemplar, varav vardera part har tagit var sitt.

Stockholm den 2008-~~6~~-03

För Stockholms Stad



Magdalena Bosson  
Förvaltningschef, Trafikkontoret

Stockholm den 2008-06-03

För AB Storstockholms  
Lokaltrafik



Ingemar Ziegler  
Verkställande Direktör